

## **MATÉRIAS REVELADORAS EM PERIÓDICOS MOTOCICLÍSTICOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE NOVAS FONTES PARA O ESTUDO DA HISTÓRIA DA JUVENTUDE BRASILEIRA NO SÉCULO XX**

PEREIRA, C. J. (\*)

**RESUMO:** O estudo histórico das condições de vivência em sociedade da juventude menorista brasileira de maior poder aquisitivo no final do século XX pode se tornar mais apurado se utilizar fontes jornalísticas de cunho especializado: revistas brasileiras de motociclismo publicadas entre 1974 e 2000. Este artigo possui o objetivo de listar os principais periódicos especializados em motociclismo publicados em território nacional no período citado, além de realizar uma discussão em tópicos sobre as potencialidades de análise historiográfica destas fontes. Também serão arrolados, neste artigo, elementos que poderão servir de ponta de lança para posteriores trabalhos acadêmicos sobre a história da juventude menorista brasileira, usuária ilegal de veículos motorizados de duas rodas nas ruas no século passado.

**PALAVRAS CHAVES:** juventude, periódicos, motociclismo, indústrias, menoridade.

### **INTRODUÇÃO**

Há, na juventude, um significado que a transcende. Ela se afirma como uma etapa de arrogante sacrifício, sendo a resposta da própria sociedade à incapacidade adulta de construir uma vida mais plena e mais rica. (FORACCHI, 1972, p. 33)

A menoridade, no século XX, constituiu-se em uma autêntica zona de atrito, gerando uma discussão longe de ser banal no período apontado, pois gera tensões até os presentes dias na sociedade, tais como a presença da juventude menorista com veículos motorizados de duas rodas nas ruas. Esmeralda Blanco Bolsonaro de Moura lembra que o

Estado, médicos, juristas, classes trabalhadoras e imprensa em geral vêem com apreensão a criança e o adolescente que desfrutam da convivência das ruas (...) postura que, em última instância, acena com a interdição do espaço público a crianças e adolescentes (...). (MOURA, 1999, s. p.)

A rua – vista como um espaço público de circulação – poderia tornar-se, com a presença de menores de idade motorizados em duas rodas, em um local onde eles poderiam adquirir responsabilidade para conviver com os demais usuários de veículos a motor em

trânsito, utilizando os centros urbanos como palco para a afirmação de seus direitos de jovens cidadãos perante a sociedade. A autosuficiência de locomoção motorizada menorista nas ruas era vista por setores conservadores da sociedade brasileira, tais como os "gestores incontestes" da burocracia de trânsito, como uma autêntica contestação ao *status quo* vigente<sup>2</sup> no período 1974-2000. (PEREIRA, 2013, pp. 53; 224-226)

Outro aspecto deve ser levado em consideração neste Artigo é a associação estabelecida por setores da sociedade civil entre periculosidade – a que se atribui constante ênfase – e veículos de duas rodas motorizados, tal como expresso na Revista “Família Cristã”, de março de 1997:

Liberdade, agilidade e sensação de eterna juventude. Para o jovem, uma motocicleta pode ser tudo isso e, infelizmente, algo mais. No caso do Brasil, é também um sinônimo motorizado de mutilação, invalidez e morte. (EDSON, 1997, p. 38)

O mesmo pode ser percebido em revistas de grande circulação mundial, tais como a Reader's Digest (“Seleções”), de dezembro de 1964:

Na Grã-Bretanha, no começo deste ano, [1964] 800 transviados e 400 das suas namoradas viajaram nas suas lambretas e motocicletas para Clacton, estação balneária à beira-mar, e ali, promoveram, durante três dias, uma orgia que escandalizou o país. (LUCY, 1964, p. 87)

A imprensa não-especializada em motociclismo, por seu caráter intrínseco de atingir determinados nichos de leitores, muitas vezes apela para o sensacionalismo, rotulando a juventude menorista no trânsito como "transviada", portanto incapaz de manter uma conduta digna perante a sociedade.

Entretanto, o Brasil, desde 1974, possui revistas especializadas em motociclismo que, no final do século XX, defenderam a tese de que a juventude menorista era apta a dirigir com responsabilidade veículos motorizados de duas rodas, principalmente ciclomotores, que possuem como característica básica motores de 50 cilindradas, baixo peso e facilidade de utilização.

De forma geral, no período apontado, os ciclomotores eram considerados pela chamada "sabedoria convencional" (GALBRAITH, 1984, p. 40) como autênticas motocicletas pela sociedade brasileira, sendo que, por suas características construtivas e de posterior utilização, não poderiam constituir-se além do conceito que Soichiro Honda afirmara: o ciclomotor era um "filho bastardo da bicicleta e dos motores”. (HONDA, 1982, p. 117)

A história da juventude menorista brasileira, no final do século XX, não pode ser conhecida a contento sem que haja uma análise dos periódicos motociclísticos, pois estes documentaram elementos que são primordiais para a compreensão das relações existentes entre o Estado, a sociedade e os jovens no período, os quais foram impedidos de dirigirem<sup>3</sup> legalmente seus pequenos veículos desde 1969 em território nacional. (PEREIRA, 2013, pp. 29-30)

## PERIÓDICOS BRASILEIROS ESPECIALIZADOS EM MOTOCICLISMO

[temos o] impacto dos meios modernos de comunicação que despertam nos povos subdesenvolvidos o desejo de imitar os padrões de consumo das nações mais avançadas (...). (SIMONSEN, 1969, p. 20)

O ano de 1974 marca a criação da primeira revista brasileira especializada em motocicletas, a Duas Rodas Motociclismo, doravante referida neste artigo tão somente como “DUAS RODAS”, pela editora Chácaras e Quintais (CQ). Este periódico encontra-se em circulação até os presentes dias, não sem passar por cinco mudanças de editora. Antes de 1974, revistas automobilísticas como "Quatro Rodas" e "Auto Esporte" possuíam pequenas seções dedicadas às motocicletas.

A Editora Abril, uma das maiores editoras brasileiras, percebeu que o crescimento do ramo motociclístico nacional poderia gerar uma nova publicação em 1981: de trimestral, as edições especiais de "Moto Quatro Rodas" passaram a ser mensais, "com toda a descontração de uma revista jovem para leitores de espírito jovem", nos dizeres do jornalista José Carlos Marão. (MARÃO, 1982. In: Moto Quatro Rodas, n. 260-A, p. 3)

No final do mesmo ano, a Editora Três lançou a revista especializada em motocicletas denominada "Motoshow", com a proposta de fazer uma “(...) revista de motos, já que aquilo que havia [citação velada à revista DUAS RODAS] no mercado era bem ruim”. (AGRESTI, 1993. In: Motoshow, n. 121, p. 77)

Em fevereiro/março de 1983, a pequena editora Pinus lançou a revista "Motocross", com o objetivo de escrever sobre competições. De um jornal tablóide denominado "Motosport Atual" lançado em paralelo com a revista, a revista trocou de nome e de orientação editorial: em janeiro de 1986 surgia a revista Motosport. (BARTHÔ, 1986. In: Motosport, n. 26, pp. 9-10).

A luta pela sobrevivência editorial em um mercado cada vez mais aquecido fez as revistas "Moto Quatro Rodas" e "Motosport" trocarem, inclusive, de nomes: "Moto Quatro Rodas" passou a ser chamada de "Super Moto" em 1984; Motosport passou a denominar-se

"Motosport Atual" em 1988, com periodicidade quinzenal. Ambas as revistas não conseguiram sobreviver no mercado editorial brasileiro, encerrando as suas atividades, respectivamente, em 1985 e 1988.

Com uma carga considerável de ironia, o jornalista Roberto Agresti, da revista<sup>4</sup> Motoshow, escreveu sobre o fim das publicações concorrentes, não sem destacar as mazelas da economia brasileira na década de 80:

A aventura da revista MOTO ou SUPERMOTO (ela teve vários nomes, vários diretores e poucos leitores...), da Editora Abril, já tinha terminado ingloriamente e no mercado, àquela altura, restavam a bela MOTOSHOW (quanta modéstia!), a duas rodas [letras minúsculas do autor] e a ameaçadora MOTOSPORT, fortalecida pela chegada dos pais de MOTOSHOW. (...) Infelizmente, esta fermentação no mercado de revistas especializadas não foi acompanhada pelo "business" da moto no Brasil: as vendas de moto despencavam, o faturamento comercial (venda de anúncios) idem e isto começou a apertar todas as publicações de um modo geral. A revista que mais sofreu esta situação foi a MOTOSPORT, que acabou fechando as portas em dezembro de 1988. (AGRESTI, 1993. In: Motoshow, n. 121, p. 78)

Em 1994, a revista Motoshow encerrou as suas atividades. Logo a seguir, os jornalistas Roberto Agresti e Quinho Caldas criaram uma editora, a "Mestra", para publicar a revista "Moto!", periódico existente até o presente artigo. No editorial escrito para registrar elementos do primeiro ano de vida de "Moto!", Agresti faz os seguintes comentários sobre o fim de Motoshow:

Vocês sabem que esta revista [Moto!] nasceu da cara-de-pau de um bando de duros que não se conformou com as decisões de seu antigo "lar" editorial. Sim, todos nós da MOTO! somos filhos da extinta Motoshow, que mesmo sendo a indiscutível líder do mercado acabou, pois a empresa que a editava decidiu deixar de acreditar na validade de fazer uma revista sobre motos e partiu para a exploração do mais remunerativo filão dos automóveis, mudando inclusive o respeitável nome daquela revista. (AGRESTI, 1996. In: Moto!, n. 13, p. 8)

No final da década de 90, houve um novo *boom* na criação de periódicos motociclísticos no Brasil. Além do surgimento da revista Moto!, em 1995, surgiram quatro outras publicações: a "Dirt Action", (Adrenal Editora) também de 1995; a "Moto & Técnica", (Editora CCD) de 1996; a "Motociclismo Magazine", (Editora Motor Press Brasil) de 1998, e a "Moto Adventure", (Editora Cold Turkey) de 2000.

Esta última publicação, em seu editorial contido em sua edição número 1, proclamava: "Moto Adventure também têm como função ser um agente polarizador entre pessoas,

motocicletas e lugares", (BARROS, 2000. In: Moto Adventure n. 1, p. 4) o que é emblemático para entendermos a relação entre o espaço urbano, a máquina e o ser humano em sociedade.

Na época, o editor da revista "Dirt Action" destacara a "força" que recebera das revistas Duas Rodas e Moto!, e constatara que "estar neste mercado editorial não é fácil", (FLAIRE JR.. In: Dirt Action, n. 7, p. 8) opinião esta corroborada pelos editores da revista "Moto & Técnica": as revistas especializadas Dirt Action, Duas Rodas e Moto! eram "concorrentes [e] amigos". (CARUSO & DILSER & CARUSO JR., 1997, p. 5) Contudo, Roberto Agresti, de Moto!, não perdia a oportunidade de ironizar as publicações alheias:

A outra novidade estes poluídos meses de inverno é de cunho editorial: foi lançada a revista moto & técnica (assim mesmo, em letras minúsculas) que vem somar-se às já existentes MOTO! (esta na sua mão!!!), dirt action (também assim, escrita em minúsculas...) e a pré-histórica duas rodas (que não é em letra minúscula, mas a gente prefere escrever assim mesmo, e daí?). (AGRESTI, 1996. In: Moto!, n. 21, p. 10).

Embora ressaltasse que Duas Rodas não retrucava às provocações vindas de jornalistas de outros periódicos, Josias Silveira, então editor da revista DUAS RODAS, não deixou de responder a tais ironias, afirmando a condição da revista ser a publicação mais antiga e líder do mercado editorial especializado em motocicletas:

"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. (SILVEIRA, 1997. In: DUAS RODAS n. 265, p. 4).

A luta pelo mercado editorial brasileiro do ramo motociclístico foi grande a partir da década de 80 do século passado, com a presença de farpas entre jornalistas dos periódicos então publicados. Estes combates no terreno editorial também eram dirigidos a várias questões específicas, tais como a presença dos jovens com seus veículos motorizados em âmbito urbano.

Os periódicos que citamos neste Artigo podem, por seus conteúdos, receberem diferentes tratamentos de análise e de metodologia por historiadores. As revistas são ricas em informações diversas, as quais compõem um painel da sociedade brasileira no final do século XX.

## ELEMENTOS DE ANÁLISE DOS PERIÓDICOS MOTOCICLÍSTICOS

(...) Como todo jovem que sabe o que é bom, sou vidrado em motocicletas. Não tenho muitas condições de adquirir uma, mas como a esperança é a última que morre, estou fazendo minha fezinha. (...). (DONIAK, 1975. In: DUAS RODAS n. 4, p. 6)

Em nossa Tese de Doutorado em História Econômica, recém-defendida sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Esmeralda Blanco Bolsonaro de Moura na Universidade de São Paulo, (PEREIRA, 2013) utilizamos como principal fonte 303 exemplares da revista DUAS RODAS publicadas no período 1974-2000. Nesta tese utilizamos alguns tópicos que julgamos importantes para a análise de elementos referentes à história da juventude menorista brasileira:

1. Dizeres de capa ou contracapa;
2. Texto de editoriais, chamada de matérias e dizeres da "página do leitor";
3. Cartas do leitor;
4. Texto de propagandas;
5. Reportagens sobre menores de idade;
6. Reportagens sobre o desenvolvimento da indústria brasileira motociclística;
7. Reportagens sobre o uso da motocicleta em sociedade;
8. Cotações do "Moto Mercado";
9. Intervenções da sociedade civil (ou de agentes do Estado) no cotidiano dos motociclistas. (PEREIRA, 2013, Cf. Capítulo I).

Alguns das categorias de análise que elencamos acima são termos específicos da revista DUAS RODAS, tais como a de número 8. Entretanto, todas as categorias citadas podem ser encontradas, com modificações, nas demais publicações motociclísticas publicadas no Brasil no final do século XX.

Para demonstrarmos a potencialidade de análise historiográfica dos periódicos, elencaremos a seguir alguns trechos extraídos das várias revistas, que poderão servir como ponto de partida para futuros trabalhos:

1. Dizeres de capa ou contracapa:

"Da garupa, um garoto conta sua aventura"; "Ciclomotores: compare todos os modelos". (In: DUAS RODAS n. 104, 1984).

"Perigo: há um barbeiro na moto (e pode ser você)". In: Moto Quatro Rodas n. 3, 1982)

"Por que nosso motociclismo não vai para frente?". In: Motoshow n. 5, 1983.

7

## 2. Texto de editoriais, chamada de matérias e dizeres da "página do leitor":

Texto de editorial: "No box da Autisa (...) um piloto chamava a atenção dos jornalistas presentes (...): é o mais jovem de todos os pilotos de todas as categorias do Mundial. Tem 15 anos e cinco meses de idade e falsificou seus documentos para correr, já que a idade mínima para participar do Mundial é de 16 anos completos. Seu nome? Alexandre Abrahão de Barros". (AGRESTI, 1996. In: MOTO! n. 17, p. 6).

Chamada de Matéria: "Menores na garupa: é seguro?". (In: Motosport n. 27, p. 4)

Anúncio da "Página do Leitor: "CALOI 10 - Troco esta bicicleta, ano 82, e uma égua, por moto 75cc ou 125cc. Valor total: Cr\$ 95.000,00. Rogério R. C. (...) Altinópolis-SP". (In: DUAS RODAS n. 86, 1982)

## 3. Cartas do Leitor:

Embora nunca tenha lido estimativas a respeito, constatei nas ruas que de 70% a 80% dos motociclistas situam-se na faixa etária dos 16 aos 30 anos (fora aqueles idosos com espírito de 18...). Sendo assim, acho natural que MOTOSHOW empregue o uso da gíria, seu público as aprecia. (...). (SETÚBAL, 1991. In: MOTOSHOW n. 95, p. 16).

Sou uma menina de 16 anos, namoro com rapaz que tem moto e estou desesperada para ter a minha também. Acontece que meu pai é muito sistemático, e apesar de ter conhecimento dessa minha paixão dificilmente vai me ajudar ou mesmo permitir que eu compre uma. Por outro lado, eu também não sei como tocar nesse assunto com ele; por isso estou pedindo a opinião de vocês da Revista Moto, pelo amor de Deus. (QUEIROZ, 1984. In: Moto Quatro Rodas n. 24, p. 6)

Caros amigos d[a] revista Dirt Action: Eu me chamo Emerson, tenho 16 anos e sou louco por motos desde pequeno. Gosto muito, principalmente de supercross. Ganhei duas revistas de um amigo e gostei muito delas. Vocês falam tudo que eu gosto de saber sobre motos. Gostaria de assinar a revista Dirt Action mas não tenho condições financeiras e peço-lhes uma assinatura. (EMERSON, 1997. In: DIRT ACTION n. 14, p. 8)

## 4. Texto de propagandas:

*Depois de passar a adolescência toda indo do quarto para o banheiro e do banheiro para o quarto, você deve estar louco por novas aventuras. Honda C100 Biz. Saia dessa onda, suba nessa Honda. Honda. Asas da Liberdade. (HONDA, 2000. In: Motociclismo Magazine n. 32, contracapa 1/p. 3)*

8

*Nova linha Agrale. O seu mundo quem faz é você. Agrale está lançando uma nova forma de comunicação entre os jovens. Com mais emoção, beleza e ainda mais forte. Escolha: SL, SS ou XT. Todos os modelos com design exclusivo da Agrale, totalmente diferenciado, e muito arrojo em cada detalhe do projeto. Na economia e na esportividade, uma linguagem mágica entre o jovem e a máquina. Agrale. (...) Para sua segurança, use capacete". (AGRALE, 1983. In: Motoshow n. 9, p. 95)*

*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. (YAMAHA, 1980. In: DUAS RODAS n. 60, pp. 34-35)*

## 5. Reportagens sobre menores de idade:

*Pais, menores e advogados na luta - Chegou à redação um interessante trabalho elaborado pelo advogado Geraldo Faria Lemos Pinheiro. Em 12 páginas, o advogado comenta as idas e vindas da lei que regulamenta a condução de ciclomotores por menores de idade. (...) O trabalho foi enviado à redação pelo pessoal da Abraciclo... (In: MOTOSPORT n. 24, 1987, p. 11).*

*Cassaram o direito conquistado pelos adolescentes de dirigir ciclomotores. Bom ou ruim? Muito ruim. Será que realmente estavam pensando que um menor ia matar alguém com seu ciclomotor e ficar impune? Ou queriam apenas preservar a integridade desses próprios menores, que estariam sujeitos à violência no trânsito? Não se pode esquecer que o aprendizado nas ruas deve começar cedo, e se as escolas não ensinam civilidade aos futuros motoristas, estes poderiam muito bom adquiri-la vivendo a realidade do trânsito. (MARAZZI, 1999. In: Motociclismo Magazine n. 15, p. 46).*

*O que é, o que é:*

- faz 50 quilômetros com um litro de gasolina e não é avião;
- custa dez vezes menos que um carro e não é carrinho de mão;
- estaciona em qualquer lugar e não é caminhão;
- tudo mundo usa lá fora e aqui não?
- Ei, sabe o que é um ciclomotor? - A garota estava prendendo sua Monark MSL 50 com corrente e cadeado em frente ao supermercado. Não tinha mais que 16 anos.

- *Quê?! - fez ela com ar de chateação.*
- *É esse veículo aí que você está usando - aponte com o dedo.*
- *Ah! a minha cinquentinha?!*
- *O que você acha dela?*
- *Um barato. (...)* (BIANCARELLI, 1982. In: Moto Quatro Rodas n. 6, p. 75).

## 6. Reportagens sobre o desenvolvimento da indústria brasileira motociclística:

Em quase todos os países do mundo, a competição pelo mercado de motocicletas é muito mais equilibrada do que no Brasil. Ao longo desses quase 30 anos de história, os dois maiores fabricantes de motocicletas, Yamaha e Honda, optaram por caminhos bem distintos quando se instalaram por aqui. (...) finalmente a Yamaha se rendeu aos motores 4 [empos]. Resolveu desenvolver para o Brasil uma moto que tem o claro objetivo de dividir um mercado dominado pela concorrente, que não está dormindo. (COACHMAN, 2000. In: Motociclismo Magazine n. 27, 2000, p. 27).

(...) Você moraria num país onde o governo fosse em grande parte indeciso, mentisse descaradamente, onde a inflação campeasse à solta, onde não houvesse plano econômico e político definido capaz de controlar a situação, onde ninguém soubesse prever os acontecimentos do mês seguinte, com a sociedade permanentemente colocada à beira de um colapso recessivo? O quê? Você mora em um país assim? É claro que mora. E se você tem uma moto, saiba que ela também foi atingida pela orientação econômica do governo. (...) Qual a posição de fabricantes, comerciantes e demais envolvidos no mercado de motocicletas em relação às recentes medidas de congelamento adotadas pelo governo? (BARTHÔ, 1988. In: MOTOSPORT n. 30, pp. 66-67).

Traídos por promessas de ajuda feitas pelo governo há alguns anos e até hoje não cumpridas - explica o engenheiro Luiz Liske -, [da Lambretta, de São Paulo-SP] e ainda por cima bombardeados pelas grandes fábricas do setor - Honda e Yamaha -, os pequenos fabricantes se viram obrigados a diversificar suas linhas de produção para poder sobreviver. (SOUZA, 1983. In: Moto Quatro Rodas n. 3, p. 68)

## 7. Reportagens sobre o uso da motocicleta em sociedade:

*O Brasil de hoje lembra muito o início da década de 60. Crise política, inflação, ameaças de golpe e a Vespa. Pequenininha, com uma traseira "gordinha" e um rugido característico, parecia-se com [o]s estudantes de filosofia da PUC que queriam fazer a revolução das massas. Sem ideologia, a vespinha embalou o sonho da juventude transviada e antes do fim de década desapareceu como [o]s estudantes. A Vespa, como [o]s estudantes que se exilaram, voltou. (PÉTRIER, 1988. In: Motosport Atual n. 43, p. 14).*

Viagem do jornalista Josias Silveira de Manaus a S. Paulo com uma Honda CG 125: *"Um verdadeiro oásis: justificando a fama que eu conhecia, e achava exagero, Fortaleza tem praias*

*e mulheres lindas. Sair daquela região pobre [Maranhão] e encontrar esta cidade liberal, cheia de mulheres sorridentes, mar verde e jangadas, é um choque. (...) As jangadas já levam publicidade nas velas, mas as pessoas continuam tranquilas e pacientes com os visitantes. (...) No dia seguinte, fomos às praias de Natal, que tem o mar do mesmo tom esverdeado e bonito de Fortaleza, e os 'motoqueiros' da cidade 'descobriram as CG'.* (SILVEIRA, 1976. In: DUAS RODAS n. 20, p. 42).

*(...) Como o sr. acha que o brasileiro vê a motocicleta?*

Resposta de Kazuo Nazawa, então diretor comercial da Honda: *Ao contrário de outros países, a indústria automobilística chegou antes da motociclística no Brasil. Esse fato fez com que nossa cultura de veículos fosse inversa a do mundo todo, onde se começa com a bicicleta, depois a motocicleta e, por fim, os automóveis. Infelizmente, o brasileiro não tem esse costume.* (In: Motoshow n. 125, p. 14).

## 8. Cotações do "Moto Mercado" (revista DUAS RODAS).

*O fato do governo não conseguir fazer recuar a inflação e liberar os preços das motos acima de 150cc traz a consequência inevitável: os preços das zero quilômetro não param de subir. (...) Mercado um pouco estranho e mudando muito rapidamente. Evite qualquer negócio sem antes se informar bem. Mas não demore a se decidir porque os preços podem mudar de um dia para outro.* (ARAÚJO, 1988. In: DUAS RODAS n. 151, p. 68).

Setor "Mercado" (Motoshow): *"Mercado em tempos de Cóllera. Devido aos desígnios do Plano Salvem-se-quem-puder, também conhecido como 'Brasil Novo', estabelecer uma tabela de preços tornou-se um verdadeiro exercício de adivinhação ou ficção-científica-econômica".* (SIMÕES, 1990. In: Motoshow n. 86, p. 90).

Setor "Tabela!" (Moto!): *"(...) Segundo a Assovesp [Associação dos Revendedores de Veículos Automotores do Estado de São Paulo], os grandes problemas enfrentados hoje para a venda de veículos novos são a falta de instrumentos de financiamento, as altas de juros, o desemprego e a situação macroeconômica, que acabam inibindo o consumidor. A compra financiada, por exemplo, pode resultar num custo 2,5 vezes maiores do que à vista. Por outro lado, o preço das novas pode tornar as usadas atraentes para o consumidor".* (In: Moto! n. 52, p. 88).

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

*São certamente malucos. Viajam centenas de quilômetros para assistir a uma corrida de cross. (...) Invadem as cidades onde se realizam as provas. (...) Em Franca, [SP] ano passado, [1981] a Tropa de Choque teve que intervir - já havia pelo*

menos uns oito "zeros" no chão. (...) Além do que andar na roda traseira, de um lado a outro na praça era pinto: [sic] e, com as milhares de pessoas que queriam assistir à festa, os "homes" [sic] acharam que eram necessários, e foram chegando com a delicadeza que lhes é peculiar... (GEREMIAS, 1982. In: MOTOSHOW n. 1, p. 94).

11

Os protestos feitos em Salvador, sobre o aumento das tarifas dos transportes coletivos, acabaram em depredação e incêndio de diversos ônibus e outros meios de transporte. Devido a isso, a cidade ficou paralisada durante algum tempo. Não entendo o que as motos tinham a ver com a depredação perante as autoridades, porque todas as que trafegavam pelas ruas nesse dia eram apreendidas. Mesmo o clima de tensão que havia na cidade não justifica essa atitude. As autoridades deveriam procurar transmitir normas de segurança ao motociclista, como divulgar o uso do capacete, ao invés de desrespeitá-lo sem motivos. (OLIVEIRA, 1981. In: DUAS RODAS n. 77, p. 26).

FEIO - As competições são uma das maiores razões de roubos e furtos de motos, segundo nosso entrevistado Dr. José Celso Bastos Nogueira, titular da delegacia de roubos e furtos de São Paulo. Confirmando (ou apenas mera coincidência?): entre os dias 16 e 26 de agosto [de 1988] passado, quatro motocicletas tipo trail foram roubadas dos senhores Mario Lima, presidente da Federação Paulista de Motociclismo, Moacir Gaya Jr., assessor desta mesma federação, Marcelo Brettas e Celso Miranda, da MOTOSPORT ATUAL. O Enduro da Independência começou dia 04 de setembro. (...). In: Motosport Atual n. 43, 1988.

Outros temas, tais como o estudo de gêneros nos periódicos motociclísticos, também poderão ser realizados:

O quê? Eddie Warren [então piloto do motocross] participando da abertura do Campeonato Paulista? Não, não é bem isso. Trata-se de um souvenir [sic] que a gatinha Patrícia Trivellato conseguiu quando Eddie esteve participando do Supercross no MOTOSPORT ARENA PARK, em setembro passado. À primeira vista, a gente pode até estranhar, mas as formas não enganam: É mesmo a Patricinha... A única dúvida está em como ela conseguiu essa calça! (In: Motosport n. 27, p. 50).

Legendas de fotografias da "Daytona Bike Week", nos Estados Unidos: Aqui, coisas da cultura americana-anglo-saxônica: uma visão frontal e traseiral de uma americana nada comportada e muito menos fiel. Repare como ela merece nota 10 nos quesitos pandeiro e comissão de frente. Que que é isso... (...) Como nós somos uma revista politicamente correta (mas implicitamente careta), vamos dar uma palhinha para as (poucas) leitoras e mostrar este pandeiro (meio murcho, é verdade) masculino. Êta, esses americanos são muito liberais. (CALDAS, 2000. In: Moto! n. 64, p. 61).

Entrevista com José Caldeira, então presidente do Veteran Motorcycle Club: "Na sua opinião, são vários os tipos de pessoas que se encantam pelas veteranas: os jovens por conhecerem modelos que não vêem pelas ruas, com soluções

*técnicas diferentes; os velhos, com nostalgia, lembram que tiveram uma dessas, ou um amigo teve. O interesse das mulheres é um pouco mais complexo. Caldeira acha que a maior parte delas não se interessa, e fica em dúvida se as que gostam, 'gostam mesmo ou querem agradar os homens' ". (p. 52. (ARAÚJO, 1981. In: DUAS RODAS n. 43, p. 52)*

12

De acordo com as fontes que citamos anteriormente, os caminhos para a análise historiográfica sobre assuntos do ramo motociclístico são inúmeros, e precisam ser mais explorados por pesquisadores interessados no estudo de vários temas referentes à juventude menorista brasileira no século XX.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nem choro nem vela - O menino Daniel C., de 13 anos, depois de mais de 11 tombos só chorou quando sua Agrale atolou. Mas as lágrimas não adiantaram e ele teve de procurar sozinho ajuda lá longe. (BOCK, 1993. In: DUAS RODAS n. 216, p. 61)

Para o conhecimento de parte da história da juventude menorista no século XX, utilizamos, neste artigo, elementos que poderão servir de ponta de lança para posteriores trabalhos acadêmicos sobre os jovens usuários de veículos motorizados de duas rodas em âmbito urbano no século passado.

A utilização de periódicos motociclísticos em pesquisas historiográficas está apenas começando no Brasil. Um dos pontos que julgamos cruciais para o início de uma pesquisa na área é considerar os dizeres de Edgar Morin: nas revistas, é possível estudar a “conquista de autonomia dos adolescentes no seio da família e da sociedade”, (MORIN, 2006, p. 140) autonomia esta que foi sistematicamente negada à juventude menorista menorizada no período 1974-2000.

Muitos jovens pertencentes à "nata motorizada", (PEREIRA, 2013, p. 27) na ocasião, não procuravam matar-se nas ruas com um automóvel, tal como o ator norte-americano James Dean, arriscando-se em busca de um temerário "absoluto", símbolo de uma autossuficiência perante a sociedade, e sim, tão somente, locomover-se de maneira mais rápida, individualmente ou em grupo em âmbito urbano. Discordamos, portanto, da afirmação de Pierre Furter:

[A] busca do absoluto está ligada à necessidade do risco e da afirmação em si, o que James Dean conseguia na direção de um automóvel, ou que outros conseguem na direção de uma motocicleta. (FURTER, 1967, p. 238)

Portanto, através deste Artigo, elencamos uma série de fontes, compostas por periódicos brasileiros especializados em motocicletas, que podem ser utilizadas com grande proveito por historiadores que se dedicam à análise de revistas, especializadas ou não. A história da juventude brasileira no século XX, acreditamos, ganhará novas luzes através desses estudos que ainda estão por vir.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### 1. Artigos, Livros e Teses

- FORACCHI, M. M. *A juventude na sociedade moderna*. São Paulo : Liv. Pioneira Ed., 1972.
- FURTER, P. *Juventude e tempo presente*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1967.
- GALBRAITH, J. K. *Anatomia do Poder*. São Paulo : Pioneira, 1984.
- HONDA, S. *Honda por Honda*. São Paulo : Sigla, 1982.
- MORIN, E. *Cultura de massas no século XX – vol. 2: Necrose*. 3. ed. Rio de Janeiro : Forense Universitária, 2006.
- MOURA, E. B. B. de. "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. *Interdita Liberdade em Duas Rodas: juventude e desenvolvimento da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)*. 2013. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP).
- SIMONSEN, M. H. *Brasil 2001*. Rio de Janeiro : APEC, 1969.

### 2. Revistas

#### 2.1. Reportagens

- AGRESTI, R. "Dez anos de paixão". In: Motoshow n. 121, março/1993, p. 77.
- \_\_\_\_\_. Editorial!. In: Moto! n. 13, janeiro/1996, p. 8.
- \_\_\_\_\_. Editorial!. In: Moto! n. 17, maio/1996, p. 6.
- \_\_\_\_\_. Editorial!. In: Moto! n. 21, setembro/1996, p. 10.
- ARAÚJO, R. Avaliação do Mês. In: DUAS RODAS n. 151, janeiro/1988, p. 68.
- BARROS, M. Editorial. In: Moto Adventure n. 1, dezembro/2000, p. 4
- BARTHÔ. "Aniversário: 4 anos. Parabéns para nós...". In: Motosport n. 26, outubro/1986, pp. 9-10.
- \_\_\_\_\_. "Reação Congelada". In: Motosport n. 30, fevereiro/1987, pp. 66-67.
- BIANCARELLI, A. "Ciclomotores: Proibido (ainda) para menores". In: Moto Quatro Rodas n. 6, p. 75.
- BOCK, M. "Enduro das Neves". In: DUAS RODAS n. 216, agosto/1993, p. 61.
- CALDAS, Q. "Samba americano". In: Moto! n. 64, abril/2000, p. 61.
- CARUSO, R., & DILSER, R. & CARUSO JR., R. "Ao leitor. O peito de peru e a mortadela." In: Moto & Técnica n. 13, p. 5.
- COACHMAN, C. "Chegando para dividir". In: Motociclismo Magazine n. 27, março/2000, p. 27.
- EDSON, A. "O perigo pede carona". In: Família Cristã n. 735, março/1997, pp. 38-40.
- FLAIRE JR., C. Editorial. In: Dirt Action, n. 8, p. 7.

- GEREMIAS, A. L. " 'Zeros', 'wheelings', curvas e 'ralos' ". In: Motoshow n. 1, março/1983, p. 94.
- LUCY, G. "Juventude transviada: um problema universal". In: Reader's Digest – "Seleções" – dezembro/1964, pp. 85-90.
- MARAZZI, G. "Descendo a serra velha. Sem freio!". In: Motociclismo Magazine n. 15, março/1999, p. 46.
- MARÃO, J. C. Editorial. In: Moto Quatro Rodas n. 260-A, p. 3)
- PÉTRIER, M. "Há ou não mercado para scooters?". In: Motosport Atual n. 43, agosto/1988, p. 14.
- SILVEIRA, J. "Ao leitor" (editorial). In: DUAS RODAS n. 265, outubro/1997, p. 4.
- \_\_\_\_\_. "Manaus - São Paulo. A primeira grande viagem da Honda CG 125: 5.900 km em 9 dias." In: DUAS RODAS n. 20, dezembro/1976, pp. 41-42.
- SIMÕES, G. "Mercado em tempos de Cólpera". In: Motoshow n. 86, abril/1990, p. 90.
- SOUZA, J. D. "A aventura da Tork (ou um sonho que não deu certo)". In: Moto Quatro Rodas n. 3, junho/1982, p. 68.

## 2.2. Periódicos consultados

- *Dirt Action*, números 7 (novembro/1995) e 14 (junho/1996).
- *DUAS RODAS*, números 20 (dezembro/1976), 43 (janeiro/1979), 60 (junho/1980), 77 (novembro/1981), 151 (janeiro/1988), 216 (agosto/1993) e 265 (outubro/1997).
- *Moto!*, números 13 (janeiro/1996), 17 (maio/1996), 21 (setembro/1996), 52 (abril/1999) e 64 (abril/2000).
- *Motociclismo Magazine*, números 15 (março/1999), 27 (março/2000) e 32 (agosto/2000).
- *Motoshow*, números 1 (março/1983), 9 (novembro/1983), 86 (abril/1990), 95 (janeiro/1991), 121 (março/1993) e 125 (julho/1993).
- *Motosport*, números 26, 27, 30, 1987-1988.
- *Motosport Atual*, número 43, 1988.
- *Moto & Técnica*, número 13, 1997.
- *Moto Adventure*, número 1 (setembro/2000).
- *Moto Quatro Rodas*, números 260-A (março/1982), 3 (junho/1982), 6 (setembro/1982) e 24 (março/1984).

## 3. Cartas de leitores

- DONIAK, E. A., de Ponta Grossa-PR. In: DUAS RODAS n. 4, janeiro/fevereiro-1975, p. 6.
- EMERSON D. D. O., de Alfenas-MG. In: *Dirt Action* n. 14, junho/1996, p. 8.
- OLIVEIRA, C. I. B. D., de Salvador-BA. In: DUAS RODAS n. 77, novembro/1981, p. 26.
- QUEIROZ, N., de Uberlândia-MG. In: Moto Quatro Rodas n. 24, março/1984, p. 6.
- SETÚBAL, R. J. L., de São Paulo-SP. In: Motoshow n. 95, janeiro/1991, p. 16.

---

(\*) Na ocasião da submissão do presente Artigo, Cristiano José PEREIRA era Doutorando em História Econômica (FFLCH/USP), sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Esmeralda Blanco Bolsonaro de Moura. A defesa de

sua Tese de Doutorado, denominada “*Interdita Liberdade em Duas Rodas: juventude e desenvolvimento da indústria motociclística no Brasil (1974-2000)*”, foi realizada em 28 de junho de 2013.

