UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (USP)
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS (FFLCH)
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Cristiano José Pereira

Tese de Doutorado em História Econômica da
Universidade de São Paulo (USP) – Programa
de Pós-Graduação do Departamento de
História Econômica da Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de
São Paulo, para obtenção de título de Doutor
em História.

Orientadora: **Prof.^a Dr.^a Esmeralda Blanco Bolsonaro de Moura.**

Versão Corrigida

A versão original se encontra disponível na Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), e na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP (BDTD).

SÃO PAULO
2013

*Aos menores de idade que utilizam de forma saudável
seus veículos de duas rodas.*

AGRADECIMENTOS

Esta tese não existiria sem a confiança e dedicação de minha Orientadora, Prof.^a Dr.^a *Esmeralda Blanco Bolsonaro de Moura*. Sendo minha professora na Graduação, despertou em mim o pesquisador que hesitava em seguir carreira acadêmica em nível superior. Sua segura orientação possibilitou a existência desta Tese dedicada ao estudo da juventude inserida no contexto do início da industrialização brasileira de veículos motorizados de duas rodas. Obrigado.

Às Professoras Doutoras Olga Brites (PUC-SP) e Maria Aparecida de Aquino (FFLCH/USP), pelas sugestões oferecidas na Banca de Qualificação e pelo proveitoso debate que ocorreu na ocasião, além de aceitarem meu convite para compor a Banca da defesa da presente Tese, obrigado. Agradeço aos Professores Doutores Silvia Maria Fávero Arend (UDESC-SC) e Ailton José Morelli, (UEM-PR) que acolheram de pronto a meus pedidos de participarem deste evento acadêmico.

A meu pai, José Dair Pereira, que me ensinou a dirigir veículos de duas e quatro rodas, obrigado por inculcar-me este gosto por veículos motorizados. A minha mãe, Lourdes Ribeiro da Silva Pereira, pelas orações e orientações diversas. A minha irmã, Kátia Fernanda Pereira, que foi a primeira que se arriscou – fora meu pai – a ser minha garupa na motocicleta. Obrigado pela confiança ao longo destes anos.

A minha esposa, Virgínia Durci Pereira, que ao longo desses anos foi obrigada a ter uma grande paciência com minhas ausências e ocupações diversas, agradeço. A meus enteados, Pedro e Maria Luiza, adolescentes, agradeço por me compreenderem. Não é fácil ter uma família e escrever uma Tese, mas eu consegui.

A meu tio Gentil Aparecido da Silva, que me presenteou com os primeiros exemplares da Revista DUAS RODAS (números 144, 147, 161 e 168) no ano de 1989 (eu tinha, na época, de 12 para 13 anos, início, portanto de minha adolescência). Tenho esses exemplares até hoje, e eles foram a base para a minha atual coleção, que serviu como conjunto documental para a presente Tese. Obrigado!

A meus tios Roberval Pereira da Silva (“Robe”) e Lourival Pereira da Silva (“Loro”) que solidificaram em mim o gosto por veículos de duas e quatro rodas.

A meu amigo Adalberto de Carvalho Graciano, que me acompanha desde a Graduação, obrigado por sua amizade sincera.

A Prefeitura Municipal de Taubaté (Secretaria de Educação) por oferecer-me o meu ganha-pão através das aulas que ministro, obrigado.

A meus colegas professores da Universidade de Taubaté (UNITAU), agradeço pela acolhida que tive quando comecei a ministrar aulas desde 2012 e pela amizade e companheirismo demonstrados até hoje, em especial aos Professores Eduardo Carlos Pinto, Armindo Boll, Mauro Castilho Gonçalves, Fábio Ricci e Edson Trajano Vieira. Obrigado.

Aos donos de Bancas de revistas usadas e de Sebos que vendem barato suas preciosidades, obrigado por venderem revistas a um público não tão abonado.

Dedico especialmente esta tese a uma mulher – infelizmente, anônima – que me presenteou com uma revistinha em quadrinhos quando eu tinha três anos de idade, e permitiu que eu, pequeno, a levasse para minha casa, plantando em mim a semente de que ver as figuras de revistas e, posteriormente lê-las, era instrutivo e divertido. Onde ela estiver, que Deus a abençoe.

SUMÁRIO

Agradecimentos	4
Resumo	6
Abstract	7
Lista de Tabelas	8
Lista de Anexos	9
Glossário	10
Nomes dos jornalistas citados na presente Tese	12
 Introdução	 14
 Capítulo I - A Revista	 36
1.1. Metodologia aplicada.....	47
1.2. Análise das categorias disponíveis na revista DUAS RODAS.....	51
1.2.1. Dizeres de capa ou contracapa.....	51
1.2.2. Textos de editoriais, chamadas de matérias e dizeres da “página do leitor”.....	58
1.2.3. Cartas do Leitor.....	62
1.2.4. Textos de Propagandas referentes a motociclismo.....	75
1.2.5. Reportagens sobre a juventude menorista.....	83
1.2.6. Reportagens sobre o desenvolvimento da indústria brasileira.....	86
1.2.7. Reportagens sobre o uso da motocicleta em sociedade.....	89
1.2.8. Cotações do "Moto Mercado".....	93
1.2.9. Intervenções da sociedade civil (ou de agentes do Estado) no cotidiano dos motociclistas.....	96
 Capítulo II - A Indústria	 102
2.1. Antecedentes.....	102
2.2. Os anos 70.....	114
2.2.1. As fábricas japonesas no mercado brasileiro: sucesso e malogro.....	121
2.2.2. Fábricas de ciclomotores e demais veículos de duas rodas na década de 70.....	131
2.3. Os anos 80.....	137
2.3.1. Honda e Yamaha no mercado brasileiro.....	141
2.3.2. Importação de tecnologia: os casos F.B.M.-MZ Simson, Motovespa-Piaggio e Agrale-Cagiva.....	146
2.3.3. Fábricas de ciclomotores: Ibramoto, Brumana-Pugliesi, Caloi, Monark e Brandy.....	152
2.4. Os anos 90.....	158
2.4.1. Novas indústrias de motocicletas no Brasil.....	166
2.4.2. Fabricantes já instalados anteriormente no Brasil.....	175
2.4.3. Fábricas de ciclomotores: luta para atingir novos mercados.....	181
 Capítulo III - A Interdição	 186
3.1. Legislação pertinente à menoridade no Brasil.....	186
3.1.1. Código Civil (Lei n. 3071, de 01.01.1916).....	186
3.1.2. Código Penal (Decreto-Lei n. 2848, de 07.12.1940).....	188
3.1.3. Constituição Federal de 1969 (Emenda n. 1, de 17.10.1969).....	188
3.1.4. Códigos de Menores: Decreto n. 17.943-A, de 12.10.1927, e Lei n. 6697, de 10.10.1979.....	189
3.1.5. Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei n. 8069, de 13.07.1990)....	191
3.2. Legislação de Trânsito e Menoridade.....	194
3.2.1. Menoridade e legislação sobre o trânsito brasileiro entre 1966 (Lei n. 5108, de 21.09) e 1998 (Lei n. 9503, de 23.09).....	205
3.3. A Burocracia de Trânsito e a "interdita liberdade".....	211
3.3.1. A Abraciclo e a luta por Resoluções de Trânsito liberais.....	214
3.3.2. A rua e as pistas de corrida atraem a juventude menorista.....	223
3.3.3. Fiscalização/repressão policial.....	230
3.3.4. A aparente vitória da juventude menorista: desdobramentos da Resolução 50.....	235
3.3.5. A "sabedoria convencional" da burocracia: interdição justificada para a sociedade.....	242
 Considerações Finais	 245
 Anexos	 255
Bibliografia e Fontes	286

RESUMO

A presente Tese de Doutorado possui, como objetivo principal, trabalhar a questão da juventude menorista impedida de dirigir legalmente pelo Estado veículos motorizados de duas rodas, inserida como consumidora na formação da indústria motociclística brasileira. A periodização da presente Tese começa em 1974, que marca da entrada da Yamaha, primeira indústria japonesa do ramo de duas rodas no Brasil, e 2000, último ano do século XX. O ano de 1974 também marca o início da publicação da revista especializada em motocicletas DUAS RODAS, periódico publicado até os presentes dias, o qual se constitui como principal fonte para compreendermos a história do motociclismo nacional no período.

O Estado, principalmente após a promulgação do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em 1990, delimitou os parâmetros que a sociedade brasileira deveria, necessariamente, respeitar em relação aos menores de idade. O conjunto da legislação brasileira foi, no período 1974-2000, conscientemente desobedecido por membros da chamada "nata motorizada", que exerceu o seu poder de consumo, com o apoio tácito da indústria brasileira, para a utilização de veículos motorizados de duas rodas pela juventude menorista no século XX.

O presente trabalho documenta a nossa iniciativa em defender a tese de que a juventude menorista foi impedida de dirigir legalmente veículos motorizados de duas rodas no Brasil no período entre 1974-2000, devido, principalmente, à burocracia lotada nos Departamentos de Trânsito, que não desejava a presença de menores de idade motorizados nas ruas. Esta burocracia, que possuía os chamados "gestores incontestes", associava esses menores de idade nas ruas à desordem, subversão e desobediência às normas brasileiras de trânsito.

A indústria brasileira de veículos de duas rodas, representada por uma entidade de classe, a Abraciclo, tomara a si a iniciativa de constituir-se como um grupo de pressão para conseguir do Estado a aprovação de uma legislação permissiva ao uso de ciclomotores à juventude menorista. Após a não aplicação da Resolução n. 50, de 1998, as indústrias brasileiras congregadas na Abraciclo praticamente abandonaram a luta com o Estado, que cedeu, não sem alívio, às pressões dos "gestores incontestes", membros de sua própria burocracia responsável pelo trânsito nacional, que utilizaram de sua posição privilegiada de "especialistas" para impor seu posicionamento frente à questão da juventude menorista usuários de veículos motorizados de duas rodas em âmbito urbano.

Palavras-chave: juventude, industrialização, "nata motorizada", "gestores incontestes", história da indústria motociclística brasileira.

ABSTRACT

This Doctoral Thesis has as main objective, to address the issue of youth legally barred from driving state-motorized two-wheel, inserted as a consumer in the formation of Brazilian motorcycling industry. The stages of this thesis begins in 1974, which marks the entrance to the Yamaha, the Japanese industry's first two-wheeler industry in Brazil, and 2000, the last year of the twentieth century. The year 1974 also marks the beginning of the publication of the magazine on motorcycles "DUAS RODAS", periodical published to the present day, which constitutes the main source for understanding the history of motorcycling in the national period.

The state, especially after the enactment of the Statute of the Child and Adolescent (Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA) in 1990 delineated the parameters that Brazilian society should necessarily comply in relation to minors. The set of Brazilian legislation was, in the period 1974-2000, knowingly disobeyed by members of the "*motorized cream*", which exercised its power consumption, with the tacit support of the Brazilian industry for the use of motorized two-wheelers by youth in the twentieth century.

This paper documents our initiative to defend the thesis that youth was legally barred from driving motorized two wheels in Brazil in the period 1974-2000, mainly due to bureaucracy crowded in Traffic Departments, who did not wish the presence of minors motorized street. This bureaucracy, which had called "*managers uncontested*", associating these underage street disorder, subversion and disobedience to traffic rules in Brazil.

The Brazilian industry of two wheelers, represented by an entity class, *Abraciclo*, had taken upon themselves the initiative to establish itself as a pressure group to get state approval for permissive legislation the use of mopeds youth. After the non-implementation of Resolution. 50, 1998, Brazilian industries gathered in *Abraciclo* virtually abandoned the struggle with the state, which yielded, not without relief, the pressures of "*uncontested managers*", members of his own bureaucracy responsible for national traffic, who used his privileged position of "*experts*" to impose its position relative to the issue of youth users of motorized two wheelers in the urban context.

Keywords: youth, industrialization, "*cream motorized*", "*managers unchallenged*", the history of Brazilian motorcycling industry.

LISTA DE TABELAS(*)

Tabela 1 – Presença de mulheres através de “chamadas” sem fotografia nas capas da revista DUAS RODAS (1974-2000).....	49
Tabela 2 – Presença de mulheres através de “chamadas” com fotografia nas capas da revista DUAS RODAS (1974-2000).....	50
Tabela 3 – Cartas do leitor: idade dos emissários menores de idade da revista DUAS RODAS, de 1 a 303 (1974-2000).....	63
Tabela 4 – Faixa etária da juventude menorista missivista (1974-2000) - revista DUAS RODAS, números de 1 a 303.....	63
Tabela 5 – Assuntos principais abordados pelos menores de idade missivistas (1974-2000) - revista DUAS RODAS, números de 1 a 303...	64
Tabela 6 – Estado da Federação de origem dos menores de idade missivistas: revista DUAS RODAS, de 1 a 303 (1974-2000).....	68
Tabela 7 – Cartas dos menores de idade missivistas por regiões da Federação, revista DUAS RODAS, de 1 a 303 (1974-2000).....	68
Tabela 8 – Incidência de menores emissários de cartas: revista DUAS RODAS (1974-2000) - por sexo.....	69
Tabela 9 – Incidência de propagandas - por ramo de anunciante: revista DUAS RODAS (1974-2000) - contracapa interna esquerda.....	74
Tabela 10 – Incidência de propagandas - por ramo de anunciante: revista DUAS RODAS (1974-2000) - contracapa interna direita.....	74
Tabela 11 – Incidência de propagandas - por ramo de anunciante: revista DUAS RODAS (1974-2000) - segunda capa.....	75
Tabela 12 – Brasil: população segundo idade e sexo - Ano: 1970.....	85
Tabela 13 - Variação de preços (em porcentagem) da Honda CG 125. Período: 1977-1985.....	91
Tabela 14 - Variação de preços (em porcentagem) da Caloi Mobylette 50. Período: 1977-1985.....	91
Tabela 15 – Comparação de preços entre a Honda CG 125 e a Yamaha RX 125. Motocicletas usadas (1981-1985), em cruzeiros.....	139
Tabela 16 – Número de motocicletas brasileiras exportadas. via Zona Franca de Manaus (1996-2000).....	158
Tabela 17 – Fabricantes instalados no Brasil no ano de 2000, com número de concessionárias e modelos de ciclomotores/scooters disponíveis à venda, entre fabricados e montados.....	177

ESPECIFICAÇÕES DAS CARTAS DE SUPER TRUNFO CONSTANTES NESTA TESE

- Frente e verso da carta do jogo "Super Trunfo dos "Anexos". In: "Super Trunfo" (Grow), "Motocas", código 3011, ca. 1977-1980, carta "C2 - Motocas III - Yamaha RD 50 DX".
- Utilizamos, como ilustração para a capa desta Tese, o verso da carta de Super Trunfo citada acima, modificada em alguns de seus elementos gráficos.
- Carta de "Super Trunfo" da última capa desta Tese: montagem realizada a partir de cartas presentes in "Super Trunfo" (Grow), "Motocas", código 3011, ca. 1977-1980.
- Fotografia da carta de "Super Trunfo" modificada da última capa: José Dair Pereira em sua Yamaha RX 180 Custom, e Cristiano José Pereira, em sua Monark Monareta aro 14. Fotografia de Lourdes Ribeiro da Silva Pereira, 1980.
- Dados constantes de especificação da motocicleta Yamaha RX 180 Custom da carta modificada de "Super Trunfo" - última capa: SILVEIRA, J. "RX 180: Custom x Avant". In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982, pp. 16-17.

(*) As Tabelas foram elaboradas a partir dos dados constantes das revistas DUAS RODAS, entre seus números de 1 a 303, exceto as tabelas 12 e 16, de outras fontes.

LISTA DE ANEXOS:

1. Decreto n. 64.526, de 16 de Maio de 1969. In: http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64526-16-maio-1969-406453-publicacao-1-pe.html . Acesso em 19.01.2012.....	249
2. "Hoje, o domínio das japonesas". In: DUAS RODAS, n. 5-A, março-abril/1975, pp. 25-26.....	249
3. "Abraciclo: reúnem-se os fabricantes de ciclomotores." In: DUAS RODAS, n. 13, maio/1976, pp.7-8.....	250
4. "O trânsito, a lei, os pais e o menor. Quem sai ganhando?" In: DUAS RODAS, n. 16, agosto/1976, pp.8-11, por José Paulo Mortari.....	251
5. Notícia da Revista DUAS RODAS n. 29, de novembro de 1977, sobre o jogo "Super Trunfo", da Grow, p. 57.....	253
6. Frente e verso da carta do jogo "Super Trunfo". In: "Super Trunfo" (Grow), "Motocas", código 3011, ca. 1977-1980, carta "C2 - Motocas III - Yamaha RD 50 DX".....	253
7. "Os 'trombadinhas do trânsito'. Ou... os menores ao guidão" In: DUAS RODAS, n. 47, maio/1979, pp.18-22, por Roberto Araújo e Sueli Cortellini.....	254
8. Entrevista com Bruno Caloi, presidente da Abraciclo. In: Revista DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 24.....	256
9. Debate com Celso Murta, presidente do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), Érico Vieira Lopes (vice-presidente do CONTRAN), Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, presidente do CENTRAN (Conselho Estadual de Trânsito – São Paulo), Orestes Kunze Bastos (chefe do Serviço Jurídico do DETRAN de Brasília), Bruno Caloi (presidente da fábrica de bicicletas Caloi e vice-presidente da ABRACICLO) e Antônio Pereira Lima (diretor comercial da Bicycles Monark). Observadores: Representando o SIMEFRE (Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários de São Paulo), como observadores, participaram do debate José Nilo Delgado, Humberto Travaglini Júnior e Hely Audrey Maestrello. In: Revista DUAS RODAS n. 99, setembro/1983, pp. 42-44;46.....	257
10. Reportagem de Caio Moraes e Rosana Sanches, "Ciclomotores: a 'lei' do mais fraco.". In: DUAS RODAS, n. 122, agosto/1985, pp. 62-65.....	260
11. Reportagem "As peças vão sendo unidas. Assim surge uma moto.". In: DUAS RODAS, n. 125, novembro/1985, pp. 82-83; 85-88.....	262
12. Reportagem "Ciclomotores[.] Estas apreensões são legais?". In: DUAS RODAS, n. 145, julho/1987, pp. 67-71, de autoria do jornalista Geraldo Simões.....	264
13. "Box" da Reportagem "Ciclomotores[.] Estas apreensões são legais?", com o título "Conheça as leis que estão valendo atualmente". In: DUAS RODAS, n. 145, julho/1987, p. 71, de autoria dos jornalistas Geraldo Simões e Roberto Araújo.....	266
14. Reportagem de Pio Pinheiro. In: DUAS RODAS, n. 152, fevereiro/1988, pp. 19;22.....	267
15. "Os que ficam na retaguarda". In: DUAS RODAS, n. 174, fevereiro/1990, pp. 28-31.....	268
16. Artigo de Roberto Scaringella, então diretor superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, na Seção "Bate-Papo". In: DUAS RODAS, n. 201, maio/1992, p. 66.....	269
17. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 219, de novembro de 1993, p. 3, sobre a habilitação para maiores de 16 anos, de autoria do jornalista Josias Silveira.....	270
18. Reportagem "Habilitação para menores". In: DUAS RODAS, n. 219, novembro/1993, p. 11.....	270
19. Reportagem "Um sonho de liberdade". In: DUAS RODAS n. 254, de novembro de 1996, p. 20, sobre menores inconsequentes em uma Honda C100 Dream, de autoria do jornalista Dênio Mustrangi.....	271
20. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 273, de junho de 1998, p. 4, sobre a liberação da utilização de scooters de 50 cc para menores, de autoria do jornalista Josias Silveira.....	271
21. Reportagem "Liberado para Menores", da Revista DUAS RODAS n. 273, de junho de 1998, pp. 20-21, sobre a liberação da utilização de scooters de 50 cc para menores, de autoria do jornalista Sérgio Branco.....	271
22. Reportagem "Qual é a sua dúvida?", da Revista DUAS RODAS n. 274, de julho de 1998, p. 37, sobre a liberação da utilização de scooters de 50 cc para menores, de autoria do jornalista Sérgio Branco.....	272
23. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 280, de janeiro de 1999, p. 4, sobre o "lobby do contra" a menores motorizados, de autoria do jornalista Sérgio Branco.....	273
24. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 281, de fevereiro de 1999, p. 4, sobre a negação (não descrita com todas as letras) dos Detrans estaduais em fornecer a menores a "Autorização para Conduzir Ciclomotores", de autoria do jornalista Sérgio Branco.....	274
25. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 282, de março de 1999, p. 4, sobre a questão dos menores serem usuários de veículos motorizados, de autoria do jornalista Josias Silveira.....	274
26. Reportagem "Ciclomotor para 16 anos: uma nova discussão", da Revista DUAS RODAS n. 289, de outubro de 1999, p. 14, sobre a questão dos menores poderem dirigir veículos motorizados aos 16 anos, de autoria do jornalista Sérgio Branco.....	274
27. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 303, de dezembro de 2000, p. 6, sobre a questão dos menores serem usuários de veículos motorizados, de autoria do jornalista Sérgio Branco.....	275
28. "Férias!", Revista DUAS RODAS n. 441, de junho de 2012, p. 146, sobre memórias de sua menoridade em uma Yamaha FSI 50 cilindradas, de autoria do jornalista Fausto Macieira.....	275
29. Letra de música: "Patrulha Noturna" (Herbert Vianna), tocada por Paralamas do Sucesso. In: "Cinema Mudo". EMI, 1983, faixa 4.....	277
30. Letra de música: "Susie" (Roberto Carlos), cantada por Roberto Carlos. In: "Susie / Triste e Abandonado" (single). CBS, 1962, lado "A".....	277
31. Letra de música: "A Raposa e as Uvas" (Reginaldo Rossi), cantada por Reginaldo Rossi. In: "A Raposa e as Uvas" (LP). Jangada/EMI, 1982, faixa 1.....	278

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Glossário:

(...) Li Duas Rodas Motociclismo n.º 3 e verifiquei pela seção de Cartas que sou um analfabeto a respeito de motos. Em sua revista, encontro a possibilidade de aprender algo.¹

Barry Sheene - piloto inglês de motovelocidade na década de 70. Campeão em várias categorias, considerado arrojado ao extremo.

Bicicleta motorizada - O acesso da população em geral às bicicletas só passou a ser mais massivo a partir da criação de indústrias nacionais, tais como a Caloi, fundada em 1898, que disputava o mercado brasileiro com indústrias que eram oriundas principalmente da Europa. Adaptar um pequeno motor a uma bicicleta, no Brasil, era privilégio para poucos afortunados.

Ciclomotores - No Brasil, são veículos de duas rodas de pequena cilindrada e peso, que possuem motores, na maioria dos casos, projetados para terem custos de produção menores – muitos não possuíam sequer caixa de câmbio – e, portanto, preços mais acessíveis ao consumidor. O ciclomotor fazia, em média, 50 km por litro de gasolina (mais o gasto com óleo *dois tempos*), e possuía pedais auxiliares de acionamento e tração. Esta definição não se aplica a muitos ciclomotores projetados na Europa e Estados Unidos no século XX. Segundo o Código Brasileiro de Trânsito publicado em 1966, (Lei n. 5.108, de 21 de setembro), ciclomotor é definido como “bicicleta dotada de motor”. In: Código Nacional de Trânsito e Legislação Posterior, p. 96. (anexo I). Segundo Soichiro Honda, o ciclomotor é o “filho bastardo da bicicleta e dos motores” (Honda por Honda, p. 117)

"Congêneres" - Denominamos como veículos “congenêres” neste projeto de Tese de Doutorado à motocicleta o ciclomotor, a bicicleta com motor adaptado, e o patinete, portanto, veículos possuidores de duas rodas com motor, por menos potente que este seja.

Enduro - Competições com motocicletas que utilizam circuitos traçados preferencialmente em recintos abertos, com eventuais deslocamentos feitos em vias asfaltadas.

Escape “4 em 1”: escapamento que realiza a junção de quatro saídas do motor em um único cano final de escapamento.

"Mata cachorro" - nome popular para o protetor de pernas, acessório colocado no quadro da moto.

Mobylette - Marca da indústria brasileira Caloi. Utilizava originalmente mecânica Motobecane francesa. Depois passou a utilizar um motor Termo, construído em associação a Monark. Sinônimo de ciclomotor para muitos no Brasil.

"Monoshock" - tipo de amortecimento que utiliza um amortecedor posicionado em posição mais baixa ligado no quadro da motocicleta, oferecendo maior estabilidade ao veículo. Também designado como “monochoque”.

Motocicleta - Veículo de duas rodas motorizado no qual o condutor “monta” para dirigi-la.

Motoneta - Sinônimo de “Lambretta” ou “Vespa” no Brasil. Veículo que geralmente possui rodas de 10 polegadas.

Motor dois tempos - No período, as motocicletas com motores dois tempos, por suas características intrínsecas, eram os preferidos de quase todos os fabricantes para produção em larga escala e baixo preço. Segundo a revista DUAS RODAS, “os motores de dois tempos são os que maior diferença de consumo apresentam, em relação à maneira de dirigir e aos cuidados e regulagens que recebem”. In: “Economize gasolina e aumente a vida do motor”. In: DUAS RODAS n. 30, dezembro/1977, p. 58.

Motor quatro tempos - A Honda do Japão adotou, inicialmente, o motor a quatro tempos por ele ser mais silencioso, preferência da clientela japonesa. O motor quatro tempos exige mais manutenção do que o motor dois tempos, pois possui maior quantidade de peças móveis. Atualmente, a utilização do motor a quatro tempos se tornou o padrão industrial para motocicletas utilitárias, pois o motor, caso receba manutenções periódicas, têm uma duração antes da retífica bem maior do que o motor dois tempos com a mesma quilometragem aproximada. Cf. HONDA, S. Honda por Honda, p. 96 e ARAÚJO, R. “Uma discussão polêmica e interminável”. In: DUAS RODAS n. 112, outubro/1984, p. 44.

¹ Carta de Nelson Yoshia Kako (São Paulo-SP). In: DUAS RODAS n. 4, janeiro/fevereiro-1975, p. 3.

"Moped" - Sinônimo de ciclomotor em alguns países. O termo foi usado no Brasil na ocasião do lançamento do ciclomotor da Monark, sem sucesso.

Off Road - literalmente, "fora de estrada". Veículos que também tinham condições técnicas de serem pilotados na terra.

Phil Read - Piloto inglês, várias vezes campeão do Mundo em categorias de velocidade.

Scooter - Veículos de duas rodas nos quais o piloto senta para dirigir o veículo, ao contrário das motos, que o piloto "monta".

Speedway - Forma de corrida em circuito de terra, geralmente oval. Muito popular nos Estados Unidos.

Puch - Marca austríaca de ciclomotor. Foi montada no Brasil pela Motovi na Zona Franca de Manaus de 1972 a 1979. Sinônimo de ciclomotor por muitos na década de 70 no Brasil.

Trail - Motocicletas adaptadas para rodar tanto no asfalto, quanto na terra. Também chamadas de "todo terreno".

TZ - Modelo de motocicleta de competição fabricada nas décadas de 70 e 80 pela Yamaha em várias cilindradas. Sinônimo de motocicleta de grande desempenho no período apontado.

Wheeling - Termo em inglês que significa empinar a roda dianteira de um veículo motorizado de duas rodas.

Nomes dos jornalistas citados na presente Tese:

a. Jornalistas e/ou não-especialistas que publicaram reportagens na Revista Duas Rodas:

ARAÚJO, Eugênio
 ARAÚJO, Roberto
 BAMBIRRA, Paulo
 BOCK, Mário
 BOTTEGA, Paulo "Beto"
 BRANCO, José Sérgio
 BRANCO, Sérgio
 BRANDAU, Ricardo
 CORTELLINI, Sueli
 COSTA FILHO, Luiz
 COSTA, Luiz
 FAERMAN, Marcos
 FINARDI, Joca
 FITTIPALDI, Mário
 KERR, Yllen
 LEVY, Sidney
 LIMA, Cícero
 LOUREIRO, Maria José
 MACIEIRA, Fausto
 MARAZZI, Gabriel
 MELAMET, Rachel
 MORAES, Caio
 MORTARI, José Paulo
 MISTRANGI, Dênio
 NASSER, José Roberto
 OLIVEIRA, Marcos Garcia de
 PACHECO, Fernanda
 PAVIN, Nilton
 PERIN, Edson
 PINTO, Luís Fernando Silva
 PORTELLA, Luís Fernando
 REIS, Maria Isabel
 SAMBRANO, Valmir
 SANCHES, Rosana
 SANTANA, José Maria
 SANTOS, Rogério
 SILVA, Lisa Maria
 SILVEIRA, Josias
 SIMÕES, Geraldo
 STANCATI, Renato
 STEFANI, S.(...) (* sem referência ao primeiro nome)
 TACHINARDI, Maria Helena
 THEODORO, Apolo
 TIRADENTES, J. A. (* sem referência ao primeiro e segundo nomes).

b. Jornalistas e/ou não-especializados de outros meios de comunicação:

AGRETI, Roberto (Motoshow e Moto!)
 FISCHER, Bruno (Motoshow)
 PETRIER, Marc (Motoshow)
 PRADO, Antonio Carlos (Moto Quatro Rodas)
 REIS, Isabel (honônima de Maria Isabel Reis).
 VOGEL, Jason. (O Globo)

Do mesmo modo que a criança é homem em projeto, os países subdesenvolvidos são desenvolvidos em potencial, bastando para a realização de suas potencialidades que o caminho seja desobstruído de obstáculos que impedem que a natureza siga o seu curso.

Paul Singer()*

Todos os adultos são, atualmente, sob muitos aspectos, adolescentes prolongados.

Olivier Burgelin(**)

Muito se pode aprender do caráter de uma sociedade pelo estudo de seus conflitos e paixões sociais.

John Kenneth Galbraith(***)

A motocicleta é (...) um sistema de ideias moldado em aço. Nela não há peças nem formas que não sejam fruto do pensamento de alguém...

Robert M. Pirsig(****)

(*) SINGER, P. *Desenvolvimento e crise*. São Paulo : DIFEL, 1968, p. 13.

(**) BURGELIN, O. *A comunicação social*. Lisboa : Edições 70/Martins Fontes, 1981, p. 165.

(***) GALBRAITH, J. K. *O novo Estado industrial*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1968, p. 268.

(****) PIRSIG, R. M. *Zen e a Arte de Manutenção em Motocicletas*. 7. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1994, p. 98.

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Introdução

(...) é a juventude que, desde o início, permanece a mais fiel amiga das motos, e eu a compreendo.²

A motocicleta, criada em 1885 por Gottlieb Daimler³, é um meio de locomoção que possui cada vez mais adeptos no mundo. Na transição do século XIX para o XX, o veículo adquiriu as matizes de servir tanto para o lazer de "excêntricos" de posses, quanto para transportar para o trabalho pessoas que desejavam ir e vir de forma mais prática e econômica em relação a outros meios de locomoção. Após a difusão de sua utilização em vários países no mundo, a motocicleta tornou-se, aos olhos dos consumidores, um "maravilhoso engenho ao qual numerosos entusiastas rendem hoje verdadeiro culto".⁴

No início, seu desenvolvimento tecnológico foi realizado principalmente em países europeus, tais como Alemanha, Áustria, França, Inglaterra e Itália.⁵ Os Estados Unidos da América, em plena expansão de seu parque industrial, também começaram a desenvolver

² HONDA, S. Honda por Honda, p. 228.

³ LEAR, G. & MOSHER, L. S. Manual completo da moto, p. 9. Alguns autores apontam a impropriedade de atribuir a um único inventor a criação da primeira motocicleta. Cf. KERR, Y. "Um pouco de história". In: WEBER, M. "A Moto em 10 lições e tudo sobre a moto, de A a Z", pp. 13-19.

⁴ BOYENVAL, P. "A Motocicleta". In: Seleções da Juventude, p. 191.

⁵ As marcas de motocicletas europeias eram, dentre outras, DKW (Alemanha), Puch (Áustria), Ariel, AJS, BSA, Excelsior, Matchless, Norton, Rudge, Sunbeam, Triumph e Velocette (Inglaterra), Frera, Garelli, Gilera e Moto Guzzi (Itália). Conferir SILVEIRA, J. "1930[:] Meio século de motociclismo". In: DUAS RODAS n. 56, fevereiro/1980, pp. 48-52. Conferir também um *Jogo de Cartas* (Grow), denominado "*Super Trunfo*" - "Motocicletas Antigas", cartas "A1 - Máquinas à correia anteriores a 1914 - Puch, Type A 1904", "E1 - Modelo Rudge-Whitworth - Rudge Multi 1914", "F2 - Modelo inglês super-esporte e de corrida dos anos 30 - Excelsior 'Mechanical Marvel' 1933", "F3 - Modelo inglês super-esporte e de corrida dos anos 30 - Sunbeam Modell 95 1934", "F4 - Modelo inglês super-esporte e de corrida dos anos 30 - Velocette KSS 1938", "G1 - Motocicleta rápida 1939 a 1951 - Triumph 'Grand Prix' 1947", "G2 - Motocicleta rápida 1939 a 1951 - Norton 'Manx' 1948", e "H2 - Famosa Motocicleta 2 tempos - Garelli 'Confort' 1925".

veículos de duas rodas motorizados, tais como a Indian⁶ e a Harley-Davidson, criada em 1903 por William S. Harley, com 21 anos de idade, e Arthur Davidson, com 20.⁷

Entretanto, as primeiras motocicletas de grande cilindrada – que poderiam atingir maiores velocidades e carregar mais peso – colocadas à venda para o público no início do século XX possuíam alguns elementos que dificultavam o seu uso para o usuário comum:

as panes eram frequentes, o motor vazava tanto óleo que era indispensável abastecê-lo com abundância. O garfo rígido, os pneus de pressão muito alta, a posição instável e irracional não eram feitos para assegurar um grande conforto. (...) Muitos jovens tendem a esquecer isso.⁸

Além de ser necessário ter um "talento de acrobata" para colocar as primeiras motocicletas em ordem de marcha, fazendo o veículo motorizado de duas rodas adquirir, desde os seus primórdios, a "reputação de engenho perigoso (...) pelo grande público",⁹ o uso da motocicleta era condenado como uma "aventura maluca":

No meado do mês apareceu em Vale View [País de Gales] uma motocicleta marca “Red Indian” [norte-americana] de segunda mão. A máquina era baixinha, fora de uso, mas o proprietário anterior garantia ser “muito veloz”. Na calma do verão, havia três horas durante a tarde que Andrew [médico] podia considerar virtualmente como suas. E todos os dias, logo depois do almoço, um corisco vermelho ia correndo pelo vale, em direção de Cardiff, que ficava a uma distância de trinta milhas. (...) Durante algumas semanas foi aquela trabalhadeira. (...) [Andrew apanhava] às vezes o microscópio com mãos ainda trêmulas pelas vibrações do “guidon”. Para Christine a parte mais inquietante de toda aquela aventura maluca era de vê-lo partir com fisionomia morta de cansaço e esperar ansiosamente o primeiro sinal do seu regresso, temendo durante todo o tempo que pudesse acontecer alguma coisa ao marido, curvado sobre a direção daquela máquina infernal.¹⁰

⁶ Conferir *Jogo de Cartas* (Grow), "*Super Trunfo*" - "Motocicletas Antigas", carta "C1 - Motocicletas amer.[icanas] leves - Indian 'Light Twin' 1917". Agradecemos à Prof.^a Dr.^a *Olga Brites* sobre a sugestão de inserir nesta tese estudos sobre brinquedos relacionados com motocicletas.

⁷ BAMBIRRA, P. "- Hei, Harley, vamos fazer uma moto? - Por que não, Davidson?". In: Suplemento "A maior festa do mundo: Harley 95 anos". In: DUAS RODAS n. 274, julho/1998, p. 12.

⁸ BOYENVAL, P. "A Motocicleta". In: Seleções da Juventude, p. 191.

⁹ Idem, p. 192.

¹⁰ CRONIN, A. J. A cidadela, p. 153.

Para Cronin, percorrer trinta milhas (48,27 km) em três horas em estradas de terra era uma “trabalheira” feita numa “máquina infernal”, na Grã-Bretanha da primeira metade do século XX.¹¹ Apesar das dificuldades que muitos tinham no ato de conduzi-las, as motocicletas conquistaram cada vez mais usuários, que se tornaram adeptos de algumas das qualidades do veículo, principalmente em relação a alguns modelos fabricados por indústrias que conseguiram projetar veículos cada vez mais seguros, econômicos e rápidos.

Após a II Guerra Mundial, a reconstrução de países como a Alemanha, a Itália e o Japão foi financiada pelos Estados Unidos, mediante a injeção de recursos monetários através do Plano Marshall (1948),¹² com o intuito de recuperar as economias locais no contexto inicial da chamada “Guerra Fria”.

Nesse período, várias fábricas de motocicletas e congêneres¹³ foram criadas ou reconstituídas na Europa, em dias de escassez de recursos e de reconstrução da economia do que havia sido o "Eixo". Os veículos de duas rodas eram excelentes meios para a locomoção, em vista de seu apelo econômico: gastava-se menos gasolina, óleo e manutenção do que no caso de um automóvel, além de serem mais baratos no ato da aquisição:

Economicamente arruinado, o país [Itália] precisava de um meio de transporte simples, funcional e de baixo custo, que pudesse ser usado por todo tipo de consumidores. A experiência e a tecnologia em aeronáutica da fábrica [Piaggio] foram então aproveitadas para o desenvolvimento de estudos que resultaram na Vespa, com formas de bico de avião, escudo protetor, chassi bastante resistente e motor com transmissão direta. Foi também por esta época que a Innocenti, também especializada em motores, lançou a Lambretta, para atingir os mesmos objetivos. (...) A verdade é que os europeus, que tinham um salário médio de 50 mil liras mensais, não se podiam permitir comprar um carro, que custava o equivalente a 500 mil liras. Por 80 mil liras (ou 61,5 dólares, na época), a Vespa era uma alternativa de transporte bem mais acessível. E assim, já em 1946, ano em que foi lançada, a Vespa e a Lambretta eram adotadas pelos italianos. Tinham 98 cilindradas, três marchas e faziam até 50 quilômetros com um litro de gasolina.¹⁴

¹¹ Idem, *ibidem*.

¹² Cf. MAURO, F. *História Econômica Mundial 1790-1970*, pp. 407-446.

¹³ Cf. Glossário.

¹⁴ SILVA, L. M. "A motoneta reconquistou a Europa. E o Brasil?". In: DUAS RODAS n. 86, agosto/1982, pp. 54;56.

O Japão, após a II Guerra Mundial, promoveu uma política de reconstrução e reorganização de seu parque industrial,¹⁵ mesmo com a oposição de alguns políticos norte-americanos, que, nos dizeres de Soichiro Honda,¹⁶ queriam que o seu país fosse reduzido na época "a uma espécie de nação agrícola, pastoral e bucólica".¹⁷ Neste contexto de crise, o Japão passou a produzir motocicletas em maior escala, sendo que as primeiras utilizaram peças construídas originalmente para outros fins:

Parecia-me evidente a melhoria, para a utilização das bicicletas, da construção de um motor que pudesse ser adaptado a elas. (...) Meus empregados e eu, começamos por transformar os motores que alimentavam os geradores de rádio do antigo exército imperial. Existiam numerosos estoques militares, que arrematei por preço bem baixo. (...) O povo da região [de Hammamatsu] corria a comprar o engenho milagroso, que transformava sua vida e permitia-lhes um pouco de velocidade e alguma facilidade de transporte.¹⁸

De início, a produção de motocicletas no Japão visou atender o mercado interno, pois os japoneses necessitavam de um veículo "novo e muito eficaz", o qual teria que ser obrigatoriamente um "instrumento de trabalho que não fosse caro".¹⁹ A partir do atendimento ao mercado interno, indústrias japonesas ampliaram a sua produção. Exemplos desta ampliação são a Suzuki²⁰ e a Yamaha, que passou a produzir motocicletas na década de 50.²¹

De início, o primeiro modelo da Yamaha remetia claramente a um projeto já lançado na Alemanha, o DKW RT 125.²² Logo a seguir, as indústrias japonesas passaram a exportar a

¹⁵ Cf. BERHMAN, J. N. Política industrial: a reestruturação internacional e as multinacionais, pp. 30-36.

¹⁶ Mecânico e fundador da indústria de motocicletas Honda, cujo primeiro modelo começou a ser fabricado em novembro de 1946. O sucesso de vendas de seus veículos possibilitou a fabricação de novos produtos, inclusive automóveis. Cf. Honda, S. Honda por Honda, pp. 87-88.

¹⁷ HONDA, S. Honda por Honda, p. 85.

¹⁸ Idem, p. 87.

¹⁹ GUILLAIN, R. Japão: terceira potência, p. 78.

²⁰ A Suzuki, atualmente uma das maiores indústrias do ramo motociclístico, já produzia seus veículos no Japão desde 1936. In: DUAS RODAS, n. 182, outubro/1990, p. 35.

²¹ PETRIER, M. A história da Yamaha, pp. 12-14.

²² Na época, europeus e norte-americanos acusavam indústrias japonesas de fabricarem produtos sem utilizar técnicas construtivas próprias. Robert Guillain comenta a respeito: "Os Japoneses demonstraram assinaláveis qualidades para rapidamente absorverem as técnicas novas (...) e mesmo para sistematicamente as aperfeiçoarem, o que representa um de seus talentos particulares" (...) Uma grande parte dos equipamentos de suas fábricas é produto de invenções ocidentais que os Japoneses adquiriram o direito de usar, comprando as patentes correspondentes ou concluindo acordos de assistência técnica com firmas estrangeiras". In: GUILLAIN, R. Japão: terceira potência, pp. 51;158.

sua produção, para conquistar espaço no "pelotão da vanguarda na concorrência (...) internacional.²³ Um exemplo desta política foi a "Exposição Flutuante Industrial" que o Japão promoveu, entre dezembro de 1958 e maio de 1959 no navio “Atlas-Maru” no Brasil. O catálogo desta exposição afirmava, dentre outros elementos, que os veículos de duas rodas eram meios de transporte das "pessoas do povo":

Veículos de pequeno tamanho tais como caminhões de três rodas, caminhões de quatro rodas, patinetes-motor e caminhões de duas rodas²⁴ [sic] fizeram desenvolvimento característico no Japão por causa de suas ruas estreitas. Os primeiros dois, como meios de atividades comerciais e os últimos dois como [veículos das] pessoas do povo estão exercendo um papel importante respectivamente, não somente na transportação industrial, mas também no comércio exterior, devido às peculiaridades favoráveis.²⁵

Estas “peculiaridades favoráveis” referiam-se à economia de muitos países do bloco capitalista, notadamente os europeus, em franco crescimento após a II Guerra Mundial. As fábricas japonesas de motocicletas, dispostas a exportarem na maior quantidade possível os seus produtos, passaram a projetar inúmeros modelos de veículos motorizados de duas rodas para agradar os mercados consumidores externos, inclusive o mercado brasileiro de motocicletas, ainda incipiente.

O período em que as fábricas japonesas de motocicletas cuidaram de conquistar os dois mercados que lhes eram preciosos, o europeu e o norte-americano, foram os chamados "Anos 60" do século passado. As motocicletas japonesas, constantemente aperfeiçoadas durante a década anterior, apresentavam-se como veículos econômicos, práticos de usar, possuidores de *design* agradável e resistentes ao uso contínuo em vários tipos de vias.

²³ GUILLAIN, R. Japão: terceira potência, p. 152.

²⁴ Provavelmente um ato falho na tradução para o idioma português realizada então.

²⁵ CATÁLOGO da “Exposição Flutuante Industrial do Japão” (dez/58-mai/59), p. 143.

Sendo o Japão, em 1966, o país que mais fabricava motocicletas no mundo,²⁶ e com uma agressiva e constante propaganda em variados meios de comunicação, sublimando, segundo Robert Guillain, as características de "seus bem conhecidos talentos de adaptação, imitação, infiltração e sedução",²⁷ as indústrias japonesas passaram a dominar o mercado internacional de veículos motorizados de duas rodas, principalmente com as fábricas Honda,²⁸ Yamaha, Suzuki e Kawasaki.²⁹

Nas cinco primeiras décadas do século XX, o Brasil, país aberto às importações não só de usos e costumes, mas também de meios de locomoção, tornou-se um campo fértil para o consumo e utilização de veículos motorizados. Não por acaso o escritor Monteiro Lobato proclamava a “superioridade” dos usuários desses veículos em relação aos pedestres que caminhavam apressadamente nas ruas, em uma carta dirigida a seu amigo Godofredo Rangel em 1923:

Curiosa a mudança de mentalidade que o automóvel ocasiona. O pedestre passa a ser uma raça vil e desprezível, cuja única função é atravessar as ruas. Quem adquire auto promove-se de “pedestre” a “rodante” – e passa a desprezar os miseráveis pedestres que se arrastam pelas superfícies, como lagartas.³⁰

O Brasil, a partir do início do século XX, passou a importar automóveis, cuja principal vantagem era a de transitar por localidades não servidas por estradas de ferro. O automóvel, além do caráter utilitário de transportar pequenas cargas e pessoas, era o símbolo ambulante da prosperidade de seus donos perante a sociedade. Monteiro Lobato, em um de seus livros para crianças, escrito no contexto de sua luta para extrair petróleo no Brasil, descreve um dos

²⁶ As indústrias japonesas do ramo motociclístico fabricaram 2.400.000 veículos em 1966. In: Guillain, R. O Japão: terceira potência, p. 175.

²⁷ GUILLAIN, R. Japão: terceira potência, pp. 224-225.

²⁸ Soichiro Honda, por sua política de lançar motocicletas que atendessem as necessidades do mercado japonês e, posteriormente, mundial, era chamado de "rei da moto". In: GUILLAIN, R. Japão: terceira potência, p. 78.

²⁹ Estas fábricas japonesas, além dos veículos motorizados de duas rodas, fabricavam inúmeros outros produtos fora do ramo motociclístico.

³⁰ MONTEIRO LOBATO, J. B. A Barca de Gleyre, tomo 2, p. 256.

passeios feitos por alguns de seus personagens em um automóvel, após encontrarem o precioso mineral no "Sítio do Picapau Amarelo":

Dona Benta e os meninos costumavam sair em longas excursões num excelente automóvel que rebocava um *trailer* construído sob medida. Que *trailer* gostoso! Uma verdadeira casinha ambulante, com tudo que é necessário à vida. Pedrinho guiava o automóvel, com Emília e o Visconde sempre ao lado. No trailer iam Dona Benta, Narizinho e tia Nastácia, todas na frescata, e tão a cômodo como se estivessem na casinha do sítio.³¹

"As longas excursões" de Pedrinho, um menino de menos de dez anos, condutor do automóvel que rebocava um *trailer*, era verossímil para as crianças leitoras, como projeção de uma prática social que era exclusiva de adultos bem-sucedidos no Brasil: guiar um veículo motorizado pelas ruas.

Para atender à crescente demanda por leitos carroçáveis no Brasil a partir da década de 20, que não ficassem tão somente no terreno da fantasia lobateana do "Sítio do Picapau Amarelo", o período presidencial de Washington Luís (1927-1930) caracterizou-se pela aplicação prática do lema "governar é abrir estradas"³². Dessa forma, o Estado brasileiro procurou oferecer condições para uma maior utilização de veículos automotores em território nacional.

Um dos símbolos da priorização do transporte de pessoas e cargas por veículos automotores foi a abertura e posterior inauguração da Rodovia Presidente Dutra em 1951, que ligava de forma mais rápida e eficiente as duas principais cidades brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro,³³ em detrimento da utilização massiva de ferrovias.

Alguns anos mais tarde, no período do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), procedeu-se à concessão de benefícios, subsídios e incentivos diversos para que indústrias

³¹ MONTEIRO LOBATO, J. B. O Poço do Visconde, p. 209.

³² BELLO, J. M. História da República, p. 264.

³³ Desde 1928 existia uma estrada "Rio-S. Paulo", mais longa e não asfaltada, substituída com muitas vantagens pela Rodovia Presidente Dutra. Cf. PEREIRA, C. J. "A cidade, a fábrica e a juventude: a mão-de-obra juvenil na Fábrica de Louças 'Santo Eugênio' e o contexto industrial de São José dos Campos-SP (1921-1973)", pp. 12; 67-68.

estrangeiras, tais como a Volkswagen, a Ford e outras, além de iniciativas que contavam com capital nacional – caso da Vemag, associada à empresa alemã DKW – implantassem filiais no país.³⁴

As indústrias automobilísticas dos Estados Unidos e da Europa perceberam a extensão e potencialidades do mercado brasileiro, gerando um "grande desenvolvimento industrial privatista", nos dizeres de Roberto Campos.³⁵ Embora a implantação da indústria automobilística nacional seja vista como o baluarte do desenvolvimento industrial brasileiro no século XX, devemos ressaltar que outros produtos, tanto duráveis quanto de consumo imediato, tiveram a sua fabricação no Brasil em grande quantidade a partir de então, tal como especifica John Kenneth Galbraith:

Em todos os países subdesenvolvidos, o esforço inspirado pela introdução de modernos bens de consumo – cosméticos, *lambretas*, [grifo nosso] rádios transistores, alimentos enlatados, bicicletas, discos fonográficos, filmes, cigarros americanos – é reconhecido como sendo da mais alta importância para a estratégia do desenvolvimento.³⁶

A indústria automobilística abriu, no século XX, caminhos para a indústria motociclística brasileira: já estavam instaladas em território nacional indústrias siderúrgicas, de pneus, de engrenagens diversas, de material elétrico, entre outras, além da disponibilidade de energia elétrica. Havia, no Brasil, um elemento importante aos olhos dos capitalistas dispostos a investir em território nacional: a existência de um vasto contingente de mão-de-obra barata.³⁷

Se, em meados do século XX, o Estado já dedicava atenção cada vez mais desmedida à utilização de veículos motorizados de quatro rodas em território nacional, os veículos motorizados de duas rodas, por sua vez, começaram lentamente a encontrar um público cativo

³⁴ Cf. NASCIMENTO, B. H. Política e desenvolvimento industrial em uma economia dependente: formação da indústria automobilística brasileira. Tese de Doutorado, FFLCH/USP, 1972.

³⁵ CAMPOS, R. A lanterna na popa, p. 298.

³⁶ GALBRAITH, J. K. O novo Estado industrial, p. 296.

no Brasil. Uma das primeiras motocicletas em território brasileiro, uma Motoreve, de fabricação belga, foi importada da Europa por Miguel Latorre, em 1909, não com fins utilitários, mas para lazeres diversos, tais como passeios no Jardim da Luz, outrora símbolo de elegância na cidade de São Paulo.³⁸

As motocicletas, assim como ciclomotores³⁹ e bicicletas motorizadas,⁴⁰ eram veículos, na primeira metade do século XX, tidos como privilégios de poucos, símbolos de *status* no Brasil. As motocicletas que foram importadas para o território nacional neste período eram principalmente de origem europeia, e eram vendidas em maior quantidade na cidade de São Paulo, na região então apelidada de “Boca”, que englobava as circunvizinhanças das ruas General Osório e Barão de Limeira.⁴¹

No contexto da consolidação da implantação de parques industriais automobilísticos no Brasil, surgiram fábricas de veículos motorizados de duas rodas, tais como a Lambretta do Brasil S. A.,⁴² que passou a fazer, a partir de 1955, a montagem da motoneta⁴³ Lambretta, na cidade de São Paulo, na Vila Anastácio.⁴⁴

A partir da década de 50, a disponibilidade de motonetas no mercado nacional fez com que jovens de bom poder aquisitivo adotassem esses veículos motorizados para o lazer, tornando-se uma febre a utilização dos mesmos. Para ter um papel de destaque na sociedade jovem, bastava aparecer em público em um veículo motorizado de duas rodas, pois o mesmo era um elemento ostensivo de modernidade.

³⁷ Cf. NASCIMENTO, B. H. Formação da indústria automobilística brasileira, pp. 4-7.

³⁸ ARAÚJO, R. “Latorre: ele se foi da Esquina do Veneno”. In: Revista DUAS RODAS, n. 73, julho/1981, p. 53.

³⁹ Cf. Glossário.

⁴⁰ Cf. Glossário.

⁴¹ ARAÚJO, R. “Latorre: ele se foi da Esquina do Veneno”. In: Revista DUAS RODAS, n. 73, julho/1981, p. 54.

⁴² A Lambretta do Brasil S/A - Indústrias Mecânicas, em uma propaganda, ressaltava: “Fabricação no Brasil, sob licença e fiscalização de INNOCENTI (Milão – Itália)”. In: “O ‘dono’ da cidade ... é o dono de uma Lambretta”. In: Reader’s Digest (“Seleções”), n. 167, dezembro/1955, p. 5.

⁴³ Cf. Glossário.

⁴⁴ “Os vinte anos da Brumana”. In: Revista DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 42. Em reportagem sobre a história da Lambretta no Brasil, DUAS RODAS não determinou quando a empresa deixou de ter a razão social de “Lambretta do Brasil S. A.” para “Companhia Industrial Pasco”. A Pasco foi adquirida por empresários em 1975, e a indústria passou a se denominar Brumana-Pugliesi. Cf. Capítulo III desta Tese, item 3.2.4.

Nesse contexto, lambretas passaram a aparecer nos núcleos jovens dos filmes de Amácio Mazzaropi, tais como "Jeca Tatu"⁴⁵ e "O Puritano da Rua Augusta". Outro artista, na ocasião novato, o cantor e compositor Roberto Carlos, em uma de suas primeiras apresentações na televisão brasileira, em 1957, cantou "*Tutti Frutti*" de Elvis Presley, sentado em uma Lambretta, "em um cenário que tinha como tema a juventude".⁴⁶

Em outubro de 1962, Roberto Carlos lançou em um disco de 78 rpm ("single") a música "Susie"⁴⁷:

(...) Já fiz tudo que podia / para despertar sua atenção (...) Já pinteí minha lambreta / com uma cor extravagante / escolhi no guarda-roupa / o pulôver mais berrante / (...) E passei acelerando / bem pertinho da janela / (...) Parei minha lambreta... saltei / Me aproximei... conversei / E resultado: / o brotinho eu amarrei / Susie é o broto mais bonito / que até hoje eu namorei.⁴⁸

A lambreta era um elemento que ajudava o jovem compositor a conquistar a atenção de "Susie". Um dos objetivos de uma letra de música é fazer o ouvinte identificar-se com o que é cantado, e a música "Susie" registra a utilização da motoneta como instrumento desejável para conquistas amorosas na época.

Entretanto, a "sabedoria convencional"⁴⁹ da sociedade brasileira sobre a juventude motorizada era absolutamente negativa. O usuário de um veículo de duas rodas era visto como membro de uma "juventude transviada", disposta a "avançar o sinal" com seus jeans, camisas coloridas, óculos escuros e topetes.⁵⁰ A questão da marginalidade dos veículos motorizados de duas rodas esteve presente inclusive em livros da literatura infanto-juvenil brasileira na

⁴⁵ No filme "Jeca Tatu" (1960), a cantora Celly Campello, devidamente sentada em uma Lambretta, canta com seu irmão Tony à beira de uma piscina, repleta de jovens, "gente bem", na casa do deputado Felizberto. Cf. "Jeca Tatu", direção de Milton Amaral, roteiro e argumento de Mazzaropi, 1960.

⁴⁶ ARAÚJO, P. C. Roberto Carlos em detalhes, p. 50.

⁴⁷ Idem, p. 99.

⁴⁸ CARLOS, R. "Susie". In: "Susie / Triste e Abandonado" (single). CBS, lado "A", 1962. A íntegra da letra de música encontra-se nos Anexos.

⁴⁹ Segundo Galbraith, "(...) observamos que a marca característica da sabedoria convencional é a aceitabilidade. Tem a aprovação daqueles a quem é dirigida. (...)". In: GALBRAITH, J. K. Anatomia do Poder, p. 40.

década de 80. Um de seus autores mais conhecidos, Orígenes Lessa, em seu livro "O sonho de Prequeté", escreveu:

Juquinha costumava dizer da motoca de seu irmão:
 – A minha “cunhada” custa mais que muito carro de passeio...
 Sim, que o irmão de Juquinha tinha até brigado com a noiva quando comprou a motoca.
 – Se você quiser, case com essa porcaria – tinha dito a noiva, ao se afastar para sempre. – Comigo é que não...⁵¹

Este contexto de "marginalidade" dos veículos de duas rodas reverberou, no Brasil, por parte daqueles que tiveram contato com o ideário associado a alguns de filmes de Hollywood, tais como "O Selvagem", com Marlon Brando, além de "Juventude Transviada", estrelado por James Dean, que glorificavam a imagem de contestação à família, "objeto privilegiado dos ataques do mundo dos jovens",⁵² nos dizeres de Marc Ferro.

Por outro lado, muitos jovens não precisavam sequer assistir filmes de Hollywood para pilotar seus veículos motorizados em âmbito urbano de forma inconsequente, adotando uma atitude de desafio a instituições caras aos "adultos", ignorando os perigos de acidentes de trânsito, segundo o relato de Fausto Macieira:

Outro ponto de encontro festivo [da turma] era em torno da igreja, [em Petrópolis-RJ] um oval de terra perfeito para um speedway⁵³ religioso. Uma vez exageramos e fizemos a disputa em um domingo, para ira dos paroquianos. Ainda me lembro do Pimentel Duarte, industrial de sucesso, correndo atrás do Jimmy, meu amigo que tinha nascido Alfredo mas cismou que queria ser Jimmy e todo mundo respeitava. O Pimentel não era de desistir fácil, e deu duas voltas a pé em torno da igreja querendo partir a cara do Jimmy, que dizia "calma, seu Pimenta!". A cena tinha algo de insolente, mas era de morrer de rir.⁵⁴

⁵⁰ MELLO, J. M. C. D. & NOVAIS, F. A. "Capitalismo tardio e sociabilidade moderna". In: SCHWARCZ, Lília M. (org.) História da Vida Privada no Brasil - 4 - Contrastes da Vida Contemporânea. São Paulo : Cia. das Letras, 1998, p. 611.

⁵¹ LESSA, O. "O sonho de Prequeté", p. 42.

⁵² FERRO, M. "A História Vigiada", p. 75.

⁵³ Cf. Glossário.

⁵⁴ MACIEIRA, F. "Férias!". In: Revista DUAS RODAS n. 441, junho/2012, p. 146. A íntegra da crônica encontra-se nos Anexos.

Esta e várias outras "insolências" custaram caro para muitos jovens, que não tiveram apoio de seus pais para adquirirem seus veículos motorizados na segunda metade do século XX. Muitos pais aferravam-se a argumentos que desnudavam os perigos de uma pilotagem inconsequente para negar a seus filhos o acesso aos veículos motorizados de duas rodas.

Neste contexto, a partir de 1968, em sua luta para conquistar novos mercados mundiais, indústrias japonesas do ramo motociclístico, mesmo conscientes do estigma de marginalidade associado aos veículos motorizados de duas rodas, acreditavam que estes poderiam ser comprados por brasileiros que dispunham de maiores recursos, em pleno *boom* da industrialização brasileira que envolveu, então, "outros ramos produtores de bens duráveis de consumo".⁵⁵

A partir de então, o Brasil foi um dos alvos de uma "invasão" de motocicletas japonesas: com a permissão concedida pelo Governo à abertura de importações de veículos motorizados de duas rodas,⁵⁶ chegou ao Brasil um lote de motocicletas Honda através da importadora Cobri,⁵⁷ e, no ano seguinte, outro lote de veículos da Yamaha,⁵⁸ mesmo com o alto índice de 105% de imposto, somado ao frete, de importação dos veículos.⁵⁹

Estes lotes de motocicletas foram vendidos com sucesso, e este êxito fez com que a cidade de São Paulo passasse a sediar escritórios destas duas marcas japonesas, no início da década de 70,⁶⁰ logo seguidas pela instalação na mesma cidade de representações das fábricas Suzuki e Kawasaki. A chegada de representações de indústrias japonesas no Brasil possuía o objetivo de, além de efetuar a venda de motocicletas, iniciar o diagnóstico das reais potencialidades do mercado brasileiro.

⁵⁵ SINGER, P. A crise do "milagre", p. 112.

⁵⁶ "Honda, uma história em duas rodas". In: Suplemento – DUAS RODAS n. 111, setembro/1984, p. 2.

⁵⁷ MACIEIRA, F. Motociclismo: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo, p. 151.

⁵⁸ ARAÚJO, R. "O Japão no Brasil, mais de 80 anos de imigração". In: Suplemento "Japão" – DUAS RODAS n. 156, pp. 4-5.

⁵⁹ MACIEIRA, F. Motociclismo: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo, p. 151.

⁶⁰ A Honda possuía escritório na rua Ministro Ferreira Alves, 65; a Yamaha, na rua General Osório, 604; a Kawasaki, na alameda Santos, 1893, 9.º andar; a Suzuki era representada pela Motorsport, sediada na rua Camilo, 207. Fonte: Suplemento "Escolha sua Moto" da Revista QUATRO RODAS n. 163, p. 16. O suplemento "Honda, uma história em

O aumento do número de motocicletas no Brasil teve como contexto o chamado "milagre econômico", que possibilitou o crescimento da capacidade de consumo para os pertencentes a classes sociais privilegiadas. Segundo Paul Singer,

Em 1967, o marechal Costa e Silva sucedeu ao marechal Castelo Branco na presidência da República. A nova equipe governamental decidiu que a redução do ritmo inflacionário já tinha sido suficiente e que não era preciso provocar novas recessões. Foi basicamente esta decisão política, antes de mais nada negativa, que propiciou a retomada do crescimento econômico.⁶¹

Este "milagre econômico" proporcionava às camadas economicamente privilegiadas da população brasileira o acesso a motocicletas importadas, principalmente de origem japonesa, disponíveis para a venda no mercado nacional. Em 1972 foram registradas no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) 8.440 motocicletas; no ano seguinte, foram registradas mais 15.150 motocicletas, um crescimento de quase 100% em um único ano.⁶²

No contexto da política encetada por vários governos militares brasileiros de “planejamento industrial intensivo de substituição de importações”,⁶³ e da propalada frase dita pelo então presidente Ernesto Geisel, em agosto de 1974, de que promoveria um programa de "lenta, gradativa e segura distensão"⁶⁴ no Brasil, a Yamaha foi a primeira indústria japonesa a instalar-se no país em dezembro do mesmo ano,⁶⁵ para produzir motocicletas em larga escala para o mercado nacional, às margens da Rodovia Presidente Dutra, em Guarulhos-SP.

O primeiro modelo produzido pela indústria japonesa foi a RD 50, conhecida popularmente como “cinquentinha”, motocicleta que era resultado de um projeto

duas rodas”, da revista DUAS RODAS n. 111, de setembro/1984, indica que a Honda tinha escritórios e depósito de peças na Avenida Pompéia, na Lapa, no ano de 1973. (p. 3)

⁶¹ SINGER, P. A crise do “milagre”, pp. 60-61.

⁶² “Honda, uma história em duas rodas”. In: Suplemento – DUAS RODAS n. 111, setembro/1984, p. 3.

⁶³ CAMPOS, R. A lanterna na popa: memórias, p. 622.

⁶⁴ GEISEL, E. Discursos – vol. I., p. 122.

⁶⁵ “RD-50, a primeira moto brasileira”. In: DUAS RODAS n. 3, novembro-dezembro/1974, pp. 20-21.

relativamente avançado para os padrões da época, equipada com um motor dois tempos,⁶⁶ com pequeno consumo de óleo e gasolina, levando em consideração a sua cilindrada.

Se por um lado a Yamaha escolheu como sede uma cidade situada no eixo Rio-São Paulo,⁶⁷ local que já era consagrado pela comunidade industrial brasileira como absolutamente adequado para obter a maior quantidade de lucros possível, a Honda não adotou a mesma lógica de implantação de seu parque industrial.

Após realizar o seu diagnóstico do mercado brasileiro, a Honda preteriu as cidades de Sumaré⁶⁸ e Bauru como possíveis sedes para sua fábrica,⁶⁹ instalando-se na Zona Franca de Manaus para usufruir vários incentivos fiscais oferecidos pelo Estado Brasileiro, mesmo com as dificuldades de transporte de insumos e, posteriormente, do produto acabado, para o grande centro consumidor brasileiro, situado no Centro-Sul.

Esta revitalização da importância da Zona Franca de Manaus⁷⁰ se deve a decisões de vários membros do Governo Brasileiro que eram militares, pois os mesmos decidiram promover a indústria como elemento do desenvolvimento social e econômico local, "inun[dando] de civilização a Hileia amazônica",⁷¹ nos dizeres do General Golbery do Couto e Silva, através do Decreto-Lei n. 288, de 28.02.1967,⁷² que criava a SUFRAMA, possibilitando a importação de máquinas, peças, entre outros elementos, para a região.

Incomodava profundamente a membros influentes do Governo Militar os rótulos que foram dados ao longo de vários séculos à região Amazônica, tais como "inferno verde", "indecifrável esfinge", "última página do Gênesis", "mundo em formação", "terra imatura" ou

⁶⁶ Cf. Glossário.

⁶⁷ Sobre as vantagens econômicas da instalação de indústrias no eixo Rio-São Paulo, cf. PEREIRA, C. J., op. cit., pp. 70-71.

⁶⁸ ARAÚJO, R. "O Japão no Brasil, mais de 80 anos de imigração". In: Suplemento "Japão" – DUAS RODAS n. 156, junho/1988, p. 5.

⁶⁹ "Bauru, opção para a Honda". In: DUAS RODAS n. 2, setembro/outubro-1974, p. 56.

⁷⁰ A Zona Franca de Manaus foi criada no governo de Juscelino Kubitschek, através da Lei...

⁷¹ COUTO E SILVA, G. Geopolítica do Brasil, p. 135.

⁷² BRASIL. DECRETO-LEI n. 288, de 28.02.1967. In: CODEAMA/SUFRAMA. Incentivos para o desenvolvimento, pp. 17-34.

"planície encharcada".⁷³ A ida da Honda para a Zona Franca de Manaus veio de encontro ao desejo do Estado em desenvolver a indústria na região. O primeiro modelo de motocicleta fabricado pela Honda foi a CG 125 com motor a quatro tempos,⁷⁴ que, com inúmeras alterações, inclusive de aumento de cilindrada para 150 centímetros cúbicos, é fabricada de 1976 até os presentes dias.

A motocicleta, que no final da década de 60 e começo da década de 70 era um dos veículos motorizados oferecidos no mercado brasileiro, atendia a “uma grande propensão a consumir das camadas de rendas elevadas”.⁷⁵ Sabedor do aumento de consumo dos veículos motorizados de duas rodas, o Estado brasileiro inseriu a motocicleta no rol das importações "supérfluas", ou, mais especificamente, na categoria de “importações que causem ou ameacem causar sérios danos à economia nacional”,⁷⁶ no final do ano de 1975, através do Decreto-Lei n.º 1427, de 2 de dezembro, Artigo 5.º, inciso II, publicado após a aprovação de um comunicado emitido pela Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX) de número 78/2.

Em 6 de fevereiro de 1976, a CACEX publicou o Comunicado 543, que suspendia o fornecimento de guias de importação de motocicletas,⁷⁷ fortalecendo a posição das fábricas japonesas já instaladas no Brasil, Honda e Yamaha, que dividiram entre si quase todo o mercado brasileiro de motocicletas durante a década de 80.⁷⁸ Esta proibição da importação de motocicletas insere-se no que João Manuel Cardoso de Mello denominou de "industrialização

⁷³ COELHO, E. B. Aspectos geo-econômicos da Amazônia – Instrumentos para o desenvolvimento, p. 1.

⁷⁴ Cf. Glossário.

⁷⁵ SINGER, P. A crise do “milagre”, p. 61.

⁷⁶ Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del1427.htm>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

⁷⁷ MORTARI, J. P. “A importação continua fechada para as motos”. In: DUAS RODAS n. 38, agosto/1978, pp. 11-12.

⁷⁸ A Suzuki também conseguiu a autorização do Estado brasileiro para implantar-se no Brasil, mas conflitos com a sua parceira brasileira - a Hatsuta - impossibilitaram a sua entrada no mercado brasileiro. Esta questão será vista com maior profundidade no Capítulo III da presente Tese. Posteriormente, houve a concorrência de outras indústrias de capital predominantemente nacional, tais como a Agrale (de Caxias do Sul-RS), a Fábrica Brasileira de Motos, depois MZ Simson do Brasil (de Cachoeirinha-RS), a Motovespa do Brasil (Manaus), além de fabricantes de ciclomotores, tais como a Caloi e a Monark, que tinham instalações na Zona Franca de Manaus. Esta concorrência às fábricas japonesas conseguia números de venda exíguos perto das potencialidades do mercado brasileiro, o que gerou a falência da MZ e da Motovespa. Cf. Capítulo III, "Indústria", itens 3.3.4. e 3.3.5.

restringida",⁷⁹ que não deixou de ser realizada na época em que o Brasil desenvolveu a sua industrialização pesada.

Na década de 90, houve a abertura das importações de veículos automotores de duas rodas no governo de Fernando Collor de Mello em março de 1991, regulamentada pela Portaria n.º 2 do Departamento de Comércio Exterior (DECEX).⁸⁰ A partir de então foi possível o acesso do público consumidor a inúmeros modelos de motocicletas, principalmente as de grande cilindrada.

Entre 1993 e 1994, no governo de Itamar Franco, foi criado e aplicado no Brasil o Plano Real. Após este Plano, a economia brasileira, com a moeda estabilizada e contando com uma conjuntura econômica mundial favorável, em plena época de uma globalização cada vez mais inegável,⁸¹ passou a emitir sinais de que novos investimentos externos poderiam ser feitos para a colocação de uma quantidade maior de veículos motorizados de duas rodas no mercado.

A Zona Franca de Manaus, na década de 90, passou a abrigar várias outras fábricas de motocicletas, que passaram a contar com vários incentivos promovidos pelo Governo Federal. O ano de 2000 marcou a venda de cada vez mais veículos de duas rodas no Brasil.⁸²

O setor de duas rodas teve bons motivos para comemorar: em 2000 foram produzidos 634.984 veículos, dos quais 574.149 no Brasil. (...) Isto representa um aumento de 30% em relação a [19]99 e um recorde de vendas do setor, no país. O crescimento das exportações também surpreendeu (...) Em 2001, os fabricantes pretendem exportar cerca de 10 mil unidades a mais.⁸³

⁷⁹ Segundo Mello (1982), a periodização da indústria no Brasil é subdividida em três fases: "nascimento e consolidação da grande indústria, industrialização restringida e industrialização pesada". In: MELLO, J. M. C. D. O capitalismo tardio, p. 176.

⁸⁰ BRANCO, J. S. "Regras definidas". In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 34.

⁸¹ Cf. IANNI, O. A Sociedade Global, pp. 125-139.

⁸² A Abraciclo (associação que congregava várias indústrias do ramo motociclístico), em seus números oficiais, desconsidera a produção de outra entidade, a Abramoto, que congregava cerca de 10% do mercado brasileiro de veículos de duas rodas. Cf. Branco, S. "Ao leitor". In: DUAS RODAS n. 304, janeiro/2001, p. 4.

⁸³ "Rápidas". In: DUAS RODAS n. 305, fevereiro/2001, p. 65.

A utilização de motocicletas no Brasil, no século XX, embora não fosse um apanágio exclusivo da juventude, e sim um signo representativo dela, é assunto que não pode ser compreendido inteiramente sem que façamos a seguinte indagação: por que não houve empenho efetivo do Estado brasileiro em permitir, durante o período 1974-2000, que menores de idade⁸⁴ dirigissem seus veículos motorizados de duas rodas nas ruas brasileiras?

Neste contexto de desenvolvimento da indústria brasileira de motocicletas e congêneres, uma fatia do público consumidor, composta por menores de 18 anos de idade, sofreu a interdição de utilizar veículos motorizados de duas rodas por elementos ligados à burocracia, lotada em entidades públicas como o DETRAN⁸⁵ e o CETRAN,⁸⁶ que impediram a implantação, entre os anos de 1998 e 1999, de uma legislação – devidamente aprovada e regulamentada pelo CONTRAN⁸⁷ e pelo Estado Brasileiro – que permitiria a menores de 14 anos a utilização de ciclomotores de 50 cilindradas, equipados com redutor de velocidade, de modo a não atingirem mais do que 50 quilômetros por hora.⁸⁸

Esta interdição foi realizada desprezando os interesses de promover a menores de idade o contato inicial com o trânsito urbano brasileiro, patrocinado, na maioria das vezes, por pais de bom poder aquisitivo, que não viam mal na pretensão de seus filhos em fazerem uso de pequenos veículos motorizados de duas rodas nas ruas. Esta "nata motorizada",⁸⁹ ao longo do período 1974-2000, violou sistematicamente a legislação de trânsito para favorecer seus filhos, oferecendo consentimento e confiança tácitos a membros da juventude brasileira.

⁸⁴ Utilizamos os termos “menor” e “juventude menorista” nesta Tese com o objetivo de seguir a letra da Lei n. 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), contida no Artigo 104: “São penalmente inimputáveis os *menores de 18 anos*, [it. nosso] sujeitos às medidas previstas nesta Lei”. Cf. <www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18069.htm>. Acesso em: 05 ago. 2013.

⁸⁵ Departamento Nacional de Trânsito.

⁸⁶ Conselho Estadual de Trânsito.

⁸⁷ Conselho Nacional de Trânsito.

⁸⁸ Artigos da Resolução n. 50 serão discutidos no Capítulo III, "A Interdição", desta Tese.

⁸⁹ Embora os componentes da “nata motorizada” sejam aqueles que possuíam poder aquisitivo considerável, este termo não exclui jovens e seus responsáveis de classes sociais menos abonadas que conseguiam, de alguma forma, ter acesso aos veículos motorizados de duas rodas.

Por mais que houvesse algum temor quanto à segurança de seus filhos no trânsito, membros da "nata motorizada" acreditavam ser mais adequado aos menores de idade assumirem perante todos o uso de seus veículos do que ficarem expostos aos riscos desnecessários de fazê-lo às escondidas de duas instituições. A primeira era a família:

A relação de certos filhos com a mãe e a motocicleta tem sido um desastre. No caso de Phil Read,⁹⁰ foi diferente. A própria mãe, uma esmerada motociclista, foi quem ensinou ao filho a guiar a máquina de duas rodas. Ele era bem menino e lembra da mãe, correndo a seu lado, no campo, e gritando as ordens primárias de olhar para frente, levantar a cabeça, acelerar aos poucos. Se o carinho das mães faz parte da formação básica do caráter, tudo indica que o caso desse piloto deveria constar nos livros especializados. Foi com a mãe e com um esplêndido histórico familiar, onde mãe e pai viajaram, cada um em uma motocicleta, para a lua de mel, que Phil Read foi buscar tudo que mais tarde lhe serviu na vida profissional. A motocicleta ficou na sua meninice como um símbolo do carinho materno (...).⁹¹

A outra instituição que gerava tensão para os menores de idade no trânsito era a Polícia, pois, na época da vigência do Código de Menores de 1979, menores "contraventores" podiam, inclusive, ser recolhidos à FEBEM:

Outra medida adotada em São Paulo, com relação ao trânsito, é que os menores de idade que forem apreendidos dirigindo veículos automotores (inclusive ciclomotores) passarão pela Febem. Pelo menos é o que promete o Juiz de Menores de São Paulo, que determinou a medida para tentar diminuir o número de menores infratores.⁹²

Por mais que menores de idade tivessem apoio da "nata motorizada", composta por pais que acreditavam que seus filhos, mediante o ato de dirigir veículos motorizados de duas rodas nas ruas, teriam um melhor preparo e responsabilidade para enfrentar o trânsito urbano brasileiro, outros se ancoravam na legislação de trânsito vigente para negarem a seus filhos

⁹⁰ Cf. Glossário.

⁹¹ KERR, Y. "Phil Read: quase 20 anos nas pistas, um profissional perfeito, quase dono da 500". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 62.

⁹² "Só as motos tem vistoria", do "Jornal da Moto" (encarte). In: DUAS RODAS n. 60, junho/1980, p. 8.

esses veículos, ainda que esta decisão fosse a pedra de tropeço no interior de suas próprias famílias.⁹³

Da mesma forma que Mário, muitos menores de idade podem ser vistos, todos os fins de semana, pilotando seus ciclomotores pelas ruas das cidades brasileiras. Em quase todos os casos, com raríssimas exceções, eles têm o apoio de seus pais, para quem – ao contrário do que pensam as autoridades – o ciclomotor é um veículo que pode ser usado por adolescentes, desde que respeitadas as regras do bom senso e da segurança. Para eles, a decisão de permitir ou não que um menor de idade pilote um ciclomotor cabe aos pais, que têm mais condições de avaliar se o jovem pode ou não dirigir um veículo motorizado, se tem ou não responsabilidade para isso.⁹⁴

[Entrevista com José Caldeira, então presidente do Veteran Motorcycle Club]: "Sempre tive esse desejo de andar de motos, mas meu pai não deixava". E foi somente aos 40 anos – portanto há 17 anos – que conseguiu liberar essa vontade. Contrariando o pai, comprou uma Lambretta.⁹⁵

Os jovens, no período 1974-2000, eram encarados como potenciais consumidores pela indústria motociclística nacional. Esta, reunida em uma entidade de classe, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos de Duas Rodas – ABRACICLO, fundada em abril de 1976, com a denominação inicial de "Associação Brasileira do Ciclomotor" – cujo primeiro presidente foi o empresário Bruno Caloi⁹⁶ – tentou, infrutiferamente, que o Estado voltasse a respeitar alguns artigos do Código Brasileiro de Trânsito de 1966,⁹⁷ que permitia a menores, quando acima dos 15 anos de idade, dirigir ciclomotores, mediante a permissão dos pais.

Esta permissão do Código foi cassada em 1969, através do Decreto-Lei n. 64.526, que condicionou a utilização de ciclomotores tão somente por maiores de 18 anos devidamente

⁹³ A Revista DUAS RODAS, principalmente na Seção de Cartas, publicava em muitas edições cartas de adolescentes que sofriam oposição de seus pais ou responsáveis na aquisição de veículos motorizados, mesmo que de baixa cilindrada.

⁹⁴ MARAZZI, G. & OLIVEIRA, M. G. D. "Liberação: o que pensam os menores". In: DUAS RODAS n. 118, abril/1985, p. 36.

⁹⁵ REIS, M. I. "Caldeira, este incurável reconstrutor do passado". In: DUAS RODAS n. 89, novembro/1982, p. 97.

⁹⁶ "Abraciclo: reúnem-se os fabricantes de ciclomotores." In: DUAS RODAS, n. 13, maio/1976, p. 7.

⁹⁷ Código Nacional de Trânsito. Lei Federal n. 5.108, de 21 de setembro de 1966.

habilitados.⁹⁸ De 1969 a 2000, vários projetos para a liberação do uso dos veículos motorizados de duas rodas passaram pela Câmara dos Deputados e pelo Senado, sem obter aprovação.

Com a promulgação do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em 1990, foram estabelecidos os parâmetros que a sociedade brasileira deveria seguir em relação a crianças e adolescentes, questão definida por Mendez como saída de uma "situação irregular"⁹⁹ à "proteção integral".¹⁰⁰

A presente tese possui o objetivo de, a partir de uma fonte ainda não utilizada de forma documental por historiadores, a revista DUAS RODAS MOTOCICLISMO,¹⁰¹ publicada até os presentes dias, discutir elementos pertinentes à compreensão do contexto histórico no qual a utilização de veículos motorizados de duas rodas foi vedada à juventude menorista¹⁰² no Brasil do final do século XX.

Portanto, o objeto de nossa pesquisa é o estudo do desenvolvimento da indústria motociclística brasileira em um contexto de interdição ao uso de veículos motorizados de duas rodas a menores de idade. A referência principal para este estudo é a análise de uma série documental composta de 303 revistas DUAS RODAS publicadas entre 1974 e 2000.¹⁰³

⁹⁸ ARAÚJO, R. e CORTELLINI, S. “Os ‘trombadinhas’ do trânsito ou... os menores ao guidão”. In: DUAS RODAS n. 47, maio/1979, p. 20.

⁹⁹ O autor se refere ao conjunto de artigos do Código de Menores (1979).

¹⁰⁰ Cf. MENDEZ, “O novo Estatuto da Criança e do Adolescente no Brasil: da situação irregular à proteção integral (uma visão latino-americana)”.

¹⁰¹ Quando fizermos referências à revista DUAS RODAS MOTOCICLISMO nesta tese, utilizaremos, tão somente, o termo "DUAS RODAS", em letras maiúsculas.

¹⁰² Na ocasião do fechamento da versão definitiva da presente Tese, o Estado brasileiro colocou em vigor a Lei n. 12.852, de 5 de agosto de 2013, a qual possui o texto do “Estatuto da Juventude”. Esta lei considera como *jovens* as pessoas com idade de 15 a 29 anos. Em relação às pessoas de 15 a 18 anos, sujeitas ao Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), elas são denominadas na nova Lei como “adolescentes”. Cf. <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12852.htm>. Acesso em: 07 ago. 2013.

¹⁰³ Estas 303 revistas fazem parte de nosso Acervo Pessoal, que começou a ser estabelecido a partir do ano de 1989, quando possuíamos, tão somente, 13 anos de idade. Ao longo dos anos, colecionamos a Revista com fins culturais e de entretenimento; a partir do ano de 2009, quando terminamos nossa Dissertação de Mestrado, percebemos o potencial histórico das revistas que possuíamos. Em 2010 conseguimos os últimos exemplares que faltavam para o estabelecimento da série documental completa. O potencial historiográfico da Revista em relação ao tema que desenvolvemos foi reconhecido de imediato por nossa Orientadora, Prof.^a Dr.^a Esmeralda Blanco Bolsonaro de Moura. A ela nossos sinceros agradecimentos por possibilitar a escrita da presente Tese.

Esta série documental possui uma característica fundamental para a análise da juventude menorista do período: os menores de idade eram protagonistas de várias reportagens publicadas pelo periódico, tanto em defesa da liberação à juventude menorista para utilizar veículos motorizados de duas rodas no trânsito urbano, quanto para noticiar alguns problemas ocasionados pelos jovens:

Quem reconhece as motos pelo som sabe perfeitamente o quanto é desaconselhável uma turminha de adolescentes com seus ciclomotores, todos sem abafador (silencioso) no escapamento, passando em frente de casa justamente na hora em que se tenta conversar com uma tia-avó por telefone. Uma ruidosa turminha do bairro do Campo Belo, em São Paulo, chegou até a arrancar o seguinte comentário de um antigo morador do bairro, quando transferiram o aeroporto para Cumbica, em Guarulhos:

– Agora que já levaram o aeroporto embora, podiam aproveitar e levar a pista de moto junto.¹⁰⁴

Nossa tese abrange, como intervalo de tempo principal, um período de 26 anos e 4 meses, entre julho de 1974 e dezembro de 2000. Esta periodização é justificável da seguinte forma: além de 1974 ser o primeiro ano de publicação da revista DUAS RODAS, a data marcou também o início da fabricação de motocicletas nipônicas no Brasil pela Yamaha. Em 2000, além de ser o último ano do século XX, o mercado motociclístico brasileiro teve a sua cristalização, através de um contínuo crescimento na produção e vendas de veículos motorizados em território nacional. A publicação da revista DUAS RODAS, do número 1 ao 303, abrange os limites de nossa periodização, entre 1974 e 2000.¹⁰⁵

O tema que desenvolvemos nesta Tese de Doutorado não foi objeto, até a presente ocasião, de tratamento historiográfico condizente com a sua importância para a compreensão de parte da História Econômica do Brasil no final do século XX. Estudos sobre a indústria motociclística, até agora, mereceram apenas desprezo e silêncio dentro do contexto da História Econômica brasileira.

¹⁰⁴ SIMÕES, G. “Huumm, aqui está cheirando moto!”. In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 24.

O presente trabalho documenta a nossa iniciativa em defender a tese de que a juventude menorista foi impedida de dirigir legalmente veículos motorizados de duas rodas no Brasil no período entre 1974-2000, devido, principalmente, à burocracia lotada nos Departamentos de Trânsito, que não desejava a presença de menores de idade motorizados nas ruas. Esta burocracia, que possuía os chamados "gestores incontestes", associava esses menores de idade nas ruas à desordem, subversão e desobediência às normas de trânsito que ela própria geria na sociedade brasileira.

Embora a indústria brasileira de veículos de duas rodas, representada por uma entidade de classe, a Abraciclo, tenha tomado a si a iniciativa de constituir-se como um grupo de pressão para conseguir do Estado a aprovação de uma legislação permissiva ao uso de ciclomotores à juventude menorista, tendo em vista o atendimento da demanda existente no mercado brasileiro, não conseguiu dobrar as resistências a menores motorizados nas ruas, capitaneadas pela burocracia de Trânsito, e endossadas posteriormente pelo Estado brasileiro.

Esta Tese de Doutorado é dividida em três capítulos. O primeiro, denominado "*A Revista*", trabalha elementos retirados da publicação "DUAS RODAS" em suas várias especificidades. O segundo capítulo, "*A Indústria*", versa sobre a implantação e transformações da indústria de duas rodas brasileira, levando em consideração o contexto econômico do período 1974-2000 e as mudanças econômicas que ocorreram na ocasião. O terceiro e último capítulo, "*A Interdição*", associa, em seus pontos intrínsecos, os protagonistas das marchas e contramarchas – tais como a idade em que os veículos motorizados deveriam ser permitidos à juventude menorista¹⁰⁵ – quanto à utilização de veículos motorizados de duas rodas no Brasil.

¹⁰⁵ Apesar de utilizarmos a série documental de 303 revistas no período citado, utilizamos, de forma complementar, alguns exemplares da revista publicados no século XXI. Cf. Referências Bibliográficas.

¹⁰⁶ A oscilação em decidir qual idade (14 ou 16 anos) seria a mais adequada para a liberação do uso de veículos motorizados de duas rodas a menores de idade foi a tônica do período 1974-2000.

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Capítulo I - A revista

DUAS RODAS. SEMPRE NA POLE POSITION. Antes mesmo da Indústria Nacional de motocicletas dar a largada, nós já rodávamos por todo Brasil. Hoje em dia mantemos mensalmente a mais completa linha de informações, novidades, testes. Enfim, continuamos mantendo profundo respeito pelo mercado motociclístico. Acompanhe DUAS RODAS e garanta sua presença na "POLE POSITION". Sigla Editora.¹⁰⁷

O ano de 1974 marca a criação de uma revista denominada DUAS RODAS MOTOCICLISMO,¹⁰⁸ de distribuição nacional,¹⁰⁹ especializada em motocicletas, com sua redação situada na cidade de São Paulo. Esta publicação surgiu no mercado editorial brasileiro em um contexto de censura do Estado à imprensa, e crescimento da renda da chamada "nova" classe média, que possuía recursos para comprar periódicos.¹¹⁰

O cerceamento à liberdade de expressão só cessou em 1978, após uma ordem do então presidente Ernesto Geisel.¹¹¹ A primeira editora da revista DUAS RODAS foi a Chácaras e Quintais (CQ), editora de larga tradição no Brasil, pois fora fundada em 1909, de acordo com o anúncio abaixo:

"Chácaras e Quintais"
(1933 é o 24.º ano de sua publicidade!)

¹⁰⁷ Sigla Editora. PROPAGANDA in PETRIER, M. A história da Yamaha, p. 3.

¹⁰⁸ A revista, em seu primeiro número, trazia apenas a inscrição "2 Rodas". A partir do segundo número, a revista passou a ser denominada "DUAS RODAS MOTOCICLISMO". A partir do n. 184, de outubro/1990, a revista introduziu em sua última página, a informação: "DUAS RODAS [e] DUAS RODAS MOTOCICLISMO (...) são marcas registradas da Sigla Editora Ltda." (p. 74).

¹⁰⁹ Eloy Gogliano, fundador do Centauro Motor Clube (fundado em abril/1949) e presidente por vários mandatos da C.B.M. (Confederação Brasileira de Motociclismo), fundou, em junho/1949, a primeira revista brasileira especializada em veículos motorizados de duas rodas, "*Motociclismo*", que foi publicada até 1952, embora gerasse prejuízos a seu fundador. Cf. ARAÚJO, E. "Eloy Gogliano. Ou: o motociclismo em pessoa". In: DUAS RODAS n. 12, abril/1976, p. 8; KUNTZ, O. N. "Centauro, 40.º ano." In: DUAS RODAS n. 167, julho/1989, p. 81.

¹¹⁰ MELLO, J. M. C. D. & NOVAIS, F. A. "Capitalismo tardio e sociabilidade moderna". In: SCHWARCZ, Lília M. (org.) História da Vida Privada no Brasil - 4 - Contrastes da Vida Contemporânea, p. 638.

¹¹¹ Cf. AQUINO, M. A. de. Caminhos cruzados: imprensa e estado autoritário no Brasil (1964-80). 1994. Tese de Doutorado, FFLCH/USP, p. 236.

Magazine ilustrado útil para todos
 Publica-se no dia 15 de cada mês em fascículos de 128 páginas cheias.
 Sua rica colaboração é toda original e prática.
 Consultores técnicos sobre qualquer especialidade.
 Fundada em 1909 pelo seu atual proprietário, editor e diretor
 CONDE AMADEU A. BARBIELLINI
 Sede urbana em prédios próprios na R. Assembleia, 16 - S. Paulo
 A "CHÁCARAS E QUINTAIS" é a revista mais útil e de maior tiragem e circulação em todo o Brasil (...) ¹¹²

A editora "Chácaras e Quintais", a partir de uma reportagem de duas páginas denominada "*O motociclista faz parte da paisagem*", publicada em uma revista de caça e pesca denominada "Troféu" em janeiro de 1974, e também de um encarte de oito páginas, datado de 3 de fevereiro do mesmo ano, começou, cinco meses mais tarde, a publicar um periódico independente,¹¹³ na época único no mercado editorial brasileiro, a revista DUAS RODAS. Na edição número 1 desta revista DUAS RODAS, o então editor Oswaldo Gessulli comentou:

É com indisfarçável contentamento que entregamos aos milhares de motociclistas brasileiros este n.º 1 de 2 RODAS. De uma pequena - mas muito bem feita - seção de motociclismo, iniciada na edição de janeiro último da revista Troféu, publicação do Grupo Editorial CQ, dedicada aos esportes ligados à natureza, (...) nasceria, já no número seguinte, um caderno inteiro dedicado a moto. (...) E o público exigiu, através de cartas, telefonemas, telegramas e toda sorte de manifestações, que 2 RODAS se transformasse numa publicação independente. Agora, ela está aqui. Conseguimos fazer uma revista de motociclismo, com o amplo apoio dos anunciantes. Começamos modestamente, com edições bimestrais, mas já no ano que vem, estaremos circulando mensalmente. Nossa circulação é nacional e de nossa tiragem não fazemos segredo: 25 mil exemplares. De uma coisa estamos certos: por enquanto 2 RODAS é pequena, mas ela veio para ficar.¹¹⁴

¹¹² Anúncio de contracapa do livro "Cartilha Avícola Brasileira" in BIEDMA, P. C. & SEQUEIRA, O. de. Editora Chácaras e Quintais, 1933. A transcrição do anúncio obedeceu às normas gramaticais atuais.

¹¹³ "Uma reportagem que virou revista". In: DUAS RODAS n. 171, novembro/1989, p. 40.

¹¹⁴ EDITORIAL – DUAS RODAS n. 1, julho/agosto-1974, p. 3.

Na década de 70, DUAS RODAS foi a única revista a divulgar o motociclismo no Brasil tendo os veículos motorizados de duas rodas como assunto principal.¹¹⁵ Algumas revistas especializadas em automobilismo, tais como "Quatro Rodas"¹¹⁶ e "Oficina"¹¹⁷ (Editora Abril), "Auto Esporte"¹¹⁸ (Editora Efecê), e "Grand Prix"¹¹⁹ (Editora RPM), possuíam seções sobre motocicletas, mas sem uma grande porcentagem de suas páginas preenchidas com o tema.

Na década de 80, com o crescimento do mercado motociclístico brasileiro, surgiram no mercado editorial outras revistas que tinham como principal objetivo divulgar notícias relacionadas a motocicletas, tais como "Moto Quatro Rodas", renomeada "Supermoto Quatro Rodas" (Editora Abril), "Motoshow" (Editora Três), "Motocross", renomeada "Motosport", e, posteriormente, para "Motosport Atual" (Editora Pinus)¹²⁰ e outras de menor amplitude nacional em termos de tiragem e distribuição. A revista "Supermoto Quatro Rodas" foi descontinuada em 1985 e a "Motosport Atual" no final de 1988.

DUAS RODAS e "Motoshow" eram as duas principais revistas que noticiavam sobre o motociclismo no final da década de 80 e começo dos anos 90. Em 1994, "Motoshow" teve a sua publicação encerrada. Dois de seus principais jornalistas, Roberto Agresti e Carlos "Quinho" Caldas, começaram a publicar, em janeiro de 1995, a revista "Moto!", por uma nova editora, a "Mestra". Outras revistas surgiram, tais como a "Dirt Action", em maio de 1995

¹¹⁵ A periodicidade da revista foi bimestral até o seu número 10 (janeiro-fevereiro/1976). Entretanto, até o ano 2000, por motivos diversos, alguns de seus números também foram distribuídos de forma bimestral: n. 21 (janeiro-fevereiro/1977) e n. 220 (dezembro-janeiro/1993).

¹¹⁶ A Revista Quatro Rodas, em sua Seção "Correio Técnico", também respondia, em algumas de suas edições, a questões sobre veículos de Duas Rodas. O responsável pela Seção era Expedito Marazzi, que trabalhou na revista DUAS RODAS no início da década de 80. Cf. Quatro Rodas n. 102, janeiro/1969, p. 13; DUAS RODAS n. 62, agosto/1980, pp. 11-12.

¹¹⁷ A revista "Oficina" passou a publicar reportagens "especiais" sobre motocicletas a partir do número 15 (novembro/dezembro-1974), a pedidos de leitores. In: Oficina n. 15, novembro/dezembro-1974, p. 4.

¹¹⁸ Em meados da década de 70, a revista "Auto Esporte" chegou a ter uma seção para motos, denominada "Moto Esporte", que possuía o subtítulo "Tudo sobre motos". Cf. Auto Esporte, n. 127, maio/1975, pp. 47-62.

¹¹⁹ A revista "Grand Prix" foi uma revista paulista, de pequena circulação, cuja especialidade era escrever sobre a técnica dos automóveis aplicada em corridas. Também possuía uma seção sobre motocicletas. Cf. Grand Prix, n. 1, fevereiro/1974, pp. 86-89; 90-91.

¹²⁰ A revista "Moto Quatro Rodas", que começou como uma edição "especial" da revista "Quatro Rodas", começou a ser publicada mensalmente em abril de 1982; a revista "Motoshow" é de dezembro de 1982; e "Motocross", depois "Motosport", renomeada novamente "Motosport Atual", é de 1983.

(Adrenal Editora); a "Moto e Técnica" (Editora CCD), por volta de 1996, a Motociclismo Magazine, pela editora Motor Press Brasil, em janeiro de 1998, e a "Moto Adventure" (editora Cold Turkey), de dezembro de 2000.

A grande quantidade de revistas surgidas na década de 90 fez com que uma delas, a Dirt Action, constatasse, logo no primeiro ano de sua publicação: "(...) descobrimos que estar neste mercado editorial não é fácil (...)".¹²¹ Outro testemunho publicado no final da década de 90 sobre o mercado editorial brasileiro foi o da então editora da revista Motociclismo Magazine, Isabel Reis, que declarava na edição de novembro de 1999:

Estou neste setor de revistas (e de motos) há um bocado de tempo. Vi revistas nascerem e morrerem, vi o mercado crescer, encolher, crescer novamente, trazendo novos hábitos, modismos, outra cultura. (...) As revistas brasileiras de motocicletas, sem desmerecer ninguém, são comportadas demais – incluindo o nosso estilo anterior. Em 24 anos de jornalismo, nunca vi por aqui nada igual às publicações estrangeiras, que são cheias de vida e de interatividade. Elas pareciam combinar mais com o motociclista brasileiro do que as nacionais.¹²²

Realmente a editora da revista Motociclismo Magazine estava "há um bocado de tempo" no setor de revistas, pois a jornalista, ainda conhecida por Maria Isabel Reis, começou muito jovem na Redação da revista DUAS RODAS, tratando de reportagens voltadas inicialmente às matérias sobre bicicletas e comportamento de usuários de veículos motorizados.¹²³ Quando a jornalista começou a trabalhar na revista DUAS RODAS, ela sequer sabia pilotar, conforme o relato abaixo:

Entrei na redação e me olhavam diferente. Fiquei desconfiada. Imaginei que algo especial poderia acontecer e me preparei. – Você vai fazer um curso, para aprender a dirigir motos. Apesar de todo o "preparo" que consegui arrumar, fiquei abalada. Mesmo trabalhando para uma revista de motos, nunca imaginei dirigir uma. Sempre gostei de motocicletas e adoro andar na

¹²¹ EDITORIAL da revista Dirt Action, n. 8, dezembro/1995, p. 7.

¹²² REIS, I. EDITORIAL da revista Motociclismo Magazine, n. 23, novembro/1999, p. 7.

¹²³ Quanto à reportagens sobre comportamento escritas por Reis, cf. "Moto: personagem de novela.". In: DUAS RODAS n. 25, junho/1977, p. 18.

garupa, mas minha ambição nunca ultrapassou isto. (...) Tentaram me animar dizendo que a moto ficava parada em cima de um apoio e que em volta havia muitas almofadas. Não acreditei naquilo, mas em todo o caso era melhor pensar em almofadas. Espantava o medo. [Após três aulas,] (...) tentei amizade com [a motocicleta] e senti que seria correspondida. Dei partida e notei que estava andando. Nesse momento, senti uma confiança incrível e tive a sensação de que poderia voar com ela. Todos ficaram surpresos, pois parecia que eu pilotava há tempos. (...) Fiz curvas sem nenhum receio e tive tanta segurança, que achei que poderia dominar o mundo. (...) A próxima vez que andar de moto, não será mais na garupa.¹²⁴

Entretanto, por mais "comportada" que tenha sido editorialmente, nenhuma outra publicação, exceto DUAS RODAS, atingiu o objetivo de noticiar adequadamente o desenvolvimento da indústria motociclística brasileira ao longo do período 1974-2000 interligado ao tema da interdição legal à juventude menorista quanto a pilotar veículos motorizados de duas rodas.

Outro ponto que justifica a escolha de DUAS RODAS como fonte principal¹²⁵ das pesquisas que geraram a presente Tese foi o posicionamento expresso pela revista, desde praticamente a sua criação, de manter continuamente em sua pauta editorial assuntos diversos referentes a menores de idade, inclusive publicando, em sua Seção de Cartas, textos assinados por eles. A revista, portanto, estava inserida no contexto expresso por Edgar Morin:

Pode-se considerar que quatorze anos é a idade de acesso à cultura de massa adulta (...) em que já se fica apaixonado pelas revistas (...).¹²⁶

Outras revistas, tais como "Motoshow" e "Moto Quatro Rodas", priorizavam outras linhas editoriais que julgavam mais atraentes para o motociclista brasileiro, tais como noticiar

¹²⁴ REIS, M. I. & PINTO, L. F. S. & ARAÚJO, E. "Como se aprende a dirigir nos cursos de pilotagem". In: DUAS RODAS n. 17, setembro/1976, pp. 30;32.

¹²⁵ Devemos ressaltar, a partir da escrita desta Tese, sobre a importância da preservação de periódicos para posterior consulta e a utilização dos mesmos como fontes históricas. Muitas editoras brasileiras não possuem sequer um acervo completo de suas edições ao longo dos anos em seus Arquivos. A então editora da revista DUAS RODAS (Sisal) é um exemplo disto. Na resposta denominada "Aceleração com as antigas" dada ao leitor Fábio Salvador, de Biritiba Mirim-SP, o responsável (não identificado) pela Seção "e-mails & cartas" respondeu: "Fábio, estamos providenciando a digitalização de todo o acervo de Duas Rodas, desde 1974, que ficará disponível integralmente no site duasrodasonline.com.br. Aliás, estamos procurando coleções antigas em bom estado de conservação para nos ajudar nesse trabalho. Se souber quem tem, aceitamos indicações!". In: DUAS RODAS n. 439, abril/2012, p. 20.

¹²⁶ MORIN, E. Cultura de massas no século XX, p. 41.

os últimos lançamentos de motocicletas no Exterior. Contudo, em algumas ocasiões, estas revistas publicavam reportagens referentes a menores de idade, tais como a entrevista de Antonio Jorge Neto, o "Netinho", piloto de motovelocidade, concedida em 1982 à revista "Moto Quatro Rodas":

Na verdade, eu sempre corri. Não quero dar mau exemplo, mas acho que um campeão começa nas ruas. Quem não tem coragem de andar na rua na pauleira, quando é menor, jamais vai passar para uma pista de corrida andando bem. (...) ¹²⁷

Ou o texto do jornalista Bruno Fischer:

Estou entrando na linha reta do túnel. Quinta marcha, sexta sem tocar na embreagem, apenas com a ponta do pé, num movimento rápido e preciso. Interrompido um instante, o ronco felino do motor não muda de tonalidade, o regime de rotação apenas caiu um pouquinho. É uma verdadeira TZ ¹²⁸ de rua. A reta do botequinho surge, traiçoeira com seu pavimento desigual e com o ralo do esgoto na saída. Frear a nível da terceira árvore, reduzir três marchas rápido, e começar a deslocar o corpo para dentro da curva. Cuidado com a trajetória, há que fechar bem a curva, sem tocar na calçada, mas manter direitinho o regime alto de giros para a saída da curva. Ótimo. Agora, reduzir um pouquinho o gás, balançar o corpo do outro lado, para entrar na grande curva para esquerda, em frente à padaria. E assim por diante... Sei que não é de verdade, mas... deixem-me sonhar! Tenho 16 anos, e vou chegar frente ao portão da escola, pensando que Barry Sheene ¹²⁹ não teria feito melhor!... Última freagem bem no fundo do pátio do prédio, chegamos em casa. É incrível, esta moto é uma máquina para retroceder no tempo, aquele dos sonhos de juventude. Virar piloto. Correr. Quando a cidade era uma pista, apenas atrapalhada pelos outros usuários que a cautela e a pilotagem fazem evitar, mas que o cérebro recusa-se a registrar, transformando os transeuntes em público, prontos para bater palmas. ¹³⁰

¹²⁷ PRADO, A. C. "Netinho. Cabeça fresca, 19 anos, campeão". In: Moto Quatro Rodas, n. 3, junho/1982. A entrevista de "Netinho" representa uma grande guinada de opinião frente ao que ele havia dito anteriormente à revista DUAS RODAS em uma matéria sobre segurança: "Ele próprio andou muito com ciclomotores e diz que a idade onde o cuidado deve ser maior é entre 14 e 16 anos, quando um adolescente acha que sabe tudo: 'Foi a idade onde eu caí mais e que agora acho que se deve mais cuidado. É preciso lembrar que um ciclomotor tem pouco motor e pouco freio e deve-se sempre andar com esse veículo dentro das limitações que ele tem' ". In: "Os campeões das pistas falam sobre segurança nas ruas". In: DUAS RODAS n. 75, setembro/1981, p. 82.

¹²⁸ Cf. Glossário.

¹²⁹ Cf. Glossário.

¹³⁰ FISCHER, B. "Yamaha RD/LC[:] A escola da competição". In: Motoshow, n. 1, março/1983, pp. 38-39.

Havia o compromisso, expresso desde o seu número "1" pela revista DUAS RODAS, em escrever sobre o cotidiano do motociclismo brasileiro respeitando os diferentes níveis de conhecimento sobre o tema que o leitor já possuísse. A revista possuía uma gama de assuntos relativamente limitada, mas, dentro deste contexto, seus jornalistas conseguiam elaborar reportagens que poderiam satisfazer desde o leitor absolutamente leigo, quanto àquele que tinha, inclusive, conhecimentos técnicos sobre motociclismo, possibilitando, dessa forma, realizar o que Marshall McLuhan descreve abaixo:

As revistas noticiosas apresentam, sob forma de mosaico, imagens corporativas da sociedade em ação – e não simplesmente janelas para o mundo, como as velhas revistas ilustradas. Enquanto o espectador de uma revista ilustrada é passivo, o leitor de uma revista noticiosa se envolve na formação de significados para a imagem corporativa da sociedade.¹³¹

DUAS RODAS conseguiu, com sua orientação editorial, não só entreter os seus leitores, mas também tornar-se uma fonte confiável de conhecimentos sobre motociclismo no período 1974-2000, abrindo, dessa forma, "janelas para o mundo" a seus adeptos, elemento descrito pelo leitor Gerson C., em 1992:

Sou leitor de DUAS RODAS por herança. Meu pai assinava DUAS RODAS há muitos anos e na última assinatura ele passou para o meu nome, pois sou "vidrado" em motociclismo, principalmente as novidades mecânicas e as aventuras feitas por colegas motociclistas de todo país. (...) Tenho uma Honda XLX 350R, ano 91, e a considero muito pesada. Tenho 17 anos e piloto moto desde os 13. (...)¹³²

Muitas vezes, o compromisso de DUAS RODAS em noticiar fatos sobre o cotidiano motociclístico brasileiro de forma mais séria, respeitando o conhecimento prévio dos leitores, inclusive aqueles que eram menores de idade, fazia com que o periódico se tornasse alvo de sua mais ativa concorrente no mercado editorial brasileiro, a publicação "Motoshow", que, em

¹³¹ McLuhan, M. Os meios de comunicação como extensões do homem, p. 231.

¹³² CARTA de Gerson C, de Xavantina-SC. In: DUAS RODAS n. 198, fevereiro/1992, p. 22.

vários de seus números, quando se referia à DUAS RODAS, a chamava de "Bípede" – uma "galinácea revista".¹³³

Alguém já deve ter estranhado que até agora ninguém falou nada da nossa querida concorrente, a revista *Bípede*. [itálico do autor] É que por incrível que pareça eles não fizeram nada de errado este mês. Nem de certo... Ou seja, não fizeram nada...¹³⁴

Roberto Agresti, então diretor editorial da revista Motoshow, fora entrevistado em 1987 pela revista DUAS RODAS, ocasião em que comentou sobre a influência que este último periódico exercera em sua formação como motociclista:

Não adianta tentar negar que Duas Rodas tem a ver com o meu gosto por revistas e motos. Mas claro que fui influenciado por revistas estrangeiras que sempre li. Acho que Duas Rodas é uma revista realista em retratar nosso mercado. Eu, com a Motoshow, caminho pelo sonho para estimular o tesão, mostrando o que existe lá fora.¹³⁵

Para Roberto Agresti, a revista DUAS RODAS só retratava o mercado brasileiro, sendo que, de forma velada, o "tesão" e o "sonho" seriam secundários para esta publicação. Agresti, de posse de um meio de comunicação próprio, a revista Moto!, criada em 1995, externou com todas as letras a sua opinião sobre a publicação concorrente em um editorial denominado "Nove bons anos":

(...) E assim nasceu a Editora Mestra, com o único objetivo de editar a MOTO!, mantendo a mesmíssima linha editorial de Motoshow, que liderou o mercado das revistas de moto desde praticamente o seu nascimento [sic], mas acrescentando qualidade visual: papel do melhor, impressão e fotolito de 1ª e outros requintes que naquela época eram estranhos às revistas de motocicletas. (...) O que mais nos orgulha é saber, por pesquisas e também pelo importante boca-a-boca com o público leitor, que MOTO! é a revista considerada mais séria, mais técnica, mais comprometida com seu leitor e não com fáceis e óbvios interesses comerciais.¹³⁶

¹³³ "FOFOCAS". In: Motoshow, n. 72, fevereiro/1989, p. 18.

¹³⁴ "FOFOCAS". In: Motoshow, n. 73, março/1989, p. 23.

¹³⁵ Roberto Agresti, quando leu a revista DUAS RODAS número 1 em 1974, possuía 15 anos na ocasião. In: BOCK, M. "Uma geração formada em Duas Rodas". In: DUAS RODAS n. 147, setembro/1987, p. 16.

¹³⁶ AGRESTI, R. "Nove bons anos". In: Moto!, n. 97, janeiro/2003, p. 6.

Rememorando a criação da revista "Motoshow", Roberto Agresti afirmou, na ocasião: “seria excelente fazer uma revista de motos, já que aquilo que havia no mercado era bem ruim”.¹³⁷

Alegar que a sua principal concorrente era uma publicação "ruim" não é exatamente elegante, se consideramos que os jornalistas das várias revistas brasileiras especializadas em motociclismo muitas vezes cobriam os mesmos eventos esportivos e, portanto, deveriam periodicamente estar juntos, desmentindo em parte a afirmação de Karl Mannheim:

(...) os jornalistas identificam-se mutuamente e encontram-se mais entre si do que com outras categorias profissionais. O fato de serem competidores (...) é obscurecido pela comunidade de interesses que todos eles possuem.¹³⁸

A revista DUAS RODAS tinha como norma não citar outras revistas do ramo motociclístico em suas páginas, a não ser que fosse estritamente necessário. Sobre este ponto, o jornalista Josias Silveira ressaltou em editorial no ano de 1997:

"Respeito" é uma palavrinha meio sem graça, até fora de moda para alguns. No entanto, para nós, respeito é fazer uma DUAS RODAS sempre atual, respeitando aquilo que o leitor quer e necessita em cada momento de nosso motociclismo. Respeito é também jamais citarmos outras revistas da área de motos, por mais que sejamos provocados. Afinal, já foram mais de uma dezena de concorrentes (e "concorrentes") nestes 23 anos e ser líder por tanto tempo certamente tem seu preço.¹³⁹

Portanto, longe de “não fazer nada” ou de ser "ruim", consideramos a revista DUAS RODAS como a principal fonte de pesquisa da história do motociclismo nacional de 1974 até 2000. É uma fonte idônea e representativa, em termos de qualidade, dos principais periódicos brasileiros do século XX.

¹³⁷ AGRESTI, R. "Dez anos de paixão". In: Motoshow, n. 121, março/1993, p. 77.

¹³⁸ MANNHEIM, K. Sociologia sistemática, pp. 128-129.

¹³⁹ SILVEIRA, J. "Ao leitor" (editorial). In: DUAS RODAS n. 265, outubro/1997, p. 4.

A diversidade de reportagens, dentro de uma gama de assuntos que muitas vezes era limitada, foi um dos grandes méritos da revista DUAS RODAS para manter-se como publicação ativa e dinâmica ao longo do período 1974-2000. Seus jornalistas, em muitos números da revista, publicavam algumas reportagens sobre segurança no trânsito ou comportamento do motociclista em sociedade, que atraíam o interesse e até induziam o debate leitor/publicação sobre alguns assuntos pertinentes às matérias:

Com o espantoso crescimento do mercado de consumo de motocicletas no Brasil, podemos sentir que as principais indústrias japonesas atuantes no país, estão se preocupando com a segurança dos motociclistas. Até há algum tempo os motociclistas tinham uma imagem muito distorcida, o que atualmente está sofrendo uma radical metamorfose, já que os "senhores" e "homens de negócios" aderiram à moto por ser um veículo rápido, econômico e ideal para as grandes cidades. Contudo, nem eles escapam à neurose de alguns motoristas, que ainda consideram o motociclista como um alienígena à sociedade, sendo chamado de louco, parasita e outros adjetivos que não condizem com a realidade.¹⁴⁰

Pai e filho andavam sossegadamente quando a motocicleta em que estavam derrapou lançando os dois no chão. O menino não teve a mesma sorte do pai e ficou no meio do tráfego. Um carro que vinha atrás não teve tempo de frear e passou sobre sua cabeça. Assustado, o garoto levantou-se e correu para junto do pai, enquanto o motorista do carro, quase desmaiando, procurava consolar-se pela morte que não havia provocado. Do outro lado da rua, o menino tirava calmamente o capacete e mostrava as marcas que o pneu havia deixado. Depois foi encaminhado para uma clínica onde, exaustivos testes de raio X constataram que nada de grave havia acontecido. O capacete foi encaminhado para o show room da fábrica onde foi feito.¹⁴¹

Outra moda que voltou é mais regional. Nas cidades do Interior, algumas moças ainda são pudicas o suficiente para sair de casa usando saia e sentar de lado na garupa da moto, com as duas pernas para um lado. Quem viveu a "bossa-nova" deve ter visto as moças usando saias rendadas amarelas, com enormes bolas vermelhas, na garupa de uma Lambretta, sentadas de lado, lembram-se? Hoje os tempos são outros, mas moda permanece. Talvez tenha faltado alguém para explicar os inconvenientes de transportar uma moça de saia, principalmente, se for comprida. Além de desequilibrar a motocicleta, que fica com mais peso de um lado, e a garupa ficar sem firmeza, a saia comprida pode enroscar na roda

¹⁴⁰ PORTELLA, L. F. "Segurança: moto é uma loucura?". In: DUAS RODAS n. 1, julho-agosto/1974, p. 41.

¹⁴¹ MORTARI, J. P. "O capacete pode salvar sua vida". In: DUAS RODAS n. 25, junho/1977, p. 20.

traseira e deixar a santa mocinha em apuros procurando algo para cobrir as pernas, além de poder travar a roda.¹⁴²

As mulheres são quase sempre coadjuvantes no universo das duas rodas, marcando presença apenas na garupa das motos dos namorados ou maridos. Algumas realmente gostam do motociclismo, outras participam dos encontros exclusivamente para "resguardar seu patrimônio". Elas se preocupam com a famosa figura da "Maria Gasolina" ou "Garupeira". De acordo com os motociclistas que têm importadas, porém, geralmente o dono de uma moto desse nível é casado, e anda em duas rodas por prazer – não à procura dele. Pelo menos é o que eles garantem. Nesse caso, estariam imunes às investidas das pobres mortais que ainda tentam um sofisticado passeio gratuito.¹⁴³

Optassem as mulheres por andar na garupa de uma moto ou por pilotá-las – caso de Isabel Reis – a prática feminina do motociclismo oferece ao pesquisador, como demonstra os textos citados anteriormente, interessantes possibilidades de análise de vários temas pertinentes ao motociclismo, das questões relacionadas à moda às relações de gênero.

DUAS RODAS está atualmente na edição de número 452,¹⁴⁴ e é uma das doze únicas revistas da história do jornalismo brasileiro a ultrapassar o número 400, não sem mudar de editora cinco vezes: *Chácaras e Quintais (CQ)*, dos números 1 a 26 (julho de 1974 a agosto de 1977), *EMRESUMO*, dos números 27 a 42 (setembro de 1977 a dezembro de 1978), *Sigla*, dos números 43 a 219 (janeiro de 1979 a novembro de 1993), *Sisal*, do número 220 a 447 (janeiro de 1994 a dezembro de 2012).¹⁴⁵

Neste mês de janeiro DUAS RODAS comemora a publicação da 400ª edição. Não significa apenas um número “redondo”, mas a entrada da revista para o seleto grupo das (agora) 12 revistas brasileiras com 400 edições publicadas. Destas, DUAS RODAS está entre as oito mais antigas do País, já que na lista das 12 com mais números publicados três são semanais e uma quinzenal. Entre as revistas especializadas, DUAS RODAS passa a ser a primeira do segmento de motocicletas na lista (...).¹⁴⁶

¹⁴² SIMÕES, G. "Cuidado. Certas modas são absurdas". In: DUAS RODAS n. 142, abril/1987, p. 21.

¹⁴³ PACHECO, F. "E a Maria Gasolina?". In: DUAS RODAS n. 213, maio/1993, p. 36.

¹⁴⁴ Na ocasião da Defesa desta Tese (junho/2013), a Revista se encontra em seu número 453.

¹⁴⁵ Em janeiro de 2013 a revista DUAS RODAS passou a ser publicada por uma nova editora, a Innovant. Vide divulgação da nova editora: "Innovant: A Innovant editora faz parte de um Grupo Editorial com mais de 40 anos de experiência no mercado brasileiro. A Innovant foi a editora que mais cresceu no Brasil nos últimos dois anos". In: DUAS RODAS n. 451, abril/2013, pp. 84-85.

¹⁴⁶ EDITORIAL – DUAS RODAS n. 400, janeiro/2009, p. 10.

Um dos melhores depoimentos sobre a importância da existência da revista DUAS RODAS, no contexto da compreensão do papel do motociclismo na sociedade nacional, foi o realizado pelo ex-presidente da Honda do Brasil, Jiro Akiyama, em 1983, publicado na edição de número 100 da revista:

DUAS RODAS ajudou o público a entender e aceitar aquele então novo veículo que era a motocicleta. Ela ajudou a desenvolver este mercado, acreditando em seu potencial numa época em que outros não se arriscaram tanto. Além disso, é tecnicamente especializada e tem uma linguagem acessível e didática (...).¹⁴⁷

Portanto, a revista DUAS RODAS, no conjunto de 303 edições publicadas no período 1974-2000, compôs uma série documental que, devidamente analisada em vários de seus elementos, forneceu informações primordiais para esta Tese.

1.1. Metodologia aplicada

Nosso trabalho, em seu embasamento teórico, compôs-se de preceitos da chamada escola e/ou movimento dos *Annales*, adepta do pensamento, segundo Georges Duby, "de que a sociedade é um sistema, cujos elementos, todos solidários, se articulam".¹⁴⁸ Segundo Immanuel Wallerstein, que analisou a obra de Fernand Braudel, "na tradição dos *Annales*, todo escrito histórico deve apresentar-se como história-problema".¹⁴⁹

Neste contexto, utilizamos nesta Tese um de seus elementos, a História Serial, que reúne em série informações tabuláveis. Segundo Fernand Braudel,

Essa história reclama, exige a *série*, [it. do autor] que lhe dá seu nome e sua razão de ser, uma série, quer dizer, uma sucessão coerente, ou tornada coerente, de medidas ligadas umas às

¹⁴⁷ "Cem exemplares depois, a opinião dos leitores". In: DUAS RODAS n. 100, outubro/1983, p. 81.

¹⁴⁸ DUBY, G. A História continua, p. 79.

¹⁴⁹ WALLERSTEIN, I. "O Homem da Conjuntura". In: LACOSTE, Y. (coord.) Ler Braudel, p. 13.

outras, ou seja, uma função do tempo histórico cujo andamento deverá ser estabelecido com paciência (...).¹⁵⁰

A revista DUAS RODAS, em suas múltiplas características, possibilitou que três de seus elementos tivessem uma análise mais pormenorizada a partir de quantificação de dados:

a) "*Cartas do Leitor*", que possibilitou o conhecimento de dados referentes à juventude menorista, quando esta se dirigia diretamente à redação da revista DUAS RODAS; b) "*Incidência de propagandas por ramo de fabricante*", que nos possibilitou saber quais eram os ramos de indústria/comércio que viam na revista um eficiente modo de anunciar seus produtos; c) "*Cotações do Moto Mercado*", ou seja, tabulação de dados referentes aos preços de dois veículos motorizados de duas rodas importantes – a Honda CG 125 e a Caloi Mobylette 50 –, em determinados intervalos de tempo, comparando-os entre si.

Por outro lado, concordamos com Krzysztof Pomian quanto este afirma que "a história econômica parece privilegiada pelo deslocamento do olhar do extraordinário para o cotidiano, de fatos individuais para fatos que aparecem em massa".¹⁵¹ Ao longo de 303 edições, dados extraídos da revista que poderíamos analisar como extraordinários, na realidade foram elementos indicativos de vivência da juventude menorista em todo o Brasil.

As revistas DUAS RODAS dos números 1 a 303 foram analisadas, conforme já foi dito, a partir dos princípios metodológicos já utilizados com sucesso por autores que pertenceram ou tiveram a influência dos *Annales*. A análise de dados retirados da revista DUAS RODAS têm relação com o que Fernand Braudel afirma sobre o "tempo curto": "(...) tempo por excelência do cronista, do jornalista".¹⁵²

Em relação à duração "curta" do trabalho que o jornalista exerce, por exemplo, em um periódico, como ressaltado por Braudel, tivemos o desafio de extrair das revistas informações

¹⁵⁰ BRAUDEL, F. "Para uma História Serial: Sevilha e o Atlântico (1504-1650)". In: BRAUDEL, F. Escritos sobre a história, p. 126.

¹⁵¹ POMIAN, K. "A História das Estruturas". In: LE GOFF, J. & NORA, P. História: novos problemas, p. 107.

¹⁵² BRAUDEL, F. "História e Ciências Sociais: a longa duração". In: Revista de História, n. 62, vol. XXX, 1965, p. 264.

históricas que originassem uma "massa"¹⁵³ capaz de gerar "reflexão científica",¹⁵⁴ ou seja, a razão de ser da presente Tese de Doutorado.

Sistematizamos uma série de informações das revistas, que foram transcritas em *planilhas*, com o fim de encontrar séries de informações homogêneas. Fizemos a análise dos dados contidos nas planilhas, e criamos algumas tabelas, que estão disponíveis nesta Tese, portanto, um dos métodos utilizados por historiadores dos *Annales*, que ressalta a questão de que dados podem ser agrupados em séries homogêneas, para a elaboração de tabelas e séries.

A recorrência de repetições de conteúdos quantificáveis no contexto da tabulação de dados contidos na revista DUAS RODAS têm correspondência no texto de Ernest Labrousse, que disserta sobre os elementos que julga mais importantes e necessários na análise realizada por um historiador-economista:

O historiador-economista fica surpreso com a frequência das repetições. Não é que só a repetição lhe interesse. Ao contrário de alguns economistas, ele não despreza o singular (...) No entanto, ao contrário de alguns historiadores, e dos mais eminentes, tampouco despreza o geral (...) Embora, felizmente, nada imponha tal opção, se fosse preciso escolher a qualquer preço nessa vasta província da história, onde quase tudo está por fazer, entre o regular e o fortuito, o essencial e o acidental, o repetido e o singular, digamos sem mérito: escolheríamos o repetido.¹⁵⁵

O respeito à integridade da transcrição das informações que constam das revistas DUAS RODAS foi zelosamente seguido. O computador, através de planilhas, foi utilizado como instrumento para a digitação e posterior agrupamento em séries dos dados digitados. Emmanuel Le Roy Ladurie, numa definição, na visão de Jacques Le Goff, "conscientemente exagerada",¹⁵⁶ comentou, na década de 70: "ou o historiador será programador, ou não será historiador".¹⁵⁷

¹⁵³ Idem, p. 265.

¹⁵⁴ BRAUDEL, F. "História e Ciências Sociais: a longa duração. In: Revista de História n. 62, vol. XXX, 1965, p. 265.

¹⁵⁵ LABROUSSE, E. apud POMIAN, K. "A História das Estruturas". In: LE GOFF, J. A História Nova, p. 107.

¹⁵⁶ LE GOFF, J. "A História Nova". In: LE GOFF, J. A História Nova, p. 49.

¹⁵⁷ Idem, ibidem.

Da década de 70 até os presentes dias, tanto *hardware* quanto *software* foram de tal forma aprimorados que prescindem de que o historiador seja um programador, pois outros softwares, tais como planilhas eletrônicas, emulam várias funções que dantes só eram possíveis com a utilização de uma linguagem de programação. François Furet comenta sobre o uso do computador em auxílio ao ofício do historiador:

(...) a utilização do computador pelo historiador não é apenas um imenso progresso prático, pelo ganho de tempo que permite (...); é também uma imposição teórica bastante útil, na medida em que a formalização de uma série documentária destinada a ser programada obriga o historiador a renunciar à sua ingenuidade epistemológica, a construir seu objeto de pesquisa, a refletir sobre suas hipóteses, e a passar do implícito para o explícito.¹⁵⁸

Portanto, a estruturação de dados que necessitem ser tabulados necessita, hoje, de um historiador que saiba lidar com a Informática como aliada, e não como um obstáculo às suas análises. Por mais que um computador facilite o trabalho do historiador, este é o sujeito que detém a primazia no processo, e não o contrário.

Em alguns dados que analisamos de forma serial, não nos impusemos a obrigatoriedade de analisar o período 1974-2000 como um bloco monolítico. Seguimos os parâmetros expressos por Maria Yedda Linhares, para quem a História Quantitativa também pode ser aplicada a

conjunturas de movimentos rápidos, de curta duração, cortes que permitam perceber o quadro geral de uma passagem para outras curvas de menor ondulação. (...) Mas no interior das estruturas ocorrem mudanças – cabe ao historiador perceber as alterações que aí se operam.¹⁵⁹

Por outro lado, alguns dados tiveram outro tipo de tratamento nesta Tese. Algumas das categorias disponíveis na revista, ao invés de serem quantificadas, passarão por uma análise qualitativa. Segundo Jacques Le Goff,

¹⁵⁸ FURET, F. "O Quantitativo em História". In: LE GOFF, J. & NORA, P. História: novos problemas, pp. 53-54.

A história nova continua sendo, em grande parte, qualitativa, e sabe-se que a fecundidade da história quantitativa depende da qualidade do programa do historiador e que o essencial do trabalho histórico ainda está por fazer, depois que o computador fornece seus resultados.¹⁶⁰

Logo, dentro da metodologia de trabalho e conceituação desenvolvida pela escola e/ou movimento dos *Annales* encontramos embasamento teórico para desenvolver nossa Tese de Doutorado sem que nos desviemos da objetividade que deve acompanhar todo estudo histórico.

As informações relacionadas à elaboração de nossa tese retiradas da revista DUAS RODAS serão, a seguir, analisadas em nove categorias.

1.2. Análise das categorias disponíveis na revista DUAS RODAS

1.2.1. Dizeres de capa ou contracapa

Esta categoria objetivou identificar manchetes relativas às indústrias motociclísticas brasileiras, sobre a propaganda que visava “educar” para o consumo o público leitor da revista, e também o destaque que a revista ofereceu à questão dos menores de idade usuários de veículos de duas rodas.

As indústrias motociclísticas brasileiras sempre tiveram destaque em dizeres de capa na revista: "Nova Linha 88[:] Honda[:] Nova estética",¹⁶¹ mesmo que a motocicleta apenas tivesse passado por mudanças cosméticas, alterações de pintura e grafismo: "Honda 125 e 250cc da linha 88: novas cores. (...) Mecanicamente as motos não tiveram nenhuma alteração, mas mudaram-se as faixas decorativas e foram introduzidas novas cores".¹⁶²

¹⁵⁹ LINHARES, M. Y. L. “Metodologia da História Quantitativa: balanço e perspectivas”. In: BOTELHO et alii. História Quantitativa e Serial no Brasil: um balanço, pp. 16;20.

¹⁶⁰ LE GOFF, J. "A História Nova". In: A História Nova, p. 49.

¹⁶¹ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987.

¹⁶² "Honda 125 e 250cc da linha 88: novas cores." In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987, pp. 6-7.

Outro elemento bastante presente nos dizeres de capa era a menção à luta que ocorria entre as indústrias por fatias do mercado nacional, principalmente após a liberação das importações em 1990 e a recuperação do mercado motociclístico brasileiro a partir de 1993: "Guerra! Empresas querem atacar a Honda e derrubar a Yamaha".¹⁶³

O espaço de capa era reservado, igualmente, para estimular o consumo de veículos de duas rodas, pois a revista tinha, também, o compromisso de divulgar as novidades disponíveis no mercado brasileiro, compromisso este que poderia alavancar não só as vendas dos produtos anunciados, mas a de seus próprios exemplares. Algumas dessas manchetes: "Lançamentos 80. A motocicleta entra na idade do ouro";¹⁶⁴ "Volks confirma seus ciclomotores para 82";¹⁶⁵ "Andamos na EFFE. Tudo sobre a EFFE, que pretende fazer motocicletas em Garibaldi, no Rio Grande do Sul".¹⁶⁶

Outro elemento presente em capas da revista DUAS RODAS consistia em menção textual a mulheres, motociclistas ou não. Tido como veículo utilizado especialmente por homens, a revista enfatizava esta questão em suas pautas, embora não descursasse de citar a mulher, em suas capas, como usuária do veículo, conforme veremos na tabela a seguir:

Tabela 1 – Presença de mulheres através de “chamadas” sem fotografia nas capas da revista DUAS RODAS (1974-2000)
Edições: 1 a 303

Edições	Mês e Ano	Texto
5	mar/abr-1976	"A moto e a mulher"
12	abril/1976	"Viagens de Anne-France[:] a francesa que correu o mundo de moto, inclusive em uma Guzzi 750."
40	outubro/1978	"As pilotos" [sic]
68	fevereiro/1981	"Um clube só de mulheres"
71	maio/1981	"Mulheres ciclistas"
79	janeiro/1982	"Iaci, uma viajante solitária"
84	junho/1982	"Irmãs Rosito, a família veloz"
85	maio/1983	"Aventura: um casal vai de Minas ao Chile"
107	maio/1984	"Aventura: casais pelo Nordeste."
121	julho/1985	"7.500 km de lua-de-mel[.] Como foi a aventura de um casal carioca pelas praias nordestinas, em segunda lua-de-mel."
129	março/1986	"Aventure-se até Ushuaia[.] Dois casais brasileiros vão até o 'fim da América do Sul', no extremo da Argentina."
179	julho/1990	"Aventuras francesas[.] As emoções vividas por um casal e um rapaz"
186	fevereiro/1991	"Batom e graxa. Mulheres que fazem a manutenção da própria moto"
188	abril/1991	"Aventura. Uma moto, uma mulher e um sonho"
189	maio/1991	"Brasileira Moniika dá volta ao mundo"

¹⁶³ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 285, junho/1999.

¹⁶⁴ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 57, março/1980.

¹⁶⁵ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 72, junho/1981.

¹⁶⁶ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985.

198	fevereiro/1992	"Sonhe[.] Acompanhe um casal em férias por toda Europa"
204	agosto/1992	"Lua-de-mel[.] de moto pelo Sertão"
215	julho/1993	"Casal em férias[.] A volta ao Brasil em 41 dias"
222	março/1994	"Rota 66[.] A aventura de uma brasileira em uma Harley nos EUA"
224	maio/1994	"Moto Girls"
225	junho/1994	"Aventura[.] Casal de brasileiros dá uma volta chique pela Europa"
243	dezembro/1995	"Vovó na estrada: uma aventureira de 74 anos"
244	janeiro/1996	"Casal vende carro e vai ao Chile de moto"
255	dezembro/1996	"Mulheres[.] As incríveis estradeiras", "Aventura e paixão[.] Lua-de-mel dura 11.000 Km"
256	janeiro/1997	"Volta ao mundo[.] Casal brasileiro explora o planeta de BMW"
265	outubro/1997	"Aventura na África[.] Casal 20 viaja pelo Mundo"
279	dezembro/1998	"Garota sozinha de moto pela Europa"
288	setembro/1999	"A deliciosa invasão feminina"
289	outubro/1999	"Aventura: Casal 20, último capítulo"
298	julho/2000	"Mulheres e motos"
301	outubro/2000	"Mulher na estrada[.] Aventura feminina pelo Brasil"
TOTAL		31 10,23%

Se considerarmos a reunião entre imagem e texto sobre mulheres nas capas da revista DUAS RODAS, a proporção de 10,23% cresce, porém, não muito:

Tabela 2 – Presença de mulheres através de “chamadas” com fotografia nas capas da revista DUAS RODAS (1974-2000)

Edições: de 1 a 303

Edições	Mês e Ano	Legenda da Fotografia
15	julho/1976	"Os garupas"
34	abril/1978	"Katriana: 17.000 Km com Kawa 900"
43	janeiro/1979	"Aventura pelas três Américas"
53	novembro/1979	"Motociclistas profissionais"
62	agosto/1980	"Rio, sempre moto"
73	julho/1981	"A moda para o inverno"
75	setembro/1981	"Ganhe uma RX 180 e vá aos States"
78	dezembro/1981	"Volta ao Mundo" [de bicicleta]
80	fevereiro/1982	"Verão. Saiba como aproveitar melhor essa estação do ano"
81	março/1982	"0 Km. Os cuidados com uma moto nova" ; "Saiba como essa Zündapp 1952 foi recuperada"
88	outubro/1982	"Capacete: a lei vista com humor"
89	novembro/1982	"A moto na Bahia e em Minas"
115	janeiro/1985	"Amor, BMW K 100 e neve. A fascinante aventura de um casal brasileiro nos Alpes"
150	dezembro/1987	"Férias de verão. Dicas de viagem. Os cuidados com você e a moto. As aventuras e as garupas"
157	junho/1988	"Aventura de mel. Um casal dá a volta ao Mundo"
161	novembro/1988	"inSEGURANÇA. [sic] Veja os maus exemplos que você não pode repetir"
166	junho/1989	"Aventura. Três casais, em duas XLX e uma CBX, cortaram a neve dos Andes e foram à Terra do Fogo"
167	julho/1989	"Segurança. Capacetes. O seu está legal? Tudo sobre o mais importante equipamento"
170	outubro/1989	"Consórcio. O roteiro para um bom negócio"
173	janeiro/1990	"28.º Salão de Tokyo. A Yamaha Morpho foi uma das sensações"
174	fevereiro/1990	"Belas mulheres. Motos na estrada. Paisagens incríveis. Férias de Verão"
177	maio/1990	"Turismo e Aventura. Oito casais rodam 10 mil quilômetros em 20 dias"
183	novembro/1990	"Harley na França. Uma festa muito doida"
185	janeiro/1991	"Pequenas Importadas. Para a garotada, todas as motos de até 90 cc"
188	abril/1991	"Privilegiadas. As Ninja e seus donos".
189	maio/1991	"City Bike. Uma moto portátil que vem da Itália"
199	março/1992	"Mountain Bike. Tudo sobre a nova mania em duas rodas, nas ruas e trilhas"
216	agosto/1993	"Yamaha 50 Jog. Veja porque este scooter faz sucesso"
218	outubro/1993	"Dragster. Uma mulher a 300 Km/h"
223	abril/1994	"Exclusivo[.] Daytona[.] A alegre loucura da Bike Week"
234	março/1995	"Test Drive I[.] Yamaha BW'S (...)"

238	julho/1995	"Sundown Super Fifty[.] Novo scooter de 50 cc com rodas grandes"
245	fevereiro/1996	"Aventura pelas praias do Sul"
259	abril/1997	"Daytona[.] Confira a maior loucura do planeta sobre duas rodas"
300	setembro/2000	"Moto do Ano[.] Feiticeira revela a grande campeã"
TOTAL		35
		11,55%

Das mulheres listadas anteriormente nas chamadas da revista, apenas duas podem ser consideradas o que se convencionou chamar de "celebridades": Elke Maravilha, na capa da edição n. 15, e Joana Prado, a "Feiticeira", na edição n. 300. De todas as edições, apenas uma, a de número 183, de novembro/1990, publicou uma mulher de *topless* na capa, para ilustrar um desfile ocorrido em um evento motociclístico na Europa. A citação a mulheres nas capas da revista DUAS RODAS no período 1974-2000 ocupou apenas 11,55% do total, considerando-se que as reportagens do periódico eram destinadas a um público predominantemente masculino.¹⁶⁷

Se considerarmos as 303 edições da revista DUAS RODAS publicadas entre 1974 e 2000, verificaremos que o número de citações em capa sobre mulheres é relativamente pequeno, ao passo que o recurso de estampá-las nas capas torna-se mais freqüente ao longo dos anos.

Embora as fotos de mulheres nas capas da revista DUAS RODAS, em grande maioria, não fossem sensuais, podemos inserir a presença feminina no periódico levando em consideração a afirmação de Edgar Morin:

Um rosto de mulher reina sobre as capas das revistas, sejam elas femininas ou não. (...) Se na grande imprensa periódica a mulher eclipsa igualmente o homem, é porque ela ainda é sujeito identificador para as leitoras, enquanto ela aparece como objeto de desejo para os leitores.¹⁶⁸

¹⁶⁷ A linha editorial da revista "Moto Quatro Rodas", concorrente de Duas Rodas, trabalhava como um dos elementos de suas capas o imaginário masculino, através de fotografias de mulheres com motocicletas, como um adorno sedutor para a compra da revista. A capa do número 11 teve como atrativo Maria da Graça Meneghel, a Xuxa, então "rainha das motos", em uma pose sensual. In: Moto Quatro Rodas n. 11, fevereiro/1983, p. 38.

¹⁶⁸ MORIN, E. Cultura de massas no século XX, p. 150.

Quanto às mulheres como usuárias de veículos motorizados de duas rodas, ao longo do período 1974-2000, muitas tiveram que enfrentar preconceitos que levavam a esteriótipos de serem de “vida fácil”, portanto, pouco confiáveis:

Opinião de Eduardo Bresse Monteiro, estudante de Direito, sobre a mulher na moto: "Um detalhe muito bacana de se observar é a modificação da mulher na moto: ela aparece mais sensual, tem realçada sua feminilidade e projeta uma imagem de independência, na maioria das vezes censurada e inaceitável pela mentalidade do machão latino-americano".¹⁶⁹

Opinião de José Carlos Augusto, operador na Bolsa de Valores, sobre a mulher na moto: "Quando está na minha garupa, ótimo. Mas se estiver sozinha, numa motoca, eu não tenho nada contra, contanto que não seja minha noiva".¹⁷⁰

O interesse das mulheres pelas motos vem crescendo ano a ano (...) E não é difícil perceber isso nas ruas, nos encontros e até nas competições. Já há até motoclubes exclusivamente femininos e garotas que fazem entregas de moto – as "motogirls". Não fosse a violência no trânsito das grandes cidades, principalmente, com certeza haveria ainda mais mulheres de moto. Muitas têm que vencer o preconceito na família – e, o pior, de motociclistas machistas – para poder curtir o prazer de rodar sobre duas rodas.¹⁷¹

Gostaria de saber o que é preciso para uma garota de 15 anos começar a correr de motocross. Qual a melhor moto? Como "enfiar" na cabeça de minha mãe que sou capaz de correr? Existe alguma outra garota disputando campeonatos de cross no Rio Grande do Sul? Como conseguir patrocinador?¹⁷²

Em relação a menores de idade, a revista dedicou vários números para falar sobre este tema, pois a mesma não ignorava que parte considerável de seu público leitor tinha uma faixa etária inferior a 18 anos:

As crianças e as motos.¹⁷³
Os menores e a Lei.¹⁷⁴
Da garupa, um garoto conta sua aventura.¹⁷⁵

¹⁶⁹ KERR, Y. "Quem anda de moto?". In: DUAS RODAS n. 4, janeiro-fevereiro/1975, p. 22.

¹⁷⁰ Idem, p. 23.

¹⁷¹ BRANCO, S. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 288, setembro/1999, p. 4.

¹⁷² CARTA da leitora Luciane C. R., de Passo Fundo-RS. In: DUAS RODAS n. 235, abril/1995, p. 4.

¹⁷³ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982.

¹⁷⁴ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 98, agosto/1983.

¹⁷⁵ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 104, fevereiro/1984.

Menor x Lei[:] a confusa aprovação da Lei que permite o menor dirigir.¹⁷⁶
 Garotos dão show de pilotagem.¹⁷⁷
 Minimotos[:]¹⁷⁸ de 50 a 80cc, a garotada no *off road*¹⁷⁹.¹⁸⁰

Especialmente em uma das edições, a de número 145, publicada em julho de 1987, a revista faz pela primeira vez a denúncia que foi chave para compreendermos a interdição do direito dos menores de idade em dirigirem legalmente no trânsito veículos motorizados de duas rodas: "*Menores em ciclomotores[:] O CONTRAN permite mas cada DETRAN faz o que quer*".¹⁸¹

A denúncia, formulada através da reportagem "*Ciclomotores[:] Estas apreensões são legais?*",¹⁸² de autoria do jornalista Geraldo Simões, pôs em evidência o poder que o DETRAN exerceu, através de sua burocracia, cujos membros foram denominados por nós nesta Tese de "gestores incontestes", ignorando a legislação de trânsito firmada em nível federal. Discutiremos este assunto detalhadamente no Capítulo III desta Tese, "A Interdição".

A revista também não se furtou em divulgar com destaque em suas capas notícias que possuíam relação com a aprovação da Resolução número 50 do CONTRAN,¹⁸³ que liberava o uso de ciclomotores, cuja velocidade fosse inferior a 50 quilômetros por hora, à juventude menorista nas ruas brasileiras no ano de 1998:

¹⁷⁶ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 122, agosto/1985.

¹⁷⁷ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 210, fevereiro/1993.

¹⁷⁸ Modelos de minimotos eram fabricadas no Exterior com o fim de explorar o filão de mercado do lazer. No Brasil, a partir da década de 80, alguns fabricantes/montadores nacionais exploraram esse nicho, tais como Masaharu Tanigawa, através de sua revenda Yamaha (Micromoto Tani), e a Aldee. Cf., respectivamente, "Micromoto[:] Como anda a nova Micro Tani de 37 cc", In: DUAS RODAS n. 62, agosto/1980, pp. 24-27, e "Aldee SW 50R", In: DUAS RODAS n. 184, dezembro/1990, p. 42. A disputa pelo dinheiro da "nata motorizada", disposta a presentear adolescentes e crianças com veículos motorizados, encontrava eco até em revistas em quadrinhos de faroeste, tal como o personagem "Tex Willer", criado por G. L. Bonelli. Em 1988, a revista em quadrinhos "Tex" possuía na capa a seguinte chamada: "Superpromoção: GANHE UMA MICROMOTO", promovida pela "Wacs-Editora Globo". A "Wacs" era a fabricante da micromoto; já a Editora Globo, na chamada da promoção, destacava: "Essa promoção é fera! Você pode ganhar uma Micromoto WACS WX-50 e sair radicalizando por aí! (...)". Cf. revista em quadrinhos "Tex" n. 229, novembro/1988, p. 38. Embora a micromoto fosse um modelo próprio para transitar em terrenos fora-de-estrada, seria uma tentação muito grande para a criança pedir a seus pais para utilizar seu veículo em âmbito urbano.

¹⁷⁹ Cf. Glossário.

¹⁸⁰ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 258, março/1997.

¹⁸¹ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 145, julho/1987.

¹⁸² A íntegra desta reportagem encontra-se transcrita nos Anexos.

LIBERADO PARA MENORES. Maiores de 14 anos agora podem pilotar scooter de 50 cc.¹⁸⁴
 Todos os scooters para maiores de 14 anos.¹⁸⁵
 Para menores. Conheça o Sundown Ergon 50.¹⁸⁶
 Menores. Como ter sua autorização e pilotar.¹⁸⁷
 Jog Teen. Veja o scooter Yamaha para maiores de 14 anos.¹⁸⁸

A presença efetiva de referência direta à juventude menorista, usuária de veículos motorizados de duas rodas na capa da revista, representa um posicionamento do periódico em enfatizar que os menores de idade também faziam parte do mercado consumidor brasileiro, sendo atendidos, em considerável parte, em suas pretensões de dirigir e/ou possuir os seus veículos através de seus pais.

Os casos abaixo são exceções à regra de que os veículos motorizados de duas rodas eram comprados por pais e/ou responsáveis por menores de idade, pois os menores trabalhavam e compraram os seus pequenos veículos:

J. R. de M., em flagrante delito de pilotar seu ciclomotor, sorri, esquecido que tem trabalhado 8 horas por dia para ganhar 2.700,00 cruzeiros por mês, dos quais 1.700,00 servem exatamente para pagar a prestação do veículo; esquecido do vento frio de final de tarde que bate em seu rosto; esquecido do problema dos pais que se separaram quando ele tinha apenas 6 meses de idade. O "marginal" J. R. de M. completou a sua primeira volta. Passa em frente dos amigos e convida com um gesto. Mais quatro pedais são movidos, logo os cinco amigos estão no meio das motos que passeiam entre eles.¹⁸⁹

(...) O importante é tentar sempre chegar ao final depois de começada a reforma. E talvez até seguir o exemplo do João Azevedo, 17 anos, ajudante de serviços gerais, um otimista que há pouco tempo comprou sua primeira moto, para ele linda: uma Yamaha nacional RD 75, fabricada em 1977, na qual pagou somente Cz\$ 4 mil. Para quem olha para ela, acha que parece um ferro-velho, mas ela anda. E João já se decidiu: vai reformá-la.¹⁹⁰

¹⁸³ A discussão da Resolução n. 50 será realizada no Capítulo III desta Tese.

¹⁸⁴ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 278, junho/1998.

¹⁸⁵ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 274, julho/1998.

¹⁸⁶ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 276, setembro/1998.

¹⁸⁷ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 278, novembro/1998.

¹⁸⁸ MANCHETE de capa. In: DUAS RODAS n. 278, novembro/1998.

¹⁸⁹ ARAÚJO, R. & CORTELLINI, S. "Os 'trombadinhas do trânsito'. Ou... os menores ao guidão" In: DUAS RODAS, n. 47, maio/1979, p. 19.

¹⁹⁰ BOCK, M. "Reforma. A moto velha, nova de novo". In: DUAS RODAS n. 135, setembro/1986, p. 24.

Oriundos em quase a totalidade da classe média, os pais que compravam veículos de duas rodas motorizados a seus filhos compunham uma autêntica "nata motorizada".¹⁹¹ Se seus filhos queriam utilizar os veículos, por que não atendê-los, sendo que o *status* dos jovens e, por conseguinte, de seus pais, na utilização de um veículo cobiçado por muitos outros seria evidenciado perante a sociedade? A lei era restritiva quanto ao uso dos veículos motorizados de duas rodas nas ruas, mas por que não ceder aos apelos dos jovens? A revista DUAS RODAS documentou algumas dessas indagações ao longo de suas edições.¹⁹²

1.2.2. Textos de editoriais, chamadas de matérias e dizeres da “Página do Leitor”

Passaremos a analisar a questão dos editoriais serem um conjunto de documentos que marcavam a posição da revista em relação ao contexto motociclístico do Brasil. A chamada de matérias, contida no “Índice” da revista, ressalta a lista de assuntos que eram considerados mais atrativos para o público; já a “Página do Leitor” era constituída de anúncios publicados gratuitamente na revista a pedidos, e mostra indicativos do desenvolvimento, ao longo do período 1974-2000, de um público consumidor de motocicletas no Brasil.

Os editoriais da revista DUAS RODAS eram assinados, principalmente, pelo "Diretor Responsável" (nos primeiros anos de publicação do periódico) ou, posteriormente, pelo "Editor". A maior parte dos editoriais da revista no período 1974-2000 foi assinada pelo jornalista Josias Silveira. Os créditos do trabalho de Silveira na publicação começaram a ocorrer a partir da edição de número 3, de novembro/dezembro de 1974. Sua primeira função

¹⁹¹ Paulo Lins, em seu romance “Cidade de Deus”, conta a história de “Manguinha”, um favelado, que começara a vender drogas e resolvera atender a demandas exigidas por membros de sua família: “(...) A mulher foi operada numa clínica de bacana; ele aumentou a casa, comprou carro novo, *comprou uma mobilete para o filho*, [it. nosso] pagava cerveja para a rapaziada do conceito”. In: LINS, P. Cidade de Deus, p. 263.

¹⁹² Para mais elementos, vide os Anexos 4 e 15 da presente Tese.

foi a de "consultor técnico". Ao longo de seu trabalho na revista, o jornalista se tornou um dos sócios da editora, inicialmente denominada Sigla, depois Sisal.¹⁹³

Josias Silveira, em seus editoriais, era amplamente favorável à ideia de que menores de idade poderiam pilotar veículos de duas rodas, desde que estivessem devidamente equipados para evitarem acidentes de trânsito. Um dos exemplos de sua opinião está presente abaixo:

Pilotar tenso, olhando para todos os lados com a mão pronta para virar o acelerador e fugir. Fugir dos guardas, fugir da lei que considera o menor um incapaz. Esta experiência é antiga e atual. Antiga para muitos que já têm sua Carta de Habilitação e às vezes nem se lembram do tempo em que rodar pelas ruas significava sentir medo da repressão. Mas é uma experiência sempre renovada para um grande número de pessoas que hoje a lei ainda considera irresponsáveis. É uma experiência também amedrontadora para aqueles que já são maiores de idade e voltam a sentir medo porque agora é a vez dos seus filhos pilotarem motocicletas na triste condição de fora-da-lei. No Brasil, a vida de um motociclista começa aos 18 anos. E muitas vezes começa mal. Começa com a vontade de "descontar" todos os anos de ilegalidade e repressão e isso geralmente significa excessos e acidentes. Afinal, em vários países, o problema do menor dirigir, ou não, é resolvido dentro de casa (em diálogos ou brigas familiares, não importa) uma vez que a legislação permite que o menor dirija, desde que seu pai ou responsável também permita. Aqui, a repressão legal impede até esta discussão familiar, em que geralmente o jovem ganha uma das suas primeiras responsabilidades reais: dirigir, aprender a respeitar e ser respeitado no trânsito. Mas o pior disto tudo é que esta discussão legal está atrasada e irreal no Brasil. Os responsáveis pela mudança da lei agem como se a proibição mudasse alguma coisa. Afinal, com ou sem lei, os menores dirigem no Brasil, assim como ocorre no resto do mundo civilizado. Que tal a nossa legislação seguir as mudanças sociais inevitáveis, como também ocorre no resto do mundo civilizado?¹⁹⁴

O editorial de Josias Silveira, com rara clareza, revelava seu pensamento como cidadão e motociclista, mas com a chancela de representar a opinião da revista DUAS RODAS como um todo. Outro exemplo do comprometimento do jornalista com a causa da juventude menorista possuidora de veículos motorizados encontra-se a seguir:

¹⁹³ Em dezembro de 2012, o jornalista Josias Silveira deixou de fazer parte da equipe da revista DUAS RODAS.

Não é que um dia um moleque pega um Fichário da Moto¹⁹⁵ que **Duas Rodas** [negrito do autor] publicou, pegou sua **cinquentinha**, [negrito do autor] abriu o motor, e, depois, não sabia mais o que fazer? (...) Deu o pânico no garoto. Correu, pegou o telefone, e ligou para a revista. Atendeu o Josias [Silveira], e ouviu a história – e à pergunta: o que é que eu faço? Ele [Josias] falou: tem duas soluções: ou vamos montar juntos, ou você pega tudo, enfia num caixote, e leva num mecânico. – Ah, me dá ajuda, falou o garoto. Que logo colocou todas as peças em frente ao telefone. Josias foi dirigindo a montagem. Ele ficou fechando. Depois, o garoto ligou. Josias perguntou: e daí? Fechou [o motor]? [O garoto respondeu:] Escuta só, meu. E, largou o motor funcionando, no telefone. – Eu sei o que é isto – conta Josias – porque aos 12 anos eu abri o motor de minha moto e passei o maior vexame, porque não soube montar. Peguei as coisas, em um caixote, e levei ao mecânico, morrendo de vergonha. Eu não me desligo das motos porque a gente está sempre lembrando da adolescência. E, quando a gente esquece, vem um leitorzinho para tirar a gente do esquecimento.¹⁹⁶

O próprio Josias Silveira, quando menor de idade, pilotara uma Mondial e uma Lambretta no Estado do Paraná, dentre outros veículos:

Enquanto as motos faziam gostosamente as curvas da serra (...) várias lembranças de adolescência vinham à memória: quantas vezes eu sonhava acordado pensando em viajar com a Mondial 50 que me acompanhou durante tanto tempo e a falta de carta de habilitação (e os meus 14 anos, na época) não deixava. De certa forma, esta viagem [com uma Yamaha RD 50, de São Paulo a Curitiba] foi uma desforra de tanta fome de estrada que eu pasei com a Mondial, companheira inseparável de passeios urbanos proibidos.¹⁹⁷

Aos 12 anos, minha primeira moto era uma Mondial de 50 cc, com ano de fabricação desconhecido. (...) Quando consegui juntar um dinheirinho, aos 16 anos, tinha de comprar algo de origem também italiana: uma Lambretta. (...) A Lambrettinha LD 1957 era sinônimo de liberdade nos anos de 1960. (...) Mesmo fugindo da polícia por não ter habilitação [em Londrina-PR], ia com a Lambretta para as estradas todo final de semana.¹⁹⁸

Portanto, o posicionamento da revista DUAS RODAS frente à questão do menor de idade no trânsito é claramente favorável à presença destes com veículos motorizados nas ruas,

¹⁹⁴ SILVEIRA, J. "Aos leitores" (editorial). In: DUAS RODAS n. 98, agosto/1983, p. 4.

¹⁹⁵ Seção da revista DUAS RODAS que ensinava leitores a realizarem a manutenção de seu próprio veículo.

¹⁹⁶ FAERMAN, M. "Oito anos de Motociclismo. Duas Rodas conta um pouco de sua história." In: DUAS RODAS n. 75, setembro/1981, p. 94.

¹⁹⁷ SILVEIRA, J. "A Cinquentinha na estrada". In: DUAS RODAS n. 13, maio/1976, p. 35.

¹⁹⁸ SILVEIRA, J. Sorvete de graxa, pp. 156-157.

combatendo a interdição destes veículos à juventude menorista no período 1974-2000. A revista também ressalta um paradoxo permitido pela Legislação de Trânsito brasileira: a rápida habilitação de jovens de 18 anos de idade que não haviam passado por um processo anterior contínuo de educação no trânsito, o que poderia gerar acidentes graves ao motociclista.

As chamadas que a revista fazia sobre suas reportagens representam um documento precioso para compreendermos os meios de que se valia com vistas a atrair os leitores. Temos abaixo algumas chamadas contidas na edição de número 35:

Chamada – p. 10: O que as pessoas que não andam de moto pensam dos motociclistas? Os resultados da pesquisa apontam uma nova imagem, mais positiva e favorável.

Chamada – p. 18: A apresentação da Vespa Super 150, montada em Manaus pela B. Forte Indústria e Comércio, mostra por que a motoneta pretende voltar ao mercado, depois de duas décadas.

Chamada – p. 22: A situação das fábricas de ciclomotores, frente a um mercado retraído pela legislação, que proíbe a Habilitação aos menores de dezoito anos.

Chamada – p. 62: O Motomercado para motos zero quilômetro apresenta novos preços para as marcas Yamaha e Piaggio. As demais mantiveram os mesmos preços de abril.

Chamada – p. 66: Capacetes especiais para crianças.¹⁹⁹

Os dizeres da "Página do Leitor",²⁰⁰ publicada durante vários anos na revista DUAS RODAS, dentro de um contexto em que as primeiras motocicletas nacionais eram, muitas vezes, por mais "baratas" que fossem, inatingíveis para uma parte considerável do mercado, são importantes para compreendermos como leitores tentavam entrar em contato com outros em todo o Brasil, para correspondência mútua.

Os anúncios gratuitos da "Página do Leitor" significavam a esperança, para uns, de obter um veículo de duas rodas tendo a oportunidade de realizar bons negócios, através de

¹⁹⁹ CHAMADA de reportagens. In: DUAS RODAS n. 35, maio/1978, p. 3.

²⁰⁰ Esta seção da revista foi, primeiramente, denominada de "Mercadão de Classificados", com anúncios como estes: "YAMAHA RD 200 - 74. Elétrica. Entrada 9.000,00 - transf. Dívida. [À] Vista 20.000,00". "Variant - 73. Nova. Tel.: (...) c/ Teidi - Hor. Comerc." In: DUAS RODAS n. 10, janeiro-fevereiro/1976, p. 27.

compra, venda e troca de objetos que poderiam ou não estar ligados ao motociclismo. Para outros, significava conforto e a alegria de conhecer pessoas com interesses afins:

Anúncio do Leitor: "TROCO – Telejogo, autorama, projetor, casaco de couro, gravador, calculadora, fita importada e mais alguns objetos por ciclomotor ou moto. Mario Gil (...) São Paulo-SP".²⁰¹

Anúncio do Leitor: "MOTOCICLISTAS – Motociclista gay, discretíssimo, 25 anos, boa aparência, gostaria de conhecer motociclistas de João Pessoa com as mesmas características. Caixa Postal (...) João Pessoa-PB".²⁰²

Anúncio do Leitor: YAMAHA RD 50 OU GARELLI T 50 – Procuro. Troco por: relógio de pulso novo, um toca-fitas, uma mala Adidas, uma raquete de tênis Procópio e uma coleção de um ano de Duas Rodas. Paulo C. R. (...) São Paulo-SP.²⁰³

Anúncio do Leitor: MOTO ou CICLOMOTOR – Troco mesa de desenho com régua paralela e banquetta, um revólver Rossi 22, com registro, por moto ou ciclomotor. Tratar com Vivi (...) São Paulo-SP.²⁰⁴

Anúncio do Leitor: MOTOCICLISTAS – Desejo corresponder-me com pessoas que gostem de fazer amizades. Não tenho moto porque sou menor. Marcelo M. A. de A. (...) São Paulo-SP.²⁰⁵

Anúncio do Leitor: CLUBE DE CORRESPONDÊNCIA – Estou fundando um clube de correspondência para debater o jovem no trânsito. Tratar com Márcio (...) Visconde do Rio Branco - MG.²⁰⁶

Anúncio do Leitor: CICLOMOTOR - Troco (...) bicicleta Monark aro 26 e videogame com vinte e três cartuchos, por ciclomotor Agrale SL ou Monark Monareta L. Cláudio D. F. V. (...) Rio de Janeiro-RJ.²⁰⁷

A revista DUAS RODAS, em sua orientação jornalística, oferecia um espaço privilegiado para o leitor, sem distinção de sexo, classe social, etnia ou orientação sexual. A "Página do Leitor" cumpriu o seu papel em dezenas de edições; atualmente, este papel é exercido pelo site que a revista possui na Internet: www.duasrodasonline.com.br.

1.2.3. Cartas do Leitor

²⁰¹ ANÚNCIO do leitor Mario Gil. In: DUAS RODAS n. 65, novembro/1980, p. 65.

²⁰² ANÚNCIO do leitor (anônimo). In: DUAS RODAS n. 70, abril/1981, p. 70.

²⁰³ ANÚNCIO do leitor Paulo C. R. In: DUAS RODAS n. 78, dezembro/1981, p. 65.

²⁰⁴ ANÚNCIO do(a) leitor(a) Vivi. In: DUAS RODAS n. 96, junho/1983, p. 86.

²⁰⁵ ANÚNCIO do leitor Marcelo M. A. de A. In: DUAS RODAS n. 104, janeiro/1984, p. 59.

²⁰⁶ ANÚNCIO do leitor Márcio. In: DUAS RODAS n. 136, outubro/1986, p. 78.

²⁰⁷ ANÚNCIO do leitor Cláudio D. F. V. In: DUAS RODAS n. 151, janeiro/1988, p. 72.

A Redação da revista editava as cartas dos menores, por questões de espaço. Identificamos quatro tipos de cartas escritas pela juventude menorista: cartas que continham expressamente a indicação da idade do remetente; cartas que indicavam de forma expressa que o remetente era menor de idade; cartas cuja faixa etária do missivista era fornecida pelo contexto geral do conteúdo da correspondência; e cartas que não puderam ser identificadas quanto à faixa etária, pois as questões levantadas poderiam ser formuladas da mesma forma por um maior de idade. Portanto, várias cartas podem ter sido escritas e enviadas à revista DUAS RODAS pela juventude menorista, sem que pudéssemos realizar com segurança tal afirmação.

Embora já disponibilizasse o seu *e-mail* aos leitores desde o mês de maio de 1996, em sua edição de número 248, o periódico, quase sempre, publicava tão somente o nome e a cidade de origem do remetente em suas páginas. Abaixo temos a transcrição de cartas que se constituem em exemplos de cada grupo citado anteriormente:

Tenho 12 anos e ganhei de meu pai uma Yamaha TT 125cc, a qual fiz algumas adaptações para meu tamanho. Para usá-la meu pai impôs uma condição que é de só utilizá-la em trilhas. Até aí tudo bem. Só que eu gostaria de saber mais sobre esta moto (...).²⁰⁸

Pretendo comprar uma moto de 125 cc, mas como sou menor de idade quero saber se posso dirigi-la legalmente.²⁰⁹

Desde que li o teste da Katia Garelli, fiquei "gamado" no ciclomotor e queria saber se um menor pode dirigir a Garelli aqui em Petrópolis sem problemas. Já vi uma variedade de motos e ciclomotores sendo dirigidos por menores sem habilitação e sem problemas. (...)²¹⁰

Queria saber se menores de 18 anos podem dirigir um ciclomotor ou bicicleta com motor. Se não, qual é a pena?²¹¹

²⁰⁸ CARTA do leitor Alexandre D. L., de Belo Horizonte-MG. In: DUAS RODAS n. 169, setembro/1989, p. 22.

²⁰⁹ CARTA da leitora Ivanez A. B., de Rio Negro-PR. In: DUAS RODAS n. 45, março/1979, p. 4.

²¹⁰ CARTA do leitor Carlos E. M. G., de Petrópolis-RJ. In: DUAS RODAS n. 14, junho/1976, p. 4.

²¹¹ CARTA do leitor Fábio M., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 9, novembro-dezembro/1975, p. 6.

Muitos jovens, menores de idade, escreviam à revista DUAS RODAS para narrar seus problemas quando perseguidos por agentes de trânsito/policiais e também para utilizar as páginas da revista como veículo de reclamações sobre a falta de colaboração de setores conservadores da sociedade brasileira, que não permitiam que os menores utilizassem veículos motorizados de duas rodas nas ruas:

Tenho 17 anos, uma moto CG 125 e muitos acidentes, sendo que a maioria foi criada pela infantilidade dos policiais que perseguem o menor fazendo-o correr e às vezes, levando-o à própria morte. Já tive três motos, pois dirijo desde os quatorze anos, e fui parar na delegacia algumas vezes. Antes eu tinha medo dos guardas de trânsito, mas atualmente sinto muita raiva. Apesar de todas as dificuldades, continuarei dirigindo motos, pois são a minha "paixão". Só queria saber porque os policiais insistem em correr atrás dos menores motociclistas, e porque a legislação não permite de uma vez que se tire uma carta de habilitação. (...) ²¹²

Apesar de ter 16 anos, dirijo motocicleta há muito tempo e nunca caí. Mas meu grande problema são os policiais, pois para ir ao colégio tenho que dar muitas voltas para fugir dos guardas de trânsito. Mesmo assim, já me apanharam três vezes. Como se não bastasse isso, agora surge uma legislação em que o menor de idade, surpreendido pela polícia dirigindo veículos automotores, irá para a Febem. Acho que "eles" já estão exagerando, não estão não? ²¹³

Não entendo a perseguição do menor de idade pelos policiais, no trânsito. Se o menor dirige sem carta é simplesmente porque não a deixam tirá-la. Deveriam perseguir os maiores de idade que dirigem sem habilitação, pois eles, sim, poderiam ter essa carteira e são os verdadeiros infratores. ²¹⁴

Tenho hoje 17 anos, mas, aos 16, ganhei de meu pai uma Honda CB 450DX, ficando apenas quatro meses com ela até ser apreendida por um comando de policiamento na Avenida Brasil, em São Paulo (SP). Usava a moto para estudar e passear nos fins de semana. Vocês acham que eu não tenho capacidade para dirigir uma moto por ser menor de idade? Se posso votar, como já fiz, por que não dirigir, já que nos dois casos se exige responsabilidade. Durante os quatro meses em que rodei com minha moto, nunca causei acidentes, nem comigo nem com terceiros. (...) Gostaria de saber se a lei que permite habilitação aos 16 anos pode ser aprovada pelo Congresso (...). ²¹⁵

²¹² CARTA do leitor Armando L F., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 45, março/1979, p. 9.

²¹³ CARTA do leitor W. T. P., de Vitória-ES. In: DUAS RODAS n. 63, setembro/1980, p. 6.

²¹⁴ CARTA do leitor Márcio A., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 62, agosto/1980, p. 7.

Das 303 revistas DUAS RODAS publicadas entre 1974 e 2000, 113 delas (37,29% do total) possuem cartas escritas pela juventude menorista. Esta porcentagem é expressiva, pois representa um pouco mais de um terço das revistas publicadas no período. A revista publicou, no total, cartas de 172 missivistas menores de idade. As cartas de alguns destes foram publicadas mais de uma vez na revista, como são os casos de Armando L. F. (duas vezes), Hinaiana S. M. (duas vezes), Joacir R. S., (duas vezes), João F. R., (três vezes) e Lígia (...), (duas vezes).

A revista DUAS RODAS firmava, com a juventude menorista, o compromisso de considerá-la como protagonista, em relação a portar o direito de dirigir veículos motorizados no trânsito. Em 1991, dois jornalistas, Josias Silveira e Roberto Araújo, chegaram a pedir a seus filhos, na ocasião com 11 e 10 anos, respectivamente, para que testassem para a revista alguns modelos de ciclomotores.²¹⁶ Temos abaixo alguns trechos que expressam claramente a opinião do periódico a respeito dos menores de idade em seus veículos motorizados de duas rodas:

Para que seu pai mude de opinião dê uma assinatura de Duas Rodas Motociclismo de presente. Nosso trabalho tem sido o de conscientizar a todos – tanto os pais como autoridades – de que um veículo de duas rodas, quando utilizado com consciência e respeito às normas de segurança, é tão seguro quanto a qualquer outro veículo.²¹⁷

Duas Rodas é favorável a uma melhor formulação do Código Nacional de Trânsito na questão de menores conduzirem motocicletas e ciclomotores, já tendo realizado diversas reportagens a respeito. (...) Duas Rodas é favorável a um aprendizado gradual, conforme cada um vai aprimorando sua habilidade. (...) Não temos como saber se o Congresso aprovará a lei que permite habilitação para menores de 18 anos. Mas o problema principal é a questão da "inimputabilidade", palavra que designa que os menores de idade não podem ser responsabilizados criminalmente (...)²¹⁸

²¹⁵ CARTA do leitor Ricardo N., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 177, maio/1990, p. 19.

²¹⁶ Os filhos dos jornalistas, G. S. Silveira e F. P. D. S. Araújo, testaram ciclomotores em circuito fechado, conforme as fotografias publicadas na ocasião da reportagem. In: MARAZZI, G. "Benelli E3 e S 50/ Honda EZ 90 Cub". In: DUAS RODAS n. 185, janeiro/1991, pp. 28-30;32-33.

²¹⁷ RESPOSTA à CARTA do leitor Edison C. F., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 27, setembro/1977, p. 8.

²¹⁸ RESPOSTA à CARTA do leitor Ricardo N., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 177, maio/1990, p. 19.

(...) DUAS RODAS acredita (...) que a legislação deveria ser mais flexível no aprendizado com veículos de duas rodas, criando uma progressividade nas cilindradas de acordo com a idade. A habilitação é necessária para provas de enduro, já que este tipo de modalidade é realizada parcialmente em vias públicas (...).²¹⁹

DUAS RODAS acredita que a legislação brasileira poderia permitir que menores de idade, a partir dos 16 anos, por exemplo, pudessem pilotar veículos de até 50 cc (scooters, ciclomotores e motonetas) – como acontece em alguns países da Europa, como Espanha e Itália. Como isso ainda não existe, é melhor você andar dentro da "justiça", ou seja, da lei.²²⁰

De acordo com as 303 revistas DUAS RODAS que consultamos, as idades dos menores de idade que escreveram à publicação são as seguintes:

Tabela 3 – Cartas do leitor: idade dos emissários menores de idade da revista DUAS RODAS, de 1 a 303 (1974-2000)

Idade (anos)	Incidência	% TOTAL
8	2	1,16
9	1	0,58
10	3	1,74
11	4	2,32
12	10	5,81
13	20	11,62
14	14	8,13
15	26	15,11
16	25	14,53
17	22	12,79
Contexto da carta informa que emissor é menor, sem idade exata	45	26,16
TOTAL	172	100,00

Mais de um quarto das cartas (26,16%) não indicam a idade que o menor contava na ocasião em que a missiva foi publicada. Por outro lado, existe uma concentração de cartas escritas pela juventude menorista que contava, na época, entre 15 e 16 anos, perfazendo 29,64%, quase um terço dos menores de idade missivistas.

Apresentamos, abaixo, dados referentes à faixa etária dos jovens que escreveram à revista:

²¹⁹ RESPOSTA à CARTA dos leitores Fernando I, de São Paulo-SP, e Alexandre M.M., de Maringá-PR. In: DUAS RODAS n. 185, janeiro/1991, p. 20.

²²⁰ RESPOSTA à carta do leitor Rafael C., de cidade não especificada. In: DUAS RODAS n. 264, setembro/1997, p. 8.

Tabela 4 – Faixa etária da juventude menorista missivista (1974-2000) - revista DUAS RODAS, números de 1 a 303

Faixa etária (anos)	Quantidade	% TOTAL
8 a 11	10	5,81
12 a 14	44	25,58
15 a 17	73	42,44
Sem especificação de faixa etária	45	26,16
TOTAL	172	100,00

Como podemos perceber, menores de idade entre 15 e 17 anos (42,44%) foram aqueles que mais enviaram cartas à revista DUAS RODAS, sobre assuntos diversos, mas principalmente sobre a não liberalização de veículos de duas rodas motorizados a menores. A soma das outras duas faixas etárias não deixa de ser expressiva: 31,39%, quase um terço das cartas enviadas.

Em relação aos assuntos principais sobre os quais se manifestavam os menores em cartas enviadas à redação da revista DUAS RODAS, temos a tabela abaixo:

Tabela 5 – Assuntos principais abordados pelos menores de idade missivistas (1974-2000) - revista DUAS RODAS, números de 1 a 303

Assunto principal	Anos 70	Anos 80	Anos 90	TOTAL	% TOTAL
Competições (permissão, informações gerais de como participar)	15	6	18	39	22,67
Carteira de Habilitação (permissão, ausência, como tirar)	21	3	6	30	17,44
Opinião da revista sobre modelos (ciclomotores e motocicletas)	4	5	18	27	15,69
Aprovação da legislação (permissiva para menores de 18 anos)	6	10	9	25	14,53
Repressão policial a menores usuários (veículos de duas rodas)	5	5	1	11	6,39
Sobre a revista Duas Rodas (colecionadores, assinatura)	2	0	5	7	4,06
Acessórios/equipamentos para usuários (ciclomotores e motocicletas)	1	1	4	6	3,48
Pais não permitem ao filho dirigir/possuir (veículos de duas rodas)	4	0	1	5	2,90
Como obter a "Autorização para Conduzir Ciclomotores" (legislação)	0	0	5	5	2,90
Sobre bicicletas (bicicross/ciclismo/competições)	0	2	2	4	2,32
Permissão dos pais para locomoção (veículos em âmbito urbano)	1	0	2	3	1,74
Cursos de mecânica (veículos motorizados de duas rodas)	2	1	0	3	1,74
Informações sobre pilotos (de competição)	0	1	2	3	1,74
Protestos (contra motoristas imprudentes no trânsito)	0	0	2	2	1,16
Segurança (no ato de conduzir o veículo de duas rodas)	0	0	1	1	0,58
Anúncio de compra (de veículo motorizado de duas rodas)	0	0	1	1	0,58
TOTAL			172	100,00	100,00

Nas cartas, os menores de idade perguntavam, quase sempre, quando seria liberada a permissão pelo Estado para a pilotagem, principalmente, de ciclomotores nas ruas. Na década

de 90, as cartas para obter a "Autorização de Conduzir Ciclomotores" eram exemplo da ansiedade da juventude menorista em estar de acordo com a lei:

Tenho 16 anos e gostaria de saber como faço para obter a Autorização para Conduzir Ciclomotores citada na edição n.º 274.²²¹

Tenho 16 anos e, como qualquer adolescente, me interessei por esta lei que libera motos pequenas para as pessoas acima de 14 anos. Gostaria de saber mais sobre este assunto. Como eu posso obter a licença? Onde pode-se aprender a dirigir estes veículos?²²²

Outra pergunta bastante recorrente dizia respeito à participação em competições em circuito fechado, permissão esta que era concedida de forma legal, desde que o jovem cumprisse algumas exigências, tais como a autorização dos pais:

Começaram as corridas de ciclomotores (leia a respeito neste n.º [25]) e para participar é preciso se inscrever na Federação Paulista de Motociclismo (R. Germaine Buchard, 451 - São Paulo). Para menores de idade é necessário a autorização do pai ou responsável. Segundo norma da própria Federação, nenhuma modificação deve ser feita no motor do ciclomotor, apenas desta norma não ter sido muito respeitada na primeira corrida.²²³

Alguns menores de idade enfatizavam, em suas cartas, a questão do desconhecido e do maravilhoso no ato de correr com um veículo motorizado, tendo a oportunidade de vencer, apesar das dificuldades do cotidiano:

Tenho 17 anos e sou apaixonado pelo motociclismo. Só não tenho moto por falta de condições financeiras. Mas, só tenho uma carreira a seguir: ser piloto de velocidade. Penso todo dia como é que a gente se sente numa máquina de grande cilindrada, envenenada, com o vento por todos os lados e podendo chegar em 1.º lugar. Se algum dia conseguir cruzar a linha de chegada em 1.º, vou me sentir um super-homem.²²⁴

²²¹ CARTA do leitor Fábio J. C. N., de São Bernardo do Campo-SP. In: DUAS RODAS n. 276, setembro/1998, p. 6.

²²² CARTA do leitor Yuri J. M., de Florianópolis-SC. In: DUAS RODAS n. 280, janeiro/1999, p. 6.

²²³ RESPOSTA da revista DUAS RODAS à CARTA do leitor Paulo R. S. T., de Ribeirão Preto-SP. In: DUAS RODAS n. 25, junho/1977, p. 6.

²²⁴ CARTA do leitor Ronaldo P., de Sete Lagoas-MG. In: DUAS RODAS n. 9, novembro-dezembro/1975, p. 6.

É possível competir em motocross com 15 anos de idade? E na Taça Centauro na categoria 50 cc? Em caso afirmativo, qual o mais jovem piloto que corre nesta categoria?²²⁵

(...) Como devo fazer para participar de corridas de ciclomotores?²²⁶

A corrida, como desporto organizado, deu asas ao surgimento de um piloto chamado Alexandre Barros, que desde os sete anos vencida corridas na pista de Interlagos, em São Paulo:

A primeira surpresa desta etapa foi a vitória do piloto Alexandre Abraão de Barros, de apenas sete anos, pilotando uma Mobylette "monoshock"²²⁷ que, nas subidas do anel externo [de Interlagos], conseguiu livrar uma boa diferença sobre José Escalona, de 11 anos, até então único vencedor da categoria de ciclomotores, que se conformou com a segunda colocação depois que Abraão provou que o seu motor não tinha mais do que os 49,5 cc do regulamento, e não 75 cc como se desconfiava.²²⁸

Alexandre Barros continuou a competir em categorias que contavam com motocicletas de maior cilindrada, primeiro no Brasil, e depois na Europa, onde chegou a ser piloto oficial de fábricas como a Cagiva, a Yamaha e a Honda na categoria 500 cilindradas na década de 90, obtendo alguns bons resultados na categoria, com algumas vitórias em grandes prêmios.

A participação de Barros em corridas de "motovelocidade" do principal campeonato mundial da categoria, a partir de 1990, empolgava menores de idade, a ponto de escreverem a respeito para a redação da revista DUAS RODAS:

Gostaria de saber como posso me tornar um piloto de motos como o brasileiro Alexandre Barros (...). Existe alguma escola especializada em formar pilotos que possam chegar ao Mundial de 500cc? Se existir, gostaria que me informassem. Gostaria de saber também como o Alexandre Barros chegou onde está e

²²⁵ CARTA do leitor Hugo E. S., de Ponta Grossa-PR. In: DUAS RODAS n. 11, março/1976, p. 4.

²²⁶ CARTA do leitor José E. L., de Jundiaí-SP. In: DUAS RODAS n. 25, junho/1977, p. 6.

²²⁷ Cf. Glossário.

²²⁸ "Paulista de velocidade". In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 52.

como começar uma carreira de piloto de velocidade. Tenho 13 anos.²²⁹

Tenho 16 anos, sou louco por motos e gostaria de deixar registrada minha revolta com a Honda do Brasil por ter desistido de patrocinar Alexandre Barros, nosso único representante e meu maior ídolo no Mundial de Motociclismo, só porque ele teve a "sorte" de entrar numa equipe que nem ao menos conseguia ajustar a suspensão de sua moto corretamente (...).²³⁰

Outro elemento ressaltado era a falta de compreensão e/ou de recursos que alguns pais ou responsáveis demonstravam em relação a dar um veículo motorizado de duas rodas a seus filhos. Também existiam pais, pertencentes à "nata motorizada", que não economizavam para satisfazer seus filhos.

Alguns dos jovens enviavam cartas do seguinte teor para a revista DUAS RODAS:

Peço que consigam que alguma fábrica me doe uma moto. Meu pai não quer me comprar uma, e eu preciso da motocicleta de qualquer forma.²³¹

Tenho 17 anos, gosto muito da revista DUAS RODAS e por isso queria fazer um pedido a vocês. Eu queria ganhar uma Honda CBX 750F ou uma XT 600E. Não precisa ser nova. É que eu moro na fazenda e estudo à noite numa cidade chamada Iporá. Às vezes eu perco o ônibus e fico sem aula. Por isso é que eu preciso da moto.²³²

Tenho uma Puch [ciclomotor], mas queria comprar uma moto maior, como uma Harley 125, por exemplo. Mas tenho um problema: meu pai. Ele não gosta de motos, e para comprar minha Puch fui obrigado a juntar meu próprio dinheiro. Por isso gostaria que dessem alguns dados dessa moto para ajudar a convencê-lo da compra. (...) Como sou menor, seria aconselhável ter uma 125 cc? Preciso convencer meu pai a me dar a moto, porque estou tentando entrar na Epcar (Escola Preparatória de Cadetes do Ar) e preciso de uma moto para ir à escola, visitar parentes e ir à casa das garotas, é claro.²³³

[Entrevista com Caio Pompeu de Toledo, então secretário municipal de Esportes de São Paulo:] "– Quando criança, eu

²²⁹ CARTA do leitor Luiz H. D. B. M., de Assis Chateaubriand-PR. In: DUAS RODAS n. 190, junho/1991, p. 25.

²³⁰ CARTA do leitor Fábio A., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 294, março/2000, p. 8.

²³¹ CARTA do leitor J. L. R. M., de Rio de Janeiro-RJ. In: DUAS RODAS n. 60, junho/1980, p. 9.

²³² CARTA do leitor Clécio J. D. S., de Iporá-GO. In: DUAS RODAS n. 244, janeiro/1996, p. 6.

²³³ CARTA do leitor Arnaldo O. F. N., de Niterói-RJ. In: DUAS RODAS n. 52, outubro/1979, p. 4.

queria de todo jeito ganhar uma Monareta, mas minha família não quis saber (...)."²³⁴

Tenho 16 anos e meu pai me deu uma Kawasaki ZX-6, mas ando muito pouco com ela e apenas no meu bairro. (...) Gostaria de fazer algo para que seja liberada a habilitação para menores de 16 anos. Só não sei o quê (...).²³⁵

Em relação ao Estado de origem dos menores de idade que remeteram cartas à Revista DUAS RODAS, elaboramos a tabela a seguir:

Tabela 6 – Estado da Federação de origem dos menores de idade missivistas: revista DUAS RODAS, de 1 a 303 (1974-2000)

Estado	Incidência	% TOTAL
São Paulo	70	40,93
Rio de Janeiro (*)	32	18,71
Minas Gerais	20	11,69
Paraná	15	8,77
Rio Grande do Sul	8	4,67
Santa Catarina	6	3,50
Bahia	3	1,75
Pernambuco	3	1,75
Distrito Federal	2	1,16
Espírito Santo	2	1,16
Goiás	2	1,16
Acre	1	0,58
Alagoas	1	0,58
Amazonas	1	0,58
Mato Grosso do Sul	1	0,58
Sem especificação	4	2,33
Total	171(**)	100,00

(*) Uma das cartas foi escrita do antigo Estado da Guarabara.

Computamos esta carta para o Estado do Rio de Janeiro na tabela acima.

(**) Uma das cartas da juventude menorista foi escrita de Yokohama (Japão).

Total de cartas: 172.

São Paulo se destaca em termos de seus menores de idade missivistas, com 40,93% do total. Em segundo lugar, temos o Estado do Rio de Janeiro, com 18,71%, e em terceiro, Minas Gerais, com 11,69%, três dos Estados mais ricos da Federação. O eixo Rio-São Paulo, portanto, concentrava quase 60% dos emissários menores (59,64%), o que indica um maior

²³⁴ "O secretário de esportes fala de motos, bicicletas e esportes...". Entrevista com Caio Pompeu de Toledo. In: DUAS

desejo ou mesmo acessibilidade por parte dos menores de idade em relação a veículos motorizados.²³⁶ A tabela abaixo quantifica as cartas enviadas por menores de idade, levando em consideração suas respectivas regiões brasileiras de origem:

Tabela 7 – Cartas dos menores de idade missivistas por regiões da Federação, revista DUAS RODAS, de 1 a 303 (1974-2000)

Região	Incidência	% TOTAL
Sudeste	124	72,51
Sul	29	16,95
Nordeste	7	4,09
Centro-Oeste	5	2,92
Norte	2	1,16
Sem especificação	4	2,33
Total	171	100,00

A região Sudeste, portanto, concentra 72,51% dos missivistas menores de idade da revista DUAS RODAS, seguida pela região Sul, com 16,95%. Ambas perfazem 89,46% das cartas, o que é um indicativo da concentração de renda brasileira no período, pois, embora a revista tivesse circulação nacional, os menores que tinham o maior acesso à publicação moravam nas regiões mais ricas e letradas do Brasil.

Também temos uma tabela que nos informa o sexo dos emissários de cartas à redação da revista DUAS RODAS:

Tabela 8 – Incidência de menores emissários de cartas: revista DUAS RODAS (1974-2000) - por sexo

Sexo	Número de emissários	% TOTAL
Feminino	21	12,20
Masculino	149	86,62
Sem especificação	2	1,16
Total	172	100,00

Portanto, se a revista publicava mais de 85% de cartas de jovens do sexo masculino, não é menos verdade que as jovens do sexo feminino também se manifestavam na Seção de

RODAS n. 15, julho/1976, p. 8.

²³⁵ CARTA do leitor Kletin O. H. M., de Curitiba-PR. In: DUAS RODAS n. 230, novembro/1994, p. 6.

²³⁶ A revista DUAS RODAS, desde 1974, foi publicada tendo em vista uma circulação nacional.

Cartas. Como a revista tem como assunto principal um tema predominantemente masculino – veículos motorizados de duas rodas – a porcentagem encontrada não é propriamente uma surpresa.

Contudo, menores de idade do sexo feminino também encontravam o seu espaço nas "Cartas do Leitor":

Onde moro, há poucas motoqueiras, meninas dirigindo moto. Minha paixão pelas motos vem desde pequena, quando ganhei uma velha Velosolex, azul, que depois foi trocada por uma Graziela, assim que esta foi lançada. Mas, antes de comprá-la, eu ainda tinha esperança de um dia sentar numa moto e sair voando. (...) Foi aí que decidi: se não ganhar uma moto não quero mais saber de nada. Depois de prometer e cumprir que passaria de ano, meu pai me deu uma Honda CB50, OK, que um pouco mais tarde, quando foi vendida, ainda estava novinha. (...) Aqui, onde moro, de vez em quando aparece guardas pedindo carteira da gente, mas isso é raro. Uma vez só minha moto foi apreendida pelo delegado Bellot mas, depois que ele foi embora, voltou tudo ao normal e agora a gente já pode colocar o pneu fora da garagem. Pretendo, brevemente, ingressar num curso de mecânica de moto pois gostaria muito de saber como consertá-las. Essa é uma carta de agradecimento, na qual procurei mostrar o que sinto pelas motocicletas. Continuarei escrevendo.²³⁷

(...) Sou apaixonada por motos e Duas Rodas me conquistou. Deixei até de ler fotonovela para ver essa revista.²³⁸

Tenho 17 anos e sou fascinada em motos. Adorei a matéria sobre a aventura da Fátima Cordeiro da Silva, publicada na edição 274, ocupando um espaço que a maioria dos "machões" acha ser só deles. Gostaria de ver e ler mais matérias desse tipo e até sugiro que lancem uma edição de "motos femininas" (as mais leves, baixas... só não vale scooter), inclusive com uma foto de um "mister" DUAS RODAS para concorrer com a "miss".²³⁹

Algumas cartas enviadas por maiores de idade são ilustrativas quanto ao contexto social e econômico brasileiro do período 1974-2000:

²³⁷ CARTA da leitora Elisabeth B. M., de Campos-RJ. In: DUAS RODAS n. 22, março/1977, p. 7.

²³⁸ CARTA da leitora Neusa Maria dos Santos, de Visconde de Rio Branco-MG. In: DUAS RODAS n. 85, julho/1982, p. 26.

²³⁹ CARTA da leitora Hinaiana S. M., de Curitiba-PR. In: DUAS RODAS n. 276, setembro/1998, p. 6.

Gosto muito de motocicletas e admiro esta revista porque leva a sério o motociclismo brasileiro, que ainda é um pouco marginalizado por algumas pessoas. Os pais de algumas amigas minhas, por exemplo, as proibem de sair comigo só porque tenho moto, o que é um absurdo. Mas tenho certeza que essa imagem do motociclismo vai acabar logo, pois a moto é um veículo prático, econômico e muito agradável, apesar de ainda existirem pessoas que não entendem isso. (...) A lei que proíbe o menor de pilotar motocicletas existe apenas no Brasil ou em outros países também?²⁴⁰

Pretendo adquirir uma Honda CG 125, para ir ao trabalho e à escola, pois não é fácil esperar um ônibus. Queria saber se essa moto é adequada a uma principiante. Não sei o que meus pais vão dizer quanto a comprar uma moto, não tanto pelo risco, mas fato de ser uma garota. Eu admiro as mulheres que andam de moto e já conseguiram conquistar seu mundo e seus pais.²⁴¹

(...) As mulheres têm o direito de não usar a moto só para condução mas também para diversão, sem serem importunadas por homens sem imaginação, que vendo uma motociclista na rua Augusta [em São Paulo] já pensam que ela está a procura de homem. As motociclistas devem ser respeitadas, pois é [sic] uma mulher como qualquer outra.²⁴²

O motivo desta carta é para criticar. Compro sempre DUAS RODAS, gosto muito, mas algumas coisas cansam. Como por exemplo, o pentelho do filho [menor de idade] do Roberto Araújo ficar saindo toda hora na revista. Será que não tem mais criança no mundo, ele só sai porque é "filhinho do dono"? (...) Agora é um pedido: seria demais colocar nas reportagens de verão e praia, também as "delícias" masculinas, com poupanças a mostra e tudo? Vocês não colocam por serem "machões", pois isso é coisa ultra-ultrapassada e também um gigantesco sinal de burrice... Mas só não me perguntem porque o Brasil está nessa grande "M", hein? Eu posso até responder que é por causa do Collor.²⁴³

Um motociclista começou a socar o capô de meu carro sem eu entender porquê. Acho que eu tinha dado uma fechada nele sem querer. Depois desse dia meu respeito por motociclistas ficou meio abalado.²⁴⁴

As cartas aqui analisadas foram de suma importância ao nos colocarem em contato com as questões que mobilizavam os usuários de veículos motorizados de duas rodas no

²⁴⁰ CARTA da leitora Rosângela Antunes Gomes, de Rio de Janeiro-RJ. In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 4.

²⁴¹ CARTA da leitora Marilena Santiago de Souza, de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 77, novembro/1981, p. 27.

²⁴² CARTA da leitora Patrícia Crispim, de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 72, junho/1981, p. 6.

²⁴³ CARTA da leitora Mariúcha Peres, de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 188, abril/1991, p. 19.

²⁴⁴ ENTREVISTA realizada com Lineu de Paula Oliva, em São Paulo-SP. Cf. SIMÕES, G. & ARAÚJO, R. "Atenção: você está sendo observado". In: DUAS RODAS n. 188, abril/1991, p. 26.

período, notadamente aqueles de menor idade. Nem sempre eles possuíam uma motocicleta ou congênere, mas o desejavam ardentemente.

1.2.4. Textos de Propagandas referentes a motociclismo

A revista DUAS RODAS publicou, ao longo de suas páginas no período 1974-2000, elementos relativos ao mercado brasileiro de motocicletas através das propagandas, sendo que os menores eram um de seus alvos. Estes anúncios publicitários são documentos vivos de como determinados grupos sociais viam e/ou conviviam com a motocicleta de forma nem sempre harmônica.

Através da propaganda, que lhes permite acentuar as qualidades do que fabricam e acenar com um ajuste de preços para fazer frente à concorrência e às tendências do mercado quanto a adquirir bens ou não, as indústrias podem orientar o consumidor a comprar determinados produtos.

O leitor de DUAS RODAS era crítico. Nem sempre as propagandas veiculadas na revista, ou os produtos que nela eram anunciados agradavam a todos:

Como é que vocês permitem um anúncio de "Perfume irresistível" (Duas Rodas n.º 135) em uma revista destinada a motociclistas, já que estes não precisam de nenhum artifício para conquistar as mulheres?²⁴⁵

Gostaria de parabenizar Duas Rodas pelos "13 anos de motovivência", e também fazer um protesto. Há cerca de 45 dias sofri um acidente com minha Honda XL 250R, e só sobrevivi por estar usando capacete. O querido capacete me salvou de uma pedra que voou ao meu encontro e chegou a fazer um buraco do tamanho de uma laranja-pêra no seu casco. Coitado do meu querido Taurus vermelhinho! É novo de estrada, pois eu o adquiri a pouco tempo. Pergunto então se existe algum casco de capacete (nacional) de boa marca que não deixe uma pedra perdida entrar no meu "aconchego capacetal?".²⁴⁶

²⁴⁵ CARTA do leitor Sandro Wilson Guaita, de Curitiba-PR. In: DUAS RODAS n. 141, março/1987, p. 58.

²⁴⁶ CARTA do leitor Antonio Vitor, de Lorena-SP. In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987, pp. 66-67.

A revista procurava tirar proveito destas cartas de "protesto" através da utilização do humor, se necessário, valendo-se delas, também, para explicar a importância dos equipamentos de segurança:

As mensagens veiculadas nos anúncios publicados em Duas Rodas são de inteira responsabilidade dos anunciantes. Em todo caso, não tínhamos notícias de que os motociclistas curitibanos são tão "eficientes" assim...²⁴⁷

O que você pede não existe no Brasil e tampouco no Exterior. Faz parte das normas técnicas de um bom capacete, que ao receber um impacto ele se deforme (como aconteceu com o seu) para evitar que esse impacto chegue à cabeça do motociclista. (...) ao sofrer uma queda, ou qualquer deformação, o capacete cumpriu sua função e deve ser substituído. Acreditamos que seja este o seu caso, e com certeza um novo capacete sai bem mais barato o que um conserto em você mesmo.²⁴⁸

Como já vimos, a revista era lida por um público heterogêneo, embora predominantemente masculino. Era preciso entreter e educar os leitores. Entretanto, muitas propagandas não tinham esse aspecto educacional, que era um dos direcionamentos editoriais da revista. Portanto, os leitores de DUAS RODAS eram, como no caso de outros periódicos, alvo de anunciantes que procuravam vender os seus produtos das formas mais diferentes possíveis.

A própria revista preocupava-se em entrevistar os publicitários responsáveis pelas propagandas que envolviam motocicletas. Já na década de 70, o jornalista Luiz Fernando Silva Pinto registrou a fala de Alex Periscinoto, da Alcântara Machado Periscinoto Comunicações S/A:

(...) O motociclismo é um dos mais eficientes filões psicológicos para a propaganda. Ele atinge o jovem por dois flancos vitais: a velocidade (o domínio, o controle) e a liberdade. O jovem sai de si e de um cotidiano "chato", para

²⁴⁷ RESPOSTA à CARTA do leitor Sandro Wilson Guaita, de Curitiba-PR. In: DUAS RODAS n. 141, março/1987, p. 58.

²⁴⁸ RESPOSTA à CARTA do leitor Antonio Vitor, de Lorena-SP. In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987, p. 67.

mergulhar num mundo maravilhoso de controle de máquina, de capacetes, blusões de couro, metais, cores. Um mundo de El Cids, um mundo que tem um status impressionante (...).²⁴⁹

Embora fossem um dos elementos do mercado consumidor brasileiro, os menores de idade, por causa das interdições da legislação brasileira de trânsito, eram excluídos de muitas campanhas de publicidade específicas no período 1974-2000:

Uma moto é um veículo diferente, que já tem seu comprador praticamente definido quanto ao poder aquisitivo e a idade. Considerando que um adolescente não tem dinheiro próprio para comprá-la, e mesmo que tivesse não poderia pilotá-la legalmente, e que um "senhor rico" pode ainda preferir ficar longe delas; seus principais compradores atualmente (54,7%) têm idade que varia de 18 a 35 anos. A publicidade passa a se dirigir a eles, de acordo com a situação econômica no país.²⁵⁰

Seguindo a já citada linha dos *Annales* de realizar uma análise histórica através da quantificação de dados, criamos várias tabelas referentes a dados de propagandas contidas na capa externa e nas duas contracapas internas. A propaganda é um meio importante para avaliar a oferta de bens de consumo diversos no período em estudo. Os dados abaixo, e suas respectivas porcentagens, são uma representação de informações tabuladas em planilhas das 303 revistas:

Tabela 9 – Incidência de propagandas - por ramo de anunciante:
revista DUAS RODAS (1974-2000) - contracapa interna esquerda

Ramo	Incidência	% TOTAL
Indústria motociclistica	155	51,15
Indústria petrolífera	59	19,47
Importadoras	27	8,91
Indústria/comércio de acessórios para motociclistas	32	10,56
Indústria automobilística	13	4,29
Indústria tabagista	3	0,99
Outros	14	4,62
(acessórios para automóveis, bebidas alcoólicas, roupas e calçados, Rádio, indústria relojoeira e propaganda institucional).		
TOTAL	303	100,00

²⁴⁹ PINTO, L. F. S. "Os patrocinadores". In: DUAS RODAS n. 14, junho/1976, pp. 26-27.

Verificamos, em relação à contracapa interna esquerda, que a indústria motociclística assume este espaço de forma majoritária: 51,15% do total, mais que o dobro do segundo colocado, que é a indústria petrolífera.

As importadoras também tiveram uma participação de destaque na contracapa: 8,91%.

A tabela a seguir mostra a incidência dos tipos de propaganda na contracapa interna direita:

Tabela 10 – Incidência de propagandas - por ramo de anunciante:
revista DUAS RODAS (1974-2000) - contracapa interna direita

Ramo	Incidência	% TOTAL
Indústria/comércio de acessórios para motociclistas	94	31,02
Indústria motociclística	83	27,39
Importadoras	32	10,56
Indústria petrolífera	22	7,26
Indústria automobilística	18	5,94
Indústria tabagista	0	0,00
Outros	54	17,82
acessórios para automóveis, bebidas alcoólicas, roupas e calçados, bicicletas, produtos de higiene pessoal, Rádio, eletroeletrônicos, indústria relojoeira, jet-ski, loja de departamento, acessórios para fotografia, plastimodelismo, Institucional revista DUAS RODAS, Salão do Automóvel, Centro de Numerologia, Banco e alimentos).		
TOTAL	303	100,00

Os ramos de indústria/comércio de acessórios para motocicletas passaram a apresentar uma maior incidência de propaganda em relação à contracapa interna direita, mas apresentando apenas 3,63% pontos percentuais a mais em relação aos anúncios vinculados à indústria motociclística. As importações mantiveram-se em terceiro lugar na divulgação de seus produtos, com 10,56%.

A tabela abaixo versa sobre as propagandas presentes na segunda capa:

Tabela 11 – Incidência de propagandas - por ramo de anunciante:
revista DUAS RODAS (1974-2000) - segunda capa

Ramo	Incidência	% TOTAL
Indústria motociclística	90	29,70

²⁵⁰ LOUREIRO, M. J. "Uma maneira de divulgar moto: usando a publicidade". In: DUAS RODAS n. 31, janeiro/1978, p. 20.

Indústria tabagista	43	14,19
Importadoras	39	12,87
Indústria/comércio de acessórios para motociclistas	29	9,57
Indústria automobilística	16	5,28
Indústria petrolífera	41	13,53
Outros	45	14,85
acessórios para automóveis, roupas e calçados, produtos de higiene pessoal, eletroeletrônicos, bicicletas, plastimodelismo, indústria relojoeira, acessórios para fotografia, jet-ski, Institucional revista DUAS RODAS.		
TOTAL	303	100,00

Verificamos, em relação à segunda capa, que a indústria motociclística continua a assumir este espaço de forma majoritária. A indústria tabagista adquiria o espaço da segunda capa com grande frequência, atingindo 12,87% do total.

Boa parte das propagandas de capa utilizava, tão somente, mensagens com poucas palavras, enfatizando a imagem. As revistas eram manuseadas nas bancas por pessoas que tinham, geralmente, pouco tempo para se dedicar a sua leitura. Uma boa imagem das propagandas, inclusive, serviria para incentivar ou não a aquisição da revista, pois a compra de um exemplar de um periódico envolve outras questões, tais como especifica Sampedro:

Uma grande empresa moderna não se limita a produzir artigos para um determinado mercado, mas cria também uma procura para o que produz, ou seja, seus próprios consumidores. Hoje as inclinações da massa são inteligentemente manipuladas pelos peritos em propaganda e em relações públicas. Com a ajuda da psicologia, exploram as emoções mais íntimas do indivíduo – sexo, desejo de status, solidão.²⁵¹

Em relação à juventude, menorista ou não, uma propaganda que mais visou o público que ainda não adquirira a sua primeira motocicleta foi a da Yamaha, que continha a mensagem: "Um dia de sol e uma paisagem bonita é tudo o que a gente precisa para ser feliz (...). Dirija habilitado". Outra foi a da Monark, que produzia o ciclomotor Monareta, que não deixava de advertir: "Monareta Monark. A nova personalidade do trânsito. (...) Respeite as leis de trânsito":

²⁵¹ SAMPEDRO, J. L. Forças decisivas na economia mundial, p. 69.

A felicidade está na cabeça da gente e não na cilindrada da moto. Um dia de sol e uma paisagem bonita é tudo o que a gente precisa para ser feliz. Se puder somar a isso uma mochila, um violão, uma barraca, tanto melhor. Agora, se você tiver uma Yamaha, não precisa de mais nada na vida. Pode ser uma TT-Todo Terreno, RX 125 ou RX 80. Qualquer uma delas mexe com você sem mexer no seu bolso. Yamaha tem uma mecânica muito simples, muito econômica e muito emocionante. Vá até um revendedor Yamaha ver quantos planos você tem para comprar sua moto. E mesmo se sair de lá a pé, não faz mal, você também pode ser feliz sem uma Yamaha. (...) Dirija habilitado.²⁵²

Monareta Monark. A nova personalidade do trânsito. Se no trânsito o que importa é chegar onde se quer, Monareta Monark é o veículo perfeito. Perfeito, porque um veículo precisa ser ágil no trânsito, econômico no combustível, prático na manutenção e, acima de tudo, ter uma qualidade consagrada. Assim é o Monareta Monark. As pessoas que estavam à procura de um veículo com essa personalidade já podem encontrá-lo nos revendedores Monark. Monareta Monark. (...) Equipado com motor AV-X. Produzido na Zona Franca de Manaus. Repeite as leis de trânsito.²⁵³

Quando a Resolução número 50 foi promulgada, permitindo a utilização, por menores a partir dos 14 anos de idade, de ciclomotores de 50 cilindradas que não ultrapassassem 50 quilômetros por hora, muitas indústrias, naturalmente, não deixariam este filão de mercado escapar. As propagandas ressaltavam que a lei mudara:

A nova moda das ruas. Agora liberado para menores (...) (Conforme Lei 9.503/97 CBT - Código Brasileiro de Trânsito. Resolução CONTRAN 14, Artigo 11, Resolução 50). Agrale. Para tirar você do lugar comum.²⁵⁴

Velocidade controlada. Diversão ilimitada. Para adolescentes a partir de 14 anos. (...) Beta. (...) Importação exclusiva Fapinha.²⁵⁵

A questão do menor de idade pegar um veículo de duas rodas motorizado para dar algumas voltas sem a autorização dos donos também era mote para a criação de textos propagandísticos:

²⁵² PROPAGANDA. Yamaha. "A felicidade está na cabeça da gente (...)". In: DUAS RODAS n. 60, junho/1980, pp. 34-35.

²⁵³ PROPAGANDA. Monark. "Monareta Monark". In: DUAS RODAS n. 96, junho/1983, p. 71.

²⁵⁴ PROPAGANDA. Agrale. "A nova moda das ruas". In: DUAS RODAS n. 281, fevereiro/1999, p. 17.

²⁵⁵ PROPAGANDA. Fapinha. "Velocidade controlada". In: DUAS RODAS n. 294, março/2000, p. 73.

PEGA LADRÃO. Agora nem seu irmão menor vai pegar sua Honda. Cartão programado anti-roubo Save Card. Honda Way tem uma péssima notícia para todo mundo que anda pegando motos sem permissão: chegou SaveCard, o cartão programado anti-roubo para motos. (...) Com SaveCard você pode parar a sua moto em qualquer lugar sem se preocupar com a segurança dela. Passe num Concessionário Honda para conhecer o SaveCard. Nunca mais você vai ter que sair correndo atrás do seu irmão menor cada vez que ele quiser pegar a sua moto. Honda. Honda Way. Of life".²⁵⁶

A juventude, como uma das maiores consumidoras de motocicletas, era um dos principais tópicos trabalhados nas propagandas. A infância também não era esquecida, pois fabricantes de mini-motos utilizavam as páginas da revista:

Que mudada! Honda CG 125. Mude com ela. (...) Uma moto cilindrando juventude".²⁵⁷

A Micro Moto Tani Desafia Toda Família. Entre nesta divertida competição entre pais e filhos, onde o importante, é colocar a MICRO MOTO TANI a toda prova pelas áreas de lazer, e sair divertindo-se por aí. Como produtor exclusivo, a TANI MOTO SHOP teve a obrigação de fazê-la perfeita, a menor moto do mundo. Apesar de seu tamanho compacto (90 cm), a MICRO MOTO TANI comporta até 80 kg, consumindo o mínimo de gasolina. Lembre-se. Seu filho poderá ser o campeão dessa, e de muitas outras competições. Tani Moto Shop.²⁵⁸

Lembra da época em que a juventude lutava por uma causa, e não por uma vaga no estacionamento? Paz e amor. É disso que o trânsito precisa. Honda. Asas da liberdade. Pilote sempre equipado. Produzida no Pólo Industrial de Manaus.²⁵⁹

A partir da década de 90, o público dos "motoqueiros",²⁶⁰ "mensageiros" ou "entregadores", dantes conhecidos como "lambretistas",²⁶¹ atualmente mais conhecidos como

²⁵⁶ PROPAGANDA. Honda Way. "Pega Ladrão". In: DUAS RODAS n. 85, julho/1982, p. 85.

²⁵⁷ PROPAGANDA. Honda. "Que mudada!". In: DUAS RODAS n. 91, janeiro/1983, pp. 6-7.

²⁵⁸ PROPAGANDA. Tani Moto Shop. "A micro moto Tani desafia toda família". In: DUAS RODAS n. 94, abril/1983, p. 30.

²⁵⁹ PROPAGANDA. Honda. "Lembra da época (...)". In: DUAS RODAS n. 300, setembro/2000, p. 13.

²⁶⁰ Segundo Koizumi, o termo "motoqueiro", corrente nas décadas de 70, 80 e 90, era utilizado nos prontuários dos hospitais quando atendiam alguém acidentado. Este era um "jargão utilizado para definir contínuos que exercem atividades deslocando-se de motocicleta". In: KOIZUMI, M. S. Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. 1990. Tese de Livre-Docência. Escola de Enfermagem/USP, p. 50.

²⁶¹ ARAÚJO, E. "A motocicleta, um veículo utilizado para trabalhar melhor". In: DUAS RODAS n. 18, outubro/1976, p. 151.

"motoboys" passaram a constituir-se como um grupo de consumidores que deveria ser considerado – ou evitado – nas propagandas:

Como passear de 125cc sem parecer motoboy. Agora você encontra moto 125 com design e tecnologia importados, mas com garantia de manutenção aqui mesmo, no Brasil. E os preços, você nem vai acreditar: mais baratas que aquelas que andam por aí, com bauzinho atrás. Daelim Motors do Brasil.²⁶²

Monte numa grana. O veículo ideal para o transporte de pequenas cargas. Você vai ganhar dinheiro entregando tudo. Motor 100 cc, 4 tempos, OHC, proporciona eficiência e economia incomparáveis. Disponibilidade total de peças de reposição a preços incrivelmente baixos. BAJAJ Champion 4S. De R\$ 2.850, por R\$ 2.190".²⁶³

O estigma de ser um "motoboy" adquiriu tons ainda mais cinzentos com o crescimento da frota de motocicletas nas grandes cidades. Assoberbados de trabalho e com prazos exíguos a cumprir para a entrega das mais diversas mercadorias, muitos "motoboys" deixam de cumprir deliberadamente as leis de trânsito, o que provoca conflitos diversos em âmbito urbano com motoristas de veículos de quatro ou mais rodas, além de acidentes de trânsito diversos.²⁶⁴

Estes problemas ocorridos em âmbito urbano também fizeram com que a motocicleta de baixa cilindrada fosse associada a motociclistas marginais que atrapalham de propósito o trânsito, prontos a cometerem crimes nas cidades, estigma também combatido pela revista DUAS RODAS.

O jornalista Mário Bock, em uma reportagem publicada em 1989, preferiu não utilizar o termo "motoboy" ao se referir aos usuários de motocicletas. O jornalista em questão preferiu

²⁶² PROPAGANDA. Daelim. "Como passear de 125cc sem parecer motoboy". In: DUAS RODAS n. 252, setembro/1996, p. 19.

²⁶³ PROPAGANDA. Planeta Kawasaki. "Monte numa grana". In: DUAS RODAS n. 269, fevereiro/1998, p. 5.

²⁶⁴ Sobre o tema "motoboys" e sua participação no trânsito urbano, Cf. SILVA, R. B. D. Motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo.

o termo "motociclista profissional", embora o título da manchete de capa fosse "Moto-boys. A diferença entre os Brasileiros e Ingleses".²⁶⁵

As propagandas publicadas nas páginas da revista DUAS RODAS são detentoras do mérito de documentar elementos do desenvolvimento econômico e social do motociclismo brasileiro no período 1974-2000.

1.2.5. Reportagens sobre a juventude menorista

Ao longo do período 1974-2000, várias reportagens foram escritas por jornalistas da revista DUAS RODAS sobre as questões referentes a menores de idade usuários de motocicletas e congêneres como assunto principal.

Como já afirmado anteriormente, a revista apoiava integralmente a pretensão de menores de idade quanto a pilotarem veículos motorizados de duas rodas. Entretanto, ao mesmo tempo em que esta pretensão era legitimizada pelo discurso estabelecido pela revista, por outro lado, a falta de cuidado e responsabilidade na condução de veículos por menores de idade era colocada aos leitores, sem poupar a juventude menorista de eventuais irresponsabilidades no trânsito.

A revista, dessa forma, objetivava realizar um trabalho maior do que publicar a simples informação, e sim conscientizar o público leitor de que algo deveria ser feito para evitar acidentes e riscos para os demais usuários no trânsito ou em pistas de corrida:

Depois de muita procura, o treinador da equipe infantil de bicicross foi encontrar o pequeno corredor de sua equipe [com aproximadamente 11 anos] na garupa de um piloto de moto, o "Paulo Maluco", que treinava num motódromo de terra a toda velocidade (...). O treinador não se surpreendeu (...).²⁶⁶

Desde os 4 anos [de idade Rafael R.] já andava com uma pequena motocicleta equipada com motor de motoserra.

²⁶⁵ BOCK, M. "No Brasil, vale coragem e resistência física". In: DUAS RODAS n. 165, abril/1989, p. 74.

²⁶⁶ "Os catarinenses já tem onde praticar o bicicross". In: DUAS RODAS n. 86, agosto/1982, p. 5.

"Aquilo era muito perigoso, pegava uma velocidade muito alta para o tamanho da moto" - lembra Rafael (...), hoje um "meninão" de 17 anos (...) Rafael R. cresceu em cima de motos e ainda dirigia automóveis de verdade, acompanhado da mãe (...) "Aprendi a ter responsabilidade para dirigir. Nunca sofri um acidente. Muita gente não sabe nada de carros ou de motos, tira a carta com 18 anos, o que é uma moleza, e acaba se machucando", afirma o jovem piloto.²⁶⁷

O fato de menores de idade participarem de competições parecia, para muitos, um absurdo, como é perceptível em matéria sobre uma edição do "Enduro das Praias", em Navegantes-SC, no ano de 1995:

A categoria que mais chamou atenção do bom público presente – cerca de seis mil pessoas que se amontoavam ao redor da pista – foi a de mini-motos. Garotinhos de quatro a dez anos disputaram três baterias acirradas bem movimentadas. Foram três baterias, cada uma de oito minutos, para três categorias divididas conforme a idade dos participantes. Uma senhora, com a preocupação característica de uma vovozinha, perguntava se era verdade que os meninos estavam correndo com o consentimento dos pais: "Não sei onde este mundo vai parar", dizia a senhora encostada no alambrado.²⁶⁸

A Legislação de Trânsito vigente no período 1974-2000 impedia que menores dirigissem seus veículos nas ruas. A revista DUAS RODAS, em várias de suas seções, relatava as aventuras e desventuras de menores e seus veículos. O texto a seguir é parte de uma crônica de Josias Silveira, que possui alguns pontos em comum com fatos ocorridos durante a adolescência do jornalista, passada em Londrina-PR:

Puxando pela memória, Ele [nome do protagonista] consegue localizar uma das primeiras experiências. Foi há muito tempo, quando Ele tinha uns 15 anos e se meteu a envenenar uma Lambretta [modelo LD 150]. (...) Em desespero [após tentar fazer o motor funcionar], sozinho na noite, começou a falar com o motor: – Isto já é sacanagem. Eu já estou cansado de "levar pau" até de caminhão de lixo. Tento te envenenar pra gente não dar mais vexame e você não quer nem funcionar. Agora, quando um guarda for correr atrás da gente, porque eu não tenho carta, não vou nem acelerar. Paro e deixo você ir para o pátio do Detran, tomar chuva e poeira... (...) Antes de ir dormir, mais por obrigação, deu mais uma vez na partida. A Lambretta roncou grosso na madrugada. Desde então, Ele se

²⁶⁷ PERIN, E. "Sem as mãos, manhé!". In: DUAS RODAS n. 226, julho/1994, p. 14.

²⁶⁸ FINARDI, J. "Enduro das Praias". In: DUAS RODAS n. 233, fevereiro/1995, p. 60.

tornaria o piloto mais rápido de sua cidade. Se aparecia um racha, Ele ia para um canto tranquilo, cochichava algumas coisas para o motor e sua Lambretta virava o demônio. Se um policial começava a persegui-lo, o que se podia notar era Ele se abaixando, sem mexer no acelerador (calcula-se que Ele contava para o motor as desgraças que viriam no temido pátio do Detran). A Lambretta sumia. (...) Os tempos da Lambretta passaram (conta-se que ela foi vendida para um sargento do Exército, que a xingou logo na primeira volta e nunca mais a Lambretta voltou a funcionar) e Ele teve várias motos.²⁶⁹

Mário Arruda, que foi entrevistado em 1985 por dois jornalistas da revista DUAS RODAS, rememorava:

(...) Ainda trago as lembranças do passado, quando eu tinha muito medo de ser pego pilotando sem habilitação. Meu pai, na época, disse que me deixaria "morrer na cadeia" se ele fosse chamado para me tirar da prisão e eu achava que isso era possível. Por isso, mesmo tendo toda a documentação em ordem, eu ainda "tremo" quando vejo um guarda de trânsito à minha frente.²⁷⁰

Os menores de idade não "morriam" na cadeia, naturalmente, quando eram surpreendidos pela fiscalização com seus veículos motorizados de duas rodas no trânsito. Embora sujeito à punição, ao recolhimento na FEBEM conforme previa o Código de Menores de 1979,²⁷¹ o menor considerado como infrator no trânsito comumente voltava para casa acompanhado pelos pais ou responsáveis.²⁷²

Muitos pais, integrantes da "nata motorizada", apoiavam o uso de veículos motorizados nas ruas pela juventude menorista. Para os membros da "nata motorizada", se a legislação de trânsito não permitia que seus filhos utilizassem veículos motorizados de duas rodas nas ruas, isso não era impeditivo para que o consumo desses veículos continuasse. Não

²⁶⁹ SILVEIRA, J. "O piloto fala, a moto responde. É um diálogo". In: DUAS RODAS n. 103, janeiro/1984, p. 69.

²⁷⁰ BRANDAU, R. & SANCHES, R. " 'Sua habilitação, por favor?' ". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 42.

²⁷¹ O menor de idade que fosse encontrado com seu veículo motorizado de duas rodas infringindo, portanto, as leis de trânsito, poderia incorrer no Art. 98 do Código de Menores de 1979, seção 2: "O menor de 18 anos a que se atribua autoria de infração penal será, desde logo, encaminhado à autoridade judiciária". (...) "§ 2: Sendo impossível a apresentação imediata, a autoridade policial responsável encaminhará o menor à repartição policial especializada ou a *estabelecimento de assistência*, [it. nosso] que apresentará o menor à autoridade judiciária no prazo de vinte e quatro horas". Cf. Código de Menores - Lei n. 6.697, de 10.10.1979, p. 24.

²⁷² Cf. SIMÕES, G. "Ciclomotores[.] Estas apreensões são legais?", reportagem transcrita no Anexo n. 11 desta Tese.

seria a Lei que impediria os membros da "nata" de comprar aquilo que o dinheiro poderia fornecer a seus filhos.

1.2.6. Reportagens sobre o desenvolvimento da indústria brasileira

Para identificarmos o papel que a juventude teve no período 1974-2000 no Brasil, foi necessário recolher informações referentes ao desenvolvimento da indústria motociclística nacional.

Na década de 70, ao mesmo tempo em que a revista, através de seus jornalistas, deplorava a proibição de importações de motocicletas, por outro lado, incentivava a indústria nacional em relação a sua produção, inclusive de veículos de pequena cilindrada, inclusive os ciclomotores, cobrando melhor qualidade e diversidade em relação aos modelos e às cilindradas das motocicletas aqui produzidas ou a produzir:

(...) Ainda que alguns julguem os ciclomotores intrusos nas páginas desta revista, eles sempre serão notícia. Nenhum mercado – em qualquer parte do mundo – se faz apenas com motos de alta cilindrada. Ainda mais no Brasil, onde as motos importadas são um bem de consumo de elite. Pela facilidade de produção e baixo custo, os ciclomotores são a base de um mercado duradouro. E, o dono de um ciclomotor será a médio ou mesmo a curto prazo – o dono de uma motocicleta.²⁷³

(...) valerá a pena continuar fabricando aqui, em pequena escala e com preços pouco compatíveis com o bolso do consumidor, ou a saída será simplesmente importar e ter sempre o que existe de mais recente no mundo, com preços mais adequados?²⁷⁴

No início da indústria motociclística brasileira, o controle de qualidade das indústrias estava longe de ser aceitável, devido ao processo de instalação do parque industrial, treinamento de operários, verificação da qualidade de peças de fornecedores, entre outros itens. Mas o caso citado abaixo é algo que realmente não deveria acontecer, mesmo no início

²⁷³ EDITORIAL por Miguel Jorge. In: DUAS RODAS n. 10, janeiro-fevereiro/1976, p. 3.

²⁷⁴ EDITORIAL por Josias Silveira. In: DUAS RODAS n. 198, fevereiro/1992, p. 3.

da implantação de indústrias japonesas no Brasil, caso que ocorreu com Igor Otoni Pereira, de Belo Horizonte, em Minas Gerais:

Fui sorteado num consórcio com uma Honda CG 125 e na Autocar, revenda autorizada, recebi a moto e levei-a ao Departamento de Trânsito para lacrar. A conclusão da história foi que o chassi da moto estava regravado e fui parar na Delegacia de Furtos e Roubos, com moto zero e tudo. Consegui os documentos de volta e o revendedor prometeu solucionar o problema. Mas como? Será que nas próximas lacrações terei que ir novamente à Delegacia? Queria que a Honda me explicasse como uma moto zero quilômetro pode vir com o chassi regravado ou deixar dúvidas quanto a sua origem.²⁷⁵

A revista DUAS RODAS entrou em contato com a Honda e obteve a seguinte resposta:

Enviamos uma cópia de sua carta para a Honda e outra para a revenda, que respondeu: "Informamos que o problema do Sr. Otoni Pereira já foi resolvido, e sua moto está emplacada e totalmente legalizada conforme declaração do mesmo (a declaração se encontra na redação de Duas Rodas Motociclismo). Autocar Veículos e Equipamentos". A resposta da Honda foi: "Enviamos, através de nosso revendedor de Belo Horizonte, uma declaração confirmando o número do chassi, estando portanto, o problema resolvido". João Carlos V. Barreiros - Supervisor de Assistência Técnica da Honda Motor do Brasil.²⁷⁶

A Honda não pediu oficialmente desculpas ao comprador de seu produto sobre o erro que cometeu em sua linha de produção, ou seja, a remarcação do número do chassi e posterior liberação do veículo para ser comercializado através de uma de suas revendas. Portanto, as fábricas instaladas aqui no Brasil estavam ainda engatinhando na arte de bem tratar o consumidor.

Outro exemplo sobre a cobrança veiculada nas páginas da revista DUAS RODAS quanto à melhoria de qualidade das motocicletas nacionais, diz respeito à publicação de opiniões de pessoas envolvidas desde o início do surgimento do mercado motociclístico de

²⁷⁵ CARTA do leitor Igor Otoni Pereira, de Belo Horizonte-MG. In: DUAS RODAS n. 57, março/1980, p. 11.

²⁷⁶ RESPOSTA da revista DUAS RODAS à carta do leitor Igor Otoni Pereira. In: DUAS RODAS n. 57, março/1980, p. 11.

então. Masaharo Tanigawa, diretor da revenda Yamaha Tani Motos, que montara em sua revenda minimotos para crianças no início da década de 80, não gostava de comercializar motos usadas:

Uma moto com essa idade [3 a 4 anos] (...) usada normalmente, já está próxima do fim de sua vida útil e muitas vezes não compensa recondicionar. (...) Além disso, motos pequenas, feitas para rodarem de 6 mil a 10 mil km por ano, não têm qualidade para durar mais de cinco anos.²⁷⁷

Em suas entrevistas, a revista DUAS RODAS conseguia extrair até mesmo declarações surpreendentes, como as que foram recolhidas do então diretor comercial da Yamaha do Brasil: "(...) Até agora a imagem dos produtos Yamaha não é boa, eu diria má, por várias razões, a principal é a baixa qualidade (...).²⁷⁸ Ou as afirmações do recém-chegado vice-presidente da Honda no Brasil, Kazutaka Okamoto, em 1990, em relação à pergunta realizada pela revista: "O fato de ser enviado ao Brasil foi um prêmio ou um castigo da matriz?". Resposta de Okamoto: "Acho que os dois".²⁷⁹

As fábricas brasileiras sempre acreditaram nas vendas aos jovens. A Honda não lançou um produto que possuísse um motor de menos de 100 cilindradas no Brasil no século XX, mas compreendia a importância do público jovem – porém, maior de 18 anos – para as suas vendas, tal como foi especificado por Tchikatoshi Tamiya, diretor-comercial da Honda, em 1983:

[o diretor] explica que a intenção é atingir uma faixa etária de consumidores mais jovens porque a empresa descobriu uma surpreendente potencialidade do mercado brasileiro. "O Brasil é o único país do mundo onde cerca de 50% de sua população tem menos de 20 anos de idade", observa (...).²⁸⁰

²⁷⁷ ARAÚJO, R. "Quanto valem estas motos?". In: DUAS RODAS n. 117, março/1985, p. 34.

²⁷⁸ ARAÚJO, R. "Fabricantes preparam o futuro". In: DUAS RODAS n. 135, setembro/1989, p. 62.

²⁷⁹ SILVEIRA, J. & ARAÚJO, R. "Estamos discutindo o que fazer - Honda". In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 38.

²⁸⁰ TIRADENTES, J. A. "Crise. Mas as fábricas estão otimistas". In: DUAS RODAS n. 94, abril/1983, p. 44.

Os dados apresentados por Tchikatoshi Tamiya encontravam correspondência na distribuição etária da população brasileira a partir da década de 70, conforme revela a tabela abaixo:

Tabela 12 – Brasil: população segundo idade e sexo
Ano: 1970

Grupos de Idade	Masculino	Feminino	Soma: Grupos de Idade
10 - 15 anos	5946099	5936493	11882592
15 - 20 anos	5005458	5268112	10273570
		Soma parcial:	22156162
		Total de todas as faixas etárias:	93493890
		Porcentagem - Grupos de idade - 10 a 20 anos:	23,69%

Fonte: SANTOS, J. L. F. Projeção da população brasileira: 1970-2000, p. 96, adap.²⁸¹

A população entre 10 e 20 anos de idade, conforme a tabela anterior, compunha 23,69% do total de população brasileira no início da década de 70 e representava, portanto, uma fatia considerável no mercado brasileiro.

Portanto, o mercado consumidor no Brasil era composto por jovens no início da década de 70, e poucos destes tinham acesso a algum veículo motorizado de duas rodas. Até o ano 2000, as indústrias brasileiras de motocicletas tiveram condições de aumentar sua produção de veículos de baixa cilindrada, os mais adquiridos internamente. Para um público mais privilegiado, a disponibilidade de modelos importados de alto custo não deixava o comprador sem opções.

1.2.7. Reportagens sobre o uso da motocicleta em sociedade

²⁸¹ SANTOS, J. L. F. "Projeção da população brasileira: 1970-2000", p. 96. In: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v8s0/04.pdf>>. Acesso em: 21 jun. 2012. Os dados que SANTOS utilizou foram retirados originalmente do Censo Demográfico publicado pela Fundação IBGE em 1973.

Neste item é nossa intenção analisar as transformações vividas/sofridas pelo público usuário de motocicletas ao longo do período 1974-2000, tais como a utilização de veículos de duas rodas dentro ou fora do âmbito urbano, ou a progressiva utilização de motocicletas por jovens do sexo feminino.

A revista DUAS RODAS via os leitores do sexo feminino como um grupo de leitores assíduos. Reportagens sobre mulheres eram a tônica de várias reportagens desde a sua criação, em 1974. A publicação entrevistava, inclusive, especialistas sobre a questão feminina, tal como o psicólogo e professor do Departamento de Psicologia da Universidade de São Paulo (USP), Aílton Amélio da Silva:

pilotar motos é tradição masculina, assim como dirigir carros já foi. Quando a mulher faz algo que apenas o homem fazia, ela é considerada liberal. Daí uma relação natural como o fato de ela ser sexualmente liberada, reforçada pelas roupas justas que as motociclistas geralmente usam, revelando os contornos do corpo feminino, o que atrai o homem.²⁸²

A sociedade brasileira modificou-se em vários aspectos frente à visão que tinha dos motociclistas ao longo do período 1974-2000. Na década de 70, a visão era ainda "romântica", de motociclistas fazendo "loucuras" como forma de autoafirmação. Vejamos o caso do menor de idade R. R. N., de 17 anos:

Existem ainda aqueles que usam a moto para se afirmar socialmente e acham que "macho mesmo" é andar sem nada, enfrentando o perigo. Este tipo de reação, estatisticamente, mostra os indivíduos mais propensos a acidentes, devido às condições emocionais. Infelizmente, enquadram-se nesta categoria muitos menores de idade. É o caso de R.R.N., de 17 anos, que tem uma Honda CG 125 e dirige motos desde os 12 anos: – Tenho os equipamentos, mas não uso. Quando tiver que acontecer um acidente, acontece e pronto. Além disso, não me sinto bem dentro de um blusão de couro, que me tira a sensação de liberdade, dada pela moto. Já caí e me "ralei" todo. Se estivesse com um blusão de couro, nada teria me acontecido. Mas, prefiro me arriscar. O verdadeiro motociclista não usa equipamentos.²⁸³

²⁸² MUSTRANGI, D. "Mulheres do asfalto". In: DUAS RODAS n. 255, dezembro/1996, p. 29.

Outra das "loucuras" consistia em desafiar o que a sociedade julgava mais "decente", através de um de seus braços armados, a polícia, por meio de atos que até hoje são definidos como "obscenos". Ademir Antônio Minari, 37 anos, entrevistado em 1989, comentou:

Eu me lembro que toda vez que nós passávamos pelo radar [da Avenida 23 de Maio], e os policiais nos paravam, inventávamos alguma coisa. A melhor de todas era quando a gente tirava a calça na frente do guarda. Ele ficava perdido, totalmente sem ação (...).²⁸⁴

Na década de 80, a moto firmou-se como veículo que deixava de ser tão somente utilizado para proporcionar lazer a uma fatia, de início, restrita no mercado, para, na década seguinte, ganhar um feitiço cada vez mais utilitário.²⁸⁵ Esse mercado utilitário de motocicletas possui como um de seus maiores símbolos a existência dos "motoboys", que se tornaram onipresentes em boa parte dos centros urbanos brasileiros.

Jorge Negretti, então piloto de motocross, respondeu a seguinte questão formulada pela revista DUAS RODAS: "O que acha mais perigoso: ser piloto de cross ou motoboy nas ruas de uma grande cidade?" Resposta do piloto:

Nossa! Fazer as loucuras que uma parte desses motoboys faz é muito perigoso! Eu salto nas pistas, mas tenho equipamentos caríssimos para me proteger em caso de acidente. Não gostaria de ser motoboy.²⁸⁶

As "loucuras" que alguns motoboys praticam no trânsito urbano das cidades gerou um estigma que acompanha todos os usuários de veículos de duas rodas motorizados de pequena cilindrada no Brasil. Se em 1989 o jornalista Mário Bock evitava utilizar o termo "motoboy", preferindo utilizar o termo "motociclistas profissionais",²⁸⁷ em 1991, outro jornalista da

²⁸³ "Pesquisa: quais são os equipamentos mais úteis". In: DUAS RODAS n. 30, dezembro/1977, p. 11.

²⁸⁴ PAVIN, N. "Doces loucuras". In: DUAS RODAS n. 171, novembro/1989, p. 37.

²⁸⁵ KOIZUMI, M. S. & MELLO JORGE, M. H. P. de. "Motos no trânsito brasileiro: do lazer à ferramenta de trabalho". In: Revista da ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, v. 25, n. 2, p. 14.

²⁸⁶ STANCATI, R. "O fera do cross". In: DUAS RODAS n. 244, janeiro/1996, p. 59.

²⁸⁷ O termo "motoboy" remete ao termo "office-boy", função mal paga realizada comumente por jovens em escritórios. Os "office-boys" trabalhavam com funções diversas, e tinham a tarefa de pagar contas, entregar documentos etc. O

revista, José Sérgio Branco, utiliza abertamente a expressão “motoboy” para os motociclistas profissionais.²⁸⁸

A legislação e posterior regulamentação da profissão de motoboy foram – e ainda são – uma das maiores preocupações das burocracias lotadas nas Diretorias de Trânsito brasileiras.²⁸⁹ Por outro lado, existem, como se sabe, os motociclistas que utilizam seus veículos como filosofia de vida ou deleite para os sentidos:

"A moto e o homem, partes integrantes da paisagem". (...) Poços [de Caldas] tem uma vida noturna digna de cidades agitadas, mas a transa (...) inicial é no bar Pingão, considerado o principal ponto de encontro [do] pessoal jovem. Ali, a motocicleta também é o cartão de visita. Nesse bar, tipicamente carioca, com mesas na calçada, há uma grande variedade de batidas.²⁹⁰

Além de afirmarem preferir “ter a irmã na zona, do que irmão de Honda”, [adeptos brasileiros da Harley-Davidson] não se inibem com nenhum tipo de arrogância do tipo: “Difícil ser humilde quando se é o melhor” – exaltam. Isso é o suficiente para explicar atitudes como a de “Índio”: “Se for cair, coloco a perna por baixo para não estragar o motor. Pé a gente cura, mas motor de Harley, é muito mais difícil...”.²⁹¹

Antes de começar o leilão, as pessoas arriscavam palpites sobre o valor que poderia atingir uma Harley. (...) Diversas pessoas demonstravam uma certa ponta de indignação. O estado das motos realmente não era dos melhores. (...) “É um crime”, disse um rapaz (...) Nilo Nora, mecânico de Harley há mais de 25 anos em São Paulo, SP, declarava ser um apaixonado pela marca, e que não existe no mundo motocicleta igual (...) Já Samy Schuh (...) ia mais longe afirmando que “Harley é motocicleta, o resto é somente moto”. (...) Para os novos e felizes proprietários o trabalho estava apenas começando. (...) o fato é que novas paixões estavam surgindo daquelas sucatas.²⁹²

termo possuía uma carga negativa de subemprego; acreditamos que o jornalista considerara mais conveniente utilizar o termo “motociclista profissional”, já utilizado anteriormente desde a década de 70 pela revista DUAS RODAS.

²⁸⁸ BRANCO, J. S. “Motoboy”. In: DUAS RODAS n. 196, dezembro/1991, p. xx.

²⁸⁹ A Lei n. 9503, de 23.09.1997, legislou a questão do “motofrete”. Posteriormente, a Lei n. 12.009/2009 regulamentou no Código de Trânsito Brasileiro sobre elementos específicos para o “motofrete” e “motofretistas”, vulgo motoboys. In: DENATRAN responde - Motociclista, pp. 37-38.

²⁹⁰ “Vá até Poços de Caldas”. In: DUAS RODAS n. 2, setembro-outubro/1974, pp. 62-63.

²⁹¹ THEODORO, A. “Paixões (in)explicáveis?”. In: DUAS RODAS n. 168, agosto/1989, p. 49.

²⁹² LEVY, S. “Leilão. Quanto valem estas Harley?”. In: DUAS RODAS n. 169, setembro/1989, pp. 54-55.

Uma sucata de motocicleta causava muitas paixões. Poder utilizar uma motocicleta "fazendo parte da paisagem", foi o objetivo da juventude menorista no período 1974-2000, mesmo que a Lei interditasse tal liberdade.

1.2.8. Cotações do "Moto Mercado"

O "Moto Mercado" é uma seção presente na revista DUAS RODAS praticamente desde o início de sua publicação no ano de 1974. Objetivava cotar os preços das motocicletas nos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, tanto de veículos "zero" quilômetro, quanto de veículos usados, para que o leitor da revista tivesse um parâmetro confiável ao adquirir a sua motocicleta.

Tabulamos os preços de dois veículos de duas rodas: um, a Caloi Mobylette, que foi fabricada quase ininterruptamente entre 1974 e 2000, veículo que era comumente mais utilizado pelos menores de idade no período. O outro modelo, cujos preços foram por nós tabulados, foi a Honda CG 125, fabricada ininterruptamente no período citado, então o modelo mais vendido do mercado brasileiro. Para efeito de demonstração, utilizamos preços que foram praticados no Brasil em apenas uma moeda (o cruzeiro), entre os anos de 1977 e 1985.²⁹³

O ciclomotor era a porta de entrada para muitos futuros usuários de motocicletas, como comentou Arnaldo Zanatta, diretor da Motonasa, revendedor Yamaha, em 1976:

Por experiência, sei que os ciclomotores são muito importantes na venda de motocicletas. No começo do semestre [de 1976], vendi 60 ciclomotores, dos quais 20 foram trocados, depois, por motos maiores. Seria muito boa a liberação para menores dirigirem esse veículo, não só para nós, revendedores, como

²⁹³ A análise dos preços no período entre 1974 e 2000 da Caloi Mobylette foi prejudicada, pois o veículo deixou de ser produzido em alguns meses na década de 90, além da indústria não divulgar o valor de seu ciclomotor para a revista DUAS RODAS em parte do período citado. Preferimos, então, trabalhar com dados mais completos (e confiáveis) tanto da Mobylette, quanto da CG 125.

para toda a comunidade, devido à facilidade de transporte e a economia de gasolina.²⁹⁴

Embora as indústrias nacionais, em pleno *boom* da produção, ajudado pelo contexto econômico internacional das chamadas "crises do petróleo", que assombraram a década de 70 e parte da década seguinte, vendessem em boas quantidades os veículos de pequena cilindrada, no Brasil a motocicleta ainda estava, no início da década de 80, associada à imagem do lazer e do ócio:

Se dependesse apenas da vontade dos fabricantes, estes novos modelos fatalmente estariam, em sua maioria, centralizados nas faixas de menor cilindrada, e até dos ciclomotores. "Em todo o mundo, esta é a faixa onde se localiza o maior potencial de crescimento", define Kazuya Miyakawa, diretor comercial da Honda. Na prática, ao menos por enquanto, o caminho a ser seguido no Brasil será exatamente o oposto, ou seja, em direção a modelos cada vez de maior cilindrada. "A motocicleta, infelizmente para o consumidor brasileiro, ainda está muito ligada ao fator status", explica Miyakawa. (...) ²⁹⁵

Os veículos de pequena cilindrada, por seu preço e simplicidade mecânica, eram os mais adotados pelos menores que possuíam veículos motorizados de duas rodas. Vejamos as tabelas a seguir:

Tabela 13 - Variação de preços* (em porcentagem) da Honda CG 125
Período: 1977-1985.

	Preço em Janeiro	Preço em Dezembro	
	Honda CG 125		Variação (%)
1977	19.000	27.900	31,89
1978	27.900	32.900	15,19
1979	36.900	55.500	33,51
1980	63.800	124.300	48,67
1981	124.300	225.000	44,75
1982	225.000	406.000	44,58
1983	422.000	537.000	55,99
1984	1.070.000	3.130.000	65,81
1985	3.745.000	11.997.000	68,78

* Em cruzeiros. Fonte: DUAS RODAS números 20 e 30 (1977, p. 63 e 65), números 31 e 42 (1978, p. 63 e 62), números 43 e 54 (1979, p. 57 e 62), números 55 e 66 (1980, p. 61 e 76), números 67 e 78 (1981, p. 68 e 68), números 79 e 90 (1982, p. 70 e 63), números 83 e 102 (1983, p. 67 e 102), números 103 e 114 (1984, p. 90 e 72) e números 115 e 126 (1985, p. 72 e 70).

²⁹⁴ "O grande ano das motos brasileiras". In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, p. 23.

²⁹⁵ STEFANI, S. "Mercado. Os preços, garantindo o aumento das vendas". In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 34.

Em relação à variação de preços da Honda CG 125 entre os anos de 1977 e 1985, percebemos que o aumento de preços não ocorreu em progressão aritmética. Alguns anos foram notabilizados por pequenas reduções nos acréscimos de preços ao consumidor, principalmente no período 1980-1982, que representou, conforme a revista DUAS RODAS, uma "explosão"²⁹⁶ de vendas.

Em 1983, com o início da recessão da economia brasileira, o preço da Honda CG 125 apresentou, de janeiro a dezembro, uma variação de 55,99%. Nos dois anos seguintes, a variação foi de 65,81% e 68,78%, respectivamente. O preço de um bem de consumo variar quase 70% foi o que ocorreu no início da década de 80 no mercado motociclístico brasileiro.

A Caloi, fabricante da Mobylette 50, também não deixou de compartilhar, junto com a Honda e outras indústrias do ramo motociclístico, das vicissitudes do mercado nacional em contexto recessivo. Vejamos a tabela a seguir:

Tabela 14 - Variação de preços* (em porcentagem) da Caloi Mobylette 50
Período: 1977-1985.

	Preço em Janeiro	Preço em Dezembro	
	Caloi Mobylette		Variação (%)
1977	8.700	13.200	34,09
1978	14.520	15.250	4,78
1979	16.470	23.980	31,37
1980	23.980	56.120	57,27
1981	61.170	106.000	42,29
1982	106.000	250.000	57,6
1983	250.000	450.000	44,44
1984	584.000	1.550.000	62,32
1985	1.800.000	7.500.000	76,00

* Em cruzeiros. Fonte: DUAS RODAS números 20 e 30 (1977, p. 63 e 65), números 31 e 42 (1978, p. 63 e 62), números 43 e 54 (1979, p. 57 e 62), números 55 e 66 (1980, p. 61 e 76), números 67 e 78 (1981, p. 68 e 68), números 79 e 90 (1982, p. 70 e 63), números 83 e 102 (1983, p. 67 e 102), números 103 e 114 (1984, p. 90 e 72) e números 115 e 126 (1985, p. 72 e 70).

Em 1983, ano de recessão na economia nacional, o preço da Caloi Mobylette 50 apresentou, de janeiro a dezembro, uma variação de 44,44%, menor, portanto, do que a Honda CG 125. Entretanto, nos dois anos seguintes, a variação, se no ano de 1984 foi menor que a da Honda (62,32%), em 1985 superou os níveis da empresa japonesa: 76,00%. Portanto, um

²⁹⁶ Cf. COSTA FILHO, L. "Após a explosão, um mercado estável". In: DUAS RODAS n. 60, junho/1980, pp. 46-47.

ciclomotor, extremamente cobiçado por menores, chegou a variar o seu preço, no período de um ano, de forma superior à motocicleta mais vendida do mercado nacional.

Portanto, quem conseguia comprar um ciclomotor para seus filhos realmente fazia parte de uma autêntica "nata motorizada". Era um período no qual negar um bem de consumo motorizado ao filho, com fundamento no preço elevado do veículo, poderia, caso o menor assim o entendesse, ser um discurso aceitável. Porém, muitos menores de idade conseguiram ganhar ciclomotores, demonstração de que seus pais haviam ignorado os pressupostos da Legislação de Trânsito e se adequado aos altos preços do produto no mercado.

1.2.9. Intervenções da sociedade civil (ou de agentes do Estado) no cotidiano dos motociclistas

A presença dos policiais nas ruas, como o braço armado do Estado, provocou inúmeros conflitos com motociclistas no Brasil ao longo do período 1974-2000. Acusações de abuso de autoridade, arbitrariedades, subornos e achaques que teriam sido realizados por policiais eram publicados na revista DUAS RODAS.

Por outro lado, a polícia, como ocorria na cidade de São Paulo, alegava que a sua ação era técnica, preventiva e educacional:

Face à versatilidade das motos (...) o CPT [Comando do Policiamento do Trânsito de São Paulo] atende principalmente os pontos críticos ocasionais nas horas de rush. Contudo, também realiza comandos de fiscalização, atendimento de acidentes e faz escoltas quando necessário. Segundo o [Coronel Horácio] Boson, a filosofia do CPT se fundamenta no trinômio engenharia-policiamento-educação.²⁹⁷

Como "fiel" cumpridora da Lei e da Ordem, a polícia valia-se, inclusive, do discurso proferido pelo governo militar quanto à necessidade de racionalização do uso do combustível,

²⁹⁷ "Shirobai: as policiais". In: DUAS RODAS n. 1, julho/agosto-1974, p. 22.

para justificar as multas a motociclistas que estivessem em excesso de velocidade, conforme ocorrera com o jornalista Josias Silveira, ao voltar de Manaus para São Paulo, acompanhado de um técnico da Honda, em uma viagem realizada em duas CG 125, no final de 1976:

De manhã, no dia seguinte, estávamos na estrada e as motos continuam rodando. Às 10 horas da manhã, um comando da Polícia Rodoviária me pára: eu estava a 88 km/h. Argumento: 8 km/h pode ser erro de cronometragem e que não havia nenhum problema de segurança em andar a esta velocidade em uma moto nova. O guarda retruca: "Acima de 80, o consumo de combustível é muito grande e esta multa é para diminuir o gasto do país com petróleo". "Mas, nesta velocidade eu faço mais de 35 quilômetros com um litro". "Ah, então isto é com o ministro da Justiça, que mandou multar todo mundo que ande a mais de 80". E o guarda, tranquilamente instalado dentro de uma camionete com motor de 4100 cc, me multou por excesso de velocidade (e por gasto exagerado de combustível, segundo a explicação). Continuei, pensando no que o governo considera economia, enquanto cruzava com enormes carros, muitos apenas com o motorista.²⁹⁸

Por mais que a Polícia tenha enfatizado sua missão de bem atender aos cidadãos para que o trânsito fluísse adequadamente, há casos de intervenções policiais realizadas no contexto da sociedade civil, com vistas a disciplinar a presença de motocicletas e seus “perigosos” usuários nas ruas brasileiras, conforme relata o italiano Antonio Noce:

[Antonio Noce, em sua viagem de volta ao Mundo, precisava atravessar a fronteira do Paraguai com o Brasil:] "Tive problemas com a polícia brasileira, que não queria deixar-me entrar no país, alegando que o meu passaporte tinha visto de alguns países do leste europeu, e, portanto, eu era um comunista. Depois de duas horas preso, fui liberado e pude prosseguir a viagem".²⁹⁹

Ou o acontecido com o leitor Wagner B. C., de Nova Iguaçu-RJ:

Tenho 16 anos, possuo uma [Yamaha] RD-Z II, já fui pego duas vezes pela polícia. Na última vez fui parado por uma "joaninha" e um 38 na mão do guarda (estava de capacete e moto ok). Isso foi em dezembro e eles não queriam dinheiro

²⁹⁸ SILVEIRA, J. "Manaus-S.Paulo: a primeira grande viagem da Honda CG 125: 5.900 quilômetros em 9 dias". In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, pp. 42-43.

²⁹⁹ MORTARI, J. P. "Antonio Noce: a Europa de ciclomotor e as Américas de 125 cc". In: DUAS RODAS n. 36, junho/1978, p. 41.

para o Natal e sim capital inicial (não é grupo de rock e, sim, o do bolso). Aqui fica meu protesto.³⁰⁰

Em algumas regiões do Brasil, tais como Goiás, a polícia foi obrigada a receber injeções públicas de dinheiro para a atualização de seu equipamento, com vistas, também, a combater a presença, nas ruas, de “pilotos não habilitados”:

A Polícia Militar goiana pretende substituir a sua frota de motos de 125 cc por outra de motos de 250, 400 e até 450 cc. A explicação oficial é a de que a polícia estava em desvantagem em relação aos infratores, ladrões e pilotos não habilitados, que escapavam com facilidade da polícia e suas motocicletas de pouca potência.³⁰¹

De maneira humorística, porém utilizando dados reais como mote, a repressão policial a menores de idade nas ruas inspirou duas crônicas publicadas na revista DUAS RODAS, ambas assinadas pelo jornalista Geraldo Simões, que retratou a perseguição à juventude menorista na década de 80. A primeira crônica é denominada "Desculpas. A versão e os fatos":

(...) Assim que colocou a roda dianteira na esquina, viu os dois policiais motorizados, se é que se poderia chamar uma Suzuki 350cc, ano 1972, de motocicleta. Os guardas pregaram os olhos em cima daquele "delinquente juvenil", pilotando uma Suzuki 50cc (a famosa AV 50II) e não tiveram dúvidas: foram ao encontro dele. Porém, o garoto acelerou e saiu em direção a uma sequência de curvas para tentar driblar os homens-da-lei. (...) Duas esquinas depois, o fugitivo entrou forte demais numa curva e, para não bater de frente em um carro, travou a roda traseira e levou um frustrante tombo. (...) E aí o guarda quis explicações: – Por que a fuga? Por acaso pretende esconder algo ou a moto é roubada? – Fugindo, eu, "seu" guarda? Apenas queria chegar rápido em casa e estudar bastante para a prova de matemática... Documentos examinados, a moto era do pai, pilotada pelo filho (menor de idade), protegida pelo Espírito Santo, Amém. Resultados: a Suzuki 50cc no Detran e zero em matemática, mas bem que o garoto tentou escapar dessa com uma bela desculpa, ainda que esfarrapada. (...) ³⁰²

³⁰⁰ CARTA do leitor Wagner B. C., de Nova Iguaçu-RJ. In: DUAS RODAS n. 141, março/1987, p. 59.

³⁰¹ "A polícia reclama: fica em desvantagem nas perseguições". In: DUAS RODAS n. 103, janeiro/1984, p. 7.

³⁰² CRÔNICA de SIMÕES, G. "Desculpas. A versão e os fatos.". In: DUAS RODAS n. 131, maio/1986, pp. 81-82.

O "frustrante tombo", ao menos, não foi "fatal". De nada valeu ao menor, protagonista da crônica, alegar aos policiais a sua condição de estudante. Os policiais, além de desconfiarem de que quem conduzia a moto era um menor de idade, ainda estranharam a fuga, pois o jovem poderia "esconder algo" ou conduzir uma motocicleta roubada.

O fato de menores de idade roubarem motocicletas encontrava um paralelo no contexto policial de então, como mostra a reportagem realizada por Maria Isabel Reis em 1977:

Um motociclista estaciona sua moto – uma Suzuki A 50, 1972 – em frente a um colégio, com a chave quebrada dentro do contato e a luz do ponto morto acesa. Volta depois de algum tempo e ela não está mais lá. Displicentemente, pensa: – Não sei se vim com a moto ou se a roubaram. Isso aconteceu com Valter K., no dia 28 de abril de 77, em Guarulhos, SP. Durante o período de aulas, descuidadamente deixou sua moto totalmente desprotegida, e ela realmente foi furtada. (...) S. D., 16 anos, um dos autores do furto da Suzuki de Valter, explica: – O. L. S., de 17 anos, e eu, estávamos entrando no Colégio [da rede particular] em Guarulhos, quando vimos a moto estacionada com a chave quebrada dentro do contato. Então, resolvemos pegar a moto para 'dar umas voltas'. Como era noite, havia somente alguns vendedores ambulantes por perto, e a 'tentação' foi muito grande. O. L. S. ligou a moto com facilidade e saiu. Quase no mesmo instante, o dono da motocicleta chegou e como não a viu, não sabia se havia deixado em casa, ou se realmente ela tinha sumido. Voltei de ônibus para casa e somente no dia seguinte é que fui ver a moto. Lixamos e mudamos a cor laranja para verde-claro, mas a pintura não ficou muito boa porque usamos spray. – Depois de quatro dias, com apenas 300 km rodados, sai para passear, mas um guarda me viu e mandou parar para verificar os documentos. Como não havia documentos, logo desconfiou que era furtada e apreendeu a moto. Conclusão: fomos parar na delegacia e ficamos detidos, para depois sermos mandados para o juizado de menores. Lá, a experiência não foi das melhores, inclusive troquei meu tênis, 'novinho', por três pães amanhecidos".³⁰³

Com o aumento de motocicletas nas ruas, muitas não foram conseguidas de formas lícitas no final do século XX. O menor de idade, visto muitas vezes pelas forças policiais como um possível "meliante", queria ter acesso aos pequenos veículos de duas rodas motorizados. Para uns, isso só foi possível através de furtos e roubos:

Segundo pesquisa da Delegacia de Furtos, a maioria das motos furtadas são as de 50 cc e os ciclomotores. (...) Na maior parte dos casos, os autores do furto são menores de idade, que no máximo podem agir em grupos de três ou quatro, não chegando a formar uma quadrilha – que seria mais numerosa e também mais organizada.³⁰⁴

A segunda crônica de Geraldo Simões é denominada "Constituinte para os motociclistas", escrita no contexto da Constituinte responsável pela promulgação da Carta Magna de 1988. O protagonista do texto literário, um deputado federal, "conhecido por defender as causas motociclísticas e os motociclistas sem causa" (...), resolvera propor "alguns projetos de lei (...)":

(...) Também fica proibida toda espécie de intimidação policial contra motociclistas. Os guardas destinados a tratar com motociclistas devem ser polidos, além de educados, mantendo aquele brilho natural digno de sua formação cultural/educacional, sendo que eles jamais pedirão "uns trocos pra dar um jeitinho", mas sempre terão nas mãos o Código Nacional de Trânsito, para ver se aquele monte de leis existe mesmo, ou se é apenas fruto de alguma imaginação doentia. Os motociclistas da Febem que lotam as cadeiras superiores explodem de alegria. Alguns políticos não gostam da parte contra a "gorjeta".³⁰⁵

Geraldo Simões, ao escrever sobre os "motociclistas da Febem", refere-se, como é sobejamente conhecido, a menores de idade. Estes "explodem de alegria" ante a proposta expressa pelo deputado sobre a polícia não mais poder achacá-los nas ruas, quando surpreendidos na direção de seus veículos em âmbito urbano.

O Código Brasileiro de Trânsito, como instrumento jurídico, deveria estar nas mãos dos policiais, que deveriam utilizá-lo em suas fiscalizações. Se as leis parecessem absurdas, "fruto de alguma imaginação doentia", o cronista sugeria que o Código fosse utilizado para

³⁰³ REIS, M. I. "Furto de motos". In: DUAS RODAS n. 27, setembro/1977, p. 11.

³⁰⁴ Idem, p. 12.

³⁰⁵ CRÔNICA de SIMÕES, G. "A Constituinte dos motociclistas". In: DUAS RODAS n. 150, dezembro/1987, pp. 89-90.

acabar com as dúvidas no ato da fiscalização, portanto, uma ação mais justa e efetiva sobre os usuários de veículos de duas rodas.

DUAS RODAS, em que pese sua função de entreter os leitores se revelou, no período em estudo, uma revista que se situava além do mero entretenimento, praticando um jornalismo de cunho informativo, crítico e reflexivo sobre o conjunto de questões relativas ao motociclismo brasileiro. Suas reportagens são, até hoje, fundamentais para elucidar o debate sobre a prática do motociclismo por menores de idade e sua proibição legal, ao longo do período 1974-2000, assim como a trajetória da indústria motociclística no Brasil, como veremos no decorrer deste trabalho.

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Capítulo II - A indústria

O desenvolvimento, tal qual se apresenta nos países de elevado nível de vida, consiste em um complexo processo de introdução de novos produtos (via de regra somente acessíveis a uma minoria, na fase inicial) e de difusão maior ou menor do uso desses produtos.³⁰⁶

2.1. Antecedentes

Após o chamado “golpe militar de 1º de abril de 1964”,³⁰⁷ o Brasil passou por várias reformas econômicas com vistas a acabar com a inflação e a recessão em que mergulhara desde 1962. Esta tomada de poder, que foi denominada por seus agentes como “revolução”, teve como um de seus motes uma mudança no trato de assuntos relacionados à Economia brasileira:

A Revolução de 1964 fora um rude apelo à realidade; uma tentativa de substituir a paixão pela razão, na direção dos negócios econômicos.³⁰⁸

No Governo Castelo Branco, o Ministro da Economia, Octávio Gouvêa de Bulhões, e o Ministro do Planejamento, Roberto Campos, implantaram o PAEG (Programa de Ação Econômica do Governo), que, segundo este último,

(...) foi um dos raros programas de estabilização, relativamente bem-sucedido, em que se logrou conciliar a queda da inflação com a manutenção do crescimento.³⁰⁹

³⁰⁶ FURTADO, C. Análise do “modelo” brasileiro, pp. 29-30.

³⁰⁷ JAGUARIBE, H. “Brasil: estabilidade social pelo Colonial-Fascismo?”. In: FURTADO, C. (coord.) Brasil: tempos modernos, p. 39.

³⁰⁸ CAMPOS, R. A lanterna na popa, p. 609.

³⁰⁹ Idem, p. 626.

Enquanto vários tecnocratas trabalhavam para que a economia brasileira saísse da crise, realizando uma "manutenção do crescimento", havia o pressuposto, descrito por Bresser Pereira, de que estes deveriam

assumi[r] suas novas funções de planejar e promover o desenvolvimento econômico, de redistribuir a renda e garantir um mínimo de justiça social, de educar e promover o desenvolvimento da ciência, de proteger os **menores** [negrito nosso], as mulheres e os velhos.³¹⁰

Dos elementos que Bresser Pereira elencou acima, a parte econômica desenvolvimentista teve absoluta prioridade, em detrimento da ciência, dos menores, mulheres e velhos. Nesse contexto, os militares, assessorados por tecnocratas, resolveram, através de uma visão de "ocupação da Amazônia", colocar em prática a criação de uma Zona Franca para a fabricação de produtos visando a exportação.

A Zona Franca de Manaus foi criada através do Decreto-Lei n. 288, de 28.02.1967.³¹¹ Em seguida, através da Lei n. 5173, de 27.10.1966, foi criada a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia). A Lei n. 5174, promulgada no mesmo dia, legislava sobre os incentivos fiscais a serem oferecidos na região.

Um dos principais objetivos da Lei n. 5173, além de adotar uma "intensiva política de estímulos fiscais, creditícios e outros"³¹², consistia em "atrair investimentos nacionais e estrangeiros para o desenvolvimento da região"³¹³. Estes estímulos seriam realizados através de várias concessões e incentivos a empresários que desejassem instalar-se em Manaus, a saber:

³¹⁰ BRESSER PEREIRA, L. C. Desenvolvimento e crise no Brasil - 1930-1983, p. 93.

³¹¹ Os incentivos oferecidos ao que implantassem seus parques industriais na Zona Franca de Manaus foram analisados na Tese de Doutorado de J. de S. BISPO, de 2009 (FEA/USP). Segundo ele, "os incentivos fiscais oferecidos pela Zona Franca de Manaus eram válidos originalmente até 1997 (artigo 42 do Decreto n. 288/67). A Constituição de 1988 ampliou o prazo para 2013. Posteriormente, a Emenda Constitucional n. 42, de 19.12.2003, estendeu este prazo por mais 10 anos, ou seja, para 2023". (p. 11) Cf. BISPO, J. de S. "Criação e distribuição de riqueza pela Zona Franca de Manaus". 2009. Tese de Doutorado. FEA/USP.

³¹² CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. A indústria brasileira e a Amazônia, p. 216.

³¹³ Idem, ibidem

1. ISENÇÃO TOTAL DO IMPOSTO DE RENDA até 1982 (...);
2. ISENÇÃO TOTAL DE IMPOSTOS E TAXAS FEDERAIS com relação à correção do registro contábil do valor dos bens de seu ativo imobilizado e ao correspondente aumento do capital, bem como ao aumento de capital com recursos provenientes de reservas ou lucros suspensos.
3. ISENÇÃO DO IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO com a possível inclusão do seu produto na lista de mercadorias do Conselho Monetário Nacional por sugestão da SUDAM.
4. ISENÇÃO DE QUAISQUER IMPOSTOS OU TAXA DE IMPORTAÇÃO de máquinas e equipamentos, mesmo as cobradas por órgãos de administração indireta.
5. DISPENSA de recolhimento ou depósito de qualquer natureza na compra de câmbio para a importação de máquinas e equipamentos considerados prioritários para a SUDAM (...).³¹⁴

Oferecendo vantagens através de uma legislação que ofereceria largos incentivos aos capitalistas, o Governo Militar conseguiu atrair vários tipos de investimentos para a região, dentre os quais, a instalação de indústrias do ramo motociclístico. Muitas destas não possuíam, tal como as primeiras indústrias brasileiras a partir da década de 50, *know-how* suficiente para fabricar elementos vitais de um veículo motorizado de duas rodas, e eram obrigadas a recorrer à importação para obter tais itens, sendo que esta importação era facilitada por estabelecerem as suas sedes na Zona Franca de Manaus.

Assim, a partir do início da década de 70, de olho no nascente mercado de motocicletas no Brasil, algumas indústrias passaram a utilizar a Zona Franca de Manaus para ter maior acesso a ferramental e peças vindas do exterior, para, ao invés de exportar a produção, direcionar a produção para o mercado interno, quase totalmente virgem. Roberto Campos demonstra surpresa ao verificar que algumas políticas aplicadas no período geraram outros direcionamentos econômicos:

Criar zonas de processamento de exportações era minha obsessão antiga. E seria esse um dos objetivos fundamentais da Zona Franca de Manaus. Que ela se tenha tornado anos depois principalmente uma zona de processamento para o mercado interno foi, até certo ponto, um desvio de rota.³¹⁵

³¹⁴ Idem, p. 182.

Os militares também tiveram a preocupação, a partir de 1964, de garantir que "colegiados de ministros",³¹⁶ compostos e/ou auxiliados por tecnocratas, pudessem administrar elementos da política econômica brasileira. Estes "colegiados" foram os responsáveis em coordenar políticas através de órgãos que se tornaram fulcrais para a industrialização e posterior venda de veículos motorizados de duas rodas no Brasil no período 1974-2000: o Conselho de Desenvolvimento Industrial - CDI, que "regulou a política de incentivo à industrialização"³¹⁷, o CIP (Conselho Interministerial de Preços), que "tinha como atribuição fundamental a política de controle de preços"³¹⁸, além da Cacex (Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil), que já existia desde 1952.³¹⁹

No período anterior à criação da Zona Franca de Manaus, a fabricação de veículos motorizados de duas rodas em maior escala no Brasil teve o seu início em 1955, através da Lambretta do Brasil S. A., indústria situada na capital de São Paulo, que passara a montar a Lambretta italiana.³²⁰ Outras fábricas, tais como a Gulliver, que montou o ciclomotor "Gulivette" a partir de 1950, no Rio de Janeiro;³²¹ a Panauto S.A., que montou a também motoneta "Vespa" de 1960 a aproximadamente 1966 na cidade carioca de Santa Cruz;³²² a B. Herzog, que montava o ciclomotor "Leonette" em Cavalcante-RJ,³²³ e a Monark, que montava em São Paulo na década de 60 a "Monareta", utilizando componentes tchecoslovacos da Jawa,³²⁴ produziram em escala e distribuição menores em relação ao território brasileiro.

³¹⁵ CAMPOS, R. A lanterna na popa: memórias, p. 740.

³¹⁶ CODATO, A. N. Sistema estatal e política econômica no Brasil pós-64, p. 33.

³¹⁷ Idem, p. 31.

³¹⁸ Idem, ibidem.

³¹⁹ Idem, p. 30.

³²⁰ "O 'dono' da cidade ... é o dono de uma Lambretta". In: Reader's Digest ("Seleções"), n. 167, dezembro/1955, p. 5.

³²¹ MACIEIRA, F. Motociclismo: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo, p. 149.

³²² CARTA do leitor Wagner Rocha. In: Revista DUAS RODAS n. 250, julho/1996, p. 4.

³²³ VOGEL, J. "A história do pioneiro que fabricou motos no Brasil bem antes da chegada das japonesas". Disponível em : <<http://oglobo.globo.com/economia/a-historia-do-pioneiro-que-fabricou-motos-no-brasil-bem-antes-da-chegada-das-japonesas-3184978#ixzz1nokRjfxi>>. Acesso em 26. fev 2012. A revista DUAS RODAS fez o seguinte comentário sobre as Leonettes: "(...) essas motos eram fabricadas no Brasil com motor Jawa de 50 cc e hoje são consideradas muito raras". In: "O passado se exhibe no Pacaembu". In: DUAS RODAS n. 280, janeiro/1999, p. 18.

³²⁴ "Monark pode lançar seu ciclomotor". In: DUAS RODAS n. 23, abril/1977, p. 72.

Nesse contexto, a Lambretta italiana tornou-se, no Brasil, sinônimo de "motoneta", devido à grande divulgação do veículo nos meios de comunicação, principalmente jornais e revistas. Romances de sucesso, tais como *"Rua Augusta"*, da escritora Maria de Lourdes Teixeira, faziam referências à lambreta como um veículo jovem por excelência. Assim, a narrativa se detém nas impressões de Cecília, moça de Itu que fora morar em São Paulo, ao acompanhar o "bossa-nova" Caio, menor como ela,³²⁵ em sua lambreta:

- (...) Eu levo Cecília na lambreta. Assim ela aprende duas coisas ao mesmo tempo, daqui até a Oscar Freire: abrir a boca e dançar rock.
- Deus me livre! assustou-se Cecília. (...)
- Deixe de fricotes, garota! Nem parece que está em São Paulo há quase um ano! (...) Você monta como na garupa dum pônei... veja como é baixinho!... e se segura bem em mim. Nas curvas inclina o corpo para contrabalancear. (...)
- E para Cecília, em cima do ombro:
- Não senhora. Quer cair? Monte direito! Ou acha que é pecado? Isso. Assim. (...)
- [Sobre Cecília:] O instinto de conservação obrigava-a a ficar hirta [na garupa], mas a velocidade a desengonçava. Não podia abrir a boca, mas pensava: "Vou cair. Não aguento mais. Vou quebrar uma perna, (...) vou ficar aleijada para o resto da vida!" (...)
- Impossibilitada de fazer qualquer movimento, Cecília temia que sua saia se levantasse, que seus joelhos e suas coxas se desnudassem, que seus seios pulassem para fora do *soutien* e do decote. (...)
- [Após o término do passeio,] (...) Caio perguntava:
- Perdeu o medo? Desencabulou afinal? Quando quiser eu empresto para você ir à aula.³²⁶

Para atender o público jovem, a empresa fabricante da motoneta aplicou um método heterodoxo, porém eficiente, para divulgar a montagem e venda da Lambretta no Brasil, de acordo com o relato de Carlos Imperial, que depois se tornou conhecido no meio artístico nacional principalmente como compositor:

Quando soube que estavam fabricando as lambretas em São Paulo [Carlos Imperial] escreveu para a indústria e ofereceu-se para fazer propaganda. Depois foi até lá [e] voltou com uma lambreta que deveria pagar com um agradável trabalho: andar

³²⁵ TEIXEIRA, M. de L. *Rua Augusta*, p. 195.

³²⁶ Idem, pp. 209-211.

com a moto[neta] pelas ruas do Rio e entregar um cartão da fábrica para os curiosos.³²⁷

As lambretas marcaram gerações de jovens no Brasil, como demonstra João Luiz Woerdenbag Filho, mais conhecido por seu apelido e nome artístico Lobão, em referência ao início da década de 1970, quando tinha 16 anos:

Nessas férias de 1973, a atividade principal seria o *lambretocross*. [grifo nosso, sic]
Lá em Itaipava, meu pai descobriu uma oficina só de lambreta velha, cujo dono era um tal de Leleco: “Leleco... quanto custa essa aqui?” Era uma merreca, e meu pai comprou a lambreta no ato, carregando-a pro sítio na mala do carro.
Com a chegada da primeira lambretinha, o Luiz Otávio não pestanejou e foi lá no Leleco comprar a sua. O João Tomás não acreditou no que viu e acabou descolando uma outra. Papai, meio insatisfeito com o desempenho de sua máquina, comprou uma outra, toda arrebatada, e a outra ficou na minha.
Adorava aquele cheiro de gasolina misturada com óleo pra motor de dois tempos...³²⁸

Neste contexto da conquista de um mercado consumidor composto em boa parte por jovens, a montagem da Lambretta por uma empresa brasileira não gerou tão somente divisas para a Itália no pós-guerra. A fabricação de lambretas em território nacional, a partir de 1955, gerou a criação de atividades fabris complementares, tal como a de peças e acessórios. Quando, a partir da década de 70, a Honda e a Yamaha implantaram seus parques industriais no Brasil, alguns desses fornecedores tiveram que aparelhar-se para permanecer em condições de atender o mercado, o que foi efetivamente conseguido por alguns.³²⁹

De forma quase artesanal, existia a fabricação no Brasil de motocicletas para competição na década de 60. Um exemplo foi a Silpo 175 fabricada por Silvano Pozzi, italiano radicado em São Paulo. Embora tenha sido uma máquina vencedora nas pistas, o fato da motocicleta ser um produto nacional gerava receio entre outros pilotos brasileiros:

³²⁷ “Carlos Imperial, o bom cafajeste”. In: REALIDADE n. 116, novembro/1975, p. 75.

³²⁸ LOBÃO & TOGNOLLI, C. Lobão: cinquenta anos a mil, pp. 128-129. Cf. o conceito de “motor dois tempos”, no Glossário.

³²⁹ Três exemplos de indústrias que surgiram antes da vinda das indústrias japonesas de motocicletas ao Brasil: a Mecânica Vaz, fabricante de peças mecânicas diversas; a Caramori, fabricante de acessórios (guidões, mata-cachorros, piscas etc.), e a Brandani, que chegou, inclusive a fabricar ciclomotores completos nas décadas de 80 e 90.

Um dia, em 1957, vários pilotos estavam reunidos no Centauro Motor Clube, conversando, e o assunto era o alto custo das máquinas de corrida importadas. De repente, Silvano [Pozzi] se levantou e disse que construiria uma máquina brasileira para as pistas. Naturalmente, foi levado na brincadeira. Mas, três anos depois, a Silpo 175 (...) totalmente fabricada na oficina dos Pozzi - menos o carburador e o magneto - entrava nas pistas para fazer história. Em quatro anos de vida, ganhou dezenas de corridas (...) Só não foi, inexplicavelmente, sucesso comercial. "Os pilotos não compravam a nossa moto" – diz Silvano. A razão, na verdade, nunca ficou bem definida, já que a moto ganhava tudo quanto era corrida. Mas a maioria dos pilotos não a comprava.³³⁰

A política encetada pelo Estado brasileiro, de substituição de importações,³³¹ aliada ao contexto econômico mundial, na chamada “crise do petróleo”, contribuiu para o estabelecimento da indústria motociclística japonesa no Brasil. A partir de 1976, quando foram proibidas as importações de veículos motorizados de duas rodas, o Estado brasileiro promoveu uma reserva de mercado a três indústrias japonesas de motocicletas: Yamaha, Honda e Suzuki, promovendo a divisão do mercado entre estas empresas, o que seria "compatível com a magnitude do mercado, considerada a escala mínima dos projetos", o que Ignácio Rangel já alertava desde 1963.³³²

A Yamaha, a partir de 1974, e a Honda, em 1976 implantaram as suas fábricas, respectivamente, em Guarulhos e Manaus. A Suzuki, por problemas diversos de associação com a empresa Hatsuta, que tinha a sua sede em Guarulhos, não conseguiu a sua implantação em território brasileiro na mesma época.

Se para Ignácio Rangel o oligopólio, nas indústrias de bens duráveis de consumo "surge como um imperativo econômico e tecnológico",³³³ a Suzuki não conseguiu participar dele nas décadas de 60 e 70. Honda e Yamaha dividiram quase todo o mercado brasileiro de motocicletas ao longo do período 1974-2000, procurando fabricar os seus veículos com

³³⁰ "Os donos dos boxes". In: DUAS RODAS n. 15, julho/1976, p. 25.

³³¹ RANGEL, I. A inflação brasileira, p. 96.

³³² Idem, p. 97.

³³³ Idem, ibidem.

características construtivas diferentes: motores dois tempos para a Yamaha, motores quatro tempos para a Honda.

As fábricas apresentavam-se ao mercado consumidor como concorrentes, porém, com veículos tecnicamente diferentes entre si. Essa condição só foi quebrada realmente pela Yamaha em 2000, quando começou a vender o seu modelo YBR 125E, embora esta fábrica japonesa já fabricasse motocicletas com motores quatro tempos, tais como a Ténéré 600, a XT 225 e a Yamaha Crypton 100.

Quando a Suzuki implantou-se no Brasil em 1993, houve uma oposição velada da Honda e da Yamaha quanto à presença dessa indústria em território nacional. Essa oposição fez com que a Suzuki se associasse a João Toledo, ex-piloto de motocross. Um dos anúncios publicitários que a J. Toledo/Suzuki veiculou na época de sua implantação é um retrato vivo das pressões que sofreu: "A Suzuki veio para ficar. Acredite em quem aposta no livre mercado e em tecnologia".³³⁴

Quanto à valorização do petróleo foi descrita da seguinte forma por Antonio Barros de Castro:

O mercado internacional de petróleo atravessou duas fases de grande turbulência ao longo dos anos 70. Na primeira delas, no curto espaço de três meses (setembro a dezembro de 1973) o preço do petróleo saltou de 3 para 11,6 dólares o barril. Cerca de cinco anos depois, uma segunda escalada levaria o preço do produto além da marca dos 30 dólares por barril.³³⁵

Este contexto de crise internacional favoreceu as indústrias que fabricavam veículos motorizados de duas rodas no Brasil. O Governo Federal deu início, inclusive, a um programa de racionamento de combustíveis, chamado na época de "racionalização",³³⁶ ou seja, o uso

³³⁴ PROPAGANDA. J. Toledo Suzuki Motos do Brasil. In: DUAS RODAS n. 226, julho/1994, p. 13.

³³⁵ CASTRO, A. B. de. *"A política energética em questão"*. In: TAVARES, M. da C. & DAVID, M. D. (orgs.) *A economia política da crise: problemas e impasses da política econômica brasileira*, p. 101.

³³⁶ A revista DUAS RODAS, em pequenas propagandas institucionais, chegou a publicar o seguinte texto: "Faça economia: compre moto. Na era da racionalização, o certo é usar moto. (Colaboração da revista Duas Rodas

racional de derivados de petróleo. A revista DUAS RODAS utilizava em seus textos o termo "racionalização" até para noticiar um novo produto de seus anunciantes:

Com os atuais e crescentes preços da gasolina e a necessidade de racionalização para se evitar maiores gastos, o combustível deixou de ser apenas um bem de consumo para se tornar num bem de propriedade dos mais valiosos. Por isso, se você tiver uma motocicleta Honda acima de 350 cc, aproveite para colocar no tanque uma tampa, com chave, importada do Japão, que a Daytona (rua Maria Antônia, 113 - São Paulo) está vendendo por 180,00.³³⁷

Este anúncio era potencialmente atrativo aos leitores da revista DUAS RODAS, pois nem todas as motocicletas da época vinham de fábrica com tal acessório. Era fácil roubar gasolina de motos alheias. O que era opcional, na época, tornou-se praticamente obrigatório em toda motocicleta de indústria nacional de motocicletas. Na década de 70, o mercado brasileiro era quase virgem, e os seus nichos necessitavam ser preenchidos.

A indústria nacional, cônica de que não possuía recursos técnicos e financeiros para enfrentar de forma competitiva a indústria japonesa, voltou-se para uma frente que os japoneses deixaram de lado: a venda de veículos de pequena cilindrada, os ciclomotores, a menores de idade.

Se os menores de idade, durante o período 1974-2000, eram proibidos pela legislação de trânsito de utilizar de forma legal veículos motorizados de duas rodas nas ruas, ao menos podiam adquirir álbuns de figurinhas com aqueles veículos. Os ciclomotores foram apresentados da seguinte forma no Álbum de Figurinhas "*Moto • Show*", [sic] em 1991:

São a primeira moto de muitos jovens. Próprias para andar nas cidades, ou adaptadas para a estrada, consomem muito pouco combustível. São ágeis, ligeiras e fáceis de dirigir. Seus motores são pequenos mas possuem um surpreendente rendimento. Em sua grande maioria não possuem caixa de marchas, pois uma embreagem centrífuga se encarrega desta

Motociclismo à campanha do governo para a economia de gasolina)". In: DUAS RODAS n. 21, janeiro-fevereiro/1977, p. 59.

³³⁷ "Gasolina". In: DUAS RODAS n. 23, abril/1977, p. 82.

função. Economia e eficiência são as palavras-chave que ajudam a definir suas principais características.³³⁸

As vendas de ciclomotores a um mercado ávido em utilizá-los em âmbito urbano foram suficientes para manter as pequenas indústrias do ramo motociclístico em funcionamento entre 1974-2000, mesmo com os altos e baixos que a política econômica brasileira sofreu no período. O veículo ciclomotor, segundo o jornalista Mario Bock, não era um brinquedo que poderia ser utilizado sem ajustes mecânicos:

A ideia generalizada de que ciclomotor é um veículo simples que dificilmente quebra, apesar de verdadeira, pode ser desmentida pelo desleixo na sua manutenção (...) Por incrível que pareça, o pequeno e simples motor de um ciclomotor exige uma manutenção tão ou mais precisa que o motor de uma moto. (...) ³³⁹

Os ciclomotores, se comparados a motocicletas, eram caros e exigiam manutenção e ajustes precisos. Se os ciclomotores eram caros, as motocicletas "zero quilômetro" também o eram, fazendo florescer o comércio de veículos de duas rodas usados.

Fabricantes como a Honda, que durante este período procurou enfatizar a durabilidade e resistência de seus produtos, tais como os modelos CG 125, a CB 400 e a XL 250 (depois renomada como XLX 250), foram os responsáveis, por suas qualidades de resistência, baixo consumo de gasolina e manutenção mais espaçada, em consolidar no mercado brasileiro, a imagem de que a Honda era uma indústria que fabricava produtos realmente duráveis. Esta imagem era benéfica para a revenda desta motocicleta no mercado de usadas, onde ela, quando bem conservada, atingia uma boa cotação junto aos compradores.

No início da industrialização brasileira de motocicletas, estas eram vendidas por altos preços enquanto novas. Para a maior parte do mercado consumidor, o acesso à motocicleta só seria realizado caso esta fosse usada. Em um contexto inflacionário na década de 80, a

³³⁸ CAMPOS, M. "Livro Ilustrado Moto • Show", p. 28.

³³⁹ BOCK, M. "Ciclomotores. Como fazer a manutenção correta e a afinação do motor". In: DUAS RODAS n. 182, outubro/1990, p. 60.

aquisição de motocicletas para uso e/ou revenda poderia ser um bom negócio, caso o modelo de veículo de duas rodas fosse bem cotado no mercado.

A respeito disso, Paul Singer ressalta que muitos produtos eram comprados, no contexto inflacionário, para "preservar o valor de troca de suas economias", o que seriam "formas pervertidas de poupança". Portanto, comprar uma motocicleta usada em um mercado em abertura e início de expansão para uso próprio ou revenda era uma forma de se desenvolver a economia nacional, segundo o mesmo autor: "Embora para o indivíduo isto possa parecer poupança, para a economia do país é consumo".³⁴⁰

A valorização das motocicletas usadas no mercado brasileiro chegou a tal ponto que segundo o jornalista Geraldo Simões, "em relação [a] outros investimentos, uma moto supervalorizada, como a Honda XLX 250R, ganh[ou] do dólar, da caderneta de poupança e do ouro".³⁴¹

Em uma entrevista realizada em 1993, um dono de uma loja especializada na venda de motos usadas, Marcos Nahime, resumiu da seguinte forma a importância do surgimento de um mercado que possibilitasse o acesso do consumidor à sua primeira motocicleta:

Há muitos saudosistas que dizem que o motociclismo de verdade foi no Brasil nos anos 70. Isso é mentira. Havia na verdade meia dúzia de pessoas, umas poucas turminhas, mas que "apareciam" muito por serem diferentes. Agora na década de 90 há efetivamente um mercado de motos no Brasil, que pode até estar mal, mas são milhares de motocicletas por todas as cidades. Para nós que trabalhamos com motos usadas não há crise nenhuma. Sempre tem gente vendendo e sempre tem gente comprando. E o que mantém os nossos clientes é que temos opções, desde motos pequenas a grandes, de todas as marcas e os mais variados preços. Sempre temos algo que se encaixa a um consumidor.³⁴²

³⁴⁰ SINGER, P. Desenvolvimento e crise, p. 99.

³⁴¹ SIMÕES, G. "Moto, o grande investimento do ano". In: DUAS RODAS n. 152, fevereiro/1988, p. 55.

³⁴² ARAÚJO, R. "A crise em discussão". In: DUAS RODAS n. 209, janeiro/1993, p. 39.

O contexto de crise econômica brasileira gerou críticas diversas. Uma das mais contundentes à política econômica então desenvolvida pelo Governo foi a realizada pelo autodenominado "Grupo de Política Financeira do IERJ", em 1982:

A equipe econômica que aí está acumulou alguma experiência em extorquir "abstinência" de trabalhadores ao longo da fase mais negra do regime autoritário, ao mesmo tempo em que cercava com as condições mais favoráveis o surto de produção destinado a enlevar os dourados sonhos consumistas das classes médias.³⁴³

Esses "dourados sonhos consumistas das classes médias" eram também relacionados a veículos motorizados de duas rodas. A "nata motorizada", pertencente a estas classes, que destinava parte de suas rendas para adquirir ciclomotores a seus filhos, era composta por pessoas que consideravam secundária a existência de uma legislação de trânsito impeditiva à presença de menores motorizados nas ruas. De 1974 ao fim do século, várias indústrias fabricaram produtos para atender esse nicho tão sedutor de mercado.

A necessidade de congregar esforços para manterem seus lucros em níveis apreciáveis levou várias dessas indústrias a fundarem, em 1976, uma entidade de classe, a ABRACICLO.³⁴⁴ A partir de então, a ABRACICLO passou, dentre outras funções, a servir como grupo de pressão para a liberalização da utilização de ciclomotores a menores de idade em relação ao Estado.

Esta pressão exercida frente ao Estado Brasileiro, entretanto, não foi suficiente para que a ABRACICLO tivesse força suficiente para enfrentar elementos da burocracia lotada nos Departamentos Estaduais e Municipais de Trânsito, que não desejavam, de forma alguma, que menores de idade utilizassem seus veículos nas ruas. Portanto, no período 1974-2000, o Estado preferiu dobrar-se à sua própria burocracia de trânsito, ao invés de atender os

³⁴³ ASSIS, J. C. de; TAVARES, M. da C.; TEIXEIRA, A. *"A questão da poupança: desfazendo confusões"*. In: TAVARES, M. da C. & DAVID, M. D. (orgs.) *A economia política da crise: problemas e impasses da política econômica brasileira*, p. 35.

interesses da liberalização da utilização de veículos de baixa cilindrada a menores de idade, uma das reivindicações prementes dos industriais congregados na ABRACICLO.

Embora o Estado brasileiro, no período citado, tenha incentivado o capital do setor motociclístico a implantar-se e desenvolver-se em território nacional, e chegando a autorizar, em 1998, através da Resolução 50, que seria permitido a maiores de 14 anos de idade conduzirem veículos de 50 cilindradas que não ultrapassassem 50 quilômetros por hora, os setores especializados da burocracia de Trânsito, utilizando de dispositivos presentes no Código Brasileiro de Trânsito de 1997, que municipalizava a fiscalização e a emissão de documentos pertinentes a "Autorização de Conduzir Ciclomotores", não o fizeram, transformando a Resolução 50 e seus desdobramentos em "letra morta".

Lograda duplamente pelo Estado e pela burocracia de trânsito brasileira, a ABRACICLO teve que dedicar-se primordialmente a outras causas, tais como a educação no trânsito.³⁴⁵ A solução encontrada por vários desses fabricantes no período 1974-2000 foi a fabricação de veículos para rodar em circuitos fechados e/ou em âmbito rural, como veremos a seguir.

2.2. Os anos 70

As indústrias japonesas de motocicletas, desde a década de 50, no contexto pós-II Guerra Mundial, invadiram os mercados mundiais com o binômio tecnologia-qualidade. As motos japonesas eram versáteis, simples de usar, e possuíam *design* agradável: serviam tanto para o indivíduo bem-estabelecido na vida, quanto para o jovem – devidamente motorizado –

³⁴⁴ Cf. "Abraciclo: reúnem-se os fabricantes de ciclomotores." In: DUAS RODAS, n. 13, maio/1976, pp.7-8. A íntegra desta reportagem encontra-se nos Anexos.

³⁴⁵ Nos presentes dias a Abraciclo reivindica, dentre outros pontos, que a habilitação deve ser expandida a um maior número de motociclistas, de que o tema "Educação no Trânsito" deve ser colocado na grade curricular das Escolas, além de oferecer sugestões "para que os condutores recebam um treinamento melhor". Cf. "Novo diretor da Abraciclo adota discurso mais incisivo". In: DUAS RODAS n. 440, maio/2012, p. 32.

que desejava uma moto para ter liberdade de ir e vir. As máquinas japonesas passaram a conquistar cada vez mais os mercados mundiais, principalmente a partir da década de 60.

Estas indústrias do ramo motociclístico, a partir de 1968, começaram a exportar para o Brasil, não sem o propósito de verificar qual seria a reação do mercado a seus produtos. A industrialização para um público mais amplo aconteceu de fato em território nacional a partir do início da década de 70, quando grandes indústrias japonesas, Yamaha, Honda, Suzuki e Kawasaki, criaram escritórios de representação na cidade de São Paulo.

No início da década de 70, o Brasil era visto por fábricas japonesas como um mercado de grande potencial, filão ainda pouco explorado. Estas quatro principais fábricas nipônicas ficaram satisfeitas com as vendas que realizaram, principalmente as duas primeiras, que implantaram seus escritórios no Brasil, respectivamente, em 1970³⁴⁶ e 1971³⁴⁷.

Após 1974, com o final do Governo Médici, o Brasil, para manter o ritmo de crescimento, precisava importar cada vez mais máquinas, entre outros produtos. O sucessor de Médici, general Ernesto Geisel, tomou a decisão, secundado por membros de sua equipe econômica, tais como Mario Henrique Simonsen e João Paulo Reis Velloso, de que o crescimento com altas taxas do PIB deveria manter-se, mesmo às custas de grande endividamento externo, resolução expressa no II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico (PND).³⁴⁸

Uma política descrita no II PND, a de "grandes projetos estatais de substituição de importações"³⁴⁹ em relação à industrialização brasileira, foi assim justificada em discurso realizado pelo presidente Ernesto Geisel, veiculado em rede nacional de televisão em 30 de dezembro de 1975:

³⁴⁶ PETRIER, M. A história da Yamaha, p. 134.

³⁴⁷ HONDA, S. Honda por Honda, p. 128.

³⁴⁸ HERMANN, J. "Auge e declínio do modelo de crescimento com endividamento: o II PND e a crise da dívida externa (1974-1984). In: GIAMBIAGI, F. et alii. Economia brasileira contemporânea, p. 101.

³⁴⁹ CAMPOS, R. A lanterna na popa, p. 298.

Evitou-se às empresas privadas um tratamento de choque penoso, justamente quando elas, mal emergindo de largo período de economia acelerada, se veriam muito mais vulneráveis, inclusive por total despreparo psicológico.³⁵⁰

Portanto, o Governo informava claramente qual seria a sua postura frente ao empresariado. Estes poderiam continuar invertendo capitais no Brasil sem o risco de uma brusca mudança de orientação econômica governamental. Dessa forma, os índices de crescimento ocorridos durante o Governo Geisel continuaram altos:

(...) a partir de 1971, a demanda agregada em expansão estimulou novos investimentos privados. Em 1974, grande parte desses investimentos estava incompleta, ou tinha sido recentemente concluída. Uma forte desaceleração econômica naquele momento implicaria riscos e custos elevados para as empresas investidoras, bem como para os bancos envolvidos no financiamento dos novos empreendimentos. (...) Por razões políticas, o atendimento dessa demanda interessava ao governo Geisel, que (...) buscava a legitimidade do poder pelo crescimento econômico.³⁵¹

Com essas garantias governamentais, o empresariado japonês sentiu segurança em inverter seus capitais no Brasil, um dos motivos que justificaram uma visita do presidente Ernesto Geisel ao Japão. Em entrevista concedida a jornalistas em setembro de 1976, Geisel ressaltava a importância dos investimentos nipônicos no Brasil:

Os investimentos nipônicos no Brasil aumentaram sensivelmente nos últimos anos, fazendo com que o Japão dispute, hoje, o segundo lugar entre os países com maiores inversões diretas no Brasil. (...) Pois o Brasil já é o quarto mercado mundial para os investimentos japoneses.³⁵²

Por outro lado, Geisel teve que lutar, nesta mesma ocasião, com o descontentamento de setores da indústria japonesa em relação à política brasileira de supertaxação de produtos

³⁵⁰ GEISEL, E. Discursos – vol. II, p. 307.

³⁵¹ HERMANN, J. “Auge e declínio do modelo de crescimento com endividamento: o II PND e a crise da dívida externa (1974-1984). In: GIAMBIAGI, F. et alii. Economia brasileira contemporânea, p. 101.

³⁵² GEISEL, E. Discursos – vol. III, pp. 209-210.

considerados "supérfluos" para a economia brasileira: "(...) tivemos que adotar certas medidas de restrições às importações, sobretudo de produtos considerados *supérfluos*".³⁵³

Em relação ao mercado de ciclomotores e motocicletas, estes veículos foram taxados em 205% a partir do Decreto-Lei 1364, de 28.11.1974.³⁵⁴ Esse decreto ainda não fora considerado como suficiente pelo Estado para conter a saída de divisas do país. Em fevereiro de 1976, através do comunicado 543 da CACEX (Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil), o Governo proibia a importação de motocicletas para o Brasil.³⁵⁵

O Estado Brasileiro, dessa forma, teve que sustentar uma política impopular frente a seus parceiros comerciais no mundo, pois passaria a comprar menos produtos estrangeiros, tidos pela CACEX como "*supérfluos*". Por outro lado, esta política praticamente forçaria o capital estrangeiro, caso quisesse continuar a participar do mercado brasileiro, a acelerar seus preparativos para implantar seus parques industriais em território nacional.

O Brasil vivia em plena época do chamado "*milagre econômico*", em que houve uma grande concentração de renda nas mãos de classes mais favorecidas. Celso Furtado, de forma concisa, definiu o conceito de "*milagre econômico*" sem deixar de ressaltar a questão do grande endividamento externo nacional no período e também dos grandes ganhos monetários dos países que mantinham relações comerciais com o Brasil:

[é uma] conjunção do uso de capacidade produtiva ociosa, de melhora nos termos de intercâmbio, de grande prosperidade nos países industriais principais importadores do Brasil e de endividamento externo em condições excepcionalmente favoráveis (...).³⁵⁶

Os opositores do regime militar, sabedores do caráter ilusório do "*milagre*", lutavam para que o Governo revisse a orientação da política econômica. Delfim Netto, Ministro da

³⁵³ GEISEL, E. Discursos - vol. III, p. 228.

³⁵⁴ BRASIL. Anexo do Decreto-Lei n. 1364, de 28.11.1974. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-lei/1965-1988/anexo/andel1364-74.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2013.

³⁵⁵ "Com as restrições, como ficam as motos?". In: DUAS RODAS n. 11, março/1976, p. 11.

³⁵⁶ FURTADO, C. O Brasil Pós-"Milagre", p. 47.

Economia do Governo Médici, dentre outras falas, insistia na questão que se tornou famosa em relação à distribuição de renda: o bolo teria que crescer para depois ser distribuído. Celso Furtado, um dos grandes opositores do regime, ressaltava: "A doutrina ingênua ou malandra de que bastava aumentar o “bolo” para beneficiar a todos num futuro ao alcance da mão mereceu o repúdio geral".³⁵⁷

Um dos ingredientes para o crescimento do bolo econômico era a Zona Franca de Manaus. O setor motociclístico, aproveitando-se da proteção e dos incentivos que o Estado brasileiro oferecia, passou a tirar proveito de tal política, instalando-se na região amazônica. Empresas como a Motovi, que montava ciclomotores austríacos Puch desde 1972, e, durante um curto período, motocicletas Harley-Davidson,³⁵⁸ a Barra Forte, que fabricava sob licença da Piaggio italiana a motoneta Vespa e o ciclomotor Ciao, a Caloi, que passou a fabricar a Mobylette em 1974,³⁵⁹ tiveram a companhia da Honda, a partir de 1976, e da Monark, que passou a fabricar o seu ciclomotor na Zona Franca a partir de 1978.³⁶⁰

Fora da Zona Franca de Manaus estavam em operação no Brasil outros fabricantes de veículos de duas rodas motorizados, tais como a Brumana-Pugliesi (que tivera anteriormente as razões sociais de Companhia Industrial Pasco e Lambretta do Brasil S. A., respectivamente, que montava a Lambretta e outros veículos desde 1955 em São Paulo), a FBM (Fábrica Brasileira de Motos), que fabricava de maneira quase artesanal veículos na cidade gaúcha de Cachoeirinha desde 1973,³⁶¹ a Ibramoto (que fabricava ciclomotores da marca italiana Garelli em Curitiba desde 1974),³⁶² e a Alpina (empresa gaúcha de Caxias do Sul, fabricante de ciclomotores desde 1978).³⁶³

³⁵⁷ Idem, p. 59.

³⁵⁸ "Como está a indústria nacional de motocicletas". In: DUAS RODAS n. 28, outubro/1977, p. 18.

³⁵⁹ "Nova fábrica em Manaus". In: DUAS RODAS n. 34, abril/1978, p. 57.

³⁶⁰ "Sai em abril um novo ciclomotor nacional". In: DUAS RODAS n. 30, dezembro/1977, p. 54.

³⁶¹ TIRADENTES, J. A. "Crise. Mas as fábricas estão otimistas". In: DUAS RODAS n. 94, abril/1983, p. 45.

³⁶² "Os grandes planos da Garelli". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 38.

³⁶³ BOCK, M. "Ciclomotores precisam de nova legislação". In: DUAS RODAS n. 35, maio/1978, p. 24.

Com as restrições realizadas pela CACEX às importações, outras indústrias de motocicletas japonesas tentaram instalar-se no Brasil. Em 1976, a Suzuki realizara uma "associação estéril"³⁶⁴ com a fábrica de equipamentos agrícolas e pequenos motores Hatsuta, não conseguindo fabricar motocicletas no Brasil por motivos ainda não totalmente esclarecidos.³⁶⁵

Outra indústria japonesa, a Kawasaki, tentou entrar no mercado brasileiro através da compra da Motovi, que teve as suas instalações industriais rapidamente adquiridas pela Honda em 1979.³⁶⁶ A Kawasaki fez outras tentativas para instalar-se no Brasil, mas esbarrava nas altas taxas de nacionalização exigidas para os componentes das motocicletas que fossem fabricadas na Zona Franca de Manaus, cujo parâmetro, em 1982, era a taxa de 90% de nacionalização, na ocasião já atingida pela Honda. Ruy Lins, diretor-superintendente da SUFRAMA, justificava essa tomada de decisão nos seguintes termos:

Seria injusto com as indústrias que já estão implantadas aqui que outras comessem a produzir com um índice de nacionalização menor. (...) Precisamos proteger essas empresas locais, que fizeram grandes esforços para se implantar e investiram muito financeiramente.³⁶⁷

Estas "empresas locais" mereciam, portanto, toda a proteção que fosse necessária por parte do Estado brasileiro para resguardarem o mercado para si próprias, afastando, de todas as formas, eventuais e fortes concorrentes. No final da década de 70, a indústria automobilística alemã Volkswagen teve a pretensão de entrar no mercado de duas rodas, através da fabricação em larga escala de um ciclomotor, em parceria com a fábrica austríaca Puch, o que provocou reações imediatas de protesto emitidas pelos pequenos fabricantes de

³⁶⁴ SILVEIRA, J. "A competição das motos de passeio". In: DUAS RODAS n. 52, outubro/1979, p. 24.

³⁶⁵ "A Suzuki Brasileira". In: DUAS RODAS n. 12, junho/1976, pp. 12-23.

³⁶⁶ SILVEIRA, J. "Honda compra instalações da Motovi". In: DUAS RODAS n. 48, junho/1979, pp. 32-34.

³⁶⁷ REIS, M. I. "Zona Franca: o sonho das importadas acabou". In: DUAS RODAS n. 87, setembro/1982, p. 42.

ciclomotores e silêncio por parte das indústrias japonesas.³⁶⁸ A Volkswagen desistiu de seu projeto de fabricação de veículos de duas rodas, por motivos ainda não claros.

O mercado brasileiro era tão promissor que indústrias de países como a Espanha, Alemanha e Itália passaram a exportar tecnologia, obsoleta ou não, para o Brasil, através de acordos com fábricas já instaladas em território nacional. Em 1981, a Ibramoto, indústria sediada em Curitiba, que desde a década de 70 fabricava sob licença os ciclomotores italianos Garelli no Brasil, passou a montar as motos trail da Montesa, fábrica espanhola,³⁶⁹ até 1983.³⁷⁰ A Piaggio, fabricante italiana, criou uma sociedade com a Caloi e a Barra Forte para a fabricação, na Zona Franca de Manaus, através da "Motovespa", em 1985,³⁷¹ encerrando suas atividades em 1990;³⁷² a FBM (Fábrica Brasileira de Motos) que, ambiciosamente, quisera uma fatia maior de vendas no mercado brasileiro a partir de uma parceria com a indústria da então Alemanha Oriental MZ (Motorradwerke Zschopau), acabou entrando em processo de falência a partir de 1987.³⁷³

Enquanto Honda e Yamaha entravam no mercado brasileiro com seus produtos nacionalizados, com o objetivo de atingir, primeiramente, o mercado consumidor mais desenvolvido do Centro-Sul, atacando de frente a concorrência, o preço médio do barril de petróleo, segundo Hermann, galgava altos patamares: US\$ 2,48 (1972); US\$ 3,29 (1973); US\$ 11,58 (1974), passando para US\$ 13,60 (1978) e US\$ 30,03 (1979).³⁷⁴

Com esta política agressiva de colocar seus produtos nos centros consumidores mais desenvolvidos no Brasil, a Honda e a Yamaha dominaram com seus produtos o mercado brasileiro. Outras fábricas, cuja capacidade produtiva era pequena, passaram a produzir

³⁶⁸ Idem, "Um mercado em compasso de espera". In: DUAS RODAS n. 61, julho/1980, p. 24.

³⁶⁹ COSTA, L. "Made in Brazil? As leis obrigam as motos a, pouco a pouco, se tornarem brasileiras". In: DUAS RODAS n. 62, agosto/1980, p. 35.

³⁷⁰ MARAZZI, G. "Os lançamentos". In: DUAS RODAS n. 173, janeiro/1989, p. 52.

³⁷¹ MARAZZI, G. "Vespa PX 200 E". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 20.

³⁷² "Fábrica no Brasil". In: DUAS RODAS n. 247, abril/1996, p. 14.

³⁷³ "MZ: da falência, a fabricar BMW?" In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987, p. 63.

³⁷⁴ HERMANN, J. "Auge e declínio do modelo de crescimento com endividamento: o II PND e a crise da dívida externa (1974-1984). In: GIAMBIAGI, F. et alii. Economia brasileira contemporânea, pp. 96-97.

motocicletas para determinados nichos de mercado que não provocassem o desejo nipônico de colocar no mercado brasileiro um produto concorrente, que poderia contar com uma produção em larga escala, inviabilizando a existência do produto da fábrica menor.

Veremos, a seguir, como várias dessas indústrias desenvolveram suas atividades econômicas, e se lhes foi possível sobreviver no concorrido mercado brasileiro de duas rodas.

2.2.1. As fábricas japonesas no mercado brasileiro: sucesso e malogro

A Yamaha foi a primeira indústria japonesa que investiu na instalação de seu parque industrial no Brasil, iniciativa tomada após a visita de seu vice-presidente, Hisao Koichi, em 1971.³⁷⁵ Embora a possibilidade da instalação na Zona Franca de Manaus já existisse, a Yamaha tomou uma decisão ortodoxa no ato de implantar o seu parque industrial no Brasil: a empresa instalou-se às margens da Rodovia Presidente Dutra, em um terreno que possuía 250.000 metros quadrados³⁷⁶ na cidade de Guarulhos, o que ia de encontro à solução encontrada por várias indústrias no Brasil ao longo do século XX.³⁷⁷

O local favorecia o amplo acesso aos mercados paulista e carioca, além do fácil escoamento da produção por via terrestre para boa parte do Brasil. A empresa empregou, de início, cerca de 150 funcionários.³⁷⁸ Esta solução favorecia, ainda, o contato e os negócios com fornecedores de peças que também tinham suas fábricas no eixo Rio-São Paulo.

Em entrevista dada à revista DUAS RODAS, o vice-presidente da Yamaha do Japão, afirmou:

Para Koichi, o Brasil foi escolhido para a instalação da primeira fábrica fora do Japão, face suas dimensões,

³⁷⁵ "Motos 'Made In Brazil' ". In: DUAS RODAS n. 1, julho-agosto/1974, p. 31.

³⁷⁶ "Motos 'Made In Brazil' ". In: DUAS RODAS n. 1, julho-agosto/1974, p. 30.

³⁷⁷ Cf. PEREIRA, C. J. "A cidade, a fábrica e a juventude: a mão-de-obra juvenil na Fábrica de Louças 'Santo Eugênio' e o contexto industrial de São José dos Campos-SP (1921-1973)". Discutimos nesta Dissertação, entre outros assuntos, como foi a implementação de várias indústrias na citada cidade a partir da década de 50, a qual é cortada pela Rodovia Presidente Dutra.

³⁷⁸ "Motos 'Made In Brazil' ". In: DUAS RODAS n. 1, julho-agosto/1974, p. 31.

desenvolvimento econômico e porque se apresentava dentro de um quadro geral como o mais promissor mercado mundial. (...) Mas, a grande verdade, foi que o principal fator que motivou a instalação de uma subsidiária foram as facilidades oferecidas pelo governo federal através dos incentivos fiscais.³⁷⁹

Esta decisão da Yamaha do Japão parecia a melhor, de acordo com o contexto da época: o Brasil vivia em plena ascensão econômica, e os bens de consumo duráveis possuíam o seu principal mercado no Centro-Sul. O preço dos derivados de petróleo sofria acréscimos constantes, o que foi um argumento poderoso de vendas para a nova indústria, a partir do lançamento de sua primeira motocicleta no Brasil, a RD 50:

Pode chamar a nacional de cinquentinha. A RD 50 já mostrou o que pode fazer indo, vindo, levando, trazendo e economizando. RD 50 é a ideia de economia que deu certo: o bom senso em condução própria, a solução para o problema urbano. Gente que trabalha, profissionais liberais e frotistas estão descobrindo como tudo fica mais simples com a RD 50. Que roda com a garantia de ser a Yamaha mais moderna do mundo, feita no Brasil. Yamaha RD 50: poupança sobre rodas.³⁸⁰

A Yamaha tinha o compromisso de rapidamente nacionalizar vários de seus componentes, a partir da fabricação da RD 50, uma "poupança sobre rodas". Entretanto, o produto que escolhera não atendia as preferências do público consumidor brasileiro, que preferia máquinas de cilindrada superior, conforme relata o jornalista Josias Silveira:

A primeira moto nacionalizada surgiu em final de 1974 – a Yamaha RD 50 – antes mesmo da suspensão das importações. Mostrando um comportamento bastante particular do mercado brasileiro, a RD 50 se transformou em RD 75, dois anos depois em dezembro de 76. Enquanto em boa parte do mundo as motos mais vendidas, e mais usadas, para transporte urbano são as de 50 cc, esta cilindrada não teve sucesso no País, causando este aumento de cilindrada de aproximadamente 50%, passando os 49 cc iniciais para 73 cc da RD 75. Agora, após quase cinco anos da primeira moto fabricada em Guarulhos, a Yamaha resolveu unir a preferência do motociclista brasileiro por motos um pouco maiores com a nacionalização da RX 125, para substituir a RD 75 pela RX 80. A cilindrada permanece nos mesmos 73 cc, ainda que comercialmente a moto passe a 80 cc e a Yamaha continue produzindo motores de dois

³⁷⁹ "Motos 'Made In Brazil' ". In: DUAS RODAS n. 1, julho-agosto/1974, p. 31.

³⁸⁰ YAMAHA. PROPAGANDA. "Pode chamar a nacional de cinquentinha". Contracapa interna. In: DUAS RODAS n. 9, novembro/dezembro 1975.

tempos. No conjunto motor/câmbio poucos componentes da RD 75 foram mantidos (..) De certa forma, a RX 80 é uma 123 cc com sua cilindrada reduzida para 73 cc, uma solução original com vantagens e problemas (...)"³⁸¹

Por outro lado, a Yamaha tentou diversificar o seu leque de produtos, através da fabricação de uma bicicleta chamada de "Moto-bike", de aro 20, especial para crianças com mais de 7 anos:

(...) Aproveitando toda a infra-estrutura montada para a fabricação de motos, a Yamaha resolveu lançar um produto de características diferentes no mercado de bicicletas. Dentro de no máximo noventa dias, será apresentada ao público sua Moto-Bike, uma bicicleta com amortecedores e garfos telescópicos que é usada há dois anos nos Estados Unidos para competições de bicicross (bikenduro). (...) A ideia do lançamento da Moto-Bike visa, segundo a Yamaha, fazer uma preparação para o futuro lançamento da Yamaha 125 Trail, que será uma possível variação do modelo 125 passeio nacional.³⁸²

Entretanto, a Yamaha fabricou bicicletas durante pouco tempo:

A Yamaha Motor do Brasil já foi fabricante de bicicletas. Isso mesmo, e para bicicross. No ano de 1976 fez exatamente 660 unidades, e em 1977, produziu 383 unidades. Mas não gostou da experiência e resolveu parar a linha de produção de bicicletas para voltar a se dedicar exclusivamente a fazer motos.³⁸³

A fabricação de bicicletas é um indicativo de que a indústria japonesa buscava outras formas de renda no mercado brasileiro. Se as motocicletas não vendessem a contento, existiriam outras formas de lucrar, através da diversificação de atividades produtivas, aproveitando a capacidade ociosa existente.

Quanto à Honda, a empresa implantou-se inicialmente como importadora no Brasil em 1971, principalmente de motocicletas, no contexto de uma política de expansão mundial que já fora divulgada anteriormente no Brasil em 1954, quando a Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM), promoveu uma competição internacional em Interlagos, nas

³⁸¹ SILVEIRA, J. "Yamaha RX 80". In: DUAS RODAS n. 49, julho/1979, p. 29.

³⁸² "Bicicleta enduro nacional Yamaha". In: DUAS RODAS n. 16, agosto/1976, p. 62.

comemorações do IV Centenário da cidade de São Paulo. Entre 22 competidores, a Honda conseguiu o “honroso” 13.º lugar.³⁸⁴

Após decidir-se a fabricar seus produtos no Brasil, a Honda cogitou instalar-se em Bauru, no centro do Estado de São Paulo, cidade que sedia o entroncamento de várias linhas férreas. O então presidente da Honda Motor do Brasil, Osamu Iida, comentou a respeito:

(...) Temos como opção a cidade de Bauru, que se candidata por maiores facilidades de mão-de-obra, comunicações e meio de transporte por rodovia e ferrovia -, afirmou Osamu Iida, diretor presidente da Honda Motor do Brasil. Segundo Iida a eventual implantação da fábrica em Bauru "seria uma forma de colaboração com o governo no que se refere à descentralização industrial. Além do mais, também estamos tendo muito apoio das autoridades dessa cidade". [Iida]: "Já estamos enquadrados ante o Conselho de Desenvolvimento Industrial como indústria preferencial (...)" [E] "(...) o presidente da Honda destacou que o índice de nacionalização 'poderá ser superior a 85 por cento, incluindo a fabricação de peças do motor e câmbio' ".³⁸⁵

A Honda, após cuidadosa verificação das potencialidades do mercado brasileiro, descartou a cidade de Bauru como sede, e instalou-se na Zona Franca de Manaus em 1976, para usufruir dos incentivos fiscais e facilidades ao acesso a maquinário e peças do exterior. Foi uma política industrial diferente daquela adotada por sua concorrente nipônica Yamaha, a qual fizera o prognóstico de que sua localização no eixo Rio-São Paulo seria decisiva para atingir fatias maiores do mercado nacional.

A primeira motocicleta que a Honda fabricou no Brasil, após pesquisas, foi a CG 125. A motocicleta possuía algumas características técnicas já antiquadas para a época, mas a indústria apostou em características que identificara no potencial mercado brasileiro:

As características do país, o tipo de usuário, fácil manutenção, cilindrada média: baseada nesses dados, a Honda escolheu o primeiro modelo de sua moto brasileira, a CG 125, já conhecida em alguns países. Lançada em novembro - no dia 4,

³⁸³ "O curioso mundo das motos". In: DUAS RODAS n. 139, janeiro/1987, p. 82.

³⁸⁴ HONDA, S. Honda por Honda, p. 113.

³⁸⁵ "Bauru, opção da Honda". In: DUAS RODAS n. 2, setembro-outubro/1974, p. 56.

foi inaugurada a fábrica, em Manaus, e no dia 11, a moto foi lançada oficialmente, no Guarujá, SP (...).³⁸⁶

Perto do primeiro produto da Yamaha no Brasil, a RD 50, realmente a CG 125 poderia ser considerada uma motocicleta de cilindrada média. Seu motor quatro tempos era uma aposta pessoal de seu fundador, Soichiro Honda, que não gostava da fumaça dos modelos de dois tempos, embora os fabricasse, para atingir outros nichos de mercado, tais como "competições ou [o seu uso] em motocicletas mais esportivas".³⁸⁷

Estas características técnicas da CG 125 foram colocadas claramente para o possível comprador através de uma divulgação maciça de seu produto, a qual contava, inclusive, com o jogador de futebol Édson Arantes do Nascimento, Pelé. Segundo uma das primeiras propagandas da motocicleta,

Agora a melhor moto do Brasil é brasileira. Honda 125. Boa no preço. Boa no tamanho. Que a melhor moto do Brasil é a Honda todo o mundo já sabe. A grande novidade é que agora ela é fabricada aqui. E quem vai ganhar com isso é você. A primeira vantagem é a economia: a nova Honda custa a metade do preço do carro nacional mais barato. E faz 57 quilômetros com um litro de gasolina comum (para você ter uma ideia: São Paulo a Santos com apenas 1 litro...). A outra vantagem está no tamanho: a CG 125 transporta confortavelmente duas pessoas com desempenho esportivo, pois foi especialmente projetada para as nossas condições de uso. É bonita, ágil no trânsito, e seu motor 4 tempos é de fácil manutenção. Tem a reconhecida qualidade Honda e conta com a assistência técnica da rede de revendedores e oficinas autorizadas em todo o território nacional. CG 125. O veículo lógico para um país que economiza combustível e esbanja paisagem. (...) Honda: a maior fabricante mundial de motocicletas.³⁸⁸

A Honda CG 125 mostrou-se uma motocicleta sólida para enfrentar as condições das ruas brasileiras, além de resistir bastante bem a gerações de mecânicos que muitas vezes tinham que apelar para o autodidatismo para consertarem as motocicletas avariadas pelo uso

³⁸⁶ "Honda CG 125. O primeiro lançamento a Honda no Brasil: uma moto ágil e bem robusta". In: DUAS RODAS n. 19, novembro/1976, p. 8.

³⁸⁷ ARAÚJO, R. "Yamaha 4 tempos x Honda 2 tempos". In: DUAS RODAS n. 112, outubro/1984, p. 41.

³⁸⁸ PROPAGANDA. Honda. "Agora a melhor moto do Brasil é brasileira". In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, p. 18.

nem sempre adequado do veículo. A aposta da Honda foi vitoriosa: o modelo Honda CG é fabricado com muitos aperfeiçoamentos até os presentes dias no Brasil.

Por outro lado, houve, também, tentativas malogradas de empresas ansiosas em se estabelecer no Brasil. O mercado de motocicletas brasileiro era tão promissor que outra indústria japonesa, a Suzuki, associou-se à empresa brasileira Hatsuta, sediada em Guarulhos-SP, dirigida por Takeshi Imai, em 1975.³⁸⁹ Jitsujiro Suzuki, então presidente da indústria no Japão, foi entrevistado na ocasião:

– Nós nunca descuidamos do Brasil. Sempre tivemos consciência das possibilidades que o país oferece. Há quatro ou cinco anos, pretendíamos entrar no país para fabricar automóveis. Mas não era o momento e nem o produto apropriado. Agora é o momento, e o produto certo é a motocicleta. Se o mercado absorver, a Hatsuta pode dedicar até 50% de sua capacidade produtiva (de acordo com o planejamento) para fabricação de motos. Apesar de algumas indústrias se instalarem antes no país, a possibilidade de o mercado absorver 300 mil motos por ano deixa lugar para todas.³⁹⁰

O ato de criação desta nova empresa, com capitais brasileiros da Hatsuta somados aos da Suzuki, tiveram, inclusive, a presença do Ministro da Indústria e do Comércio, Severo Gomes, o que se constituiu em um indicativo de aprovação governamental para o projeto:

Os contatos com a Suzuki já vinham de algum tempo e tudo terminou com a formação da Hatsuta Suzuki Industrial, em um contrato firmado em Brasília em 19 de maio, com a presença do ministro da Indústria e Comércio, Severo Gomes. O acordo foi assinado pelo presidente da Suzuki japonesa, Jitsujiro Suzuki (...), e o presidente da Hatsuta do Brasil, Shigueyshi Imai. Durante o processo da união das duas empresas, o governo brasileiro deu todo apoio (inclusive monetário) e orientou todo o processo através do CDI (Conselho de Desenvolvimento Industrial), do INPI (Instituto Nacional de Pesquisa Industrial), da Ibrasa (Investimentos Brasileiros, que terá 45% do capital de 80 milhões de cruzeiros) e do BNDE (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico).³⁹¹

³⁸⁹ A Hatsuta, para fabricar motocicleta, tentou estabelecer contatos iniciais com a Honda, sem sucesso. Cf. "A união entre a Hatsuta e a Suzuki". In: DUAS RODAS n. 14, junho/1976, p. 16.

³⁹⁰ "A Suzuki brasileira". In: DUAS RODAS n. 14, junho/1976, p. 15.

³⁹¹ "A união entre a Hatsuta e a Suzuki". In: DUAS RODAS n. 14, junho/1976, p. 16.

O cronograma, que deveria ser inicialmente cumprido, previa a produção, em fevereiro de 1977, da motocicleta GT 100, com motor dois tempos, veículo que não concorreria diretamente com a Honda e a Yamaha, que não possuíam no Brasil motocicletas com essa cilindrada. Não foi, contudo, colocado em prática. Primeiro, dirigentes da fábrica alegaram um "atraso de 60 dias no cronograma"³⁹² original.

Depois de reestudos, representantes da Hatsuta-Suzuki perceberam que fabricar suas motocicletas na Zona Franca de Manaus, tal como a Honda, seria mais viável. Deixaram de lado as instalações da Hatsuta em Guarulhos, e priorizaram conseguir a autorização do Governo Brasileiro para realizarem o seu intento:

A Suzuki, através de Shunji Mochizuki, diretor comercial da Hatsuta-Suzuki, prevê o lançamento da GT 100 para agosto deste ano, mas mesmo assim com certas reservas, já que não se sabe ao certo onde a moto vai ser fabricada. – A Hatsuta-Suzuki enviou uma carta-consulta a Manaus, com intenções de saber as condições de a fábrica poder se instalar naquela região. Se a resposta for favorável, nos instalaremos na Zona Franca, pois os incentivos fiscais são maiores e poderíamos começar com um índice de nacionalização de 30%, o que não ocorreria em São Paulo. Este é o melhor momento para a implantação da indústria motociclística no Brasil – prossegue Mochizuki. A Suzuki pensava que o mercado iria se firmar somente daqui a dois anos, mas a racionalização veio contribuir para esta implantação.³⁹³

Um novo atraso no cronograma original dava a conhecer que a Hatsuta-Suzuki implantara-se em Manaus, com previsão de fabricar a Suzuki GT 100 em novembro de 1977, segundo o então gerente comercial da indústria, Roberto Cammarota.³⁹⁴ Na ocasião, o gerente comentou:

(...) "em Manaus o preço da Suzuki poderá ser igual ou inferior ao da Honda. Nosso projeto atrasou por causa da adaptação aos quesitos da Suframa e a criação e desenvolvimento do novo parque industrial. (...) No começo deste ano, [1977] o governo deu concessão a Suzuki para se instalar em Manaus, mas até o

³⁹² SILVEIRA, J. "Suzuki GT 380". In: DUAS RODAS n. 19, novembro/1976.

³⁹³ SANTOS, R. "Racionalização: 1977 será afinal o grande ano das motocicletas?". In: DUAS RODAS n. 23, abril/1977, p. 27.

³⁹⁴ "Segredos das fábricas". In: DUAS RODAS n. 25, junho/1977, p. 51.

mês de setembro a matriz no Japão não havia dado o seu parecer sobre o projeto". Por isso, o lançamento da GT100, segundo Camarota, "é humanamente impossível de ser feito este ano". Calcula-se, portanto, seu lançamento para o ano que vem (...).³⁹⁵

Em seu papel investigativo sobre elementos do então mercado brasileiro de motocicletas, a revista DUAS RODAS, alguns meses depois, fez indagações e descobriu que a Suzuki japonesa estava descontente com o rumo da associação com a Hatsuta, sendo que a empresa japonesa estaria disposta a não mais manter a parceria:

Segundo notícias oficiosas, não confirmadas pela produtora de acessórios agrícolas, a Hatsuta-(Suzuki?) estaria se preparando para passar o restante do estoque das peças de reposição para as motos japonesas a alguns dos maiores revendedores de São Paulo, se desligando totalmente de qualquer indício que possa lembrar a produção, ou mesmo representação, de motocicletas. Ainda não oficialmente, comenta-se que a Suzuki japonesa estaria, com toda razão, bastante descontente e irritada com o rumo que a possível produção de suas (boas) motos tomou no Brasil, através da Hatsuta.³⁹⁶

A associação entre Hatsuta e Suzuki não resistiu muito tempo. A Suzuki rompeu oficialmente a união com a empresa brasileira,³⁹⁷ vendendo as peças de reposição que mantinha no Brasil a um revendedor da cidade de São Paulo-SP,³⁹⁸ mas manteve o interesse de encontrar outro sócio para entrar no mercado nacional:

Já a Suzuki, após uma associação estéril com a Hatsuta, não parece ter se conformado com a ideia de ficar nas arquibancadas. As "fontes oficiosas" do motociclismo nacional têm afirmado que representantes da Suzuki continuam a se reunir com empresas de ramos paralelos, sobretudo o automobilístico, procurando quem queira aproveitar capacidade ociosa, produzindo motos.³⁹⁹

³⁹⁵ "Como está a indústria nacional de motocicletas". In: DUAS RODAS n. 28, outubro/1977, p. 17.

³⁹⁶ "As indústria[s], com novos planos para 78". In: DUAS RODAS n. 32, fevereiro/1978, p. 58.

³⁹⁷ "Fábricas". In: DUAS RODAS n. 37, julho/1978, p. 51.

³⁹⁸ "Existem peças para motos importadas?". In: DUAS RODAS n. 46, abril/1979, p. 14.

³⁹⁹ SILVEIRA, J. "A competição das motos de passeio". In: DUAS RODAS n. 52, outubro/1979, p. 24.

Entre 1979 e 1980, fontes não divulgadas pela revista DUAS RODAS noticiavam que a Suzuki tentava uma associação com a indústria automobilística norte-americana Ford para a produção de motocicletas:

Enquanto isso, prosseguem as negociações Ford/Suzuki. (...) Sabe-se que a negociação Ford-Suzuki estaria em andamento, e os planos iniciais de aproveitar a fábrica da Ford em Jaboatão (PE) teriam sido mudados. Agora, os projetos começariam a se situar em Taubaté (SP), nas instalações da Ford que teriam a melhor localização em relação ao mercado maior, o eixo Rio-São Paulo. Outras fontes, sempre oficiosas, revelam que uma equipe da Suzuki/Japão já estaria em Taubaté e que as pretensões seriam de lançar um primeiro modelo até o final de 1980.⁴⁰⁰

Portanto, os japoneses da Suzuki, associados à Hatsuta, também utilizaram o conceito já sacralizado no desenvolvimento da indústria brasileira no século XX sobre a viabilidade de fabricar seus produtos no eixo Rio-São Paulo, na região onde poderiam atingir de forma mais eficiente o mercado consumidor, aproveitando-se do princípio de que a Hatsuta já estava instalada em Guarulhos.

Posteriormente, Takeshi Imai, fundador da Hatsuta, em seu livro "A nova era convergente (...)", comenta a respeito dessa associação: "(...) deixei a administração da empresa em 1981 após uma fracassada *joint venture* [it. do autor] com a Honda e a Suzuki, por indevida intervenção governamental no negócio para a produção de motocicletas".⁴⁰¹

Como vimos anteriormente, esta *joint venture* foi realizada, tão somente, com a Suzuki, ao contrário do que afirmara Imai. Os entendimentos com a Honda não passaram de contatos iniciais, que não foram colocados em efetivo vigor. O citado livro de Takeshi Imai foi prefaciado por José Carlos Teixeira Moreira, então professor da Fundação Getúlio Vargas, que escreveu, na ocasião: [Imai] "viu-se encrocado num salto para fabricação pioneira de

⁴⁰⁰ "Fábricas têm novos segredos". In: DUAS RODAS n. 58, abril/1980, pp. 32-33.

⁴⁰¹ IMAI, T. A nova era convergente: modelo convergente – novos caminhos para a economia, a administração e para o Brasil, p. 13.

motocicletas no país".⁴⁰² A "encrenca" pode ser associada, naturalmente, a uma "indevida intervenção governamental", mas Imai não especifica a que ponto chegou esta intervenção, na época da implantação da Suzuki no Brasil na década de 70.

Takeshi Imai não comenta em sua autobiografia o fato do Governo brasileiro ter autorizado a implantação da fábrica em território nacional. Como visto, os conflitos entre a Hatsuta e a Suzuki geraram a dissolução da HSI (Hatsuta-Suzuki Industrial). Essa associação não gerou frutos, assim como a associação da Volkswagen com a Puch austríaca para a produção de ciclomotores.

Na mesma época, o Ministro da Indústria e Comércio, Severo Gomes, depois da instalação da Honda e da Yamaha no Brasil, e de participar pessoalmente da assinatura do contrato entre a Hatsuta e a Suzuki, baixou uma portaria impedindo a implantação de outras indústrias motociclísticas no país em meados de 1977,⁴⁰³ realizando uma autêntica reserva de mercado para os três grandes fabricantes nipônicos, que poderiam dividir os nichos de mercado que julgassem mais lucrativos entre si, deixando outros que não fossem tão vantajosos para as pequenas indústrias já instaladas no Brasil. Portanto, a Suzuki não conseguiu aproveitar-se dessas benesses governamentais na década de 70.

A única forma para uma indústria de capital estrangeiro instalar-se aqui no Brasil, a partir de então, seria pela compra de indústrias já implantadas em território nacional. A Kawasaki, em 1978, interessou-se em entrar no mercado brasileiro, através da compra da Motovi, cuja sede industrial estava sediada na Zona Franca de Manaus.

Os contatos governamentais, através da SUFRAMA, dirigida à época por Aloisio Monteiro Carneiro Campelo, com a Kawasaki, já estariam adiantados, para que a fábrica japonesa começasse a fabricar seus produtos no Brasil a partir de 1979. Entretanto, a Honda

⁴⁰² MOREIRA, J. C. T. Prefácio. In: nova era convergente: modelo convergente – novos caminhos para a economia, a administração e para o Brasil, p. 9.

⁴⁰³ "Ciclomotor da Monark". In: DUAS RODAS n. 26, agosto/1977, p. 52.

agiu rapidamente, comprando as instalações da Motovi,⁴⁰⁴ dessa forma, afastando um potencial competidor do mercado brasileiro.

Portanto, Honda e Yamaha tiveram reais condições de se desenvolverem e, ao mesmo tempo, desenvolverem as reais potencialidades do mercado brasileiro de motocicletas. Dividindo o grosso do mercado, elas poderiam competir entre si, principalmente através de propagandas, naturalmente sem reduzir os preços, como ressalta J. K. Galbraith:

A competição é inerente aos fluidos animais do empresário e, em resposta a ela, ele anuncia o seu produto com uma energia e agressividade ainda maiores por não lhe ser permitido rebaixar os preços. É por essa mesma razão que ele reforma, reempacota e, ocasionalmente, procura melhorar o seu produto a fim de atrair os consumidores de produtos rivais.⁴⁰⁵

Um dos elementos mais ricos para entender a construção do mercado brasileiro de motocicletas no período 1974-2000 seria o estudo histórico do conjunto de propagandas em seus aspectos verbais e não-verbais, veiculadas na revista DUAS RODAS pelas duas indústrias nipônicas. Contudo, este tema foge aos objetivos da presente Tese.

2.2.2. Fábricas de ciclomotores e demais veículos de duas rodas na década de 70

Em 1974, ano de fabricação da primeira motocicleta japonesa em território brasileiro, a indústria nacional do ramo de duas rodas motorizadas já possuía fábricas de pequeno porte, com baixa porcentagem de nacionalização de seus componentes, chegando a importar motores inteiros de outros países, como era o caso da Fábrica Brasileira de Motores (F.B.M.), situada na cidade gaúcha de Cachoeirinha. Seus modelos de motocicletas utilizavam motores argentinos Zanella.⁴⁰⁶

⁴⁰⁴ SILVEIRA, J. “Honda compra instalações da Motovi”. In: DUAS RODAS n. 48, junho/1979, pp. 32-34.

⁴⁰⁵ GALBRAITH, J. K. O novo Estado industrial, p. 198.

⁴⁰⁶ MACIEIRA, F. Motociclismo: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo, p. 158.

Outro caso de veículo que era montado no Brasil com a importação de muitas de suas partes vitais era a Lambretta, montada, inicialmente, pela Lambretta do Brasil S. A. desde 1955. No início de 1975, a Pasco foi comprada pelos donos da Motorsport, anterior representante da Suzuki japonesa no Brasil, mudando de nome para Brumana-Pugliesi S/A, com a intenção de exportar Lambrettas para países da América Latina.⁴⁰⁷

A escassez de veículos de grande porte e cilindrada no mercado brasileiro de motocicletas fez com que dois mecânicos no ano de 1977, Luiz Antonio Gomides e José Carlos Bison,⁴⁰⁸ criassem um veículo com quadro da norte-americana Indian e motor Volkswagen 1500. O veículo foi posteriormente industrializado com o nome de Amazonas no ano seguinte, e o início de sua produção em série previa 30 unidades mensais.⁴⁰⁹

No que tange à Caloi, a empresa surgiu em 1898 como "Casa Caloi", na rua Barão de Itapetininga, em São Paulo-SP, que vendia bicicletas de outros fabricantes. Após a II Guerra Mundial, a Caloi inaugurou a sua primeira fábrica de bicicletas na cidade de São Paulo em 1946, no bairro do Brooklin. Após o grande sucesso na fabricação de suas bicicletas, tais como a Berlineta (aro 20) e a Caloi 10 (aro 27),⁴¹⁰ a Caloi resolveu diversificar a sua produção inaugurando uma fábrica de ciclomotores na Zona Franca de Manaus em 1974, capaz de fabricar 20 mil ciclomotores anuais em sua capacidade máxima, com "ênfase para a Mobylette",⁴¹¹ que contava com motor da Motobecane, indústria francesa.

O mercado para os ciclomotores era tão promissor na década de 70 que a Caloi chegou a fazer um teste de mercado para um ciclomotor com rodas de 10 polegadas, o Mobyx, também com motor francês Motobecane,⁴¹² sem nacionalizá-lo no país. Por outro lado, a proibição legal de menores dirigirem ciclomotores comprometia a expansão da produção dos veículos:

⁴⁰⁷ "Os novos rumos da Pasco. Com a Motorsport". In: DUAS RODAS n. 4, janeiro-fevereiro/1975, p. 29.

⁴⁰⁸ MARAZZI, G. "Kahena LJ-16". In: DUAS RODAS n. 184, dezembro/1990, p. 43.

⁴⁰⁹ "Motovolks, opção nacional". In: DUAS RODAS n. 38, agosto/1978, p. 51.

⁴¹⁰ PROPAGANDA. Caloi. "115 anos". In: Revista Bicicleta n. 26, março/2013, pp. 2-3.

Em 75, com o lançamento da Mobylette, a produção anual era de 2.500 unidades, aumentando para 6.500 em 76 – quase o triplo. Em 77, a produção foi de 12.200 unidades e em 78, 15.000. Segundo a Caloi, o aumento anual previsto inicialmente era de 30% mas, desde 76, o crescimento do mercado foi de apenas 10%, causado principalmente porque o menor de idade, que seria o maior consumidor de ciclomotores, não pode dirigi-los legalmente.⁴¹³

A Monark, de origem sueca, começou a fabricar bicicletas no Brasil em 1948. Em entrevista realizada em 1983, o diretor Celso Serebenic conta como foi a origem da atuação da Monark no Brasil:

[A indústria] iniciou suas atividades no Brasil como firma de representação comercial. Começou montando a bicicleta masculina, que foi vendida sob diversas marcas, como Erlan, Centrum e Luxor. Ao se mudar para o bairro de Santo Amaro, também em São Paulo, isso em 1952, a Monark montou motos BSA de 125 e 175 cc e também as Jawa de 150 e 175cc. Foi nessa época que surgiu o ciclomotor Monareta com motor NSU, bem diferente do que é hoje. A Monark também fabricou rádios, máquinas de costura, painéis de pressão, telhas, mesas e cadeiras e até barcos e lanchas em fibra de vidro.⁴¹⁴

A maior concorrente da Caloi no mercado ciclístico brasileiro, a Monark, apresentou um projeto a SUFRAMA para fabricar ciclomotores na Zona Franca de Manaus em 1976,⁴¹⁵ tendo seu pedido inicial negado pelo Ministério da Indústria e Comércio, corroborado pela própria SUFRAMA. A empresa só pôde começar a fabricar o modelo denominado "M 50" a partir de 1978, o qual contava com um motor austríaco Sachs.

A Caloi e a Monark passaram a dominar o mercado brasileiro de bicicletas principalmente a partir da década de 70, contando apenas com a sombra de pequenos fabricantes, tais como a Gallo e a Brandani.⁴¹⁶ As duas fábricas, que já exerciam um autêntico

⁴¹¹ "Nova fábrica em Manaus". In: DUAS RODAS n. 34, abril/1978, p. 57.

⁴¹² "Os ciclomotores que serão lançados". In: DUAS RODAS n. 36, junho/1978, p. 57.

⁴¹³ REIS, M. I. "Como está a produção nacional". In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 14.

⁴¹⁴ "Bicicletas: a crise chegou ao fim". In: DUAS RODAS n. 116, fevereiro/1985, p. 23.

⁴¹⁵ "Monark pode lançar seu ciclomotor". In: DUAS RODAS n. 23, abril/1977, p. 72.

⁴¹⁶ Cf. "Bicicleta[:] uma alegria de viver que ajuda a manter a forma". In: Quatro Rodas n. 171, outubro/1974, pp. 94-97; 99; 101, e "Natal: escolha aqui o seu presente". In: DUAS RODAS n. 30, dezembro/1977, pp. 28-29.

duopólio⁴¹⁷ no mercado brasileiro de bicicletas, resolveram associar-se na produção de um motor nacional de ciclomotor que servisse para os modelos de ambas. Em 1979, ambas criaram a Termo, uma indústria de motores, com tecnologia francesa da Motobecane, que já fornecia motores para a Caloi.⁴¹⁸

Por outro lado, a Ibramoto, sediada em Curitiba-PR, que lançara em 1974 o primeiro ciclomotor nacional, o "Katia", na mesma data de lançamento da primeira motocicleta japonesa fabricada no Brasil, a RD 50,⁴¹⁹ fabricava cerca de 400 unidades por mês, com intenção de aumentar a produção para 500/600 unidades mensais. Os ciclomotores Garelli eram fabricados com uma porcentagem de 40% de nacionalização em valor em 1975.⁴²⁰ Em 1978, a Ibramoto já fabricava cerca de 1000 ciclomotores por mês, de três modelos diferentes.⁴²¹

Em 1975, a Motovi, também instalada na Zona Franca de Manaus, já fabricava o Maxi-Motovi, com motor Puch austríaco, e passou a montar motocicletas Harley-Davidson, em maioria de baixa cilindrada, colocando nos veículos, segundo a revista DUAS RODAS, apenas "etiquetas e embalagem nacionais".⁴²² A empresa passou a não mais fabricar e/ou montar seus veículos em 1979, quando vendeu suas instalações para a Honda.

Em 1978, a Alpina, fábrica situada em Caxias do Sul-RS, lançou na "XIV Festa Nacional da Uva" o seu ciclomotor Alpina CA-50, com quadro, suspensão e motor totalmente nacionalizados,⁴²³ sendo que, anteriormente, a empresa fora cotada para ser parceira da Volkswagen na fabricação de ciclomotores.⁴²⁴ Em 1982, a Agrale, outra empresa de Caxias do Sul, comprou o *know-how* da fabricação de ciclomotores da Alpina.⁴²⁵

⁴¹⁷ Cf. MANKIW, G. N. Introdução à Economia, p. 352.

⁴¹⁸ "Agrale Sport e Monareta AV-X". In: DUAS RODAS n. 91, janeiro/1983, p. 51.

⁴¹⁹ "Os grandes planos da Garelli". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 38.

⁴²⁰ "Os grandes planos da Garelli". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 38.

⁴²¹ REIS, M. I. "Como está a produção nacional". In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 14.

⁴²² "Harley-Davidson (Motovi) 125". In: DUAS RODAS n. 30, dezembro/1977, p. 60.

⁴²³ BOCK, M. "Ciclomotores precisam de nova legislação". In: DUAS RODAS n. 35, maio/1978, p. 24.

⁴²⁴ "A verdade sobre o caso Volks, Alpina e Steyr-Puch". In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, pp. 58-59.

⁴²⁵ "Agrale Sport e Monareta AV-X". In: DUAS RODAS n. 91, janeiro/1983, p. 52.

O mercado brasileiro de ciclomotores, no final da década de 70, estava aquecido. A Almec S. A., associada à fábrica francesa Peugeot, com o apoio da SUDENE, montou sua fábrica no município mineiro de Montes Claros, com o intuito de fabricar bicicletas e 50 mil ciclomotores anuais.⁴²⁶ Os motivos da Peugeot para vir ao Brasil concorrer com fábricas que fabricavam bicicletas e ciclomotores eram, segundo a Almec:

1) a demanda insatisfeita de bicicletas e ciclomotores é a mais alta em países em desenvolvimento no mundo; 2) o mercado brasileiro apresenta os mais expressivos índices de evolução, com capacidade de absorção crescendo anualmente a uma taxa superior à média internacional; 3) a capacidade de consumo estará quase 70% acima da oferta interna prevista, favorecendo o maior crescimento dos níveis de produção e maior facilidade de comercialização; 4) o consumo per capita ainda é, no Brasil, dos mais inexpressivos, permitindo uma atividade de mercado mais dinâmica, fecunda e compensatória.⁴²⁷

A Peugeot não fabricou ciclomotores, e colocou em linha de produção apenas bicicletas em sua unidade de Montes Claros. A fábrica da Almec S. A. foi comprada pela CBPE - Central Brasileira de Promoções e Empreendimentos, pertencente às Organizações Globo.⁴²⁸ Receosas de que a Globo entrasse massivamente no mercado de bicicletas e ciclomotores, a Caloi e a Monark compraram a fábrica das Organizações Globo situada na cidade de Montes Claros, além de oferecer 20% à Globo das ações da Termo, fábrica de motores cujas ações anteriormente eram divididas igualmente entre as duas indústrias.

Além de afastarem um perigoso concorrente, a Monark e a Caloi ainda firmavam uma sociedade com quem poderia, também, incorporar uma das mais caras bandeiras de luta das indústrias de veículos de baixa cilindrada – o uso destes por menores de idade:

Mesmo porque esse novo associado poderá, com sua capacidade de divulgação, ajudar a aprovar uma lei que, na opinião desses fabricantes, pode ser a grande saída

⁴²⁶ "Os planos da Peugeot". In: DUAS RODAS n. 11, março/1976, p. 37.

⁴²⁷ Idem, ibidem.

⁴²⁸ "Bicicletas: a Almec foi vendida de novo". In: DUAS RODAS n. 96, junho/1983, p. 88.

econômica do setor: a aprovação do uso de ciclomotores para menores de 18 anos.⁴²⁹

O mercado brasileiro de motocicletas e congêneres, no final da década de 70, estava cada vez mais aquecido. As classes médias, na expansão consumista resultante do chamado "Milagre Econômico", continuavam a manter em alerta a indústria de ciclomotores, se a legislação que restringia a utilização de veículos motorizados de duas rodas fosse revogada.

A questão da manutenção do ciclomotor era secundária para a nata motorizada. Como muitas peças de reposição que equipavam os ciclomotores eram importadas e/ou raras, os membros da "nata motorizada" estavam cientes de que a opção de comprar e manter em funcionamento um veículo motorizado seria caro. Alguns deles reclamavam do preço das peças à revista DUAS RODAS:

A Monark lançou um ciclomotor, mas esqueceu que ele precisa de peças de reposição. Aqui, em Brasília, só há duas oficinas autorizadas e faltam mecânicos e peças. Quando se consegue uma peça, o preço é absurdo, a manutenção caríssima, até maior que o de uma moto de 125 cc. O ciclomotor é muito bom, "o melhor do Brasil", mas a fábrica deveria dar atenção à sua manutenção.⁴³⁰

Apesar de ser caro manter em correto funcionamento um veículo de duas rodas, mesmo que de baixa cilindrada, e com a existência de uma legislação que interditava à juventude menorista a utilização de veículos motorizados de pequena cilindrada, uma quantidade não desprezível das classes médias era atraída para um nicho social, a "nata motorizada", o que, em termos de status, rendia dividendos apreciáveis socialmente a seus membros, questões que não passaram despercebidas para as indústrias do ramo motociclístico no período 1974-2000.

⁴²⁹ Idem, *ibidem*.

2.3. Os anos 80

Após a revogação do Ato Institucional n. 5 em 1979, o Brasil passou a viver, na conceituação de Bresser Pereira, um "regime semi-autoritário", diferente, em vários aspectos, do período 1964-1985 denominado de "Ditadura".⁴³¹ Outro fato que marcou o ano de 1979 foi a promulgação do Código de Menores (Lei n. 6697, de 10.10.1979), que, segundo o Juiz de Menores Paulo Lúcio Nogueira, ocorreu de forma apressada, tão somente pelo convencionalismo de fazer jus à passagem do chamado "Ano Internacional da Criança".⁴³²

Ao longo da década de 80, o Brasil deixou de lado o regime semi-autoritário não sem diversas reivindicações de ramos da sociedade pela redemocratização do país. A rejeição, na Câmara dos Deputados, de emenda que atendia às reivindicações do movimento "Diretas Já", por 22 votos a menos dos que seriam necessários para a aprovação da proposição, permitiu aos militares o controle do processo eleitoral até o final. Em 1985, foi eleito o candidato de oposição, Tancredo Neves, que morreu antes de tomar posse.

O vice-presidente da República, José Sarney, foi confirmado no cargo e governou o Brasil até 1989 em meio a uma hiperinflação intermitente e por altas taxas de desemprego, em um contexto de renegociações para o pagamento da dívida externa, que afetaram extremamente a economia brasileira nas décadas de 70 e 80, como afirma Bresser Pereira:

Em um primeiro momento, entre 1970 e 1976, o Brasil se endividou para aumentar a taxa de acumulação e de consumo; em um segundo, entre 1978 e 1980, para manter os níveis de consumo. A partir de 1981, porém, já não nos endividávamos sequer para aumentar o consumo. O Brasil se endividava quase exclusivamente para pagar juros.⁴³³

⁴³⁰ CARTA do leitor Milson T. Lopes, de Brasília-DF. In: DUAS RODAS n. 70, abril/1981, p. 9.

⁴³¹ Segundo o professor Gofredo Telles Junior, "ditadura é o regime que castiga seus adversários e proíbe a contestação das razões em que ela se procura fundar". In: BIERRENBACH, F. Quem tem medo da Constituinte, p. 162.

⁴³² NOGUEIRA, P. L. Comentários ao Código de Menores, p. XIII.

⁴³³ BRESSER PEREIRA, L. C. Desenvolvimento e crise no Brasil – 1930-1983, p. 231.

Da implantação da indústria motociclística nacional a partir de 1974, até meados da década de 80, quando o Brasil entrou em recessão, o mercado brasileiro de motocicletas viveu um autêntico *boom* de suas vendas, pois todos os modelos de baixa cilindrada então fabricados nacionalmente custavam mais barato que um automóvel, além de gastarem menos gasolina e oferecerem baixa manutenção.

Entretanto, nesta época, a indústria motociclística no Brasil, em plena expansão da produção, passou por inúmeros problemas: para atender a demanda cada vez mais crescente, a qualidade de peças montadas nos veículos caiu de tal forma que, em várias edições da revista DUAS RODAS publicadas na década de 80, eram inúmeras as reclamações de consumidores em relação à qualidade dos veículos de duas rodas, tal como a do leitor Celso Antonio Bettoni, em 1982:

Esta carta é referente a uma resposta que recebi, em 07/04/82, por intermédio de **Duas Rodas**, [negrito da publicação] onde o gerente da revenda Moto Show afirma que atendeu a minha reclamação e substituiu a peça. Sou pobre, pago minhas prestações em dia, na "base do sacrifício". Sei que não tenho condições de competir com essa revenda, mas não posso concordar com o que diz o gerente. A moto continua na mesma. O tanque foi substituído realmente, mas por um recuperado, e continua com os mesmos problemas de ferrugem. Um tanque novo significa uma moto nova para mim, e para a revenda não representa quase nada.⁴³⁴

No período 1980-1989, várias destas indústrias tiveram que adequar-se ao contexto turbulento da economia brasileira. Roberto Campos, então senador pelo Estado de Mato Grosso, comentou os planos econômicos do período:

(...) foram então implantados vários planos heterodoxos – o Plano Cruzado (1986), o Plano de Consistência Macroeconômica (Plano Bresser Pereira de 1987), o Plano Verão (1989). (...) Apesar das protestações de "justiça social", houve queda dramática do salário real, alto nível de desemprego e inflação, queda de participação dos salários na renda nacional e prolongada "estagflação".⁴³⁵

⁴³⁴ CARTA de Celso Antonio Bettoni, de Santo André-SP. In: DUAS RODAS n. 86, agosto/1982, p. 32.

⁴³⁵ CAMPOS, R. A lanterna na popa, p. 630.

Esta "estagflação" citada por Roberto Campos produziu, no mercado brasileiro, um aquecimento da demanda de veículos de duas rodas, mais econômicos que os automóveis, inclusive por veículos usados. Em 1988, em plena crise econômica brasileira, o jornalista José Roberto Nasser afirmava:

O simpático leitor quer um conselho para melhor conviver com o atual momento do País? Ei-lo: compre. Compre tudo. Intentas uma 750 mas sua poupança só chega a uma 450, compre a CBX usada. Vais precisar de pneu daqui a 4 meses? Compre agora. Lubrificante idem e peças de manutenção também. Tens um dinheirinho e uma vaga na garagem à toa? Compre uma moto ou um carro usado. Hoje a maré não está para peixe e vive-se uma espécie de "Plano Cruzado às avessas". Como o dinheiro nada mais vale, o negócio é empatá-lo em algum bem, de preferência de consumo. Ganha quem estoca, ganha quem acumula. Quem não o faz, pratica outro verbo: dança..."⁴³⁶

Ao longo da década de 80, este aquecimento de um mercado próspero em um contexto econômico de crise levou ao surgimento de novas fábricas de motocicletas no Brasil, pois milhares de novos motociclistas precisavam de um novo meio de transporte econômico. Estas fábricas não possuíam o *know-how* necessário para produzir os veículos completos. Foram realizadas, então, tal como ocorreu com algumas indústrias da década de 70, algumas parcerias que possuíam o objetivo de realizar a transferência de tecnologia de indústrias, principalmente europeias, para as fábricas brasileiras.

Algumas dessas parcerias foram natimortas. Uma delas foi a da Volkswagen, tradicional fabricante de automóveis, com a Puch austríaca, que pretendia fabricar 100 mil ciclomotores por ano no Brasil, exportando de 30 a 40% da produção,⁴³⁷ intenção esta divulgada em 1981. Por motivos ainda não claros, a Volkswagen, como afirmado anteriormente, desistiu desta parceria e de fabricar veículos de duas rodas no Brasil.

⁴³⁶ NASSER, J. R. "Um conselho para conviver com o atual momento: compre já". In: DUAS RODAS n. 160, outubro/1988, p. 15.

⁴³⁷ SILVEIRA, J. "Agora é oficial: a Volks entra no mercado". In: DUAS RODAS n. 72, junho/1981, p. 22.

Outra iniciativa que não produziu em série motocicletas no Brasil foi a da Effe Motos e Motores S/A, que, no ano de 1985, na cidade de Bento Gonçalves-RS, obteria desta cidade a isenção de impostos municipais por 10 anos, além da doação do terreno para a construção dos galpões da indústria. A Effe pretendia fabricar motos de 125 cilindradas, inicialmente, com a tecnologia da Laverda italiana.⁴³⁸

Dois anos depois, a Effe já havia ocupado galpões na cidade em um Distrito Industrial da cidade gaúcha de Garibaldi, vizinha a Bento Gonçalves, mas não começara ainda a produzir. O modelo noticiado para o início de suas atividades não utilizaria mais a tecnologia da Laverda, e sim da HRD Motor italiana.⁴³⁹ Os planos da Effe de produzir motocicletas no Brasil não passaram de um galpão industrial vazio em Garibaldi-RS.⁴⁴⁰

Outra empresa que tentou conseguir uma parceria para alavancar a produção de motocicletas no Brasil foi a BMC Motocicletas e Componentes, situada em Rio Claro-SP. A direção da empresa alegava ter a permissão "extra-oficial" para produzir em pequena escala motocicletas réplicas de modelos BMW alemãs. Algumas unidades foram produzidas, misturando peças alemãs com algumas maquinofaturas produzidas pela BMC. Porém, esta produção praticamente artesanal teve continuidade intermitente.⁴⁴¹

A MZ-Simson do Brasil, que já utilizava a tecnologia da então alemã oriental MZ, e estava com dificuldades de vender seus produtos no mercado brasileiro, chegou a dever cerca de seis milhões de dólares para a sua parceira socialista. Para reverter tal situação, a empresa tentou contatar a BMW alemã ocidental para uma parceria, sem sucesso.⁴⁴²

A importação de tecnologia era o caminho mais rápido para as indústrias nacionais conseguirem uma fatia do mercado, que já vinha sendo ocupado majoritariamente pelas

⁴³⁸ SANTANA, J. M. "Laverda, uma promessa com sabor gaúcho". In: DUAS RODAS n. 98, agosto/1983, p. 29.

⁴³⁹ "As motos com sotaque gaúcho". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 63.

⁴⁴⁰ "As motos com sotaque gaúcho". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, pp. 61-63.

⁴⁴¹ MARAZZI, G. "BMC K 100. A BMW K 100 à brasileira". In: DUAS RODAS n. 164, fevereiro/1989, pp. 52-53.

⁴⁴² "MZ: da falência, a fabricar BMW?" In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987, p. 63.

indústrias japonesas. Honda e Yamaha chegaram a dominar quase 80% das vendas de motocicletas no período.⁴⁴³

Algumas destas empresas do ramo motociclístico de capital nacional não conseguiram sobreviver ao contexto econômico da crise brasileira: os "congelamentos" e o controle do preço das motocicletas, gerido pelo CIP (Conselho Interministerial de Preços),⁴⁴⁴ fizeram que as motocicletas tivessem o preço defasado frente às condições então diferenciadas do mercado. Algumas dessas empresas entraram em falência, tais como a MZ-Simson e a Motovespa da Amazônia, como veremos a seguir.

2.3.1. Honda e Yamaha no mercado brasileiro

A Honda, após a fabricação de seu primeiro modelo, a Honda CG 125, em 1976, fabricou, até o ano de 1980, apenas modelos de 125 cilindradas: a ML, com acessórios cromados em maior número, e a Turuna, de aparência esportiva, com um motor de características técnicas diferentes do utilizado pela CG.

Em 1980, a Honda começou a fabricar, com baixo índice de nacionalização, a Honda CB 400, que foi a primeira motocicleta japonesa de média cilindrada fabricada no país. As vendas deste modelo foram grandes, pois ele era único no mercado. Alguns consumidores reclamavam publicamente do preço da motocicleta através de cartas para a revista DUAS RODAS, tal como a de Lucivaldo Alves Menezes, em 1982:

Estou inconformado com o preço de uma Honda CB 400, que é o triplo de uma Honda CG 125, ou inda, mais caro que um Fusca. Não é justo. Quem valorizou a CB 400 certamente deve ser um milionário, ou então pensa que os brasileiros o são. Afinal, essa moto trouxe para a maioria apenas ilusão e mais nada. Quem concorda com o preço dela certamente concorda

⁴⁴³ Em 1986, a Honda (com 61,3%) e a Yamaha (com 18,3%) tiveram juntas 79,6% do mercado brasileiro. Cf. SIMÕES, G. "Os números de 86". In: DUAS RODAS n. 140, fevereiro/1987, p. 21.

⁴⁴⁴ Segundo Bresser Pereira, o CIP era um "instrumento de controle administrativo", que "controlava custos e preços das 350 maiores indústrias brasileiras, precisamente o setor oligopolista da economia". Cf. BRESSER PEREIRA, L. C. Desenvolvimento e crise no Brasil - 1930-1983, p. 188

com nosso sistema governamental e consequentemente com os índices inflacionários.⁴⁴⁵

A revista DUAS RODAS direcionou a carta de Lucivaldo para a Honda. A resposta de Marcos Antonio Versiani Costa, do Departamento de Relações Públicas da empresa japonesa, foi lapidar para a compreensão do início da industrialização de novos modelos de motocicleta no mercado brasileiro:

(...) O cliente faz reclamações que não procedem. A questão não se resume em concordar ou não com os preços de uma motocicleta para se concordar com o sistema governamental ou índices inflacionários. O preço da CB 400 é justo. O que não é justo é o poder aquisitivo da maioria dos brasileiros.⁴⁴⁶

A Yamaha, em uma política de não-confrontação com a Honda, resolveu criar um novo nicho de mercado através do lançamento da Yamaha DT 180, em 1981, colocando em primeiro plano a produção do segmento *trail*⁴⁴⁷ no país, embora desde o final de 1979 a marca contasse com o modelo TT 125, um modelo pouco apropriado para o real uso no asfalto e na terra. Para não deixar a Yamaha como única representante no segmento "todo terreno", a Honda resolveu contra-atacar com o lançamento da Honda XL 250, modelo que obteve um grande sucesso de vendas.

Para ressaltar ainda mais a imagem de que a Honda produzia motocicletas de tecnologia mais avançada que a dos concorrentes, a empresa aproveitou-se de brechas na legislação de importação de peças na Zona Franca de Manaus e trouxe para o Brasil, em 1986, 700 motocicletas CBX 750, a qual era uma evolução do projeto inicial da Honda CB 750 Four, a "Sete-Galo", importada para o Brasil na década de 70.

⁴⁴⁵ CARTA do leitor Lucivaldo Alves Menezes, de Guiratinga-MT. In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 28.

⁴⁴⁶ HONDA. Resposta do Departamento de Relações Públicas à CARTA do leitor Lucivaldo Alves Menezes, de Guiratinga-MT. In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 28.

⁴⁴⁷ Cf. Glossário.

As motocicletas de 750 cilindradas foram um "sonho" para usuários que precisavam entrar em uma fila de espera para adquirir o veículo ou pagar por ele 300% de ágio, tal como o relatado em carta à revista DUAS RODAS pelo leitor Rogério S. Garcia da Costa:

Tudo começou quando resolvi adquirir uma Honda CBX 750F (...). Três [concessionárias] me disseram o seguinte: "Seria impossível fazer o pedido, pois a Honda não estava entregando esta moto". (...) Mas nas outras quatro concessionárias que fui, obtive outra resposta. Me disseram que no preço da tabela seria difícil, mas se eu pagasse um "agiozinho" eles poderiam me arrumar. Então perguntei quanto seria esse "agiozinho" e quase caí de costas: 300% a mais que o preço de tabela. Ainda brinquei, dizendo que queria comprar uma moto e não três motos e a resposta que obtive foi a seguinte: "No Brasil é assim mesmo". Não me conformei e escrevi para a Honda, o que foi em vão. Me responderam com uma carta dizendo: "Entre na fila" (...).⁴⁴⁸

No período, a Honda liderava confortavelmente o mercado brasileiro de motocicletas. Não contente com essa fatia de mercado, em 1989, a Honda do Brasil direcionou parte de sua linha de produção para um modelo que deveria exclusivamente ser vendido no Exterior, a Honda NX 125, que utilizava uma grande quantidade de peças que iam para a Zona Franca de Manaus no sistema *draw-back*, ou seja, entravam para a montagem das motocicletas, e saíam montadas no produto final acabado.⁴⁴⁹

Por sua vez, a Yamaha, primeira indústria a se instalar em território nacional em 1974, insistiu na fabricação de motores dois tempos durante a maior parte dos anos entre 1974 e 2000 para equipar seus produtos. Neste ínterim, a Yamaha fabricou no Brasil modelos com 125 cilindradas teoricamente similares aos modelos fabricados pela Honda. Entretanto, seus modelos não eram similares aos da Honda, pois utilizavam motores dois tempos, os quais exigiam de seus usuários maior manutenção do motor, além de gastarem mais gasolina e óleo do que os modelos quatro tempos.

⁴⁴⁸ CARTA do leitor Rogério S. Garcia da Costa, de Santa Fé do Sul-SP. In: DUAS RODAS n. 140, fevereiro/1987, p. 58.

⁴⁴⁹ MARAZZI, G. "NX 125: só para exportação". In: DUAS RODAS n. 164, fevereiro/1989, p. 41.

O modelo de motocicleta que significou o maior sucesso industrial da Yamaha na década de 80 foi a DT 180, modelo *trail*, cujas características construtivas, tais como a suspensão e porte, foram determinantes para sua utilização não só na terra, mas também em âmbito urbano.

Por outro lado, por mais que a Yamaha investisse na criação de modelos de baixa cilindrada, tais como a RDZ 125 e a RD 125, que, visualmente, eram diferentes dos modelos da Honda, o mercado acabou optando pela robustez e economia dos motores quatro tempos, por mais que a Yamaha alardeasse que era possível reunir economia e esportividade em um único modelo.⁴⁵⁰ Os modelos da Honda atingiam maior valorização no mercado de motocicletas usadas, tal como podemos observar na tabela abaixo:

Tabela 15 – Comparação de preços entre a Honda CG 125 e a Yamaha RX 125 Motocicletas usadas (1981-1985), em cruzeiros.

Modelo	1981	1982	1983	1984	1985
CG 125	22.000	23.000	26.000	28.500	29.500
RX 125	17.000	18.000	21.000	23.000	28.000
Diferença (Cr\$)	5.000	5.000	5.000	5.500	1.500

Fonte: Revista DUAS RODAS n. 140, seção “Moto Mercado”, fevereiro/1987, p. 73, adap.

Embora a RX 125 já estivesse fora de linha no ano de 1987, data em que a revista DUAS RODAS publicou a cotação do valor das motocicletas, a tabela anterior é vital para compreendermos que o mercado valoriza bens duráveis utilizando alguns critérios. No caso das motocicletas, a economia de combustível e a manutenção mais espaçada contribuíram para o sucesso do modelo da Honda no mercado brasileiro, fato já ressaltado pela revista DUAS RODAS em relação a outro modelo da Yamaha, a DT 180Z, frente a um modelo da Honda, a NX 150:

Mercado[:] A tranquila posição que a Yamaha DT 180Z ocupava no mercado, a *trail* mais vendida, foi drasticamente

⁴⁵⁰ Várias propagandas da Yamaha, ao longo das décadas de 70 e 80 divulgavam esta tese.

abalada com a chegada da Honda NX 150 [no final de 1989]. A segunda motocicleta nacional mais vendida agora é a NX, com 9,5% do mercado e ainda muito longe da primeira, a Honda CG Today. A Yamaha DT 180Z tem uma participação total no mercado de 6,1% (...) O preço da NX é cerca de 20% maior que o da DT, mas depois de um ano de uso, a NX 150 tem uma desvalorização de cerca de 22,6%, enquanto que a DT desvaloriza cerca de 36,6%.⁴⁵¹

A Yamaha, para firmar sua posição nas médias cilindradas com motor dois tempos, fabricou o modelo RD 350R, evolução da Yamaha RD 350 importada para o Brasil na década de 70, modelo conhecido por muitos como "viúva negra", devido ao alto número de acidentes de motociclistas que não possuíam habilidade suficiente para dirigirem um veículo com motor dois tempos de alta potência montado em uma motocicleta de baixo peso.

Este modelo também foi um dos primeiros a ser fabricado pela nova fábrica da Yamaha em Manaus, a qual, com o devido apoio do Estado brasileiro, resolveu usufruir dos mesmos incentivos fiscais que a Honda já contava desde 1976, para mostrar o que foi chamado pelo jornalista Roberto Araújo de "vitalidade industrial"⁴⁵² da indústria japonesa.

No terreno das ideias, a tática de Honda e Yamaha de fabricar veículos de tecnologia "atualizada" para poucos afortunados a preços exorbitantes contava com a aprovação de muitos, inclusive do jornalista Gabriel Marazzi: "O lançamento da 'Honda CBX 750F [e da] Yamaha RD 350R, ambos em 1986, terminaram com o tabu de que brasileiro nunca teria motocicletas realmente modernas".⁴⁵³

Outro modelo que marcou os anos 80 para a Yamaha foi a fabricação do modelo Ténéré, de 600 cilindradas, com motor a quatro tempos, inaugurando, segundo o jornalista Josias Silveira, "uma nova etapa" para a fábrica japonesa.⁴⁵⁴ Este modelo não chegou a ter concorrência direta de algum produto da Honda na década citada. Em compensação, a Yamaha, mesmo tendo *know-how* desenvolvido ao longo de décadas no Japão, não lançou

⁴⁵¹ MARAZZI, G. "Yamaha DT 180Z x Honda NX 150". In: DUAS RODAS n. 174, fevereiro/1990, pp. 50;52.

⁴⁵² ARAÚJO, R. "A corrida dos lançamentos". In: DUAS RODAS n. 153, março/1988, p. 29.

⁴⁵³ MARAZZI, G. "Os anos 80". In: DUAS RODAS n. 173, janeiro/1989, p. 52.

⁴⁵⁴ SILVEIRA, J. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 153, março/1988, p. 3.

nenhum modelo de 125 cilindradas com motor a quatro tempos nas décadas de 70 e 80, que teria reais condições de concorrer com a Honda CG 125, modelo mais vendido do Brasil.

2.3.2. Importação de tecnologia: os casos F.B.M.-MZ Simson, Motovespa-Piaggio e Agrale-Cagiva

A Fábrica Brasileira de Motos (F.B.M.), instalada desde 1973 na cidade gaúcha de Cachoeirinha, aos poucos conseguiu ampliar a sua produção de motocicletas, comprando motores argentinos da marca Zanella para equipar os seus modelos. Em 1980, o então diretor-presidente da fábrica, Abrelino Luiz Gallina, chegara a afirmar à revista DUAS RODAS que esta pretendia ser uma "vírgula no mercado motociclístico brasileiro". E ressaltava: "quando conseguirmos produzir num mês o que as grandes fábricas [japonesas] fazem num dia, estaremos contentes", pois "somos pequenos e vamos continuar assim. Estamos contentes com as 'sobras de mercado' ".⁴⁵⁵

Entretanto, o mercado brasileiro de motocicletas afigurava-se tão promissor nos primeiros anos da década de 80 que a F.B.M. deixou de lado a sua política cautelosa de "ser uma vírgula" no mercado. No início de 1983, o diretor-presidente Gallina anunciava que iria produzir, ao invés de 90, 225 unidades mensais.⁴⁵⁶ Em abril de 1983, a revista noticiava a intenção da F.B.M. em realizar alguma associação para aumentar a sua produção de motocicletas para 7000 unidades mensais. Na ocasião, a F.B.M. anunciara a intenção de procurar a japonesa Kawasaki ou a italiana Benelli para obter a tecnologia para tanto.⁴⁵⁷

A F.B.M. não conseguiu realizar parcerias com o fabricante japonês, nem com o italiano. Em 1984, a empresa gaúcha fez um acordo de transferência de tecnologia oriunda da

⁴⁵⁵ SILVEIRA, J. "F.B.M.: crescendo devagar e sem financiamentos". In: DUAS RODAS n. 57, março/1980, p. 33.

⁴⁵⁶ "FBM promete maior produção". In: DUAS RODAS n. 92, fevereiro/1983, p. 77.

⁴⁵⁷ ARAÚJO, R. "Os novos planos da FBM". In: DUAS RODAS n. 94, abril/1983, p. 22.

empresa MZ-Simson sediada na então Alemanha Oriental,⁴⁵⁸ mudando, inclusive, a sua razão social para MZ Simson do Brasil em 1986.⁴⁵⁹

O trunfo desta associação era a já lendária robustez dos motores dois tempos da MZ, que poderia atrair um público que desejava um veículo com motor desse tipo que exigia uma menor probabilidade de quebras, além de adquirir um produto que seria diferente das fábricas japonesas. A motocicleta também seria exportada para países como Canadá, Estados Unidos e México. A indústria geraria, segundo as previsões, mais de 300 empregos diretos.⁴⁶⁰

O modelo que foi fabricado pela fábrica gaúcha foi o MZ 250, modelo passeio, com uma nacionalização inicial, em relação às peças, de 25%.⁴⁶¹ De 1984 a 1987 foram produzidos, segundo Jorge Leonel Correa Soares, ex-advogado da empresa, 11.840 motocicletas com a marca MZ no território nacional.⁴⁶²

Entretanto, a concorrência com as indústrias japonesas, além de problemas ocorridos com o atendimento pós-venda das motocicletas, tais como a falta de peças, além do contexto econômico recessivo brasileiro em meados da década de 80, fizeram a MZ Simson do Brasil requerer a falência, não sem ainda tentar revertê-la com uma parceria com a BMW alemã, que não aceitou associar-se à empresa gaúcha, sendo que esta fechou as suas portas em 1987.

No caso da Motovespa do Brasil, seu surgimento está relacionado a tentativas anteriores da empresa italiana de motocicletas Piaggio no sentido de montar seus produtos com empresas associadas de capital nacional na Zona Franca de Manaus. Na década de 70, a Piaggio, associada à B. Forte Indústria e Comércio Ltda, montou um ciclomotor, o Ciao, mais parecido com uma bicicleta motorizada, e a motoneta já conhecida dos brasileiros, a Vespa.

⁴⁵⁸ BOCK, M. & MARAZZI, G & SILVEIRA, J. "9.250 Km pelo Brasil. Um Raid para testar as MZ 250". In: DUAS RODAS n. 127, janeiro/1986, pp. 36-48.

⁴⁵⁹ BOCK, M. & MARAZZI, G & SILVEIRA, J. "9.250 Km pelo Brasil. Um Raid para testar as MZ 250". In: DUAS RODAS n. 127, janeiro/1986, p. 36.

⁴⁶⁰ "A FBM já anuncia até as suas exportações". In: DUAS RODAS n. 103, janeiro/1984, p. 7.

⁴⁶¹ ARAÚJO, R. "FBM MZ 250 RS". In: DUAS RODAS n. 113, novembro/1984, p. 16.

⁴⁶² "MZ: da falência, a fabricar BMW?". In: DUAS RODAS n. 149, novembro/1987, p. 63.

Já na década de 70 esta associação entre B. Forte e Piaggio classificava como necessário o fim da restrição do uso de veículos de duas rodas para menores de idade para o desencilhe de sua produção, a qual não teve um grande número de unidades vendidas:

Esta mudança de mercado [liberação do uso de ciclomotores para menores de idade] seria boa também para a Piaggio, fabricante do ciclomotor Ciao e da motoneta Vespa. A produção total dessa fábrica foi de 12.000 unidades, sendo que a Ciao, lançada em 75, teve 4.800 unidades produzidas e a Vespa, que surgiu em 76, teve uma produção total de 7.200 motonetas. Mas desde o ano passado, a industrialização, que estava em torno de 1.000 unidades mensais, foi interrompida devido a uma queda de vendas e um grande estoque de produto. Segundo a empresa, a produção poderá ser reiniciada no próximo ano, quando houver menor estoque.⁴⁶³

Em 1979, a B. Forte, que interrompera a montagem de veículos da Piaggio, associou-se à Almec/Peugeot, para a produção de ciclomotores,⁴⁶⁴ sem conseguir o seu intento inicial. Na década de 80, a B. Forte voltou a associar-se à Piaggio e também com a Caloi, para formar uma empresa que primeiro denominou-se Vemot,⁴⁶⁵ e, depois, Motovespa do Brasil, cujas instalações industriais na Zona Franca de Manaus foram inauguradas em 16 de setembro de 1985.⁴⁶⁶

A Motovespa do Brasil, lançando a Vespa PX 200E, modernizada em alguns pontos em relação às motonetas montadas no Brasil nas décadas de 60 pela Panauto no Rio de Janeiro e pela B. Forte em Manaus na década de 70, conseguiu um bom número de vendas principalmente a partir de março de 1986,⁴⁶⁷ chegando a quase suplantat a Yamaha, que fabricava vários modelos e estava no Brasil desde 1974.

O otimismo da empresa era tão grande que, no ano de 1986, a produção mensal atingiu a marca de 2.800 motonetas. O investimento de capital, segundo o seu diretor Luciano Russo,

⁴⁶³ REIS, M. I. "Como está a produção nacional". In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 14.

⁴⁶⁴ SILVEIRA, J. "A competição das motos de passeio". In: DUAS RODAS n. 52, outubro/1979, p. 24.

⁴⁶⁵ "Vespa PX 200E: a escolha do local da fábrica". In: DUAS RODAS n. 113, novembro/1984, p. 7.

⁴⁶⁶ MARAZZI, G. "Vespa PX 200E". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 20.

⁴⁶⁷ SIMÕES, G. "Vespa[.] A motoneta, passando na frente das motos". In: DUAS RODAS n. 140, fevereiro/1987, p. 32.

chegou a US\$ 4,5 milhões de dólares com vistas a incrementar a produção, com previsão de produzir 3.500 unidades/mês. Além disso, projetava a fabricação de Vespas com uma cilindrada menor, de 50 a 80 cc,⁴⁶⁸ com o objetivo de obter uma fatia maior do mercado de ciclomotores, e, portanto, atender a juventude menorista, tal como ressaltou o jornalista Geraldo Simões: "No mercado italiano, a Vespa atinge um público muito abrangente, desde jovens escolares com 14 anos (lá pode) até executivos com mais de 30 anos".⁴⁶⁹

O otimismo com o mercado brasileiro era tamanho que a Motovespa anunciou, no mesmo ano, que fabricaria motocicletas da Gilera, empresa pertencente à Piaggio italiana, no Brasil. As motocicletas da Gilera não eram totalmente desconhecidas no Brasil, pois na década de 60 algumas chegaram a ser importadas.

Após os Planos Cruzado I e II, a crise econômica fez com que o mercado passasse a consumir menos motonetas, que muitos, na época, consideraram um "veículo da moda".⁴⁷⁰ Para não perder os investimentos já realizados, a Motovespa do Brasil pediu oficialmente, em 1988,⁴⁷¹ autorização à SUFRAMA para fabricar as motocicletas com a tecnologia da Gilera.

Entretanto, em meados de 1988, a Caloi retirou-se da associação, a Piaggio vendeu as suas ações, e a Motovespa do Brasil acabou fechando em 1990,⁴⁷² após inúmeros desentendimentos entre os sócios que compraram as ações dos sócios fundadores.⁴⁷³

Interessante relatar, também, o caso da Agrale. Em 1983, a Agrale, indústria de motores sediada no Rio Grande do Sul, adquirira a fábrica de ciclomotores Alpina no ano anterior,⁴⁷⁴ com o objetivo de adquirir *know-how* suficiente para a posterior fabricação de motocicletas. Na ocasião em que comprara a Alpina, o supervisor geral de ciclomotores da

⁴⁶⁸ SIMÕES, G. "Vespa[...] A motoneta, passando na frente das motos". In: DUAS RODAS n. 140, fevereiro/1987, pp. 28;32.

⁴⁶⁹ SIMÕES, G. "Vespa[...] A motoneta, passando na frente das motos". In: DUAS RODAS n. 140, fevereiro/1987, p. 32.

⁴⁷⁰ "Caso Motovespa: próximo do fim". In: DUAS RODAS n. 186, fevereiro/1991, p. 8.

⁴⁷¹ ARAÚJO, R. "A corrida dos lançamentos". In: DUAS RODAS n. 153, março/1988, pp. 29-30.

⁴⁷² "Fábrica no Brasil". In: DUAS RODAS n. 247, abril/1996, p. 14.

⁴⁷³ "Caso Motovespa: próximo do fim". In: DUAS RODAS n. 186, fevereiro/1991, p. 8.

⁴⁷⁴ "Agrale Sport e Monareta AV-X". In: DUAS RODAS n. 91, janeiro/1983, p. 52.

Agrale afirmara: o mercado brasileiro estava "pouco ativado, necessitando, inclusive, uma alteração rápida na legislação para que menores possam dirigi-los. Esse agora será um de nossos objetivos".⁴⁷⁵

A fabricação de motocicletas acabou sendo priorizada pela fábrica gaúcha. Após remodelar a linha de ciclomotores da Alpina rebatizando-os com o seu nome, a Agrale realizou uma parceria com a Cagiva, fábrica italiana, para a utilização de tecnologia para a fabricação de motocicletas na cidade de Caxias do Sul,⁴⁷⁶ não sem incentivos fiscais do Estado gaúcho.⁴⁷⁷ Esta prática de cessão de tecnologia não era nova para a Cagiva, pois esta empresa surgira através da compra da tecnologia da Harley-Davidson norte-americana, que, por sua vez, na década de 60, comprara a Aermacchi, indústria italiana.⁴⁷⁸

No final de 1984, a Agrale começou a fabricar dois modelos *trail*, um de 125 e outro de 200 cilindradas, ambos com motores dois tempos e refrigeração líquida, tecnologia então inédita em modelos produzidos por fábricas brasileiras. Carlos Stédile, diretor-superintendente da empresa, comentou sobre o início auspicioso de suas atividades industriais no ramo motociclístico: "Vendemos até um pouco mais do que esperávamos. O consumidor brasileiro é exigente, mas estamos dando o que eles queriam (...)"⁴⁷⁹.

Também havia o temor da Agrale em relação aos fabricantes japoneses, expresso na opinião de Celso Triches, gerente da Divisão Técnica da empresa: "Se os japoneses quiserem, (...) podem 'vir para matar' com alguma coisa como a [Honda] MTX 200. Por isso necessitamos ter cautela".⁴⁸⁰

⁴⁷⁵ "A Alpina mudou de nome. Agora é Agrale". In: "Jornal da Moto", p. 6. Encarte in: DUAS RODAS n. 81, março/1982.

⁴⁷⁶ Disponível em:

<www.agrale.com.br/agrale/website/website.nsf/TEMP?ReadForm&SECA=INSTITUCIONAL&PAGI=HISTORIA>. Acesso em: 28 jan. 2011.

⁴⁷⁷ "Cagiva, nacional?". In: DUAS RODAS n. 100, outubro/1983, p. 72.

⁴⁷⁸ SILVA, L. M. "As Harley, que já foram Motovi, agora são Cagiva motor". In: DUAS RODAS n. 76, outubro/1981, pp. 42-43.

⁴⁷⁹ "As motos com sotaque gaúcho". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 56.

⁴⁸⁰ "As motos com sotaque gaúcho". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 149.

Em pleno Plano Cruzado, em 1986, com a demanda extremamente aquecida, a Agrale estava satisfeita, pois vendia até mais do que desejava. A indústria se dedicara às motocicletas para se aproveitar de sua anterior capacidade ociosa. À medida em que havia o crescimento de suas vendas de veículos de duas rodas, a empresa sentiu que o ramo motociclístico adquiriu maior importância para o faturamento.⁴⁸¹

Entretanto, após o fracasso do Plano Cruzado e a sucessiva implantação de planos econômicos que não conseguiram fazer a economia nacional escapar da crise, a Agrale não conseguiu repetir, no final da década de 80, o desempenho animador que tivera no início de sua produção. As vantagens de produzir na Zona Franca de Manaus pareciam evidentes à indústria gaúcha, que resolveu seguir o exemplo da Yamaha, fundando uma filial em Manaus em 1988. Segundo Carlos Stédile, diretor-superintendente da Agrale, em entrevista à revista DUAS RODAS, a transferência de Caxias do Sul para Manaus permitiria à empresa,

(...) melhorar as condições de competição com os outros fabricantes de duas rodas; ter maior facilidade de produção; manter melhor atualização de produtos e tecnologia em relação ao que acontece na Europa; facilidade de dispor de máquinas do Exterior, além das existentes no Brasil.⁴⁸²

Além das vantagens elencadas acima, a diretoria da Agrale ainda indicava outras: "A empresa (...) concluiu que o IPI reduzido, as facilidades de importação de matrizes e a absorção mais rápida de tecnologia são fatores fundamentais para o seu crescimento no mercado".⁴⁸³

Esta decisão da Agrale em transferir a sua fábrica de motocicletas para Manaus no final da década de 80 causou uma comoção não só em Caxias do Sul, sede da fábrica, mas também no centro do poder gaúcho, Porto Alegre. A diretoria da fábrica teve que prestar

⁴⁸¹ ARAÚJO, R. "Motos, um mercado finalmente dimensionado". In: DUAS RODAS n. 132, junho/1986, pp. 33-34.

⁴⁸² ARAÚJO, R. "Agrale em Manaus". In: DUAS RODAS n. 156, maio/1988, p. 10.

⁴⁸³ NASSER, J. R. "As vantagens que levam a Agrale para Manaus". In: DUAS RODAS n. 156, maio/1988, p. 14.

esclarecimentos públicos sobre sua decisão ao Governador do Estado e para a Assembleia Legislativa.⁴⁸⁴

Como exceção às indústrias de capital não-japonês, que procuravam atender prioritariamente o mercado interno, a Amazonas, fabricada em caráter quase artesanal com um motor automobilístico Volkswagen de 1600 cilindradas na cidade de São Paulo, conseguiu a homologação para que seus veículos rodassem legalmente nos Estados Unidos, o que fez esta motocicleta ser mais conhecida fora do Brasil.⁴⁸⁵

2.3.3. Fábricas de ciclomotores: Ibramoto, Brumana-Pugliesi, Caloi, Monark e Brandy

A Ibramoto, empresa de Curitiba, estado do Paraná, foi a pioneira na fabricação de ciclomotores no Brasil, através de seu modelo Katia, que possuía componentes da italiana Garelli. A Ibramoto lançou este modelo em novembro de 1974, no mesmo dia em que a Yamaha lançava a RD 50 no Brasil, com 40% de nacionalização em valor, com previsão de mais 20% com o transcorrer da produção.⁴⁸⁶

Entre 1978 e 1980, com a manutenção da não-liberação do uso de veículos de duas rodas de baixa cilindrada para a juventude menorista, um grande filão para suas vendas, a Ibramoto foi obrigada não só a exportar para outros países,⁴⁸⁷ mas também a diversificar a sua produção em outras áreas, tais como ordenhadeiras mecânicas.⁴⁸⁸

Em 1980, a Ibramoto realizou um acordo com a espanhola Montesa para a fabricação de dois modelos *trail* de uso restrito em terra no Brasil, veículos que começaram a ser fabricados com uma pequena taxa de nacionalização de 28%, sendo que o índice inicial

⁴⁸⁴ ARAÚJO, R. "O desafio dos fabricantes". In: DUAS RODAS n. 157, junho/1988, p. 69.

⁴⁸⁵ O jornalista Gabriel Marazzi, em teste da Amazonas 1600 para a revista DUAS RODAS, recolheu em artigo a seguinte indagação, de um motociclista brasileiro: "Quando vão começar a fabricar [a motocicleta] no Brasil?". In: DUAS RODAS n. 117, março/1985, p. 16.

⁴⁸⁶ "Os grandes planos da Garelli". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 38.

⁴⁸⁷ REIS, M. I. "Como está a produção nacional". In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 14.

⁴⁸⁸ SILVEIRA, J. "Segredos". In: DUAS RODAS n. 58, abril/1980, p. 33.

exigido pelo Governo Brasileiro, na ocasião, era de 40%.⁴⁸⁹ Na época, o diretor da Ibramoto, Isidoro Rosemblum, descreveu como era o processo de não cumprir a lei que previa uma nacionalização inicial das motocicletas a serem fabricadas no Brasil:

(...) Simples, (...) não estamos pedindo incentivos governamentais como devolução do ICM, isenção do IPI ou do imposto de importação. Nossa preocupação é só com a Cacex, para mostrar que não se trata de simples importação, mas que estamos nacionalizando componentes.⁴⁹⁰

O modelo Montesa 360 H6 começou a ser vendido no Brasil no início de 1981,⁴⁹¹ acompanhando o boom de modelos de motocicleta trail em território nacional. No ano de 1983 a Ibramoto foi obrigada a reduzir a sua cota de importação de componentes devido a disposições governamentais,⁴⁹² praticamente inviabilizando não só a produção das motocicletas Montesa no Brasil, mas também os ciclomotores Garelli, que contavam com uma boa porcentagem de componentes importados. A partir de então, a Ibramoto resolveu não concorrer mais com os outros fabricantes instalados no Brasil, evitando o ônus de fazer uma grande nacionalização de componentes.

A Brumana-Pugliesi, por sua vez, surgiu da compra da Companhia Industrial Pasco, denominação que sucedeu a Lambretta do Brasil S. A., que desde 1955 fabricava a Lambretta italiana em um galpão situado na Vila Anastácio, em São Paulo, sendo que esta última é considerada, dentre versões dissonantes, "a primeira indústria a lançar um veículo de duas rodas [motorizado] nacional".⁴⁹³ A história do início da empresa foi narrada em entrevista à revista DUAS RODAS da seguinte forma:

⁴⁸⁹ COSTA, L. "Made in Brazil? As leis obrigam, pouco a pouco, a se tornarem brasileiras". In: DUAS RODAS n. 62, agosto/1980, p. 35.

⁴⁹⁰ COSTA, L. "Made in Brazil? As leis obrigam, pouco a pouco, a se tornarem brasileiras". In: DUAS RODAS n. 62, agosto/1980, p. 35.

⁴⁹¹ SILVEIRA, J. "Montesa 360 H6". In: DUAS RODAS n. 67, janeiro/1981, p. 34.

⁴⁹² "As taxas de nacionalização das motos, aumentando". In: DUAS RODAS n. 96, junho/1983, p. 92.

⁴⁹³ Cf. REIS, M. I. "Como está a produção nacional". In: DUAS RODAS n. 40, outubro/1978, p. 12. Entretanto, outros atribuem a primazia da fabricação do primeiro produto motorizado nacional à carioca Gulliver, que fabricou a Gullivete na década de 50. Cf. MACIEIRA, F. Motocicleta: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo, p. 149.

Em 1974, quando o governo fixava a alíquota sobre importação de produtos supérfluos em 205%, Oliviero Brumana e Felipe Pugliesi eram sócios da Motosport, importadora das motocicletas Suzuki. Com o aumento da alíquota, resolveram mudar de ramo, abandonando as importações e ingressando no campo industrial. Para tanto, somaram seus investimentos e, com mais um empréstimo do BNDE, conseguiram 100 milhões de cruzeiros, adquirindo o controle acionário da Companhia Industrial Pasco, fabricante da Lambretta, detendo 99% das ações.⁴⁹⁴

Recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) também foram necessários para o incremento da produção da Brumana-Pugliesi, devido à construção de novas instalações em 1975 no quilômetro 14 da Via Anhanguera, em São Paulo, no valor de Cr\$ 42,5 milhões de cruzeiros. A empresa já contava com 600 empregados.⁴⁹⁵

Uma linha de argumentação que era utilizada pela empresa em seu próprio favor é de que era uma indústria de capitais nacionais. Este discurso foi, inclusive, transferido para a propaganda que a Brumana-Pugliesi realizava na revista DUAS RODAS:

Brasil, exportador de motos? (...) A Brumana-Pugliesi está sintonizada com o governo federal, no esforço de incrementar as exportações e reduzir as importações. Mensalmente, milhões de cruzeiros em divisas permanecem no país. E toda vez que alguém compra uma moto da Brumana-Pugliesi, o Brasil está economizando divisas. (...) Desse modo, ainda uma vez, a Brumana-Pugliesi caminha no mesmo compasso do governo. É claro – é a única empresa verdadeiramente brasileira em seu ramo de atividade.⁴⁹⁶

Dentro do contexto expresso por Roberto Campos de que “a substituição de importações de segunda geração (...) foi a resposta anti-recessiva do Brasil aos desafios dos anos 70”,⁴⁹⁷ naturalmente, o discurso desenvolvido pela Brumana-Pugliesi era o de sublimar o papel do Estado nesta ocasião, não sem ressaltarmos que a empresa recebeu empréstimos do BNDE, instituição estatal. O texto da propaganda faz a apologia daqueles que tornaram possível, através de empréstimos, o aumento da capacidade produtiva da empresa.

⁴⁹⁴ "Apresentamos uma grande fábrica de motos: a Brumana-Pugliesi". In: DUAS RODAS n. 11, março/1976, p. 35.

⁴⁹⁵ "BNDE dá financiamento à Brumana-Pugliesi". In: DUAS RODAS n. 9, novembro-dezembro/1975, pp. 50-51.

⁴⁹⁶ PROPAGANDA. Brumana-Pugliesi. "Brasil, exportador de motos?". In: DUAS RODAS n. 9, novembro-dezembro/1975, p. 20.

A Brumana-Pugliesi, além de fabricar versões da Lambretta italiana, tais como a Cynthia e a Xispa, ainda possuía em sua linha de produtos o Ponei, pequena motocicleta com rodas de 10 polegadas de 50 cilindradas, que poderia ser utilizado até por crianças. A empresa tentou diversificar a sua produção a partir da década de 80, através do modelo Tork 125T, mas não conseguiu boas vendas, em comparação às indústrias japonesas.

Em meados de 1980, a Brumana-Pugliesi deixou de existir. A empresa passou a se chamar "Lambretta",⁴⁹⁸ produto que a mantivera durante várias décadas no incipiente mercado brasileiro. Segundo o diretor de marketing, Amos Lee Harris Jr., a estratégia de sobrevivência da empresa no mercado era

(...) continuar insistindo em nossa filosofia básica de trabalho, que consiste em evitar o confronto direto com os concorrentes, procurando sempre os vazios existentes no mercado para colocar os novos produtos.⁴⁹⁹

A Lambretta, na ocasião, fabricou também algumas motocicletas, sem sucesso. Sua capacidade produtiva decresceu tanto que o modelo "Tork 125T" passou a ser produzido somente por encomenda no início da década de 80.⁵⁰⁰ Vendas diminutas e dívidas fizeram com que a empresa pedisse falência em 1983.⁵⁰¹

Quanto à Caloi e a Monark, ambas consideravam o mercado consumidor brasileiro de duas rodas como promissor. Quando a exigência de nacionalização dos veículos de duas rodas no Brasil passou a ser cada vez maior, estes dois fabricantes, em tese, "concorrentes", associaram-se, em 1979, para a criação de um motor nacional, o *Termo*,⁵⁰² não sem a consultoria oferecida pelo Centro – hoje denominado Comando – Técnico Aeroespacial

⁴⁹⁷ CAMPOS, R. A lanterna na popa: memórias, p. 942.

⁴⁹⁸ "O mercado brasileiro de motos nos anos 80". In: DUAS RODAS n. 75, setembro/1981, p. 21.

⁴⁹⁹ "O mercado brasileiro de motos nos anos 80". In: DUAS RODAS n. 75, setembro/1981, p. 23.

⁵⁰⁰ STEFANI, S. "Mercado. Os preços, garantindo o aumento das vendas". In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 36.

⁵⁰¹ "Trajetória da Lambretta". In: DUAS RODAS n. 240, p. 21.

⁵⁰² REIS, M. I. "Será o fim de uma concorrência?". In: DUAS RODAS n. 43, janeiro/1979, p. 17.

(CTA) de São José dos Campos. O motor Termo foi construído com a esperança, segundo Antônio Fortino, então diretor superintendente da Caloi, de que

– Se a legislação mudasse logo e os menores conseguissem dirigir o ciclomotor legalmente, teríamos um aumento rápido de procura. Mas por enquanto estamos investindo a longo prazo, pois não há previsão de um aumento rápido no mercado atual.⁵⁰³

Já a Monark, parceira da Caloi na construção do motor Termo, uma das pioneiras da disponibilização de ciclomotores no mercado brasileiro, através da montagem de um ciclomotor, na década de 50, denominado "Monareta", resolveu, na década de 80, voltar a investir neste nome para nomear o seu ciclomotor, desde 1983⁵⁰⁴ equipado com o motor Termo. O fato de bicicletas então fabricadas pela Monark também serem nomeadas como "Monareta" era um indicativo do que o fabricante pensava de seu modelo: uma espécie de bicicleta, embora não um "brinquedo".⁵⁰⁵

A esperança de que as pressões dos fabricantes, reunidos na ABRACICLO, conseguissem obter do Estado a liberação do uso de ciclomotores por menores de idade era tão presente entre seus representantes que a Caloi e a Monark cogitaram realizar uma associação para comprar grandes quantidades de ações na MBK (antiga Motobecane) francesa, não sem a onipresença japonesa, na década de 80:

As instalações da Motobecane – fábrica francesa que está em concordata desde março de 1983 e que já chegou a ser a maior produtora mundial de ciclomotores, com a Mobylette – poderão ser adquiridas pela Caloi e Monark, brasileiras, que entrariam, em conjunto, com 30% do capital da MBK, empresa que está sendo constituída para ficar com as instalações da Motobecane. A Yamaha do Japão igualmente deverá entrar no negócio, com 10% de capital. A Caloi e a Monark se interessaram pelo negócio em razão da garantia de que fornecerão partes e componentes à MBK, e a Yamaha japonesa seria encarregada do fornecimento de tecnologia.⁵⁰⁶

⁵⁰³ "Termo, um novo motor nacional." In: DUAS RODAS n. 83, maio/1982, p. 38.

⁵⁰⁴ "Bicicletas: a crise chegou ao fim". In: DUAS RODAS n. 116, fevereiro/1985, p. 23.

⁵⁰⁵ "Bicicletas: a crise chegou ao fim". In: DUAS RODAS n. 116, fevereiro/1985, p. 23.

⁵⁰⁶ "Capital brasileiro na Motobecane?". In: "Jornal da Moto" da revista DUAS RODAS n. 105, março/1984, p. 69.

Naturalmente, a presença acionária de indústrias com sede no Brasil na MBK francesa, na década de 80 do século XX, não se restringiria tão somente ao fornecimento de partes e componentes. Tecnologias desenvolvidas na Europa – com o suposto adjutório japonês – poderiam ser aplicadas em âmbito nacional, abrangendo públicos cada vez maiores, tendo como foco principal o usuário menor de idade, que poderia vir a ser beneficiado em caso de redução da idade legal para guiar veículos automotores de duas rodas.

A Caloi tentou, em meados da década de 80, através de uma participação acionária na Motovespa do Brasil, ter uma maior porção do mercado brasileiro de duas rodas, com relativo sucesso inicial. Ao mesmo tempo, a empresa insistiu em três décadas na fabricação do modelo Mobylette, que encontrava grande aceitação nacional, principalmente entre os menores de idade, seus usuários preferenciais. A Monark fabricou o seu ciclomotor até o final da década de 80.

Por outro lado, fundada por Hugo Brandani, ex-mecânico de Vespas, a indústria Brandani, situada na cidade paulista de Ribeirão Preto, produzia, inicialmente, peças de reposição para motonetas e motocicletas em 1970. Em 1976, Brandani começou a produzir bicicletas, fazendo concorrência à Caloi e a Monark. Em 1981, a Caloi comprou a Brandani, fechando as portas da unidade de Ribeirão Preto em 1985.⁵⁰⁷

Ao mesmo tempo em que fabricava bicicletas, Hugo Brandani produzia componentes para motocicletas, através da Plasmotécnica, especializada em componentes plásticos para veículos de duas rodas. Para Brandani, o sucesso de vendas de seus componentes no mercado brasileiro poderia ser creditado à juventude:

Duas Rodas – Qual a vantagem de se atuar no mercado de reposição?

Hugo Brandani – As vantagens são evidentes: o mercado de peças de reposição é sempre crescente, devido ao fato de novas

⁵⁰⁷ BRANCO, S. "De 'vespeiro' a parceiro". In: DUAS RODAS n. 273, junho/1998, p. 34.

motos serem vendidas, por exemplo. Mas o que torna esse mercado muito "atraente" é o mau uso que o motociclista brasileiro faz de seu veículo. Acredito que 50% de peças trocadas são resultados de mau uso e de um modo geral a responsável por essa situação é a juventude. Isso porque, de acordo com nossas informações, as motos que pertencem a pessoas de idade mais avançada, trocam de peças, basicamente, devido ao desgaste normal e não prematuro de peças.⁵⁰⁸

Neste contexto de atender cada vez mais a juventude, por mais que esta não cuidasse adequadamente da manutenção de seus veículos motorizados, e acreditando no potencial de vendas de ciclomotores no país, Brandani passou a produzir no ano de 1988 em Ribeirão Preto o Brandy NS 1,⁵⁰⁹ que logo evoluiu para a versão NS 2, com relativo sucesso na década de 80.

Investimentos ou mesmo tentativas de inversões de capital no mercado brasileiro, realizadas por indústrias de ciclomotores, levaram em consideração o fato de que existia, no contexto nacional da época, um público-alvo que denominamos de "nata motorizada", detentora de razoável poder aquisitivo. Este grupo tomava a si, com o seu gesto de comprar veículos motorizados de duas rodas a seus filhos, o entendimento de que menores não eram perigos ambulantes no trânsito. O fator utilitário das vantagens inerentes aos veículos de duas rodas, tais como o baixo consumo de gasolina e de manutenção, era secundário para esse público.

2.4. Os anos 90

Segundo Roberto Campos, o Brasil não participara da prosperidade mundial da década de 80, pois a nação estava "sacudida pela crise da dívida".⁵¹⁰ As eleições diretas de 1989 eram a esperança de que o Brasil conseguiria, ao invés de ser sacudido, deixar a crise de lado e retomar um desenvolvimento que permitisse fugir da crise econômica dos anos 80.

⁵⁰⁸ "Peças para motos (até com aroma de frutas...)". ENTREVISTA com Hugo Brandani. In: DUAS RODAS n. 128, fevereiro/1986, p. 34.

⁵⁰⁹ BRANCO, S. "De 'vespeiro' a parceiro". In: DUAS RODAS n. 273, junho/1998, p. 34.

Fernando Collor de Mello, eleito após o segundo turno das eleições de 1989, tomou posse em março de 1990, e logo em seguida lançou um plano econômico extremamente controverso, através de sua prima e ministra da Economia, Zélia Cardoso de Mello, o chamado "Plano Brasil Novo", mas que se tornou conhecido pelo grande público como "Plano Collor". Dentre outras medidas, o plano, segundo Thomas Skidmore, congelava as "contas de poupança de todos os brasileiros, e cujas medidas paralelas seriam um congelamento de preços e a abolição da indexação".⁵¹¹

O objetivo era retirar o máximo possível de dinheiro em circulação, para evitar uma fúria consumista, tal como ocorrera na década de 80, principalmente após o Plano Cruzado I. Entretanto, a estratégia mostrou-se falha, pois o Brasil não conseguiu sair da recessão. Roberto Campos recorda-se com amargura do período: "e a Nova República embarcou num autoritarismo econômico sem precedentes, através de choques e confiscos".⁵¹²

Além de realizar a tentativa de conter a inflação, Collor tomou a si a iniciativa de promover uma política de privatizações, além de liberar o mercado brasileiro a produtos importados,⁵¹³ que faziam parte de uma lista composta por cerca de 1300 produtos no chamado "Anexo C"⁵¹⁴ do DECEX (Departamento de Comércio Exterior). A partir da revogação das medidas restritivas à importação de veículos motorizados de duas rodas, a primeira motocicleta importada de forma legal⁵¹⁵ para o Brasil foi uma Honda CBR 1000F, através de uma empresa importadora de Goiânia.⁵¹⁶

⁵¹⁰ CAMPOS, R. A lanterna na popa, p. 462.

⁵¹¹ SKIDMORE, T. E. Uma História do Brasil, p. 305.

⁵¹² CAMPOS, R. A lanterna na popa, p. 781.

⁵¹³ O ex-presidente Fernando Collor era, pessoalmente, um entusiasta de veículos velozes. A sua famosa frase de que as indústrias nacionais produziam "carroças e não carros" causou polêmica em vários meios. Cf. CASTRO, L. B. de. "Privatização, abertura e desindexação: a primeira metade dos anos 90 (1990-1994)". In: GIAMBIAGI, F. et alii. Economia brasileira contemporânea, p. 163.

⁵¹⁴ CASTRO, L. B. de. "Privatização, abertura e desindexação: a primeira metade dos anos 90 (1990-1994)". In: GIAMBIAGI, F. et alii. Economia brasileira contemporânea, p. 147.

⁵¹⁵ Entre 1976 e 1990, só era possível trazer legalmente um veículo de duas rodas para o Brasil caso o produto fosse um prêmio conseguido em alguma competição esportiva, ou pertencente a algum diplomata que estivesse representando seu país no Brasil. Os demais casos eram proibidos.

⁵¹⁶ SILVEIRA, J. "Honda CBR 1000F". In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 12.

Várias indústrias nacionais de motocicletas aproveitaram-se da liberação das importações para uma volta às origens: Honda e Yamaha, quando instalaram seus escritórios no Brasil, eram importadoras. Entretanto, ambas mantiveram a postura de manter em fabricação seus veículos de duas rodas de maior sucesso no mercado brasileiro, possibilitando que, ao invés da indústria nacional ser sufocada pelas importações, ela se fortalecesse, através da fabricação de veículos pelo sistema *draw-back*, com o objetivo de, através de preços convidativos, atingir o mercado externo.⁵¹⁷

Em 1993, após o *impeachment* de Collor, assume a Presidência Itamar Franco, que lança, sob a coordenação de Fernando Henrique Cardoso, então Ministro da Economia, o Plano Real, que tinha o objetivo de criar uma moeda estável para um país que necessitava mais uma vez realizar um plano de estabilização econômica.

Por vários motivos, o Plano Real surtiu efeito na economia nacional, o que foi a principal plataforma de campanha de Fernando Henrique Cardoso ao concorrer à Presidência da República, sendo eleito para o quadriênio 1994-1998. Durante esse período, a Constituição Nacional de 1988 ganhou uma emenda que garantiu a reeleição do Presidente da República, que possibilitou a Cardoso ficar no poder até 2000.

Nesta década, a iniciativa de manter e incrementar a produção de motocicletas em território nacional teve como âncora, a partir do final de 1992, a chamada "revolução silenciosa", termo cunhado pelo jornalista Roberto Araújo.⁵¹⁸ a produção de motocicletas na Zona Franca de Manaus seria feita de acordo com o chamado PPB (Processo Produtivo Básico), que permitiria a montagem de motocicletas pelo sistema CKD (*Completely Knock-Down*), ou seja, elas viriam parcialmente montadas do Exterior.

⁵¹⁷ Tal como a Honda, a Yamaha exportava a DT 180 sob o nome de RT 180, motocicleta preparada especialmente para o fora-de-estrada, utilizando, quando necessário, de peças importadas conseguidas pelo sistema de draw-back.

⁵¹⁸ ARAÚJO, R. "Revolução silenciosa". In: DUAS RODAS n. 205, setembro/1992, p. 66.

A SUFRAMA encomendou o projeto às indústrias de motocicletas instaladas na Zona Franca de Manaus, aceitando-o posteriormente com elogios,⁵¹⁹ colocando-o em prática poucos meses depois. Segundo Franklin de Mello Neto, então gerente da ABRACICLO,

No que cabe às indústrias de motocicletas algo já está sendo feito para melhorar o mercado de motos. É o Processo Produtivo Básico, que está vigorando na Zona Franca de Manaus. Antes, quando era lançado, um produto começava com 50% de nacionalização e o restante era importado. A nacionalização tinha de ir crescendo de 3% a 5% ao ano. Com a nova política industrial da [Zona Franca de Manaus] o governo passou a exigir um processo industrial que acaba com esse índice de nacionalização. Assim, se um fornecedor brasileiro não tem bom preço, a indústria pode procurar em qualquer outro lugar do mundo.⁵²⁰

Portanto, a liberação das importações ocorrida no início do Governo Collor não se tornou um obstáculo à industrialização brasileira do ramo motociclístico, pois a mesma já havia desfrutado de uma legislação restritiva no período 1976-1990, dentro da qual a indústria nacional conseguiu solidificar-se perante o mercado interno, conseguindo forças para lutar por fatias do mercado externo, assertiva que só se aplica completamente em relação às indústrias japonesas então instaladas no Brasil.

Segundo o jornalista Roberto Araújo, então redator-chefe da revista DUAS RODAS, com a liberação das importações era possível realizar uma espécie de periodização da história da indústria motociclística brasileira:

Julho de 1990 marca o momento da mudança. O motociclismo brasileiro entra em sua terceira era. A primeira foi apenas de motos importadas, que teve sua pré-história nas inglesas da década de 50 e seu ápice nas importadas de todas as marcas na década de 70. Depois, a partir de 1976, quando as importadas foram proibidas de vir ao Brasil, veio a segunda era, aquela exclusiva das motos nacionais, iniciada com a Yamaha RD 50 em 1974 e que culminou com o lançamento da Honda CBX 750F em 1986.⁵²¹

⁵¹⁹ ARAÚJO, R. "Revolução silenciosa". In: DUAS RODAS n. 205, setembro/1992, p. 66.

⁵²⁰ ARAÚJO, R. "A crise em discussão". In: DUAS RODAS n. 209, janeiro/1993, p. 39.

⁵²¹ ARAÚJO, R. "Manaus, viagem ao futuro". In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 33.

A história do desenvolvimento industrial brasileiro motociclístico no período 1974-2000 desmente a afirmação de Celso Furtado, quando este afirma: "É sabido que a industrialização baseada na substituição de importações tende a desqualificar as indústrias para a exportação".⁵²² No caso da indústria motociclística brasileira isto não ocorreu, ao contrário: as empresas nacionais de veículos motorizados de duas rodas, notadamente a Honda e a Yamaha, que implantaram os seus parques industriais no Brasil no contexto da substituição de importações na década de 70, utilizaram o *know-how* de suas respectivas matrizes para fabricarem produtos, primeiramente, para o mercado nacional, e, depois, para o mercado externo.

Em dezembro de 2000, a Revista DUAS RODAS comentou:

As exportações se mantêm em alta e também já está estabelecido um novo recorde, com o total de 51.404 unidades vendidas ao mercado externo em dez meses – aumento de 97,3% em relação ao mesmo período do ano passado.⁵²³

Em sua Dissertação de Mestrado, Bispo demonstra a importância dos números de exportação de motocicletas brasileiras a partir da Zona Franca de Manaus:

Tabela 16 – Número de motocicletas brasileiras exportadas via Zona Franca de Manaus (1996-2000)

Ano	Quantidade de Motocicletas
1996	22.686
1997	24.534
1998	29.987
1999	38.426
2000	70.699

Fonte: BISPO, J. de S. Pólo industrial exportador: desafios para o novo papel da Zona Franca de Manaus, pp. 80-84., adap.

Cruzando os dados da referência da Revista DUAS RODAS, de 51.404 unidades de motocicletas exportadas, com os dados levantados por Bispo, de 70.699, verificamos que, em

⁵²² FURTADO, C. Análise do "modelo" brasileiro, p. 54.

⁵²³ "Moto Mercado". In: DUAS RODAS n. 303, dezembro/2000, p. 75.

apenas dois meses, as indústrias brasileiras conseguiram exportar 19.295 unidades, ou seja, quase 10 mil unidades por mês.

Houve um significativo aumento do número de motocicletas exportadas no final da década de 90, gerando benefícios diretos para a balança comercial brasileira. Em 1995, a revista DUAS RODAS já noticiava, utilizando dados colhidos no IBGE, o grande crescimento da indústria motociclística nacional:

O IBGE aponta (...) que o setor de motocicletas foi um dos principais responsáveis pelo crescimento do PIB [brasileiro], com 129,2% de aumento na produção de motos de até 125cc no primeiro trimestre deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado.⁵²⁴

Por outro lado, em 1995, o governo brasileiro, pela valorização do real frente ao dólar, foi obrigado a aumentar a alíquota de importação de 20% para 70%, o que atingiu principalmente as importadoras de motocicletas. O jornalista Geraldo Simões teceu os seguintes comentários a respeito:

Na verdade esse aumento de alíquota tinha como endereço a indústria automobilística e o setor de eletroeletrônicos (...). Nessa história, as motos entraram de "carona", já que o número de motos importadas não chega a 4% do total de unidades comercializadas e nem de longe ameaça a economia nacional. (...) A medida vale somente para as motos que chegam ao Brasil completamente montadas, ou seja, prontas para a venda ao consumidor final. No caso das motos montadas pelo Processo Produtivo Básico, em Manaus-AM, não será aplicada essa alíquota.⁵²⁵

A Amazonas, que começara a ser fabricada com motor Volkswagen 1600 para os usuários de motocicletas de grande porte, passou a ter algumas de suas unidades vendidas ao Japão e aos Estados Unidos a partir do início da década de 80,⁵²⁶ mas a indústria acabou não sobrevivendo aos concorrentes. Por outro lado, a Tecpama – Técnica Paulista de

⁵²⁴ "Vendas surpreendentes". In: DUAS RODAS n. 236, maio/1995, p. 11.

⁵²⁵ SIMÕES, G. "Imposto (de) novo". In: DUAS RODAS n. 236, maio/1995, p. 32.

⁵²⁶ REIS, M. I. "As pequenas fábricas estão se unindo". In: DUAS RODAS n. 84, junho/1982, p. 34.

Máquinas Ltda., que surgiu em 1990, reaproveitou a ideia original dos fabricantes da Amazonas em atingir tanto o mercado interno, quanto o externo, através da fabricação da Kahena, que também contava com motor Volkswagen:

A Kahena, na prática, representa uma evolução natural da Motovolks 1500, apresentada por DUAS RODAS n.º 25 em julho de 1977. Criada por Luiz Antonio Gomides e José Carlos Bison - hoje diretores da Tecpama - a Motovolks deu origem à conhecida Amazonas, a primeira moto genuinamente brasileira de grande cilindrada produzida em série. Gomides e Bison, que ficaram à margem do sucesso alcançado pela Amazonas, desenvolveram um novo projeto próprio e juntos (...) esperam firmar a Kahena no mercado, inclusive para exportação.⁵²⁷

A Tecpama ressaltou em propaganda veiculada na revista DUAS RODAS que a Kahena 1600 era um veículo de qualidade, comercializado para países como Alemanha e Japão:

O BRASIL EXPORTA MOTOS. Tem muita gente que não sabe, mas enquanto marcas americanas, japonesas, alemãs e italianas chegam até nós, a brasileira KAHENA exporta para o mundo. Desenvolvida no Brasil com a mais avançada tecnologia, a KAHENA foi testada e aprovada por consumidores altamente qualificados em se tratando de motos: Alemanha e Japão. No Brasil, cidades como Porto Alegre, Goiânia, Belo Horizonte, Recife, Campinas, Ribeirão Preto, entre outras, possuem forte mercado no consumo de motocicletas. Os brasileiros querem saber quais são as novidades. Seja representante de uma marca mundial. Concepção em tecnologia mundial. Kahena. O mundo sem fronteiras.⁵²⁸

A propaganda ressaltou que o mundo não tinha mais fronteiras. No contexto de um mundo cada vez mais globalizado,⁵²⁹ nada mais adequado do que enfatizar que, se a motocicleta possuía qualidade suficiente para andar na Alemanha e no Japão, ela poderia perfeitamente ser utilizada por usuários brasileiros em território nacional.

⁵²⁷ MARAZZI, G. "Kahena LJ-16". In: DUAS RODAS n. 184, dezembro/1990, p. 43.

⁵²⁸ PROPAGANDA. Tecpama. "O Brasil exporta motos". In: DUAS RODAS n. 236, maio/1995, p. 31.

⁵²⁹ Cf. FURTADO, C. O Capitalismo Global.

Esta ênfase em legitimar o produto nacional através de sua exportação para outros países era um recurso comum entre os fabricantes brasileiros. Em 1981, a Honda, para anunciar o modelo CB 400, divulgou:

Nas boas casas do ramo.
De Paris, Nova Iorque, Tóquio e Brasil.
Em dólares, francos, ienes ou cruzeiros, a CB 400 tem sempre a mesma performance, o mesmo design avançado e a mesma sofisticada tecnologia. Qualquer que seja o idioma do piloto, ele obedece ao comando do seu corpo com docilidade. É por isso que a CB 400 está despertando paixões entre homens de olhos castanhos, azuis, pretos e puxados. Quando você experimentar a CB 400 vai sentir uma emoção tão grande que será impossível exprimir em palavras. Seja em português, francês, inglês ou japonês. Honda. Produzida na Zona Franca de Manaus. CB 400. A máquina da Honda.⁵³⁰

A Yamaha resolveu utilizar tal tática de argumentação ao consumidor perante o anunciar o modelo RD 350 para o público brasileiro nas páginas da revista DUAS RODAS:

A Yamaha RD 350 mostra como a tecnologia pode ser bonita. (...) Tanta tecnologia não poderia ter fronteiras, por isso ela foi lançada simultaneamente no Brasil, na Europa e no Japão. (...) Yamaha. Tecnologia sem fronteiras.⁵³¹

Você tem duas maneiras de comprar a melhor moto. Ou você compra aqui uma Yamaha RD 350 totalmente nacional, ou vai até a Europa e compra uma Yamaha RD 350 importada do Brasil. A nossa Yamaha RD 350, fabricada aqui mesmo em Manaus, com operários, peças e materiais totalmente brasileiros, está sendo exportada para a Itália e a Espanha. (...) Yamaha. Tecnologia criando emoções.⁵³²

Na década de 90, a adoção do Processo Produtivo Básico (PPB) foi, realmente, uma verdadeira revolução para a indústria motociclística nacional. A mesma não só ganhou competitividade interna (dada a possibilidade de poder praticar menores preços no mercado, além de diversificar os modelos oferecidos ao consumidor), mas também, externa (pois os

⁵³⁰ PROPAGANDA. Honda. "Nas boas casas do ramo. De Paris, Nova Iorque, Tóquio e Brasil". In: DUAS RODAS n. 69, março/1981, capa final externa.

⁵³¹ PROPAGANDA. Yamaha. "A Yamaha mostra como a tecnologia pode ser bonita". In: DUAS RODAS n. 139, janeiro/1987, pp. 42-43.

⁵³² PROPAGANDA. Yamaha. "Você tem duas maneiras de comprar a melhor moto". In: DUAS RODAS n. 162, dezembro/1988, p. 39.

veículos eram montados no Brasil aproveitando-se da capacidade ociosa existente e do baixo custo da mão-de-obra nacional). Oportunidades de lucrativos negócios favoreceram, então, a vários grupos que desejavam uma fatia do mercado nacional de veículos de duas rodas.

2.4.1. Novas indústrias de motocicletas no Brasil

Várias indústrias, com o advento do Processo Produtivo Básico, tiveram maiores facilidades em implantar seus parques industriais no Brasil. Por outro lado, importadores independentes, que segundo Francisco Guilhen, mecânico, muitas vezes "nem sabiam como tirar as motos dos caixotes e montá-las",⁵³³ trouxeram para o Brasil motocicletas das mais variadas procedências, desde as tchecas Jawa, anteriormente montadas nas décadas de 50 e 60 pela Monark no Brasil, até marcas como a Minsk, da Bielorrússia, a Hyosung, sul-coreana, a Jincheng, chinesa, a Kymco, indústria de Taiwan, e a Bajaj, indiana.

O contexto econômico brasileiro, na década de 90, de franco crescimento na venda de motocicletas, fez com que uma indústria chinesa realizasse tratativas para a construção de um parque industrial em território nacional. A Jincheng, associada a um vereador da cidade de Goiânia, Euler Ivo, tentou usufruir de incentivos fiscais oferecidos pelo Estado brasileiro em 1998, sem resultados conclusivos:

A China (...) vai investir alguns milhões de dólares na montagem de uma fábrica de motos no Brasil, trazida por um brasileiro, ex-líder estudantil de esquerda, que se exilou entre os chineses em 1969 (...) Essa história (...) une Euler Ivo, vereador do PDT de Goiânia (GO), e a empresa Jincheng, uma das quatro maiores indústrias de motos da China (...) A pequena Piracanjuba, a 90 km de Goiânia, foi a escolhida para receber a fábrica. (...) A vinda da empresa também foi graças aos benefícios fiscais prometidos para quem se estabelecesse na região Centro-Oeste, dentro do Regime Automotivo, criado pelo governo brasileiro.⁵³⁴

⁵³³ BRANCO, J. S. "O outro lado da importação". In: DUAS RODAS n. 185, janeiro/1991, p. 19.

⁵³⁴ BRANCO, S. "China comunista investe em fábrica de motos em Goiás". In: DUAS RODAS n. 270, março/1998, p. 30.

As principais fábricas que se instalaram no Brasil na década de 90 foram: as japonesas Suzuki e Kawasaki, a norte-americana Harley-Davidson, a italiana Aprilia e as sul-coreanas Daelim e Hyosung. Por outro lado, indústrias como a Sundown, a L'Aquila, que surgiu após uma divisão dos sócios da Sundown, e a Emme-Lotus, com menor capacidade de lutar por fatias maiores do mercado brasileiro, contentavam-se em tentar a conquista do consumidor aproveitando-se de um fator de diferenciação: a exclusividade de possuir uma marca/modelo pouco massificado no mercado nacional.

A nipônica Suzuki, que, na década de 70, tentara uma associação com a indústria de implementos agrícolas Hatsuta, foi uma das principais indústrias do ramo motociclístico a se instalar no Brasil nos anos 90. Após fracassar em sua implantação no território nacional na década de 70, os japoneses da Suzuki tinham, conforme afirmara em entrevista o ex-piloto de motocross João Toledo, "(...) o pé bem atrás com o Brasil". A Suzuki, segundo o ex-piloto, "tom[ara] um enorme prejuízo [nos anos 70] devido a gestão fraudulenta e o negócio foi desfeito".⁵³⁵

Em 1991, o ex-piloto de motocross João Toledo implantou uma representação da Suzuki no Brasil.⁵³⁶ Posteriormente, para aproveitar-se do contexto proporcionado pela implementação do Processo Produtivo Básico na Zona Franca de Manaus, a Suzuki, no ano de 1992, associou-se à Caloi para a fabricação de um scooter, que foi denominado "Suzuki/Caloi AE-50",⁵³⁷ nas instalações da Caloi na Zona Franca de Manaus. Essa associação durou até o ano de 1999.

Ao mesmo tempo em que a Suzuki associou-se à Caloi para a venda do scooter AE-50, a empresa japonesa resolveu começar atividades industriais em parceria com o seu representante, a J. Toledo, para a fabricação de motocicletas no Brasil em 1993. O local escolhido foi a Zona Franca de Manaus, não sem pressões políticas, segundo o próprio João

⁵³⁵ "O guerreiro da Suzuki". In: DUAS RODAS n. 291, dezembro/1999, p. 22.

⁵³⁶ "O guerreiro da Suzuki". In: DUAS RODAS n. 291, dezembro/1999, p. 22.

Toledo, de outras fábricas de motocicletas já instaladas na região.⁵³⁷ A sede administrativa da empresa permaneceu em Jundiaí, interior de São Paulo.

Ao longo da década de 90, a Suzuki/J. Toledo do Brasil, segundo a revista DUAS RODAS, "aos poucos, sem alarde, montou uma rede com 110 revendas, um estoque invejável de peças de reposição e hoje [1999] é o que oferece a maior gama de produtos entre todas as marcas no Brasil".⁵³⁸

João Toledo, fortalecido por suas vendas no mercado brasileiro de então, optou em não filiar-se à Abraciclo,⁵³⁹ e formou uma nova associação classista, a Abramoto, em junho de 1996,⁵⁴⁰ recusando-se a fazer parte da mesma associação onde estavam seus maiores concorrentes.

A inserção da Suzuki no Brasil, aliada a seu parceiro João Toledo, fez deste ex-piloto de motocross um ícone de sucesso na industrialização brasileira do ramo motociclístico, fato que não passou despercebido ao jornalista Geraldo Simões. Em 2006, quando publicou o seu livro "O mundo é uma roda", publicação que possuía crônicas diversas sobre assuntos ligados ao motociclismo, o jornalista alterou sutilmente uma crônica, denominada "Maria Gasolina", que já havia sido publicada anteriormente em junho de 1991 na revista DUAS RODAS.

Nesta crônica humorística, Geraldo Simões pergunta à "Maria Gasolina" sobre vários assuntos, inclusive casamento:

D.[UAS] R.[ODAS] – E você já pensou em casamento?
M.[aria] G.[asolina] – Chega um momento na vida de toda mulher que ela pára pra pensar no futuro, na vida a dois, nos filhos. Por isso já imaginei o homem ideal: que seja amável, compreensivo, goste de crianças e que possa ter uma moto nova, assim que quiser. Esse homem já existe, chama-se *Soichiro Honda*, [it. nosso] agora só falta eu ser apresentada a ele e parece que está um pouco velho, mas não ligo para idade.⁵⁴¹

⁵³⁷ "Novo scooter". In: DUAS RODAS n. 210, fevereiro/1993, p. 10.

⁵³⁸ "O guerreiro da Suzuki". In: DUAS RODAS n. 291, dezembro/1999, p. 22.

⁵³⁹ "Segundo lugar é o alvo". In: DUAS RODAS n. 285, junho/1999, p. 27.

⁵⁴⁰ "Segundo lugar é o alvo". In: DUAS RODAS n. 285, junho/1999, p. 27.

⁵⁴¹ "Surge uma nova entidade, a Abramoto". In: DUAS RODAS n. 255, dezembro/1996, p. 18.

⁵⁴² SIMÕES, G. "Maria Gasolina" (crônica). In: DUAS RODAS n. 190, junho/1991, p. 65.

Em 2006, a crônica de Geraldo Simões foi republicada em livro com poucas alterações no texto. A principal delas ocorreu no excerto acima: ao invés de "Soichiro Honda" ser o "homem ideal" para a "Maria Gasolina", o nipônico foi substituído na crônica por "João Toledo",⁵⁴³ o que denota o sucesso da iniciativa industrial do ex-piloto em alavancar a fabricação de motocicletas Suzuki no Brasil no final do século XX.

Em relação à Kawasaki, que tentara entrar no mercado brasileiro no final da década de 70 através da compra das instalações da Motovi na Zona Franca de Manaus, sendo frustrada em seu intento devido à rápida ação da Honda em comprar as referidas instalações, é importante dizer que seus produtos eram apontados por entusiastas da marca como mito, devido à presença de vários modelos denominados "Ninja", de alta performance, no Brasil.

Quando as importações foram abertas na década de 90, os modelos "Ninja" eram os preferidos dos usuários que tinham recursos suficientes para comprar uma motocicleta cujo preço de venda no Brasil atingia, no mínimo, valores duas a três vezes maiores que os praticados na Europa e nos Estados Unidos no início da década de 90.

Segundo testemunhos de um mecânico e comerciante, Francisco Guilhen, "brasileiro só quer saber de Ninja ZX-11 (...) A ZX-11 virou moda e dá mais status".⁵⁴⁴ Além disso, ressaltava Josias Silveira, "hoje [1991] estamos assistindo a formação de um novo mito, bem típico deste fim de século: as Kawasaki Ninja. A frase 'o cara tem uma Ninja' provoca respeito entre os homens e suspiros entre as mulheres. Nada como pilotar um sonho, uma legenda ambulante".⁵⁴⁵

⁵⁴³ SIMÕES, G. "Maria Gasolina" (crônica). In: O Mundo é uma roda, p. 58.

⁵⁴⁴ BRANCO, J. S. "O outro lado da importação". In: DUAS RODAS n. 185, janeiro/1991, p. 18.

⁵⁴⁵ SILVEIRA, J. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 188, abril/1991, p. 3.

Percebendo a grande potencialidade do mercado brasileiro de motocicletas, no ano de 2000 a Kawasaki associou-se à Ava, sua representante brasileira, para fabricar na Zona Franca de Manaus veículos de grande cilindrada, tais como a KZ 1000 Touring.⁵⁴⁶

No decorrer desse processo e após sair de um contexto de crise, na primeira metade da década de 80,⁵⁴⁷ a Harley-Davidson norte-americana, através de propaganda massiva, alardeava o "*american way of life*" que poderia ser atingido, mesmo que simbolicamente, com a utilização de motocicletas de sua marca. A Harley-Davidson, por ser cara e pesada, não era uma motocicleta para os extremamente jovens e/ou mulheres, tal como o descrito pelo escritor A. P. Mandiargues em 1966:

Na garagem (...) estava a motocicleta de Rebecca. Uma grande Harley-Davidson de modelo recentíssimo e o mais rápido, nova em folha, pintada de negro exceto as partes cromadas, dentre as quais a mais notável era o cano de descarga, com seus tubos flexíveis. Possuir uma máquina semelhante, sem rival seguramente na categoria, não era felicidade comum para pessoas de dezenove anos (...).⁵⁴⁸

Se já havia milhões de seguidores da marca em todo o mundo, a partir do final da década de 80 o número destes aumentou. A Harley-Davidson, em seu discurso de autodivulgação perante o mercado, ressaltava especialmente o caráter de não ser uma motocicleta descartável, tal como as de origem japonesa.⁵⁴⁹ No início da década de 90, em entrevista à revista DUAS RODAS, o administrador internacional de serviços da marca norte-americana, Christopher Dwyer, afirmou:

⁵⁴⁶ BAMBIRRA, P. "Kawasaki KZ 1000 Touring. De volta para o futuro". In: DUAS RODAS n. 303, dezembro/2000, p. 30.

⁵⁴⁷ A Harley-Davidson contou com a intervenção do Estado norte-americano, através do aumento de alíquotas de importação e injeção de capitais de origem estatal, para manter-se em condições de concorrência frente às indústrias japonesas. Até uma indústria brasileira, a Amazonas, que utilizava motor Volkswagen 1600, procurou tirar proveito desta crise da Harley-Davidson para atingir o mercado norte-americano na década de 80. Cf. BRANCO, J. S. "A tradição da Harley volta ao Brasil". In: DUAS RODAS n. 188, abril/1991, p. 32.

⁵⁴⁸ MANDIARGUES, A. P. A motocicleta, p. 13.

⁵⁴⁹ Esta é uma afirmação repetida continuamente por adeptos da Harley-Davidson sobre as motocicletas japonesas, o que não corresponde necessariamente à realidade. Quase todas as motocicletas nipônicas possuem qualidade igual ou superior à demonstrada ao longo dos anos pela marca norte-americana.

Nossas motos podem ser reconstruídas várias vezes sem problema algum, por serem bastante parecidas. Ao contrário das motos japonesas, nosso catálogo de peças de reposição é muito pequeno. E as mesmas peças servem em motos de diversos anos. Harley é como um Cadillac, um Rolls-Royce, um clássico...⁵⁵⁰

A Harley-Davidson, não obstante ser considerada por muitos como um "clássico" e expressão do "espírito da América", além de evocar as "tradições" norte-americanas, utiliza em alguns modelos, desde o início da década de 90, carburadores Keihin japoneses,⁵⁵¹ em nome da confiabilidade mecânica imprescindível para conquistar várias e lucrativas porções do mercado consumidor mundial.

Em 1991, a matriz norte-americana da Harley-Davidson restringiu o número de suas motocicletas que poderiam ser exportadas para o Brasil. A indústria norte-americana foi representada inicialmente pela Motorsport, situada em Belo Horizonte. Após três anos, a representação da marca passou para a Izzo Motor, também importador dos veículos japoneses Toyota, situada na cidade de São Paulo.⁵⁵²

O interesse norte-americano de fabricar suas motocicletas no Brasil surgiu após o bom desempenho de vendas obtido ao longo da década de 90 em território nacional. Em setembro de 1999, a Harley-Davidson associou-se à sua antiga representante para fabricar seus produtos na Zona Franca de Manaus,⁵⁵³ com todas as vantagens do Processo Produtivo Básico.

O mercado brasileiro foi igualmente sondado pela Aprilia, fábrica italiana, cuja atuação no mercado italiano começou com a fabricação de instrumentos de painel para veículos de duas rodas.⁵⁵⁴ A empresa crescera de maneira extraordinária entre 1986 e 1997, período no qual sua produção saltou de 20 mil unidades/ano para cerca de 250 mil

⁵⁵⁰ "O mito no Brasil". In: DUAS RODAS n. 192, agosto/1991, p. 5.

⁵⁵¹ BRANCO, J. S. "A tradição da Harley volta ao Brasil". In: DUAS RODAS n. 188, abril/1991, p. 33.

⁵⁵² "Harley em São Paulo". In: DUAS RODAS n. 216, agosto/1993, p. 13.

⁵⁵³ "Harley montará oito modelos no Brasil". In: DUAS RODAS n. 288, setembro/1999, p. 14; "Harley nacionalizada". In: DUAS RODAS n. 293, fevereiro/2000, p. 14.

⁵⁵⁴ MARAZZI, G. "São pequenas, sim. E aí?" In: DUAS RODAS n. 153, março/1988, p. 38.

unidades.⁵⁵⁵ Ao decidir instalar-se em território nacional, um dos contatos estabelecidos foi com a gaúcha Agrale,⁵⁵⁶ que, como foi visto, utilizava a tecnologia da também italiana Cagiva.

Em 1997, a fábrica italiana associou-se ao Grupo Izzo, que já era responsável pela representação da Harley-Davidson no país.⁵⁵⁷ Um de seus maiores objetivos na fabricação de seus produtos na Zona Franca de Manaus era tomar conta do filão de mercado representado pelos menores de idade, quando da aprovação da Resolução número 50, atendendo-os com veículos de baixa cilindrada extremamente atraentes, com a tecnologia mais avançada disponível no mercado mundial da época.

Quanto às indústrias sul-coreanas, a Hyosung, através da importadora Trade Import, começou a comercializar a sua motocicleta Cruise 125 no Brasil a partir de 1994.⁵⁵⁸ Em junho de 1996, a Trade Import, em parceria com a Hyosung, começou a montar um ciclomotor de 50 cilindradas na Zona Franca de Manaus, não sem que um dos sócios da empresa, Sérgio Bessa, comentasse sobre as vantagens de deixar de ser um importador e passar a ser um fabricante:

Ano passado nossa rede foi desestruturada com o aumento da alíquota de importação de 20% para 62%. Não podemos mais ficar sujeitos às variações de humor do governo. Além disso, mesmo com a alíquota de 35%, montar em Manaus ainda sai cerca de 8% mais barato.⁵⁵⁹

Além do que o importador Sérgio Bessa afirmara, a reportagem ainda destacava que havia uma política de produtos industrializados na região da Zona Franca de Manaus, que isentava as indústrias locais do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI),

⁵⁵⁵ BRANCO, S. "Aprilia e grupo Izzo vão produzir em Manaus". In: DUAS RODAS n. 270, março/1998, pp. 32-33.

⁵⁵⁶ BOTTEGA, P. 'B'. "Aprilia visita Agrale (...)". In: DUAS RODAS n. 163, janeiro/1989, p. 15.

⁵⁵⁷ BRANCO, S. "Aprilia e grupo Izzo vão produzir em Manaus". In: DUAS RODAS n. 270, março/1998, pp. 32-33.

⁵⁵⁸ BAMBIRRA, P. "Daelim Advance x Hyosung Cruise". In: DUAS RODAS n. 252, setembro/1996, p. 41.

⁵⁵⁹ MISTRANGI, D. "Espaço para todos". In: DUAS RODAS n. 249, junho/1996, p. 32.

sendo que, em outros Estados, as motocicletas com até 250 cilindradas pagavam um IPI de 22%.⁵⁶⁰

Após mudar o seu nome para Cofave (Companhia Amazonense Fabricadora de Veículos), a Hyosung passou, em 1999, a colocar em seus produtos a denominação Kasinski, resultado da associação com o industrial Abraham Kasinski, ex-presidente da Cofap, uma das maiores fornecedoras de amortecedores para o mercado automobilístico, para uma produção calculada de 8 mil unidades mensais.⁵⁶¹

A Daelim era, por sua vez, uma concorrente da Hyosung em território sul-coreano. O primeiro modelo desta indústria chegou ao Brasil em 1995, com o modelo VC-125 Advance, representada pela Asia Motors.⁵⁶²

No começo de 2000, amparada pelo sucesso de vendas de seu modelo Altino, de 100 cilindradas,⁵⁶³ a Daelim começou a montar seus produtos na Zona Franca de Manaus, terceirizando a montagem destes nas instalações do Grupo Ava, que já era responsável pela montagem da japonesa Kawasaki e da taiwanesa Kymco.⁵⁶⁴

Em 1995, surgia a Sundown Motors, que utilizava a tecnologia da PGO de Taiwan. Seus veículos eram distribuídos, inicialmente, pela Ibramoto,⁵⁶⁵ antiga montadora da Garelli e da Montesa no Brasil. Em dezembro de 1997, a Sundown inaugurou uma fábrica na Zona Franca de Manaus, com um acordo para montar scooters da Peugeot em suas instalações.⁵⁶⁶

Entretanto, essa inauguração fez com que um dos sócios da Sundown, Eduardo Trosman, saísse da sociedade e montasse uma nova indústria, a L'Áquila, que ficou com a

⁵⁶⁰ MUSTRANGI, D. "Espaço para todos". In: DUAS RODAS n. 249, junho/1996, p. 32.

⁵⁶¹ "Hyosung se transforma em Kasinski". In: DUAS RODAS n. 284, maio/1999, p. 17.

⁵⁶² BAMBIRRA, P. "Daelim Advance x Hyosung Cruise". In: DUAS RODAS n. 252, setembro/1996, p. 41.

⁵⁶³ "Daelim montará Altino em Manaus". In: DUAS RODAS n. 292, janeiro/2000, p. 16.

⁵⁶⁴ "Daelim na Kawasaki". In: DUAS RODAS n. 298, julho/2000, p. 14.

⁵⁶⁵ PERIN, E. "Sundown Twist Super Fifty". In: DUAS RODAS n. 238, julho/1995, p. 41.

⁵⁶⁶ "Etc...". In: DUAS RODAS n. 268, janeiro/1998, p. 70.

representação da TGB, de Taiwan, e da Peugeot francesa, enquanto a Sundown continuaria a contar com a tecnologia da taiwanesa PGO.⁵⁶⁷

A L'Águila começou a montar seus veículos em Curitiba, no Estado do Paraná. Um dos produtos que pretendia lançar, em 2000, corroborava o otimismo de várias fábricas do setor motociclístico, no sentido de que o Estado cederia às pressões de setores da sociedade e efetivamente colocaria em prática a chamada "Autorização para conduzir ciclomotores". Tratava-se de um scooter equipado com dois redutores de velocidade, para que ele não tivesse velocidade final acima dos 50 km/h, conforme previa o Código Brasileiro de Trânsito:

O scooter Nix, de 50 cc, montado pela L'Aquila, em Curitiba (PR), com peças e partes importadas da TGB de Taiwan, é uma aposta na provável volta da "Autorização para Conduzir Ciclomotores" para menores, só que a partir dos 16 anos de idade.⁵⁶⁸

O otimismo da L'Águila era tão grande que resolvera, a partir de suas operações, criar outra empresa, a Eurostar do Brasil, que instalaria uma fábrica de ciclomotores em Campina Grande do Sul, no Paraná, a partir de 2001, com a intenção de produzir cerca de 6 mil unidades por ano, prevendo um investimento de US\$ 6 milhões.⁵⁶⁹

Além disso, a Emme-Lotus, que utilizava tecnologia de origem italiana, preferiu instalar-se em Pindamonhangaba, a meio caminho entre os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, uma localização já consagrada por industriais brasileiros desde meados do século XX. Sua arma era realizar uma diferenciação de seus produtos frente aos concorrentes através de um alto emprego de tecnologia em seus veículos, tais como a utilização de um motor de dois cilindros em um scooter, destacando que este veículo poderia ser utilizado por menores

⁵⁶⁷ "Sundown se divide e surge a L'Águila". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, p. 16.

⁵⁶⁸ LIMA, C. "Aposta no futuro". In: DUAS RODAS n. 292, janeiro/2000, p. 44. Em 2000, uma das reivindicações da ABRACICLO é que a Resolução que autorizava a juventude menorista a dirigir veículos motorizados de duas rodas fosse alterada, permitindo que apenas menores de 16 anos tivessem acesso aos pequenos veículos. Cf. BRANCO, S. "Ciclomotor para 16 anos: nova discussão". In: DUAS RODAS n. 289, outubro/1999, p. 14. A íntegra desta reportagem encontra-se nos Anexos.

⁵⁶⁹ "Nova fábrica do Paraná". In: DUAS RODAS n. 299, agosto/2000, p. 12.

de idade, no contexto da liberalização do uso de pequenos veículos para a juventude menorista brasileira:

Depois de entrar no mercado brasileiro com o scooter Mirage 50 (com tecnologia italiana), o Grupo Emme-Lotus promete lançar ainda este ano o primeiro scooter de dois cilindros do Brasil. O novo produto (...) já está em fase de testes na sede da empresa, em Pindamonhangaba (SP). (...) o Mirage 50 sofreu uma redução de preço: de R\$ 3.000,00 passou a R\$ 2.700,00, tornando-se mais competitivo, principalmente agora que maiores de 14 anos poderão conduzir veículos de até 50 cc no Brasil.⁵⁷⁰

Portanto, o mercado brasileiro do final da década de 90 vivia em plena efervescência, pois existiam muitos de seus setores que, até então, foram atendidos de forma imperfeita pelas indústrias aqui instaladas. Um desses públicos era o da juventude menorista, que poderia, comodamente, escolher dentre as múltiplas possibilidades de veículos motorizados de baixa cilindrada, com o devido apoio de seus responsáveis. Entretanto, esta possibilidade foi realmente interditada por setores burocráticos brasileiros no final desta década.

2.4.2. Fabricantes já instalados anteriormente no Brasil

A Agrale, após transferir a sua linha de produção de motocicletas para Manaus em 1989, passou a fabricar modelos que fossem tecnologicamente mais simples, para tentar melhorar a sua posição dentro do mercado brasileiro. Um exemplo desta afirmação é o início da fabricação do modelo SST 13.5, que era uma motocicleta que já utilizava a estrutura de outros modelos *trail* existentes, porém, com um motor refrigerado a ar e suspensão "bichoque" com dois amortecedores.

Por outro lado, o lançamento do ciclomotor "Tchau", com uma aparência totalmente diferente dos outros ciclomotores nacionais, contribuiu para que a Agrale, se "regredia" em alguns pontos em oferecer produtos mais avançados tecnologicamente ao consumidor, por

outro, se preocupava em oferecer um veículo "modernizado" para a juventude menorista que, se não foi o único foco de várias indústrias brasileiras de veículos motorizados de duas rodas, todavia não foi deixado de lado por elas no período 1974-2000.

Entretanto, as motocicletas da Agrale, mesmo ancoradas ao projeto original desenvolvido pela italiana Cagiva, passavam por muitos problemas de confiabilidade. Um de seus representantes na cidade de São Paulo, Fritz E. Bülow, mecânico-chefe de uma então concessionária da marca, comentara para a revista DUAS RODAS:

A Agrale sempre teve problemas de qualidade, mas faz motocicletas atualizadas, principalmente em termos de motor. Mas a montagem dos componentes na fábrica não é confiável e nós, na concessionária, temos que fazer modificações na revisão de entrega, procurando assim passar ao consumidor um produto com melhor acabamento.⁵⁷¹

Um produto com tais características não conseguia uma boa valorização no mercado de usadas, o que prejudicava a vendagem das motocicletas novas. A situação no início da década de 90 era tão crítica para o setor de motocicletas da Agrale que a venda de 3000 unidades da marca para o mercado argentino em 1992 foi vista como uma autêntica salvação. A fábrica chegou a comprar estoques encalhados de seus revendedores.⁵⁷²

Na década de 90, a Agrale tornou-se importadora das marcas Ducati, Husqvarna, MV Agusta, além, naturalmente, das Cagiva. Para inserir-se na nova realidade do mercado nacional, resultante da efetiva aplicação do Processo Produtivo Básico a partir de 1992, a Agrale fez dois acordos de transferência de tecnologia com duas fábricas de Taiwan, a Hartford e a SMC,⁵⁷³ para a produção de uma motocicleta de quatro tempos para conseguir uma parte do filão de mercado representado pela Honda CG 125.

⁵⁷⁰ "Emme vai lançar um scooter de dois cilindros". In: DUAS RODAS n. 273, junho/1998, p. 12.

⁵⁷¹ "A qualidade em debate". In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 47.

⁵⁷² ENTREVISTA com Franco Stedile. "Voltar a crescer". In: DUAS RODAS n. 200, abril/1992, p. 66.

⁵⁷³ "Agrale renova linha e faz novos acordos". In: DUAS RODAS n. 268, janeiro/1998, p. 14.

No final da década, a Agrale perdeu a representação da marca italiana Ducati, mas passou a utilizar suas instalações industriais para produzir uma motocicleta específica para competições, a Husqvarna WR 250, de origem sueca, cuja marca pertencia então ao Grupo Cagiva, pelo sistema CKD.⁵⁷⁴

A principal fornecedora de tecnologia para a Agrale, a Cagiva, na Itália, passou por dificuldades na década de 90, chegando a utilizar motores, obtidos através de acordo, com a indústria japonesa Suzuki,⁵⁷⁵ o que, ironicamente, reproduziu as relações que a Agrale tinha com a empresa italiana: o de utilização de tecnologia estrangeira para a produção de seus próprios veículos.

A partir de 1990, a Honda voltara a trabalhar com importações de motocicletas com o objetivo de completar a sua linha de produtos e fazer uma sondagem das reais condições de mercado para veículos de alta cilindrada e preço. Ao longo dessa década, a Honda importou várias motocicletas, principalmente as de alta cilindrada,⁵⁷⁶ e percebeu que a maior parte de seu faturamento viria com o contínuo aperfeiçoamento de seu modelo mais vendido, a Honda CG 125.

Este aperfeiçoamento foi realizado de forma mais contínua no decorrer dos anos 90, pois a concorrência por esta fatia de mercado tornava-se a cada ano mais acirrada:

Evolução da Honda CG 125:

1976. Lançamento: motor de 11 cv de potência máxima, câmbio de quatro marchas e sistema elétrico de 6 Volts;
1983. Além de mudanças no design (inclusão da rabeta e alteração no tanque, que passa a ser retangular com maior capacidade), o sistema elétrico muda para 12 Volts;
1991. O modelo Today recebe várias alterações no motor, passa a ter a potência de 12,5 cv a 9.000 rpm, perde o platinado e ganha ignição eletrônica (CDI);
1994. É lançada a Titan com modificações no design e diversas alterações técnicas.

⁵⁷⁴ "Husqvarna passa a ser montada em Manaus". In: DUAS RODAS n. 296, maio/2000, p. 12.

⁵⁷⁵ BAMBIRRA, P. "Evolução e revolução. Cagiva V-Raptor". In: DUAS RODAS n. 289, outubro/1999, p. 56.

⁵⁷⁶ SIMÕES, G. "Imposto (de) novo". In: DUAS RODAS n. 236, maio/1995, p. 33.

1999. Partida elétrica, freio a disco na dianteira [na versão KS], pneu traseiro antifuro e mudanças no design são as principais novidades da quinta geração do modelo.⁵⁷⁷

Com três agrupamentos de mudanças realizadas na década de 90, a Honda conseguiu aperfeiçoar um veículo que foi adotado pelo mercado como um autêntico Volkswagen "Fusca": relativamente barato de manter em correto funcionamento, versátil, resistente, durável, e, dado importante para o mercado, o veículo mais fácil de revender no mercado de usadas, o que significava retorno, ao menos parcial, do dinheiro investido na compra.

As vendas da Honda CG 125, no final da década de 90, contaram com o seguinte desempenho, segundo editorial da revista DUAS RODAS: "Em 98 e 99, a CG 125 brasileira foi o modelo de moto mais vendido no mundo! Afinal, uma média mensal de vendas em torno de 30 mil unidades é fantástico em qualquer mercado".⁵⁷⁸

Tamanha receptividade a este modelo de motocicleta fez a Yamaha, no final de 1999, abandonar o preceito que havia, desde 1976, respeitado frente à concorrência da Honda: a de evitar confrontos diretos na mesma faixa de cilindrada. A solução para a Yamaha foi projetar um veículo similar à Honda CG 125: o novo modelo teria 125 cilindradas, com motor a quatro tempos, com as mesmas características gerais de durabilidade e resistência de sua concorrente.

Para a Yamaha, por mais que o mercado externo fosse atendido por modelos que fabricava na Zona Franca de Manaus, tais como a RD 350 para o mercado europeu e a RT 180⁵⁷⁹ que era vendida para os Estados Unidos, mesmo que a mesma custasse aos norte-americanos quatro vezes menos do que o valor de mercado da DT 180 em território nacional,⁵⁸⁰ era necessário o lançamento de um produto de impacto no mercado interno. A

⁵⁷⁷ "Nova Honda CG 125. A quinta geração". In: DUAS RODAS n. 291, dezembro/1999, p. 38.

⁵⁷⁸ BRANCO, S. "Aos leitores (editorial)". In: DUAS RODAS n. 295, abril/2000, p. 4.

⁵⁷⁹ A RT 180 era uma variação da DT 180 nacional. A RT 180 era levemente preparada para a utilização fora-de-estrada, e não contava com instrumentos como farol e piscas.

⁵⁸⁰ SILVEIRA, J. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 3.

Yamaha decidira concorrer na mesma faixa de mercado que a Honda, a mais lucrativa em território nacional.

Nesse sentido, a Yamaha começou a fabricar no Brasil veículos de duas rodas de baixa cilindrada com motores a quatro tempos.⁵⁸¹ O primeiro produto com estas características foi a XT 225 (de 223 cc), um modelo de uso misto (cidade-campo), lançado no final de 1996.⁵⁸² A Yamaha investiu em propaganda para divulgar seu novo produto:

XT 225 4 Tempos. A 225 4 tempos que você pediu aos céus, a Yamaha criou na terra e no asfalto. Garantia de 1 ano sem limite de quilometragem. Yamaha. Emoção em todos os tempos.⁵⁸³

Ainda propagando "emoção" aos quatro ventos, a Yamaha lançou, no final do ano de 1997,⁵⁸⁴ o seu modelo de quatro tempos Crypton, de 100 cilindradas, que vinha fazer concorrência direta com os modelos Honda Dream 100, e, posteriormente, com a Honda Biz 100.

A Yamaha verificou que seus novos produtos com motor quatro tempos foram bem recebidos pelo mercado,⁵⁸⁵ e que não existia uma rejeição propriamente dita à sua marca, e, sim, a alguns de seus produtos com motores dois tempos, tipos de motocicletas consideradas, por parte do mercado, como pouco confiáveis no uso contínuo.

Embora parte do mercado não considerasse as motocicletas equipadas com motores dois tempos confiáveis para uso contínuo, alguns usuários exaltavam a durabilidade de motores dois tempos mesmo em condições adversas, tais como viagens de longa duração. Nas

⁵⁸¹ A Yamaha fabricava modelos de baixa cilindrada com motores a quatro tempos para concorrer diretamente com outros fabricantes no Japão e em outros mercados nos Estados Unidos, Europa e Japão. Com estas características, já em 1981 a revista DUAS RODAS apresentava aos leitores a Yamaha Exciter 185. Cf. SILVEIRA, J. "A Década da Economia". In: DUAS RODAS n. 71, maio/1981, p. 53, e ARAÚJO, R. "Yamaha 4 tempos x Honda 2 tempos". In: DUAS RODAS n. 112, outubro/1984, p. 41.

⁵⁸² BAMBIRRA, P. "Muito prazer, 'XTzinha' ". In: DUAS RODAS n. 255, dezembro/1996, pp. 40-44.

⁵⁸³ PROPAGANDA. Yamaha. "Yamaha XT 225". In: DUAS RODAS n. 256, janeiro/1997, pp. 14-15.

⁵⁸⁴ Cf. BAMBIRRA, P. & BRANCO, S. "Yamaha Crypton. Nova aposta em quatro tempos". In: DUAS RODAS n. 267, dezembro/1997, pp. 34-36;38-39.

⁵⁸⁵ Isso ocorreu embora seu scooter Jog 50 dominasse 50% de seu segmento de mercado equipada com um pequeno motor dois tempos. Cf. DUAS RODAS n. 256, janeiro/1997, p. 54.

palavras do viajante Osmar Martines Bargas, que percorreu com um amigo a região do Pantanal,

O difícil foi convencer os amigos de que a gente pretendia ir com duas Yamaha DT 180. Ouvimos de tudo. Diziam que elas não iam aguentar a viagem, vai furar o pistão, DT não é moto para longa distância, gasta muito. Fora os conselhos: – Leve um pistão de reserva. – Quando esquentar, puxe o afogador. – Coloque óleo de ricino no motor. – Procure rezar. Quase desistimos das DT (...).⁵⁸⁶

Os dois motociclistas voltaram com suas motocicletas Yamaha DT 180 sem que os motores apresentassem quaisquer tipos de problema. No final do relato de viagem, Osmar Martines Bargas comentou: "Não podemos mesmo concordar com os amigos que duvidavam da resistência dos motores dois tempos".⁵⁸⁷ Entretanto, os dois motociclistas tinham boas noções de mecânica, e sabiam realizar a manutenção correta de veículos com motores dois tempos, o que não era a tônica dos usuários brasileiros de motocicletas.

Ancorada na boa aceitação do mercado brasileiro a seu modelo Yamaha Crypton 100, a Yamaha preparou cuidadosamente o seu modelo YBR 125E, que teria a missão de tomar parte do mercado da CG 125 utilizando três argumentos sedutores: qualidade, confiabilidade e menor preço que a Honda. Sobre esta nova tática da Yamaha de concorrer com a Honda com um produto similar a esta empresa, a revista DUAS RODAS comentou:

A marca japonesa amarga no Brasil um dos seus piores resultados (senão o pior) de participação do mercado no planeta. Na grande crise de 92, quando as vendas totais beiraram o ridículo (52.450 motos naquele ano), a Yamaha quase teria "feito as malas" por ter tido apenas 10.000 unidades comercializadas. Portanto, espera-se que finalmente a Yamaha resolva enfrentar a Honda também no Brasil como um verdadeiro guerreiro das tradições japonesas.⁵⁸⁸

⁵⁸⁶ RELATO de viagem do leitor Osmar Martines Bargas. "Viagem ao Pantanal". In: DUAS RODAS n. 103, janeiro/1984, p. 50.

⁵⁸⁷ RELATO de viagem do leitor Osmar Martines Bargas. "Viagem ao Pantanal". In: DUAS RODAS n. 103, janeiro/1984, p. 54.

⁵⁸⁸ BRANCO, S. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 291, dezembro/1999, p. 4.

A Yamaha YBR 125E passou a ser vendida no começo do ano de 2000, rapidamente obtendo o terceiro lugar em vendas do mercado brasileiro. Desta forma, quando a Yamaha decidiu realmente concorrer de forma agressiva com a Honda, o preço inicial de seu produto era de R\$ 3.745,00, um pouco acima do modelo mais barato da Honda, a CG Titan (R\$ 3.455,00), mas abaixo do modelo CG Titan ES (com freio a disco e partida elétrica), que era vendido por R\$ 3.975,00.⁵⁸⁹

O jornalista Cicero Lima, em uma viagem-teste de São Paulo à Colômbia, verificou: "(...) a pequena moto da Yamaha [a YBR] (...) provou, durante o teste, que pode ser a alavanca que faltava para que as duas marcas tenham aqui o mesmo equilíbrio na disputa de mercado que têm no exterior".⁵⁹⁰

O jornalista Sérgio Branco, na primeira edição da revista DUAS RODAS do século XXI, constatou que a Yamaha havia acertado na fabricação de um modelo de motocicleta que concorresse diretamente com a Honda CG 125, pois houve um crescimento de 91,3% em suas vendas no ano de 2000, considerando, apenas, os seus onze primeiros meses.⁵⁹¹

Portanto, a liberação das importações, e a ameaça que estas representavam quanto à posição de mercado mantida pela Yamaha ao longo das décadas de 70 e 80, fizeram com que a empresa japonesa saísse de uma já proverbial hesitação em lançar um produto similar à Honda CG 125, fazendo com que o mercado nacional de motocicletas tivesse um concorrente de peso para a motocicleta mais vendida do Brasil.

2.4.3. Fábricas de ciclomotores: luta para atingir novos mercados

Em 2000, o Brasil contava com as seguintes fábricas de ciclomotores, com seu respectivo número de concessionárias:

⁵⁸⁹ Seção Moto Mercado. In: Revista DUAS RODAS n. 295, abril/2000, pp. 72-73.

⁵⁹⁰ LIMA, C. "São Paulo-Colômbia". In: DUAS RODAS n. 299, agosto/2000, p. 25.

⁵⁹¹ BRANCO, S. "Ao leitor" (editorial). In: DUAS RODAS n. 304, janeiro/2001, p. 4.

Tabela 17 – Fabricantes instalados no Brasil no ano de 2000, com número de concessionárias e modelos de ciclomotores/scooters disponíveis à venda, entre fabricados e montados

Marca	Número de concessionárias	Número de modelos disponíveis no mercado
Agrale	62	5
Aprilia	5	12
Atala	Não declarado	3
Brandy	Não declarado	3
Caloi	Não declarado	1
Daelim	80	1
Kasinski	200	3
Peugeot/L'Aquila	Não declarado	8
Sundown	Não declarado	1
Suzuki	110	2
Yamaha	230	1

Fonte: Revista DUAS RODAS n. 303, seção “Moto Mercado”, dezembro/2000, pp. 74-75, adap.

A grande marca ausente na tabela acima foi a Honda, que não produzia nenhum veículo abaixo de 100 cilindradas. A marca, que dominava mais da metade do mercado nacional de motocicletas, portanto, deixava uma fatia de mercado para suas concorrentes se digladiarem. Os dados da tabela anterior são parciais, pois algumas marcas, com muitos anos de mercado brasileiro, caso da Caloi, não divulgaram na ocasião os números de suas concessionárias no Brasil.

Na década de 80, foi mais conveniente para a Ibramoto encerrar as suas atividades como fabricante de modelos Garelli e Montesa, preferindo sobreviver no mercado como fabricante de produtos como ordenhadeiras mecânicas, mas também através da revenda de peças de reposição para motonetas e motocicletas.⁵⁹²

Para a Ibramoto, a venda de produtos dissociados do ramo motociclístico também era viável, tal como descrito abaixo:

Não ronque mais. Deixe seu parceiro dormir em paz. Importado da Espanha. Vendas por reembolso Varig. Use SONO DOCE. Dispositivo anti-ronco. IBRAMOTO Indústria e Comércio.⁵⁹³

⁵⁹² PROPAGANDA. Ibramoto. "Peças para sua MZ, Vespa PX 200, Honda e Yamaha". In: DUAS RODAS n. 180, agosto/1990, p. 20.

Além de peças para motocicletas e dispositivos anti-ronco, a Ibramoto, na década de 90, voltou a seu negócio de fabricar veículos de duas rodas, montando em suas instalações, no Paraná, ciclomotores da marca PGO, cujos componentes também equipavam a marca Sundown, que foi inicialmente distribuída pela empresa paranaense.⁵⁹⁴

A Brandy passou a montar veículos motorizados na Zona Franca de Manaus em meados da década de 90, mas, em 1999, voltou para a sua antiga sede em Ribeirão Preto-SP. A justificativa oficial da indústria sobre a volta às origens foi:

Segundo Hugo Brandani, vários motivos o levaram a deixar a Zona Franca de Manaus. Entre eles o fato de estar numa região que é consumidora de seus produtos e poder otimizar custos de transporte. Outro ponto importante é que em Ribeirão [Preto] foi criada uma Estação Aduaneira do Interior, que surgiu para agilizar operações de importação e exportação. Isso facilitou a montagem dos modelos da Brandy, que ainda têm vários componentes importados.⁵⁹⁵

A Monark, por sua vez, promoveu a descontinuação de seu ciclomotor denominado "Monareta S 50" no final da década de 80. No que se refere à Caloi, a empresa fez, na década de 90, um acordo com a japonesa Suzuki para montar veículos de baixa cilindrada no Brasil em suas instalações em Manaus. Este acordo durou até o final do ano de 1999.⁵⁹⁶

Durante esta década, a Caloi reduziu a produção de seu mais antigo produto, o ciclomotor Mobylette, a níveis que o mercado considerava como uma autêntica descontinuação do produto. A revista DUAS RODAS ressaltava, na ocasião:

A Caloi está preparando uma nova Mobylette para lançamento em breve (...) A Caloi não confirmou oficialmente o lançamento dessa nova Mobylette (...) Ao contrário dos boatos que circularam no mercado, dando como certa a paralisação da produção da Mobylette, a Caloi continua produzindo esse ciclomotor com a mesma "cara", sem grandes alterações estéticas e técnicas. Seria muito bom se a fábrica investisse nesse segmento, até porque os ciclomotores chineses e

⁵⁹³ PROPAGANDA. Ibramoto. "Não ronque mais". In: DUAS RODAS n. 185, janeiro/1991, p. 20.

⁵⁹⁴ PERIN, E. "Sundown Twist Super Fifty". In: DUAS RODAS n. 238, julho/1995, p. 41.

⁵⁹⁵ "Rápidas". In: DUAS RODAS n. 283, abril/1999, p. 18.

⁵⁹⁶ Tal conclusão foi possível pela ausência da disponibilidade de modelos de baixa cilindrada na seção "Moto Mercado" da revista DUAS RODAS de novembro/1999.

coreanos estão desembarcando aos montes por aqui. Seria uma pena ver o ciclomotor nacional ser "devorado" pelos importados.⁵⁹⁷

A Mobylette continuou a ser produzida, com alguns intervalos, ao longo da década de 90. O seu nome virou sinônimo de ciclomotor no Brasil, pois algumas gerações de futuros motociclistas tiveram o seu primeiro contato com um veículo motorizado de duas rodas em uma Mobylette. Seu preço era, como já vimos nesta Tese, superior à metade do modelo Honda CG 125, que já não era um modelo barato para os padrões do mercado brasileiro.

Ter uma Mobylette, ou qualquer veículo de duas rodas motorizado, era um privilégio para poucos jovens no período 1974-2000, os quais se tornavam autênticos privilegiados em suas respectivas "turmas". A alegria de locomover-se com um veículo cobiçado contribuía para a auto-estima de muitos, e garantia um status diferenciado frente aos jovens da mesma faixa etária:

Um dos maiores problemas do[s] pais é controlar o ímpeto exibicionista de alguns garotos em idade adolescente (acima de 13 anos). A "paquera" de uma "gatinha" acaba levando muitos menores a abusar da própria sorte, por exemplo, no intuito de mostrar que são os "bons do pedaço". O dentista Oswaldo O[...] que mora em Sorocaba, SP, já teve sérios problemas com seu filho Roberto, de 15 anos. Um **wheeling**⁵⁹⁸ [negrito do autor] mal-feito com uma Honda CG 125 foi o que bastou para que Roberto fosse para o hospital com traumatismo craniano, já que usar capacete nunca foi seu forte. O pai o puniu e depois cedeu (...). Hoje Roberto é um motociclista bem mais tranquilo. Não sai sem capacete e sua experiência negativa serviu de exemplo para amigos. O bom de tudo isso, para o menor, é que ele acabou conseguindo o que queria: conquistou a morena Cláudia, também de 15 anos, que ajudou a socorrê-lo.⁵⁹⁹

Por mais que a revista DUAS RODAS fosse porta-voz daqueles que eram favoráveis a que a legislação de trânsito fosse alterada para permitir o uso de veículos motorizados de duas rodas a menores de idade, e a Abraciclo fosse um grupo que pressionava o Estado brasileiro para que este permitisse a abertura de um novo e promissor filão de mercado representado

⁵⁹⁷ "Segredo: nova Mobylette". In: DUAS RODAS n. 241, outubro/1995, p. 18.

⁵⁹⁸ Cf. significado do termo, presente nos Anexos.

⁵⁹⁹ "Os que ficam na retaguarda". In: DUAS RODAS, n. 174, fevereiro/1990, p. 30.

pela juventude menorista, nenhum grupo, com ou sem capitais na indústria, conseguiu superar o que seria o último de seus obstáculos: a burocracia lotada nos Departamentos Estaduais e Municipais de Trânsito.

Como não era de interesse dessa burocracia fiscalizar a correta aplicação da Resolução número 50 e suas posteriores regulamentações em relação àqueles menores de idade motorizados nas ruas, a determinação do CONTRAN, órgão máximo de trânsito brasileiro, virou letra morta.

A interdita liberdade da juventude menorista quanto a utilizar veículos motorizados de duas rodas no período 1974-2000, teve como agente principal não o Estado brasileiro propriamente dito, mas seus aparentes subalternos, os burocratas do setor de trânsito, que emitiram, a respeito, a palavra final, como veremos no próximo capítulo.

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Capítulo III - A Interdição

3.1. Legislação pertinente à menoridade no Brasil

" 'Quem com o veículo fere a lei, com o veículo poderá ser ferido'. Frase escrita em uma faixa do Detran (...) e exposta em frente à sede do órgão em São Paulo (SP)".⁶⁰⁰

A seguir, analisaremos a legislação pertinente à menoridade no Brasil como elemento de regulamentação jurídica de sua situação no contexto da sociedade brasileira ao longo do século XX. Esta análise é necessária para compreendermos tanto os diversos preceitos a que a burocracia de trânsito se afeitava para impedir a utilização de veículos motorizados a menores de idade, quanto os que serviram para regulamentar direitos e deveres da juventude menorista, tais como os Códigos de Menores e o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA).

Na exposição realizada sobre a legislação brasileira, seguimos o exemplo expresso por um ex-professor da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Noé Azevedo, que afirmou em um de seus trabalhos forenses: "fizemos esta exposição prévia para que depois não venham dizer que é a chicana dos advogados que torce o entendimento dos textos".⁶⁰¹

Portanto, veremos a seguir, na letra da Lei, a Legislação referente à juventude menorista, a partir da questão da irresponsabilidade tanto civil, quanto penal, que tem a ver diretamente com a interdição para dirigir:

3.1.1. Código Civil (Lei n. 3071, de 01.01.1916)

⁶⁰⁰ DETRAN. Frase de uma faixa exposta em logradouro público. In: DUAS RODAS n. 183, novembro/1993, p. 82.

⁶⁰¹ ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL (OAB). Noé Azevedo - Homenagem, p. 240.

O Código Civil Brasileiro de 1916, colocado em vigor a partir de 01.01.1917,⁶⁰² revogado após a promulgação da Lei n. 10.406, de 10.01.2002,⁶⁰³ em seu artigo 2.º, dispunha: "Todo homem é capaz de direitos e obrigações na ordem civil",⁶⁰⁴ considerando os menores de dezesseis anos "absolutamente incapazes de exercer pessoalmente os atos da vida civil", em seu Artigo 5.º, inciso I.⁶⁰⁵ Se menores de dezesseis anos eram "absolutamente incapazes" em relação a atos da vida civil, por outro, menores de 16 a 21 anos eram "incapazes relativamente a certos atos (...) ou à maneira de os exercer", (artigo 6.º, inciso I).⁶⁰⁶

Quanto ao fim da menoridade, o Código Civil de 1916 previa, em seu artigo 9.º, que somente aos 21 anos completos haveria a habilitação "para todos os atos da vida civil".⁶⁰⁷ Os filhos deveriam, quando em companhia dos pais, seguir as disposições do artigo 384, incisos I, V e VI:

Compete aos pais, quanto à pessoa dos filhos menores:

I - dirigir-lhes a criação e educação; (...)

V - representá-los, até aos 16 (dezesseis) anos, nos atos da vida civil, e assisti-los, após essa idade, nos atos em que forem partes, suprindo-lhes o consentimento; (...)

VI - exigir que lhes prestem obediência, respeito e os serviços próprios de sua idade e condição.⁶⁰⁸

Portanto, nos termos do Código Civil brasileiro, o jovem menor de 21 anos era incapaz ou parcialmente capaz de exercer pessoalmente determinados atos perante a sociedade brasileira. A referida codificação preocupava-se, ainda, em regulamentar as relações de parentesco e, em seu interior, o pátrio poder no que se refere tanto a suas competências, quanto às possibilidades de vir a ser suspenso ou extinto.⁶⁰⁹

⁶⁰² Cf. PINTO, A. L. D T. & WINDT, M. C. V. D. S. & CÉSPEDES, L. Código Civil Comparado, p. 277.

⁶⁰³ Cf. Idem.

⁶⁰⁴ Idem, p. 1.

⁶⁰⁵ Idem, ibidem.

⁶⁰⁶ Idem, p. 2.

⁶⁰⁷ Idem, ibidem.

⁶⁰⁸ Idem, p. 73.

3.1.2. Código Penal (Decreto-Lei n. 2848, de 07.12.1940)

O Código Penal brasileiro de 1942⁶¹⁰ dispôs, em seu artigo 23:

Os menores de dezoito anos são penalmente irresponsáveis, ficando sujeitos às normas estabelecidas na legislação especial.⁶¹¹

O artigo 23 foi regulamentado através do Decreto-Lei 6026, de 24.11.1943. Quanto aos menores de 14 anos, o artigo 3.º do Decreto-Lei 6026 previa:

Tratando-se de menor até 14 anos, o Juiz adotará as medidas de assistência e proteção indicadas pelos motivos e circunstâncias do fato e pelas condições do menor.⁶¹²

Conforme o Código Penal de 1942, a juventude menorista brasileira era "penalmente irresponsável", e era composta por menores que mereceriam, inclusive, "medidas de assistência e proteção" da sociedade brasileira.

3.1.3. Constituição Federal de 1969 (Emenda n. 1, de 17.10.1969)

Em 17 de outubro de 1969, a Constituição de 1967 seria objeto da Emenda n. 1, um "subterfúgio"⁶¹³ da Junta Governativa composta pelos ministros da Marinha, Exército e Aeronáutica,⁶¹⁴ junta que tomou o poder impedindo⁶¹⁵ o general Arthur da Costa e Silva de exercer o cargo de Presidente, fortalecendo ainda mais os poderes do Executivo.

⁶⁰⁹ Idem, ibidem.

⁶¹⁰ BRASIL. CÓDIGO PENAL. *Decreto-Lei n. 2.848, de 07.12.1940*. Atualização, remissões e índice por VIEIRA NETO, M. A., p. 249.

⁶¹¹ Idem, p. 99.

⁶¹² BRASIL. Decreto-Lei n. 6.026, de 24.11.1943. In: BRASIL. CÓDIGO PENAL. *Decreto-Lei n. 2.848, de 07.12.1940* - apêndice, p. 488.

⁶¹³ BIERRENBACH, F. Quem tem medo da Constituinte, p. 88.

⁶¹⁴ Os nomes dos ministros são, respectivamente, Augusto Hamann Rademaker Grunewald, Aurélio de Lyra Tavares e Márcio de Souza Mello. In: BRASIL. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU. *Constituição da República Federativa do Brasil - Emenda Constitucional n. 1 de 17.10.69 e Leis Complementares Posteriores*, p. 93.

⁶¹⁵ BIERRENBACH, F. Quem tem medo da Constituinte, p. 88.

A Emenda n. 1 firmava seu entendimento quanto à família no artigo 175, cujo § 4.º previa a elaboração de lei especial com vistas a proteger a infância e a adolescência:

Art. 175. A família é constituída pelo casamento e terá direito à proteção dos Poderes Públicos. (...)
§ 4º Lei especial disporá sobre a assistência à maternidade, à infância e à adolescência e sobre a educação de excepcionais.⁶¹⁶

A rigor, a sociedade brasileira já dispunha de uma lei de "assistência" e "proteção" à menoridade, o Código de Menores de 1927. Entretanto, a preocupação em assinalar a necessidade de uma "lei especial" relativamente à infância e à adolescência na Constituição Federal de 1969, representava um indicativo de que também o Código de Menores deveria, aos olhos do Estado, ser atualizado quanto à nova realidade social brasileira, atualização que seria concretizada apenas uma década depois, conforme veremos posteriormente.

3.1.4. Códigos de Menores: Decreto n. 17.943-A, de 12.10.1927, e Lei n. 6697, de 10.10.1979

Ao longo do século XX, as questões relativas à menoridade foram regulamentadas, na sociedade brasileira, por dois Códigos de Menores: o de 1927 e o de 1979.

O Código de Menores de 1927 nasceu sob a égide de "consolidar as leis de assistência e proteção a menores", segundo a sua Ementa.⁶¹⁷ O artigo 68, § 3.º, ressalta que a moral dos pais e dos jovens indigitados autores ou cúmplices de fatos qualificados como "crime" deveria ser avaliada pela autoridade responsável:

Art. 68 - O menor de 14 anos, indigitado autor ou cúmplice de fato qualificado crime ou contravenção, não será submetido a processo penal de espécie alguma; a autoridade competente tomará somente as informações precisas, registrando-as, sob o fato punível e seus agentes, o estado físico mental e moral do

⁶¹⁶ BRASIL. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU. Constituição da República Federativa do Brasil - Emenda Constitucional n. 1 de 17.10.69 e Leis Complementares Posteriores, p. 88.

⁶¹⁷ BRASIL. Decreto n. 17943-A, de 12.10.1927 (Código de Menores). In: SENADO FEDERAL & ALENCAR, A. V. A. N. de. Código de Menores, p. 73.

menor e a situação social, moral e econômica dos pais, ou tutor ou pessoas em cuja guarda viva. (...) ⁶¹⁸

§ 3.º - Se o menor não for abandonado, nem pervertido, nem estiver em perigo de o ser, sem precisar de tratamento especial, a autoridade o deixará com os pais ou tutor ou pessoa sob cuja guarda viva, podendo fazê-lo mediante condições que julgar úteis. ⁶¹⁹

As infrações penais poderiam ser "muito leves", mas também cometidas por jovens de "boa índole". Sendo assim, a autoridade poderia deixar de condenar o menor, de acordo com o Artigo 82:

Art. 82 - Quando a infração penal for muito leve pela sua natureza e em favor do menor concorrerem circunstâncias reveladoras de boa índole, o Juiz ou Tribunal pode deixar de condená-lo e, advertindo-o, ordenará as medidas de guarda, vigilância e educação, que lhe parecerem úteis. ⁶²⁰

Portanto, o Código de Menores de 1927 apresentava disposições que permitiriam aos jovens que fossem apanhados em falta por alguma autoridade serem retirados por seus pais do Juizado ou do Tribunal com uma advertência, não sem determinar aos pais "medidas de guarda, vigilância e educação".

Já o Código de Menores de 1979 foi, para uns, "draconiano" ⁶²¹ na época de sua vigência, sendo considerado por muitos como legislação de uma "sociedade constituída contra o menor" ⁶²². O menor poderia ser punido caso apresentasse "desvios de conduta", ⁶²³ o que era previsto pelo Código de Menores, em seu artigo 41:

Art. 41 – O menor com desvio de conduta ou autor de infração penal poderá ser internado em estabelecimento adequado, até que a autoridade judiciária, em despacho fundamentado, determine o desligamento, podendo, conforme a natureza do

⁶¹⁸ Idem, p. 395. Por questões de clareza e espaço da publicação do Senado Federal, o Artigo 68 foi publicado na página 395, após a Seção 3 (página 133).

⁶¹⁹ Idem, p. 133.

⁶²⁰ Idem, p. 393.

⁶²¹ SADER, E. "Povo, polícia e direitos do cidadão". In: KOUTZII, F. Nova República: um balanço, p. 199.

⁶²² Idem, ibidem.

⁶²³ A respeito, cf. NOGUEIRA, P. L. Comentários ao Código de Menores, pp. 74-77.

caso, requisitar parecer técnico do serviço competente e ouvir o Ministério Público.⁶²⁴

À figura do menor de idade "com desvio de conduta" ou "autor de infração penal" se somava a questão da apreensão de um "objeto" ou "coisa" que pudesse "ensejar reincidência do fato", em poder do jovem, tal como o previsto no Artigo 47:

A autoridade judiciária poderá, em despacho fundamentado, determinar a apreensão, por prazo determinado, do objeto ou da coisa cuja detenção pelo menor possa ensejar reincidência do fato.⁶²⁵

De forma mais aperfeiçoada e sem a contínua ênfase na culpabilidade do menor, o Estatuto da Criança e do Adolescente viria, duas décadas depois, resgatar o jovem como elemento constitutivo da sociedade brasileira, com direitos e deveres próprios de sua idade.

3.1.5. Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei n. 8069, de 13.07.1990)

A Constituição de 1988, que substituiu a Constituição de 1969, representou os esforços da chamada "Nova República" em obter uma nova ordem jurídica, revogando uma Constituição "ilegítima (...) que não reflete as aspirações do povo, que não é o espelho da realidade nacional (...)".⁶²⁶

O Preâmbulo da Constituição destacava o comprometimento dos membros da Assembleia Nacional Constituinte com "a solução pacífica das controvérsias", com fundamento em uma "harmonia social".⁶²⁷ A Carta Magna de 1988 ressalta, em seu artigo 5º, inciso II, que a lei não só garantia a ordem, isto é, que os cidadãos cumprissem seus deveres

⁶²⁴ BRASIL. Lei n. 6.697, de 10.10.1979 (Código de Menores). In: SENADO FEDERAL & ALENCAR, A. V. A. N. de. Código de Menores, p. 199.

⁶²⁵ Idem, p. 226.

⁶²⁶ BIERRENBACH, F. Quem tem medo da Constituinte, p. 88.

⁶²⁷ BRASIL. SENADO FEDERAL. Constituição da República Federativa do Brasil, p. 5.

individuais e coletivos, mas também garantia as liberdades previstas em seu texto: "ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei".⁶²⁸

Antes do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) ser colocado em vigor em 1990, a Constituição de 1988 já previa que vários setores da sociedade, tradicionalmente vistos como "carentes", teriam o respaldo jurídico garantido pelo texto constitucional, tal como afirmam os artigos 203 e 227, artigos que revelam particular preocupação com a criança e o adolescente:

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos:

I - a proteção à família, a maternidade, à infância, à adolescência e à velhice;

II - o amparo às crianças e adolescentes carentes (...)⁶²⁹

Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança e ao adolescente, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.⁶³⁰

A Constituição de 1988 também referendava um princípio já consagrado na Lei n. 6016, de 1973 – que frisava, em seu Artigo 33, que "o menor de dezoito anos [era] inimputável"⁶³¹ – tal como estabelece em seu Artigo 228:

Art. 228. São penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, sujeitos às normas da legislação especial.⁶³²

No que interessa particularmente a este estudo, cumpre ressaltar que a Constituição Brasileira de 1988 previa a educação no trânsito como competência não só da União, mas igualmente das demais instâncias do poder público. A medida demonstra a importância da

⁶²⁸ Idem, p. 6.

⁶²⁹ Idem, p. 49.

⁶³⁰ BRASIL. SENADO FEDERAL. Constituição da República Federativa do Brasil, p. 53.

segurança quanto ao trânsito como questão que deveria ser objeto de política específica em âmbito urbano:

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: (...)
XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.⁶³³

A chamada "competência comum" entre elementos constitutivos do Estado Brasileiro, que são, respectivamente, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, foi ressaltada no artigo 24, inciso XV:

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: (...)
XV - proteção à infância e à juventude (...)

O Estado, ao longo da década de 80, revisou muitas de suas políticas com o apoio de setores da sociedade em um contexto de redemocratização. O Código de Menores, que enfatizava em sua letra a punição de infrações ou desvios de conduta dos jovens, chegando a legislar a favor da internação desses contraventores, foi revogado em 1990, com a promulgação do Estatuto da Criança do Adolescente (ECA), que mudou concepções na legislação menorista brasileira.

O Estatuto é composto por um conjunto de artigos com vistas à proteção e ao reconhecimento de direitos dos menores de idade no final do século XX no Brasil. O ECA estabeleceu, no período, os limites legais que a sociedade deveria necessariamente respeitar no tratamento da criança e do adolescente. O Estatuto contém vários artigos que realmente

⁶³¹ BRASIL. Lei n. 6.697, de 10.10.1979 (Código de Menores). In: SENADO FEDERAL & ALENCAR, A. V. A. N. de. Código de Menores, p. 379.

⁶³² BRASIL. SENADO FEDERAL. Constituição da República Federativa do Brasil, p. 53.

⁶³³ Idem, pp. 12-13.

significaram um avanço no tratamento que deveria ser oferecido a crianças – pessoas de até 12 anos completos⁶³⁴ – e adolescentes (que contariam entre 12 e 18 anos).⁶³⁵

Assim, o Estatuto, aprovado quase dois anos depois de ser promulgada a Constituição, manteve, em seu artigo 104, a orientação quanto à maioridade penal: "são penalmente inimputáveis os menores de 18 (dezoito) anos, sujeitos às medidas previstas nesta Lei".⁶³⁶ Portanto, mediante o Estatuto da Criança e do Adolescente foram regulamentados e garantidos os direitos reconhecidos quanto à infância e à adolescência na Carta Magna de 1988.

3.2. Legislação de Trânsito e menoridade

– Tinha aparecido um cara ou uma cara... que me ofereceu a motoca mais bacana do Brasil... Só que eu precisava ter mais de 200 anos pra guiar a motoca... Por menos, o Governo não deixa.⁶³⁷

O veículo motocicleta, historicamente, é sinônimo de juventude. Não por acaso, o personagem de Orígenes Lessa denominado “Prequeté”, de sete anos de idade, desejava uma, não sem reclamar que deveria ter "200 anos" para utilizá-la: "por menos, o Governo não deixa". Outro personagem, Felipe Mota, do livro "Garra de Campeão", de Marcos Rey, tentou dirigir uma motocicleta sem habilitação na cidade de São Paulo, tendo que usar toda a sua destreza no guidão para não ser parado pela fiscalização de trânsito:

[O que Felipe queria] mesmo era dar umas bandas pela cidade, testar sua habilidade no trânsito, matar saudade da moto. Certa tarde, aproveitando a ausência do tio, pegou a 180 (...) e ganhou a rua. (...) Decisão tomada num momento errado: (...) percebeu que alguns guardas de trânsito, junto a uma viatura estacionada, olhavam para ele. “Será que mesmo usando esse capacete notaram a minha idade?”, admirou-se Felipe. (...) Iam

⁶³⁴ BRASIL. ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE. Lei n. 8069, de 13.07.1990. In: ELIAS, R. J. Comentários ao Estatuto da Criança e do Adolescente, p. 2.

⁶³⁵ Idem, ibidem.

⁶³⁶ Idem, p. 82.

⁶³⁷ LESSA, O. O sonho de Prequeté, p. 13.

fazê-lo parar, pedir documentos, tirar-lhe a moto. Com que cara ficaria diante do tio? (...) “O senhor que trabalha com motos permite que um menor de idade, sem carta, ande por aí, se arriscando e arriscando a vida dos outros?”, diriam os policiais. Acelerou, com a viatura atrás, os guardas apitando.⁶³⁸

Em 1991, um álbum de figurinhas ressaltava que existiam motocicletas especiais para crianças, "mas que possuem todo o charme das motos de adultos".⁶³⁹ E acrescentava:

Temos certeza de que o Livro Ilustrado Moto • Show [sic] vai ajudá-lo a conhecer melhor este mundo apaixonante e fazer de você um piloto muito especial. Pilotar uma moto é saber tirar dela todo seu potencial, levando em conta suas características. Um bom piloto respeitará sempre as regras de trânsito não colocando em risco a sua segurança e a dos outros. Um bom piloto, que dirija com inteligência, ajudará com seu procedimento correto a divulgar cada vez mais estas fascinantes máquinas de duas rodas.⁶⁴⁰

Se, por um lado, a motocicleta é o veículo motorizado por excelência da juventude, por outro a bicicleta era o veículo real para os menores de idade. A bicicleta deveria ser o portal de entrada para uma boa convivência nas ruas com outros veículos, o que é um desafio ainda não atingido até os presentes dias. Rótulos diversos relacionados com a pouca habilidade dos jovens no trânsito, ainda que pedalando uma bicicleta, estavam presentes na sociedade brasileira do final do século XX:

A maioria dos ciclistas, porém, é feita de menores que não conhecem as regras de trânsito. Por isso mesmo a chance de acidentes com ciclistas é grande.⁶⁴¹

Se ciclistas são comumente associados à menoridade, é raro não-adeptos ao motociclismo associarem o veículo a usuários que passaram da chamada "meia-idade". Josias Silveira, editor de DUAS RODAS e motociclista convicto, então com mais de 50 anos,

⁶³⁸ REY, M. Garra de campeão, p. 14.

⁶³⁹ CAMPOS, M. "Livro Ilustrado Moto • Show". In: 2.^a capa, s. p.

⁶⁴⁰ Idem, ibidem.

⁶⁴¹ SOSA, M. R. & MOTO HONDA DA AMAZÔNIA. Manual do Condutor/Pilotagem com Segurança. s/loc., ca. 1999.

acabou destoando desta representação criada ao longo do século XX, não sem mostrar o seu desagrado em um editorial da revista:

Conversa de restaurante, na mesa ao lado, e eu não tinha nada que ouvir. Mas ouvi. Alto, como convém a quem tomou umas a mais, a senhora quarentona sentenciou: "É, é aquele 'esquisito' que mesmo 'cinquentão' insiste em continuar andando de moto".⁶⁴²

Nos dias atuais, o uso da motocicleta no Brasil é uma realidade que não pode ser ignorada, associada, em larga medida, à faixa etária inferior da que se convencionou chamar de "meia-idade". Para muitos, se a motocicleta é considerada o veículo do jovem, este, por sua vez, não merece confiança. Estas concepções acompanham os motociclistas desde a década de 50, pois a motocicleta era considerada um veículo próprio para “desordeiros”, “baderneiros”, “cabeludos”, “indisciplinados”, adjetivação que passou, então, a ser aplicada ao “motoqueiro”.⁶⁴³

O jornalista Yllen Kerr, sobre uma entrevista realizada na década de 70 com Thomaz Adler, húngaro, então gerente de reservas da empresa aérea Braniff, comentou:

Hoje, relembando (...), ele ainda vê a Sunbeam [motocicleta inglesa pertencente a um ex-professor que tivera] sendo empurrada, uma cena que se repetia todos os dias, para gozo dos alunos. O professor chegou a ser advertido [pela Direção da Escola] pelas más ideias que estava inspirando com a moto.⁶⁴⁴

Um professor não poderia utilizar uma motocicleta, pois deveria ser um modelo de comportamento social para os alunos. Esses "bons" modelos para aqueles que viam as motocicletas como perigosas não estavam presentes, de forma alguma, nos filmes que exibiam cenas como as de Marlon Brando em sua motocicleta inglesa Triumph em “The Wild One” (“O Selvagem”) de 1955:

⁶⁴² SILVEIRA, J. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 222, março/1994, p. 3.

⁶⁴³ “Honda, uma história em duas rodas”. In: Suplemento – DUAS RODAS n. 111, setembro/1984, p. 4.

⁶⁴⁴ KERR, Y. "Húngaro, porém carioca". In: DUAS RODAS n. 13, maio/1976, p. 50.

Selvagem e violenta, a gang de Marlon Brando invade uma cidadezinha do interior dos Estados Unidos, levando o terror à população. Com isso, estava aberto um rico filão – a descoberta da moto pelo cinema. (...) Em torno de seus pilotos havia toda uma mística calcada, principalmente, em suas vestimentas: óculos, jaquetas, botas e grossas luvas feriam as pessoas que de uma maneira ou outra respeitavam os princípios de autoridade e dominação.⁶⁴⁵

Soichiro Honda não deixou de comentar os desdobramentos do motociclista estar, frequentemente, sujeito ao rótulo de “marginal”, no contexto do mundo dos negócios ligados ao motociclismo, pois, em seu entendimento, esta imagem comprometia as possibilidades de vender seus produtos nos Estados Unidos:

Apesar do gosto dos amantes da natureza pelos veículos de duas rodas, as motocicletas tinham até mesmo uma reputação muito má. Tínhamos de superar um obstáculo bastante sério. Creio que Marlon Brando era o responsável. Em um de seus filmes, ele comandava um bando de vadios em motocicletas, que aterrorizava as tranquilas cidades da Califórnia. A lembrança daqueles ataques dos “blusões negros” desencorajava os compradores mais pacíficos e os jovens menos aventureiros.⁶⁴⁶

Além de "O Selvagem", encenado por Marlon Brando, os filmes estrelados por James Dean, tais como “Juventude Transviada”, e “Vidas Amargas”, são representações de uma juventude rebelde no início da década de 50, pois esses filmes, nos dizeres de Edgar Morin, "revelam novos heróis, adolescentes no sentido próprio, revoltados contra o mundo adulto e em busca de autenticidade".⁶⁴⁷ Mas um filme sobre motocicletas que até os dias atuais é evocado como um ícone por cinéfilos e estudiosos de cinema é "Easy Rider" (Sem Destino), de 1969. Segundo o jornalista José Paulo Mortari,

de violentos e marginais os "motoqueiros" passaram a ser louvados como vítimas da sociedade. De agressores passaram a

⁶⁴⁵ MORTARI, J. P. "A longa carreira da moto no cinema". In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, p. 10.

⁶⁴⁶ HONDA, S. Honda por Honda, p. 122.

⁶⁴⁷ MORIN, E. Cultura de massas no século XX – vol. 2: necrose, p. 138.

agredidos, autênticos intelectuais fora-da-lei em busca de uma visão real da América e seus problemas.⁶⁴⁸

No filme, Peter Fonda, Jack Nicholson e Dennis Hopper percorrem estradas norte-americanas em duas Harley-Davidson “chopper”⁶⁴⁹ pintadas com as cores da bandeira de seu país. Após a morte do personagem de Jack Nicholson por assaltantes, os personagens de Peter Fonda e Denis Hopper são abatidos a tiros em plena estrada por “caipiras” em uma pickup, “ou seja, são mortos pela mesma sociedade que Brando e sua gang tentaram destruir no começo dos anos 50”,⁶⁵⁰ de acordo com o jornalista Mortari.

Estes filmes foram sucessos mundiais de bilheteria e registraram nas telas do cinema os estereótipos que, em diversas medidas, eram associados a motociclistas na segunda metade do século XX:

Por causa desta imagem criada em torno da motocicleta ela passou a representar, durante toda a década de 60, o símbolo do homem solitário, o supermacho que não hesitava em puxar uma corrente ou um canivete para enfrentar toda uma multidão pretensamente agressiva.⁶⁵¹

Menores de idade motorizados em países europeus, como a Noruega, a Inglaterra e a Itália, causavam uma boa dose de aborrecimentos àqueles que desejavam uma juventude mais ordeira e disciplinada. Na Noruega, “(...) em carros ou motocicletas, [os jovens] apreciam o barulho ensurdecedor e perturbam o sossego público”. Na Inglaterra, “os ‘rockers’ já são motorizados. Aliás é uma das condições de admissão na ‘gang’. (...) Em falta de carro, ao menos uma ‘lambreta’”. E na Itália, “os ‘teppisti’, rapazes de 16 a 20 anos, geralmente usam veículos motorizados e o seu passatempo preferido é atropelar ou assustar os transeuntes. São de uma agressividade extrema, de uma violência inaudita”.⁶⁵²

⁶⁴⁸ MORTARI, J. P. “A longa carreira da moto no cinema”. In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, p. 12.

⁶⁴⁹ Motocicletas “chopper” são motocicletas alteradas, muitas vezes artesanalmente, para que tivessem maior estabilidade em longas retas, oferecendo maior conforto a seu condutor. Estas motocicletas tinham a sua frente alongada, além de contar com guidões bem altos, ou baixos, ao gosto de seu usuário, com decorações personalizadas.

⁶⁵⁰ MORTARI, J. P. “A longa carreira da moto no cinema”. In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, p. 12.

⁶⁵¹ MORTARI, J. P. “A longa carreira da moto no cinema”. In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, p. 11.

⁶⁵² SANTARCANGELO, M. C. V. Juventude e delinquência, pp. 16-17.

Mesmo que os jovens brasileiros não tivessem um comportamento anti-social, tal como os noruegueses, ingleses ou italianos, não era por acaso que na década de 60 ainda existia uma boa dose de desconfiança em permitir que jovens com menos de 18 anos tivessem o direito de dirigir veículos motorizados de duas rodas em âmbito urbano. Maria Candida Santarcangelo Vergueiro, em seu livro "*Juventude e delinquência*", de 1966, disserta sobre a questão, sem poupar os menores de idade "desajustados e inadaptados":

(...) a corrupção é um mal insidioso que espreita em todos os momentos e passos a juventude. Prova disso é a mocidade imatura que anda por aí fazendo alarde, talvez visando apenas publicidade, exibicionismo e que afinal não passa de um grupo de desajustados, de inadaptados que assim disfarçam o temor de travar a batalha da existência. Uns, são retardados, outros hostis, presunçosos e ignorantes (...) Outros, provindos de ambientes pródigos e luxuosos, mas de uma moral dissolvente, vazios de calor espiritual (...) [sendo que estes são] os "play-boys", adolescentes frívolos, medíocres ou incultos, ociosos, turbulentos, que em sua maioria fazem parte do "café society".⁶⁵³

Embora o contexto em que era percebida a juventude em alguns países no mundo não estimulasse confiança a muitos, o Brasil, no Código de Trânsito de 1966, permitia a utilização de veículos de 50 cilindradas aos jovens menores de idade, antes mesmo da existência da Convenção Internacional de Viena (1968), que versou sobre este e outros temas relativos ao trânsito.

Esta Convenção de Viena,⁶⁵⁴ dentre outros assuntos, propôs que a questão da idade mínima para a condução de veículos motorizados de duas rodas deveria ser regulamentada pelas leis de cada país signatário. A Convenção determinou, inclusive, que

por ciclomotor entende-se todo o veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda de 50 km (30 milhas) por hora; (...) [n]ada na presente definição poderá ser interpretado no sentido de impedir as Partes Contratantes de assimilar

⁶⁵³ Idem, p. 11.

⁶⁵⁴ In: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-86714-10-dezembro-1981-436277-norma-pe.html>> Acesso em: 28 abr. 2013.

totalmente os ciclomotores aos ciclos para aplicação de preceitos de sua legislação nacional sobre trânsito viário.⁶⁵⁵

Na ocasião, o Brasil ratificou o que havia sido tratado na Convenção, porém "fez uma reserva ao artigo referente ao ciclomotor, optando pela sua equiparação à motocicleta".⁶⁵⁶ Esta reserva ocorreu mesmo com a existência, no Brasil, de uma legislação que permitia, através da observância do Código de Trânsito, que o uso de veículos de 50 cilindradas fosse permitido a maiores de 16 anos.

A partir de 1968, com a liberação da importação de motocicletas em território nacional, vários modelos, principalmente japoneses, se tornaram disponíveis em maior quantidade. Surgiram empresas especializadas no aluguel de motocicletas de pequena cilindrada para maiores de 15 anos:

Foi uma verdadeira febre. Na avenida 9 de Julho, perto do antigo Iguatemi, na av. Santo Amaro, em Santos, em Copacabana, em Ipanema, centenas de garotos – muitos deles sem saber sequer montar numa moto – alugavam as pequenas máquinas por 5 ou 10 cruzeiros a hora e saíam para improvisadas corridas (...).⁶⁵⁷

Paulo César Castroviejo, que viria a se tornar piloto de "motovelocidade" na década de 70, em entrevista à revista DUAS RODAS rememora esse período:

Castroviejo conheceu uma motocicleta como muitos meninos de sua idade. Há alguns anos, quando se alugavam Honda 125 em alguns pontos da cidade, ele estava lá. Roubava 10 cruzeiros da mãe, alugava uma Honda durante uma hora e procurava aproveitar o máximo. – Com mais dois ou três amigos, a gente saía por aí tirando racha. Levei muito tombo na época e então resolvi que iria correr numa pista, que era o mais seguro. (...) A família reclamou no começo, mas depois se acostumou e hoje não perde uma corrida (...).⁶⁵⁸

⁶⁵⁵ CONVENÇÃO sobre trânsito viário – Viena. Disponível em: <www2.mre.gov.br/dai/transit.htm>. Acesso em: 28 jan. 2011.

⁶⁵⁶ "Os menores". ENTREVISTA. In: In: Revista DUAS RODAS n. 99, setembro/1983, pp. 42-44;46. A íntegra da entrevista encontra-se nos Anexos desta Tese.

⁶⁵⁷ "Hoje, o domínio das japonesas". In: DUAS RODAS n. 5-A, março-abril/1975, p. 23.

⁶⁵⁸ MORTARI, J. P. "Os Grandes Campeões Brasileiros". In: DUAS RODAS n. 10, p. 47.

Entretanto, os "rachas" e outros abusos da juventude menorista no trânsito geraram várias reclamações veiculadas na imprensa:

(...) o aluguel era ilegal, as crianças não tinham carta de motociclista e corriam perigo no trânsito. Pessoas reclamavam do barulho à noite. A motocicleta voltou a ser vista com maus olhos pelas cidades. (...) Na rua Augusta [na cidade de São Paulo], rapazes faziam acrobacias em cima de motos maiores, andando em pé em cima do assento, ou trocando de motocicleta no meio da rua, em movimento.⁶⁵⁹

Na mesma ocasião em que surgiam reclamações de setores da sociedade, jovens com idade acima de 17 anos, podiam, na cidade de São Paulo, adquirir uma

autorização precária (...) para conduzir veículo automotor na categoria amador. (...). Ela é válida por três meses, findos os quais o candidato tem de renová-la. E é nessa visita que o menor faz ao segundo andar do DET que se verifica se ele tem multas ou não. Se tiver, não lhe renovam a carteira.⁶⁶⁰

No mesmo dia, 07 de fevereiro de 1969, o jornal "Diário de S. Paulo" ressaltava que 1277 jovens já tinham obtido a sua carteira de motorista, sendo que nenhum havia perdido o direito de dirigir por multas.⁶⁶¹ A Revista Quatro Rodas, um mês antes, através da manchete de capa "Menor já pode dirigir sem medo do guarda", valera-se da situação para pontuar uma questão central, na sociedade brasileira, quanto à menoridade – a da inimputabilidade:

Uma lei federal autoriza o menor a dirigir, e outra lei, também federal, isenta-o de qualquer responsabilidade criminal ou civil. Juristas e autoridades aplaudem a primeira lei e reconhecem a necessidade de modificar a segunda: menor ao volante, sim. Irresponsável, não.⁶⁶²

Entretanto, em 11 de abril desse mesmo ano, um jovem de 14 anos, Paulo T. D. S., acidentou-se fatalmente em uma pequena Honda de 50 cilindradas. O acidente ocorreu porque

⁶⁵⁹ "Hoje, o domínio das japonesas". In: DUAS RODAS n. 5-A, março-abril/1975, p. 23.

⁶⁶⁰ Diário de S. Paulo, 07.02.1969, p. 1.

⁶⁶¹ Diário de S. Paulo, 07.02.1969, p. 1.

⁶⁶² VAREJÃO, M. "Esses meninos com o pé no acelerador". In: Quatro Rodas n. 102, janeiro/1969, p. 56.

o menor, ao soltar a mão do guidão para acenar para o amigo que o acompanhava, perdeu o controle do veículo, batendo a cabeça na calçada.⁶⁶³

Segundo a revista DUAS RODAS, devido à comoção provocada na opinião pública pela morte do menor de idade, o DETRAN paulistano, mesmo com o sucesso anterior em disciplinar os jovens maiores de 17 anos concedendo-lhes, de acordo com a legislação de trânsito, carta de habilitação na categoria "amador", baixou, em 29 de abril de 1969, uma portaria proibindo o uso de veículos motorizados de duas rodas por menores de idade,⁶⁶⁴ o que foi acompanhado em nível federal pelo Decreto n. 64.526, de 16 de maio do mesmo ano.⁶⁶⁵

Outra versão sobre a decisão do Governo Militar ter se preocupado em elaborar uma legislação que afastasse a juventude menorista motorizada das ruas foi emitida por Celso Murta, que em 1983 era presidente do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito):

(...) consta que o ministro da época⁶⁶⁶ teve uma pessoa de sua família envolvida em acidente automobilístico e, num momento de ímpeto de certa violência, resolveu editar o decreto-lei que suprimia esta faculdade.⁶⁶⁷

Embora as versões citadas anteriormente tentem explicar a mudança da Legislação de Trânsito, menos de um mês depois, como vimos, em 16 de maio de 1969, o Governo Federal, através do Decreto n. 64.526, revogou as disposições do Código Brasileiro de Trânsito que permitiam a menores de idade dirigirem veículos motorizados, de quatro ou duas rodas, condicionando a utilização de ciclomotores tão somente por maiores de 18 anos devidamente

⁶⁶³ "Hoje, o domínio das japonesas". In: DUAS RODAS n. 5-A, março-abril/1975, p. 24. A fonte não informa se o jovem estava de capacete ou não.

⁶⁶⁴ "Hoje, o domínio das japonesas". In: DUAS RODAS n. 5-A, março-abril/1975, p. 24.

⁶⁶⁵ A íntegra do Decreto encontra-se no Anexo n. 1.

⁶⁶⁶ É comum a imprecisão, nos testemunhos dos inquiridos a respeito da proibição a menores de idade em dirigirem ciclomotores, em denominar qual seria o ministro que perdeu um parente no trânsito. O jornalista Jason Vogel, de O Globo, comentou, em dezembro/2009: "Eis que um dia, em 1969, o filho de um ministro morreu em Copacabana, num ciclomotor. Quase imediatamente, os menores foram proibidos de pilotar. As vendas caíram a 1/4 do que eram." In: "A história do pioneiro que fabricou motos no Brasil bem antes da chegada das japonesas". Disponível em:

<<http://oglobo.globo.com/economia/a-historia-do-pioneiro-que-fabricou-motos-no-brasil-bem-antes-da-chegada-das-japonesas-3184978#ixzz1nokRjfxi>>. Acesso em: 26. fev 2012.

habilitados,⁶⁶⁸ frustrando, dessa forma, uma "nata motorizada", que tinha acesso a esses veículos.

Esta "nata motorizada", além de ter condições econômicas de adquirir os veículos motorizados de duas rodas, usufruía de um *status* que era conseguido através do consumo, proporcionando a seus filhos serem "importantes" usuários dos veículos motorizados. A revista DUAS RODAS não deixou de reparar nesta questão, em 1983:

A própria idade influi na relação motociclista-moto, o que faz variar também o conceito de importância do veículo que se tem. O garoto Roger B[...] que o diga. Aos 15 anos, ter uma Mobylette para ele é um privilégio que só mesmo ele e os amigos sabem ao certo avaliar. – Na minha turma, quase todo mundo tinha um ciclomotor. Os poucos que não tinham, como eu, se sentiam por baixo. Quando ganhei a minha Mobylette, no ano passado, senti que era importante. A minha inclusive, era nova. Acho que eu me senti até melhor do que os outros. É outra coisa.⁶⁶⁹

A legislação contida no Código de Trânsito de 1966 era, portanto, liberal quanto à presença da juventude menorista motorizada nas ruas. A partir de maio de 1969, o Estado passou a cumprir à risca o posicionamento diplomático anteriormente adotado, em 1968, pela Convenção de Trânsito de Viena,⁶⁷⁰ a de equiparar o ciclomotor a motocicleta, impedindo, dessa forma, a sua utilização por menores de idade.

Em eventos públicos de discussão de pontos relativos ao trânsito, o Estado demonstrava aparente "boa vontade" em discutir aspectos relativos à juventude menorista. No Seminário sobre Alternativas de Transporte sobre Duas Rodas, promovido pela Abraciclo em 2 e 3 de dezembro de 1980, no Auditório da Universidade de São Paulo, o então Ministro dos Transportes, Eliseu Resende, declarou que pretendia incentivar o uso de ciclomotores

⁶⁶⁷ "Os menores". ENTREVISTA. In: In: Revista DUAS RODAS n. 99, setembro/1983, p. 43. A íntegra da entrevista encontra-se nos Anexos desta Tese.

⁶⁶⁸ ARAÚJO, R. e CORTELLINI, S. "Os 'trombadinhas' do trânsito ou... os menores ao guidão". In: DUAS RODAS n. 47, maio/1979, p. 20.

⁶⁶⁹ "Status, um conceito bem pessoal." In: DUAS RODAS n. 97, julho/1983, p. 8.

⁶⁷⁰ A política externa brasileira seguiu o brocardo jurídico do *Pacta servanda sunt*. (Os acordos - as convenções - são para serem cumpridos). Cf. XAVIER, R. C. Português no Direito, p. 175.

isentando esse veículo do pagamento da TRU,⁶⁷¹ oferecendo total apoio ao projeto que permitiria aos menores de 18 anos dirigirem ciclomotores".⁶⁷²

Os membros da "nata motorizada" conheciam as restrições das leis de trânsito quanto à presença de menores motorizados nas ruas, mas a ignoravam conscientemente. Ancorados na decisão de tomar a si a responsabilidade de decidirem se seus filhos deveriam ou não dirigir os pequenos veículos de duas rodas no trânsito, apenas pontualmente sentiram a necessidade da criação de um grupo coeso de caráter reivindicatório junto ao Poder Público, quanto a questionar a proibição de menores de idade motorizados nas ruas.

O grupo que tomou a si a missão de reverter a legislação dantes liberal quanto aos menores foi a Abraciclo, fundada em 1976,⁶⁷³ a qual começou uma luta para que o Estado brasileiro revogasse a proibição em relação a uma Legislação de Trânsito que já foi avançada, mesmo para os padrões atuais do século XXI.

A relação entre menoridade e legislação restritiva ao uso de motocicletas e congêneres possui os seguintes antecedentes: o Código Brasileiro de Trânsito, instituído pela primeira vez no início da década de 40, através do Decreto-Lei n. 2.994 de 28.01.1941, alterado pelo Decreto-Lei n. 3.651 de 25.09.1941, o qual estabelecia que somente maiores de 18 anos poderiam dirigir veículos motorizados.

Membros da "nata motorizada", mesmo vivendo em um período político de exceção no período 1964-1985, permitiam a seus filhos a violação da Lei de forma diária. Paulo Lúcio Nogueira, que nas décadas de 70 e 80 foi Juiz de Menores em Marília, comenta a respeito:

Quando juiz de menores em Marília [interior do Estado de São Paulo], baixamos portaria determinando a *apreensão* [itálico do autor] de veículos, principalmente motocicletas, [negrito nosso] que fossem encontrados com menores, bem como o seu recolhimento ao pátio da delegacia local. As motos só eram liberadas se os pais se comprometessem a vendê-las, pois do

⁶⁷¹ Taxa Rodoviária Única.

⁶⁷² "Em debate, os veículos de duas rodas". In: DUAS RODAS n. 67, janeiro/1981, p. 26.

⁶⁷³ Cf. Anexo n. 3, presente nesta Tese.

contrário ensejariam a reiteração de condutas irregulares, já que os menores continuariam a dirigir.⁶⁷⁴

O caso da "nata motorizada" era mais complexo: o juiz sabia que os menores de idade não teriam maiores dificuldades em continuar a infringir a Lei, pois havia a convivência de seus pais nas chamadas "condutas irregulares", por isso, ordenava a venda dos veículos motorizados em duas rodas que fossem apreendidos em poder da juventude menorista.

Alguns menores de idade motorizados preferiam ter liberdade de locomoção em um perímetro maior de abrangência, embora tivessem que fugir da fiscalização policial, principalmente nos grandes centros urbanos. Um dos principais alvos da fiscalização eram justamente os menores motorizados em âmbito urbano, pois a apreensão dos veículos dos jovens era uma evidência palpável de que havia "ordem" no trânsito, e de que a autoridade constituída trabalhava em prol do cidadão comum, detentor da idade correta e demais requisitos necessários para a Carteira de Habilitação.

Apresentaremos, a seguir, elementos dos Códigos de Trânsito de 1966 e 1998.

3.2.1. Menoridade e legislação sobre o trânsito brasileiro entre 1966 (Lei n. 5108, de 21.09) e 1998 (Lei n. 9503, de 23.09)

Em 1966, foi promulgado um novo Código (Lei Federal n. 5.108, de 21 de setembro), que admitia que menores acima de 15 anos dirigissem ciclomotores com a permissão dos pais:

Art. 81. Aos menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze, poderá ser concedida autorização para dirigir, a título precário, bicicletas motorizadas, motonetas e similares equipadas com motor até 50 cc de cilindrada, obedecidas as seguintes exigências:

- a) autorização do pai ou responsável;
- b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;
- c) habilitação mediante os exames previstos neste Código e seu Regulamento.⁶⁷⁵

⁶⁷⁴ NOGUEIRA, P. L. Comentários ao Código de Menores, p. 93.

⁶⁷⁵ BRASIL. Lei n. 5108, de 21.09.1966 - Código de Trânsito, p. 18.

Embora o país estivesse no período do chamado "sistema militar-tecnocrático",⁶⁷⁶ o qual é comumente associado ao termo "ditadura", o Código Brasileiro de Trânsito promulgado em 1966 era extremamente avançado quanto aos direitos que os menores poderiam usufruir para utilizar seus pequenos veículos em âmbito urbano. Os pais deveriam autorizar o uso dos mesmos; e o Estado, através dos órgãos de trânsito, aplicaria testes para que os menores obtivessem a necessária autorização, além de exercer a fiscalização para coibir eventuais abusos.

O Decreto-Lei n. 237, de 28.02.1967, modificou a redação do Artigo 81 do Código de Trânsito de 1966 da seguinte forma:

Art. 81. Os menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze anos poderão dirigir bicislos e triciclos, inclusive os ciclomotores providos de motor auxiliar térmico de até cinquenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada e cuja velocidade não exceda a cinquenta (50) quilômetros por hora, desde que autorizado pelo pai ou responsável, e, na falta destes, pelo Juiz de Menores da jurisdição.⁶⁷⁷

A nova redação do artigo 81 era liberal, sendo que o parágrafo 3.º, acrescentado ao artigo 66, isentava da obrigação de Carteira Nacional de Habilitação os "condutores de bicislos e triciclos".⁶⁷⁸ Esta legislação avançada contava com uma estrutura de administração ainda por ser desenvolvida, tal como podemos inferir do art. 3º do Código de Trânsito, mediante o qual ficava estabelecida a hierarquia da administração do trânsito brasileiro:

Art. 3º Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do sistema nacional de trânsito:

- a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;
- b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;
- c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;
- d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;

⁶⁷⁶ BIERRENBACH, F. Quem tem medo da Constituinte, p. 49.

⁶⁷⁷ BRASIL. Decreto-Lei n. 237, de 28.02.1967, p. 37.

⁶⁷⁸ Idem, p. 38.

e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, órgãos executivos;

f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também executivos.

Parágrafo único. Os Conselhos de que tratam as alíneas *c* e *d* deste artigo são de criação facultativa.⁶⁷⁹

Em 1966, quando da promulgação da Legislação de Trânsito, as burocracias municipais de trânsito não estavam instaladas por todo o país, pois só era obrigatório, conforme previa o parágrafo 4.º do art. 7.º, que apenas municípios com mais de duzentos mil habitantes deveriam possuir tal órgão,⁶⁸⁰ sendo que este, caso criado, deveria ter "atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais de Trânsito", tal como o previsto no parágrafo 5.º do mesmo Artigo.⁶⁸¹

Conforme o Decreto 62.127, de 16.01.1968, órgãos regionais de trânsito ficavam encarregados de "expedir documentos de habilitação para conduzir", tal como o estabelecido no art. 32, transcrito abaixo:

Compete às Circunscrições Regionais de Trânsito, especialmente:

- I - Cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito;
- II - Expedir documentos de habilitação para conduzir;
- III - Implantar sinalização;
- IV - Expedir Certificado de Registro;
- V - Fazer estatística de trânsito.⁶⁸²

A estrutura burocrática brasileira de Trânsito, portanto, estava em processo de formação, e a administração era realizada pelo Conselho Nacional de Trânsito, "órgão normativo e coordenador". Havia uma maior centralização de decisões, embora os Conselhos Estaduais de Trânsito pudessem trabalhar normas em suas respectivas circunscrições.

⁶⁷⁹ BRASIL. Lei n. 5108, de 21.09.1966 - Código de Trânsito, p. 3. O Art. 4.º do Decreto n. 62127, de 16.01.1968, utiliza também abreviações para referir-se aos órgãos de trânsito: Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN), Departamento de Trânsito (DETRAN), Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN). Cf. Decreto n. 62127, de 16.01.1968 in BRASIL. Código Nacional de Trânsito e Legislação Posterior, pp. 42-43.

⁶⁸⁰ BRASIL. Lei n. 5108, de 21.09.1966 - Código de Trânsito, p. 5.

⁶⁸¹ Idem, ibidem.

⁶⁸² BRASIL. Decreto n. 62127, de 16.01.1968. In: BRASIL. Código Nacional de Trânsito e Legislação Posterior, p. 49.

O artigo 5.º versa sobre as competências do Conselho Nacional de Trânsito, destacando a questão das "repartições públicas":

Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código: (...)
 II - Zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito e pela observância da respectiva legislação. (...)
 V - Elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução. (...)
 VIII - Colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito. (...) ⁶⁸³

O Código de Trânsito proclamava que o Conselho Nacional de Trânsito era o responsável por “zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito”, além da questão da "elaboração das normas-padrão", que deveriam ser respeitadas por todos os demais órgãos que lhe eram subordinados em nível municipal e estadual.

Em 1997, após muitos debates, foi promulgado no Brasil o novo Código Brasileiro de Trânsito, Lei n. 9.503, de 23 de setembro, que entrou em vigor 120 dias após sua promulgação, conforme o seu Artigo de número 340. ⁶⁸⁴ Com o novo Código, o Brasil passou a contar com o chamado "Sistema Nacional de Trânsito", cujos objetivos eram:

Art. 6.º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:
 I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
 II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
 III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema. ⁶⁸⁵

Os "fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades" faziam parte de uma preocupação dos legisladores. Esta preocupação não era descabida, visto que no Código de Trânsito de 1966, em seu art. 5.º, inciso VIII, existia a preocupação com as

⁶⁸³ BRASIL. Lei n. 5108, de 21.09.1966 - Código de Trânsito, p. 4.

⁶⁸⁴ BRASIL. Lei n. 9.503, de 23.09.1997 – Código de Trânsito, p. 85.

⁶⁸⁵ Idem, p. 24.

"articulações das atividades das repartições públicas",⁶⁸⁶ que poderiam causar o não-cumprimento de ordens do órgão máximo do Trânsito brasileiro em âmbitos locais.

O artigo 24 do Código de Trânsito de 1997 estendeu sobremaneira as atribuições relativas aos burocratas de trânsito em caráter municipal, atribuições estas muito mais específicas do que aquelas previstas no Artigo 32 do Código de Trânsito de 1966:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95,⁶⁸⁷ aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carta indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das

⁶⁸⁶ BRASIL. Lei n. 5108, de 21.09.1966 - Código de Trânsito, p. 4.

⁶⁸⁷ Texto do Artigo 95: "Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via". In: BRASIL. Lei n. 9.503, de 23.09.1997 - Código de Trânsito, p. 42.

transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66,⁶⁸⁸ além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado.

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333⁶⁸⁹ deste Código.⁶⁹⁰

Portanto, as atribuições municipais em relação ao trânsito se multiplicaram no período 1966-1997. O artigo 24 previa que uma articulação seria necessária para que os outros setores situados mais acima na hierarquia dos órgãos e entidades executivas de trânsito pudessem ter o máximo de informações dos órgãos municipais que passaram a, conforme ostensivamente previsto em Lei, ter o gerenciamento global do trânsito local.

A criação deste arcabouço burocrático acabou prejudicando os menores de idade, que tiveram a oportunidade de ver aprovada a Resolução número 50, que contemplava seus interesses, mas contrariava os dos "gestores incontestes" que, já responsáveis por tantas

⁶⁸⁸ Texto do Artigo 66: "Vetado". In: BRASIL. Lei n. 9.503, de 23.09.1997 - Código de Trânsito, p. 38.

⁶⁸⁹ Texto do Artigo 333, § 2º: "Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito". In: Lei n. 9.503, de 23.09.1997 - Código de Trânsito, p. 85.

⁶⁹⁰ BRASIL. Lei n. 9.503, de 23.09.1997 - Código de Trânsito, pp. 31-32.

atribuições previstas pelo Código de Trânsito, não queriam assumir mais uma: a de registrar e fiscalizar os veículos conduzidos pela juventude menorista, além da vigilância da postura desta no trânsito brasileiro.

3.3. A Burocracia de Trânsito e a "interdita liberdade"

A partir da questão tão cara aos historiadores dos *Annales* da chamada "história-problema",⁶⁹¹ voltamos à indagação: por que não houve interesse legal em permitir, durante o período 1974-2000, que menores de idade dirigissem seus veículos motorizados de duas rodas nas ruas brasileiras?

Elementos como o desenvolvimento da indústria motociclística no Brasil no período citado ajudam a entender como a disponibilidade de produtos no mercado fazia com que menores de idade adotassem a motocicleta como um ícone que poderia satisfazer múltiplos anseios pessoais, inclusive o de posse de um bem de consumo cobiçado, em uma sociedade na qual a fabricação de motocicletas era um ramo relativamente novo.

Os veículos motorizados de duas rodas, principalmente os ciclomotores, que eram relativamente mais baratos e fáceis de pilotar que as motocicletas, despertaram novos interesses por parte da juventude menorista, principalmente a partir da década de 70 do século passado. Os pais desses menores, que possuíam condições de adquirir estes veículos para seus filhos, podiam, dessa forma, diferenciar-se dentro da sociedade na qual estavam inseridos, tal como comenta Thorstein Veblen:

A base sobre a qual a boa reputação em qualquer comunidade industrial altamente organizada finalmente repousa é a força pecuniária; e os meios de demonstrar força pecuniária e, mercê disso, obter ou conservar o bom nome, são o ócio conspícuo e um consumo conspícuo de bens. Por conseguinte, ambos esses métodos estão em voga tão baixo quanto possível na escala; e nas camadas mais baixas, onde se empregam os dois métodos,

⁶⁹¹ WALLERSTEIN, I. "O Homem da Conjuntura". In: LACOSTE, Y. (coord.) Ler Braudel, p. 13.

ambos os ofícios são em grande parte delegados à mulher e às crianças da casa.⁶⁹²

As camadas mais ricas da população brasileira, que podiam dar-se ao luxo de comprar veículos motorizados de duas rodas a seus filhos, a chamada "nata motorizada", não o faziam tão somente para contentar os jovens, mas sim para dar vazão ao consumo conspícuo que expõe à sociedade a "força pecuniária" daquele que era o provedor da família. A existência desta "força" foi devidamente aproveitada pela juventude menorista que conseguiu convencer seus pais a comprarem esses veículos na ocasião.⁶⁹³

Edgar Morin acentuou especificamente o fato da motocicleta ser um elemento de "fuga e de encontro" para os menores de idade, através de uma "relativa autonomia monetária", no contexto de um elemento de vivência agradável, o lazer:

A aquisição de relativa autonomia monetária [dinheiro ganho dos pais ou dinheiro ganho com trabalho, eventualmente entregue aos pais] e de relativa liberdade no seio da família (...) permitem aos adolescentes adquirir o material (...) que lhes dá sua liberdade de fuga e de encontro (bicicleta, motocicleta, automóvel) e lhes permitirá viver sua vida autônoma no lazer e pelo lazer.⁶⁹⁴

O periódico que utilizamos nesta Tese, a revista DUAS RODAS, posicionava-se claramente contra a proibição de menores conduzirem motocicletas e congêneres. Um exemplo foi a resposta que a redação da Revista ofereceu às questões do menor Paulo R. L. K:

Tenho uma Mobylette e estou tentando convencer meu pai a me dar uma Honda XLX 250R. Só que ele argumenta que esta moto atinge velocidades muito altas e perigosas. Por isso pergunto se é possível a instalação de um tacógrafo em motocicletas. Essa foi a solução encontrada por mim, pois meu pai não acredita que a usarei apenas em trilhas, abundantes na região onde moro. Vocês podem me ajudar?⁶⁹⁵

A resposta da revista foi:

⁶⁹² VEBLEN, T. A Teoria da Classe Ociosa, p. 88.

⁶⁹³ Cf. Anexo n. 14 desta Tese.

⁶⁹⁴ MORIN, E. Cultura de massas no século XX – vol. 2: Necrose, p. 140.

Sua ideia não deixa de ser criativa, mas há porém, alguns problemas práticos. O tacógrafo é um aparelho destinado a registrar todas as velocidades de um veículo, durante todo o tempo que ele estiver em movimento. O tipo mais comum usa um disco que vai girando e registrando estas velocidades, e é ligado à saída normal do velocímetro da moto na roda dianteira. A questão é que o tacógrafo é muito grande (normalmente utilizado em caminhões de frota ou ônibus) e dificilmente haveria um bom lugar para colocá-lo, especialmente se a moto for usada em trilhas. Mais razoável seria você usar seu ciclomotor com toda prudência e ir, aos poucos, conquistando a confiança de seu pai para ganhar a sua Honda XLX 250R.⁶⁹⁶

Já em 1979, a revista DUAS RODAS contestava a não aprovação da Lei a favor dos menores motorizados:

No Brasil, contrariando o que acontece na maior parte do mundo "civilizado", o menor ao guidão é considerado ilegal, quando não um marginal, como aconteceu recentemente em Passo Fundo[-RS] (...), quando policiais trataram um simples infrator com a violência injustificada até para perigosos bandidos. Lamentavelmente, pouco antes deste incidente absurdo, o projeto de lei que permitiria o guidão a partir dos 15 anos de idade foi rejeitado, ainda que só se pedisse a liberação dos ciclomotores, um veículo também marginalizado na legislação de trânsito nacional (...).⁶⁹⁷

Esta luta pela legalização do uso de veículos motorizados de duas rodas por menores de idade, no contexto recessivo da economia brasileira, na década de 80, período que Celso Furtado denominou de "décênio perdido",⁶⁹⁸ fez o jornalista José Roberto Nasser escrever:

Uma dificuldade é que, para atender ao mercado doméstico, os produtos estão à altura da nossa economia – motos de baixa cilindrada e reduzida tecnologia (...) É trabalhoso, oneroso, mas possível de resolver-se o caso do uso de ciclomotores por maiores de 16 anos. Uma questão que se arrasta por muito tempo, e que pode ser considerada como responsável pelo insucesso desta categoria de veículo no Brasil.⁶⁹⁹

⁶⁹⁵ CARTA do leitor Renato G., de Santana de Parnaíba-SP. In: DUAS RODAS, n. 174, fevereiro/1990, p. 22.

⁶⁹⁶ RESPOSTA à Carta do leitor Renato G., de Santana de Parnaíba-SP. In: DUAS RODAS, n. 174, fevereiro/1990, p. 23.

⁶⁹⁷ MORTARI, J. P. Editorial. In: DUAS RODAS n. 45, março/1979, p. 3.

⁶⁹⁸ FURTADO, C. O Capitalismo Global, p. 43.

⁶⁹⁹ NASSER, J. R. "As motos e a economia nacional". In: "Jornal da Moto" da revista DUAS RODAS n. 168, julho/1989, p. 10.

A indústria teve um papel que não pode ser ignorado na questão da liberalização de veículos motorizados de duas rodas a menores de idade no período 1974-2000, pois assumiu o papel de protagonista em pleitear a liberação dos veículos a menores de idade, pois estes eram um filão não desprezível no mercado nacional.

Os pais destes menores estavam dispostos a pagar preços, inclusive, acima do que os veículos realmente valiam no mercado nacional motociclístico de então,⁷⁰⁰ para satisfazer um elemento de consumo conspícuo, pois a compra desses pequenos veículos não era realizada, muitas vezes, para atender à necessidade utilitária de transporte dos jovens, e sim, como elemento de lazer destes, mostrando, de forma ostensiva, o poder aquisitivo dos pais perante a sociedade.

3.3.1. A Abraciclo e a luta por Resoluções de Trânsito liberais

No período 1974-2000, a pressão de vários pequenos fabricantes para reverter a proibição da utilização de veículos de duas rodas por menores foi insistente. Em 1976, as indústrias de ciclomotores criaram a *Associação Brasileira dos Fabricantes de Ciclomotores*, para lutarem, em conjunto, para a liberalização do uso de ciclomotores para menores.

Em 1978, esta entidade passou a congregiar fabricantes de motocicletas e passou a denominar-se *Associação Brasileira dos Fabricantes de Motos e Ciclomotores*,⁷⁰¹ tendo, dentre outras, a meta de divulgar "o ciclomotor e todas as suas vantagens, junto ao público e, principalmente, 'às autoridades', para logo se alcançar o tão almejado decreto-lei, capaz de liberalizar o uso do ciclomotor".⁷⁰²

⁷⁰⁰ Conforme verificamos no Capítulo I, 3.8, "(...) um ciclomotor, extremamente cobiçado por menores de idade, chegou a variar o seu preço, no período de um ano, de forma superior à motocicleta mais vendida do mercado nacional". Portanto, para satisfazer o seu consumo conspícuo, a "elite motorizada" estava disposta a pagar valores de veículos sobrevalorizados pelos fabricantes para seus filhos.

⁷⁰¹ REIS, M. I. "Um mercado em compasso de espera". In: DUAS RODAS n. 61, julho/1980, p. 24.

⁷⁰² BOCK, M. "Ciclomotores precisam nova legislação". In: DUAS RODAS n. 35, maio/1978, pp. 23-24.

Os participantes da Abraciclo estavam inteirados sobre o *boom* de vendas que os ciclomotores atingiam na Europa, e resolveram lutar, com o apoio pontual de partes da sociedade civil, pela retomada de elementos que permitissem aos menores de idade a direção de ciclomotores:

Enquanto no exterior os ciclomotores aumentaram suas vendas em 500%, no Brasil as indústrias têm problemas com a legislação, que considera este veículo, com motor e pedal, idêntico a uma moto de 1000 cc. Mesmo assim, há novos lançamentos e tentativas de nacionalização. (...) Um exemplo mais gritante da situação legal do ciclomotor no país é a falta de legislação específica, enquanto a atual não distingue um ciclomotor de uma moto de 750 cc. [Nilo] Delgado [representante de Abraciclo] acha "incrível" um menor de 17 anos não poder dirigir um ciclomotor e, já com 18 anos poder tranquilamente rodar com uma 750 ou 1000 cc.⁷⁰³

O contrasenso de uma legislação que permitia a um jovem de 18 anos, sem experiência alguma, a utilização de motocicletas de alta cilindrada incomodava a Abraciclo, pois a venda de parte da produção de seus associados era prejudicada: o público que poderia comprar ciclomotores, o maior de 18 anos, nutria preconceitos em relação ao veículo, pois o associava a "um brinquedo", que era utilizado por menores de idade.⁷⁰⁴

Ubirajara Proença, que em 1980 era um dos representantes da Abraciclo, não se conformava com os interditos da legislação referente à liberação de ciclomotores a menores de idade:

Uma bicicleta de 10 marchas alcança maior velocidade que um ciclomotor e qualquer pessoa pode andar. Com patins, um adolescente trafega por ruas movimentadas correndo riscos maiores do que se estivesse num veículo motorizado. E não há qualquer impedimento legal.⁷⁰⁵

A existência do debate sobre a aceitação ou não quanto à presença nas ruas dos menores de idade em seus veículos motorizados é abordada em uma das entrevistas que a

⁷⁰³ BOCK, M. "Ciclomotores precisam nova legislação". In: DUAS RODAS n. 35, maio/1978, pp. 23-24.

⁷⁰⁴ BOCK, M. "Ciclomotores precisam nova legislação". In: DUAS RODAS n. 35, maio/1978, pp. 23-24.

⁷⁰⁵ "Novas categorias de Habilitação. E os menores?". In: DUAS RODAS n. 63, setembro/1980, p. 37.

revista realizou com o primeiro dos presidentes da Abraciclo, Bruno Caloi. A revista DUAS RODAS obteve a seguinte resposta sobre a pretensão da juventude menorista em utilizar um ciclomotor de forma legal nas ruas:

[DUAS RODAS] – O que a Abraciclo recomenda aos menores que estão ansiosos para dirigir seu ciclomotor sem impedimentos legais?

Abraciclo [Bruno Caloi] – Não posso recomendar que transgridam a lei. Recomendo apenas que a obedeçam e treinem com seu ciclomotor no quintal, até a legislação ser aprovada.⁷⁰⁶

Desde o princípio da década de 70, vários projetos de lei foram colocados em pauta no Congresso Nacional para que menores pudessem circular, em âmbito urbano, na direção de seus veículos motorizados de duas rodas,⁷⁰⁷ isto é, para que fossem restauradas as anteriormente citadas disposições liberais do Código de Trânsito de 1966, mas estes projetos encontraram extremas dificuldades para saírem da “gaveta” e tornarem-se objeto de reais e sérias discussões no Parlamento Brasileiro.

Em 1982, o então presidente do CONTRAN, Celso Murta, reconhecia a necessidade de uma revisão quanto à juventude motorizada em duas rodas no Brasil:

(...) É sabido que a nossa legislação restringiu a habilitação para veículos automotores à idade mínima de 18 anos. A habilitação para quê? Para circular nas vias públicas. Então, se o veículo estiver circulando fora das vias públicas... Esta é a dura situação em que nos encontramos e acredito que, para afastá-la, só alterando a legislação. Não se pode esquecer que a mentalidade das crianças hoje mudou. Meus filhos, antes dos 17 anos, já dirigiam veículos, às escondidas. Nasceram numa época diferente da minha. Assim, o caminho que temos de seguir é no sentido de encontrar o meio mais conveniente e mais curto para que venhamos a permitir que o menor de 18 anos se habilite (...).⁷⁰⁸

⁷⁰⁶ “Ciclomotor, um veículo ainda indefinido”. Entrevista com Bruno Caloi. In: DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 24. A íntegra desta entrevista encontra-se nos Anexos.

⁷⁰⁷ Ao longo de sua publicação, a revista DUAS RODAS eventualmente oferecia pequenas referências à tramitação de projetos no Congresso Nacional para a aprovação da lei que permitiria a menores de idade dirigirem veículos motorizados. Cf. a respeito: DUAS RODAS n. 34 (abril/1978), 67 (janeiro/1981), 117 (março/1985), 216 (agosto/1993).

Em 1985, houve o que parecia ser a vitória das pressões exercidas pela Abraciclo frente ao Estado brasileiro: foi aprovada a Resolução n. 650/85, de 18 de junho, que permitia a direção de ciclomotores que tivessem 50 cilindradas e atingissem no máximo 50 quilômetros por hora. Entretanto, relataram os jornalistas Caio Moraes e Rosana Sanches,

Uma semana depois, antes que qualquer menor tivesse tempo para tirar a sua Carteira de Habilitação A-1, a euforia chegava ao fim: o ministro da Justiça Fernando Lyra suspendeu a nova Lei por 60 dias, alegando que o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) acha necessária uma campanha elucidativa e informativa junto ao público, antes que a autorização entre em vigor. Para o jovem com menos de 18 anos (e mais que 16), que sonhava em conduzir legalmente o seu ciclomotor, só restou acreditar que a suspensão será mesmo temporária...

Na verdade, a Resolução nº 650/85 só foi liberada depois de muita divergência e tramitação burocrática. Sua votação, no CONTRAN, ocorreu em agosto do ano passado e foi aprovada por nove votos contra três. Mas para entrar em vigor em junho de 85 (até ser suspensa), teve que percorrer um longo caminho, que envolve não só a boa vontade de alguns como também o "passeio" da papelada: o CONTRAN envia o projeto ao Ministério da Justiça, que o manda, através de aviso ministerial, ao Ministério das Relações Exteriores, que o passa para a Embaixada do Brasil na ONU e esta o comunica à Secretaria da Organização das Nações Unidas. A seguir, o procedimento é o mesmo, só que em sentido inverso.

Nada disso seria necessário se, na Convenção de Viena realizada em 1968, o Brasil, que foi signatário da Convenção sobre Trânsito Viário, não tivesse deixado que a equiparação do ciclomotor fosse feita à motocicleta em nosso País. Dessa forma, antes que a Resolução 650/85 pudesse ser liberada, o Brasil precisava reconsiderar sua posição na ONU, voltando a equiparar o ciclomotor à bicicleta – como era feito antes de 1968.⁷⁰⁹

Em 1986, a burocracia de trânsito mostrou o quanto era capaz de intervir em decisões de caráter federal:

Entretanto, não houve qualquer movimentação para se fazer uma campanha nesse sentido [60 dias de divulgação na imprensa sobre a implantação da Lei] e, findo o prazo, o Contran liberou novamente a Resolução 650. Porém em uma reunião em Fortaleza, CE, logo em seguida, 19 diretores de Departamentos de Trânsito (Detran) de todo o País acharam

⁷⁰⁸ ENTREVISTA com Celso Murta e outros. "Os menores". In: DUAS RODAS n. 99, setembro/1983, p. 42. A íntegra desta entrevista encontra-se no Anexo n. 9.

⁷⁰⁹ MORAES, C. & SANCHES, R. "Ciclomotores: a 'lei' do mais fraco.". In: DUAS RODAS, n. 122, agosto/1985, p. 62.

por bem vetá-la. Resumindo, a decisão a favor dos menores de 16 anos existe, mas não está sendo executada.⁷¹⁰

Posteriormente, o CONTRAN baixou a portaria n. 657/85, que equiparava os ciclomotores às bicicletas, não exigindo, portanto, registro ou habilitação para guiar estes veículos, de acordo com a Convenção de Trânsito de Viena. O jornalista Gabriel Marazzi não deixou de ressaltar: “esta portaria não possui regulamentação sobre a idade mínima para conduzir e os equipamentos necessários para o condutor e o ciclomotor”.⁷¹¹ O mesmo jornalista ainda constatou que o Detran paulista continuaria a apreender ciclomotores enquanto o CONTRAN não regularizasse o seu uso.⁷¹²

No ano de 1988, o jornalista Pio Pinheiro constatava:

Quem tem direito a usar um ciclomotor no Brasil? A julgar pelo que a nova legislação determina, e por mais incrível que possa parecer, a resposta correta a essa pergunta é **ninguém**. [negrito do autor] Basta dar uma olhada na Resolução 670 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), publicada no Diário Oficial do último dia 4 de novembro, para se chegar a tão esdrúxula conclusão. Senão vejamos: não é preciso ter carteira de habilitação; mas é necessário ter mais de 18 anos e obter uma licença especial nos Detrans ou Ciretrans do País; só que nenhum destes órgãos está apto a fornecer tal documento, pois nem sequer um modelo existe. Logo, sendo maior ou menor de idade, tendo ou não carteira de habilitação para dirigir motocicletas ou automóveis, quem for “pilhado” a bordo de um ciclomotor corre o risco de ter o seu veículo apreendido e até mesmo sofrer outras sanções.⁷¹³

Na ocasião, a Abraciclo afirmou, através de Franklin de Mello, que era

preciso que as autoridades encontrem uma forma similar de regulamentar o ciclomotor no Brasil, acabando com o que a entidade considera “uma discriminação ao adolescente”.⁷¹⁴

⁷¹⁰ SANCHES, R. “Os menores em ciclomotor, uma lei permite e outra proíbe”. In: DUAS RODAS n. 130, abril/1986, p. 59.

⁷¹¹ MARAZZI, G. “Legislação ainda indefinida”. In: DUAS RODAS n. 168, julho/1989, p. 53.

⁷¹² Idem, ibidem.

⁷¹³ PINHEIRO, P. “Proibido para todas as idades”. In: DUAS RODAS, n. 152, fevereiro/1988, p. 19. A íntegra da reportagem encontra-se no Anexo n. 14.

⁷¹⁴ Idem, ibidem.

Em 1989, o CONTRAN publicou outra Resolução, a de número 734, que tratava de habilitações. A revista DUAS RODAS fez os seguintes comentários:

[a Resolução] tem um texto bastante confuso. Ao mesmo tempo em que cria uma "autorização" para a condução de ciclomotores exclusivamente para maiores de 18 anos, o texto no verso diz que a autorização pode ser expedida a título precário, com a permissão do responsável pelo menor e do próprio Juizado de Menores.⁷¹⁵

Portanto, o próprio CONTRAN não conseguia elaborar uma Resolução que resolvesse, ao mesmo tempo, as demandas do jovem com mais de 18 anos que desejasse comprar e utilizar um ciclomotor, e a questão da juventude menorista, que precisaria, mesmo que a título precário, conseguir a autorização de seus pais e do Juizado de Menores para a utilização de um ciclomotor nas ruas.

Ao longo dos primeiros anos da década de 90, a revista DUAS RODAS apenas esporadicamente registrou em suas páginas tentativas da Abraciclo em modificar a legislação de Trânsito que interditava os veículos motorizados de duas rodas aos menores de idade. A entidade acompanhou várias decisões do Estado, tal como a ocorrida no governo de Itamar Franco, em 1993:

A angústia parece que finalmente está chegando ao fim. O Senado aprovou o projeto de Lei que autoriza os jovens de 16 a 18 anos dirigir veículos automotores, desde que respeitadas algumas condições como autorização dos pais ou responsáveis e de um juiz de menores. Para que o projeto vire lei, falta somente a assinatura do Presidente da República, Itamar Franco. O Ministério da Justiça, no entanto, não se mostrava muito a favor, e permanecia a questão da "inimputabilidade", ou seja, o menor não responder legalmente pelo que faz. (...)No projeto, os maiores de 16 anos receberão a habilitação a título precário (temporário), tornando-se automaticamente um documento definitivo após completar 18 anos, desde que não tenha cometido falta grave no trânsito. Ou seja, pode dirigir, mas as autoridades [it. do autor] vão ficar de olho: se fizer besteira, perde a carta! (...) Até o início de novembro, apesar da alegria dos menores, havia fortes pressões para que Itamar

⁷¹⁵ "O que diz a lei". In: DUAS RODAS n. 174, fevereiro/1989, p. 31.

[Franco] vetasse o projeto. A revista DUAS RODAS é favorável à habilitação de menores.⁷¹⁶

A Lei foi vetada pelo presidente Itamar Franco entre o final de 1993 e começo de 1994, tal como podemos depreender da carta do menor de idade A.L.A., de Curitiba:

Como vocês já sabem o nosso excelentíssimo presidente Itamar Franco vetou a habilitação para maiores de 16 anos. Porém fiquei muito feliz ao saber que DUAS RODAS é a favor desta habilitação. Resta uma dúvida: se um adolescente de 16 anos pode escolher um presidente, por que não pode dirigir? Mesmo sem habilitação, pretendo adquirir uma Yamaha RD 350 para andar na cidade (tenho 16 anos). Será que fazendo uma campanha a favor da habilitação para maiores de 16 anos, o presidente voltaria atrás em sua decisão? A campanha poderia ter o apoio de todas as publicações especializadas, revendas, fábricas, moto-escolas e todos os jovens.⁷¹⁷

Na ocasião anterior à promulgação do Código de Trânsito de 1997, o CONTRAN reuniu especialistas em trânsito para discutir pontos pertinentes à legislação que seria promulgada. A revista DUAS RODAS publicou a respeito:

Foi realizado no mês de setembro, em São Paulo, o Fórum de Debates sobre o Código Nacional de Trânsito. (...) Um dos assuntos debatidos no Fórum foi o da habilitação aos 16 anos. A maioria dos especialistas é contrária à ideia, como o presidente da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) Gilberto Lehfeld. Para ele, a medida teria de ser acompanhada da maioridade penal aos 16 anos. (...) ⁷¹⁸

No final da década de 90, a atuação da Abraciclo como grupo de pressão para a obtenção no âmbito dos Poderes Públicos da Resolução 50 em 1998 foi conduzida com discrição, se considerarmos os termos da luta da entidade nos anos 70 e 80 como demonstram várias reportagens da revista DUAS RODAS.

Quando a Abraciclo conseguiu que o CONTRAN e o Poder Público brasileiro aprovassem a Resolução n. 50, a entidade ainda assim não se mostrou satisfeita, conforme demonstra a manifestação de Masuo Murakami, presidente da Abraciclo e então executivo da

⁷¹⁶ "Habilitação para menores". In: DUAS RODAS, n. 219, novembro/1993, p. 11.

⁷¹⁷ CARTA do leitor A.L.A., de Curitiba-PR. In: DUAS RODAS n. 221, fevereiro/1994, p. 6.

Honda: "Na verdade, fomos surpreendidos com o limite de 14 anos [data de início da permissão para dirigir ciclomotores]. Defendíamos os 16 anos por acharmos mais coerente com a realidade do nosso trânsito e dos nossos adolescentes".⁷¹⁹

Na ocasião, a Abraciclo reuniu-se com o Ministro da Justiça, Renan Calheiros, não sem expor à reportagem da revista DUAS RODAS um "racha" interno:

Houve uma reunião com membros da Abraciclo com o ministro. [Renan] Calheiros, segundo Alexandre Baumgaertner, representante da Agrale: "chegou até a cobrar dos membros da entidade o fato de terem demorado a se pronunciar, já que a resolução sobre os ciclomotores vinha sendo duramente criticada pela 'grande imprensa' desde seu anúncio, em maio de 98 – e, na maior parte das vezes, com matérias tendenciosas". (...) "Não houve nenhum representante da Honda – a maior empresa do setor de duas rodas no Brasil – na reunião com o ministro Renan Calheiros".⁷²⁰

O cancelamento da aplicação da Resolução 50 provocou críticas à indústria japonesa Honda, que foi acusada de não proteger os interesses de classe, e sim, os dela própria como líder do mercado brasileiro de motocicletas:

A Honda e as cinquentinhas. Líder disparada do mercado brasileiro com 90% de participação e com um espantoso crescimento de vendas nos últimos anos, a Honda vem sendo veladamente questionada por concorrentes, desde que a resolução 50 foi aprovada. Alguns esperavam da Honda uma posição mais atuante em defesa da medida que permitia aos maiores de 14 anos conduzir um ciclomotor e não entendem porque a Honda não usou todo o seu peso no mercado em prol da resolução. (...) Segundo o diretor comercial Paulo Yamakami, a "Honda acredita que todos os esforços realizados para a ampliação da base do mercado brasileiro de duas rodas são válidos, necessários e amplamente saudáveis. O segmento de ciclomotores e scooters tem grande importância dentro deste contexto, pois pode representar o primeiro passo para a formação de novos motociclistas". Sobre as críticas dos concorrentes sobre a pouca disposição da empresa em defender ciclomotores para menores, Yamakami diz: "Essa informação não tem fundamento. Até agora, através de nossa associação setorial, a Abraciclo, temos participado juntamente com as

⁷¹⁸ SAMBRANO, V. "Menor: ainda não foi dessa vez". In: DUAS RODAS n. 218, outubro/1993, p. 20.

⁷¹⁹ "Autorização suspensa". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, p. 21.

⁷²⁰ "Autorização suspensa". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, pp. 21-22.

demais marcas para que a resolução 50 do CONTRAN dê resultados satisfatórios".⁷²¹

A Abraciclo, no final do século XX, teve que lutar contra suas contradições internas. Esta já não era mais uma entidade que fora fundada para congregar indústrias de ciclomotores. Havia, dentro da entidade, múltiplos interesses de mercado de seus integrantes, que não necessariamente eram os mesmos. A ira de alguns membros da Abraciclo, que não tiveram suas reivindicações de muitos anos atendidas pelo Estado Brasileiro, gerou teorias:

Outros [membros da Abraciclo] pensam em "lobby" da indústria automobilística contra a resolução. A "tese" do lobby parte do seguinte argumento: com maiores de 14 anos iniciando-se no mundo motorizado em duas rodas, ao completarem 18 anos há grandes chances de se manterem em duas rodas em lugar de comprar um carro. Os mais "xiitas" já chegaram a pensar num lobby do setor de transporte público, que transporta milhões de adolescentes e iriam perder os clientes.⁷²²

A burocracia de trânsito, protegida em uma rede de múltiplas atribuições devidamente legitimada no Código de Trânsito, atribuições estas que lhe conferiam a posição de "gestores incontestes" do trânsito, conseguiu através de omissões e desobediências diversas a leis federais, se livrar de uma obrigação que lhe daria, seguramente, dores de cabeça: a de gerenciar a atuação dos menores de idade no trânsito brasileiro.

Embora a “vontade política” do Estado, através de seu órgão federal de trânsito, fosse ponto importante numa época em que o Brasil estava ainda não muito distante cronologicamente de um regime de exceção, os desejos da burocracia, através de seus "gestores incontestes", de evitar a juventude menorista no trânsito, foram adotados pelo Estado brasileiro como orientação geral do governo, assim como o ônus de arcar com os protestos da opinião pública interessada na liberação da utilização de veículos motorizados de pequena cilindrada a menores de idade.

⁷²¹ "Autorização suspensa". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, p. 23.

⁷²² "Autorização suspensa". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, p. 23.

3.3.2. *A rua e as pistas de corrida atraem a juventude menorista*

A permissão dada por alguns pais ou responsáveis para que menores de idade utilizassem veículos motorizados de duas rodas em âmbito urbano, para o Estado Brasileiro, era um caso de polícia. Em 1980, um juiz de menores da cidade de São Paulo chegou a afirmar que recolheria à FEBEM (Fundação de Bem-Estar ao Menor) todos os jovens abaixo de 18 anos que fossem “apreendidos” em veículos de duas rodas nas ruas paulistanas.⁷²³

O Juiz de Direito Paulo Lúcio Nogueira relatou da seguinte forma os malefícios que as ruas ofereciam ao caráter dos menores de idade:

A rua sempre foi a escola primária dos maus costumes, dos primeiros desvios, das conversas mal informadas, dos encontros perigosos, dos exemplos inconvenientes, enfim, dos hábitos condenáveis, que contribuem para a deformação do caráter do menor e mesmo do adulto.⁷²⁴

No Brasil do período 1974-2000, o não oferecimento do direito de utilização legal de ciclomotores e congêneres a menores de idade foi a tônica. Mas a rua não deixou de ter o seu caráter de sugerir novas vivências à juventude menorista, tal como exemplifica Serge Lesourd:

O adolescente, que já concebe a rua como um espaço externo, ainda faz dela um espaço íntimo, onde encerra a sua própria passagem juvenil (...). O adolescente usa do espaço externo como de um palco onde pode expressar o íntimo de sua busca. Faz da rua um exterior íntimo.⁷²⁵

A rua, como um palco, servia para os jovens motorizados em duas rodas à emulação de um espírito que poderia ser o de corrida, o que era perigoso e excitante aos sentidos, mas nem sempre saudável à integridade dos jovens. Alguns menores de idade não levavam em

⁷²³ “Só as motos têm vistoria”. In: “Jornal da Moto” da revista DUAS RODAS n. 60, junho/1980, p. 8.

⁷²⁴ NOGUEIRA, P. L. Comentário ao Código de Menores, pp. XI-XII.

⁷²⁵ LESOURD, S. A construção adolescente no laço social, p. 206.

consideração a necessidade de fazer parte do trânsito de forma ordeira, sem provocar distúrbios decorrentes de comportamento inadequado nas ruas.

Desprezar equipamentos de segurança e as normas básicas de autopreservação, para conseguir uma pretensa afirmação social frente a adultos "invejosos" fez, de vários menores de idade, usuários absolutamente propensos a inconseqüências, conferindo a toda uma coletividade de menores motorizados o incômodo rótulo de irresponsáveis:

Estou muito triste porque não tenho mais moto. Isto foi provocado por pessoas invejosas, que não podem ou não querem dirigir esse veículo por qualquer motivo. Eu e amigos da turma Scorpions, passamos por uma fase excelente e sempre usávamos a moto para passear, acampar, trabalhar e estudar. Foram os dias mais felizes da nossa vida, mas como tínhamos moto, fomos desrespeitados e até marginalizados. Finalmente, conseguiram tirar nosso veículo, pois não tínhamos habilitação. Mas isso durará pouco tempo, porque em menos de um ano seremos maiores de idade, tiraremos carta, e acabaremos com a alegria desses despeitados. A principal reclamação que faziam era do barulho, de uma pequena cilindrada. Comprarei uma 750 cc, com um escape 4 x 1"⁷²⁶, e farei questão de passar sempre em frente da casa dessas pessoas, e fazer bastante barulho. Aí eles não poderão agir legalmente, pois dessa vez terei documentos. Não adianta tentar nos separar da moto, pois quem já foi motociclista uma vez, será sempre. Quem tiver o mesmo problema não desista, pois ninguém tem o direito de tirar o que é nosso. (...) ⁷²⁷

A revista DUAS RODAS não deixou passar a questão de que fazer barulho com escapamento aberto na frente da casa dos "invejosos" poderia resultar em problemas legais: "A penalidade legal para escapamento aberto independe da cilindrada da moto e, além de multa, pode haver apreensão do veículo". ⁷²⁸

Esta alegação de que a "inveja" poderia ser retribuída com bastante barulho "de um escape 4 x 1" nas ruas era um dos elementos que poderiam estar por trás de inúmeros acidentes de trânsito na década de 70. O incômodo em conviver com a juventude menorista

⁷²⁶ Cf. Glossário.

⁷²⁷ CARTA de Armando L. F., da cidade do Rio de Janeiro-RJ. In: DUAS RODAS n. 49, julho/1979, p. 4.

⁷²⁸ RESPOSTA à Carta do leitor Armando L. F. (Rio de Janeiro-RJ). In: DUAS RODAS n. 49, julho/1979, p. 4.

motorizada no trânsito brasileiro fez o advogado mineiro Erasmo Barros Figueiredo da Silva, quando inquirido pelo jornal “Estado de Minas” manifestar a seguinte opinião a respeito:

Como instrumento de diversão, e não de trabalho, deveria ser proibida a fabricação de motocicletas, pois trata-se de uma diversão que põe em risco permanente a sociedade e a própria vida do condutor. Na minha opinião, deveria ser proibido o uso da moto como diversão, por questão de segurança nacional (...) A moto é instrumento permanente de mutilação de jovens que, pela idade, não tem amadurecimento para usar o mais perigoso de todos os veículos motorizados.⁷²⁹

Em 1982, a médica Maria S. Koizumi, da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, defendeu sua tese de Doutorado, denominada *"Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo"*,⁷³⁰ na qual descreve aspectos da juventude menorista acidentada no trânsito paulistano:

(...) chama a atenção o fato de terem sido identificados 14 motociclistas na faixa etária de 5 a 14 anos, assim como, 10 passageiros cujas idades eram inferiores a 4 anos. Embora numericamente baixos, tais dados sugerem que a exposição de indivíduos dessas faixas etárias deveria ser melhor estudada. Além disso, vale ressaltar que foram identificados como motociclistas, indivíduos sem idade legal para serem condutores de motocicletas.⁷³¹

Em sua Tese de Livre-Docência, Koizumi aprofunda alguns de seus estudos sobre acidentes envolvendo menores de idade no trânsito paulistano:

Considerando-se que, no Brasil, a idade mínima legal para obtenção da carteira de motociclista é de 18 anos, causou estranheza o fato de terem sido encontradas além [de] 5 crianças, outras 20 vítimas com idade entre 16 e 17 anos (16 do sexo masculino e 4 do feminino). Acredita-se que nem todas eram passageiros da moto.⁷³²

⁷²⁹ “A moto sem perigo”. In: DUAS RODAS n. 15, julho/1976, p. 14.

⁷³⁰ Acreditamos que Koizumi foi a primeira pesquisadora a utilizar revistas especializadas em motociclismo para elucidar pontos desenvolvidos em uma Tese de Doutorado. Koizumi utilizou as edições de números 30, 42, 52, 62, 64, 80, 90 e 111 de DUAS RODAS; da revista Moto Quatro Rodas, utilizou as edições de números 1, 3, 4, 9 e 23. Cf. KOIZUMI, M. S. Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo.

⁷³¹ KOIZUMI, M. S. Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no município de São Paulo, p. 52.

⁷³² KOIZUMI, M. S. Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta, p. 45.

Sabemos que realmente nem todos os jovens ou crianças eram passageiros dos veículos, e, sim, condutores dos mesmos. A médica e pesquisadora constatou que as leis deveriam ser observadas em relação ao trânsito, e cobrou os pais quanto à sua responsabilidade de determinar quando e como os filhos deveriam utilizar os veículos de duas rodas, principalmente, nas ruas:

Julga-se que, além da inexperiência que seria comum a todos os motociclistas iniciantes, o fato ilegalidade deveria ser melhor considerado. Um menor de idade dificilmente teria condição monetária para adquirir uma moto. Então, cabe aos pais a responsabilidade de determinar quando e em que condições ele deve começar a fazer uso da motocicleta, particularmente enquanto condutor da mesma. (...) Desperta ainda a atenção (...) a proporção de estudantes ou menores envolvidos em acidentes de motocicleta. Novamente, chama-se a atenção não só para a inexperiência na direção de veículo a motor, como também para a responsabilidade dos pais na promoção deste evento.⁷³³

A rua era atraente aos menores de idade pertencentes à "nata motorizada". Muitos acidentes poderiam ser evitados caso houvesse uma maior conscientização dos perigos da irresponsabilidade ao guidão no trânsito. Koizumi ressaltou, em uma de suas análises: “A experiência e a habilidade em dirigir uma moto parece ser um dos fatores mais importantes na prevenção do acidente”.⁷³⁴

Apesar dos acidentes em que menores envolviam-se, estudos realizados ao longo da década de 1970 por Masanori Ogai, especialista em segurança de trânsito e funcionário da Yamaha do Japão, desmentiam que menores não fossem capazes de dirigir veículos motorizados de duas rodas, assim como a opinião do norte-americano Robert Louis Terry, consultor de educação de trânsito do governo da Califórnia:

Ogai: "Experiências realizadas nos EUA demonstraram que os melhores motociclistas aprenderam a andar na faixa dos dez aos doze anos, evoluindo física e psicologicamente, enquanto

⁷³³ Idem, pp. 45;52.

⁷³⁴ KOIZUMI, M. S. Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta, p. 117.

havia uma troca sucessiva por modelos de maior cilindrada (...)" ⁷³⁵.

Terry: (...) "qualquer programa de educação de trânsito que pretenda ser eficiente deve concentrar-se na infância e adolescência". (...) "A experiência mostra que não é a idade de 15, 16, 18 ou 40 anos que faz alguém ser um bom motociclista, mas os primeiros seis meses em que essa pessoa dirige a moto. Nos Estados Unidos, constatamos que os jovens de 16 anos dirigem melhor que os mais velhos, porque ainda estão sob um controle mais direto dos pais (que geralmente lhes dão as motos de presente) e porque a sua habilitação é 'provisória': se cometerem uma infração registrada por um policial, receberão uma advertência por escrito; e na segunda infração, a licença é suspensa. Eles, é claro, preferem comportar-se do que perder a moto". ⁷³⁶

Ações de confiança realizadas em família também poderiam contribuir para uma menor ocorrência de acidentes envolvendo menores motorizados em duas rodas no trânsito. A mãe do ex-piloto e comerciante de motocicletas, Luiz Latorre, adotou como pressuposto confiar na habilidade de seu filho, que começava a ser usuário de um veículo de duas rodas, atribuindo-lhe responsabilidade:

Desde pequeno o garoto [Luiz Latorre] se interessava por motos. Mas foi só aos 12 anos que teve a sua primeira experiência ao andar em uma (...) O irmão tinha ido almoçar fora com seu carro, (...) e Luiz e o amigo Pedro Meneghetti ficaram sozinhos na casa. Latorre não resistiu, ajudado pelo amigo tirou a moto do barracão onde ela era guardada, e enquanto Pedro segurava a moto, Latorre tentava apertar a embreagem para engatar a primeira marcha. Conseguiu sair, e enquanto o amigo corria atrás os primeiros cinquenta metros, Latorre dava sua primeira volta de moto no quarteirão. O final não foi feliz: ao tentar parar, não conseguiu colocar o pé no chão por ser muito pequeno e caiu. Na semana seguinte tinha autorização para andar de moto. Sua mãe achava melhor que andasse na vista de todos do que escondido. ⁷³⁷

⁷³⁵ "Um especialista em segurança mostra como evitar acidentes". In: DUAS RODAS n. 38, agosto/1978, p. 60.

⁷³⁶ MELAMET, R. "Pilotar, um modo de estudar o trânsito". In: DUAS RODAS n. 92, fevereiro/1983, p. 60.

⁷³⁷ ARAÚJO, R. "Latorre: ele se foi da Esquina do Veneno". In: DUAS RODAS n. 73, julho/1981, p. 54.

Outro exemplo foi o da motociclista gaúcha Nathalia, de 15 anos, que, entrevistada pela revista DUAS RODAS, contou como conseguia conduzir nas ruas e estradas, sem ter problemas com a fiscalização, uma motocicleta de 850 cilindradas.⁷³⁸

Nathalia, de 15 anos, veio pilotando uma TDM 850, que ganhou do pai (dono de uma Kawasaki Vulcan 1500) desde Rio Grande (RS), com a irmã [de 13 anos] na garupa. "Como ando sempre de capacete e acompanhada de meu pai e outros motociclistas, é difícil um policial me parar. Piloto desde os 10 anos e não vejo a hora de tirar minha carteira de habilitação", disse Nathalia.⁷³⁹

Portanto, a "nata motorizada" não economizava esforços para comprar veículos motorizados de duas rodas para seus filhos. Naturalmente, existiam códigos de conduta internos, dentro das famílias, que regulamentavam como utilizá-los de forma adequada nas ruas. A gaúcha Nathalia, mesmo com a prática da utilização de veículos motorizados nas estradas, ainda exprimia o desejo de estar legalmente habilitada, o que mostra o peso simbólico que a legislação de Trânsito possui na sociedade.

Alguns jovens, mais ordeiros no trânsito, queriam passar despercebidos nas ruas principalmente em relação à fiscalização, tais como Kurt Schulke, então com 30 anos, entrevistado pela revista DUAS RODAS:

Tenho cara de moleque até hoje, imagine naquela época. Para disfarçar, sempre usava capacete, mas mesmo assim vivia fugindo dos guardas. O lema, entre eu e meus colegas, era: "Primeira à direita quando o guarda aparecer". Foi dessa forma que dirigi durante dois anos, sem nunca ser pego...⁷⁴⁰

E, quando muitas vezes não havia recursos para comprar uma motocicleta de 850 cilindradas, as ruas eram uma via de esperança para que uma velha motocicleta de baixa cilindrada pudesse voltar a rodar, tal como o relatado pelo jornalista Josias Silveira em Editorial no ano de 1984:

⁷³⁸ Segundo o "Manual do Utilizador TDM 850", a motocicleta, "com os depósitos de óleo e de combustível cheios", pesava 232 quilos, veículo, portanto, que apresentava um peso considerável para uma jovem de 15 anos. In: YAMAHA. "Manual do Utilizador TDM 850", p. 8-1. In: < www.pdfmotomanual.com >. Acesso em: 10 ago. 2013.

⁷³⁹ LIMA, C. "Que festança, tchê!". In: DUAS RODAS n. 261, junho/1997, p. 31.

Uma cena comum: quatro adolescentes empurrando os "restos" de uma "cinquentinha" pelas ruas. Enquanto dois deles se encarregavam de fazer o "principal" (rodas, motor e quadro) se movimentar, os outros levam pára-lamas enferrujados, um carburador muito sujo e outros cacarecos. No rosto destes garotos, o ar malandro de quem tem uma certeza: ela vai voltar a rodar. A "cinquentinha", apesar do baixo valor comercial, tem pelo menos duas grandes qualidades: o valor histórico e o técnico. "Histórico" porque é uma Yamaha RD 50, o primeiro modelo a ser fabricado no Brasil, 10 anos atrás. (...) O valor técnico está justamente na cinquentinha empurrada nas ruas pela garotada. Para voltar a rodar, com certeza aquele grupo vai fazer muitas descobertas, se desenvolver como motociclista e até como mecânico. Antes do primeiro "vento no rosto" sobre aquele esqueleto de "cinquentinha" que vai ser recuperado - ou remendado - vão surgir longas e agradáveis horas de "cultura motociclística". Uma cultura muito importante num País onde quase tudo é rápido, passageiro e pouco profundo.⁷⁴¹

No Brasil, a proibição de menores de idade conduzir veículos motorizados de duas rodas só era válida nas ruas. Em pistas de competição, como já foi dito, os jovens, caso possuíssem autorização de seus pais ou responsáveis, podiam participar normalmente de eventos esportivos em circuito fechado.

Um dos pilotos mais famosos do Brasil nas décadas de 70 e 80, Nivanor Bernardi, que participou da primeira corrida de motocross disputada na cidade de São Paulo, em 1972, no campus da Cidade Universitária da Universidade de São Paulo,⁷⁴² relatou à revista DUAS RODAS como começou a correr no Estado do Paraná:

Com 17 anos de idade, Nivanor comprou uma velha HRD 1.000 cm³, às escondidas do pai, e começou a participar de corridas. Uma tarde, Nivanor se inscreveu numa prova em homenagem ao governador Paulo Pimentel, num circuito de terra. Estava liderando a competição quando a corrente da moto quebrou. Guardou a moto e voltou para casa com a costureira cara de inocente. Mas o Diário do Povo, no dia seguinte, elogiando a sua atuação, acabou denunciando-o. O velho Bernardi viu a foto do filho no jornal, leu que tinha participado da prova e o chamou para uma conversa. – Passei uns maus momentos com o velho, aquele dia – lembra Nivanor –. Mas depois ele se conformou.⁷⁴³

⁷⁴⁰ BRANDAU, R & SANCHES, R. " 'Sua habilitação, por favor?' ". In: DUAS RODAS n. 124, outubro/1985, p. 44.

⁷⁴¹ SILVEIRA, J. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 104, fevereiro/1984, p. 3.

⁷⁴² PINTO, L. F. S. "Nivanor, o super-campeão". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 47.

Para o Estado brasileiro, o esporte nas pistas significava ordem nas ruas e tolerância ao desporto nacional. Já a presença de menores motorizados em âmbito urbano era sinônimo de desordem, arruaças, subversão das leis e do status quo estabelecido. Tal opinião era seguida religiosamente por setores conservadores da sociedade civil, que não desejavam menores de idade usuários de veículos motorizados nas ruas, pois acreditavam ser temerário e prematuro arrogar tais privilégios aos jovens.

Portanto, as pistas eram válvula de escape para os pais que queriam impedir por motivos diversos menores de idade motorizados nas ruas. As competições, obrigatoriamente, precisam contar com resgate e serviço médico, além de, por sua própria natureza, não limitarem o arrojo e a impetuosidade que necessariamente devem existir em uma competição, ao contrário do que acontece nas ruas, onde o arrojo deve ser substituído pela prudência e a impetuosidade pela autopreservação.

Para alguns pais no período 1974-2000, a solução encontrada para impedir que seus filhos utilizassem veículos motorizados de duas rodas nas ruas foi a aquisição destes pequenos veículos para serem utilizados, tão somente, em âmbito rural. Mães, tais como Heloísa Fantozzi, declaravam a respeito: "(...) é bem melhor do que andar de ciclomotor numa rua movimentada, sem equipamentos, sem instrução adequada e, principalmente, de forma precária, por ser proibido para menores (...)".⁷⁴⁴

3.3.3. Fiscalização/repressão policial

Em 1979, antes da aprovação do novo Código de Menores, o Delegado de Polícia e então diretor do DETRAN de São Paulo, Francisco Guimarães do Nascimento, fez as seguintes afirmações a repórteres da revista DUAS RODAS:

⁷⁴³ Idem, *ibidem*.

A nós, só resta cumprir a lei. (...) Se o menor atropela alguém e mata, quem é que responde penalmente? Por isso, para mim, eles são os *trombadinhas motorizados*. [itálico nosso] Podem matar e ficar impunes, já que a responsabilidade penal é intransferível (...).⁷⁴⁵

A opinião do Delegado Nascimento é fundamental para compreendermos a posição da burocracia de Trânsito na época. Estas opiniões, expressas com sinceridade peculiar, são documentos preciosos para compreendermos as causas que determinaram a exclusão dos menores de idade como condutores de veículos motorizados no período 1974-2000.

Outra opinião do Delegado Nascimento é lapidar para continuar a compreender tais aspectos dos "gestores incontestes":

Quanto ao argumento de que os ciclomotores são usados em diversos países para o treinamento dos jovens, para que aprendam a entender o trânsito, vem a resposta do delegado: — Os sobreviventes aprendem. É como mandar as crianças à guerra, para que se acostumem ao estampido das armas de fogo.⁷⁴⁶

No ano de 1984, outro delegado do DETRAN paulista, Abrahão Khouri Filho, afirmara à reportagem da revista DUAS RODAS, quando inquirido a respeito de um projeto que estava em trâmite em Brasília para a liberação de veículos motorizados de duas rodas a menores de idade: “Se eu tivesse um filho de 16 anos, rezaria para o projeto não passar”. Após esta afirmação, a revista inseriu o seguinte comentário: “Felizmente ele só tem uma filha, e ela tem apenas 13 anos”.⁷⁴⁷

O mesmo Delegado, posteriormente, baixou uma portaria em 23 de janeiro de 1985, proibindo em todo o Estado de São Paulo “a condução de ciclomotor por pessoa (...) menor de 18 anos, em quaisquer circunstâncias” (parágrafo II)”. E a reportagem de Duas Rodas

⁷⁴⁴ BOCK, M. "Uma família pilotando unida". In: DUAS RODAS n. 143, maio/1987, p. 20.

⁷⁴⁵ ARAÚJO, R. e CORTELLINI, S. “Os ‘trombadinhas’ do trânsito ou... os menores ao guidão”. In: DUAS RODAS n. 47, maio/1979, p. 21. A íntegra desta reportagem encontra-se nos Anexos desta Tese.

⁷⁴⁶ ARAÚJO, R. e CORTELLINI, S. “Os ‘trombadinhas’ do trânsito ou... os menores ao guidão”. In: DUAS RODAS n. 47, maio/1979, p. 22.

⁷⁴⁷ “Moto para menores: outro projeto”. In: DUAS RODAS n. 112, outubro/1984, p. 5.

complementava: “Kfourri se posicionou contra a imediata liberação do ciclomotor para menores de 18 anos, achando que garotos ainda não estão preparados para enfrentar o trânsito das grandes cidades”.⁷⁴⁸

Na ocasião em que o Delegado Kfourri posicionava-se claramente contra a liberação de veículos motorizados de duas rodas a menores de idade, o então presidente do CONTRAN, Marcos Cabral, desmentia que a burocracia de trânsito era recalcitrante no cumprimento de uma resolução federal, que liberava o uso do ciclomotor à juventude menorista:

Isto é impossível. O Contran é o órgão máximo no trânsito e não poderia ser desrespeitado. O que realmente aconteceu foi uma reunião com os diretores, promovida pelo Contran, onde ficou decidido que a Resolução não seria executada até que tivéssemos um estudo mais profundo sobre o assunto. E é o que estamos fazendo.⁷⁴⁹

A revolta de alguns jovens por não poderem utilizar seus veículos produzia a necessidade de enviar cartas com uma carga de ressentimento à revista DUAS RODAS frente ao contexto da legislação de Trânsito aplicada no período 1974-2000, tais como as descritas abaixo:

(...) queria expressar meu protesto contra a lei que proíbe menores de dirigirem veículos motorizados. Quando saio de moto, passo mais da metade do tempo fugindo da Polícia. Essa lei foi posta em prática com o pretexto de que os menores são irresponsáveis. Alguma vez esses indivíduos do governo deram chance aos menores de provarem que isso não é verdade? Eles preferem nos jogar na clandestinidade a regularizarem nossa situação. Gostaria que essa carta fosse publicada na íntegra.⁷⁵⁰

Minha intenção, nesta carta, é de me solidarizar com outros que correm o risco de serem abordados em suas "pererecas" (ciclomotores), mas que tem a coragem de enfrentar os "guardinhas" de trânsito. Existem guardas camaradas que entendem o nosso problema. Digo "nosso" porque atinge a milhares de "trombadinhas de trânsito" (vulgarização pouco simpática), que procuram realizar seus sonhos de um dia terem motos grandes e apenas sonham sobre um ciclomotor. Já tive

⁷⁴⁸ SANCHES, R. “Os menores em ciclomotor, uma lei permite e outra proíbe”. In: DUAS RODAS n. 130, abril/1986, p. 60.

⁷⁴⁹ Idem, ibidem.

⁷⁵⁰ CARTA do leitor Paulo H. (São Paulo-SP). In: DUAS RODAS n. 10, janeiro-fevereiro/1976, p. 6.

meu ciclomotor e também uma Yamaha RD 50 e enfrentei muitos problemas com policiais. Fiz várias viagens na RD, tremendo e temendo a cada viatura da Polícia Rodoviária que passava (...).⁷⁵¹

Moro em Jacareí, a 100 quilômetros de São Paulo, tenho 16 anos e aparento ter, no máximo, uns 14. Esse é o meu problema: ser menor de idade. Já tive uma Mobylette, [fabricada pela Caloi] que era o meu sonho, mas depois de fugir dezenas de vezes da polícia, acabei vendendo. Continuo inconformado com essa situação, pois quando eu rodava com ela não estava roubando, nem matando, nem fazendo nada de mais. Estava apenas me divertindo. Várias vezes vi marmanjões empinando com a moto, passando em sinal fechado, cortando pela direita e andando na contramão, e eu, que andava direitinho fazendo tudo certo, respeitando a lei, fui obrigado a levar vida de fugitivo e acabei tendo que me separar da Mobylette. Isso é justo?⁷⁵²

(...) Alguns menores necessitam mesmo de um veículo para transporte, especialmente os que estudam e/ou trabalham longe, como é o meu caso. Em minha casa há duas motos e não posso usar nenhuma delas. A lei não permite que os menores de 18 anos se habilitem porque alguns costumam abusar da motocicleta, comprometendo a segurança no trânsito e também porque as autoridades consideram que um menor não têm capacidade para conduzir veículos (...).⁷⁵³

Nos anos 80, o *rock* foi um dos veículos de expressão sobre vários temas, inclusive a perseguição policial a menores de idade em seus veículos motorizados de duas rodas. O grupo "Os Paralamas do Sucesso", compôs duas músicas em um disco *single*, depois também lançadas em um LP, denominadas "Vital e Sua Moto" e "Patrulha Noturna".⁷⁵⁴ Em entrevista à revista DUAS RODAS, o vocalista da banda, Herbert Vianna, descreve a letra de "Patrulha Noturna" da seguinte forma:

"Patrulha Noturna", nasceu de um caso que Herbert [Vianna, vocalista] ouviu em Curitiba. [Vianna:] – O garoto diz: "está bem seu guarda, eu me rendo, eu reconheço que sou marginal. Eu colo nas provas de escola, eu gosto de ver nu frontal". Isso mostra a inocência dele ("só tô tirando chinfra com a minha lambreta") e a opressão do guarda. [Herbert Vianna cita]: "Polícia é fogo, meu chapa, combate o crime de verdade, prende os garotos de moto para moralizar a cidade".⁷⁵⁵

⁷⁵¹ CARTA do leitor Paulo D. T. A., de Campo Grande-MS. In: DUAS RODAS n. 49, julho/1979, p. 4.

⁷⁵² CARTA do menor J. C. A. S. In: DUAS RODAS n. 105, março/1984, p. 25.

⁷⁵³ CARTA do leitor João F. R. In: DUAS RODAS n. 130, abril/1986, p. 23.

⁷⁵⁴ A letra da música está disponível nos Anexos desta Tese.

Esta música, "Patrulha Noturna", registra, em vários de seus versos, elementos que documentam a repressão policial à juventude menorista em algumas localidades. Entretanto, em outras cidades brasileiras, havia tolerância quanto à presença de menores no trânsito por algumas autoridades, como afirmou o juiz de menores Paulo Lúcio Nogueira:

(...) *O menor com 16 anos* [itálico do autor] está (...) concluindo o *curso colegial* [itálico do autor] ou preparando-se para uma faculdade, e, no entanto, não tem direito de dirigir qualquer veículo motorizado, embora o faça, com a cumplicidade dos pais e das autoridades encarregadas da fiscalização (...) ⁷⁵⁶

"Vital e Sua Moto", música de "Os Paralamas do Sucesso", já explorava o lado da liberdade do jovem de ir e vir com o seu veículo motorizado, a sensação de liberdade que a motocicleta proporcionava a seu usuário:

Vital andava a pé e achava que assim estava mal / De um ônibus pro outro aquilo para ele era o fim / Conselho de seu pai motocicleta é perigoso Vital / É duro te negar filho mas isto dói bem mais em mim // Mas Vital comprou a moto e passou a se sentir total / (sentir total) / Vital e sua moto mas que união feliz / Corria e viajava era sensacional / A vida em duas rodas era tudo que ele sempre quis // Vital passou a se sentir total / Com seu sonho de metal / Vital passou a se sentir total / Com seu sonho de metal // Os Paralamas do Sucesso iam tentar tocar na capital / (capital) / E a caravana do amor então pra lá também se encaminhou / Ele foi com sua moto ia de carro era baixo astral / Minha prima já está lá e é por isso então que eu também vou // Os Paralamas do Sucesso vão tocar na capital / Vital e sua moto mas que união feliz. ⁷⁵⁷

O pai de "Vital", protagonista da música, que foi realmente o baterista da primeira formação da banda, ⁷⁵⁸ foi, desse modo, o agente da fala de muitos pais que amavam seus filhos, mas que não tinham condições econômicas para adquirir uma motocicleta, ou não

⁷⁵⁵ SANTANA, J. M. "Moto e rock: a união acabou feliz". In: DUAS RODAS n. 98, agosto/1983, p. 104.

⁷⁵⁶ Idem, p. 175.

⁷⁵⁷ VIANNA, H. "Vital e Sua Moto". In: "Cinema Mudo" (LP). EMI, lado "A", faixa 1, 1983. A íntegra da letra de música encontra-se no corpo da Tese.

⁷⁵⁸ SANTANA, J. M. "Moto e rock: a união acabou feliz". In: DUAS RODAS n. 98, agosto/1983, p. 104.

conseguiam livrar-se da idéia da motocicleta representar um autêntico agente vetor de acidentes: "É duro te negar filho mas isto dói bem mais em mim".

A fiscalização/perseguição que os agentes de trânsito e policiais faziam para combater a utilização de veículos motorizados por menores de idade no final do século XX não era privilégio brasileiro. Sobre os jovens motociclistas franceses, Pierre Bourdieu relata:

(...) por exemplo, os rapazes mal vestidos, com o cabelo comprido demais, que, nos sábados à noite, passeiam com a namorada numa motorizada [veículo de duas rodas motorizado] de má qualidade, é a esses rapazes que os chuis [policiais, em um sentido pejorativo] dão caça.⁷⁵⁹ (p. 154)

Estes menores, tanto na França quanto no Brasil, que na definição de Bourdieu eram "meio criança e meio adulto" ou "nem criança, nem adulto", faziam de seu "estatuto temporário"⁷⁶⁰ um meio de colocar o lazer em primeiro plano, mesmo que o policiamento não descansasse em sua faina fiscalizadora quanto às posturas dos menores de idade nas ruas.

3.3.4. A aparente vitória da juventude menorista: desdobramentos da Resolução 50

Já em 1993 o jornalista Josias Silveira, em editorial, marcava o posicionamento da revista DUAS RODAS frente à legislação de trânsito brasileira, que não permitia a menores de idade dirigirem seus veículos de forma legal nas ruas:

(...) mesmo "quarentão", me lembro perfeitamente de "correr dos guardas" entre os 12 e os 16 anos de idade, sempre na esperança de que, aos 16 anos, finalmente seria aprovada a "habilitação para menores". Isso há mais de 30 anos. (...) estamos em via de uma aprovação para habilitação para os maiores de 16. Só falta o OK do Presidente, o aval de não-sei-quem e outros procedimentos políticos. É claro que – infelizmente – no meio deste processo (ou logo após sua aprovação), vai surgir algum Salva-Pátria para "proteger os menores" e "melar" tudo. Para a maioria dos "dirigentes da Nação" é melhor o cinismo de achar que, sem Habilitação, os menores simplesmente não rodam com motos ou carros. E

⁷⁵⁹ BOURDIEU, P. "A juventude é só uma palavra". In: BOURDIEU, P. Questões de sociologia, p. 154.

⁷⁶⁰ Idem, ibidem.

assim, o que poderia ser um bom início de como se assumir responsabilidades (e prazeres também, como acontece em boa parte do mundo) se transforma em Caso de Polícia. Mesmo porque, assim como ocorreu comigo há mais de três décadas, os menores vão continuar dirigindo. Com ou sem Habilitação.⁷⁶¹

Cinco anos depois, o ano de 1998 foi decisivo para aqueles que desejavam que menores de idade, com o novo Código, tivessem condições legais de dirigir seus veículos nas ruas. A revista DUAS RODAS noticiava, em março do mesmo ano:

(...) tudo leva a crer que a regulamentação da autorização para maiores de 16 anos conduzirem ciclomotores (veículos até 50 cc) vai ser aprovada no Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Desta vez, sem chances de ser revogada.⁷⁶²

Em novembro de 1998, DUAS RODAS noticiava que o CONTRAN havia promulgado a sua Resolução de número 50, de 21.05.1998, que previa, em alguns de seus artigos:

(...)
 Art. 11. Para circulação dos ciclomotores no território nacional é obrigatório o porte da autorização para conduzir ciclomotores, expedida para os candidatos que sejam maiores de 14 (quatorze) anos, aprovados nos exames e que saibam ler e escrever.
 Parágrafo único. Os Conselhos de Trânsito das Unidades da Federação regulamentarão nas suas respectivas jurisdições a autorização de que trata este artigo, estabelecendo outras providências que julgarem necessárias.
 Art. 12. O órgão de trânsito de jurisdição da Unidade da Federação expedirá a autorização para conduzir ciclomotores, conforme modelo definido no Anexo I desta Resolução.
 Art. 13. As infrações cometidas pelos condutores de ciclomotores terão os correspondentes valores das multas estabelecidos pelos Conselhos de Trânsito das Unidades da Federação, estando sujeitos à prévia homologação pelo Conselho Nacional de Trânsito.
 Art. 14. A circulação de ciclomotores deverá obedecer, rigorosamente, ao disposto no art. 57 do Código de Trânsito Brasileiro.
 Art. 15. A autorização para conduzir ciclomotor é válida para todo o território nacional, sendo obrigatória a sua apresentação

⁷⁶¹ EDITORIAL assinado por SILVEIRA, J. "Ao leitor". In: DUAS RODAS n. 219, novembro/1993, p. 3. A íntegra deste Editorial encontra-se no Anexo n. 16.

⁷⁶² BRANCO, S. "Ao leitor". Editorial. In: DUAS RODAS n. 294, março/2000, p. 4.

no original e acompanhada de documento de identidade reconhecido pela legislação federal. (...) ⁷⁶³

Os ciclomotores citados na Resolução 50 deveriam ter características especiais: os maiores de 14 anos de idade deveriam tão somente conduzir veículos de 50 cilindradas que não ultrapassassem 50 quilômetros por hora. ⁷⁶⁴ Entretanto, a própria revista já ressaltava a existência de setores burocráticos que não estavam aparelhados para cumprir os ditames da Resolução:

Burocracia – Os menores que já estão sonhando com a possibilidade de pilotar scooter de até 49 cc podem ter uma surpresa desagradável. É que em alguns estados, como Minas Gerais, não existe o Conselho Estadual de Trânsito, que pelo novo Código Brasileiro de Trânsito seria o órgão responsável pela regulamentação da forma como as autorizações serão concedidas aos menores de idade (maiores de 14 anos). ⁷⁶⁵

Setores da “nata motorizada”, que compravam veículos de duas rodas motorizados a seus filhos, mas se preocupavam com a ilegalidade do feito, comemoraram a existência da Resolução 50 como uma panaceia que finalmente resolveria os males da juventude menorista usuária de forma ilegal de veículos de duas rodas motorizados.

A Abraciclo, que durante tantos anos lutou de forma contínua para possibilitar que menores de idade tivessem o acesso a ciclomotores, na ocasião encontrava-se cindida por oposições internas. Estas cisões fizeram a direção da entidade agarrar-se ao pressuposto de que a Resolução 50 deveria ser modificada para que os menores de idade pudessem utilizar os veículos não aos 14, mas aos 16 anos.

Algumas indústrias, principalmente as estabelecidas na Zona Franca de Manaus, rapidamente direcionaram as suas produções para os veículos que estivessem de acordo com a

⁷⁶³ CONTRAN. Resolução n. 50, de 21.05.1998. In:

<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao050_98.doc> Acesso em: 05 mai. 2013.

⁷⁶⁴ BRANCO, S. “Enfim, a vez dos menores”. In: DUAS RODAS n. 278, novembro/1998, pp. 34-37.

⁷⁶⁵ “Rápidas”. In: DUAS RODAS n. 276, setembro/1998, p. 18.

nova Resolução, isto é, veículos de até 50 cilindradas, que possuíssem um redutor de velocidade que impossibilitasse o ciclomotor de atingir mais de 50 quilômetros por hora, tais como a Yamaha:

(...) a Yamaha prevê lançar em dezembro o scooter Jog 50 já na sua versão ciclomotor - para aproveitar o novo mercado que se abre com a entrada em vigor da resolução que permite a maiores de 14 anos conduzirem veículos de 50 cc que não ultrapassem 50 km/h.⁷⁶⁶

Na ocasião, a revista DUAS RODAS orientava os leitores que desejavam saber maiores detalhes sobre a Resolução n. 50, conscientizando o público leitor sobre a amplitude da legislação:

(...) as soluções preferidas (mais simples e mais baratas) para limitar a velocidade de um ciclomotor aos 50 km/h são duas: ou através de componentes mecânicos adaptados diretamente no sistema de transmissão automática do ciclomotor ou por meio do "estrangulamento" do motor nas etapas de admissão da mistura ou na saída de gases do escapamento.⁷⁶⁷ (...)

Esse serviço é relativamente simples, com troca dos componentes "normais" por componentes "com limitadores" quando for o caso. Depois, é preciso homologar o ciclomotor junto ao órgão de trânsito da cidade e mudar o licenciamento: de motoneta (ou moto) passa a ser ciclomotor no novo documento.⁷⁶⁸

Aquele conceito antigo de que ciclomotor é sinônimo de Mobylette acabou. A partir de 98, com o novo Código Brasileiro de Trânsito, ciclomotor é todo veículo de duas (ou três!) rodas que tenha motor de no máximo 50 cc e não ultrapasse a velocidade de 50 km/h. Portanto, aquela história de que ciclomotor tem que ter pedal, está "morta e enterrada".⁷⁶⁹

A revista DUAS RODAS ressaltou atitudes da burocracia de trânsito, através de seus gestores incontestes, com a intenção de retardar a aplicação da Resolução 50, e, posteriormente, ganhar a causa da não aplicação da legislação para o seu próprio proveito:

⁷⁶⁶ "Jog Teen e Virago 535 nacional são os lançamentos da Yamaha". In: DUAS RODAS n. 278, novembro/1998, p. 40.

⁷⁶⁷ BAMBIRRA, P. "No limite da lei". In: DUAS RODAS n. 280, janeiro/1999, p. 61.

⁷⁶⁸ BAMBIRRA, P. "Transformando o scooter normal em ciclomotor". In: DUAS RODAS n. 280, janeiro/1999, p. 63.

(...) Mas ao mesmo tempo em que deu a grande chance ao menor de, finalmente, ter autorização legal para conduzir ciclomotores, o Contran jogou a "batata quente" da regulamentação para os Cetrans, Conselhos Estaduais de Trânsito. E aí é que começou o nó. Como cada Estado, através do seu Cetran, é que vai regulamentar como o menor vai conseguir a sonhada "Autorização para Conduzir Ciclomotores", já começaram a surgir preconceitos, prevenções, interpretações pessoais da resolução... Enfim, nem todo mundo está de acordo com a determinação do Contran e prefere, em vez de agilizar o processo, emperrá-lo... (...) Na contramão da história, Estados como São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul tratavam o caso em "banho-maria" (...) O Cetran de São Paulo, por exemplo, falava em criar uma comissão para estudar o assunto e, veladamente, solicitava um "balão de ensaio": a entrada em vigor da resolução n.º 50 poderia ser prorrogada para março de 1999. (...) isso pareceu um indício do que se comentava nos bastidores: havia uma "pressão" de autoridades paulistas ligadas ao trânsito para que a resolução fosse prorrogada e, quem sabe, até "mudada".⁷⁷⁰

Na ocasião, o advogado Marcelo Araújo, assessor jurídico do CETRAN do Paraná, emitiu a seguinte opinião sobre a permissão da juventude menorista em utilizar seus pequenos veículos no trânsito: "Creio que isso é um grande avanço para criar uma geração melhor educada no trânsito. Temos que tratar um garoto maior de 14 anos como um cidadão e não como um idiota".⁷⁷¹

Alguns "gestores incontestes" davam vazão ao seu descontentamento com a nova legislação de trânsito não de forma velada, mas absolutamente transparente, como veremos abaixo:

Com um clima de "torcida contra" por parte de muitos setores, a resolução nº 50 (...) entrou em vigor no dia 18 de novembro e já está sendo regulamentada nos Estados pelos Cetrans (...) São Paulo, que resistia e esperava uma 'virada de mesa' até a última hora - definiu a sua regulamentação dias depois de a lei ter entrado em vigor, seguindo, basicamente, o mesmo caminho de Rio e Paraná. Adilson Toniolo, presidente do Cetran paulista, se preparava para uma polêmica em cima da regulamentação, "pois há muita gente contra". (...) A turma dos "contras" é encabeçada pelo Cetran do Rio Grande do Sul que saiu "atirando", alegando que considera inconstitucional

⁷⁶⁹ "Agora é legal". In: DUAS RODAS n. 279, dezembro/1998, p. 27.

⁷⁷⁰ BRANCO, S. "Enfim, a vez dos menores". In: DUAS RODAS n. 278, novembro/1998, pp. 34-35.

⁷⁷¹ BRANCO, S. "Enfim, a vez dos menores". In: DUAS RODAS n. 278, novembro/1998, p. 34.

regulamentar a resolução do Contran. O presidente do Contran gaúcho, Carlos Henrique Bandeira, disse que os adolescentes do Estado serão proibidos de obter a autorização, pois considera um "contrasenso um código rigoroso permitir que crianças dirijam scooters em meio ao trânsito". E ameaça ir à Justiça Federal contra a resolução.⁷⁷²

Alguns membros da burocracia brasileira de trânsito foram entrevistados, na ocasião, pela revista DUAS RODAS:

(...) Também a favor, o delegado do Detran Carlos Alberto Bastos, de São José dos Campos (SP), alega que qualquer ação contrária é seguir "a contramão da história" e lembra que para fugir da fiscalização, os menores corriam mais riscos de acidente e que agora poderão aprender a entender e respeitar as leis de trânsito. (...) Sérgio Damasceno, secretário Executivo do Cetran do Rio, diz que os que alegam que o menor não pode responder judicialmente caso cometa um crime de trânsito não têm conhecimento da lei. "Eles responderão com base no Estatuto da Criança e do Adolescente. Isso já existe para os menores que roubam, matam... Há coisa pior que isso?", pergunta ele".⁷⁷³

Os "gestores incontestes" de trânsito, entre múltiplas discussões de caráter burocrático, conseguiram o tempo que desejavam para se organizar de forma a retardar o cumprimento a Resolução 50. A revista DUAS RODAS, em uma reportagem assinada por Cícero Lima, sintetizou a situação – "Autorização, ainda só na teoria":

(...) o cumprimento [da Resolução] está atrelado a uma série de fatores: resoluções do próprio Contran, desinformação dos órgãos de trânsito e uma clara falta de interesse de alguns Detrans - como o de São Paulo - em resolver mais rapidamente o problema.⁷⁷⁴

A Resolução n. 50, aprovada no final de 1998, foi elegantemente posta a escanteio em latim "para [posterior] apreciação", sendo cancelada da seguinte forma em fevereiro de 1999:

Uma decisão pessoal do ministro da Justiça Renan Calheiros, em fevereiro, fez com que a resolução número 50 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) - que criou a Autorização

⁷⁷² "Agora é legal". In: DUAS RODAS n. 279, dezembro/1998, pp. 25-26.

⁷⁷³ "Agora é legal". In: DUAS RODAS n. 279, dezembro/1998, p. 26.

⁷⁷⁴ LIMA, C. "Autorização, ainda só na teoria". In: DUAS RODAS n. 281, fevereiro/1999, p. 24.

para Conduzir Ciclomotores para maiores de 14 anos - fosse revogada *"ad referendum"*.⁷⁷⁵ Trocando em miúdos: a resolução não vale por enquanto, já que precisa ser confirmada pelos demais membros do CONTRAN, do qual o ministro é presidente. Se o CONTRAN confirmar o parecer do ministro, o sonho dos menores brasileiros de ter um ciclomotor legalmente vai "água abaixo". (...) Renan Calheiros disse que sua decisão foi devido "à pressão da imprensa e da sociedade" e com o intuito de "resguardar a segurança dos nossos jovens". Argumentou ainda que há falhas na resolução e usou ainda como argumento o fato de o menor de idade não poder ser responsabilizado por crimes de trânsito - mesmo sabendo que as regulamentações estaduais sobre o assunto apontavam o Estatuto da Criança e do Adolescente como referência, a mesma para qualquer outro crime cometido por menores... (...).⁷⁷⁶

Portanto, o então Ministro da Justiça utilizou de seu papel como Presidente do CONTRAN para impedir que menores de idade pudessem utilizar ciclomotores que não ultrapassassem 50 quilômetros por hora no trânsito brasileiro. Calheiros alegou, não só existirem pressões "da imprensa e da sociedade", mas também, que o menor não poderia assumir a culpa por crimes de trânsito.

Conforme havia previsto no ano de 1993, Josias Silveira afirmara que apareceria um "Salva-Pátria" que protegeria os menores, "melando" tudo. Renan Calheiros, na ocasião em que resolveu apreciar *ad eternum* a questão da real aplicação da Resolução 50, omitiu a existência dos principais beneficiados da não-promulgação da Resolução: a burocracia de Trânsito, principalmente as de âmbito municipal. Viria a ser, como já foi dito, mais uma atribuição além daquelas que a burocracia já possuía, em número de vinte e uma, previstas no artigo 24 do Código de Trânsito de 1998.

Dessa forma, os "gestores incontestes" venceram a luta para impedir que a juventude menorista pudesse utilizar veículos motorizados de duas rodas nas ruas, e com a cumplicidade tácita do Estado brasileiro.

⁷⁷⁵ Segundo Ronaldo Caldeira Xavier, o termo latino *ad referendum* significa "para apreciar", "para apreciação". In: XAVIER, R. C. Português no Direito, p. 180.

⁷⁷⁶ "Autorização suspensa". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, pp. 21-22.

3.3.5. A "sabedoria convencional" da burocracia: interdição justificada para a sociedade

O economista canadense J. K. Galbraith desenvolveu um conceito, o de “sabedoria convencional”, que se aplica ao contexto em que, no Brasil, uma Resolução de trânsito foi aprovada, promulgada, colocada em vigor teoricamente, mas não aplicada na prática, para o gáudio dos "gestores incontestes".

Será conveniente dispor de um nome para as ideias que são respeitadas em qualquer tempo por sua aceitabilidade, nome esse capaz de enfatizar esta previsibilidade. Passarei a referir-me a estas ideias como a sabedoria convencional.⁷⁷⁷

Galbraith, através de seu conceito de "sabedoria convencional", ajuda a compreendermos como a burocracia de trânsito brasileiro, composta dos chamados "gestores incontestes", conseguiu mascarar a sua resistência em aplicar a Resolução número 50, a qual permitiria o uso de ciclomotores em âmbito urbano:

A posição da sabedoria convencional tornou-se praticamente inatacável a partir do momento em que começou a ser colocada quase em pé de igualdade com o conhecimento profundo e sério. (...) Observamos que a marca característica da sabedoria convencional é a aceitabilidade. Tem a aprovação daqueles a quem é dirigida. (...) em geral, apresentar sabedoria convencional é uma prerrogativa de posições acadêmicas, públicas ou empresariais.⁷⁷⁸

Os burocratas de trânsito não só tornaram pública sua posição quanto à questão, mas obtiveram a concordância de seus superiores hierárquicos, chegando a convencer o Estado de que estavam corretos em relação a medidas que deveriam ser evitadas para a manutenção da ordem nas vias públicas, sendo que, menores de idade, ao circularem motorizados pelas ruas, contribuiriam para que os problemas no trânsito aumentassem. A formação da "sabedoria convencional" da burocracia de trânsito brasileira pode ser resumida nos seguintes pontos:

⁷⁷⁷ GALBRAITH, J. K. Anatomia do Poder, p. 38.

⁷⁷⁸ Idem, pp. 39-40.

1. Motocicletas e congêneres são veículos perigosos;
2. Menores de idade são imaturos no trânsito, propensos a provocarem acidentes;
3. A "ordem" nas ruas deve ser garantida pelo Estado, através de seus braços burocráticos de trânsito;
4. A burocracia já possuía muitas funções em relação ao trânsito. Lidar com menores motorizados, propensos a acidentes e distúrbios diversos, poderia diminuir a eficiência do órgão público;
5. Se o Estado possui uma legislação falha, melhor não aplicá-la no trânsito. Amadores e/ou leigos não possuem o direito de ditar normas aos profissionais burocratas, os verdadeiros "gestores incontestes" das ruas brasileiras.

A noção de diletantismo do Estado frente ao conhecimento especializado da burocracia fora trabalhado anteriormente por Max Weber:

Em condições normais, a posição de poder de uma burocracia plenamente desenvolvida é sempre predominante. O "senhor político" encontra-se na posição do "dileta" que se opõe ao "perito", enfrentando o funcionário treinado que se coloca dentro da direção da administração.⁷⁷⁹

E Max Weber, em plena década de 10 do século XX, não possuía ilusões sobre o poder que a burocracia representava na sociedade, como um corpo necessário nas estruturas de um Estado:

Quando se estabelece plenamente, a burocracia está entre as estruturas sociais mais difíceis de destruir. A burocracia é o meio de transformar uma "ação comunitária" em "ação societária" racionalmente ordenada.⁷⁸⁰

J. K. Galbraith sintetizou os pontos que estão relacionados à questão do "homem médio", que muitas vezes, de forma inconsciente, dita a sabedoria convencional em relação a determinados elementos à sociedade como um todo:

Tampouco se deve pensar que o homem de sabedoria convencional seja digno de pena. Independentemente de seu papel socialmente útil, ele está em paz com a vida. Ele pode,

⁷⁷⁹ WEBER, M. Ensaio de Sociologia, p. 269.

⁷⁸⁰ Idem, p. 264.

com justiça, considerar-se socialmente eleito, pois de fato a sociedade concede-lhe o aplauso que merece por suas ideias.⁷⁸¹

A "sabedoria convencional" construída ao longo do século XX, de que a juventude menorista era um sinônimo de perigo ambulante no trânsito solidificou-se no período 1974-2000 no Brasil. A indústria brasileira de motocicletas e, principalmente, de ciclomotores, foi obrigada a encontrar outros nichos de mercado para vender os seus veículos de duas rodas, tais como corridas em circuitos fechados, principalmente em âmbito rural.

De 1966 a 1997 as burocracias de trânsito estaduais e municipais tiveram tempo suficiente para solidificarem-se e adotarem a firme aversão a cederem, mesmo às instâncias superiores de sua própria estrutura, em reconhecer o direito a menores de idade de utilizarem legalmente seus veículos motorizados de duas rodas de baixa cilindrada.

Portanto, o poder local das repartições públicas de trânsito foi determinante para que o CONTRAN e o Poder Público voltassem atrás e adiassem a aplicação por tempo indeterminado da legislação que permitiria a menores de idade, a partir dos 14 anos, dirigirem veículos motorizados de duas rodas no Brasil.

⁷⁸¹ GALBRAITH, J. K. Anatomia do Poder, p. 45.

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Considerações finais

Sou leitor assíduo de Duas Rodas e fanático por motocicletas. Porém, como tenho apenas 16 anos, só me resta apreciar o veículo... de longe (...).⁷⁸²

A motocicleta, por suas vantagens intrínsecas, tais como "ser o veículo mais econômico em comparação com as suas performances",⁷⁸³ segundo Paul Boyenval, não deixa de lembrar a seus possíveis usuários que é, também, um veículo que possui limitações de uso em más condições climáticas, além de carregar poucas pessoas e cargas e ser mais vulnerável a acidentes de trânsito, o que faz, até os presentes dias, muitos adotarem o automóvel como meio de transporte preferencial.

Desde o início do século XX, no Brasil, os veículos de quatro rodas ofereceram à sociedade não só um novo mundo de caminhos que fugiam da fixidez das bitolas dos trens, mas também o contentamento de provocar a admiração alheia. Ser proprietário de um automóvel contribuía não só para a auto-estima de seu possuidor, mas também era situação vista como símbolo de distinção social. Quando o automóvel passou a ser adquirido por um maior número de pessoas, este ramo de industrialização desenvolveu-se em vários países no mundo, inclusive no Brasil, principalmente na década de 50.

A motoneta, produzida no Brasil por vários fabricantes entre 1955 e 2000, era lembrada como um veículo que permitia não só a simples locomoção ou lazer, mas também como um instrumento de aquisição de um novo estatuto na sociedade, a de "homens", em

⁷⁸² CARTA de Adilson D. O. J., de São Paulo-SP. In: DUAS RODAS n. 130, abril/1986, p. 23.

⁷⁸³ BOYENVAL, P. "A Motocicleta". In: Seleções da Juventude, p. 196.

controle efetivo de suas máquinas. Em disco lançado em 1982, o cantor brasileiro Reginaldo Rossi relembra em sua música "A Raposa e as Uvas"⁷⁸⁴:

Lembro com muita saudade daquele bailinho / onde a gente dançava bem agarradinho / onde a gente ia mesmo é pra se abraçar... / (...) / Eu todo cheiroso à "lancaster" / e você à "chanel" / eu era um menino mas fazia o papel / do homem terrível só pra lhe guardar... / (...) / E por mais que você se esquivasse eu tinha certeza / que no fim do baile na minha lambreta / aquele corpo bonito ia me abraçar...⁷⁸⁵

Na década de 60, o Código de Trânsito de 1966 (Lei n. 5108, de 21.09.1966), dava aos jovens o direito de dirigirem veículos motorizados de duas rodas de pequena cilindrada, permitindo-lhes o deslocamento rápido para os "bailinhos" e demais locomoções em âmbito urbano. Na ocasião, os jornalistas José Hamilton Ribeiro e Nélson Pannaim, na reportagem "Novo Código de Trânsito", comentaram:

Os que tenham mais de 15 anos e menos e 17 também poderão dirigir veículos automotores. Só que esses veículos não podem ter mais de 45 cilindradas e devem ser similares a lambretas, motocicletas e bicicletas motorizadas. Quer dizer, de 15 a 17 anos também se poderá dirigir neste país, mas duas rodas só. É preciso ser homem para merecer quatro rodas...⁷⁸⁶

Após o "Golpe Militar de 1964",⁷⁸⁷ tudo parecia bem para os membros da "nata motorizada", setor da classe média brasileira, pois a economia do país começava a recuperar-se. Seus filhos utilizavam veículos motorizados de duas rodas de pequena cilindrada nas ruas, amparados pelo Código de Trânsito de 1966. Os jovens se constituíam, dessa forma, em vetores ambulantes de *status* para a "nata motorizada", pois quase sempre a juventude menorista utilizava os pequenos veículos para o lazer.

⁷⁸⁴ O título é honônimo ao o da famosa fábula de La Fontaine. O autor, na letra da música, associa o jovem (ele próprio), a uma raposa, sendo que a amada personifica as "uvas". [sic] Cf. REGINALDO ROSSI, "A Raposa e as Uvas". LP. Jangada/EMI, 1982, faixa 1.

⁷⁸⁵ ROSSI, R. "A Raposa e as Uvas". In: "A Raposa e as Uvas" (LP). Jangada/EMI, faixa 1, 1982. A íntegra da letra de música encontra-se nos Anexos.

⁷⁸⁶ RIBEIRO, J. H. & PANNAIM, N. "Novo Código de Trânsito". In: Quatro Rodas n. 64, novembro/1965, p. 14.

A legislação de trânsito então em vigor no Brasil era bastante permissiva, pois permitia à juventude menorista a utilização de veículos de até 50 cilindradas entre os anos de 1966 e 1969. Após muitas reclamações dos opositores de tais concessões no trânsito oferecidas pelo Estado brasileiro, e de distúrbios, tais como "rachas" e também de acidentes diversos, em maio de 1969,⁷⁸⁸ a possibilidade de menores de idade conduzirem veículos motorizados nas ruas foi interdita.

Mesmo com a legislação de trânsito alterada a partir de 1969, existia uma pressão muito forte da parte de vários menores de idade desejosos de fazer parte deste mercado consumidor de veículos motorizados de duas rodas. Os que não trabalhavam, pediam insistentemente para os pais um ciclomotor, no mínimo. Muitos pais e/ou responsáveis, ancorados na legislação vigente, não permitiram a aquisição de veículos motorizados de duas rodas para serem utilizados por seus filhos.

Muitos pais, portanto, não queriam fazer parte da "nata motorizada", pois tinham receio de acidentes e também das consequências em não cumprir a Lei, o que, muitas vezes, fazia a compra tão ambicionada não ser efetivada. O caso a seguir foi narrado pelo leitor Roberto C., que contava na ocasião 12 anos de idade:

Sou super-vidrado em motos. Eu e meu colega Reinaldo íamos comprar uma Puch, mas meu pai e o dele não deixaram. Tenho 12 anos e ele 13 e estamos juntando dinheiro para comprarmos nossas motos. Nesse final de ano, insisti e ia comprar a Puch mas meu pai de novo não deixou. Queria saber com que idade posso tirar carteira de moto com ou sem autorização de meu pai e que moto é mais indicada para um principiante com alguma experiência, pois ando de moto desde os 10 anos, com motos de colegas. Tem algum galho se andar de moto em Araruama sem idade e sem carteira? (...)⁷⁸⁹

Entretanto, muitos pais, conscientemente, permitiam que seus filhos utilizassem os pequenos veículos nas ruas. A "nata motorizada", ancorada em seu poder aquisitivo e disposta

⁷⁸⁷ BIERRENBACH, F. Quem tem medo da Constituinte, p. 51.

⁷⁸⁸ BRASIL. Decreto-Lei n.º 64.526, de 16.05.1969. Conferir a íntegra do texto da Lei nos Anexos.

a realizar um consumo conspícuo, resolveu ignorar a legislação, oferecendo a seus filhos o acesso aos pequenos veículos motorizados:

O pai de Guto, Manoel C[.], também não está preocupado com a possível liberação. Ele está completamente de acordo com o fato de seu filho pilotar um ciclomotor, independentemente de ser legal ou não. Segundo Manuel Carlos, seu filho, apesar da pouca idade, tem consciência do que faz. "Além disso, entendo o ciclomotor como uma bicicleta com motor e nada mais do que isso. E também não está em meus planos a ideia de trocá-lo por uma motocicleta", afirma.⁷⁹⁰

O policiamento realizado no trânsito era intenso nos grandes centros urbanos; nos pequenos, havia uma certa tolerância aos menores motorizados nas ruas, como ilustra o caso do jornalista Fausto Macieira, lembrando-se de quando ganhou sua primeira motocicleta:

(...) Foi nesse período que convenci meus pais a me darem uma moto como presente de 15 anos. A conversa funcionou e consegui (...) uma Yamah[a] 50 cc FS1 “do ano” (1972), estilo motovelocidade. As condições de uso eram claras: usar equipamento de proteção completo, andar apenas durante o dia, e mesmo assim só nos fins de semana; a moto ficaria “sediada” na nossa casa de veraneio em Petrópolis. Topei todas as restrições, claro – meu objetivo era garantir a moto. Na véspera da chegada da cinquentinha, nem consegui dormir. (...) ⁷⁹¹

O Brasil foi um dos países que receberam investimentos japoneses em forma de capitais invertidos em fábricas de motocicletas. Os japoneses, previdentes, primeiro abriram escritórios de representação para avaliar o mercado, vendendo, ao mesmo tempo, motocicletas que satisfizeram principalmente a classe média, que tinha recursos para comprar veículos motorizados de duas rodas não pelo fator utilitário, mas pelo lazer e *status*, entre 1968 e 1974.

Em 1974, a Yamaha implantou a sua fábrica em Guarulhos, e em 1976, a Honda escolheu erguer os seus galpões na Zona Franca de Manaus. Ambas passaram a partilhar a

⁷⁸⁹ CARTA do leitor Roberto C., de Araruama-RJ. In: DUAS RODAS n. 6, maio/junho-1975, p. 4.

⁷⁹⁰ MARAZZI, G. & OLIVEIRA, M. G. D. "Liberação: o que pensam os menores". In: DUAS RODAS n. 118, abril/1985, p. 36.

⁷⁹¹ MACIEIRA, F. Motociclismo: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo, p. 265.

maior parte do mercado nacional de motocicletas, concorrendo, a maior parte dos anos, com motocicletas de cilindradas parecidas, porém diferentes características construtivas relativas a seus motores.

Após o Código de Menores de 1979, legislação de caráter punitivo aos menores, o medo de ser apanhado pela fiscalização tornou-se maior. No Estado de São Paulo, por exemplo, os menores de idade eram rotulados como “fora-da-lei”, sendo chamados, inclusive, por um membro da burocracia do DETRAN local de “trombadinhas do trânsito”.⁷⁹²

Por mais que esses menores de idade estivessem em desacordo com a Lei, a expressão “trombadinhas do trânsito” foi utilizada com caráter pejorativo, equivalente a comparar um menor de idade usuário de um veículo motorizado de duas rodas a um pivete, “menino ladrão e companheiro de ladrões”.⁷⁹³

A menoridade, no século XX, constituiu-se em uma autêntica zona de atrito, gerando uma discussão longe de ser banal no período apontado, principalmente quando os menores dirigiam seus veículos motorizados de duas rodas nas ruas. A juventude menorista pertencente à “nata motorizada” não era um grupo coeso politicamente, mas não estava sozinha na pretensão de utilizar veículos motorizados de duas rodas.

A Abraciclo, órgão de classe do ramo motociclístico no Brasil, surgiu não só para defender os interesses de seus membros, mas também para servir de grupo de pressão para possibilitar que dispositivos presentes no Código de Trânsito de 1966, considerados benéficos à utilização de veículos de pequena cilindrada pela juventude menorista no trânsito, fossem novamente colocados em vigor nacionalmente. Pretendia, dessa forma, captar um filão de mercado nada desprezível e, assim, maximizar suas vendas.

⁷⁹² ARAÚJO, R. e CORTELLINI, S. “Os ‘trombadinhas’ do trânsito ou... os menores ao guidão”. In: DUAS RODAS n. 47, maio/1979, p. 21

⁷⁹³ HOLANDA, A. B. D. Pequeno Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa, p. 949.

Para a análise das questões que envolvem a juventude menorista no Brasil, a imprensa, "indústria ultraligeira",⁷⁹⁴ segundo Edgar Morin, é uma fonte preciosa para o historiador, pois, uma vez que se revela atenta a respeito, com reportagens que, periodicamente, colocam à disposição dos estudiosos importantes instrumentos de pesquisa.

Desde o início de sua publicação, a revista DUAS RODAS preocupava-se com a questão dos jovens, pois a motocicleta é um veículo utilizado majoritariamente por eles. Já no número 4, a jornalista Maria Helena Tachinardi afirmava: "O fato é que aqui no Brasil ou em qualquer parte do mundo, os estudos sobre os jovens e suas motos poderiam multiplicar-se e envolver vários temas da sociedade".⁷⁹⁵ Esta questão motivou a utilização da revista DUAS RODAS como fonte principal para as análises contidas nesta Tese.

Várias vezes a revista DUAS RODAS, no período 1974-2000, noticiou a existência de projetos propostos por deputados e senadores, que divulgavam como iminentes a permissão a menores de idade dirigirem de forma legal seus veículos. A revista posicionava-se expressamente a favor da presença de menores de idade no trânsito, publicando várias reportagens a respeito.

Em 1998, quando o Estado, através do CONTRAN, quis permitir a menores de 14 anos utilizar veículos que possuíssem menos de 50 cilindradas nas ruas sob os auspícios do novo Código de Trânsito Brasileiro, as pressões contrárias da burocracia lotada em setores da fiscalização dos DETRAN estaduais, levaram, já no ano seguinte, o então Ministro da Justiça, Renan Calheiros, a determinar a suspensão desse direito.⁷⁹⁶

As indústrias de veículos motorizados de duas rodas, a "nata motorizada" e a ABRACICLO não contaram com a resistência de membros da burocracia de trânsito, lotada em departamentos municipais e estaduais. Exercendo seu papel de "gestores incontestes",

⁷⁹⁴ MORIN, E. Cultura de massas no século XX, p. 27.

⁷⁹⁵ TACHINARDI, M. H. "O jovem e a moto na Europa". In: DUAS RODAS n. 4, janeiro-fevereiro/1975, p. 24.

⁷⁹⁶ "Autorização suspensa". In: DUAS RODAS n. 282, março/1999, pp. 21-22.

estes clamavam de forma explícita que não havia condições de permitir que uma decisão "errada" do Executivo fosse aplicada em âmbito nacional.

A falta de consenso sobre como fazer valer a Legislação de Trânsito que possibilitaria a utilização de ciclomotores a menores de idade entre as indústrias de motocicletas e congêneres, a "nata motorizada" e o Estado Brasileiro, gerou um "fiel da balança": a burocracia lotada em órgãos de Trânsito, que tomou a si a responsabilidade de não aplicar a Resolução aprovada, pois acreditavam que a mesma era temerária e inoportuna ao trânsito brasileiro.

Segundo os "gestores incontestes", menores de idade motorizados nas ruas das cidades gerariam distúrbios de ordens diversas e acidentes. Portanto, a interdição era necessária aos olhos destes "gestores", sendo que esta foi o resultado de um princípio: a de gestão da coisa pública para atender interesses próprios, sob o lema republicano da "ordem e progresso" do trânsito urbano. Esta ação foi acompanhada pelo apoio do Estado, que não desautorizou seus subordinados perante a opinião pública no final do século XX.⁷⁹⁷ A Resolução n. 50, portanto, tornou-se "letra morta".

A partir da promulgação do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), de 1990, a legislação efetivamente se tornou um instrumento de proteção à juventude menorista brasileira. Se antes, pelo Código de Menores de 1979, o menor "infrator" poderia, inclusive, ir para a FEBEM, com o Estatuto isso já não era mais possível, porque neste estava presente a figura jurídica do "desvio de conduta", e seus pais deveriam ser responsabilizados por infrações que o menor cometesse.

No final da década de 90 do século passado, quando as várias indústrias que participavam do mercado brasileiro verificaram que a legislação referente à utilização de

⁷⁹⁷ O jornalista Fausto Macieira, em uma crônica que relembra os tempos em que utilizava em Petrópolis a sua pequena motocicleta de 50 cilindradas, comentou que sua "turma" possuía um "índice de responsabilidade polar, ou seja, abaixo de zero...", conceito que encontra correspondência nas posturas adotadas pelos "gestores incontestes" no

veículos motorizados por menores de idade não foi colocada em prática, resolveram mascarar a sua derrota como grupo de pressão frente ao Estado contornando os interditos impostos pela burocracia brasileira, através da priorização do aspecto de lazer que os veículos de pequena cilindrada, inclusive micromotos destinadas principalmente a crianças, proporcionariam a um contexto "fora-de-estrada" ou em circuitos fechados.

Dessa forma, as indústrias brasileiras congregadas na Abraciclo praticamente abandonaram a luta com o Estado, que cedeu – não sem alívio – às pressões dos "gestores incontestes", membros de sua própria burocracia responsável pelo trânsito nacional, que utilizaram de sua posição privilegiada de "especialistas" para impor seu posicionamento frente à questão da juventude menorista em veículos motorizados de duas rodas.

Nesta tese, não julgamos a utilização de um conjunto documental que contém fontes jornalísticas temerária, pois fizemos a análise e cruzamentos de notícias dos 303 números da revista DUAS RODAS com o contexto histórico do período 1974-2000. Se, segundo Albert Camus, o jornalista é um "historiador do instante",⁷⁹⁸ no caso dos jornalistas que escreveram na revista DUAS RODAS o princípio expresso por Camus é correto.

Verificamos, ao longo das revistas DUAS RODAS publicadas entre 1974 e 2000, que existia um cuidado especial por parte dos jornalistas do periódico na publicação de reportagens que tinham como elemento básico o uso de fontes confiáveis. Nossa tese, portanto, proporcionou, segundo Jean Lacouture, "uma convergência entre os historiadores e a imprensa".⁷⁹⁹

O Estado Brasileiro, na segunda metade do século XX, perdeu uma das maiores oportunidades que lhe foram apresentadas por setores da sociedade civil e também por indústrias do ramo motociclístico: a de garantir um melhor aprendizado no trânsito à

século XX. Cf. MACIEIRA, F. "Férias!". In: Revista DUAS RODAS n. 441, junho/2012, p. 146. A íntegra da crônica encontra-se nos Anexos desta Tese.

⁷⁹⁸ CAMUS apud LACOUTURE, J. "A história imediata". In: LE GOFF, J. A História Nova, p. 218.

⁷⁹⁹ LE GOFF, J. A História Nova, p. 219.

juventude, através da obediência à legislação vigente. Para continuarem com o direito de utilizarem seus pequenos veículos nas ruas, os jovens teriam que necessariamente cumprir as regras de trânsito, sob pena de possíveis suspensões do direito de dirigirem legalmente os pequenos veículos motorizados.

Através desta Legislação que teria obrigatoriamente o caráter de disciplinar a ação da juventude menorista no trânsito, o Estado brasileiro poderia ter permitido o acesso legal às ruas destes condutores que, através de uma política de educação, deveriam estar conscientes dos riscos de infringir as leis de trânsito e que ficariam temerosos quanto à ação fiscalizadora do Poder Público em relação à possibilidade de suspensão da "Autorização de Conduzir Ciclomotores".

Entretanto, o Estado preferiu seguir a opinião de seus "gestores incontestes", lotados na burocracia de trânsito nacional. Evitou-se, dessa forma, outro "mal maior": haveria economia, pois pesados investimentos teriam que ser realizados de forma palpável, para educar menores de idade para se comportarem de forma segura no trânsito urbano.

Os acidentes de trânsito envolvendo veículos de duas rodas são, em maior parte, resultantes da falta de habilidade de conduzir o veículo, e não de uma periculosidade demasiada desses veículos motorizados. Conforme o Código de Trânsito atual, após os 18 anos, devidamente habilitados, jovens que dias antes não poderiam sequer dirigir ciclomotores de baixa potência nos centros urbanos, poderiam locomover-se com motocicletas que poderiam atingir quase 300 quilômetros por hora,⁸⁰⁰ o que é um contrasenso.

Portanto, através desta Tese, discutimos tópicos que dantes eram obscuros não só no contexto da História Econômica nacional, mas também para a compreensão de um elemento que ainda não fora estudado sobre a juventude menorista brasileira: a interdita liberdade em

⁸⁰⁰ Algumas motocicletas que podem atingir quase 300 quilômetros por hora estão disponíveis no mercado brasileiro, à disposição de bolsos abonados de jovens, habilitados ou não, com 18 anos de idade.

duas rodas. Entretanto, há muito terreno ainda a percorrer sobre o tema. Que esta tese possa servir de ponta de lança para outras pesquisas, é o que esperamos.

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Anexos:

"Motoqueiro faz parte da paisagem".⁸⁰¹

1. Decreto n. 64.526, de 16 de Maio de 1969. In: <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-64526-16-maio-1969-406453-publicacao-1-pe.html>. Acesso em: 19 jan. 2012.

Decreto nº 64.526, de 16 de Maio de 1969

Revoga disposições do Regimento do Código Nacional de Trânsito

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição,
DECRETA:

Art. 1º. Ficam revogados os artigos 134, 137, parágrafo único, 141, parágrafo único, 162 § 2º, 171, item III e § 1º, 172 e 201 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, passando a parágrafo único o § 2º, e a item III o item IV, respectivamente, dos seus artigos 162 e 171.

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Brasília, 16 de maio de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA
Luís Antônio da Gama e Silva

2. "Hoje, o domínio das japonesas". In: DUAS RODAS, n. 5-A, março-abril/1975, pp. 25-26.

(...)

A partir de 62, a moto foi sendo realmente esquecida. Isso é fácil de perceber inclusive pelas tabelas de licenciamento do DETRAN; em 62, foram licenciadas 13.677 motos em São Paulo. Em 63, o número caiu para 10.990. Em 65, tinha ido para 7.979; e em 68, para 3.863.

Porém, nesse ano de 68, aconteceria um fato que iria modificar o nosso mercado: chegavam ao Brasil os ecos do sucesso que a Honda 450 fazia na Europa e Estados Unidos. A Cobri, em São Paulo, começou a representar a Honda para o nosso país, e a 450 chegou aqui. Seguindo a 450, vieram as pequenas e, logo, proliferaram em São Paulo e no Rio pequenas lojas especializadas em alugar "Hondinhas 50, 65, 90 e 125" para meninos maiores de 15 anos e rapazes. Foi uma verdadeira febre. Na avenida 9 de Julho, perto da antiga Iguatemi, na av. Santo Amaro, em Santos, em Copacabana, em Ipanema, centenas de garotos – muitos deles sem saber sequer montar numa moto – alugavam as pequenas máquinas por 5 ou 10 cruzeiros a hora e saíam para improvisadas corridas.

Dois meses depois, começaram as campanhas nos jornais; o aluguel era ilegal, as crianças não tinham carta de motociclista e corriam perigo no trânsito. Pessoas reclamavam do barulho à noite. A motocicleta voltou a ser vista com maus olhos pelas cidades. Na rua Augusta, rapazes faziam acrobacias em cima de motos maiores, andando em pé em cima do assento, ou trocando de motocicleta no meio da rua, em movimento.

No dia 11 de abril de 69, depois de sete meses de reclamações contra as locadoras de motos, o menino Paulo Tadeu de Souza, de 14 anos, aluga uma motocicleta na av. Sumaré, junto com um amigo. É uma Honda 50, e eles querem apenas dar umas voltas. Mas, numa dessas voltas, Paulo solta a mão do guidão para acenar para o amigo, perde o equilíbrio e cai. Bate com a cabeça na calçada e morre. O caso chega aos jornais. A população fica indignada. Uma semana mais tarde, no dia 29 de abril, o DETRAN se reúne em conferência e baixa uma portaria proibindo o uso de motonetas para menores de idade, e exigindo que as pequenas motos,

⁸⁰¹ FONSO, E. D. "Uma boa viagem!". In: DUAS RODAS n. 1, julho/agosto-1974, p. 68.

mesmo de 50 cilindradas, sejam licenciadas no Departamento de Trânsito, e não na Prefeitura, como acontecia até então.

Em pouco tempo, as locadoras desaparecem e a onda de aluguel de motos acaba. O ano seguinte – 70 – é fraco em licenciamento de motos. Apenas 3.170 são licenciadas. Mas, no fim desse ano, abrem-se novas lojas na cidade, trazendo motos maiores, e vendendo-as para um público diferente: homens de meia-idade, rapazes com mais de 18 anos. Então Honda, Yamaha, Suzuki passam a liderar o mercado. A moto se reabilita rapidamente. (...)

3. "Abraciclo: reúnem-se os fabricantes de ciclomotores." In: DUAS RODAS, n. 13, maio/1976, pp.7-8.

Abraciclo: reúnem-se os fabricantes de ciclomotores.

Várias fábricas de ciclomotores se uniram – através da Abraciclo – para divulgar ainda mais os ciclomotores e torná-los mais acessíveis. A Abraciclo - que reúne a Caloi, Ibramoto, Alpina, Motovi, Peugeot e Bi-Mo – tem como seu primeiro presidente Bruno Caloi (...)

Com o surgimento de novos tipos de ciclomotor, no mercado brasileiro, poderia até se pensar que as fábricas estivessem brigando e tratando umas às outras como concorrentes ou mesmo adversárias. Mas as seis fábricas – Caloi, Ibramoto, Alpina, Motovi, Peugeot e Bi-Mo – resolveram se unir e fundar a Associação Brasileira do Ciclomotor. A ideia de se fundar a Abraciclo partiu da necessidade de dar ao ciclomotor uma nova imagem e, a longo prazo, uma legislação adequada e condizente com a sua função de veículo utilitário, uma solução para o transporte individual e para a economia de combustível.

A nova associação tem como presidente Bruno Caloi e como vice Roberto Rabelo Guimarães, da Peugeot, Luis Garbin, da Alpina, e Ari Fiadi, da Motovi.

Apesar de estar ainda em fase de implantação, a Peugeot, representada no Brasil pela Alterosa Indústria Mecânicas S[]/A, foi uma das principais mentoras da associação. Também a Bi-Mo Industrial de Motores, com sede em Blumenau, resolveu fazer parte do grupo, pois lançará até o final do ano um novo modelo de ciclomotor, com característica alemã.

A comercialização do ciclomotor começou no Brasil em 1972, através da Motovi, e hoje as empresas que já se encontram em fase de produção são responsáveis pela introdução de 65 mil unidades no mercado. Com o crescente aumento nas vendas ocasionado nas grandes cidades por problemas de trânsito – e os constantes aumentos de combustível, o seu uso se difundiu.

– A ideia de se fundar a Abraciclo – diz Bruno Caloi – partiu de nós, fabricantes, ao sentirmos que devíamos defender um produto novo no mercado, no caso o ciclomotor, dando-lhe uma legislação adequada, até hoje inexistente, e uma imagem positiva como solução para o transporte individual. O que se tem hoje em dia é uma imagem falsa a respeito do ciclomotor, com muita gente encarando-o como um brinquedo. Pretendemos mudar isso fazendo com que ele penetre nas várias camadas da população.

Quanto à legislação, o deputado Blota Júnior, que está acompanhando o desenrolar do processo na Assembleia, garante que esta vem recebendo boa receptividade por parte de seus membros, dando a entender, sem exagerados otimismo e sem querer fixar datas, que dentro em breve a legislação será aprovada.

– O que acontece é que estávamos amparando uma legislação absurda sobre o ciclomotor. Já havia sido estabelecido numa convenção internacional, realizada em 1954 em Genebra, um projeto, assinado também pelo Brasil, que dizia que o uso do ciclomotor seria permitido sem o uso da carteira de habilitação, desde que seu usuário fosse maior de quinze anos. Posteriormente, um decreto-lei foi assinado no Brasil, por motivos pessoais, proibindo o tráfego do ciclomotor, sobrepondo-se desta maneira ao estabelecido numa convenção internacional. Pela convicção com que a comissão de Justiça e Transporte vem tratando o assunto, espera-se apenas que a lei seja aprovada, uma vez que já estava estabelecida.

Luis Garbin, diretor de produção da Alpina, fabricante do ciclomotor Itália I, também apoiou a criação da Abraciclo desde o seu início. A troca de informações, só agora mantida entre os fabricantes, virá, segundo ele, racionalizar investimentos em determinadas áreas, aproveitando a capacidade instalada das outras indústrias.

– Já temos o interesse da Motovi para que fabriquemos bielas e virabrequins e para a Peugeot algumas peças. Nossos contatos são iniciais, pois tudo está começando agora, com a criação da Abraciclo.

Dos fabricantes que integram a associação, o único que ainda não lançou o seu produto é a Peugeot. Instalada em Montes Claros, Minas Gerais, a famosa marca francesa será fabricada no Brasil pela Alterosa Indústrias Mecânicas S.A., adquirida pelo grupo Sermeco, que já havia feito contatos com a Peugeot. Comprados os equipamentos necessários, a empresa pretende iniciar a sua produção até o final do ano.

– Nosso índice de nacionalização – diz Roberto Guimarães, presidente administrativo da empresa – será de 85%, e pretendemos lançar anualmente no mercado cerca de 10 mil unidades de ciclomotor e 100 mil unidades de bicicletas. A criação da Abraciclo virá nos ajudar, pois a sua meta principal é a de difundir e

generalizar o uso do ciclomotor, defendendo então um ponto comum. Nós nos unimos para que no fim não ganhasse apenas uma marca de ciclomotor mas todas.

Instalada em 1972, a Motovi é a mais antiga fabricante de ciclomotores do País. Dominando o mercado em função do tempo, segundo seu direto, Ari Fiadi, a Motovi também está com planos de lançar, ainda durante este ano, [1976] um novo ciclomotor, baseado no projeto do antigo modelo, com características mais modernas e sofisticadas. Além deste lançamento, a empresa deverá fabricar, segundo seu diretor, também as motocicletas Harley Davidson, de 125 e 1200 cilindradas. Desconhecendo comentários de que a superprodução teria sido definitivamente interrompida, Fiadi afirma:

— Estamos apenas aguardando definições por parte da Suframa[:] Superintendência da Zona Franca de Manaus — que ainda não se decidiu pela aprovação de alguns itens do nosso projeto. As motocicletas já estão em Manaus e pretendemos lançá-las no mercado dentro de no máximo dois meses, assim que tudo ficar resolvido.

Quanto ao modelo de 50 cilindradas que também seria um dos próximos lançamentos da Motovi, Ari Fiadi disse que ainda não se decidiram a respeito. Por enquanto, a única preocupação da empresa é instalar os equipamentos adquiridos e terminar a construção da fábrica, que está sendo instalada numa área de 253 mil metros quadrados em Manaus, e que deverá ficar pronta dentro de quatro meses.

Para ele, a fundação da Abraciclo veio promover um relacionamento positivo entre os fabricantes, o que não existia anteriormente.

— A Abraciclo veio para ajudar na institucionalização de um novo tipo de veículo, o ciclomotor, desenvolvendo desta maneira uma solução para o transporte e para a economia de divisas. Além do mais, mantemos entendimentos para troca de componentes, o que nos ajudará muito, pois teremos um barateamento no custo das peças. E isso possibilitará ao consumidor, em última instância, adquirir um tipo de transporte mais barato e econômico.

Para Bruno Caloi, presidente da Abraciclo, a associação não representa um sindicato, como muitos estão pensando, não manterá convênios e nem tabelas de preços. A diversidade dos ciclomotores no mercado, do mais simples ou mais econômico, não representa concorrência. E cita estatísticas fornecidas pelo Bureau Permanent International de Constructeurs Motocycles, em que a produção europeia de ciclomotores atingiu em 1974 cerca de três milhões de ciclomotores das mais diferentes nacionalidades.

— O mercado está aí. A nossa ideia fundamental é dar ao ciclomotor uma imagem positiva que vá de encontro a uma necessidade de um veículo motorizado de transporte individual. A Abraciclo não tem finalidades lucrativas nem produtivas e muito menos de manter acordo entre as partes. Vamos apenas defender o nosso produto no mercado.

4. "O trânsito, a lei, os pais e o menor. Quem sai ganhando?" In: DUAS RODAS, n. 16, agosto/1976, pp.8-11, por José Paulo Mortari.

O trânsito, a lei, os pais e o menor. Quem sai ganhando?

Os menores com motos encontram todos os problemas que um motociclista habilitado tem, além de ser considerado um fora da lei. Texto de José Paulo Mortari (...)

Seu olhar é o mais aguçado dos motociclistas. Movimenta-se sobre o selim nervoso, um pouco tenso. Vira e mexe a cabeça, preocupado com o ataque de um carro. Quando pode "esconde-se" dentro de um capacete. Os mais atirados resolvem correr na pista. Evitam sempre andar em ruas muito movimentadas, com policiamento. A maior parte conseguiu uma motocicleta depois de insistir muito com a família. Tenso, nervoso ou irresponsável, como são chamados, ele é o menor sobre a moto.

Os pedidos foram insistentes demais. A.G.F., quinze anos, terceira série ginásial, queria uma motocicleta de qualquer jeito. De preferência uma 125 ou uma 200 cilindradas. Os pais não queriam dar, achavam perigoso demais um menino andar de moto "nesse trânsito louco". Uma tarde, na volta do trabalho, o pai encontra o filho no trânsito. Ele estava com uma Yamaha RD50 emprestada de um amigo.

— Na hora ele não falou nada, mesmo porque eu não vi que meu pai tinha me visto. Quando cheguei em casa ele me chamou e contou que tinha me visto andando no trânsito. Não deu bronca, nada. Conversamos, eu falei que gostava muito de andar de moto e acabei ganhando uma Mobylette.

A Mobylette, segundo o pai de A.G.F., sr. Ricardo, "é apenas um começo para que ele possa ir treinando e adquirindo reflexos sobre um veículo de duas rodas".

— Sei que o trânsito de São Paulo é perigoso, mas com cuidado pode-se sobreviver nele. Meu filho poderá ganhar a moto que quer, mas primeiro terá que mostrar que tem responsabilidade e segurança em cima da motocicleta.

A Mobylette prateada em agora seis meses e já sofreu algumas modificações. O banco é inteiriço e o guidão é pequeno, quase grudado no garfo. A.G.F. não a dispensa mesmo para as funções mais banais. É verdade que não chega [a] ir muito longe de sua casa, na Vila Mariana, um bairro movimentado. Orgulha-se de não ter

batido ou provocado qualquer acidente. Caiu duas vezes: uma, por frear sobre uma tampa de bueiro que estava molhada; e outra, mais séria, quando fechado por "um japonês grosso", apavorou-se e voou "quase três metros".

— Quando cheguei em casa com o braço quebrado, a pé, o pessoal ficou espantado. Perguntaram como tinha acontecido mas não me ameaçavam de nada. O japonês que me fechou estava junto e explicou tudo a eles.

Para Paulo Gaudêncio, psiquiatra, as grandes cidades não estão preparadas para ter menores no trânsito, uma vez que as normas para este mesmo trânsito são estabelecidas pelo tamanho das máquinas, ou seja, para carros.

— É difícil um menor ter que assumir responsabilidade desta forma. Legalmente ele não pode se responsabilizar, porque é menor e, ao mesmo tempo, de acordo com o processo de amadurecimento, ele começa a desenvolver sua responsabilidade. Cai-se então num vazio legal. O menor não pode habilitar-se porque estará transgredindo a lei.

A procura de motos pelo menor, ou por "todos nós", como diz Gaudêncio, parte de uma frustração de não termos participado de tempos antigos dos cavalos, mocinhos, mocinhas e bandidos.

— Nós temos a frustração de não podermos andar num corcel e raptar a mocinha dos bandidos, de ter participado do perigo. A moto representa a proteção e o perigo, se bem que nesse caso ela reduz a consciência do perigo.

O filho de Gaudêncio, menor, tem uma motocicleta. Ganhou do pai porque mostrou que tinha noção do que era andar sobre um veículo de duas rodas. O pai depositou confiança e não foi traído por isso.

— Um menor com boa formação, personalidade estável, com noção do que realmente representa andar de moto e seus perigos, não irá abusar dela. A formação é importante porque o filho, através de projeção, tenderá fazer a mesma coisa que os pais, apesar de não ter a mesma noção e a mesma personalidade de um adulto. A vida do jovem, do menor, não é uma aventura: é um ensaio.

Donato, quinze anos, tirou os pára-lamas dianteiro e traseiro de sua Garelli. O amortecedor traseiro é ligado direto na roda. O cano de escapamento, cortado pela metade, é de Volks.

— Eu ganhei essa moto depois de prometer ao meu pai que iria trabalhar e foi o que fiz. Arranjei um emprego de montador de lentes numa ótica e dava o dinheiro para meu pai guardar.

Na verdade, o pai tentou fazê-lo desistir. Queria que ele guardasse o dinheiro para comprar um carro mais tarde pois, como dizia, "esse trânsito é muito perigoso e vai ser uma dificuldade você andar nele". Conversaram muito a respeito, discutiram as possibilidades, fez promessas, "vamos tentar, pai".

— Quando comprei a moto ele quis experimentar. Deu algumas voltas, veio com conselhos, mandou tomar cuidado. E eu me cuidava mesmo; aliás, cuidava mais da Garelli do que de mim. À noite, colocava-a no elevador e estacionava-a ao lado de minha cama. Dormíamos juntos, ela foi a coisa mais importante que tive. Afinal, consegui comprá-la com meu dinheiro e não ia deixar que acontecesse alguma coisa de ruim com ela.

Um dia, andando embaixo do Minhocão, escutou o apito de um guarda, escondido atrás de alguns carros. Carteira não tinha, nem que quisesse. O jeito era enfrentar. Aproximou devagar, com cara de que não era com ele. Talvez o guarda quisesse uma informação. Encostou a moto, esperou o guarda abrir a boca e dizer:

— Carteira.

— Não aconteceu nada disso. Ele simplesmente prendeu minha moto porque ela estava com o escapamento aberto, fazendo um barulhão. Ela ficou dois meses no Detran e depois fui buscá-la com um amigo que era habilitado.

O artigo 81 do Código Nacional de Trânsito era bem claro: permitia-se a menores de dezoito e maiores de quinze anos a condução de bicicletas motorizadas, motonetas e similares equipadas com motor de até 50 cilindradas, obedecendo a determinadas exigências legais como autorização dos pais e do juiz e a prática do exame de habilitação. Era a lei federal n.º 5108, de setembro de 1966. No ano seguinte, Rubens Martins de Souza, atual diretor do Detran, era presidente do Conselho Estadual de Trânsito:

— Muitas famílias vieram me procurar porque estavam preocupadas com uma série de acidentes que estavam acontecendo com menores que alugavam motos. O artigo foi então reinterpretado e baixou-se uma resolução colocando-se um paliativo (suspensão dos alugueis de motos), melhorando desta forma os efeitos da situação.

A resolução não teve sucesso. O problema passou a ter repercussão nacional e, em 1969, o governo federal baixou o decreto-lei n.º 584, proibindo de vez a condução de qualquer veículo motorizado para menores de 18 anos. Os maiores de idade devem ser devidamente habilitados pela prática do exame.

— Legalmente, não é possível e — dentro desse nosso trânsito indisciplinado, onde a maioria dos motoristas não conhecem 90% das normas de trânsito — é um perigo descabido um menor pilotar uma motocicleta. Se tivéssemos um trânsito ordenado, com faixas próprias para o trânsito deste tipo de veículo, como existem em alguns países da Europa, não haveria problema para o menor dirigir. Do jeito que o trânsito anda não dá.

O novo Código Nacional de Trânsito que está sendo elaborado e deverá ser publicado ainda este ano, não modificou em nada a situação do menor: prevê-se, segundo Rubens Martins de Souza, a obrigatoriedade dos 18 anos para a habilitação e uma novidade:

— Como medida de segurança daqui para frente, quando for publicado o novo código, as pessoas que se habilitarem, para carro ou motocicleta, só poderão viajar, entrar na estrada, com seis meses de habilitação. Estamos procurando diminuir ao máximo os acidentes de estrada e tantas mortes.

Talvez, antes de sair publicado o novo Código Nacional de Trânsito ele seja modificado ou, pelo menos, admita uma emenda no que diz respeito à habilitação para menores de dezoito anos. Com a reabertura do Congresso, que estava em recesso, Blota Júnior está tentando a aprovação, por parte dos congressistas, de um projeto autorizando novamente o menor, acima de quinze anos, a dirigir ciclomotores.

5. Notícia da Revista DUAS RODAS n. 29, de novembro de 1977, sobre o jogo "Super Trunfo", da Grow, p. 57:

Conheça as motos, jogando.

Para veteranos ou iniciantes em motocicletas, automóveis de luxo, tanques de guerra, aviões comerciais, navios ou recordes sobre rodas, a Grow Produtos para Recreação lançou um novo jogo de cartas que fez muito sucesso na Europa, durante o ano passado. Os naipes e os números foram substituídos por fotografias de motocicletas fabricadas em todo o mundo, acompanhadas das especificações técnicas (rpm, cilindrada, cilindros, números de marchas, hp e peso). O "Jogo do Trunfo", como é chamado, pode ser jogado por até quatro pessoas, obedecendo a um regulamento em que os participantes são obrigados a conhecer as especificações técnicas, para poderem ficar com todas as cartas do jogo, objetivo final do vencedor. O "Jogo do Trunfo" é encontrado em todas as lojas e grandes magazines que tenham departamentos de brinquedos e o seu preço não ultrapassa 38,00 [cruzeiros].

6. Frente e verso da carta do jogo "Super Trunfo". In: "Super Trunfo" (Grow), "Motocas", código 3011, ca. 1977-1980, carta "C2 - Motocas III - Yamaha RD 50 DX".

Observação: O modelo anexado como imagem a esta Tese corresponde, basicamente, ao modelo RD 50 lançado em 1974 pela indústria japonesa Yamaha no Brasil. A RD 50 foi a primeira motocicleta japonesa fabricada em território nacional.

7. "Os 'trombadinhas do trânsito'. Ou... os menores ao guidão" In: DUAS RODAS, n. 47, maio/1979, pp.18-22, por Roberto Araújo e Sueli Cortellini:

Os 'trombadinhas do trânsito'. Ou... os menores ao guidão

"Queria me solidarizar com os menores, que não podem andar com motos de baixa cilindrada, pois já fui um deles. Digo que já fui porque não tenho mais moto. Tenho 17 anos e estou naquela de esperar o tempo passar para ter a tão sonhada Habilitação, comprar uma 125 cc e poder andar na minha moto sem medo de encontrar um guarda de trânsito na próxima esquina... Viva os motociclistas que tem 'peito' de andar de moto, sendo menores". Trechos da carta de L.C.O.R. à Duas Rodas Motociclismo.

As faíscas que espirram, quando o apoio da 750 risca o chão, atraem os olhares da turma de Jonas. O fim da tarde de domingo é frio no Parque Ibirapuera, em São Paulo, e ninguém observa as faixas amarelas no chão, que são usadas para os burocráticos percursos para se conseguir uma habilitação de motociclista. A 750 cc sai da curva, toma novo impulso e se mistura às dezenas de outras motos que rodam, rápidas, pelo circuito improvisado.

— Olha aquela ali...

Jonas aponta para outra 750, agora uma Suzuki, com carenagem laranja e dirigida por um nipônico, que entra na pista. Seus olhos são sonhadores. Não resiste. Pedala por duas vezes seu ciclomotor azul e também entra "na pista".

A partir desse momento, Jonas se torna J. R. de M., um marginal. "Um trombadinha do trânsito", na acusação do delegado de polícia e Diretor do Detran de São Paulo, Francisco Guimarães do Nascimento. Acontece que J. R. de M. tem apenas 16 anos, um menor, e o Brasil é um dos raros países onde menores não podem dirigir nem ciclomotores.

J. R. de M., em flagrante delito de pilotar seu ciclomotor, sorri, esquecido que tem trabalhado 8 horas por dia para ganhar 2.700,00 cruzeiros por mês, dos quais 1.700,00 servem exatamente para pagar a prestação do veículo; esquecido do vento frio de final de tarde que bate em seu rosto; esquecido do problema dos pais que se separaram quando ele tinha apenas 6 meses de idade. O "marginal" J. R. de M. completou a sua primeira volta. Passa em frente dos amigos e convida com um gesto. Mais quatro pedais são movidos, logo os cinco amigos estão no meio das motos que passeiam entre eles.

Depois de várias voltas, evoluções feitas sentados no espaço entre o guidão e o banco, param onde estão as meninas Siomara, irmã de M. A. V. dono de um ciclomotor prateado, e de sua colega Roseli. Jonas exclama:

— É essa a nossa cortiça.

Medo dos guardas

Uma "cortiça" que tem causado grandes polêmicas. Tudo porque os ciclomotores têm características muito próprias, que os colocam entre as bicicletas e as motocicletas, sem uma legislação específica. Até 16 de maio de 1969, esse veículo não tinha maiores problemas com a legislação. Bastava que o menor entre 15 e 18 anos tivesse uma autorização de seu pai ou responsável para poder rodar pelas ruas de qualquer cidade do Brasil. Porém, nessa data, quando foi publicado o Decreto-lei 584, a situação se alterou e para dirigir os ciclomotores passou-se a exigir a carteira de habilitação que só pode ser feito aos 18 anos.

Valdeverdi não sabe nada de decretos. Mas sabe que se for pego por um policial, seu ciclomotor vai ser apreendido. E só essa ideia o deixa assustado. Ele também está no parque Ibirapuera mas, ao contrário da turma de Jonas, seu ciclomotor está quase irreconhecível. Colocou uma rabeta verde e amarela, tirou os pedais, colocou um guidão bem baixo, e trocou o escapamento por um bem estreito que deixou o ciclomotor com um barulho "ardido". No lugar do velocímetro, que ele perdeu, colocou dois relógios, só de enfeite, já que os dois são marcadores de gasolina, sem nenhuma ligação com o tanque. Para que Valdeverdi goste mais de usar seu ciclomotor?

— Para paquerar, ele responde, mostrando uma garota que está ao lado, ela é minha namorada.

A garota sorri, encabulada. Chega Luiz: "O que foi, o que foi?" pergunta assustado. Sorri aliviado quando fica sabendo que não se trata do Departamento de Trânsito. Ele também é menor e, cauteloso, deixou seu ciclomotor um pouco distante. Um ciclomotor que também está depenado, só que no lugar do velocímetro original, que ele também perdeu, Luiz colocou um velocímetro de bicicleta.

Ficar assustado com qualquer pessoa que se aproxima é uma característica comum de todos os menores que dirigem. Tanto que Valdeverdi conta que os maiores problemas que já enfrentou foram exatamente por causa de policiais, de quem ele, já à distância, procura desviar:

— E eu sou bobo de cair na boca do lobo?

Crianças na Guerra

O chefe de todos os "lobos" paulistas, no seu amplo gabinete no 9º andar do edifício do Detran, não parece muito disposto a entender as razões dos menores que dirigem ciclomotores:

— A nós, só resta cumprir a lei, diz o diretor do Detran, dr. Nascimento.

Independentemente de lei, entretanto, dr. Nascimento garante que não é favorável aos ciclomotores e compara os seus perigos ao de um automóvel, ou até mesmo a uma arma de fogo. Isso porque ele pensa em termos da responsabilidade penal:

— Se o menor atropela alguém e mata, quem é que responde penalmente? Por isso, para mim, eles são os trombadinhas motorizados. Podem matar e ficar impunes, já que a responsabilidade penal é intransferível.

Quanto ao argumento de que os ciclomotores são usados em diversos países para o treinamento dos jovens, para que aprendam a entender o trânsito, vem a resposta do delegado:

— Os sobreviventes aprendem. É como mandar as crianças à guerra, para que se acostumem ao estampido das armas de fogo.

Uma sugestão para resolver o problema legal de milhares de jovens que se utilizam regularmente de ciclomotores, o delegado Nascimento não tem. A sua solução é a repressão policial e, apesar de todo o perigo que enxerga nos ciclomotores, não deverá montar nenhum esquema especial de repressão aos menores:

— Só continuaremos com a fiscalização, ou seja, os comandos de rotina.

Mas ele adverte: aqueles ciclomotores que forem apreendidos serão leiloados, já que, pelos seus cálculos, as multas, taxas de estadia nos pátios, despesa de guincho, comissão do leiloeiro e outras despesas devem superar o preço normal do veículo.

Contradições

Já na opinião de Nilo Delgado, da Associação Brasileira dos Fabricantes de Ciclomotores – Abraciclo o panorama "não deve ser olhado tão negativamente". Cita como exemplo a Europa, onde estão centralizados a maior parte dos 40 milhões de ciclomotores que rodam no mundo. Cita até mesmo a Suíça, onde para se conseguir uma carteira de motociclista é necessário que o interessado tenha pelo menos dois anos com ciclomotor.

— Esse é o primeiro passo, diz Nilo Delgado, para uma pessoa adquirir experiência, já que é um veículo de velocidade muito limitada.

Quanto ao problema da responsabilidade penal, para ele, os acidentes "podem ocorrer em qualquer circunstância da vida" e também aponta a baixa velocidade dos ciclomotores e os pedais como características de um veículo "de transporte e não de competição". Aponta por outro lado as contradições da legislação dos ciclomotores:

— Veja como tudo é confuso. Exigem Habilitação para se dirigir um ciclomotor, mas se alguém for com um deles fazer exame para motociclista, será impedido, porque os ciclomotores não atendem aos requisitos de uma motocicleta. Exigem que se pague a TRU – Taxa Rodoviária Única – mas se o ciclomotor for para uma rodovia, vai ser barrado no primeiro posto rodoviário, porque o veículo é considerado inadequado para as estradas.

Do ponto de vista do secretário geral da Abraciclo, os ciclomotores não devem ser vistos apenas como veículos usados por menores: "O fato, diz ele, é que por ser um veículo muito econômico, os adultos se interessaram muito por ele, mas mesmo os que já estão habilitados para dirigir carros têm que se submeter a um novo exame, para se habilitarem como motociclistas".

A Abraciclo, por quatro vezes, tentou fazer regulamentar uma lei específica para os ciclomotores, mas até agora não conseguiu que fosse aprovada no Legislativo. É uma das maiores queixas das indústrias, que receberam vários incentivos do governo para fabricar ciclomotores no Brasil, e depois a comercialização ficou dificultada com a falta de regulamentação adequada, o que acabou confundindo todo o mercado.

"Molecada de hoje"

Essa confusão de leis também deixa os pais desorientados. Nicolau de Mauro, empresário e avô de dois dos garotos que estavam na tarde fria de domingo no Parque Ibirapuera, fica muito irritado só de se tocar no assunto:

— Eu não sou como o pai deles, que deu o ciclomotor e aprova. Acho isso muito perigoso.

Reconhece por outro lado, que um veículo com a potência de um ciclomotor não é assim tão perigoso, e que realmente serve para colocar o menor em contato com o trânsito:

— Quer saber de uma coisa, essa "molecada de hoje", com 15 anos tá muito mais esperta do que a minha geração com 20.

8. Entrevista com Bruno Caloi, presidente da Abraciclo. In: Revista DUAS RODAS n. 82, abril/1982, p. 24.

Ciclomotor, um veículo ainda indefinido

O projeto ficou durante longo tempo no Congresso Nacional, depois foi aceito pelo Contran e agora depende da aprovação do Ministério da Justiça. Portanto, os menores de 18 anos ainda não podem dirigir ciclomotores. No total, já são 10 anos de espera desde a primeira vez que esse projeto foi apresentado ao Congresso (em 1972), mas as autoridades ainda não decidiram se o aceitam ou rejeitam. Enquanto isso, a Abraciclo (Associação dos Fabricantes de Motos, Ciclomotores e Bicicletas) continua tentando junto ao governo a autorização para que maiores de 15 anos dirijam esse veículo legalmente. Mas, além dessa, existem muitas outras dúvidas sobre a atual situação do ciclomotor no Brasil: se ele pode ou não trafegar em estradas, por que é produzido originalmente sem acessórios de segurança (espelhos retrovisores, piscas, luz de freio e outros)... Para esclarecer essas questões Duas Rodas Motociclismo ouviu Bruno Caloi, presidente da Abraciclo.

Duas Rodas Motociclismo – Qual a situação legal do ciclomotor no Brasil: ele é considerado mais próximo a uma moto ou a uma bicicleta?

Abraciclo – É mais próximo a uma bicicleta, em termos práticos, devido a suas características: baixa velocidade, cilindrada menor que 50 cc, não tem câmbio e a presença de pedais.

DRM – Mas, segundo a Convenção de Viena, de 1963, o Brasil não teria optado pela aproximação legal do ciclomotor à moto?

Abraciclo – Naquela convenção muitos países europeus assemelharam esse veículo a uma bicicleta, mas o Brasil apresentou uma mensagem optando pela semelhança à moto, sendo que, na época, não havia nem ciclomotores no País. Mas agora isso tem que mudar porque na prática não tem sentido, devido às diferenças de características.

DRM – Por uma questão de segurança não seria indicado que os ciclomotores fossem construídos como uma moto e tivessem espelhos retrovisores, piscas e outros acessórios importantes para a segurança?

Abraciclo – Se eles fossem adaptados originalmente encareceriam muito o custo final do veículo, principalmente os piscas (ficariam em torno de 5% do preço final do ciclomotor). Ainda temos uma produção muito pequena para adaptá-los, mas acredito que dentro de uns dois anos isso já será possível em termos de custos, pois a produção será maior.

DRM – Mas andar sem esses equipamentos não é arriscado?

Abraciclo – A velocidade de um ciclomotor é muito pequena e não creio que esses acessórios cheguem a ser indispensáveis. No mundo todo existem modelos com opções para piscas e espelhos. Aqui ainda não é possível lançar um modelo com acessórios opcionais. Não há mercado.

DRM – Mas eles não são obrigatórios pelo Código Nacional de Trânsito?

Abraciclo – Não existe uma legislação específica para o ciclomotor, por isso não dá para saber se são obrigatórios ou não.

DRM – A Abraciclo já tentou junto aos fabricantes que esse veículo fosse produzido originalmente com esses acessórios?

Abraciclo – Nossa Associação não interfere na elaboração do produto nas indústrias. Mas seria recomendável, por segurança, que os fabricantes, aos poucos, comessem a produzi-los com esses equipamentos.

DRM – Como está o andamento da legislação para que menores de 18 anos dirijam ciclomotores?

Abraciclo – É difícil mudar um hábito que está estabelecido há tempo, daí as dificuldades para a aprovação dessa “lei do menor”. Entretanto, acho que agora é questão de tempo, pois depende apenas de uma posição do Ministério da Justiça.

DRM – Existe alguma possibilidade de ela ser rejeitada?

Abraciclo – Não acredito, porque é uma tendência mundial. Na maioria dos países europeus e na maior parte dos Estados americanos, o menor, na faixa dos 14 anos em diante, pode dirigir um ciclomotor. E isso é recomendável, se pensarmos que é um aprendizado para uma futura motorização depois dos 18 anos. Assim, dos 15 anos em diante, como pedimos no projeto, o menor se familiarizará com o trânsito e ganhará habilidade num veículo menos potente e arriscado. Atualmente isso não acontece. Com 18 anos o garoto pode partir direto para uma 750 cc, sem qualquer preparação. Isso não é certo.

DRM – Um menor realmente está preparado para dirigir um ciclomotor?

Abraciclo – Se um menor não está capacitado para dirigir um ciclomotor precisamos ver o que há de errado com nossos adolescentes.

DRM – Em caso de acidente, quem seria o responsável judicial, caso a lei seja aprovada? O pai?

Abraciclo – Primeiro, a legislação precisa ser aprovada, para depois serem estabelecidos os detalhes, inclusive da responsabilidade penal. Pela lei atual, o responsável seria o pai, mas não tem sentido um garoto de patins, por exemplo, atropelar um pedestre e a culpa ser do pai. Veremos como ficará com o ciclomotor.

DRM – E quanto à habilitação, os menores terão que se habilitar e prestar inclusive um exame prático, ou haverá alterações?

Abraciclo – Provavelmente terá que prestar os exames prático e teórico, mas não receberiam propriamente uma habilitação, apenas uma autorização.

DRM – O ciclomotor pode trafegar em estradas, hoje? E com os menores, como seria?

Abraciclo – Não sei como ficará com os menores, nem como é atualmente porque não há uma legislação específica, e ninguém sabe ao certo se é permitido ou não dirigir um ciclomotor em rodovias.

DRM – O que a Abraciclo recomenda aos menores que estão ansiosos para dirigir seu ciclomotor sem impedimentos legais?

Abraciclo – Não posso recomendar que transgridam a lei. Recomendo apenas que a obedeçam e treinem com seu ciclomotor no quintal, até a legislação ser aprovada.

9. Debate com Celso Murta, presidente do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), Érico Vieira Lopes (vice-presidente do CONTRAN), Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, presidente do CENTRAN (Conselho Estadual de Trânsito – São Paulo), Orestes Kunze Bastos (chefe do Serviço Jurídico do DETRAN de Brasília), Bruno Caloi (presidente da fábrica de bicicletas Caloi e vice-presidente da ABRACICLO) e Antônio Pereira Lima (diretor comercial da Bicycles Monark). Observadores: Representando o SIMEFRE (Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários de São Paulo), como observadores, participaram do debate José Nilo Delgado, Humberto Travaglini Júnior e Hely Audrey Maestrello. In: Revista DUAS RODAS n. 99, setembro/1983, pp. 42-44;46.

Os menores

Depois de levantar a questão criada pela lei que proíbe aos menores pilotar um ciclomotor antes dos 18 anos, *Duas Rodas* promoveu um debate com as maiores autoridades e especialistas no assunto. E todos concluíram que a lei deve mudar. Acompanhe as discussões:

Muitas autoridades e especialistas em trânsito no Brasil concordam que é preciso mudar a legislação que proíbe aos menores de 18 anos pilotarem ciclomotores. E mais, apontam os melhores caminhos para que finalmente o problema seja resolvido. As saídas foram indicadas num debate exclusivo promovido por **Duas Rodas**, e, na sede da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicycles), em São Paulo, sobre o tema “O menor e o ciclomotor”.

Participaram do debate Celso Murta, presidente do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito; Érico Vieira Lopes, vice-presidente do CONTRAN; Geraldo de Faria Lemos Pinheiro, presidente do CENTRAN – Conselho Estadual de Trânsito, de São Paulo; Orestes Kunze Bastos, chefe do Serviço Jurídico do DETRAN de Brasília; Bruno Caloi, presidente da fábrica de Bicycles Caloi e vice-presidente da Abraciclo; e Antônio Pereira Lima, diretor comercial da Bicycles Monark. Representaram o Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários de São Paulo (SIMEFRE), como observadores, José Nilo Delgado, Humberto Travaglini Júnior e Hely Audrey Maestrello.

A legislação brasileira diz que só poderão ser habilitados para conduzir veículos automotores os maiores de 18 anos. E considera o ciclomotor um veículo automotor. Em 1968, a Convenção sobre Trânsito Viário, realizada em Viena, ao regulamentar a habilitação de condutores, deixou a questão da idade mínima à decisão de cada país participante. No caso dos ciclomotores havia a opção de equipará-los à motocicleta (veículo automotor) ou à bicicleta. O Brasil aprovou a convenção, mas fez uma reserva ao artigo referente ao ciclomotor, optando pela sua equiparação à motocicleta.

Nas duas horas e meia de debate, as autoridades e especialistas concordaram que o mais simples é o CONTRAN manifestar-se à favor da mudança, ou seja, equiparando o ciclomotor à bicicleta. Com base nessa manifestação, o Ministério da Justiça poderia encaminhar uma proposta ao Ministério das Relações Exteriores, que retiraria na ONU a reserva feita pelo Brasil à Convenção de Viena. Os debatedores sugeriram ainda que essa manifestação do CONTRAN seja provocada a pedido dos interessados, seja em, forma de telegramas ou de campanhas organizadas por associações de motociclistas.

Aqui estão os trechos mais importantes do debate:

Duas Rodas – A legislação atual impede o menor de pilotar ciclomotores e esse é o tema central deste debate. Gostaríamos de ouvir a opinião de todos, a começar pelo doutor Celso Murta, presidente do CONTRAN.

Celso Murta – A nossa presença aqui revela o propósito do órgão central, do Ministério da Justiça, de examinar profundamente a pretensão da área, no sentido que os veículos pequenos de duas rodas venham a ser utilizados largamente no Brasil. E essa utilização se prende, evidentemente, às condições exigidas pela lei para que o seu condutor circule livre e desembaraçadamente. É sabido que a nossa legislação restringiu a habilitação para veículos automotores à idade mínima de 18 anos. A habilitação para quê? Para circular nas vias públicas. Então, se o veículo estiver circulando fora das vias públicas... Esta é a dura situação em que nos encontramos e acredito que, para afastá-la, só alterando a legislação. Não se pode esquecer que a mentalidade das crianças hoje mudou. Meus filhos, antes dos 17 anos, já dirigiam veículos, às escondidas. Nasceram numa época diferente da minha. Assim, o caminho que temos de seguir é no sentido de encontrar o meio mais conveniente e mais curto para que venhamos a permitir que o menor de 18 anos se habilite. Nós estamos condicionados a uma legislação

internacional. O Brasil foi signatário da Convenção de Viena, de 1968, que estabeleceu em um de seus artigos que o ciclomotor pode ser equiparado à motocicleta ou à bicicleta, dependendo da decisão do país signatário. Outra coisa é que a nossa legislação fala em habilitação e em autorização para dirigir. Parece-me que a distinção se refere àqueles que estão autorizados a dirigir veículos de grande porte e aos autorizados a dirigir veículos de menor porte. Disso se pode concluir que, qualquer que seja o veículo, é necessário uma autorização para conduzi-lo.

Geraldo Lemos – Até para dirigir carroça é preciso.

Murta – O nosso Código Nacional de Trânsito, promulgado em 1966, permitia que a circulação fosse feita a partir da idade de 17 anos, mas consta que o ministro da época teve uma pessoa de sua família envolvida em acidente automobilístico e, num momento de ímpeto de certa violência, resolveu editar o decreto-lei que suprimia esta faculdade. Tanto que a figura do ciclomotor hoje, dentro do código, é praticamente desconhecida. Então eu acho que teremos que percorrer aí dois caminhos. A lei é um pouco confusa e conferiu competência simultânea ao CONTRAN e aos CETRANS para regulamentar a habilitação de condutores de veículos de duas rodas. O que seria mais conveniente?

Geraldo – Eu acho que seria razoável que as normas fossem a nível estadual, dos CETRANS, por causa das peculiaridades de cada Estado. Mas as instruções básicas deveriam partir do próprio CONTRAN, que fixaria a nível nacional todas as regras necessárias. Voltando ao problema central, acho que o caminho mais fácil no momento, já que o caminho legislativo é mais demorado, seria conseguir que este famoso ofício do Ministério das Relações Exteriores fosse transformado em uma nova comunicação de que o Brasil aceita equiparar os ciclomotores às bicicletas. Na verdade, eu acredito que o CONTRAN deveria insistir nesse assunto, pois a meu ver o Ministério das Relações Exteriores não pode interferir em questões de trânsito.

Murta – Ficamos satisfeitos com essa manifestação, porque ela é coincidente com nosso entendimento, nos dois aspectos. Uma hipótese é apresentar ao colegiado uma proposição no sentido de que o CONTRAN venha a baixar uma norma ditando as diretrizes dentro das quais cada Estado estabeleceria sua norma. Quanto à segunda parte, achamos também que o ponto de partida são as providências administrativas no sentido de que venha o Ministério das Relações Exteriores retirar, em nome do Brasil, o depósito de equiparação (do ciclomotor à motocicleta) que se encontra na Secretaria da ONU, em obediência à Convenção de Viena. Mas eu acho que não basta a retirada do depósito. Devemos dar uma sequência imediata para escolhermos o meio para que o menor possa conduzir o veículo, já que a lei está exigindo habilitação ou autorização.

Geraldo – Para fugir da exigência legal, acho que o caminho seria o CONTRAN, muito acertadamente fortalecido pela legislação, regulamentar esta habilitação. Se permanecesse a exigência de 18 anos para a habilitação, poderíamos partir para a autorização, dentro de certas regras a serem impostas a determinados condutores. Em artigos que escrevi, defendi a ideia de que o menor poderia dirigir a partir dos 15 anos, desde que devidamente autorizado, seguindo condições impostas pelo CONTRAN e com um documento escrito assinado pelos pais.

Érico Lopes – Com a reformulação da lei, o ciclomotor foi equiparado aos veículos automotores, daí a exigência dos 18 anos, que não existe para as bicicletas e veículos de tração animal. Assim, retirando-se o depósito, o ciclomotor [p. 43] passa a ser equiparado aos veículos de propulsão humana, fora da exigência legal da idade mínima. Eu concordo com a proposta do dr. Geraldo de que caberia ao CONTRAN fixar qual seria essa idade permitida, aos CETRANS regulamentar o restante da matéria.

Orestes Bastos – Tem se falado muito na reserva de poderes que o Brasil teria feito à Convenção de Viena. A convenção foi aprovada pelo Brasil na letra “M” do artigo 1.

Murta – Eu só queria dar um aparte. A delegação brasileira não fez reserva desse aspecto. A matéria está disciplinada pelo artigo 54 da convenção, que faculta aos Estados signatários equiparar o ciclomotor a este ou àquele veículo.

Orestes – Exatamente este é o ponto. Acontece que esse famoso ofício não existe, pelo menos não está publicado. Eu tive a paciência de procurar as reservas efetuadas pelo Brasil e não existe publicada reserva ao artigo 1, letras “M” e “N”. Se existe, não foi aprovado pelo Decreto legislativo número 33, de 1980, nem promulgado pelo Decreto 86.714. Ora, se não está publicada, e portanto, não autorizada pelo Congresso Nacional, como exige a Convenção de Viena, não está em vigor. Como advogado, eu estou torcendo para que alguém seja autuado em flagrante, por falta de habilitação legal, para fazer sua defesa de graça, levantando a tese de que esta habilitação legal é inexigível, pois esta reserva não tem vigor no País.

Geraldo – Mas é prevista na Convenção de Viena.

Orestes – Se houver um caso concreto, acho que se pode partir de uma boa defesa.

Murta – É por isso que eu falei da conveniência de ajustarmos o Código Nacional de Trânsito à lei. Reconheço a supremacia desta legislação internacional sobre o Código.

Geraldo – Houve uma declaração formal na Convenção. E esta declaração, ainda que possa sugerir críticas, por ser secreta, existe.

Orestes – Eu até poderia concordar que a comunicação existiu, mas sob o aspecto do Direito eu diria que ela não tem força de obrigatoriedade, pois não foi publicada.

Geraldo – Terá força de obrigatoriedade aos órgãos públicos.

Orestes – Mas não ao cidadão.

Geraldo – O cidadão poderia fazer uma reclamação, mas como o particular está restrito ao que o órgão público viesse a ditar, estaria impedido de exigir seus direitos, porque o órgão público, que é o CONTRAN, teria que admitir que não houve a equiparação (do ciclomotor à bicicleta).

Orestes – Tenho aqui em mãos o ofício que encaminhei à presidência do CONTRAN em julho de 81, propondo a mudança da lei, falando inclusive em autorização, e não em habilitação, como foi sugerido aqui.

Érico – Nós examinamos esse ofício no CONTRAN e chegamos à conclusão de que tudo isto é fácil de ser feito, desde que seja retirada esta comunicação do Brasil na Convenção. O governo brasileiro realmente fez essa comunicação, assemelhando o ciclomotor à motocicleta. A coisa parece que é muito mais simples, porque depende exclusivamente da vontade do governo retirar esta comunicação, o que significa declarar a equiparação do ciclomotor à bicicleta.

Orestes – Resolveria o problema de circulação nas ruas, mas não resolveria o problema de motocicletas de menor porte, uma “cinquentinha” com câmbio, por exemplo.

Bruno Caloi – Este não é o caso da discussão.

Orestes – Por isso que nós sugerimos uma nova redação da lei.

Érico – A partir do momento em que as normas hoje vigentes no Brasil fazem a proibição, então a melhor solução é a retirada da comunicação.

Bruno – Esta seria a primeira etapa.

Orestes – Sim e não. Naturalmente, se for ditada uma nova lei não haveria necessidade de retirar a reserva.

Bruno – Mas editar esta lei me parece que seria uma obra quase impossível.

Orestes – Eu tenho a impressão que já chegou o momento de se atacar o problema de frente. Ninguém ignora a quantidade de menores que rodam com veículos de duas rodas e automóveis sem habilitação e se tentarmos fugir disto estaríamos criando uma cortina de fumaça. Pelas estatísticas que temos, apenas um quarto dos ciclomotores do Brasil são licenciados. Houve o caso de um senhor, em Brasília, cujo filho de 16 anos foi aprovado em 1.º lugar no vestibular de Medicina na UnB e ganhou como prêmio do pai um ciclomotor. Numa das idas à universidade, o veículo foi apreendido. No Juizado de Menores, o pai não fingiu, como normalmente acontece, que o garoto pegou o ciclomotor sem autorização. E o juiz aplicou ao pai uma multa de dois salários e pediu ao DETRAN para suspender sua carteira por 90 dias, além de ter fixado prazo para ele se desfazer do ciclomotor. O pai me disse que era um absurdo, que daqui a um ano seu filho estará num posto de saúde atendendo a casos de emergência. Se com 16 anos ele tem capacidade para cuidar de emergências hospitalares, ele não tem maturidade para dirigir um ciclomotor? Eu disse que lhe dava toda razão, mas infelizmente a lei atual não permite outra saída ao DETRAN senão cumprir a ordem do juiz. Acho que é hora de se montar um grupo de estudo para resolver o assunto. Um garoto com 17 anos não pode dirigir na via pública, mas pode se breveter como piloto de avião monomotor. Não há lógica.

Geraldo – Além disso, o governo está interessado em economia de combustível, em transporte econômico e em reduzir os acidentes de trânsito. Acho que o ciclomotor ainda é o grande veículo para o **boy** de escritório, para o pequeno comerciante.

Murta – Há, juridicamente, uma expressão que não sei se é derrogar ou revogar. É quando uma lei posterior derroga ou revoga a anterior. No caso brasileiro, o decreto-lei está derrogado pela legislação de Viena. Assim, os dispositivos do Código Nacional de Trânsito estão a se chocar com os princípios da Convenção. Foi isso que eu quis dizer quando defendi que é preciso ajustar o Código, para que um documento que nós manuseamos diariamente não fique nos conduzindo a resoluções erradas.

Orestes – É verdade. O texto da Convenção de Viena é conhecido por poucos especialistas e desconhecido pelo grande povo. Nenhum policial que cuida do trânsito conhece este documento. Por isso também defendo que o Código, que é manuseado diariamente, seja mudado segundo a Convenção.

Duas Rodas – Quem poderia fazer essa mudança?

Orestes – O próprio CONTRAN proporia as alterações ao Ministério da Justiça. Alguém que se sinta melindrado com a lei e queira entrar com um mandado de segurança, esta medida poderia ser estudada pelo juiz.

Geraldo – Vou dar um exemplo concreto. O juiz da comarca de Salto (SP), sendo liberal, baixou uma portaria autorizando menores a dirigir ciclomotores na área urbana da comarca. A Polícia Rodoviária apreendeu um dos meninos desobedecendo à lei na estrada. O Conselho Superior da Magistratura examinou o caso e desautorizou a autorização dada pelo juiz, considerando que contrariava a legislação.

Duas Rodas – Então voltamos à estaca zero, já que a lei não permite a habilitação do menor.

Murta – Discordo. O debate atingiu sua finalidade e estou convencido de que todos aqui compreenderam que existem duas providências absolutamente necessárias. A primeira é a retirada do depósito de equiparação do ciclomotor aos veículos automotores. A segunda é a possibilidade de o CONTRAN vir a baixar uma norma para que os CETRANS estaduais, dentro das áreas de sua competência, venham a autorizar a circulação de veículos conduzidos por menores nas vias públicas. Outra questão que merece ser discutida é quem

expediria essa autorização. São Paulo tem mais de 500 municípios, seria preciso a pessoa sair lá do Interior e vir à Capital, ao DETRAN?

Geraldo – Dentro das normas, cada CIRETRAN (municipal) cumpriria as regras, como órgão executivo que é.

Orestes – Já pensamos na questão do licenciamento do veículo. Parece-nos que, dado o pequeno valor da taxa, não seria interessante cobrar a TRU dos ciclomotores. As despesas com formulários e administração ficariam mais caras do que a taxa paga.

Antônio Lima – Eu queria voltar a um assunto que não me ficou claro. Nós temos que retirar o depósito na ONU, e o CONTRAN fazer uma circular ao DETRAN ditando uma norma sobre a matéria. O que vem primeiro? Como fazer a retirada do depósito?

Murta – Seriam providências administrativas conduzidas pelo CONTRAN.

Lima – Isso precisaria ser provocado?

Geraldo – O Ministério da Justiça não faria nada nesse terreno sem ouvir o CONTRAN. É só o Ministério querer a retirada e haverá meios. Por isso, o primeiro caminho será o CONTRAN expressar-se favoravelmente.

Duas Rodas – Mas o CONTRAN poderá tomar a iniciativa de propor a retirada?

Murta – Poder, poderia, mas em face da conjuntura que o Brasil atravessa não seria conveniente.

Geraldo – O melhor é por imposição dos interessados, dando respaldo a uma atitude que o CONTRAN tomasse posteriormente. Com este documento de parte interessada, o CONTRAN poderia se manifestar a favor e esta manifestação iria ao ministro da Justiça, que por sua vez o remeteria ao Ministério das Relações Exteriores, mais por cortesia.

Duas Rodas – O usuário comum poderia pedir essa manifestação do CONTRAN?

Geraldo – Não é conveniente, pois seria uma coisa individual. Seria melhor que fosse encaminhado por um órgão mais amplo, como a ABRACICLO.

Orestes – Se chegasse ma montanha de telegramas de interessados ao Ministério da Justiça, é calo que pesaria.

Geraldo – A campanha poderia ser desenvolvida também por órgãos estudantis, sindicatos, associações, etc.

Érico – A participação da imprensa também poderia ajudar. Devemos considerar que a maioria dos países da Convenção de Viena foram favoráveis à equiparação do ciclomotor à bicicleta. Pergunto eu: o menor dos Estados Unidos, com 12 anos, tem mais responsabilidade, mais maturidade que o nosso menor, com 17 anos?

Observação: DUAS RODAS publicou em um *box* na página 46 os seguintes dados do CONTRAN: “CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito[,] Fone: (061) 224-0677[,] Anexo II do Ministério da Justiça – 6º andar 70064 – Brasília – DF”.

10. Reportagem de Caio Moraes e Rosana Sanches, "Ciclomotores: a 'lei' do mais fraco.". In: DUAS RODAS, n. 122, agosto/1985, pp. 62-65.

Ciclomotores: a "lei" do mais fraco.

A Lei que permite aos maiores de 16 anos conduzirem ciclomotores de até 50cc foi aprovada e, depois de uma semana, suspensa por 60 dias. Esse é um tema que desperta a atenção para o Código Nacional de Trânsito, instituído no Brasil há quase 20 anos.

Quando o Diário Oficial da União do dia 18 de junho deste ano publicou a Resolução 650/85, os jovens entre 16 e 18 anos puderam vibrar com a vitória: o sonho de dirigir livremente um ciclomotor pelas ruas da cidade, sem o medo de "topar" com um guarda em cada esquina e estar em situação ilegal, enfim havia se realizado. A partir daquele dia, a Lei Brasileira permitia a habilitação na categoria A-1 para maiores de 16 anos na condução de veículos ciclomotores de até 50cc, com a velocidade máxima de 50 Km/h.

Uma semana depois, antes que qualquer menor tivesse tempo para tirar a sua Carteira de Habilitação A-1, a euforia chegava ao fim: o ministro da Justiça Fernando Lyra suspendeu a nova Lei por 60 dias, alegando que o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) acha necessária uma campanha elucidativa e informativa junto ao público, antes que a autorização entre em vigor. Para o jovem com menos de 18 anos (e mais que 16), que sonhava em conduzir legalmente o seu ciclomotor, só restou acreditar que a suspensão será mesmo temporária...

Na verdade, a Resolução nº 650/85 só foi liberada depois de muita divergência e tramitação burocrática. Sua votação, no CONTRAN, ocorreu em agosto do ano passado e foi aprovada por nove votos contra três. Mas para entrar em vigor em junho de 85 (até ser suspensa), teve que percorrer um longo caminho, que envolve não

só a boa vontade de alguns como também o "passeio" da papelada: o CONTRAN envia o projeto ao Ministério da Justiça, que o manda, através de aviso ministerial, ao Ministério das Relações Exteriores, que o passa para a Embaixada do Brasil na ONU e esta o comunica à Secretaria da Organização das Nações Unidas. A seguir, o procedimento é o mesmo, só que em sentido inverso.

Nada disso seria necessário se, na Convenção de Viena realizada em 1968, o Brasil, que foi signatário da Convenção sobre Trânsito Viário, não tivesse deixado que a equiparação do ciclomotor fosse feita à motocicleta em nosso País. Dessa forma, antes que a Resolução 650/85 pudesse ser liberada, o Brasil precisava reconsiderar sua posição na ONU, voltando a equiparar o ciclomotor à bicicleta - como era feito antes de 1968.

Prós e contras

Se a Resolução 650/85 não estivesse suspensa, os menores de idade com mais de 16 anos poderiam dirigir ciclomotores com a autorização dos pais ou responsáveis e pagamento das taxas normais para habilitação. Quando esses mesmos jovens completassem 18 anos, mostrariam que estão prontos para pilotar uma moto maior, através de novos exames e pagando uma outra taxa para obter a nova carteira.

A atitude de publicar rapidamente a Resolução neste ano parece ter "melindrado" algumas autoridades do Ministério da Justiça, que não teriam sido consultadas nem teriam autorizado a publicação. O funcionário que permitiu que isso acontecesse foi despedido e a suspensão por 60 dias nada mais seria que uma maneira dos representantes da Nova República se posicionarem sobre a questão, uma vez que a Resolução foi aprovada pelo CONTRAN antes da posse do atual Governo.

Uma luta árdua e antiga

Para os menores que pensam somente em dirigir um ciclomotor e que se consideram aptos para isso, toda essa complicação em se regulamentar uma lei parece um pouco difícil de ser entendida. Na verdade, é mais que isso. Trata-se de uma briga antiga, que envolve fornecedores, fabricantes e consumidores. Em 1979, DUAS RODAS (edição nº 47, maio) publicou uma matéria abordando os menores no trânsito, sob o tema "Os trombadinhas do trânsito ou... os menores ao guidão". Nessa reportagem, vários depoimentos constataavam o medo que os jovens tinham dos policiais e explicavam a ansiedade dos "irregulares" pilotos pela aprovação de uma Lei que permitisse o livre trânsito com ciclomotores aos maiores de 16 anos. Mas, nessa época, apesar da gravidade do problema apontado por DUAS RODAS, o assunto continuou "frio", permanecendo o empenho da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas (ABRACICLO), que insistia junto às autoridades para regulamentar o uso dos ciclomotores.

Em 1983, depois de diversas reportagens sobre o assunto, DUAS RODAS (edição nº 99, setembro) promoveu um debate para desenvolver o tema "O Menor e o Ciclomotor", na sede da ABRACICLO, em São Paulo, no qual participaram várias autoridades envolvidas no assunto. E a conclusão foi afirmativa: a Legislação Brasileira era imprecisa, defasada em relação aos países desenvolvidos e fazia-se necessária uma revisão das Leis.

Contradições e proibição

Segundo a ABRACICLO - uma das maiores interessadas na liberação da Lei e que tem acompanhado passo a passo o andamento da Resolução 650/85 - no Código Nacional de Trânsito instituído em 21/09/1966 não havia nenhuma restrição, objeção ou limitação de idade para a condução do ciclomotor. Em 1967, o Decreto-Lei 237, de 28/02, definiu mais especificamente sua utilização, dizendo que "os menores de 18 anos e maiores de 15 poderão dirigir bicislos e triciclos, inclusive os ciclomotores providos de motor auxiliar térmico de até 50 cm³ e cuja velocidade não excedesse 50 Km/h, desde que autorizados pelo pai ou responsável e, na falta destes, pelo juiz de menores da Jurisdição". Portanto, naquela época, a novidade estava na limitação de idade para o uso do ciclomotor.

Entretanto, não se sabe bem o por [p. 64] quê, em 1969 veio o Decreto-Lei 584, de 16 de maio, que revogou todos os anteriores e, segundo a ABRACICLO, "criou um vazio na lei" porque classificava o ciclomotor na categoria A-1, enquadrando-o como motocicleta e não especificando seu uso. Na prática, estava definido o exame de habilitação para conduzi-lo e isso só era permitido aos maiores de 18 anos. Depois disso, muitos projetos foram enviados para discussão no CONTRAN, mas nenhum obteve êxito na alteração da Lei até que a Resolução 650/85 fosse aprovada, no ano passado.

Analisando-se a Lei que permitia o uso dos ciclomotores somente aos maiores de 18 anos, pode-se notar diversas contradições. Por exemplo, era exigida habilitação para se conduzir um ciclomotor, equiparando-o à uma motocicleta. No entanto, se alguém for com um ciclomotor fazer exame para motociclista, será impedido porque os ciclomotores - alegam as autoridades de trânsito - não atendem aos requisitos de uma motocicleta. Além disso, a Lei exige que o usuário do ciclomotor pague a Taxa Rodoviária Única (TRU), mas se o ciclomotor for

para uma rodovia será barrado pelos policiais rodoviários porque o veículo é considerado inadequado para as estradas.

Tecnicamente, de acordo com procedimentos internacionais, pelo seu porte e características básicas de construção, o ciclomotor é um meio de transporte individual, essencialmente urbano, também destinado à locomoção de adolescentes na faixa dos 14 anos. O procedimento dos países que adotaram essa idade como a mínima para se conduzir o ciclomotor não foi gratuito. Em pesquisas realizadas, ficou provado que menores de 18 anos teriam perfeito discernimento, controle motor e responsabilidade para dirigir o veículo.

Confusão no mercado, prejuízos...

Quando em 1969 o então ministro da Justiça Gama e Silva resolveu que o ciclomotor era impróprio para menores de 18 anos, das marcas existentes no mercado que fabricavam o produto - Alpina, Caloi, Lambretta, Garelli e Monark -, restaram apenas três, Monark, Caloi e Agrale (que comprou a Alpina),(*) sobreviveram graças à produção de outros produtos e continuaram com a tarefa de industrializar ciclomotores na esperança de que a Legislação Brasileira pudesse ser alterada. Para isso, usariam a justificativa de que receberam inúmeros incentivos, até fiscais, do Governo para fabricar o produto e depois viram a comercialização ser prejudicada pela falta de regulamentação adequada. Considerando-se que o mercado interno atual tem capacidade para produzir 120.000 unidades por ano, é constrangedor constatar-se que em 1984 tivemos uma produção de 23 mil unidades, com as indústrias operando com prejuízos e grande capacidade ociosa.

Agora, acreditando que a suspensão será mesmo temporária, as indústrias acham que em 86 a produção do ciclomotor crescerá em 50%, uma vez que o produto interessa ao público jovem e poderia ser o primeiro passo para o menor adquirir intimidade com o trânsito e, mais tarde, rodar pelas estradas com qualquer tipo de motocicleta. Por enquanto, aos fabricantes e aos menores, só resta esperar.

(*) No fragmento "Quando em 1969 o então ministro da Justiça Gama e Silva resolveu que o ciclomotor era impróprio para menores de 18 anos, das marcas existentes no mercado que fabricavam o produto - Alpina, Caloi, Lambretta, Garelli e Monark -, restaram apenas três, Monark, Caloi e Agrale (que comprou a Alpina)", as palavras "quando em" são errôneas, tornando seu conteúdo inverídico. Vejamos: a Caloi e a Monark, em 1969, fabricavam somente bicicletas no Brasil. A Alpina foi fundada em 1971 (Cf. "Alpina: fábrica gaúcha de ciclomotores e moto-serras". In: DUAS RODAS n. 16, agosto/1976, p. 63. A Ibramoto passou a produzir o ciclomotor italiano Garelli em Curitiba em 1974. (Cf. "Os grandes planos da Garelli". In: DUAS RODAS n. 7, julho-agosto/1975, p. 38).

11. Reportagem "As peças vão sendo unidas. Assim surge uma moto.". In: DUAS RODAS, n. 125, novembro/1985, pp. 82-83; 85-88.

As peças vão sendo unidas. Assim surge uma moto.

Conheça as diversas etapas que as fábricas usam para fazer suas motos, através de um contínuo método de montagem. Dessa forma, a indústria pode atingir uma elevada produção mensal de motocicletas.

Uma motocicleta a cada de 60 segundos. Esse é o tempo que se leva para que uma moto saia da linha de montagem, pronta, na fábrica da Honda em Manaus, que tem uma produção mensal de 10.000 motocicletas. Ou, no caso da mais nova marca do mercado brasileiro, a Agrale, que tem uma produção de 1.200 motos por mês, cerca de 8 minutos é o intervalo para cada moto sair pronta da linha.

Parece muito pouco para se fazer uma motocicleta, que tem tantos componentes e é tão complicada para se montar. Mas isso é possível devido a uma otimização de tempos e métodos, que é traduzida em uma linha de produção contínua e eficiente, de onde a motocicleta sai precisando apenas de alguns pequenos ajustes. Veja aqui como se produz uma motocicleta, desde a matéria-prima dos componentes, até sua montagem e estocagem.

1 - Todos os componentes da motocicleta são fabricados separadamente, alguns com suas próprias linhas de montagem. Aqui, o tanque que vai equipar a Honda CG 125 é prensado em chapa, em três partes: as duas laterais e o fundo.

2 - Depois de cortadas, as três partes são soldadas em uma máquina própria, recebem o tratamento do bocal de abastecimento e da fixação da torneira. Após um tratamento anticorrosivo, eles seguem para a pintura.

3 - Aqui, um detalhe da usinagem da balança traseira da Agrale, depois de soldada em um gabarito. Depois disso, ela será tratada, pintada e aguardará a sua montagem no quadro da motocicleta.

4 - Várias linhas paralelas funcionam para alimentar a linha de produção principal. A fabricação do escapamento da Honda XLX 250R tem início na soldagem das chapas. Depois o escape passa por um tratamento e pintura, para então entrar na linha principal, quando vai ser montado na motocicleta.

5 - O motor possui uma linha de montagem independente, onde os seus componentes, depois de fundidos e usinados, são medidos por um computador (que checa todas as folgas e indica os espaçadores convenientes, no caso da Agrale) antes de serem montados.

6 - Motores da Honda 125 na linha de montagem. Cada operário monta uma parte do motor que passa para outro operário fazer uma outra parte do serviço.

7 - A ignição Motoplat da Agrale sendo colocada no motor 16.5. [125cc] Cada motor na linha de montagem da Agrale é montado em um suporte, que proporciona todos os graus de liberdade de movimentos do motor, facilitando a montagem.

8 - No caso de falta temporária de um componente, os motores são montados parcialmente e depois aguardam a peça durante a montagem da moto, como é o caso dos motores da Agrale, sem a tampa lateral direita, que foi completada apenas na revisão final.

9 - As peças em preto, como esse escapamento da Agrale, são pintadas por um processo eletrostático em duas mãos, depois de receber um tratamento superficial. O processo eletrostático de pintura é baseado na corrente elétrica que atrai as partículas de tinta para a peça, proporcionando melhor acabamento e aproveitamento da tinta.

10 - As rodas da Agrale são feitas a partir de uma fita de chapa em rolo, que ao passar por essa máquina recebe dobramento para formar o aro, a curvatura e o corte. Tudo isso é feito por um computador que indica o tamanho e o formato de cada roda.

11 - Depois de cortada, a roda vai para uma máquina menor que faz a solda por fusão, utilizando alto calor para unir as duas bordas da roda pronta.

12 - Aqui começa a montagem da motocicleta. Os tubos de aço, depois de cortados, são colocados em um gabarito que dá a forma ao quadro da motocicleta. A solda nesse momento é apenas para unir os tubos na posição exata, pois a solda final, que cobre totalmente os vãos e dá o acabamento das junções, é feita em uma bancada especial com o quadro já fora do gabarito.

13 - O quadro também é pintado por um processo eletrostático, já na sua cor definitiva. Logo ele recebe alguns componentes menores e tem o seu número de série gravado por um aparelho, na parte anterior do quadro. Daí ele entra na linha de montagem principal, de onde a motocicleta sai pronta para rodar.

14 - A primeira coisa a ser colocada no quadro da moto é o motor, que veio da sua linha de montagem já pronto. Ele é fixado de maneira definitiva, recebendo o aperto correto em cada ponto.

15 - Os componentes maiores vêm depois, como é o caso da suspensão dianteira dessa Agrale, que foi montada completa, separadamente, com guidão, painel de instrumentos, instalação elétrica e até o carburador, que fica pendurado ao guidão pelo cabo do acelerador e que vai ser acoplado ao motor. Esse ainda aguarda a tampa lateral, que teve um atraso nesse dia. A suspensão traseira está sendo colocada, ainda sem o amortecedor.

16 - Na linha de montagem da Honda, assim como na da Agrale, as motocicletas passam à medida que os montadores vão instalando componentes, com algumas diferenças entre o sistema das duas fábricas.

17 - O tanque é colocado pouco antes da motocicleta estar pronta, quando ela recebe os últimos apertos e as peças que eventualmente ficaram faltando são colocadas.

18 - A Honda 125 também está para deixar a esteira de montagem, com poucos componentes ainda por instalar.

19 - Com um guincho, a moto é tirada da esteira rolante e vai aguardar ainda na fábrica seu teste dinâmico e revisão geral de montagem.

20 - Motos Honda 125 na área de testes da fábrica. Nesse teste, o motor da moto é colocado em funcionamento para localização de possíveis defeitos de montagem ou de componentes.

21 - As motocicletas Honda são submetidas a um teste de bancada depois de prontas, onde são verificados o motor, com a roda traseira ligada a roletes e que giram até perto da velocidade máxima, e as suspensões, com a roda dianteira também sobre roletes. O combustível utilizado provém de um tanque na própria bancada, para que a moto chegue na revenda com o seu tanque completamente seco. Com a gasolina que fica na cuba, é feito um pequeno teste nas proximidades da fábrica, antes da embalagem para viagem.

22 - Check-up final das motocicletas Agrale. O motor é ligado com a moto na bancada para os últimos ajustes, e, depois, um piloto faz um pequeno teste dinâmico para verificar rodas, suspensões e direção. Só após isso a motocicleta é levada ao pátio, onde o banco será colocado, sendo utilizado até então um banco qualquer para esse fim. Do pátio, a moto segue para os pontos de venda.

23 - Esteira de embalagem no setor de expedição da Honda. Depois do teste externo, a motocicleta é parcialmente desmontada (banco, guidão, roda dianteira) e o tanque recebe uma proteção. Ela é encaixotada e segue para as revendas de todo o Brasil, onde será vendida ao consumidor.

12. Reportagem "Ciclomotores[.] Estas apreensões são legais?". In: DUAS RODAS, n. 145, julho/1987, pp. 67-71, de autoria do jornalista Geraldo Simões:

Ciclomotores[.] Estas apreensões são legais?

O CONTRAN equiparou os ciclomotores aos ciclos (tipo bicicleta), o que libera seu uso para menores. Mas em São Paulo continuam as apreensões

Ciclomotores, prólogo:

Toda semana, o menor D.M.M., de 16 anos, sai de casa na Zona Sul de São Paulo com seu ciclomotor e vai até a escola de música que frequenta no lado oposto da cidade. Sua rotina corria normalmente até a manhã do dia 5 de junho, quando foi surpreendido por um comando da Polícia Militar e teve seu ciclomotor apreendido. Motivos: não portar os documentos exigidos por lei, transitar sem segurança (falta de capacete) e dirigir sem estar devidamente habilitado.

Veredicto: culpado. Pena: o ciclomotor foi encaminhado ao pátio do DETRAN e só poderá ser liberado mediante apresentação dos documentos exigidos por lei, pagamento de multas, impostos e da diária referente ao "estacionamento" do seu veículo no pátio do DETRAN. E só não foi encaminhado à FEBEM - órgão oficial responsável pela guarda de menores - graças à boa vontade do oficial máximo do comando, o Tenente Pedrosa.

Capítulo 2: Convenção Vienense.

Corria o ano de 1968, na romântica Viena, capital da Áustria, onde se reuniam representantes dos países integrantes da ONU - Organização das Nações Unidas. Motivo: a Convenção sobre Trânsito Viário. Nesta convenção foi colocada em pauta a equiparação dos ciclomotores aos ciclos (veículos de propulsão humana por pedal, como as bicicletas), ou às motocicletas (veículos automotores). Alguns países votaram a favor da equiparação do ciclomotor aos ciclos, outros votaram pela equiparação às motos. Entre estes últimos estava o Brasil que, na época, não produzia ciclomotores.

Ano: 1980. O Congresso Nacional aprova a posição adotada pelo Brasil em Viena, através do Decreto-Lei nº 33.

Ano: 1985. O ministro da Justiça, Paulo Brossard, solicita ao Ministério das Relações Exteriores que comunique à ONU uma retificação da posição tomada pelo Brasil em Viena, em 1968. Desta forma, o Brasil declarou-se favorável à equiparação dos ciclomotores aos ciclos.

Capítulo 3: sufoco no DETRAN-SP

O menor D.M.M. e seu tio se dirigem ao DETRAN-SP a fim de liberar o ciclomotor apreendido. Depois de uma verdadeira maratona burocrática, passando por vários andares diferentes foram informados de que para regularizar a situação do ciclomotor, seria necessário apresentar o DUT - Documento Único de Trânsito; pagar o IPVA - Imposto de Propriedade de Veículo Automotor; e verificar se constam multas junto ao DETRAN e DERSA.

No dia seguinte, o menor D.M.M., volta ao DETRAN, desta vez acompanhado do repórter de DUAS RODAS, e juntos percorrer mais andares, gastam mais os cotovelos em balcões para chegarem ao mesmo fim. O ciclomotor só seria liberado se fossem tomadas as providências já mencionadas.

Capítulo 4: "habeas corpus" neles.

Outra alternativa: procurar um advogado. De preferência, alguém que tivesse intimidade com a situação dos menores e dos ciclomotores.

Um exemplo é o advogado Dr. Ary Cardoso, 71 anos, que se interessou pelo assunto devido ao seu próprio neto. O Dr. Cardoso conseguiu o feito de ter liberado o ciclomotor do neto, que prefere não revelar o nome e coleciona alguns acórdãos feitos no interior do Estado, onde os pais conseguiram provar na Justiça que seus filhos menores de idade poderiam pilotar ciclomotores sem cometerem contravenção penal. Para basear sua defesa, o Dr. Cardoso foi buscar na Constituição Federal o princípio da isonomia, conceito desconhecido pela maioria dos menores, mas segundo o qual todos os cidadãos têm igualdade perante a lei. Em outra[s] palavras, significa que ao reconhecer a equiparação dos ciclomotores aos ciclos, em 1985, os brasileiros passaram a ter os mesmos direitos dos jovens italianos, franceses ou portugueses, por exemplo, que podem dirigir ciclomotores com menos de 18 e mais de 15 anos.

Além deste princípio constitucional, Dr. Cardoso citou o Artigo 1º da Resolução 657/85 de 6.9.85 (que equipara os ciclomotores aos ciclos), para explicar que "não configura contravenção penal do Artigo 32 da Lei

das Contravenções Penais (que dita as normas de trânsito), portanto, não havendo contravenção, é ilegal ao DETRAN apreender os veículos dos menores ou maiores de 18 anos não habilitados".

Em cima da mesa, junto [a] dois cálices de licor de ameixa, descansa uma cópia de um acórdão. Entre um gole e outro do licor, podem-se ler algumas linhas deste acórdão. Nele, um pai foi acusado de contravenção penal por ter permitido que seu filho, menor de 18 anos, dirigisse um ciclomotor pelas ruas de Porto Feliz, SP. O pai contratou um advogado, que impetrou um "habeas corpus" (garantia constitucional de quem sofre violação dos seus direitos ou abuso de poder), alegando que o pai do garoto estava sofrendo "constrangimento ilegal (...) acusado de prática contravençional, sem que haja justa causa (...)".

Em resumo: o pai estava sendo acusado de uma contravenção que não cometeu, uma vez que a polêmica Resolução 657/85 já se encontrava em vigor na época da apreensão. Assina o acórdão o procurador da Justiça, Dr. José Canosa Gonçalves Neto.

Antes de se despedir, Dr. Cardoso lembrou uma questão importante: "Imagine quanto o Estado está gastando em papeis, funcionários e tempo, numa acusação de contravenção que não existe. Justamente numa época em que o País precisa tanto economizar".

Capítulo 5: parecer favorável.

Plano geral de uma bela mansão do início do século, onde funciona a Secretaria de Segurança Pública. Numa de suas salas está o procurador da Justiça e assessor técnico-policia da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, Dr. José Carlos G. Xavier de Aquino. Recentemente Dr. Aquino foi consultado pela ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas - para dar seu parecer em relação à Convenção de Viena e o Artigo 32 da Lei das Contravenções Penais.

O resultado foi publicado no jornal O Estado de São Paulo no dia 22 de maio. Segundo esse parecer, "(...) uma vez o ciclomotor assimilado ao ciclo, não há que se falar em exigências de Carteira de Habilitação para conduzi-lo, como também em registros no órgão competente, uma vez que para dirigir veículos de propulsão humana em via pública é inexigível Carteira de Habilitação e também não é necessário registro (...)".

Este trabalho serviu de base para o Ofício nº 2.461/87, assinado pelo Secretário da Segurança Pública do Estado de São Paulo, Luiz Antonio Fleury Filho, e enviado ao DETRAN no dia 29 de maio, portanto uma semana antes da apreensão do ciclomotor do menor D.M.M.

Em entrevista exclusiva à DUAS RODAS, Dr. Aquino ainda informou que o DETRAN "não pode apreender os ciclomotores sob pena de exercer abuso de autoridade e extrapolar o poder". Segundo o procurador da Justiça, "se ainda estiverem ocorrendo apreensões eu acredito que seja devido ao desconhecimento deste ofício encaminhado pelo Secretário de Segurança Pública". No entender do Dr. Aquino, "a partir do momento que a Convenção sobre Trânsito Viário de Viena foi referendada pelo Congresso Nacional, ela passa a ter força de lei e exigir um novo pronunciamento do Congresso Nacional sobre esse assunto seria bater na mesma tecla".

Capítulo 6: DETRAN-SP entra em cena.

No prédio, que já foi exemplo de arrojo arquitetônico, combinando com o vizinho Museu de Arte Moderna, o DETRAN paulista também é conhecido pelo complexo funcionamento burocrático. No último andar, um terraço amplo permite uma bela visão de todo o Parque do Ibirapuera. Nas salas do último andar estão os homens que tomam as decisões sobre o trânsito no Estado de São Paulo, entre eles o Dr. Cyro Vidal S. Silva, Delegado-Chefe de Polícia e Diretor do órgão.

Com um bom humor contagiante, Dr. Cyro recorre à memória para citar leis e artigos do Código Nacional de Trânsito, sem nem mesmo recorrer à consulta. Quem não acreditar é só conferir, está tudo lá no livro das Leis de Trânsito, tal qual ele havia dito. Com relação aos ciclomotores, Dr. Cyro explica:

— A legislação de trânsito determina que qualquer veículo automotor só pode ser conduzido por pessoa devidamente habilitada, de acordo com o Artigo 64 do Código Nacional de Trânsito.

O diretor do DETRAN explica ainda que o ciclomotor "sempre foi visto como veículo automotor, e requer Carteira de Habilitação na categoria A-1". Segundo ele, mesmo que o Brasil tenha sido signatário da Convenção Viária de Trânsito em Viena, sendo que mais tarde reconheceu a equiparação dos ciclomotores aos ciclos, isto não significa que os ciclomotores estão liberados para menores:

— O CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito - ainda não alterou sua norma com relação aos ciclomotores. Enquanto o CONTRAN não alterar suas resoluções a respeito, não se pode liberar o uso de ciclomotores. É preciso haver uma regulamentação onde se determine, entre outras coisas, a idade mínima para conduzir o veículo e quais os equipamentos necessários. Caso contrário, em tese, qualquer criança de nove anos poderia dirigir um ciclomotor sem o farol, sem lanterna e sem utilizar capacete de segurança. Iria ficar uma verdadeira baderna!

Segundo Dr. Cyro, há mais de um ano que o DETRAN espera por esta regulamentação por parte do CONTRAN. "Enquanto isso - adverte - no Estado de São Paulo o ciclomotor continuará sendo proibido para menores".

Capítulo 7: e o CONTRAN?

De acordo com as informações de Franklin de Mello da ABRACICLO, nos outros Estados do País está prevalecendo a Resolução 657/85, ou seja, os ciclomotores estão equiparados aos ciclos, sem necessidade de habilitação.

Nas tentativas de entrevistas de DUAS RODAS, o presidente do CONTRAN, Dr. Marcos Cabral, trabalhando em Brasília, DF, estava sempre ocupado. Ora reunido com ministros, ora com secretários.

Epílogo: começar de novo...

Com uma camada de poeira começando a se acumular em uma semana de exposição ao tempo, o ciclomotor Mobylette Caloi do menor D.M.M. [por um lapso da revista DUAS RODAS, foi publicado na revista o sobrenome do menor, o que foi retirado nesta transcrição] está acompanhado de outros "colegas" no pátio do DETRAN à espera de liberação.

Enquanto isso, irá prevalecer a determinação do Delegado-Chefe de Polícia, Dr. Cyro Vidal, onde apenas os maiores de 18 anos poderão pilotar ciclomotores. Seguindo este raciocínio, prevalece um antigo argumento da ABRACICLO, segundo o qual um jovem de 17 anos e 364 dias ainda não tem responsabilidade penal nem maturidade para dirigir um veículo leve, de fácil aprendizado e condução simples, que não ultrapassa os 50 km/h. Porém, no dia seguinte, este mesmo jovem, que antes só andava de bicicleta, poderá pilotar uma moto de 750cc que supera os 200 km/h.

Por outro lado, indicam as pesquisas de diversos países, que os maiores de 14 ou 15 anos quando dirigem um ciclomotor de até 50cc, veículo que não ultrapassa os 50 km/h, o aprendizado com veículos motorizados é gradual e mais apurado. Quando finalmente completa 18 anos, indicam os mesmos estudos, teriam maior intimidade com as regras do trânsito.

Em um item, porém, é difícil discordar do Dr. Cyro Vidal: é preciso regulamentar o uso do ciclomotor. Principalmente no que diz respeito à segurança do condutor. Um detalhe vem sendo deixado de lado: mesmo sendo um veículo teoricamente lento, é obrigado a conviver com veículos mais rápidos, sem que se possam ignorar as condições de seu condutor.

A exigência do capacete, por exemplo, é internacional e uma ótima forma de iniciar os futuros motociclistas na pilotagem com segurança.

13. "Box" da Reportagem "Ciclomotores[.] Estas apreensões são legais?", com o título "Conheça as leis que estão valendo atualmente". In: DUAS RODAS, n. 145, julho/1987, p. 71, de autoria dos jornalistas Geraldo Simões e Roberto Araújo:

Conheça as leis que estão valendo atualmente

A questão legal dos ciclomotores já dura décadas, sem que se chegue a uma solução razoável. Foram realmente muitos decretos, leis, ofícios, regulamentações, alterações e cancelamentos, entre outras determinações legais. Após todas essas marchas e contramarchas o quadro atual é o seguinte:

— A nível federal vale a portaria do CONTRAN nº 657/85 que mantém a equiparação do ciclomotor aos ciclos (veículos de propulsão humana, como as bicicletas). Só que essa portaria não tem regulamentação, ou seja, não identifica a idade mínima para pilotar, ou os equipamentos de segurança necessários para o condutor (como o capacete), ou ainda, equipamentos obrigatórios para o veículo (como espelhos retrovisores, farol e lanterna).

— Segundo a ABRACICLO (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas) que tem trabalhado bastante esse problema, a determinação do CONTRAN foi aceita na maioria dos Estados brasileiros menos em São Paulo.

— O DETRAN no Estado de São Paulo proibiu o uso de ciclomotores para menores de idade e maiores não habilitados no dia 22 de janeiro de 1986. Essa proibição foi confirmada pelo CETRAN - Conselho Estadual de Trânsito pela Deliberação nº 31/87 e publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo no dia 6 de maio de 1987.

— A Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo se interessou pelo assunto, realizou estudos e concluiu em um ofício, o de nº 2.461/87, que o DETRAN-SP não mais poderia apreender os ciclomotores "sob pena de exercer abuso de autoridade e extrapolar seu poder", conforme afirmou a DUAS RODAS o procurador da Justiça e assessor da SSP, Dr. José Carlos G. Xavier de Aquino.

— Até a metade de junho permanecia o impasse, com o DETRAN-SP garantindo que só alteraria suas determinações quando o CONTRAN regulamentasse o uso dos ciclomotores. O estranho é que o DETRAN é subordinado à Secretaria de Segurança Pública.

14. Reportagem de Pio Pinheiro. In: DUAS RODAS, n. 152, fevereiro/1988, pp. 19;22.

Proibido para todas as idades

Com a Resolução 670, baixada em novembro, o CONTRAN tornou impraticável o uso do ciclomotor no Brasil. Agora, por incrível que pareça, ninguém mais pode usar esse veículo sem sofrer sanções.

Quem tem direito a usar um ciclomotor no Brasil?

A julgar pelo que a nova legislação determina, e por mais incrível que possa parecer, a resposta correta a essa pergunta é **ninguém**. [negrito do autor] Basta dar uma olhada na Resolução 670 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), publicada no Diário Oficial do último dia 4 de novembro, para se chegar a tão esdrúxula conclusão. Senão vejamos: não é preciso ter carteira de habilitação; mas é necessário ter mais de 18 anos e obter uma licença especial nos Detrans ou Ciretrans do País; só que nenhum destes órgãos está apto a fornecer tal documento, pois nem sequer um modelo existe. Logo, sendo maior ou menor de idade, tendo ou não carteira de habilitação para dirigir motocicletas ou automóveis, quem for "pilhado" a bordo de um ciclomotor corre o risco de ter o seu veículo apreendido e até mesmo sofrer outras sanções.

A extravagante situação em que se encontra o uso dos ciclomotores no País foi provocada por um fato muito simples: desde que passou a ser fabricado e utilizado no Brasil, esse veículo, dirigido a um mercado consumidor formado basicamente por adolescentes, tem sido totalmente ignorado pelas autoridades de trânsito. Enquanto milhares de unidades circulam pelas ruas, das quais 90% dirigidas por adolescentes.

Assim sendo, a nova resolução do CONTRAN só veio colocar mais dúvidas em um problema que se arrasta há anos sem que se chegue a uma solução razoável. Até a publicação da Resolução 670, valia a portaria 657, de 10 de setembro de 1985, que equiparava os ciclomotores aos ciclos (veículos de propulsão humana, como as bicicletas). E já não havia qualquer regulamentação, como a definição da idade mínima para pilotar, a necessidade de equipamentos de segurança etc.

Se assim já era difícil descobrir quem podia ou não usar o ciclomotor, agora a confusão aumentou mais ainda. Segundo Franklin de Mello, da Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas –, é necessária uma reformulação urgente na legislação para acabar com todos os problemas de uma vez por todas:

— Do jeito que está, o uso do ciclomotor torna-se impraticável. É preciso estabelecer normas, definir a idade mínima para o uso, a exigência ou não de habilitação e os tipos de vias em que será permitido trafegar. O que não se pode é ignorar a existência do veículo, como está acontecendo atualmente.

Na Europa, onde o ciclomotor é de longe o veículo mais produzido, a maioria dos países o encara como ideal para a gradual introdução do adolescente no trânsito. A idade mínima para permissão do uso varia entre 14 e 16 anos, e o aprendizado engloba conhecimentos teóricos e práticos. Assim, conforme for atingindo a maturidade, o jovem já estará preparado, e muito bem, para conduzir uma moto ou um automóvel.

Para a Abraciclo, segundo Franklin de Mello, é preciso que as autoridades encontrem uma forma similar de regulamentar o ciclomotor no Brasil, acabando com o que a entidade considera “uma discriminação ao adolescente”.

15. "Os que ficam na retaguarda". In: DUAS RODAS, n. 174, fevereiro/1990, pp. 28-31.

Por trás dos ciclomotores, ou até motos, que circulam pelas ruas das cidades brasileiras conduzidos por menores de idade, há pais de todo o tipo. Preocupados, atentos, orgulhosos ou temerosos, eles são os responsáveis pelas atitudes dos filhos perante a lei - que no Brasil só permite a habilitação acima dos 18 anos (...). Ao ter que decidir se o filho deve ou não entrar precocemente para o mundo motorizado, convivendo com um trânsito violento habitado por muitos motoristas inconsequentes, o pai fica em uma sinuca. Os que dizem sim estão jogando sobre os ombros do filho uma carga de responsabilidade. Para a maioria, isso tem aspecto educacional: o garoto (ou garota) começa a aprender a cuidar do próprio nariz.

Os motivos que levam os pais a permitirem que seus filhos circulem pelas ruas com ciclomotores ou motos são vários. Desde os que cedem por pressão, tipo "meu amigo tem, porque eu não posso?" a aqueles que projetam no filho a realização de um desejo de infância não realizado. Já para os que têm no "currículo" todo um histórico de ligação com o motociclismo, passar essa influência ao filho é apenas uma questão de tempo. E

assim, por um[a] razão ou outra, o pai chega ao esperado "sim" ou até se antecipa a um pedido. Na maioria das vezes, cabe à mãe fazer o papel de oposição dentro de casa. O sentido de "proteção à cria" fala alto e ajuda a impedir qualquer desvio em direção à negligência por parte do pai.

Direitos e deveres

O engenheiro João Carlos da Silva, por exemplo, presenteou seu filho Marcos, de 10 anos, com um ciclomotor no Natal. Para tomar a decisão foram dias e dias remoendo preocupações. Mas remetendo-se ao seu passado, João Carlos lembrou que, quando tinha a mesma idade do filho, teve o mesmo desejo. O pai foi contra, mas abriu uma brecha: se juntasse o dinheiro necessário, poderia comprar um ciclomotor, mas tinha que usar seu próprio esforço.

João Carlos então reuniu seus "bens" mais preciosos, como uma espingarda de pressão, e de "rolo em rolo" comprou um velho [ciclomotor] Mondial italiano, caindo aos pedaços. Anos depois queria uma Lambretta. Mais uma vez se virou: arrumou emprego numa loja de peças e foi juntando dinheiro até comprar uma de segunda mão. João Carlos acha que sua "noção de responsabilidade" veio mais cedo e é isso que ele pretende em Marcos, apesar do filho receber o ciclomotor sem qualquer esforço pessoal. Ele lembra:

— Enquanto era menor e não era habilitado, andava com cuidado. Quando tirei a carta, aos 18 anos, comecei a cometer um monte de besteiras. Estava dentro da lei, então, passei a abusar.

Procurar orientar o filho, transmitir experiências e dar prioridade para a segurança (como usar capacete o tempo todo), são as preocupações de João Carlos, que mora em São Paulo. Deixou bem claro a Marcos que ele tem direitos e deveres. Não cumprir os deveres pode implicar em uma decisão radical: ficar sem o ciclomotor.

Entre esses deveres estão o de andar de capacete, apesar do conhecido "ninguém usa, pai!"; não circular em trânsito pesado como de avenidas de alta velocidade; não ficar um "escravo" do ciclomotor, dedicando-se também a outras atividades, como andar de bicicleta; não fazer "gracinhas" como **wheelings** (rodar com a [roda] dianteira no ar) ou outro tipo de acrobacia.

A decisão de João Carlos foi consciente, mas ele não esconde o temor de que o filho saia da linha. Mas é um risco necessário, diz, entre tantos riscos que qualquer criança corre no dia-a-dia. O mais valioso de tudo isso é que Marcos estará preparado para o trânsito e para o mundo motorizado mais cedo, como aconteceu com ele próprio.

Melhor que o pai

O advogado Wilson Dix de Santis, também de São Paulo, SP, projeta no filho Cristiano, de 15 anos, um desejo que não realizou na adolescência: ter uma Lambretta. Só há dois anos ele decidiu comprar uma Honda XLX 350R, incentivado pelo namorado da filha. E rapidamente, o filho Cristiano passou a dividir com ele o uso do veículo, apesar das ressalvas da mãe, Marília.

Hoje, dono de uma Yamaha RD 350R, Wilson acha normal que Cristiano use [a motocicleta] uma vez ou outra, apesar do aspecto de ilegalidade, pois acredit[a] na responsabilidade do filho e na sua habilidade:

— O Cristiano sabe o que faz e acho que é até melhor motociclista que eu.

Mas mesmo com muita insistência do filho, não lhe deu ainda um ciclomotor. A resistência de sua mulher, Marília, ainda não foi vencida. Assim, Cristiano vai à escola de bicicleta. Contrariado, mas aceitando as ponderações da mãe.

Nas vezes em que utiliza a moto do pai, Cristiano não faz percursos longos e nem se mete em trânsito mais pesado. Menos pelo fato de não ter experiência, mas mais para não ser surpreendido por um policial ou mesmo se envolver em algum acidente de forma involuntária. Com isso, ganhou a confiança do pai.

— Ele tem noção de pilotagem de segurança e até me dá dicas.

Exibidos

Um dos maiores problemas do[s] pais é controlar o ímpeto exibicionista de alguns garotos em idade adolescente (acima de 13 anos). A "paquera" de uma "gatinha" acaba levando muitos menores a abusar da própria sorte, por exemplo, no intuito de mostrar que são os "bons do pedaço". O dentista Oswaldo Ortega, que mora em Sorocaba, SP, já teve sérios problemas com seu filho Roberto, de 15 anos. Um **wheeling** mal-feito com uma Honda CG 125 foi o que bastou para que Roberto fosse para o hospital com traumatismo craniano, já que usar capacete nunca foi seu forte. O pai o puniu e depois cedeu:

— Graças a Deus não foi nada grave, mas ele ficou seis meses sem ver a moto. Pensei em vendê-la, porém recuei. Escondi no sítio e só devolvi quando ele prometeu que nunca mais daria uma de "gostoso".

Hoje Roberto é um motociclista bem mais tranquilo. Não sai sem capacete e sua experiência negativa serviu de exemplo para amigos. O bom de tudo isso, para o menor, é que ele acabou conseguindo o que queria: conquistou a morena Cláudia, também de 15 anos, que ajudou a socorrê-lo.

Oswaldo nunca teve moto e não é grande apreciador do veículo. Ter uma foi o golpe de sorte literalmente: ganhou a CG em uma rifa. Seu "erro", segundo ele próprio, foi levá-la para casa. Roberto viu, apaixonou-se pela moto e fez pressão para ficar com ela. Aprendeu a conduzi-la com um primo mais velho, para desespero do pai:

— Enquanto eu ainda consultava um amigo meu, dono de auto-moto-escola para ver se ensinavam Roberto, ele já dava voltas no quarteirão, escondido.

Convenção de Viena

Em relação aos ciclomotores, o Código Nacional de Trânsito não considera a necessidade de habilitação para conduzi-los, (artigo 141, parágrafo único).(*) Mas uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), diz o contrário, o que torna o assunto polêmico.

Para o gerente da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores e Bicicletas) Franklin de Mello Neto, a lei permite que os menores conduzam ciclomotores mas as autoridades não. Ele se baseia na Convenção de Viena, que trata de normas internacionais de trânsito. Aprovada em 1980, (**) com participação de representantes do Brasil, ela determina em um de seus artigos que os países signatários façam opção entre alinhar os ciclomotores na mesma categoria das motos ou das bicicletas.

O Brasil, segundo Franklin, escolheu o alinhamento com bicicletas - que jamais obrigaram seus condutores a ter habilitação. Desta forma, a mesma regra deveria valer para os ciclomotores.

Para a Abraciclo, esta "ilegalidade" acaba interferindo no desenvolvimento tecnológico e no mercado dos ciclomotores. São produzidos cerca de 35 mil unidades anuais desses veículos, enquanto o potencial real de demanda está estimado em 120 mil unidades.

Indiferentes a detalhes como esses, as autoridades também não chegam a um acordo sobre legalidade e fazem "vista grossa" para os ciclomotores, concentrando mais atenção em menores que conduzem motocicletas.

Os pais, desconsiderando o aspecto legal e desconhecendo a Convenção de Viena, procuram determinar suas próprias regras com os filhos. O que vale mesmo é a confiança mútua, com uma boa dose de preocupação para um lado e de bom senso para o outro.

(*) O jornalista (não-identificado) consultou, provavelmente, uma cópia do Código Nacional de Trânsito sem a referência de que o Artigo 141 fora alterado em seu parágrafo único, o qual foi revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16 de maio de 1969. Cf.: BRASIL. *Código Nacional de Trânsito e Legislação posterior. Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966*. Brasília : Depto. de Imprensa Nacional, 1972.

(**) A Convenção de Viena foi votada em 1968. Cf.: BRASIL. *Decreto n. 86.714, de 10.12.1981. (Anexo: Convenção de Trânsito de Viena – 1968)*

Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/transit.htm>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

16. Artigo de Roberto Scaringella, então diretor superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, na Seção “Bate-Papo”. In: DUAS RODAS, n. 201, maio/1992, p. 66.

Menor habilitado, não!

A partir de 16 anos de idade um jovem está capacitado legalmente para exercer o direito de voto e é grande o número de menores que estão dirigindo veículos sem ter a Carteira de Habilitação. Este enorme contingente eleitoral fez com que fosse aberto novamente o debate da habilitação antes dos 18 anos.

É uma causa simpática e pretensamente realista. Mas habilitar esses jovens não é correto, além de ser arriscado. A Constituição brasileira em seu artigo 288 determina que toda pessoa menor de 18 anos é inimputável criminalmente. Isto é, não responde pelos crimes que praticar. Como então dar um veículo que pode ser uma perigosa arma nas mãos de quem está sob a “proteção” da impunidade criminal?

Mesmo que se alterasse a Constituição brasileira, teriam que ser mudados os Códigos Civil, Penal e o de Menores. Mas mesmo assim a medida não seria recomendável, apesar do ajuste legal.

Em 1989, o então presidente do Conselho Nacional de Trânsito, fez uma consulta ao Conselho Federal de Medicina e ao Conselho Federal de Psicologia e ambos não recomendaram a liberação da licença de dirigir para menores de 18 anos. Existem muitos jovens brasileiros suficientemente bem desenvolvidos e estruturados biológica e psicologicamente para dirigirem veículos, mas a média ainda apresenta traços de imaturidade que coloca o jovem em situação de perigo no trânsito. E se existe risco potencial do menor vir a contribuir, com grande probabilidade, para o crescimento do número de acidentes de trânsito, só isto já seria suficiente para não recomendar esta aprovação.

Mas é certo que trata-se de matéria eleitoralmente de grande apelo e potencial político. Tanto que no Congresso Nacional tramitam perto de 10 projetos de lei tratando do assunto. Espera-se que tanto o Poder Legislativo quanto o Executivo avaliem melhor as consequências de uma possível aprovação desses projetos.

Afinal, votar e dirigir um carro ou motocicleta, não guardam rigorosamente nenhuma relação direta de qualquer natureza.

17. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 219, de novembro de 1993, p. 3, sobre a habilitação para maiores de 16 anos, de autoria do jornalista Josias Silveira:

AO LEITOR - Não é novo mas continua verdadeiro. Nas últimas décadas, nosso País justifica cada vez mais o "deitado eternamente em berço esplêndido" do Hino Nacional. Explicando melhor: mesmo "quarentão", me lembro perfeitamente de "correr dos guardas" entre os 12 e os 16 anos de idade, sempre na esperança de que, aos 16 anos, finalmente seria aprovada a "habilitação para menores". Isso há mais de 30 anos.

Que eu saiba, o Roberto Araújo (também aqui da DUAS RODAS) foi o único que conseguiu "tirar carta" com menos de 18, aproveitando a única brecha histórica que houve no País há mais de 20 anos. Mesmo assim, a moleza durou apenas alguns meses. Novamente estamos em via de uma aprovação para habilitação para os maiores de 16. Só falta o OK do Presidente, o aval de não-sei-quem e outros procedimentos políticos.

É claro que - infelizmente - no meio deste processo (ou logo após sua aprovação), vai surgir algum Salva-Pátria para "proteger os menores" e "melar" tudo.

Para a maioria dos "dirigentes da Nação" é melhor o cinismo de achar que, sem Habilitação, os menores simplesmente não rodam com motos ou carros. E assim, o que poderia ser um bom início de como se assumir responsabilidades (e prazeres também, como acontece em boa parte do mundo) se transforma em Caso de Polícia. Mesmo porque, assim como ocorreu comigo há mais de três décadas, os menores vão continuar dirigindo. Com ou sem Habilitação.

18. Reportagem "Habilitação para menores". In: DUAS RODAS, n. 219, novembro/1993, p. 11.

Habilitação para menores

A angústia parece que finalmente está chegando ao fim. O Senado aprovou o projeto de Lei que autoriza os jovens de 16 a 18 anos dirigir veículos automotores, desde que respeitadas algumas condições como autorização dos pais ou responsáveis e de um juiz de menores. Para que o projeto vire lei, falta somente a assinatura do Presidente da República, Itamar Franco. O Ministério da Justiça, no entanto, não se mostrava muito a favor, e permanecia a questão da "inimputabilidade", ou seja, o menor não responder legalmente pelo que faz.

Apesar disso, segundo o relator do projeto, senador Epitácio Cafeteira, "chegou o momento de dar um voto de confiança aos jovens".

Outros políticos têm o mesmo tipo de pensamento, lembrando que os jovens aos 16, 17 anos têm mais capacidade de aprendizado do que uma pessoa idosa, no entanto o atual Código Nacional de Trânsito permite habilitação para qualquer idade acima de 18 anos, desde que aprovado no exame médico.

No projeto, os maiores de 16 anos receberão a habilitação a título precário (temporário), tornando-se automaticamente um documento definitivo após completar 18 anos, desde que não tenha cometido falta grave no trânsito. Ou seja, pode dirigir, mas as *autoridades* [it. do autor] vão ficar de olho: se fizer besteira, perde a carta! Depois de assinada pelo presidente, a lei ainda será submetida pelo presidente, a lei ainda será submetida a regulamentação pelo Judiciário.

Até o início de novembro, apesar da alegria dos menores, havia fortes pressões para que Itamar [Franco] vetasse o projeto. A revista DUAS RODAS é favorável à habilitação de menores.

19. Reportagem "Um sonho de liberdade". In: DUAS RODAS n. 254, de novembro de 1996, p. 20, sobre menores inconsequentes em uma Honda C100 Dream, de autoria do jornalista Dênio Mustrangi:

Fugir com a namorada na garupa, viajar sem carteira de habilitação e ultrapassar barreiras policiais não são mais ingredientes exclusivos dos filmes de aventura norte-americanos. O gaúcho Alessandro D. F., de apenas 16 anos, fez tudo isso para realizar o sonho de chegar a Serra Negra (SP) e participar, em agosto, do 4º Megacycle, encontro motociclístico. Detalhe: o garoto é páreo para alguns protagonistas de filmes do tipo, afinal, ele venceu os 1.350 km que separam sua cidade natal, Santo Ângelo (RS), de Serra Negra sobre uma Honda C100 Dream e - para 'apimentar' a história - sua garupa e então namorada Rúbia Bethleng, de 18 anos, viajou grávida de quatro meses.

Como os pais não dariam permissão para a viagem devido à pouca idade de Alessandro e às condições físicas de Rúbia, os dois resolveram viajar sem que eles soubessem. "Partimos de manhã e pedi a um amigo que avisasse a eles da viagem somente à noite, quando já estaríamos longe", diz Alessandro. Com pouco dinheiro no bolso, eles tiveram que dormir em postos de gasolina à beira da estrada, apenas com o colchonete e o cobertor

que levavam. O momento de maior tensão aconteceu perto de Curitiba (PR), onde havia uma barreira policial. "Percebi o aviso dos motoristas que vinham na direção contrária, então parei a moto e rezei para uma picape passar", lembra Alessandro. "Um motorista parou, expliquei a situação, colocamos a Dream na caçamba e passamos pela barreira policial".

Em Serra Negra, após contar sobre sua viagem, Alessandro foi logo apelidado por outros motociclistas de "o louco da Dream". Ao saber de sua história, uma senhora ofereceu sua Chevrolet Veraneio para que eles dormissem. Com a sorte a seu lado, o casal ganhou ainda um troféu da organização do Megacycle: o de maior distância percorrida com o veículo de menor cilindrada (2.700 km, ida e volta). A sorte, ou o destino de Alessandro e Rúbia, só mudou após a volta a Santo Ângelo, quando os dois romperam o relacionamento. O filho, porém, nasce em dezembro. Quando completar 17 anos, o "louco da Dream" vai ser papai (...).

20. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 273, de junho de 1998, p. 4, sobre a liberação da utilização de scooters de 50 cc para menores, de autoria do jornalista Josias Silveira:

Ao leitor – As motos no Brasil já passaram por muitas fases. Vão desde fases de grande evolução do mercado – como o início da nacionalização nos anos 70 – até fases de retrocesso, quando o mercado atravessou momentos difíceis.

Porém, desta vez não estamos diante de apenas uma nova fase. Estamos certamente no início de uma revolução, onde pela primeira vez os veículos de duas rodas estarão acessíveis – legalmente – a maiores de 14 anos. Sem dúvida, uma grande vitória de uma posição que **DUAS RODAS** tem assumido ao longo de mais de duas décadas. Aliás, uma vitória até melhor que a encomenda, já que a esperança era de os scooters e ciclomotores de até 50 cc ser liberados apenas para a garotada maior de 16 anos.

É uma ótima oportunidade para essa nova geração chegar mais cedo aos veículos motorizados e uma grande atualização da nossa regulamentação de trânsito, agora sim comparável à de países mais desenvolvidos. Por outro lado, também é uma enorme responsabilidade. Não só para a garotada, mas também para os pais, autoridades e para a imprensa, principalmente a especializada, como é o caso de **DUAS RODAS**.

Este privilégio deve ser visto como altamente educacional – a melhor forma de os menores se habituarem mais cedo com o trânsito – e toda a sociedade deve se conscientizar para que a garotada seja recebida nas ruas com civilidade, respeito e até proteção. E, sem dúvida, **DUAS RODAS** vai lutar muito para que isto realmente aconteça.

21. Reportagem “Liberado para Menores”, da Revista DUAS RODAS n. 273, de junho de 1998, pp. 20-21, sobre a liberação da utilização de scooters de 50 cc para menores, de autoria do jornalista Sérgio Branco:

Liberado para menores

A partir de agora, maiores de 14 anos poderão pilotar – com permissão dos pais – scooters e ciclomotores de até 50 cc que não ultrapassem os 50 km/h

Uma antiga reivindicação do setor de duas rodas foi finalmente aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), em reunião no final de maio que já é considerada histórica: será permitido a maiores de 14 anos conduzir ciclomotores. Pelo novo Código de Trânsito Brasileiro, ciclomotor agora significa um veículo de duas rodas de até 50 cc e que não ultrapasse os 50 km/h. Essa definição engloba principalmente os scooters, mas também atinge motonetas e pequenas motos que se enquadrem dentro dessas características, independente do tipo de motor, design ou câmbio.

A aplicação da resolução do CONTRAN não é imediata. A partir da publicação em Diário Oficial (22 de maio), haveria um prazo de 180 dias (seis meses) para entrar em vigor – tempo para que órgãos de trânsito estaduais e municipais tomem conhecimento de todos os detalhes da resolução e se preparem para sua aplicação. A partir de então, os menores de idade com mais de 14 anos poderão requerer a sua “Autorização para Conduzir Ciclomotores”. Para isso deverão ser autorizados pelos pais ou responsáveis legais – que também responderão legalmente caso haja algum problema, já que menores de idade não podem ser punidos judicialmente.

Será necessário também fazer exame prático e teórico, como qualquer candidato à Carteira de Habilitação, seguindo os mesmos procedimentos. Só que em vez de “carta”, os aprovados receberão a “Autorização” expedida pelo DETRAN de seu Estado e que tem validade nacional. Quando pedida sua apresentação, será obrigatória ser a original e acompanhada de documento de identidade.

Revolução – Há anos lutando pela liberação de ciclomotores para menores, a Abraciclo (a associação dos fabricantes do setor de duas rodas) espera uma revolução no mercado brasileiro. “Essa medida tem, principalmente, um caráter educacional muito importante. Teremos a chance de criar uma nova geração de

condutores de veículos mais consciente quanto ao respeito às leis de trânsito”, diz Masuo Murakami, presidente da Abraciclo. Murakami espera que o impacto imediato da resolução no mercado em 98 seja o crescimento da ordem de 10% do total projetado para 98. Ou seja, como a previsão é a de vender 500 mil veículos motorizados de duas rodas este ano, o setor ganharia mais 50 mil com o incremento de ciclomotores/scooters.

Murakami revela que houve muita discussão sobre o assunto no Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), órgão que assessora tecnicamente o CONTRAN. ‘Foram ouvidos diretores de Detrans, psicólogos e diversas pessoas da área, além da Abraciclo. O Denatran deu o parecer favorável e encaminhou ao CONTRAN. Ficamos numa expectativa muito grande, pois temíamos que algo pudesse atrapalhar na reta final. É uma medida que iguala o Brasil à legislação de países como Japão, Itália e Espanha, por exemplo”, afirma Masuo Murakami.

22. Reportagem “Qual é a sua dúvida?”, da Revista DUAS RODAS n. 274, de julho de 1998, p. 37, sobre a liberação da utilização de scooters de 50 cc para menores, de autoria do jornalista Sérgio Branco:

Qual é a sua dúvida? A resolução do CONTRAN, liberando os “cinquentinhas” para maiores de 14 anos, ainda não está clara para a garotada. Veja quais são as principais dúvidas e como conseguir a autorização para pilotar

A resolução número 50 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que libera para maiores de 14 anos o uso de ciclomotores de até 50 cc e que não ultrapassem os 50 km/h, foi recebida com festa pela garotada e com certo receio por muitos pais. Depois da matéria publicada na edição 273 de **DUAS RODAS**, começaram a surgir cartas, e-mails (correio eletrônico) e telefonemas de adolescentes – meninos e meninas – com dúvidas a respeito do assunto. Seleccionamos as principais dúvidas e consultamos o DETRAN de São Paulo e a Abraciclo (a associação brasileira dos fabricantes do setor de duas rodas) para respondê-las. Confira.

A liberação é somente para ciclomotores do tipo da Mobylette?

Não, o novo Código de Trânsito define como ciclomotor todos os veículos de duas (ou até três) rodas com motor de até 50 cc e que não ultrapassem a velocidade de 50 km/h. Assim, os scooters, motonetas e até motos que se enquadrarem nesta definição poderão ser homologados pelos fabricantes como ciclomotores. No caso dos scooters, todos os de 50 cc deverão passar a ser denominados ciclomotores. Já os antigos ciclomotores, como a Mobylette, também se enquadram na nova definição.

Como faço para ter carta para pilotar?

Não haverá uma “carta” ou carteira de habilitação. O que o maior de 14 anos receberá é uma “Autorização para Conduzir Ciclomotores”, na qual constará o número da autorização, o nome da pessoa, o número da identidade, a data da expedição e o órgão expedidor. Caberá aos Conselhos Estaduais de Trânsito regulamentar a resolução 50 do CONTRAN, determinando assim como os menores vão obter a autorização, como será o licenciamento do veículo e como os menores serão multados caso cometam infrações – já que, pela lei, os menores de idade não podem ser punidos juridicamente. Em relação às infrações, os menores deverão seguir, como qualquer outra pessoa habilitada, o que determina o novo Código de Trânsito Brasileiro quando pilotarem.

Quanto à habilitação, o que deve acontecer é que os menores também deverão passar por exames prático e teórico, como os maiores de idade, sendo os veículos licenciados no nome dos pais ou responsáveis – que também deverão responder juridicamente pelas infrações cometidas pelo menor. E para dar entrada no DETRAN com o pedido para ter a autorização de pilotar, o menor vai também precisar de autorização por escrito dos pais ou responsáveis.

Isso já está valendo?

O CONTRAN fixou um prazo de 180 dias para a resolução entrar em vigor, que se esgota em dezembro de 98. Como caberá aos Conselhos Estaduais de Trânsito regulamentar a resolução, vai depender da agilidade de cada Conselho.

Dá para rodar com o scooter em qualquer lugar?

Não. Os ciclomotores conduzidos por menores não poderão rodar em vias urbanas de trânsito rápido, assim como em estradas. O novo Código determina que esse tipo de veículo deve circular preferencialmente pela direita da pista. Já quem subir em calçadas, canteiros ou rodar em ciclovias poderá ser multado, como já acontece com as motos.

Precisa de capacete?

Sim. Os menores também deverão obedecer ao que determina o novo Código de Trânsito e, assim, o uso do capacete é obrigatório para piloto e garupa.

Tenho um scooter de 50 cc. Posso usá-lo normalmente depois de conseguir a autorização do DETRAN?

Não. O scooter é licenciado como motoneta precisa ter o documento mudado. Para isso, ele deve passar por uma vistoria em uma entidade credenciada pelo Immetro (Instituto de Metrologia) – segundo a resolução n.º 25 do novo Código – que atestará se o veículo está de acordo com as características de um ciclomotor (a velocidade máxima deverá ser limitada a 50 km/h). Passando pela vistoria, o veículo recebe um Certificado de Segurança Veicular (CSV) para que o proprietário dê entrada num órgão de trânsito com o pedido de alteração de documento.

Posso levar mais de uma pessoa na garupa?

Não. Só é permitido um garupa e este deve ser maior de 7 anos, já que o novo Código proíbe levar crianças com idade inferior a essa.

O que acontece se um menor de 14 anos for pego com um scooter?

O veículo será apreendido e o menor deverá responder legalmente com base no Estatuto da Criança e do Adolescente, sendo que os pais ou responsáveis podem responder criminalmente caso tenham deliberadamente entregue o veículo ao menor. O mesmo acontecerá com maiores de 14 anos que não tenham a “Autorização para Conduzir Ciclomotores”.

23. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 280, de janeiro de 1999, p. 4, sobre o “lobby do contra” a menores motorizados, de autoria do jornalista Sérgio Branco:

Ao leitor – E lá se foi 1998... Já estamos “dentro” de 1999, rumo ao Segundo Milênio. Há muita expectativa em relação ao mercado de motos para este novo ano, já que 98 foi bom, mas poderia ter sido melhor.

Para 99, muita gente está apostando no novo “filão”, os scooters/ciclomotores para maiores de 14 anos. Mas a resolução do Conselho Nacional de Trânsito que liberou os “cinquentinhas” para a garotada vêm levantando polêmica e já existe um “lobby do contra”, tendo como um dos aliados a poderosa Rede Globo que, em duas matérias no “Jornal Nacional” e no “Fantástico”, só enumerou pontos negativos da liberação dos ciclomotores para menores e deu 90% do tempo para quem é contra a medida.

Que há pontos negativos, ninguém contesta. E todos devem se preocupar com a segurança de nossos adolescentes. Mas há muitos pontos positivos que merecem ser destacados. O maior problema, como sempre, não está no veículo, mas sim no despreparo das pessoas para o trânsito, um “defeito” de muitos brasileiros. E aí surgem os ciclomotores como uma oportunidade de ouro para criar uma nova geração melhor preparada para o trânsito, mais educada e menos violenta. Como comprova a experiência de outros países, já há muitos anos. Além disso, existem opções dentro dessa chance altamente educativa.

Em primeiro lugar, o adolescente só terá a “Autorização para Conduzir Ciclomotores” se o pai (ou responsável) permitir. Resumo: pai que é contra, não autoriza e pronto. Segundo: São Paulo, capital, é a maior cidade da América Latina, blá, blá... mas não é todo o Brasil! Os problemas dos paulistanos (e de habitantes de outras grandes cidades brasileiras) com o trânsito são muito diferentes dos que tem os moradores de Iracemápolis (SP), por exemplo, no interior do Estado. Então, se um pai acha que seu filho vai correr riscos ao pilotar um ciclomotor nas ruas de São Paulo, o adolescente de Iracemápolis deve ser impedido de ir da sua casa à escola por ruas tranquilas? Não é justo.

O assunto precisa ser discutido em um nível mais alto, sem preconceito, com o espírito desarmado e pensando no futuro. A verdade é que boa parte dos nossos “especialistas” em trânsito conhecem muito pouco sobre motos e motociclistas. Generalizam a atitude inconsequente de alguns motoboys como se todo motociclista se comportasse da mesma forma. Temos hoje uma grande oportunidade de educar as novas gerações para uma convivência mais sadia no trânsito. É uma questão de querer e trabalhar por isso. Criticar ou proibir é muito mais cômodo e fácil, ainda mais quando há espaço na mídia eletrônica.

24. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 281, de fevereiro de 1999, p. 4, sobre a negação (não descrita com todas as letras) dos Detrans estaduais em fornecer a menores a “Autorização para Conduzir Ciclomotores”, de autoria do jornalista Sérgio Branco:

Ao leitor – A burocracia – e também uma certa má vontade de algumas “autoridades” de trânsito – tem impedido o acesso de garotos e garotas maiores de 14 anos a algo que lhes é de direito: obter a “Autorização para Conduzir Ciclomotores”.

O documento foi criado depois da resolução n.º 50/98 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) – entrou em vigor no dia 18 de novembro de 98. Mas apesar de a resolução já estar regulamentada em alguns Estados, como São Paulo, a tal “Autorização” ainda é uma ficção. Não havia notícia (pelo menos até o

fechamento desta edição) de qualquer adolescente que tivesse ao menos entrado com o processo de requerimento para ter aquilo que a lei lhe permite. Mas a lei? Ora, a lei...

Culpa-se o próprio Código, que ainda tem uma série de outras resoluções a ser regulamentadas, pelo “atraso no processo”. Culpa-se também as prefeituras que, de acordo com o novo Código, devem cadastrar e registrar os ciclomotores – assim como bicicletas, carroças... O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) já instruiu os Detrans a fazer o registro dos ciclomotores. Mas essa instrução parece que é solenemente ignorada por alguns. E mesmo quem já tem o ciclomotor registrado não consegue informações precisas dos órgãos de trânsito.

Em São Paulo, é evidente a falta de interesse do DETRAN em iniciar o processo de conceder a “Autorização” aos menores (...). Enquanto isso, segundo juristas, nenhum policial poderá exigir a “Autorização” dos maiores de 14 anos e nem apreender o ciclomotor por falta da mesma. Essa omissão do poder público ainda vai gerar muita polêmica...

25. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 282, de março de 1999, p. 4, sobre a questão dos menores serem usuários de veículos motorizados, de autoria do jornalista Josias Silveira:

Ao leitor – Aqui no Brasil, certos fatos se repetem. A autorização para menores pilotarem “cinquentinhas” é apenas mais uma destas repetições: em cada década surge uma chance para a garotada dirigir legalmente. Só que, logo em seguida, esta brecha legal tropeça em opiniões de última hora e cai. Muitos motociclistas quarentões e cinquentões vão se lembrar de sua adolescência nos anos 60, 70 ou 80 e lembrar que “quase” conseguiram pilotar legalmente antes de completar os esperados 18 anos.

Não foi diferente neste final de século. Após a comemorada conquista da autorização para maiores de 14 anos pilotarem ciclomotores (scooters e motos de 50 cc com velocidade limitada em 50 km/h), o ministro da Justiça Renan Calheiros “brecou” tudo, segundo ele, baseado em pressões da imprensa e da sociedade. Basta ver que as experiências europeias para descobrir que menores no trânsito não é coisa de outro mundo.

Assim, tudo passou a ser reestudado, sendo possível que desta vez a Autorização saia para os maiores de 16 anos – que até avião podem pilotar. O que, sem dúvida, é bem melhor que a tradicional “política do avestruz”, quando se proíbe algo que, nas ruas vai continuar existindo. Ou seja, os menores vão continuar pilotando, com ou sem autorização, como acontece desde que as cinquentinhas começaram a aparecer, ainda nos anos 50. Só que sem orientação e sem ter regras a seguir.

26. Reportagem “Ciclomotor para 16 anos: uma nova discussão”, da Revista DUAS RODAS n. 289, de outubro de 1999, p. 14, sobre a questão dos menores poderem dirigir veículos motorizados aos 16 anos, de autoria do jornalista Sérgio Branco:

As mudanças no Ministério da Justiça, com a saída do alagoano Renan Calheiros e a entrada do advogado paulista José Carlos Dias, foram positivas para os menores de idade que ainda sonham a poder conduzir um ciclomotor. Dias nomeou um novo presidente do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), o engenheiro mecânico Jurandir Fernandes, que em entrevista a **DUAS RODAS**, mostrou-se bastante interessado em colocar o assunto em discussão novamente. Essa é, inclusive, a intenção da Abraciclo (a associação dos fabricantes do setor), que defende uma nova lei beneficiando maiores de 16 anos de idade.

“A resolução antiga, para maiores de 14 anos, era temerária. A que é proposta pela Abraciclo, para maiores de 16, tem boas possibilidades. Mas o assunto deve ser discutido pela opinião pública”, disse Fernandes, que tem um currículo respeitável e bastante experiência com trânsito e transportes – ao contrário de seu antecessor, Gidel Dantas. O novo presidente do Denatran, que já morou na Europa, conhece na prática o uso racional do ciclomotor por jovens, principalmente estudantes.

Foi Renan Calheiros quem em fevereiro de 99, revogou a resolução n.º 50 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), anunciada em maio de 98. Essa resolução criava a Autorização para Conduzir Ciclomotores para maiores de 14 anos. Durante o período em que vigorou, foi “boicotada” pela maioria dos Detrans estaduais e nenhum menor nem chegou perto de conseguir a Autorização. Como na época a Abraciclo pouco fez em defesa da resolução – já que defendia a tese dos 16 anos – a entidade decidiu voltar à luta, de forma mais organizada, com a queda de Calheiros.

Fórum – Parte da estratégia de esclarecer a opinião pública sobre o ciclomotor – definido pelo Código de Trânsito brasileiro como veículo de duas (ou três) rodas, com motor de até 50 cc e velocidade limitada a 50 km/h – previa a realização de um Fórum no dia 30 de setembro (...) Neste Fórum, planejava-se a discussão ampla do assunto com a participação de educadores, psicólogos, legisladores e até especialistas da Espanha e da Itália – países em que há anos é permitida a condução de ciclomotores por menores.

Sérgio Bessa, da Cofave/Kasinski, e Mário Serrentino, na Aprilia do Brasil, são os porta-vozes da Abraciclo para o assunto. Bessa espera que esse novo trabalho de levar o tema à opinião pública – nunca feito pela entidade – elimine boa parte do preconceito e desinformação sobre o uso do ciclomotor, mesmo diante da opinião contrária de alguns setores. Se depender de Jurandir Fernandes, do Denatran, a Abraciclo está no caminho certo ao colocar o ciclomotor em debate com a sociedade.

27. Editorial da Revista DUAS RODAS n. 303, de dezembro de 2000, p. 6, sobre a questão dos menores serem usuários de veículos motorizados, de autoria do jornalista Sérgio Branco:

Fim de 2000. O ano termina com outro recorde de vendas de motos e similares no Brasil – os números finais do ano só seriam conhecidos em janeiro, mas certamente estariam acima de 500 mil unidades. Poderia ser mais. Afinal, um mercado de grande potencial encontra-se atualmente moribundo: o de ciclomotores, ou seja, scooters de até 50 cc. Quem apostou nesse mercado só contabilizou prejuízos.

Desde que o ex-ministro Renan Calheiros revogou (em fevereiro de 99) a resolução que permitia aos maiores de 14 anos ter uma autorização especial para conduzir ciclomotores, as tentativas de fazer voltar a “lei” foram todas frustradas. Quando a resolução do Conselho Nacional de Trânsito foi anunciada (em maio de 98), um horizonte de dezenas de milhares de potenciais consumidores se abriu. O Brasil, acreditava-se, iria ficar como a Itália: coalhado de cinquentinhas pilotados por adolescentes. Era a grande chance de começar a formar uma geração mais educada e responsável para o trânsito.

Mas as “forças ocultas” – parafraseando o ex-presidente Jânio Quadros – começaram a agir. A alegria durou alguns meses – tempo o bastante para muitas empresas investirem no setor. Quem vislumbrava a Itália viu o Brasil voltar a ser Brasil...

Uma luz no fim do túnel apareceu no final de 99. Jurandir Fernandes, na época nomeado como novo presidente do Departamento Nacional do Trânsito (Denatran), declarou-se simpático à ideia de uma outra resolução com uma modificação: em vez de 14, a idade limite passaria para 16 anos. Foi o suficiente para novas manifestações de otimismo: lá vinha a Itália de novo...

De lá para cá, Fernandes licenciou-se do Denatran para dedicar-se à política, o interino apenas “interinou” e o novo presidente do Denatran, Délio Cardoso César da Silva, recém-empossado, ainda está tomando pé da situação. Todo o trabalho feito para convencer Fernandes voltou à estaca zero...

Infelizmente, vai demorar muito para que os adolescentes brasileiros possam rodar por aí de cinquentinha dentro da lei. As “forças ocultas” continuam agindo. Mas gostaria muito de poder escrever um editorial me desculpando por esta previsão pessimista. Começaria assim: “A Itália é aqui!”.

28. "Férias!", Revista DUAS RODAS n. 441, de junho de 2012, p. 146, sobre memórias de sua menoridade em uma Yamaha FS1 50 cilindradas, de autoria do jornalista Fausto Macieira:

FÉRIAS!

De moto ou a pé, a vida passa depressa, os dias se sucedem e, apesar da aparente banalidade, não voltam mais. Passar pelo planeta sobre duas-rodas-e-um-motor é sempre bom, mas viver essa sensação na fase adolescente é melhor ainda. Na época em que eu era jovem e bonito (agora sou só bonito, hehe) [sic] as férias escolares não eram essa mixaria atual, duas semaninhas e acabou. Ao contrário, tínhamos dois períodos. Um mês em julho e três meses inteirinhos, do início de dezembro ao início de março. Minha família tinha uma casa de campo em Petrópolis (RJ). Não era um palácio, mas um refúgio para fugir do calor carioca nos fins de semana e, tarám, [sic] nas férias.

Se curtir Petrópolis como pedestre já era um privilégio, rodar pela cidade de moto era ganhar na loteria sem ter jogado. No motociclismo conheci a maioria dos amigos que tenho hoje, parceiros de histórias hilárias que o tempo não apaga. Na Fazenda Inglesa, zona rural da cidade, éramos um bando, às vezes gangue de pequenos motociclistas, fãs de ases internacionais como Roger de Coster, Marty Smith e, aqui no Brasil, Nivanor Bernardi, o maior craque do motocross nacional. Nossas motos não eram velozes nem novas, mas com um pouco de imaginação nos divertíamos tanto ou mais que nossos ídolos, pois o índice de responsabilidade era polar, ou seja, abaixo de zero...

Uma das grandes distrações era o rolê de carrocinha, uma plataforma com eixo rígido e rodas de bicicleta puxada por uma das cinquentinhas de plantão. Pilotar a moto com esse peso extra era difícil, mas o verdadeiro desafio era do ocupante da carrocinha. O “co-piloto” ia se segurando como podia em um banquinho de madeira pregado na prancha, de capacete, óculos e luvas, pronto para ser ejetado quando o reboque capotasse, o que acontecia com alarmante frequência.

Outro ponto de encontro festivo era em torno da igreja, um oval de terra perfeito para um speedway religioso. Uma vez exageramos e fizemos a disputa em um domingo, para ira dos paroquianos. Ainda me lembro

do Pimentel Duarte, industrial de sucesso, correndo atrás do Jimmy, meu amigo que tinha nascido Alfredo mas cismou que queria ser Jimmy e todo mundo respeitava. O Pimentel não era de desistir fácil, e deu duas voltas a pé em torno da igreja querendo partir a cara do Jimmy, que dizia "calma, seu Pimenta!". A cena tinha algo de insolente, mas era de morrer de rir.

Ainda me lembro da noite em que removi o silencioso do escapamento do meu protótipo para um rolê mais "sonoro" e levei um balde d'água na cabeça ao passar embaixo da sacada da Condessa do Pombeiro, uma aristocrata que tinha mania de silêncio e morava no lugar errado, coitada. E de quando fomos contratados para fazer figuração motociclistica em uma pornochanchada na cidade. O fiapo de enredo era de um camarada que tinha o poder de enxergar através das roupas da mulherada, haha. [sic] Meu amigo Henrique se apaixonou pela atriz principal, a então gatíssima argentina Marta Moyano. Foi tanto o empenho dele em aparecer que acabou atropelando o tal camarada da visão de raio-X. Foi uma cena antológica, era o final do filme, um casamento, a mulherada de calcinha e o Henrique estampando [sic] o noivo em pleno centro histórico da cidade. O diretor não gostou, mas a Marta adorou, e nós também...

Uma pena não que não tivéssemos na época a facilidade de documentação fotográfica que temos hoje; perdi a maioria das poucas imagens que tinha, aliás, aceito doações.

Petrópolis é um sobe-desce danado, e mesmo com relações mais curtas - nego botava cada coroa que nem dava para ver os raios da roda traseira - nossas motos sofriam. Isso virou motivo de disputa, claro. O esquema era subir até o final de qualquer ladeira, onde ficava um fiscal, a namorada ou a irmã de alguém, e descer com tudo até o ponto de partida/chegada. Isso em ruas de paralelepípedo quase sempre molhado. Como as motos não tinham potência, a boa era colocar um pneu "pseudo-cross" na frente e um "careca" atrás. Assim as motos não escorregavam de frente, já que a traseira perdia aderência muito antes. A preparação era básica: limar batentes do curso do guidão, martelar os paralamas para não roçar nos pneus, rebaixar cabeçotes e polir (arrombar) o cilindro. Além do combustível batizado com misturas exóticas.

Como a maioria de nós conhecia bem a região, conseguíamos andar junto com os mais velhos, que tinham motos mais potentes, mas por assim dizer, ousavam menos. O roteiro mais prestigiado era seguir até a cidade de Miguel Pereira (e dali até Itatiaia) pelo velho Caminho do Imperador, construído no século 17 [sic]. a estradinha de terra atravessava uma reserva florestal, com belas paisagens que mal notávamos de tão envolvidos em nossos pegos mortais.

Uma vez entrei literalmente de cara em um Volkswagen Passat que vinha em sentido contrário. Minha moto ficou presa no radiador do carro, capotei por cima do guidão e fiquei que nem mosquito no vidro da frente, torcendo para que ele não quebrasse e olhando o motorista, que felizmente não ligou o limpador de para-brisa... O vidro era resistente, mas meu braço não. Fiquei 45 dias de molho por causa disso.

Meu corpo resistia - tesouros da juventude - mas a moto não. A parte elétrica foi embora primeiro, depois as suspensões, freios, câmbio. Teve um tempo em que ela só tinha as marchas ímpares: 1ª, 3ª e 5ª. Quem já andou de Yamaha FS1 50cc sabe que ela só anda - quando anda - de mão no fundo, e sem a 2ª marcha era difícil manter os giros altos, o que rapidamente destruiu a embreagem.

As peças eram caras, e depois de incontáveis gambiarras, gatilhos e similares, vendi a moto para meu amigo Paulo Lyra, figurinha carimbada e dono da concessionária Yamaha da cidade, que a família mantém até hoje. O De Lyra (eu era o De Coster, pentacampeão de cross) consertou a moto e ainda aprontou muitas com ela, para desespero e resignação da população local. A garotada se diverte sem sair da poltrona, curtindo computadores, videogames e redes sociais. As motos são mais velozes, mas em compensação, as férias são menores. Posso estar errado, mas acho que, apesar dos confortos e da segurança da modernidade, meus amigos e eu saímos no lucro...

29. Letra de música: "Patrulha Noturna" (Herbert Vianna), tocada por Paralamas do Sucesso. In: "Cinema Mudo". EMI, 1983, faixa 4.

PATRULHA NOTURNA

Desce daí garoto
Senão atiro em você
Porque 'cê não mostra que é homem
Porque 'cê não tenta correr

Qual é seu guarda
Que papo careta
Só tô tirando chinfra BIS
Com a minha lambreta

'Tá bem seu guarda, eu me rendo
 Eu reconheço que sou marginal
 Eu colo nas provas da escola
 Eu gosto de ver nu frontal

Qual é seu guarda... etc.

Polícia é fogo, meu chapa
 Combate o crime de verdade
 Prende os garotos de moto
 Para moralizar a cidade.

30. Letra de música: "Susie" (Roberto Carlos), cantada por Roberto Carlos. In: "Susie / Triste e Abandonado" (single). CBS, 1962, lado "A".

SUSIE

Pertinho de onde eu moro
 Tem um broto encantador
 A primeira vez que a vi
 Pensei logo em amor
 Olhei muito pro brotinho
 Mas de nada adiantou
 É um broto tão difícil
 Não deu bola, nem ligou
 Mesmo assim continuei
 Insistindo em seu olhar
 Na esperança de um dia
 Esse brotinho me amar

Seu nome é Susie
 E é um amor
 Quero seu carinho
 Seja como for

Já fiz tudo que podia
 Para despertar sua atenção
 Já peguei minha guitarra
 E até cantei uma canção
 Já pintei minha lambreta
 Com uma cor extravagante
 Escolhi no guarda-roupa
 O pulôver mais berrante
 E passei acelerando
 Bem pertinho da janela
 Vi alguém se aproximando
 E, que surpresa, era ela

Seu nome é Susie
 E é um amor
 Quero seu carinho
 Seja como for

Foi aí que a esperança
 Começou a me nascer
 Quando passei devagarinho
 E vi o brotinho aparecer
 Parei minha lambreta...saltei
 Me aproximei...conversei

E resultado:
 O brotinho eu amarrei
 Susie é o broto mais bonito
 Que até hoje eu namorei

Seu nome é Susie
 E é meu amor
 Eu tenho seu carinho
 Também seu calor
 Também seu calor
 Também seu calor
 Também seu calor

31. Letra de música: "A Raposa e as Uvas" (Reginaldo Rossi), cantada por Reginaldo Rossi. In: "A Raposa e as Uvas" (LP). Jangada/EMI, 1982, faixa 1.

A RAPOSA E AS UVAS

Lembro com muita saudade
 Daquele bailinho
 Onde a gente dançava
 Bem agarradinho
 Onde a gente ia mesmo
 É pra se abraçar...
 Você com laquê no cabelo
 E um vestido rodado
 E aquelas anáguas
 Com tantos babados
 E você se sentava
 Só pra me mostrar...

E tudo que a gente transava
 Eram três quatro cubas
 Eu era a raposa
 Você era as uvas
 Eu sempre querendo
 Teu beijo roubar...
 E por mais que você
 Se esquivasse
 Eu tinha certeza
 Que no fim do baile
 Na minha lambreta
 Aquele broto bonito
 Ia me abraçar...

Quando a orquestra
 Tocava "Besame Mucho"
 Eu lhe apertava
 E olhava seu busto
 Dentro do corpete
 Querendo pular...
 Eu todo cheiroso
 À "lancaster"
 E você à "chanel"
 Eu era um menino
 Mas fazia o papel
 Do homem terrível
 Só pra lhe guardar...

E tudo que a gente transava
Eram três quatro cubas
Eu era a raposa
Você era as uvas
Eu sempre querendo
Seu beijo roubar...
E por mais
Que você se esquivasse
Eu tinha certeza
Que no fim do baile
Na minha lambreta
Contente pra casa
Eu ia te levar...

E ao chegar em tua casa
Em frente ao portão
Um beijo, um abraço
Minha mão, tua mão
Com medo que o velho
Pudesse acordar...
A pílula já existia
Mas nem se falava
Pois nos muitos conselhos
Que tua mãe te dava
Tinha um que dizia:
"Só depois de casar"...

E tudo que a gente transava
Eram três quatro cubas
Eu era a raposa
Você era as uvas
Eu sempre querendo
Teu beijo roubar...
E por mais
Que você se esquivasse
Eu tinha certeza
Que no fim do baile
Na minha lambreta
Aquele corpo bonito
Ia me abraçar...

Tudo que a gente transava
Eram três quatro cubas
Eu era a raposa
Você era as uvas
Eu sempre querendo
Teu beijo roubar...
E por mais
Que você se esquivasse
Eu tinha certeza
Que no fim do baile
Na minha lambreta
Aquele corpo bonito
Ia me abraçar...

***Interdita Liberdade em Duas Rodas:
juventude e desenvolvimento
da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)***

Bibliografia e Fontes

a. Livros e Teses:

- ALCÂNTARA MACHADO, A. D. *Brás, Bexiga e Barra Funda*. In: *Novelas Paulistas*. 5. ed. Rio de Janeiro : Livraria José Olympio Editora, 1978.
- ALEXANDER, J. W. *Japan's motorcycle wars: an industry history*. Pearl City : University of Hawaii Press, 2009.
- ALVAREZ, M. C. *A emergência do Código de Menores de 1927: uma análise do discurso jurídico e institucional da assistência e proteção aos menores*. 1989. Dissertação de Mestrado (Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP).
- AMAZONAS. PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO AMAZONAS: PROGRAMA 1975. Manaus : Imprensa Oficial, 1975.
- ANCIAES, A. W. da F. *Avaliação da Zona Franca de Manaus: subsídios para formulação de uma política tecnológica*. Brasília : SW, 1979.
- ARAÚJO, P. C. *Roberto Carlos em Detalhes*. São Paulo : Ed. Planeta, 2005.
- ARRIGHI, G. *O longo século XX*. Rio de Janeiro : Campus, 1997.
- ARRUDA, E. B. de. *O menor e sua proteção legal*. São Paulo : s/ed., 1958.
- AQUINO, M. A. de. *Caminhos cruzados: imprensa e estado autoritário no Brasil (1964-80)*. 1994. Tese de Doutorado (História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP).
- BACHA, E. *Os mitos de uma década: ensaios de economia brasileira*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1976.
- _____. & KLEIN, H. S. (orgs.) *A transição incompleta: Brasil desde 1945*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1986.
- BADO, A. R. L. *A política econômica externa do governo Castelo Branco (1964-1967)*. 2007. Tese de Doutorado (História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- BAER, W. *A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil*. 7. ed. Rio de Janeiro : Editora FGV, 1988.
- BARBAGALLO, F. (coord.) *Storia dell'Italia repubblicana*. Torino : 3 v., G. Einaudi, c1994-c1997.
- BARBOSA, F. de H. e SIMONSEN, M. H. (orgs.). *Plano Cruzado: inércia x inépcia*. Rio de Janeiro : Ed. Globo, 1989.
- BEHRMAN, J. N. *Política industrial: a reestruturação internacional e as multinacionais*. Rio de Janeiro : Record, 1984.
- BELLO, J. M. *História da República*. 6. ed. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1972.
- BENAKOUCHE, R. *Inflação e crise na economia mundial*. Petrópolis : Vozes, 1981.
- BIEDMA, P. C. & SEQUEIRA, O. de. *Cartilha avícola brasileira*. 3. ed. São Paulo : Chácaras e Quintais, 1933.
- BIERRENBACH, F. *Quem tem medo da Constituinte*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1986.

- BISPO, J. de. S. *Pólo industrial exportador: desafios para o novo papel da Zona Franca de Manaus*. 2003. Dissertação de Mestrado. FGV/EBAP.
- _____. *Criação e distribuição de riqueza pela Zona Franca de Manaus*. 2009. Tese (Doutorado). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo.
- BOBBIO, N. *Estado, governo, sociedade: para uma teoria geral da política*. 2. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1987.
- BOURGIES, C. de. *Guia prático da moto*. Lisboa : Bertrand, 1978.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO REGIONAL. Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). *Zona Franca de Manaus: processo produtivo básico*. 3. ed. Manaus : SUFRAMA, 1994.
- BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. *A realidade brasileira do menor: relatório*. Brasília : Coordenação de Publicações, 1976.
- BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. SÍNTESE DE INDICADORES SOCIAIS – 2000. Rio de Janeiro : IBGE, 2000.
- _____. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro : IBGE, 2003.
- BRAUDEL, F. *Escritos sobre a história*. São Paulo : Perspectiva, 1978.
- _____. *História e Ciências Sociais*. 6. ed. Lisboa : Editorial Presença, 1990.
- BRESSER PEREIRA, L. C. *Desenvolvimento e crise no Brasil*. 8. ed. São Paulo : Brasiliense, 1979.
- _____. *Desenvolvimento e crise no Brasil – 1930-1983*. 14. ed. São Paulo : Brasiliense, 1985.
- _____. *Pactos políticos: do populismo à redemocratização*. São Paulo : Ed. Brasiliense, 1985.
- _____. *Estado e subdesenvolvimento industrializado*. São Paulo : Brasiliense, 1981.
- _____. *Economia brasileira: uma introdução crítica*. 8. ed. São Paulo : Brasiliense, 1986.
- _____. *Anos Figueiredo: 1978-1985*. São Paulo : Ed. do Autor, 1985.
- _____. *Os tempos heróicos de Collor e Zélia: aventuras da modernidade e desventuras da ortodoxia*. São Paulo : Nobel, 1991.
- _____. & NAKANO, Y. *Inflação e recessão*. São Paulo : Brasiliense, 1984.
- BRITO, P. *Economia brasileira – planos econômicos, políticas econômicas básicas*. 2. ed. São Paulo : Atlas, 2004.
- BUARQUE, C. *A desordem do progresso*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1990.
- BURGELIN, O. *A comunicação social*. Lisboa : Edições 70/Martins Fontes, 1981.
- BURKE, P. *A escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da historiografia*. São Paulo : Ed. Fundunesp, 1997.
- CABRAL FILHO, S. & MACEDO, A. *5 décadas em questão*. Rio de Janeiro : Mauad, c2004.
- CAMPOS, R. *A lanterna na popa: memórias*. Rio de Janeiro : Topbooks, 1994.
- _____. *Na virada do milênio*. Rio de Janeiro : Topbooks, 1998.
- _____. *O século esquisito: ensaios*. Rio de Janeiro : Topbooks, 1990.
- CANO, W. *Algumas medidas de política econômica relacionadas à industrialização brasileira (1874-1970)*. Campinas : UNICAMP, 1975.
- _____. *Reflexões sobre o Brasil e a nova desordem internacional*. 3. ed. Campinas : UNICAMP, 1994.
- _____. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1995*. Campinas : UNICAMP/IE, 1998.

- CARAM, D. *Violência na sociedade contemporânea*. Petrópolis : Vozes, 1978.
- CARDOSO, F. H. *Autoritarismo e democratização*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1975.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 9. ed. São Paulo : Paz e Terra, 2006.
- CASTRO, A. B. de & SOUZA, F. E. P. *A economia brasileira em marcha forçada*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1985.
- CHAUNU, P. *A História como ciência social – a duração, o espaço e o Homem na época moderna*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1976.
- CODATO, A. N. *Sistema estatal e política econômica no Brasil pós-64*. São Paulo : Hucitec/ANPOCS/Ed. UFPR, 1997.
- CODEAMA – Comissão do Desenvolvimento do Estado do Amazonas & SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus. *Incentivos fiscais para o desenvolvimento*. Manaus : Imprensa Oficial, 1974.
- COELHO, E. B. *Aspectos geo-econômicos da Amazônia – Instrumentos para o desenvolvimento*. s/loc. : Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), 1972.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *A indústria brasileira e a Amazônia*. Guanabara [atual Rio de Janeiro] : Serviço Social da Indústria/Departamento Nacional, 1969.
- CONSIDERA, C. M. *Estrutura de mercado e formação de preços na indústria brasileira – 1969/1974*. 1975. Dissertação de Mestrado (Economia). Universidade de Brasília (UnB).
- COSTA, C. A. N. *Política industrial no Brasil: 1974/1989*. 1994. Tese de Doutorado (Economia). Instituto de Economia da Universidade de Campinas (UNICAMP).
- CRONIN, A. J. *A cidadela*. 11. ed. Rio de Janeiro : José Olympio, 1951.
- DAIX, P. *Fernand Braudel: uma biografia*. Rio de Janeiro : Record, 1999.
- DELFIN NETTO, A. *Planejamento para o desenvolvimento econômico*. São Paulo : Liv. Pioneira Editora, 1966.
- _____. *Alguns aspectos da inflação brasileira*. São Paulo : Piratininga, 1965.
- DERRUAU, M. *O Japão*. São Paulo : DIFEL, 1970.
- DUBY, G. *A História continua*. Rio de Janeiro : Jorge Zahar Editor / Editora UFRJ, 1993.
- DURAN, T. A. *Programa estratégico de ação da Superintendência de Desenvolvimento da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA*. Rio de Janeiro : Fundação Centro de Estudos Com. Ext., 1984.
- ENCICLOPÉDIA JUVENIL “Ler e Saber”. *Verbete “Motociclismo”*. São Paulo : Livraria Martins Editora, v. 4, s.d.
- EVANS, P. *A Tríplice Aliança: as Multinacionais, as Estatais e o Capitalismo nacional no desenvolvimento dependente brasileiro*. 2. ed. Rio de Janeiro : Zahar, 1982.
- FAUSTO, B. *Memórias de um historiador de domingo*. São Paulo : Cia. das Letras, 2010.
- FERRO, M. *A História Viglada*. São Paulo : Martins Fontes, 1989.
- FORACCHI, M. A. *A juventude na sociedade moderna*. São Paulo : Livraria Pioneira Editora, 1972.
- FORACCHI, M. M. *A participação social dos excluídos*. São Paulo : Hucitec, 1982.
- FORSDYKE, G. *Motociclos e motocicletas*. Lisboa : Presença, 1978.
- FRANCO, G. H. B. *O Plano Real e outros ensaios*. 2. ed. Rio de Janeiro : Francisco Alves, 1995.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. 32. ed. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 2003.
- _____. *O Capitalismo Global*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1998.

- _____. *Desenvolvimento e subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro : Fundo de Cultura, 1961.
- _____. *Um projeto para o Brasil*. Rio de Janeiro : Editora Saga, 1969.
- _____. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1967.
- _____. *Análise do modelo brasileiro*. 5. ed. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1975.
- _____. *Criatividade e dependência na civilização industrial*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1978.
- _____. *O Brasil Pós-“Milagre”*. 6. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1981.
- _____. *A nova dependência: dívida externa e monetarismo*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1982.
- _____. *Não à recessão e ao desemprego*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1983.
- _____. (org.) *Brasil: tempos modernos*. 3. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1979.
- FURTER, P. *Juventude e tempo presente*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1967.
- GALBRAITH, J. K. *O novo estado industrial*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1968.
- _____. *A Economia & o Objetivo Público*. São Paulo : Martins, 1975.
- _____. *Anatomia do Poder*. São Paulo : Pioneira, 1984.
- GALVÊAS, E. *A crise do petróleo*. Rio de Janeiro : APEC, 1985.
- GAMBA, M. *Innocenti: imprenditore, fabbrica e classe operaria in cinquant'anni di vita italiana*. Milão : G. Mazzotta, 1976.
- GEISEL, E. *Discursos – 1974*. Brasília : Assessoria de Imprensa da Presidência da República, v. I, 1975.
- _____. *Discursos – 1975*. Brasília : Assessoria de Imprensa da Presidência da República, v. II, 1976.
- _____. *Discursos – 1976*. Brasília : Assessoria de Imprensa da Presidência da República, v. III, 1977.
- _____. *Discursos – 1977*. Brasília : Assessoria de Imprensa da Presidência da República, v. IV, 1978.
- GIAMBIAGI, F. et alii. *Economia brasileira contemporânea*. Rio de Janeiro : Elsevier, 2005.
- GOMES, S. *Tempo de mudar*. 2. ed. Porto Alegre : Globo, 1977.
- _____. *Entre o passado e o futuro*. São Paulo : Livraria Duas Cidades, 1982.
- GOMES, W. S. *Manual do Motoqueiro*. Belo Horizonte : Ed. Trânsito e Veículos Ltda., 1977.
- GROPPO, A. C. *Juventude. Ensaio sobre Sociologia e História das juventudes modernas*. Rio de Janeiro : DIFEL, 2000.
- GUILLAIN, R. *Japão: terceira potência*. Porto : Livraria Civilização-Editora, 1970.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo : Loyola, 1989.
- HEILBRONER, R. L. *A formação da sociedade econômica*. 5. ed. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1984.
- HINTON, S. E. *Rumble Fish: o selvagem da motocicleta*. 2. ed. São Paulo : Brasiliense, 1988.
- HOBSBAWN, E. *Era dos extremos: o breve século XX*. São Paulo : Cia. das Letras, 1996.
- HOLANDA, A. B. D. *Pequeno Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa*. 11. ed. São Paulo : Companhia Editora Nacional : Civilização Brasileira, 1978.
- HOLLANDA FILHO, S. B. de. *Estrutura industrial no Brasil: concentração e diversificação*. 1982. Tese de Doutorado (Economia). Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (FEA/USP).
- HONDA, S. *Honda por Honda*. 4. ed. São Paulo : Sigla, 1998.
- HUNTINGTON, S. P. *O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial*. Rio de Janeiro : Objetiva, 1997.
- IANNI, O. *Industrialização e desenvolvimento social no Brasil*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1963.
- _____. *Estado e capitalismo*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1965.

- _____. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1971.
- _____. *A Sociedade Global*. 2. ed. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1993.
- IMAI, T. *A nova era convergente: modelo convergente – novos caminhos para a economia, a administração e para o Brasil*. São Paulo : Maltese, 1991.
- JACOBONI, A. *L' industria meccanica in Italia*. Roma : Instituto Poligrafico dello Stato, 1949.
- JAGUARIBE, H. *Brasil: crise e alternativas*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1974.
- KOIZUMI, M. S. *Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no município de São Paulo*. 1982. Tese de Doutorado (Medicina). Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (USP).
- _____. *Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta*. 1990. Tese de Livre Docência. (Medicina) Escola de Enfermagem da Universidade de São Paulo (USP).
- KOUTZII, F. (org.) *Nova República: um balanço*. Porto Alegre : L&PM Editores Ltda., 1986.
- LADURIE, E. Le R. *A Nova História*. Lisboa : Edições 70, 1984.
- LAMOUNIER, B. (org.) *De Geisel a Collor: o balanço da transição*. São Paulo : IDESP, 1990.
- LANARO, S. *Storia dell'Italia repubblicana: l'economia, la politica, la cultura, la società dal dopoguerra agli anni '90*. Veneza : Marsilio, 1996.
- LEAR, G. & MOSHER, L. S. *Mecânica da moto*. São Paulo : 2 v., Hemus, 1980.
- _____. *Manual completo da moto*. São Paulo : Hemus, 1982.
- LESOURD, S. *A construção adolescente no laço social*. Petrópolis : Vozes, 2004.
- LESSA, C. *Quinze anos de política econômica*. São Paulo : Brasiliense, 1975.
- _____. *A estratégia de desenvolvimento 1974/76: sonho e fracasso*. Brasília : Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1988.
- LESSA, O. *O sonho de Prequeté*. 31. ed. São Paulo : Ed. Moderna, 1994.
- LE GOFF, J. *História e Memória* - 1.º vol. Lisboa : Edições 70, 1982.
- _____. *História e Memória* - 2.º vol. Lisboa : Edições 70, 1982.
- _____. *A História Nova*. São Paulo : Martins Fontes, 1990.
- _____. & NORA, P. *História: novos problemas*. 3. ed. Rio de Janeiro : Francisco Alves, 1988.
- _____. & _____. *História: novas abordagens*. 3. ed. Rio de Janeiro : Francisco Alves, 1988.
- _____. & _____. *História: novos objetos*. 3. ed. Rio de Janeiro : Francisco Alves, 1988.
- LEVI, G. & SCHMITT, J.-C. *História dos jovens II: a época contemporânea*. São Paulo : Companhia das Letras, 1996.
- LIMA, H. F. *História político-econômica e industrial do Brasil*. 2. ed. São Paulo : Brasiliense, 1976.
- LINS, P. *Cidade de Deus*. 2. ed. São Paulo : Cia. das Letras, 2002.
- LOBÃO & TOGNOLLI, C. *Lobão: cinquenta anos a mil*. Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 2010.
- LOPES, M. J. G. *Considerações jurídico-econômicas sobre a Zona Franca de Manaus*. 1978. Dissertação de Mestrado (Direito). Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP).
- MACIEIRA, F. *Motocicleta: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo*. São Paulo : Ed. Alaúde, 2009.
- MANDIARGUES, A. P. *A motocicleta*. Rio de Janeiro : Ed. Inova, 1966.
- MANKIW, N. G. *Introdução à economia: princípios de micro e macroeconomia*. Rio de Janeiro : Elsevier, 2001.

- MARQUES, A. G. *A Infância no Brasil em transformação*. Petrópolis : Vozes, 1973.
- MARREY, A. et alii. *Menores (legislação, estudo das medidas judiciais, e das medidas de caráter social, do Código de Menores)*. São Paulo : Ed. Revista dos Tribunais, 1985.
- MARTINS, L. *Estado capitalista e burocracia no Brasil pós-64*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1985.
- MARTINS, M. *O mistério das motocicletas*. Rio de Janeiro : Tecnoprint, 1975.
- MAURO, F. *História econômica mundial: 1790-1970*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1973.
- McLUHAN, M. *Os meios de comunicação como extensões do homem*. 5. ed. São Paulo : Cultrix, 1979.
- MELLO, J. M. C. de. *O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. São Paulo : Brasiliense, 1982.
- MELO, J. M. de. *Comunicação social: teoria e pesquisa*. 6. ed. Petrópolis : Vozes, 1978.
- MENDEZ, Emílio Garcia & COSTA, Antônio Carlos Gomes da. *Das necessidades aos direitos*. São Paulo : Malheiros Editores Ltda., 1994.
- MERCADANTE, A. (org.) *O Brasil pós-Real: a política econômica em debate*. Campinas : UNICAMP/IE, 1997.
- MITCHEL, D. *Standard catalog of japanese motorcycles, 1959-2007*. Iola : Krause Publications, 2007.
- MONTEIRO LOBATO, J. B. *A Barca de Gleyre - 1.º tomo*. 8. ed. São Paulo : Brasiliense, 1957.
- _____. *O poço do Visconde*. 8. ed. São Paulo : Brasiliense, 1960.
- MONTENEGRO, M. de M. S. *Mortalidade de motociclistas traumatizados em acidentes de transporte no Distrito Federal 1996 a 2007*. 2010. Dissertação de Mestrado (Saúde Pública). Faculdade de Ciências Médicas da Santa Casa de São Paulo.
- MONTI, L. & STURANI, E. *La terra dell'uomo – vol. I*. Milão : Principato Editore, 1970.
- MORIN, E. *Cultura de massas no século XX*. Rio de Janeiro : Forense Universitária, 1969.
- _____. *Cultura de massas no século XX – vol. 1: neurose*. 3. ed. Rio de Janeiro : Forense Universitária, 2006.
- _____. *Cultura de massas no século XX – vol. 2: necrose*. 3. ed. Rio de Janeiro : Forense Universitária, 2006.
- MORITA, A. et alii. *Made in Japan*. São Paulo : Livraria Cultura Editora, 1986.
- MORLEY, D. *A história da motocicleta*. Rio de Janeiro : Ao Livro Técnico, 1982.
- _____. *Motociclismo*. Rio de Janeiro : Ao Livro Técnico, 1983.
- MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. Manual do Proprietário/Certificado de Garantia. CG 125 Titan/Cargo, s.loc., ca. 1999.
- _____. *Manual do proprietário: CG 125 Cargo/CG 125 Titan KS/ES*. S.loc., ca. 2000.
- MOURA, E. B. B. de. *Mulheres e menores no trabalho industrial: o fatores sexo e idade na dinâmica do capital*. Petrópolis : Vozes, 1982.
- _____. & FERLINI, V. L. A. (orgs.) *História econômica: agricultura, indústria e populações*. São Paulo : Ed. Alameda, 2006.
- MUYLAERT, R. *Honda: 25 anos de Brasil*. São Paulo : Dorea Books, 1997.
- NASCIMENTO, B. H. *Formação da indústria automobilística brasileira*. 1972. Tese de Doutorado. (História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP).
- NICÁCIO, R. M. *O impacto da Zona Franca sobre a qualidade de vida da população de Manaus*. 1982. Dissertação de Mestrado. Brasília : ESAF/Ministério da Fazenda.
- NÓBREGA, M. F. da. *O Brasil em transformação*. São Paulo : Ed. Gente, 2000.

- OLIVEIRA, G. C. *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboy de Salvador*. 2003. Dissertação de Mestrado (Saúde Pública). Universidade Federal da Bahia.
- OLIVEIRA, N. L. B. de. *Motocicletas vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá: magnitude e características*. 2001. Dissertação de Mestrado. Escola de Enfermagem da Universidade de São Paulo.
- ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL (OAB). *Noé Azevedo - Homenagem*. São Paulo : Empresa Gráfica Revista dos Tribunais, 1971.
- ORTIZ, R. *Mundialização e cultura*. São Paulo : Brasiliense, 1994.
- PEDREIRA, F. *Brasil Política - 1964-1975*. São Paulo : DIFEL, 1975.
- PELÁEZ, C. M. & SUZIGAN, W. *História monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias*. 2. ed. Brasília : Ed. UNB, 1981.
- PEREIRA, C. J. *A cidade, a fábrica e a juventude: a mão-de-obra juvenil na Fábrica de Louças “Santo Eugênio” e o contexto industrial de São José dos Campos-SP (1921-1974)*. 2009. Dissertação de Mestrado (História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP).
- PÉTRIER, M. *A história da Yamaha*. São Paulo : Edipromo, 1986.
- PEYREFITTE, A. *Os “milagres” na economia*. Bauru : EDUSC, 2000.
- PIETSCH JR., L. & CAVALCANTI, T. *Rodas*. Rio de Janeiro : Teleplan S. A., 1974.
- PINTO, A. et alii. *A inflação recente no Brasil e na América Latina*. Rio de Janeiro : Graal, 1978.
- PIRES, M. C. *Dependência de importações e a crise da mundialização: crescimento e flutuações da economia brasileira – 1980-2000*. 2002. Tese de Doutorado. (História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- PIRSIG, R. M. *Zen e a arte da manutenção de motocicletas*. 7. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1984.
- PLIGHER, F. de A. *Arte, mito e tecnologia: a motocicleta como fenômeno cultural do século XX*. 2006. Dissertação de Mestrado (Artes). Instituto de Artes da Universidade de Campinas (UNICAMP).
- PRADO, M. C. R. M. do. *A real história do Real*. Rio de Janeiro : Record, 2005.
- PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. 20. ed. São Paulo : Brasiliense, 1977.
- RANGEL, I. *A inflação brasileira*. 3. ed. São Paulo : Brasiliense, 1978.
- RATTNER, H. *Novo paradigma industrial e tecnológico e o desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro : José Olympio, 1990.
- REY, M. *Garra de campeão*. 4. ed. São Paulo : Ática, 1991.
- RICUPERO, R. *O Brasil e o dilema da globalização*. 2. ed. São Paulo : Ed. SENAC, 2001.
- RODRIGUES, M. L. E. *Produção do espaço e expansão industrial*. São Paulo : Loyola, 1983.
- RODRIGUES, J. H. *Teoria da História do Brasil – introdução metodológica*. 5. ed. São Paulo : Cia. Ed. Nacional, 1978.
- ROETT, R. (org.) *O Brasil na década de 70*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1978.
- RUBENS PAIVA, M. *Feliz ano velho*. 68. ed. São Paulo : Brasiliense, 1987.
- SAKURAI, C. *Os japoneses*. São Paulo : Contexto, 2008.
- SAMPEDRO, J. L. *Forças decisivas na economia mundial*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1976.
- SAMUELSON, P. A. *Introdução à análise econômica*. 8. ed. Rio de Janeiro : Livraria Agir Editora, 2 vols., 1977.
- SANDRONI, P. *Dicionário de Economia no século XXI*. 3. ed. Rio de Janeiro : Record, 2007.

- SANTARCANGELO, M. C. V. *Juventude e delinquência*. São Paulo : Ática, 1966.
- SAYAD, J. *Políticas de rendimento e controle de preços industriais*. São Paulo : IPE, 1982.
- _____. *Planos Cruzado e Real: acertos e desacertos*. Brasília : IPEA, 2000.
- _____. (org.) *Resenhas de economia brasileira*. São Paulo : Saraiva, 1979.
- SENNA, M. C. *Os problemas e os desafios da Amazônia brasileira*. S.loc. : Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)/Assessoria de Programação e Coordenação – Divisão de Documentação, 1973.
- SILVA, R. B. da. *Motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*. São Paulo : Humanitas : FAPESP, 2011.
- SILVA, R. M. da. *Acidentes de trânsito com envolvimento de motociclistas: Uberlândia, 2002 a 2004*. 2007. Dissertação de Mestrado (Geografia). Universidade Federal de Uberlândia (UFU).
- SILVA, V. da. & BUESCU, M. *10 anos de revolução econômica*. Rio de Janeiro : APEC, 1974.
- SILVEIRA, J. *Sorvete de Graxa*. São Paulo : Europa, 2011.
- SIMÕES, G. T. *O Mundo é uma roda: crônicas de moto, viagens e viagens de moto*. São Paulo : Ed. do Autor, 2006.
- SIMONSEN, M. H. *Brasil 2001*. Rio de Janeiro : APEC, 1969.
- _____. *Brasil 2002*. Rio de Janeiro : APEC/Edições Bloch, 1972.
- _____. *Ensaio sobre economia e política econômica, 1964-1969*. Rio de Janeiro : APEC, 1971.
- _____. *Inflação: gradualismo x tratamento de choque*. Rio de Janeiro : APEC, 1970.
- _____. *30 anos de indexação*. Rio de Janeiro : Ed. FGV, 1995.
- SIMONSEN, M. H. & CAMPOS, R. *A nova economia brasileira*. 3 ed. Rio de Janeiro : José Olympio Editora, 1979.
- _____. *Formas criativas no desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro : APEC, 1975.
- SINGER, P. *A crise do “Milagre”*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1976.
- _____. *Desenvolvimento e crise*. São Paulo : DIFEL, 1968.
- _____. *Divisão internacional do trabalho e empresas multinacionais*. São Paulo : CEBRAP, 1976.
- _____. *O “milagre brasileiro”: causas e consequências*. São Paulo : CEBRAP, 1972.
- SODRÉ, N. W. *Brasil: radiografia de um modelo*. Petrópolis : Vozes, 1975.
- SOSA, M. R. & MOTO HONDA DA AMAZÔNIA. *Manual do Condutor/Pilotagem com Segurança*. s/loc., s.d.
- SOUZA, P. R. *Quem paga a conta? – dívida, déficit e inflação nos anos 80*. São Paulo : Brasiliense, 1989.
- SKIDMORE, T. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. 4. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1975.
- _____. *Brasil: de Castelo a Tancredo*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1988.
- _____. *Uma História do Brasil*. São Paulo : Paz e Terra, 1998.
- SUZIGAN, W. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo : Hucitec, Ed. da UNICAMP, 2000.
- _____. *Industrialização e política econômica: uma interpretação em perspectiva histórica*. Rio de Janeiro : Pesquisa e Planejamento Econômico, 1975.
- _____. & LODDER, C. A. *Indústria: política, instituições e desenvolvimento*. Rio de Janeiro : IPEA/INPES, 1978.
- SWEEZY, P. et alii. *Teoria e prática da empresa multinacional*. Lisboa : Iniciativas Editoriais, 1974.

- SYMRECSÁNYI, T. & COELHO, F. da S. *Ensaio de história do pensamento econômico do Brasil contemporâneo*. São Paulo : Atlas, 2007.
- TARTAGLIA, D. *La Piaggio di Pontedera (1944-1978)*. Florença : La Nuova Italia, 1981.
- TAVARES, M. C. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1972.
- _____. & DAVID, M. D. (orgs.) *A economia política da crise: problemas e impasses da política econômica brasileira*. Rio de Janeiro : Vozes/Achiamé, 1982.
- _____. & ASSIS, J. C. *O grande salto para o caos: a economia política e a política econômica do regime autoritário*. Rio de Janeiro : Jorge Zahar Editor, 1985.
- TEIXEIRA, A. *O ajuste impossível: um estudo sobre a desestruturação da ordem econômica mundial e seu impacto sobre o Brasil*. Rio de Janeiro : Ed. UFRJ, 1994.
- TEIXEIRA, M. de L. *Rua Augusta*. 4. ed. São Paulo : 1968.
- THE INTERNATIONAL SOCIETY FOR EDUCATIONAL INFORMATION, INC. *O Japão de hoje*. Tóquio : Rio de Janeiro : International Society for Educational Information, Inc.,/José Olympio, 1990.
- VEBLEN, T. *A Teoria da Classe Ociosa*. São Paulo : Livraria Pioneira Editora, 1965.
- VELLOSO, J. P. R. *O Brasil e o mundo no limiar do novo século*. Rio de Janeiro : Rep. Fed. do Brasil/José Olympio Editora, 1998.
- VERSIANI, F. R & MENDONÇA DE BARROS, J. R. et alii. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo : Saraiva, 1977.
- VILLELA, A. V. & BAER, W. *O setor privado nacional: problemas e políticas para seu fortalecimento*. Rio de Janeiro : IPEA/INPES, 1980.
- WEBER, M[ax]. *Ensaio de Sociologia*. 3. ed. (org. por GERTH, H. H. & WRIGHT MILLS, C.) Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1974.
- WEBER, M[ichel]. *A moto em 10 lições e tudo sobre a moto, de A a Z*. Trad. e adap. de Yllen Kerr. Rio de Janeiro : Hachette, 1975.
- WILLIAMS, J. *Manutenção de motocicletas em figuras*. Rio de Janeiro : Ed. Tecnoprint, 1979.
- XAVIER, R. C. *Português no Direito*. 8. ed. Rio de Janeiro : Forense, 1990.
- YERGIN, D. *O petróleo*. São Paulo : Scritta, 1991.

b. Artigos

- ARIDA, P. & REZENDE, A. L. *"Inflação inercial e reforma monetária no Brasil"*. In: ARIDA, P. (org). *Inflação zero: Brasil, Argentina e Israel*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1986.
- ASSIS, J. C. de; TAVARES, M. da C.; TEIXEIRA, A. *"A questão da poupança: desfazendo confusões"*. In: TAVARES, M. da C. & DAVID, M. D. (orgs.) *A economia política da crise: problemas e impasses da política econômica brasileira*. Rio de Janeiro : Vozes/Achiamé, 1982.
- BAER, W. et alii. *"Industrialização, urbanização e a persistência das desigualdades regionais no Brasil"*. In: *Dimensões do desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro : Campus, 1978.
- BITTENCOURT, E. de M. *"O problema dos menores e a legislação brasileira"*. In: ARRUDA, E. B. de. *O menor e sua proteção legal*. São Paulo : s/ed., 1958.

- BOURDIEU, P. "*A juventude é só uma palavra*". In: BOURDIEU, P. *Questões de sociologia*. Lisboa : Fim de Século, 2003.
- BOYENVAL, P. "*A motocicleta*". In: *Seleções da Juventude*. Rio de Janeiro : Editora Seleções, 1970.
- BRAUDEL, F. "*Por uma economia histórica*". In: *Revista de História*, vol. XXX, n. 61, 1965.
- _____. "*História e Ciências Sociais. A longa duração*". In: *Revista de História*, vol. XXX, n. 62, 1965.
- _____. "*Para uma História Serial: Sevilha e o Atlântico (1504-1650)*". In: BRAUDEL, F. *Escritos sobre a história*. São Paulo : Perspectiva, 1978.
- CAMPOS, R. "*Duas opiniões sobre a inflação na América Latina*". In: HIRSCHMAN, A. O. (coord.). *Monetarismo vs. Estruturalismo: um estudo sobre a América Latina*. Rio de Janeiro : Ed. Lidador, 1967.
- CASTRO, A. B. de. "*A política energética em questão*". In: TAVARES, M. da C. & DAVID, M. D. (orgs.) *A economia política da crise: problemas e impasses da política econômica brasileira*. Rio de Janeiro : Vozes/Achiamé, 1982.
- COHEN, A. K. "*A delinquência como subcultura*". In: BRITTO, S. de. (org.) *Sociologia da Juventude, III: a vida coletiva juvenil*. Rio de Janeiro : Zahar, 1968.
- COHN, G. "*Problemas da industrialização no século XX*". In: MOTA, C. G. (org.) *Brasil em Perspectiva*. São Paulo : Difel, 1968.
- DAVIDOVICH, F. & GEIGER, P. P. "*Reflexões sobre a evolução da estrutura espacial do Brasil sob o efeito da industrialização*". In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro : IBGE, n. 3, 1974.
- DINIZ, E. & BOSCHI, R. R. "*Burocracia, clientelismo e oligopólio: o Conselho Interministerial de Preços*". In: LIMA JR., O. B. & ABRANCHES, S. H. (coords.) *As origens da crise: Estado autoritário e planejamento no Brasil*. São Paulo : Vértice/Revista dos Tribunais, 1987.
- FAU, R. "*Características gerais do grupo durante a adolescência*". In: BRITTO, S. de. (org.) *Sociologia da Juventude, III: a vida coletiva juvenil*. Rio de Janeiro : Zahar, 1968.
- FERNANDES, F. "*Crescimento econômico e instabilidade política no Brasil*". In: *Revista Civilização Brasileira*, n.º 11/12, dezembro 1966/março 1967.
- JAGUARIBE, H. "*Brasil: estabilidade social pelo Colonial-Fascismo?*". In: FURTADO, C. (coord.) *Brasil: tempos modernos*. 3. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1979.
- KERR, Y. "*Um pouco de história*". In: WEBER, M. "*A Moto em 10 lições e tudo sobre a moto, de A a Z*". Rio de Janeiro : Hachette, 1975.
- KOIZUMI, M. S. "*Motos no trânsito brasileiro: do lazer à ferramenta de trabalho*". In: *Revista da ABRAMET*, v. 25, n. 2, 2007.
- _____. "*Acidentes de motocicleta no município de São Paulo – caracterização dos acidentes e das vítimas*". In: *Revista de Saúde Pública*, v. 19, n. 3, jun. 1985.
- LAPASSADE, G. "*Os rebeldes sem causa*". In: BRITTO, S. de. (org.) *Sociologia da Juventude, III: a vida coletiva juvenil*. Rio de Janeiro : Zahar, 1968.
- LERNER, A. P. "*Inflação e depressão na década dos 70*". In: *Revista Brasileira de Economia*. Rio de Janeiro, v. 24, n. 4, out.-dez.1970.
- LINHARES, M. Y. L. "*Metodologia da História Quantitativa: balanço e perspectivas*". In: BOTELHO et alii. *História Quantitativa e Serial no Brasil: um balanço*. Belo Horizonte : ANPUH/MG, 2001.

- LOPES, J. D. S. M. *"Antes da revolução: uma moderna e dolorosa educação política e sentimental"*. In: TEIXEIRA, I. A. D. C. & LOPES, J. D. S. M. & DAYRELL, J. A. *juventude vai ao cinema*. Belo Horizonte : Autêntica Editora, 2009.
- MARQUES, M. S. B. *"A aceleração inflacionária no Brasil: 1973-83"*. In: Revista Brasileira de Economia. Rio de Janeiro, v. 39, n. 4, out.-dez.1985.
- MATZA, D. *"As tradições ocultas da juventude"*. In: BRITTO, S. de. *Sociologia da Juventude, III: a vida coletiva juvenil*. Rio de Janeiro : Zahar, 1968.
- MELLO, J. M. C. D. & NOVAIS, F. A. *"Capitalismo tardio e sociabilidade moderna"*. In: SCHWARCZ, L. M. (org.) *História da Vida Privada no Brasil - 4 - Contrastes da Vida Contemporânea*. São Paulo : Cia. das Letras, 1998.
- MELLO JORGE, M. H. P. de. *"Acidentes de moto no final do segundo milênio: estudo dos pacientes internados no município de São Paulo"*. In: Revista da ABRAMET, jan/fev., 2001.
- MERTON, R. K. *"Estrutura burocrática e personalidade"*. In: CAMPOS, E. (org.) *Sociologia da Burocracia*. Rio de Janeiro : Zahar Editores, 1966.
- MORI, G. *"L' economia italiana tra le fine della seconda guerra mondiale e il 'secondo miracolo economico' (1945-58)"*. In: BARBAGALLO, F. (coord.) *Storia dell'Italia repubblicana*. Torino : 3 v., G. Einaudi, c1994-c1997.
- MOURA, E. B. B. de. *"Trabalho feminino e condição social do menor em São Paulo (1890-1920)"*. In: Estudos CEDHAL n. 3. São Paulo, 1988.
- _____. *"Meninos e meninas na rua: impasse e dissonância na construção da identidade da criança e do adolescente na República Velha"*. In: Revista Brasileira de História, vol. 19, n. 37, 1999.
- PEREIRA, C. J. *"Matérias reveladoras em periódicos motociclísticos: considerações sobre novas fontes para o estudo da História da Juventude Brasileira no século XX"*. Impresso.
- PERROT, M. *"A juventude operária. Da oficina à fábrica"*. In: SCHMITT, J. C. & LEVI, G. *História dos jovens: a época contemporânea*. São Paulo : Cia. das Letras, 1996.
- _____. *"Na França da Belle Époque, os 'Apaches', primeiros bandos de jovens"*. In: Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1988.
- PIRES, M. C. *"O modelo de mercado aberto e a segunda década perdida da economia brasileira – 1991-2000"*. In: Revista de Economia Política e História Econômica. São Paulo : v. 1, n. 2, 2004.
- RATTNER, H. *"O controle da transferência de tecnologia para países em desenvolvimento"*. In: Planejamento urbano e regional. São Paulo : Cia. Editora Nacional, 1974.
- SADER, E. *"Povo, polícia e direitos do cidadão"*. In: KOUTZII, F. *Nova República: um balanço*. Porto Alegre : L&PM Editores, 1986.
- SANTOS, J. L. F. *"Projeção da população brasileira: 1970-2000"*. In: Revista de Saúde Pública. São Paulo, 8 (supl.), 1974.
- SERRA, J. *"Três teses equivocadas relativas à ligação entre industrialização e regimes autoritários"*. In: COLLIER, D. (org.) *O novo autoritarismo na América Latina*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1982.
- SINGER, P. *"As contradições do milagre"*. In: Estudos CEBRAP 6 – out/nov/dez/1973.
- SUZIGAN, W. *"Estado e industrialização no Brasil"*. In: Revista de Economia Política, vol. 8, n. 4, out-dez.1988.

- TAVARES, M. da C. & BELUZZO, L. G. M. “Notas sobre o processo de industrialização recente no Brasil”. In: BELUZZO, L. G. M. & COUTINHO, R. (org.) Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise. São Paulo : Brasiliense, 1984.
- VEYNE, P. “O indivíduo atingido no coração pelo poder público”. In: _____. et alii. *Indivíduo e Poder*. Lisboa : Edições 70 Lda., 1988.
- WALLERSTEIN, I. “O Homem da Conjuntura”. In: LACOSTE, Y. (coord.) *Ler Braudel*. Campinas : Papirus, 1989.
- WELLS, J. “Euro-dólares, dívida externa e o milagre brasileiro”. In: Estudos CEBRAP 6 – out/nov/dez/1973.
- _____. & SAMPAIO, J. “Endividamento externo, etc. – uma nota para discussão”. In: Estudos CEBRAP 6 – out/nov/dez/1973.
- ZINI JÚNIOR, A. A. “A globalização e suas implicações”. In: *Economia Aplicada São Paulo*, v. 1, n. 1, jan./mar. 1997.

c. Leis e Decretos-Leis

c.1. Documentos Impressos

- ALMEIDA, F. H. M. de & BARRETO, C. E. *Constituições do Brasil*. São Paulo : Saraiva, 1967.
- BRASIL. CÓDIGO PENAL. *Decreto-Lei n. 2.848, de 07.12.1940*. Atualização, remissões e índice por VIEIRA NETO, M. A. São Paulo : Saraiva, 1953.
- BRASIL. CÓDIGO DE PROCESSO PENAL. *Decreto-Lei n. 3.689, de 03.10.1941*. 19. ed. Organização, notas remissivas e índices por OLIVEIRA, J. D. & ACQUAVIVA, M. C. São Paulo : Saraiva, 1980.
- BRASIL. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU. *Constituição da República Federativa do Brasil - Emenda Constitucional n. 1 de 17.10.69 e Leis Complementares Posteriores*. Rio de Janeiro : SERFHAU, 1969.
- BRASIL. SENADO FEDERAL & ALENCAR, A. V. N. de. *Código de Menores: comparações, anotações, histórico, informações*. 2. ed. Lei n. 6.697/79, de 10.10.1979. Brasília : Senado Federal/Subsecretaria de Edições Técnicas, 1984.
- BRASIL. SENADO FEDERAL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília : 2003.
- BRASIL. *Estatuto da Criança e do Adolescente – lei n. 8.069/90*. 3. ed. São Paulo : Ed. Atlas, 1992.
- BRASIL. *Código Nacional de Trânsito e Legislação posterior. Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966*. Brasília : Depto. de Imprensa Nacional, 1972.
- BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n. 9.503, de 23.09.1997*. Brasília : DENATRAN, 1996.
- BRASIL. *Decreto-Lei n. 6.026, de 24.11.1943*.
- In: BRASIL. CÓDIGO PENAL. *Decreto-Lei n. 2.848, de 07.12.1940*. Atualização, remissões e índice por VIEIRA NETO, M. A. São Paulo : Saraiva, 1953.
- ELIAS, R. J. *Comentários ao Estatuto da Criança e do Adolescente: Lei n. 8.069, de 13 de julho de 1990*. São Paulo : Saraiva, 1994.
- NOGUEIRA, P. L. *Comentários ao Código de Menores*. 2. ed. São Paulo : Ed. Saraiva, 1985.
- PINTO, A. L. D T. & WINDT, M. C. V. D. S. & CÉSPEDES, L. *Código Civil Comparado*. São Paulo : Saraiva, 2002.

c.2. Documentos eletrônicos:

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Lei n. 5.727, de 04.11.1971. I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – 1972/74.*

Disponível em:

<<http://www.camara.gov.br/internet/InfDoc/novoconteudo/legislacao/republica/Leis1971vVIIp274/parte-7.pdf#page=7>>. Acesso em: 28 jan. 2010.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Lei n. 6.151, de 04.12.1974. II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – 1975/79.*

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L6151.htm>. Acesso em: 28 jan. 2010.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 2.994, de 28.01.1941. (Código Brasileiro de Trânsito)*

Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=8511>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 3.199, de 14.04.1941. (Alterações no Código Brasileiro de Trânsito)*

Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=152593>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 3.651, de 25.09.1941.*

Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=13505>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 9.545, de 05.08.1946.*

Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=105061>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 237, de 28.02.1967.*

Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del0237.htm>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 64.526, de 16.05.1969.*

Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=178233>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 1364, de 28.11.1974.*

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-lei/1965-1988/Del1364.htm>. Acesso em: 20 abr. 2013.

BRASIL. *Anexo do Decreto-Lei n. 1364, de 28.11.1974.*

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-lei/1965-1988/anexo/andell364-74.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2013.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 1427, de 02.12.1975.*

Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del1427.htm>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto n. 86.714, de 10.12.1981. (Anexo: Convenção de Trânsito de Viena – 1968)*

Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dai/transit.htm>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Decreto-Lei n. 2.448, de 21.07.1988.*

Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del2448.htm>. Acesso em: 28 jan. 2011.

BRASIL. *Lei n. 12.852, de 05.08.2013.*

Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112852.htm>. Acesso em: 07 ago. 2013.

d. Revistas

d.1. Publicadas no século XX:

- Revista DUAS RODAS, números 1 a 303 (agosto/1974 a dezembro/2000);
- Revista "Motoshow", números 1 (março/1983), 72 (fevereiro/1989), 73 (março/1989) e 121 (março/1993);
- Revista "Grand Prix", número 1 (fevereiro/1974);
- Revista "Oficina", número 15 (novembro/dezembro-1974);
- Revista "Moto Quatro Rodas", números 3 (junho/1982) e 11 (fevereiro/1983);
- Revista "Moto Sport Atual", número 50 (janeiro/1989);
- Revista "Dirt Action", número 8 (dezembro/1995);
- Revista "Motociclismo Magazine", número 23 (novembro/1999);
- Revista "Moto Adventure", número 1 (dezembro/2000);
- Revista "Quatro Rodas", números 64 (novembro/1965), 102 (janeiro/1969) e 163 (fevereiro/1974), suplemento "Escolha sua Moto";
- Revista "Auto Esporte", número 127 (maio/1975);
- Revista "Placar", número 813, 20.12.1985.
- Revista "Reader's Digest ('Seleções')", números 167 (dezembro/1955) e 209 (junho/1959).

d.2. Publicadas no século XXI:

- Revista DUAS RODAS, números 304 (janeiro/2001), 305 (fevereiro/2001), 439 (abril/2012), 440 (maio/2012), 441 (junho/2012), 451 (abril/2013) e 452 (maio/2013).
- Revista "Moto!", número 97 (janeiro/2003);
- Revista "Bicicleta", número 26 (março/2013).

d.3. Em quadrinhos:

- Revista "Tex", número 229 (novembro/1988).

e. Jornal

"*Diário de S. Paulo*", exemplares dos dias 01.01.1969, 04.01.1969, 07.02.1969, 11.02.1969, 27.03.1969, 10.10.1969 e 22.10.1969.

f. Panfletos

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Código de Trânsito Brasileiro - Guia Fácil*. Programa PARE. Brasília : Ministério dos Transportes, 2001.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. *Denatran responde: motociclista*. In: RODRIGUES, J. (org.) Brasília : Ministério das Cidades, 2009.

CENTRO DE PILOTAGEM YAMAHA. *Como dirigir a sua motocicleta com segurança – curso de pilotagem Yamaha*. [São Paulo], ca. 1980.

g. Catálogo

COMITÊ DA EXPOSIÇÃO FLUTUANTE INDUSTRIAL DO JAPÃO, realizada no navio “Atlas-Marú”, entre dezembro/1958 e maio/1959, s. ed.

h. Filmografia

"Jeca Tatu", direção de Milton Amaral, roteiro e argumento de Amácio Mazzaropi, 95 min., preto e branco, 1959. Prensado em DVD, s. d. Filme exibido a partir de 1960.

"Easy Rider" ("Sem Destino"), direção de Dennis Hopper, roteiro de Henry Fonda, Peter Fonda, Terry Southern e Dennis Hopper, 94 min., colorido, 1969. Prensado em DVD, s. d.

"The Wild One" ("O Selvagem"), direção de László Benedek, roteiro de John Paxton e Frank Rooney, 79 min., preto e branco, 1953. Prensado em DVD, s. d.

i. Discos de vinil

ROBERTO CARLOS. "*Susie / Triste e Abandonado*" (single). CBS, 1962.

REGINALDO ROSSI. "*A Raposa e as Uvas*" (LP). Jangada/EMI, 1982.

OS PARALAMAS DO SUCESSO. "*Cinema Mudo*" (LP). EMI, 1983.

j. Álbum de figurinhas

"Livro Ilustrado *Moto • Show*" [sic], Ed. Globo, 1991.

k. Jogos (cartas)

"Super Trunfo" (Grow), "*Motocicletas Antigas*", código 4TF024.5, ca. 1978-1980;

"Super Trunfo" (Grow), "*Motos*", código 3005, ca. 1977-1980;

"Super Trunfo" (Grow), "*Motocas*", código 3011, ca. 1977-1980.