



SAIDA

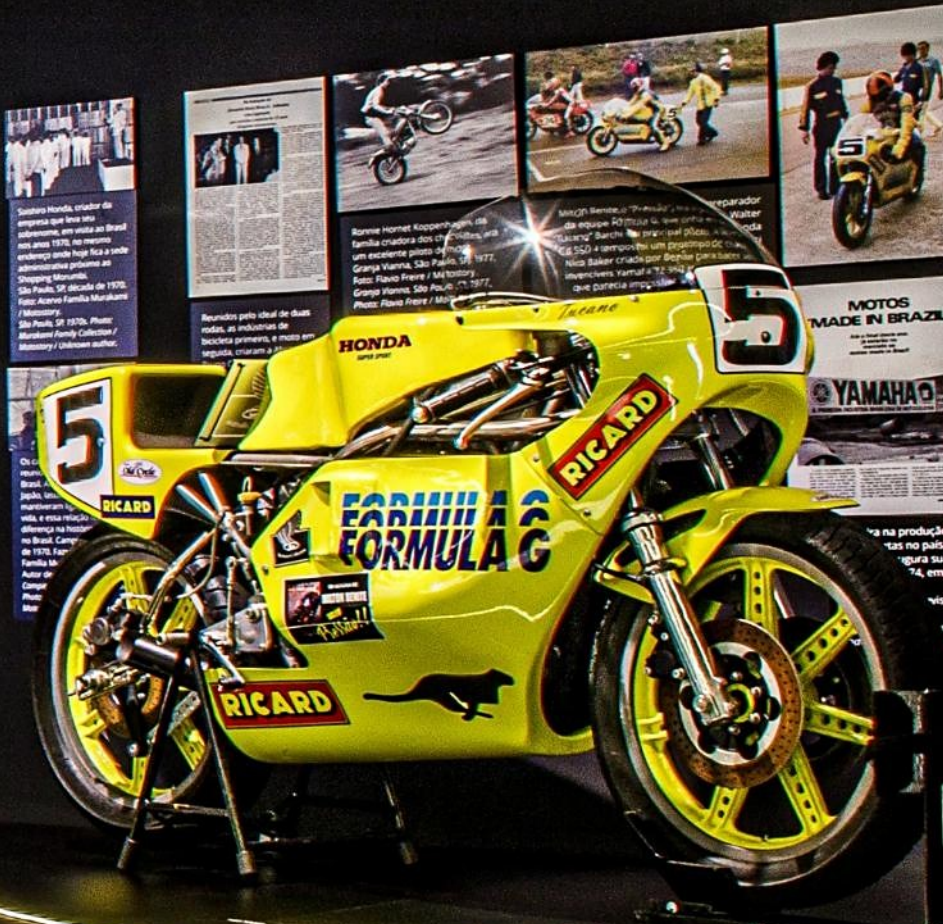
A Grande Explosão 1970 a 1990



Textual information on the wall panel, including a small image of a motorcycle.



O ciclo de transformação do mercado brasileiro de motocicletas, que passou de importação para a produção local, começou assim. Fechadas as portas para as importações, as fábricas de motocicletas, em particular a Honda, tiveram que desenvolver produtos para o mercado brasileiro. A Honda, baseada em Guadalupe (PR) e com uma fábrica em Curitiba (PR), desenvolveu a primeira motocicleta brasileira com motor de 2 tempos, de 125 cmc, chamada de Tucano. Ela foi lançada em 1970 e teve um sucesso imediato. A Honda se tornou a líder no mercado brasileiro de motocicletas, e que hoje produz mais de 1 milhão de unidades por ano. A segunda, a Yamaha, chegou ao Brasil em 1975, com a motocicleta chamada de Fórmula 6. Ela também teve um sucesso imediato e se tornou a líder no mercado brasileiro de motocicletas, produzindo atualmente mais de 1 milhão de unidades por ano. A Honda e a Yamaha são as principais marcas de motocicletas no Brasil, com uma participação de mercado de cerca de 80%.



Duas Rodas e uma Nação

A História da Motocicleta no Brasil

FURROL
— SANTANDER —
SÃO PAULO

Ministério da Cultura, Moto Remaza, Honda, Webmotors, Esfera, Emdia e Santander

apresentam

Duas Rodas
e uma **Nação**
A História da
Motocicleta no Brasil



De 6 de dezembro
a 9 de março de 2025



Curadoria Carlãozinho Coachman

Patrocínio



Apoio Institucional



Produção



Realização



■ Exposição Duas Rodas e uma Nação – A História da Motocicleta no Brasil

A exposição *Duas Rodas e uma Nação – A História da Motocicleta no Brasil*, curada pelo colecionador e motociclista Carlãozinho Coachman, traz ao Farol Santander a visão cultural sobre essa atitude de liberdade que as motos oferecem aos seus apaixonados usuários.

Ao nos aprofundarmos sobre a história da motocicleta no Brasil nos deparamos com fatos pouco conhecidos como, por exemplo, a paixão de Santos Dumont por sua motocicleta e seu incentivo pela criação de corridas, no Clube de Motociclistas, do qual era sócio, além da criação, em 1895, na Alemanha, da primeira motocicleta do mundo.

A motocicleta foi também um ponto importante na mudança de costumes onde o proprietário era o próprio motorista, a busca por maior velocidade e, principalmente, a autonomia e praticidade em chegar com mais rapidez ao destino previsto.

Para além dos dados históricos é preciso também observar a evolução do design, o cuidado com o desenho para melhor performance e segurança, a beleza e conforto dessas máquinas de duas rodas que criou uma geração mais livre e igual, incluindo mulheres motoristas e, hoje em dia, servindo de ganha pão a milhões de pessoas como motoboys e entregadores de delivery.

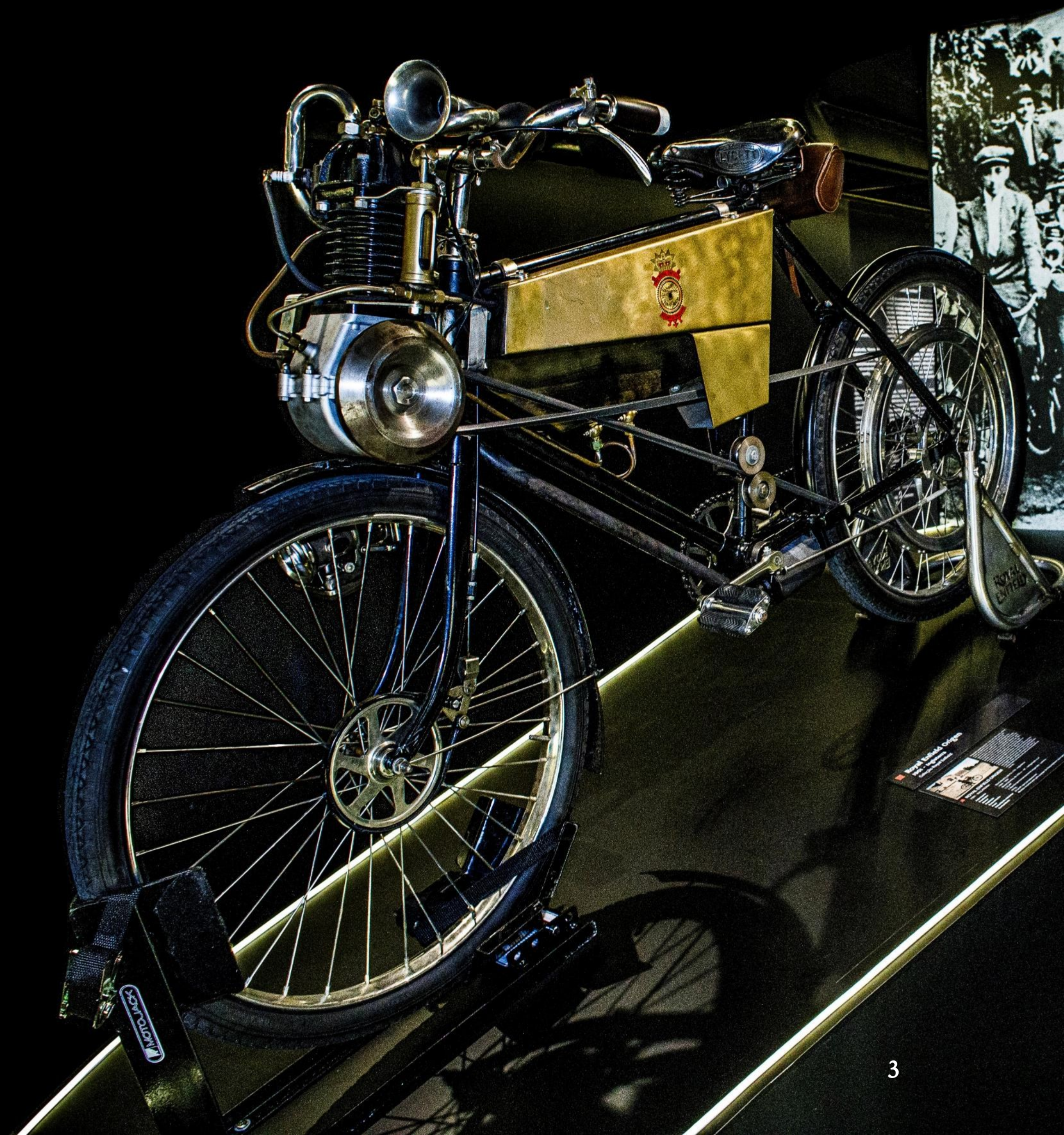
Com esta mostra o Farol Santander reafirma sua filosofia em trazer novidades para seu público visitante.

Ótima visita!

Maitê Leite

Vice-presidente Institucional

 **Santander**





■ Sumário

05	Texto do curador
06	Introdução
07	1900 a 1930 - Os Pioneiros
13	1940 a 1960 - Consolidação
14	• Mulheres começam a aparecer
20	• Mulheres reivindicam seu espaço
21	• Pela 1ª vez, a família em duas rodas
24	Um mercado em transformação
25	1970 a 1990 - A Grande Explosão
26	• Anos 1970 - A década dividida
34	• Moto para todos
35	Hoje e amanhã
36	• Entre dois mundos
37	• Nunca desista dos seus sonhos
38	• A mulher pode o que ela quiser
39	Motocicletas em exposição
45	English version
57	Ficha técnica

■ Exposição Duas Rodas e uma Nação – A História da Motocicleta no Brasil

A motocicleta sempre foi uma forma de manifestação cultural e um retrato da sociedade brasileira, passando por transformações ao longo das décadas, adaptando-se à contemporaneidade de cada momento histórico – com a transição da sociedade, seus costumes e evolução tecnológica. Transitando de uma atividade de característica masculina, e de certa forma elitista em seus primórdios, para a pluralidade dos dias atuais, podemos arriscar dizer que hoje “todo o Brasil anda de moto”: homens e mulheres, jovens e não tão jovens, pessoas de diferentes classes sociais e trabalhadores unidos pela mesma paixão por duas rodas.

As primeiras motocicletas nasceram a partir das bicicletas, tendo o pedal como forma de auxílio para os primeiros motores. Eles acabaram desaparecendo, e os motores, por sua vez, cresceram e mudaram de posição; em seguida, as suspensões surgiram, os freios tornaram-se cada vez mais potentes, e tudo isso foi acompanhado pela evolução do design. Além de práticas e funcionais, as motos atualmente precisam ser esteticamente bonitas também.

Em meados da década de 1970, em virtude da expansão da indústria nacional, deu-se início à popularização da motocicleta: Se antes ela era apenas mais um veículo, um objeto de desejo, passou a ser um agente transformador de hábitos: centenas (e depois milhões) de motocicletas inundaram as vias do país, provocando mudanças profundas na sociedade, tanto nos grandes centros urbanos quanto no interior de nosso país.

Em nossos dias, uma vasta gama de profissionais e de atividades de lazer derivam da simples existência de milhões de motociclistas. Trata-se de famílias e tribos que viajam pelo país, uma multidão que se desloca diariamente de um lado para o outro pela simples necessidade de ir e vir, mas mantêm os preceitos originais de nossos fundadores: a moto reúne, a moto une!

Assim, cada peça exposta em *Duas Rodas e uma Nação – A História da Motocicleta no Brasil* traz à tona um retrato de sua época: usos e costumes, vestimentas de proteção, tecnologia e materiais, e uma visão da sociedade. E o protagonismo da motocicleta é apresentado por meio das pessoas que fizeram e fazem a história acontecer.

Afinal, esta é uma história de gente!

Carlãozinho Coachman

Curador



■ Uma viagem (de moto) pela história



Quanto vale a sua história?

Sua história vale o valor que você dá a ela! Quando tentamos contar uma boa história, e a motocicleta tem muitas para contar, podemos sempre escolher um olhar diferente, um tipo de abordagem. Se você é um aficionado por números, nós vamos nos atentar ao produto em si, analisar a tecnologia de cada período histórico, as diversas tentativas e erros que nos trouxeram ao hoje, pesquisando sobre potência ou cavalos de força, o tamanho de cada motor e sua cilindrada, e até o número de cilindros. Quais os tipos de caixa de mudança que cada motocicleta tem (tinha ao longo da história), como as marchas eram trocadas e até se havia marcha para trocar. Também será preciso olhar para o desenvolvimento de diferentes tipos de sistemas de freios (se ela anda, tem que parar!) e de suspensões – quando elas passaram a ter este luxo. E sem esquecer que tudo isso anda junto com as possibilidades tecnológicas de cada período, e que as transformações da indústria caminham lado a lado com o conhecimento humano – elas são o conhecimento humano. Se a motocicleta fosse apenas um mais produto na prateleira, ela precisaria também ser atraente, linda em sua forma, para então simplesmente vender mais, certo? Muito mais do que um aglomerado de ferros, plásticos e outros materiais, ora de forma harmoniosa, ora nem tanto, as motos poderiam ser medidas “apenas como bens de consumo”, por meio da forma e da função.

O que percebemos ao longo da jornada, contudo, é que, para cada momento histórico, ela alcançou um diferente posto na sociedade, ocupou um diferente papel. Durante boa parte do tempo, a motocicleta representou apenas um tipo de pessoa: aqueles que não se enquadravam em normas e que precisavam de espaço, optavam pelas motos. Elas eram barulhentas, perigosas, fumacentas e muitas vezes caras, e assim atraíam apenas quem tivesse a coragem para domá-las.

Depois que as motos perderam os pedais herdados das bicicletas, necessários para ajudar a nos levar adiante, de tão fraquinhos que eram os primeiros motores, elas não pararam mais de evoluir, sempre na base da tentativa e erro. Cabeças brilhantes foram tateando caminhos criativos dos mais diversos, e assim nasceu também a competição. Entre os motociclistas brinca-se dizendo que a primeira corrida de motos aconteceu assim que a segunda motocicleta foi inventada – um espírito competitivo que existe dentro daqueles que desenvolvem e utilizam as motos. A cada período da história, conhecemos também os heróis e ídolos do esporte de diferentes modalidades, e dentre eles alguns se tornaram imortais – aqueles que transcenderam sua própria existência. Sim, o Brasil tem vários e você vai poder conhecer alguns deles aqui. E a história começa a mudar de rumo com a chegada das mulheres em um ambiente antes predominantemente masculino: tratava-se do reflexo da evolução da própria mulher e seu papel na sociedade, ou haveria ali um algo a mais provocado pela própria evolução da motocicleta? Certamente diferentes produtos atraem diferentes pessoas e, com o tempo, a moto passou a ser mais plural também, mais prática e econômica, mesmo sem nunca ter perdido seu lado emoção, afinal o risco da pilotagem continua existindo. Mas, se uma mãe, esposa, filha decidem assumir o guidão da sua própria moto (e muitas vezes da própria vida) isso transforma definitivamente uma sociedade, e ela (a moto) passa a ser aceita em praticamente todos os lares brasileiros. É nesse momento que a verdadeira transformação social acontece e o Brasil inteiro muda para o que somos hoje: uma sociedade permeada de motocicleta por todos os cantos, motocicletas plurais para todos os tipos e todos os bolsos, mas que mantém até hoje aquele sabor primeiro de arrojo e liberdade que nos une.

Aproveitem a viagem.

Todos nós vamos virar lembrança um dia, se alguém se lembrar de nós!
Carlão Coachman e sua mítica Montesa Cota 247 de 1974,
moto com a qual deu início à prática do esporte Trial no Brasil.
Granja Vianna, São Paulo, SP. Década de 1970. Foto: Flávio Freire / Motostory.
Granja Vianna, São Paulo, SP. 1970s. Photo Flávio Freire / Motostory.

1900 a 1930 - Os Pioneiros



Campos, Rio de Janeiro. 1910. Fotos: Livros Duas Rodas e uma Nação e Paixão sobre Rodas – O Moto Club de Campos, RJ. Autor desconhecido.
Campos, Rio de Janeiro. 1910. Photo: Books Duas Rodas e uma Nação / Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos – Moto Club de Campos, RJ. Unknown author.

Quando começaram a chegar as primeiras motocicletas ao Brasil? Quem foram os pioneiros e como o negócio das motos foi sendo organizado em nosso país?

Depois de anos de pesquisa, muitas perguntas ainda seguem sem respostas. Teria sido a família de Santos Dumont também responsável pela chegada das motos, assim como foi pelo automóvel? Em 1891, seu irmão mais velho, Henrique Santos Dumont, fez circular em São Paulo o primeiro Automóvel, um Peugeot Type 3 – raro de se ver na capital francesa, ainda mais raro de se ver em ruas brasileiras. Em 1903, mesmo ano do surgimento da Harley-Davidson no Estados Unidos, Francisco Matarazzo, principal empresário brasileiro da época, licenciava, pela primeira vez, um automóvel em São Paulo. Em 1907 nascia o periódico Fon Fon no Rio de Janeiro, então capital federal, uma revista ilustrada de atualidades, cultura, artes e comportamento, criada pelo crítico de arte e escritor Gonzaga Duque. Tanto era impactante a chegada do automóvel, que a publicação fazia referência ao apertar da buzina: fon-fon! Os exemplares digitais de muitas das edições que circularam entre 1907 e 1958 se encontram disponíveis na internet, e o Editorial da primeira edição, ou Carta de Intenções, como eles mesmo se apresentam, diz:

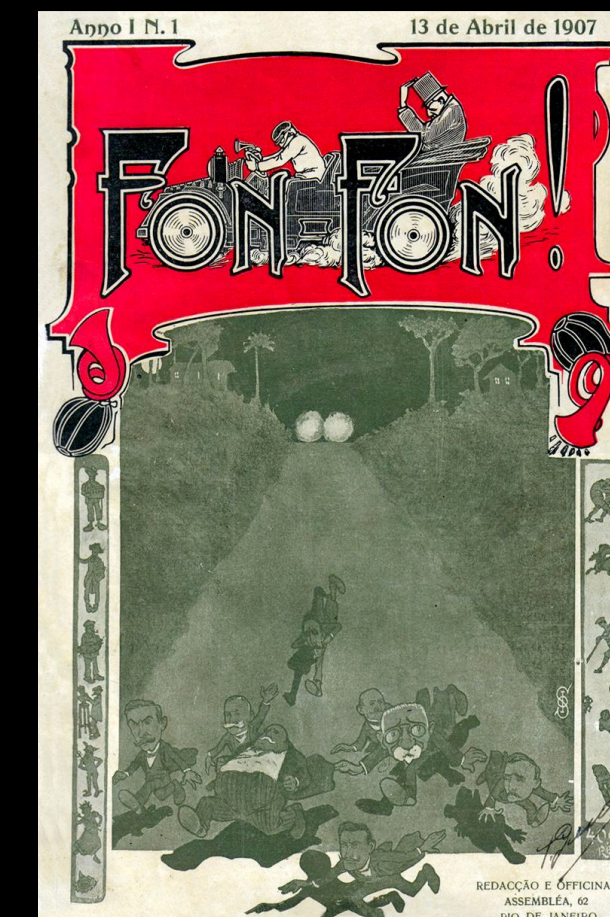
Para os graves problemas da vida, para a mascarada Política, para a sisudez conselheiral das Finanças e da intrincada complicação dos Principios Sociaes, cá temos a resposta própria: aperta-se a “sirene”, e... Fon-Fon!

Mas, e as motos? Os primeiros sinais da presença das motocicletas começam a aparecer bem no início do século XX, em diferentes periódicos.

Os primeiros documentos que encontramos são anúncios publicados na seção de classificados de antigos jornais impressos, o equivalente da época aos sites de vendas, nos quais se anunciava de tudo, novo ou usado. Mais uma vez salta aos olhos a presença da marca Peugeot, mas não apenas isso. Primeiramente, a maioria dos anúncios oferece motocicletas usadas, “em perfeito funcionamento” (sic), o que nos faz crer que o negócio de importação e comercialização ainda não estava formalizado. Trazia-se motocicletas ao Brasil de forma pessoal ou como carga, e depois elas eram vendidas usadas. Outro detalhe curioso dos primeiros anúncios é que não importava a cilindrada do modelo, e muitas vezes nem a marca: o que se vendia era a potência. Tratava-se de motores que geravam entre 2HP ou 2 e 1/2HP, e isso bastava.



Tecnologia: derivada das bicicletas, as primeiras motos tinham apenas uma marcha, já engatada. Ligou, saia andando. Foto: Royal-Enfield / Autor desconhecido.
Photo: Royal-Enfield / Unknown author.



Publicada entre 1907 e 1958.

A revista Fon Fon mostrava, na 1ª edição, a força da chegada dos motores em nossas ruas.

Rio de Janeiro, DF, 1907.

Reprodução:

Capa da revista Fon Fon nº 1.

Rio de Janeiro, DF, 1907.

Reproduction:

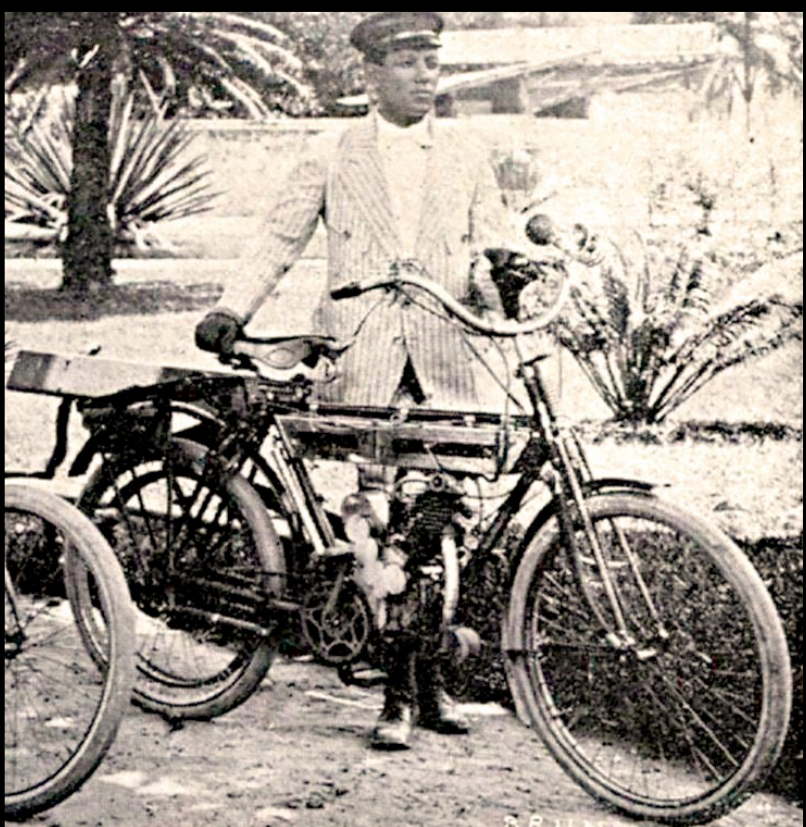
Fon Fon n. 1, front page.



São Paulo, SP, 1904. Reprodução de anúncio em jornal periódico paulistano não identificado de uma “Motocycleta” Peugeot de 1904, “em muito bom estado de conservação”.



Rio de Janeiro, RJ, Confraternização do Rio Moto Club, em 1917. Foto: Livro Paixão sobre Rodas / Autor desconhecido.
Rio de Janeiro, RJ, Social meeting from Rio Moto Club. Photo: book Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Unknown author.



Rio de Janeiro, RJ, 1910. Severo Dantas, revista Fon Fon, 7 de outubro de 1910. Fonte: Livro Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Autor desconhecido.
Rio de Janeiro, RJ, 1910. Severo Dantas, Fon Fon magazine, October 7, 1910. Source: Book Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Unknown author.

VENDE-SE uma motocicleta, GRIFFON de 3 1/2 cavallos a dois cylindros, em estado muito perfeito. Trata-se com Aarão Silva, em Itá, rua do Comercio, 173-B.

Motocicleta

Compra-se uma usada, de 8 a 6 HP. Wanderer ou N. S. U., em perfeito estado. Trata-se a rua Florenço de Abreu, 12.

VENDE-SE motocicleta "Wanderer, 3 H.P., perfeito estado, pela metade do custo. L. do Riachuelo n. 76.

VENDE-SE motocicleta "Wanderer, 3 H.P., perfeito estado, pela metade do custo. L. do Riachuelo n. 76.

Reprodução de anúncios de jornais periódicos paulistanos da década de 1910 não identificados.



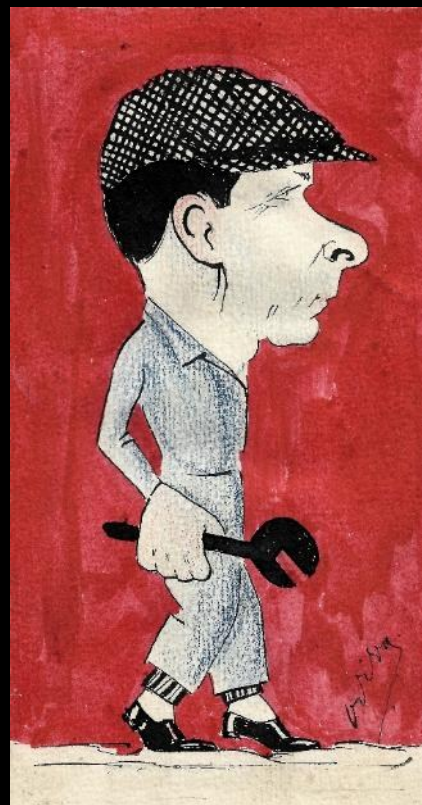
Rio de Janeiro, RJ, 1918. Festa na sede do Club Motocyclista Nacional. Foto: Livro Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Autor desconhecido.
Rio de Janeiro, RJ, 1918. Party at the headquarter of Club Motocyclista Nacional. Photo: Book Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Author unknown.



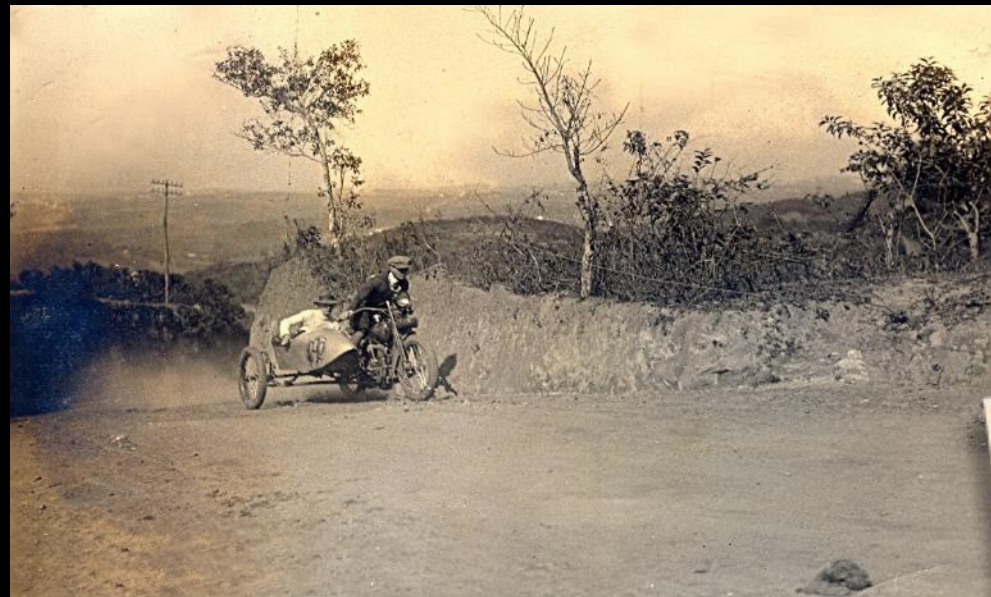
Rio de Janeiro, RJ, 1926. Sergio Rosas em corrida de motos e carros na reta da Gávea em 1926.
Foto: Livro Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Autor desconhecido.
Photo: Book Paixão sobre Rodas - Moto Club Campos / Unknown author.

O início dos anos 1920 ficou marcado pela Semana de Arte Moderna de 1922, uma clara tentativa de levar mais "brasilidade" para a nossa arte, tentando diminuir a influência estrangeira no Brasil.

Já no mundo das motocicletas, nossa dependência de marcas internacionais era total, tanto da Europa, quanto dos Estados Unidos. As motocicletas daquele período estavam abandonando os pedais herdados das bicicletas, começavam a ter sistemas de troca de marcha com acionamento por meio de alavanca de câmbio manual, ora do lado direito, ora do esquerdo, e acionamento da embreagem no pé. Os motores cresciam em forma e tamanho, com o início da adoção dos cilindros duplos em V, por parte de algumas marcas.



Antônio Lage, um dos grandes campeões da década de 1920, era reconhecidamente um bom mecânico e preparador. Gravura do acervo Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory. Autor desconhecido. Engraving from the Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory Collection / Unknown author.



Quando foi a primeira prova de rally no Brasil? Talvez tenha sido em 9 de dezembro de 1923, entre São Paulo e Ribeirão Preto, ida e volta. O vencedor? Antônio Lage/Lacerda Júnior em uma Harley-Davidson. Fotos: Acervo Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory. Autor desconhecido. Photos: Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory Collection / Unknown author.



Anúncio de 1923, enfatizando a proeza realizada por uma Harley-Davidson com side-car e seus ocupantes: 800km de terra percorridos em 10h40min. Imagem: Acervo Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory. Autor desconhecido. Image: Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory Collection / Unknown author.



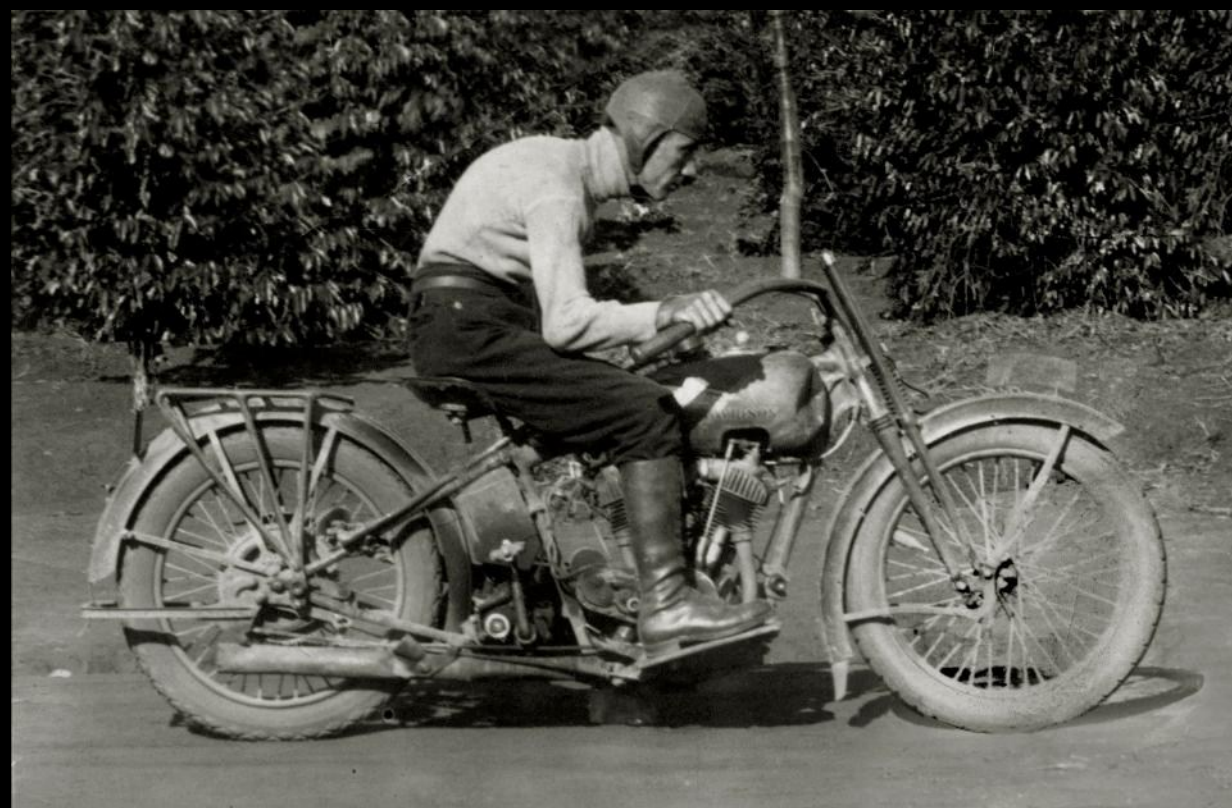
Antonio Lage e Lacerda Júnior competindo pelo Club Atlético Paulistano, inaugurado em 1917.

Largada e chegada na Sociedade Hípica Paulista. O primeiro piloto largou às 4h30. Fotos: Acervo Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory. Autor desconhecido. Photos from the Edgard Soares / Antônio Lage / Motostory Collection / Unknown author.

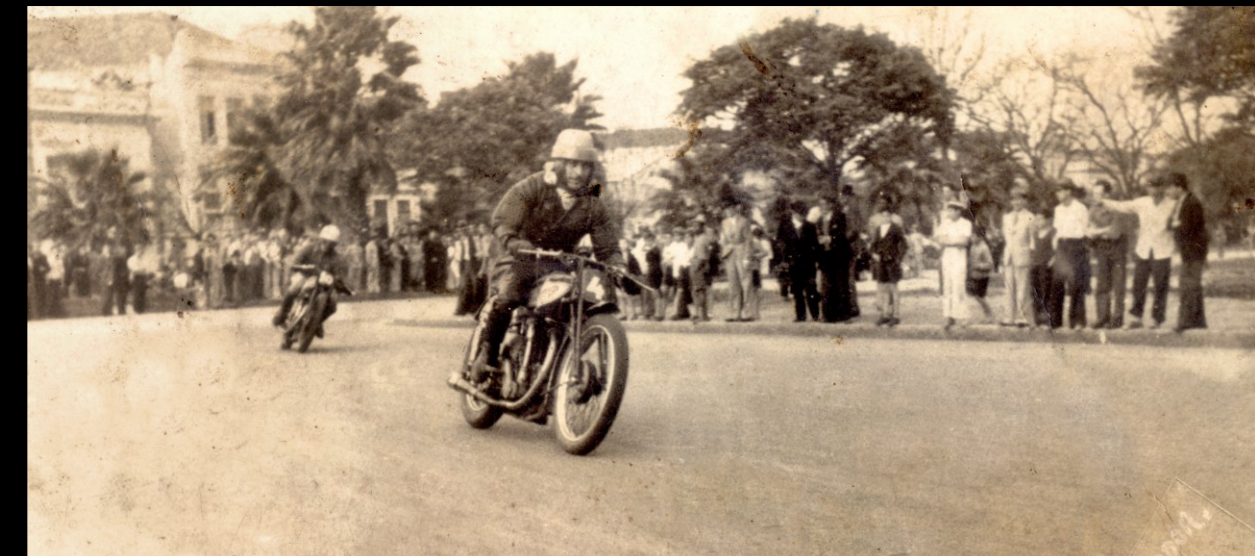
■ Durante as décadas de 1910 a 1930 acontece também o início do que chamamos de “mercado brasileiro de motocicletas”, com cada vez mais empresas se apresentando como “representantes das afamadas motocicletas”. Tratava-se de um negócio em ascensão, e que rapidamente se espalhava pelo país, sempre começando pelos grandes centros. O desenvolvimento tecnológico desse período também era frenético, com as motocicletas ganhando sistemas de amortecimento dianteiro, câmbio com mais velocidades, mas sem padronização, o que dificultava muito as coisas para quem quisesse experimentar. Nas competições, além das provas de velocidade pura, havia também as de habilidade, com diversos tipos de gincanas e também as “provas de rampa”.



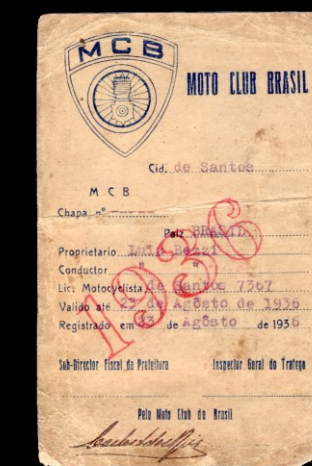
Santos, SP, década de 1930. Foto: Acervo Família Bezzi / Acervo Motostory / Autor desconhecido.
Santos, SP, 1930s. Photo: Bezzi Family Collection / Motostory Collection / Unknown author.



Constante Ceccarelli e sua Harley-Davidson na região do Chapadão, em Campinas.
Campinas, SP, década de 1920. Foto: Acervo Família Ceccarelli / Autor desconhecido.
Campinas, SP, 1920s. Photo: The Ceccarelli Family Collection / Unknown author.

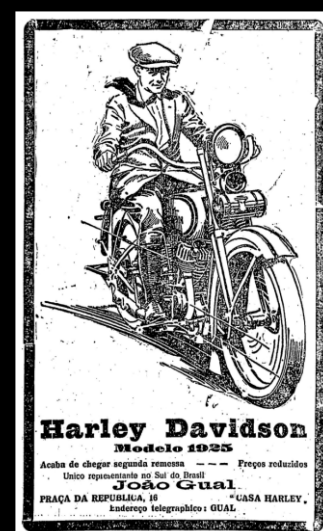


Santos, SP, década de 1930. Luiz Bezzi e sua Norton M30 em prova nas ruas de Santos. Foto: Acervo Família Bezzi / Motostory / Autor desconhecido.
Santos, SP, 1930s. Luiz Bezzi and his Norton M30 on the streets of Santos. Photo: Bezzi Family Collection / Motostory / Unknown author.



Reprodução da carteira de filiação de Luiz Bezzi ao Moto Club Brasil, registrada em 23 de agosto de 1936. Acervo Família Bezzi / Motostory.
Reproduction of the membership card from Luiz Bezzi to Moto Club Brasil, registered on August 23, 1936. Bezzi Family Collection / Motostory.

O Santista Luiz Bezzi começa a sua saga vencedora nos anos 1930 para se tornar um dos maiores pilotos da história. Entre os diversos títulos, que conquistou, o “Trofeo Real Consul D’Italia” é dos mais marcantes de sua trajetória, peça que foi criada pelo consagrado artista / escultor Galileo Emendabili.



São Paulo, SP, década de 1920. Reprodução de anúncios de jornal. Acervo Motostory.
São Paulo, SP, 1920s. Reproduction of newspaper advertisements. Motostory Collection.



Santos, SP, década de 1930. Foto Luiz Bezzi na praia de Santos, em frente à Ilha de Urubuqueçaba. Acervo Família Bezzi / Motostory.
Santos, SP, 1930s. Photo Luiz Bezzi on Santos beach, in front of Urubuqueçaba Island. Bezzi Family Collection / Motostory.



Campos, RJ. Agosto de 1931. Reunião do Campos Moto Club. Foto: Livro Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Motostory / Autor desconhecido.
Campos, RJ. August 1931. Meeting of the Campos Moto Club. Photo: Book Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Motostory / Unknown author.

Afetado por duas crises mundias (1ª Guerra Mundial e crise da Bolsa de Nova York), e atravessando nossa própria guerra civil (a Revolução Constitucionalista de 1932), o Brasil seguia crescendo e, com ele, também o mercado de motocicletas. Clubes e agremiações surgiam um atrás do outro, espalhados por todos os cantos, sendo que nos anos de 1930 uma potência nasceria no litoral paulistano: o Santos Moto Clube, criado em 3 de dezembro de 1933. O poderoso Moto Club do Brasil, no Rio de Janeiro, fazia o papel de entidade nacional e já era filiado à Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes. Além do SMC de Santos, o Moto Club de Minas Gerais, em Juiz de Fora; o Moto Club de Pernambuco; a Associação Paulista de Ciclismo e Motociclismo; a Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo; e a Associação Fluminense de Ciclismo e Motociclismo, todas as principais agremiações eram todas associadas ao MCB.



Rio de Janeiro, RJ, agosto de 1931. Foto: Livro Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Motostory / Autor desconhecido.
Rio de Janeiro, RJ, August 1931. Photo: Livro Paixão Sobre Rodas – Moto Club Campos / Motostory / Unknown author.

EIS AQUI...
A MOTOCICLETA MAIS TRABALHA NO MOMENTO!...
Chegam pelo -5 5 Cap. Corvo-
A Nova Indian 1937!...

A Nova Indian 1937 traz consigo a perfeição!

Linhas modernas
Força notável
Veloz,
Facil condução

Comoda, admiravelmente
Economica
Instalador para ignição
Lubrificação
Very simple!...

Silveira & Alencar Ltda.
AGENCIA CHEVROLET



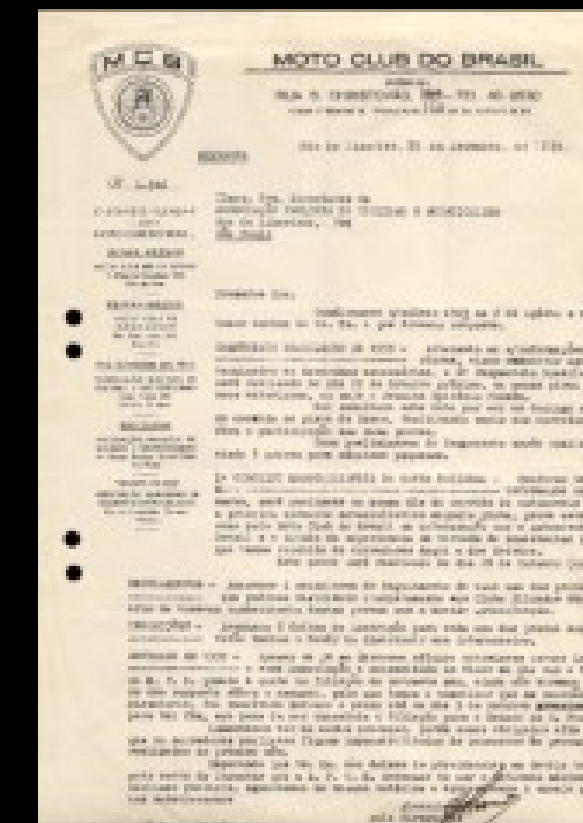
Rio de Janeiro, RJ, 1935. Moto Club do Brasil e a Corrida do Quilómetro com side-car, em agosto de 1935. Foto: Livro Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Autor desconhecido.

Rio de Janeiro, RJ, 1935. Moto Club do Brasil and the Kilometer Race with sidecar, in August 1935. Photo: Book Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Unknown author.



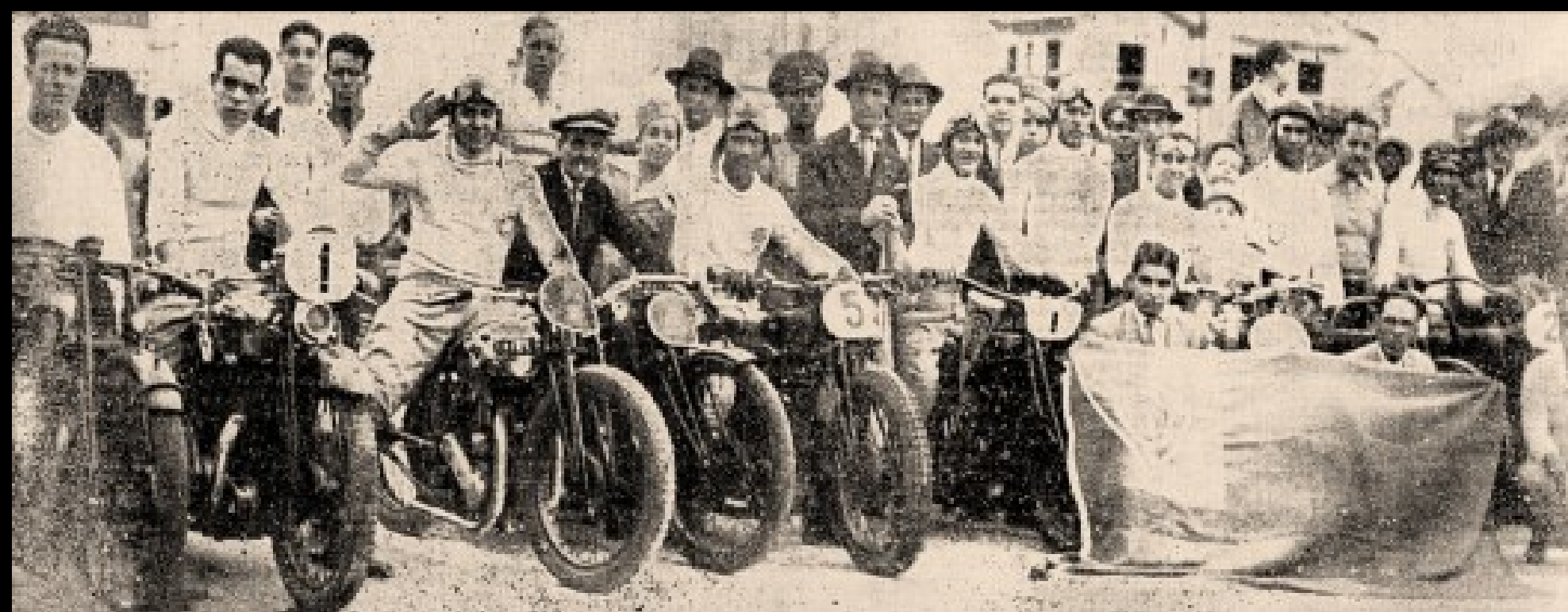
Rio de Janeiro, RJ, 1933. Carnaval do Moto Club do Brasil. Foto: Acervo Motostory / Autor desconhecido.

Rio de Janeiro, RJ, 1933. Carnival of the Brazilian Moto Club. Photo Motostory Collection / Unknown author.



Correspondência entre o Moto Club do Brasil e a Associação Paulista de Ciclismo e Motociclismo. 1939. Acervo Motostory.

Ao longo destes primeiros 30 anos, o motociclismo brasileiro cresceu e se organizou. Com o surgimento das empresas importadoras e representantes “oficiais” de importantes marcas, surge a necessidade da criação das agremiações e clubes, responsáveis pela formulação dos primeiros regulamentos para as competições, a formatação da atividade motociclismo, sem esquecer do papel social que muitos destes clubes desempenhavam. Agremiações esportivas como o próprio Paulistano e o Palestra Itália, em São Paulo, ou o Club de Regatas do Flamengo, no Rio, inscreviam seus atletas ou sócios para os representarem em provas motociclísticas.



Rio de Janeiro, RJ, Julho de 1934. Campeonato de Motociclismo. Foto: Livro Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Motostory / Autor desconhecido.

Rio de Janeiro, RJ July 1934. Motorcycle Championship. Photo: Book Paixão sobre Rodas – Moto Club Campos / Motostory / Unknown author.

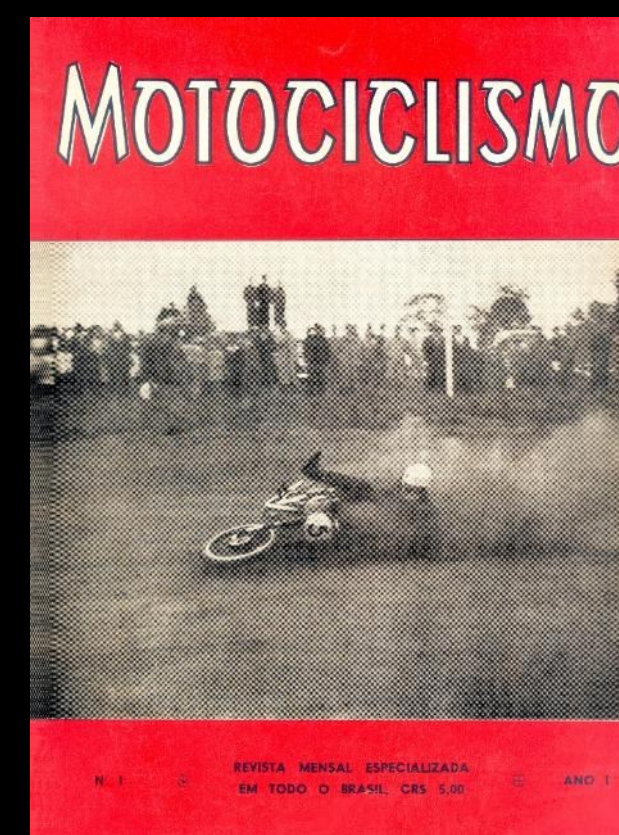
■ 1940 a 1960 - Consolidação



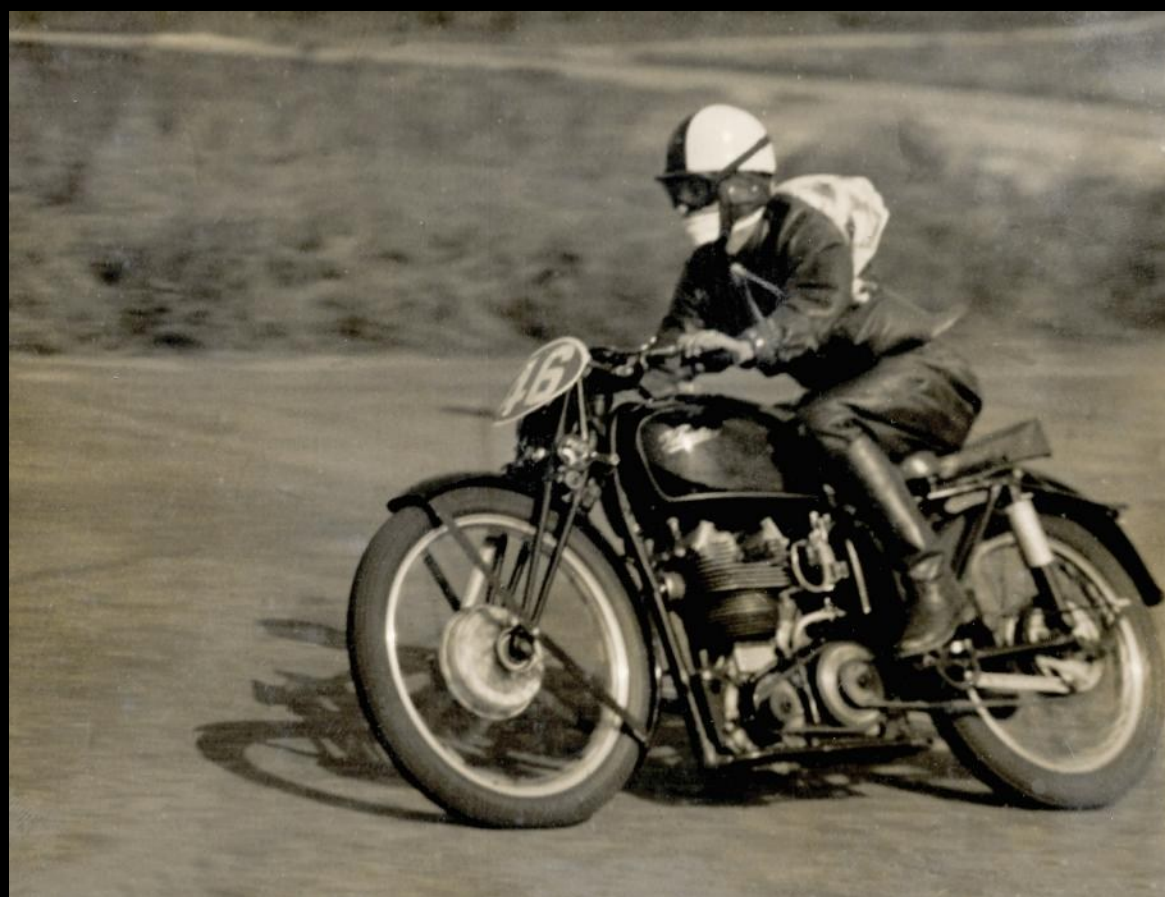
■ Ao final da 2ª Guerra Mundial, o Brasil dá um salto de qualidade no mercado de motos, e também nas competições. Assim, algumas decisões importantes são tomadas. Primeiro, a separação das entidades de ciclismo e motociclismo, nascendo, por exemplo, a Federação Paulista de Motociclismo, em 1948, e a Confederação Brasileira de Motociclismo, em 1949. Em seguida, nessa mesma época, surgiria um dos centros comerciais mais importantes da história da motocicleta: a “Esquina do Veneno”, atualmente a “Rua das Motos”, no centro de São Paulo, pertinho aqui do Farol Santander. Na esquina das ruas General Osório e Barão de Limeira se concentraram importadores, mecânicos e preparadores, lojistas e pilotos. Também foi criada ali a primeira revista brasileira de motos, chamada Motociclismo. Seus principais executivos? Eloy Gogliano e Wilson Fittipaldi (o Barão), pai de Emerson e Wilsinho. Piloto de motos e carros, Wilson Fittipaldi disputou as 24 Horas de Interlagos de Motos em 1952, foi jornalista, radialista e chegou a ser o Presidente da FPM, em 1959.

Edward Pacheco, grande personagem do motociclismo brasileiro dos anos 1940 e 1950, e sua Norton International, competindo pelo Centauro Moto Clube. São Paulo, SP, década de 1940. Foto: Acervo Família Pacheco / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1940s. Photo: Pacheco Family Collection / Motostory / Unknown author.

Ao final da 2ª Guerra Mundial, as tropas da Força Expedicionária Brasileira (FEB) retornaram ao país de navio, pelo porto de Santos. Para receber nossos soldados, a cidade organizou uma série de acontecimentos para celebrar o final do conflito, dentre eles uma corrida de motos, vencida pelo também santista Luiz Bezzi, carregado pela população emocionada. Foto: Acervo Família Bezzi / Motostory. Photo: Bezzi Family Collection / Motostory.



Em 1949 nascia a primeira revista de motocicletas do Brasil, realização de Eloy Gogliano e Wilson Fittipaldi. São Paulo, SP, 1949. Foto: Reprodução capa revista Motociclismo / Acervo Motostory. São Paulo, SP, 1949. Photo: Reproduction cover of Motociclismo magazine / Acervo Motostory.



Edgard Soares começa a competir em 1946 e acaba adotando 46 em evidência pela primeira vez. Décadas mais tarde, o italiano Valentino Rossi imortalizaria o número, que foi retirado do Mundial em homenagem a ele. Mas tudo começou com um brasileiro.

Foto: acervo Edgard Soares / Motostory / Autor desconhecido.

Photo: Edgard Soares / Motostory Collection / Unknown author.

Com sua obra iniciada ainda na década de 1930, o Autódromo de Interlagos é finalmente inaugurado em 12 de maio de 1940, tendo duas provas realizadas na data, uma de carros e uma de motos, esta última vencida por Hans Havache e sua BMW. O motociclismo de competição e também o automobilismo ganham seu grande palco.



Mesmo depois da inauguração de Interlagos em 1940, competições seguiram acontecendo nas ruas e avenidas das nossas cidades. Até a avenida Nove de Julho, em São Paulo, era palco de corridas. Nas areias de Santos (foto) também seguiam as corridas de motocicletas, com Luiz Bezzi (1) e o filho Franco (2). Santos, SP, década de 1940.

Foto: Acervo Família Bezzi / Motostory / Autor desconhecido.

Photo: Bezzi Family Collection / Motostory Collection / Unknown author.

Mulheres começam a aparecer



Em Campinas, aparece Dedé Ceccarelli, na posição de piloto na Harley-Davidson com side-car canoa, criada por seu pai Constante. Havia o interesse de algumas mulheres em pilotar motocicletas, mas também muita discriminação. Menos na família Ceccarelli: "Meu pai me incentivava a pilotar a moto, e eu tinha vergonha, mas ia assim mesmo. Deveria ter aproveitado mais", explicou a própria Dedé em depoimento ao Motostory. Ela foi habilitada para pilotar em 1947.

Foto: Acervo Família Ceccarelli / Motostory / Autor desconhecido .
Photo: Collection Ceccarelli Family / Motostory / Unknown author.



Vários membros da família Ceccarelli se envolveram ao longo da história com o motociclismo. Na foto tirada na Rua Bernardino de Sena, 33, no bairro da Ponte Preta, em Campinas, aparecem Caio Ceccarelli com sua tia Dedé na garupa, e, na sacada, sua mãe e sua irmã, Olga e Maria José, além de uma vizinha.

Foto: Acervo Família Ceccarelli / Motostory / Autor desconhecido.
Photo: Collection Ceccarelli Family / Motostory / Unknown author.



Caio Marcondes e Edward Pacheco, vencedores das 24 Horas de 1952 e 1953 (foto de 1952).

Interlagos, São Paulo, SP, 1952. Foto: Família Pacheco / Motostory / Autor desconhecido.

Interlagos, São Paulo, SP, 1952. Photo: Pacheco Family / Motostory / Unknown author.



Caio Marcondes com a sua BMW nas 24 Horas de 1953, ostentando o número 1 conquistado em 1952.

Interlagos, São Paulo, SP, 1953. Foto: Família Pacheco / Motostory / Autor desconhecido.

Interlagos, São Paulo, SP, 1953. Photo: Pacheco Family / Motostory / Unknown author.



A lista dos inscritos nas 24 Horas de Interlagos de 1952 incluía nomes importantes, dentre eles Wilson Fittipaldi, pai de Emerson e Wilsinho, competindo em dupla com José Martinez pilotando uma BMW 600. Curiosidade: também competiu um Louis Hamilton naquela prova, a bordo de uma Triumph.

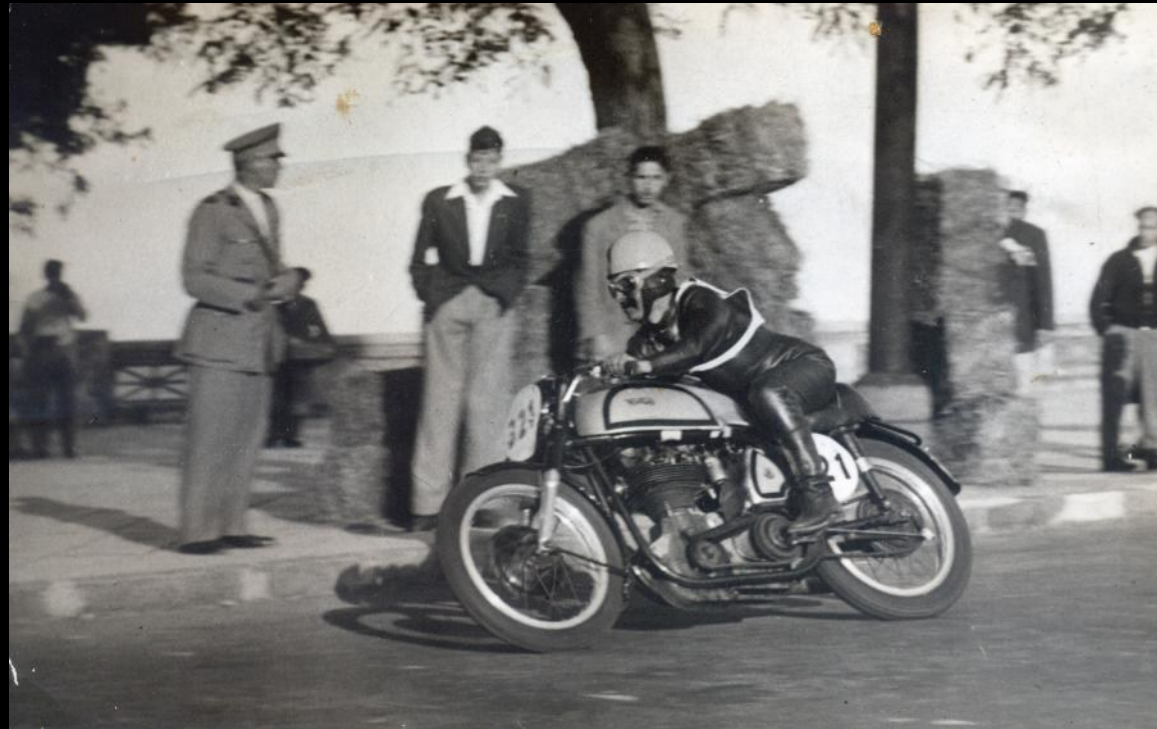
São Paulo, SP, 1953.

Imagem: Reprodução Acervo Família Edgard Soares / Motostory.

São Paulo, SP, 1953.

Image: Reproduction Edgard Soares Family Collection / Motostory.

A década de 1950 foi o primeiro momento de ápice do motociclismo no Brasil, tanto no aspecto de mercado quanto de competições. Já tínhamos um público, predominantemente masculino, identificado com o espírito do motociclismo. Eles já eram, naquela época, uma tribo que se reconhecia, com clubes de moto cada vez mais sólidos, uma verdadeira manifestação social e cultural: como iguais entre nós, e diferentes dos outros. Também as mulheres passaram a querer mais espaço na sociedade, além de cuidar da família. Após a 2ª Guerra Mundial, quando foram obrigadas a ocupar novos postos de trabalho, muitas não quiseram mais ficar “apenas” em casa. Passaram então a aparecer com mais frequência no mundo das motocicletas, que ainda era muito masculino. O desenvolvimento tecnológico mundial também foi fortemente impulsionado pelo grande conflito. As motocicletas passaram a ter suspensão na traseira, o que praticamente não existia antes, e na dianteira elas foram muito melhoradas. Os freios ficaram maiores e melhores, mas foram os motores que ganharam ainda mais potência. A América Latina chamava atenção, especialmente o Brasil e a Argentina: no automobilismo brasileiro, Chico Landi, e no argentino, Juan Manuel Fangio faziam história. No motociclismo, espalhado por todo o território nacional, competições cada vez mais nobres aconteciam por aqui, afinal, éramos também um mercado importante. As primeiras duas edições das 24 Horas de Interlagos aconteceram em 1952 e 1953, e tiveram a mesma dupla e a mesma moto vencedora: Edward Pacheco e Caio Marcondes, de BMW. Wilson Fittipaldi foi outro que também disputou, e transmitiu a competição para a Rádio Panamericana, na qual tinha um programa especializado em esporte a motor.



Edgard Soares e sua Norton Manx na inédita vitória na categoria principal das 100 Milhas de Buenos Aires, em 1953. Buenos Aires, Argentina, 1953. Foto: Acervo Família Soares / Motostory / Autor desconhecido. Buenos Aires, Argentina., 1953. Photo: Soares Family Collection / Motostory / Unknown author.



A primeira vez que a Honda disputou uma competição fora do Japão foi no GP do IV Centenário, realizando em Interlagos, Brasil. O piloto era Mikio Omura. Interlagos, São Paulo, Brasil. 1954. Foto: Acervo Honda Motor Company / Autor desconhecido. Interlagos, São Paulo, SP, Brasil. 1954. Photo: Honda Motor Company Collection / Unknown author.



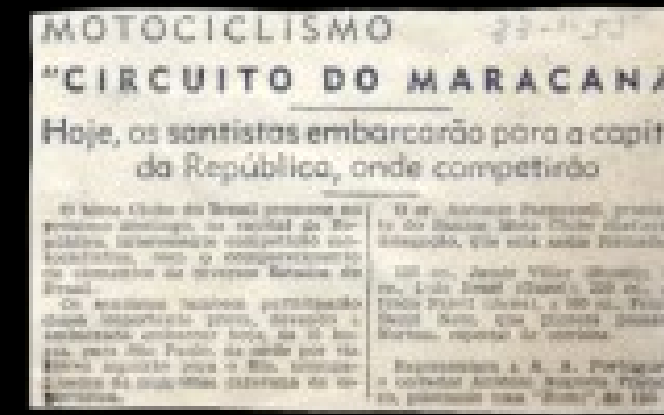
Montanha de 1956. Serra do Mar, SP, 1954. Foto: Acervo Família Bezzi / Motostory / Serra do Mar, SP, 1954. Photo: Bezzi Family Collection / Motostory / Unknown author.



Franco Bezzi Neto seguia os passos do seu pai, Luiz Bezzi, para se sagrar campeão Brasileiro em 1953, além da Subida da



Daniel Zuffo, importador Norton, e Varam Motores, distribuidores BMW exclusivos no Brasil. Ricos anos 1950. São Paulo, SP. 1952-1953. Fotos: Acervo Família Soares / Motostory / Autores desconhecidos. São Paulo, SP. 1952-1953. Photos: Soares Family Collection / Motostory / Unknown authors.



Estes recortes de jornais de 1955 fazem parte do acervo documental da família Bezzi. Fonte desconhecida. Fotos: Acervo Família Bezzi / Motostory / Autor desconhecido. Photos: Bezzi Family Collection / Motostory / Unknown author.



Festa de gala para a inauguração da loja de Edgard Soares na "Esquina do Veneno", em São Paulo. Foto: Acervo Família Soares / Motostory / Autor desconhecido. Photo: Soares Family Collection / Motostory / Unknown author.



Edgard Soares recebe de Juan Domingos Perón a coroa pela vitória nas 100 Milhas de Buenos Aires em 1953. "A coisa mais emocionante da minha vida foi ouvir o Hino Nacional Brasileiro ao lado do Presidente Perón".

Buenos Aires, Argentina, 1953.

Foto: Acervo Família Edgard Soares / Motostory / Autor desconhecido.

Buenos Aires, Argentina, 1953.

Photo: Edgard Soares Family Collection / Motostory / Unknown author.



A grande repercussão da vitória de Edgard Soares em Buenos Aires em 1953 estampada nos jornais da época. Imagem: Reprodução Acervo Família Edgard Soares / Motostory.

Image: Reproduction Edgard Soares Family Collection / Motostory.



Edgard Soares já havia sido destaque na capa da revista Motociclismo, de 1950.

Imagem: Reprodução Acervo Família Edgard Soares / Motostory.

Image: Reproduction Edgard Soares Family Collection / Motostory.

Durante a primeira metade da década de 1950, vimos nossos pilotos alcançaram nível internacional pela primeira vez. Isso graças ao fato de que importávamos as melhores motocicletas, já havíamos ganhado um importante autódromo e realizávamos provas internacionais, disputadas principalmente no Brasil e na Argentina. O GP de La Ciudad de Buenos Aires recebia anualmente pilotos estrangeiros de alto nível, inclusive campeões mundiais. Em diversas edições, fomos até lá em busca da vitória, o que nos colocava diante dos melhores pilotos do mundo, que também traziam para a América do Sul suas máquinas oficiais de fábrica, fazendo o nível da competição subir. Foi em 1953 que Edgard Soares conseguiria a vitória ali, o que também lhe rendeu o título de campeão sul-americano de motociclismo e a possibilidade de registrar, pela primeira vez na história, o número 46 na Federação Internacional de Motociclismo (FIM). Recentemente este número foi retirado do Campeonato Mundial de Motovelocidade em homenagem às conquistas do italiano Valentino Rossi. Em 1954, foi realizada uma grande festa para comemorar o IV Centenário de São Paulo e, além da inauguração do Parque do Ibirapuera, foi realizada também uma grande e importante corrida de motocicleta em Interlagos. Na categoria principal, a vitória foi de Ray Amm, campeão mundial, com Edgard Soares perdendo por apenas meia roda com uma performance impressionante.



Felipe Carmona Filho, campeão brasileiro e paulista em 1951, foi um dos grandes do motociclismo brasileiro, e rivalizou com o sobrinho Edgard Soares, criando, entre outras coisas, a mítica da "Esquina do Veneno" em São Paulo.

Santos, SP, década de 1950. Foto: Acervo Família Bezzi / Motostory / Autor desconhecido.

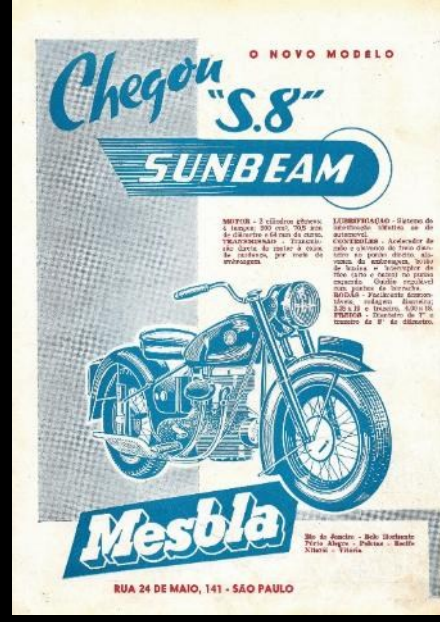
Santos, SP, 1950s. Photo: Bezzi Family Collection / Motostory / Unknown author.



Um dos reflexos da proibição da importação de motocicletas, em 1955, foi a produção nacional: o desfile de 7 de setembro, em 1958, na Av. Pacaembu, em São Paulo, com Miguel Panades Vales e as Monark Jawa nacionais, montadas no Brasil pela Monark, fabricante de bicicletas.

Av. Pacaembú, São Paulo, SP, 7 de setembro de 1958. Foto: Acervo Família Panades / Motostory / Autor desconhecido.

Pacaembú Avenue, São Paulo, SP, September 7, 1958. Photo: Panades Family Collection / Motostory / Unknown author.



Novas empresas atuando no mercado de motocicletas a partir dos anos 1950 e a venda através de lojas de departamento. Reprodução de anúncios de época / Acervo Motostory. Reproduction of advertisements from that period / Motostory Collection.



Anúncio de Ernesto Trivellato e da realização da Prova do IV Centenário em Interlagos.

Reprodução anúncios de época / Acervo Motostory. Reproduction of advertisements from that period / Motostory Collection.



Wilson Fittipaldi, o "Barão", empossado na presidência da Federação Paulista de Motociclismo. São Paulo, SP, 24 de abril de 1959.

Reprodução de matéria de jornal da época / Origem desconhecida / Acervo Motostory. Reproduction of newspaper article from the time / Origin unknown / Motostory Collection.



Emerson em 1962, de motocicleta, seguro pelo mecânico.

Adriano Ferro, amigo de Adu Celso e do próprio Emerson, é o "mecânico" abraçado a Emerson Fittipaldi. Interlagos, São Paulo, SP. 1963.

Foto: Acervo Adriano Ferro / Motostory / Autor desconhecido.

Interlagos, São Paulo, SP. 1963.

Photo: Adriano Ferro Collection / Motostory / Unknown author.

A crise política e econômica de 1954 resulta em transformações profundas no mercado nacional, com a proibição da importação de veículos automotivos. Desse modo, saímos do cenário internacional. Medidas governamentais foram tomadas e deu-se início, então, à fabricação de automóveis e caminhões, mas não imediatamente das motos. Sem as melhores motocicletas do mundo vindo para o Brasil, eventos internacionais e aquela primeira geração de excelentes pilotos praticamente se perdeu: não éramos mais competitivos. Enquanto o mundo vivia um desenvolvimento tecnológico crescente, aqui passamos a viver das motonetas, veículos muito mais simples, que possuíam classificação fiscal diferente de motocicletas e, por isso, puderam ser importadas. Muitas motos de pequena cilindrada que se passavam por motonetas conseguiam cruzar nossas alfândegas como se fossem ciclomotores. Começa, dessa forma, a década das Lambrettas e Vespas... e a definitiva chegada das mulheres ao guidão.



Guarulhos, SP, 1960. Diego escalona e Thomas Huertas em 1960, nas comemorações do IV Centenário daquela cidade. Foto: Acervo Família Escalona / Motostory / Autor desconhecido. Photo: Escalona Family Collection / Motostory / Unknown author.



Um verdadeiro bólido de corrida preparado pela Família Tognocchi para o recorde de Interlagos: apoio Viareggio/ FAPA / Lambretta. São Paulo, SP, 1960. Foto: Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1960. Photo: Tognocchi Family / Motostory / Unknown author.



As Lambrettas de corrida e a Família Tognocchi. Escrevendo a história. São Paulo, SP, 1960. Foto: Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1960. Photo: Tognocchi Family / Motostory / Unknown author.



Largada da categoria 50cc em Interlagos, na década de 1960. Adultos corriam, mas também participavam jovens adolescentes. Interlagos, São Paulo, SP. 1960. Foto: Família Carmona / Motostory / Autor desconhecido. Interlagos, São Paulo, SP. 1960. Photo: Carmona Family / Motostory / Unknown author.



Antonio Bernardino, Giulianna Tognocchi Bernardino e Walter Paulo Bernardino, no colo. Giulianna foi uma das pioneiras a empreender como dona de revenda Lambretta e piloto. Uma mulher à frente de seu tempo. Foto: Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. Photo: Tognocchi Family / Motostory / Unknown author.



Viareggio foi a revenda Lambretta criada por Giulianna Tognocchi. Pinheiros, São Paulo, SP. Década de 1960. Foto: Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. Pinheiros, São Paulo, SP. 1960s. Photo: Tognocchi Family / Motostory / Unknown author.



Gualtiero e a irmã, Giulianna Tognocchi, em sua Lambretta, no Parque do Ibirapuera. São Paulo, SP, 1960. Foto: Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1960. Photo: Tognocchi Family / Motostory / Unknown author.



Panauto foi a primeira fabricante das italianas Vespa, ainda nos anos 1950. Rio de Janeiro, RJ, década de 1960. Foto: Acervo Motostory / Autor desconhecido. Rio de Janeiro, RJ, 1960s. Photo: Motostory Collection / Unknown author.



■ Mulheres reivindicam seu espaço

O período entre 1955 e 1965 foi praticamente dominado pelas motonetas, tendo como artistas principais a Lambretta (que chegou a ser fabricada em São Paulo com peças fornecidas pela FAPA, da Família Tognocchi), e a Vespa, no Rio de Janeiro, fabricada pela Panauto. Também em São Paulo, na mesma época, a Monark, fabricante de bicicletas, chegou a montar as motocicletas Monark Jawa. Algumas poucas motos de baixa cilindrada continuaram vindo para o Brasil sob a declaração de que se tratavam de motonetas ou ciclomotores.

Assim, se motonetas era o que tínhamos, então vamos viajar, namorar e competir com elas! O período ainda coincidiu com o seu crescimento na Europa, em especial na Itália, com a aparição nas telas de cinema e a chegada da Jovem Guarda no Brasil. E as Vespinhas e Lambretinhas viraram um símbolo dessa época. Em meio a esse processo, algo inesperado aconteceu: a entrada definitiva das mulheres no mundo das duas rodas. Pela sua característica construtiva, com a carenagem frontal e a plataforma, as mulheres se sentiram confiantes em pilotar, mesmo de saia ou salto, uma vez que era possível entrar no veículo sem precisar “montar”.

As motonetas permitiram que as mulheres viessem para o guidão, e isso mudaria toda a estrutura familiar: se a mãe pode, todo mundo pode.
Parque do Ibirapuera, São Paulo, SP, década de 1960. Giuliana Tognocchi participa de uma gincana. Foto: Acervo Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido.
Ibirapuera Park, São Paulo, SP. 1960s. Giuliana Tognocchi participates in a gymkhana. Photo: Tognocchi Family Collection / Motostory / Unknown author.



FAPA era fornecedor da Lambretta do Brasil e fazia tanto estamparia como fundição. Ou seja, as peças já eram fabricadas no Brasil. São Paulo, SP, década de 1960. Foto: Acervo Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1960s. Photo: Tognocchi Family Collection / Motostory / Unknown author.

■ Pela 1ª vez, a família em duas rodas

Se por um lado a proibição da importação das motos foi um atraso para o mercado, por outro, provocou uma mudança poderosa na sociedade. Com a chegada das motonetas, criou-se a sensação de que “motos” poderiam servir a todos. O fato de as “rodinhas pequenas” terem atraído as mulheres mudaria completamente a percepção que a sociedade brasileira tinha das motos.

Não é preciso dizer que mulheres são mães, e se a mãe pode, todo mundo pode. Se a mãe acha que uma “Lambretinha” ou uma “Vespinha” é um veículo seguro, então ele serve também para a filha, e, conseqüentemente, para toda a família. Moto era até então um veículo dos bravos e corajosos, dos destemidos. As motonetas não, elas eram para todo mundo. Quantas crianças passearam de pé dentro da carenagem e segurando no guidão enquanto seus pais, avós e mães pilotavam? E quantas dessas crianças um dia não quiseram ter uma também? E elas eram também charmosas, e foram acompanhadas de filmes para o cinema com atores famosos como Rock Hudson e Gina Lollobrigida, da Jovem Guarda e do rock’n’roll. Sua simplicidade de design e de construção também despertaria nossa primeira indústria verdadeiramente nacional.

Os anúncios de Lambretta e Vespa que marcaram época no Brasil, mostram o charme, a praticidade, o design e a capacidade que as “rodinhas” tiveram de entrar nas famílias brasileiras. Reprodução de anúncios de época. Acervo Motostory. Advertisements reproduction / Motostory Collection.



A década das motonetas e a preparação da geração de ouro. As competições de motonetas ficaram tão importantes para o mercado, que foi criado o “Troféu Estímulo” exposto aqui, referente ao de motoneta de Interlagos em 1960, com a vitória de Gualtiero Tognocchi sobre o irmão Paolo. São Paulo, SP, 1960. Foto: Acervo Família Tognocchi / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1960. Photo: Tognocchi Family Collection / Motostory / Unknown author.



O Multicampeão Brasileiro das décadas anteriores, Luiz Bezzi ao fundo da foto, também virou revendedor Lambretta em Santos. Seus netos, Luiz Bezzi Pasquarelli e José Bezzi, aparecem à frente., orgulhosamente sentados nas Lambretinhas. Santos, SP, década de 1960. Foto: Acervo Família Bezzi / Motostory / Autor desconhecido. Santos, SP, 1960s. Photo: Bezzi Family Collection / Motostory / Unknown author.



As motonetas, além de locomoção e competição, eram também aventura. Assim foi para Antônio Letizia Filho, que teve a ideia de ir de São Paulo a Brasília, em 1959, com sua Lambretta LD (com seus aros 8”) de uso diário enfrentar muita estrada de terra. A viagem durou 13 dias, ida e volta. Brasília, DF, 1959. Foto: Acervo Família Letizia / Motostory / Autor desconhecido. Brasília, DF, 1959. Photo: Letizia Family Collection / Motostory / Unknown author.



“Faça bem feito ou não faça” é o lema da vida de Bortotto, um dos grandes nomes das corridas de motonetas do interior. Jaú, SP, década de 1960. Foto: Família Bortotto / Autor desconhecido. Jaú, SP, 1960s. Photo: Bortotto Family / Unknown author.



Edmar Ferreira é um dos maiores pilotos da história do motociclismo brasileiro, e também começou de Lambretta nos anos 1960. Goiânia, GO. Década de 1960. Foto: Acervo Edmar Ferreira / Autor desconhecido. Goiânia, GO. 1960s. Photo: Edmar Ferreira Collection / Unknown author.



Francisco Velasco – Chicão Velasco (à esquerda na foto) começou a participar de provas de Lambrettas aos 17 anos, realizando feitos que ficaram marcados na história do Motociclismo no Brasil: participou das 6 Horas de Interlagos em 1962 (sozinho, sem troca de piloto), foi o inventor de Motobol (futebol com motos), participou da primeira corrida de Motocross no Brasil, foi presidente do Santos Moto Clube. Santos, SP. Década de 1960. Foto: Família Velasco / Autor desconhecido. Santos, SP. 1960s. Photo: Velasco Family / Unknown author.



Carlos Murari, nascido em Jaú (SP) em 1945, sempre teve a Lambretta presente em sua vida. Jaú, SP, década de 1960. Fotos: Família Murari / Autor desconhecido. Jaú, SP, 1960s. Photos: Murari Family / Unknown author.

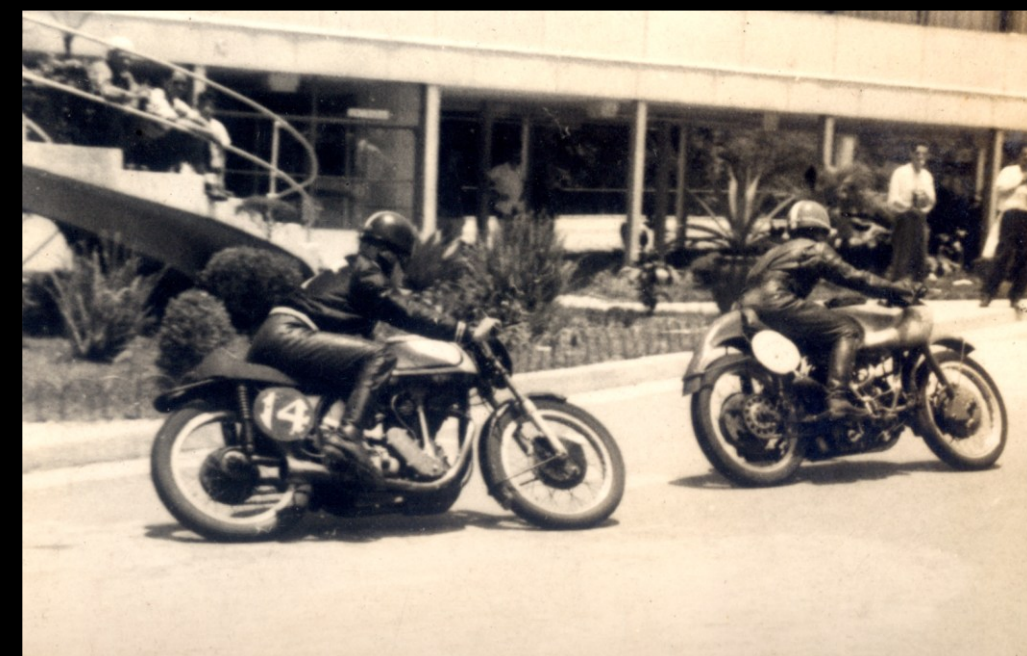


O grande piloto Luiz Bezzi, de Santos, muitas vezes homenageado ao longo dos anos, em reportagem pouco antes de falecer em 1991, aos 84 anos. Foto: família Bezzi / Motostory.
Photo: Bezzi family collection / Motostory.

■ A saga da família Bezzi no mundo das duas rodas se inicia ainda no princípio do século XX. Fortemente ligado também ao ciclismo de competição, Luiz Bezzi dá início a uma brilhante carreira competindo contra os grandes da geração que o antecedeu. Constante Ceccarelli, de Campinas, e Antônio Lage foram os dois nomes de maior destaque nos anos 1920, contra quem Luiz começou a competir, e a perder. Reconhecido e respeitado no Brasil e no exterior, também nos deu de presente seu filho, Franco Bezzi Neto, a quem tivemos o prazer de entrevistar e homenagear em vida. Franco também foi campeão brasileiro de motociclismo, recordista da subida da Serra de Santos e disputou o mesmo Gran Premio de La Ciudad de Buenos Aires, vencido pelo também brasileiro Edgard Soares. Os Bezzi foram tão bons que em um ano foram Campeão (o pai) e Vice (o filho). A saga da família Bezzi segue até os dias de hoje na cidade de Santos, com seus descendentes ainda envolvidos com o motociclismo.



Foto tirada da estante da casa de Luiz Bezzi com uma parte das suas conquistas, dentre eles o Trofeo Real Consul D'Itália, da década de 1930. Foto: família Bezzi / Motostory
Photo: Bezzi family collection / Motostory.



Corrida realizada dentro do Parque do Ibirapuera, em São Paulo, nos anos 1950. O numero 14 é Franco Bezzi Neto. Foto: acervo família Bezzi / Motostory.
Photo: Bezzi family collection / Motostory.



Em 1958, Luiz Bezzi anuncia sua retirada oficial das competições, depois de duas décadas de vitórias e grandes rivalidades. Imagem: acervo família Bezzi / Motostory
Image: Bezzi family collection / Motostory.



Entre os anos de 1945 e 1955 havia intenso intercâmbio entre Brasil e Argentina, tanto no mercado quanto no esporte. No "clichê", a visita da delegação Argentina recebida pelo Santos Moto Clube e pelo Piratininga Moto Clube (da capital). Imagem: acervo família Bezzi / Motostory.
Image: Bezzi family collection / Motostory.

Em 1948 foi fundada a Federação Paulista de Motociclismo, depois de décadas de gestão do esporte em conjunto com o ciclismo. Antes, a entidade se chamava Federação Paulista de Ciclismo e Motociclismo, lembrando que as primeiras motos eram praticamente bicicletas motorizadas.

Além disso, por ser anterior à chegada das motos, as bicicletas já circulavam no Brasil e já tinham seu esporte organizado. Era então mais coerente ter motocicletas e bicicletas juntas no esporte e na mídia. Vale lembrar a existência do periódico "O Guidão", que foi publicado desde os anos 1910 até os anos 1950.



Os Carmona são parte indelével da história do motociclismo brasileiro e, desde o início do século XX até os dias atuais, sempre tiveram e têm motociclistas em sua família, de competição ou não, e comerciantes do ramo. Ao lado, imagem de Nelo Carmona (6) em Interlagos seguido de perto por outro piloto de história relevante no motociclismo nacional, Carlinhos Aguiar (7).

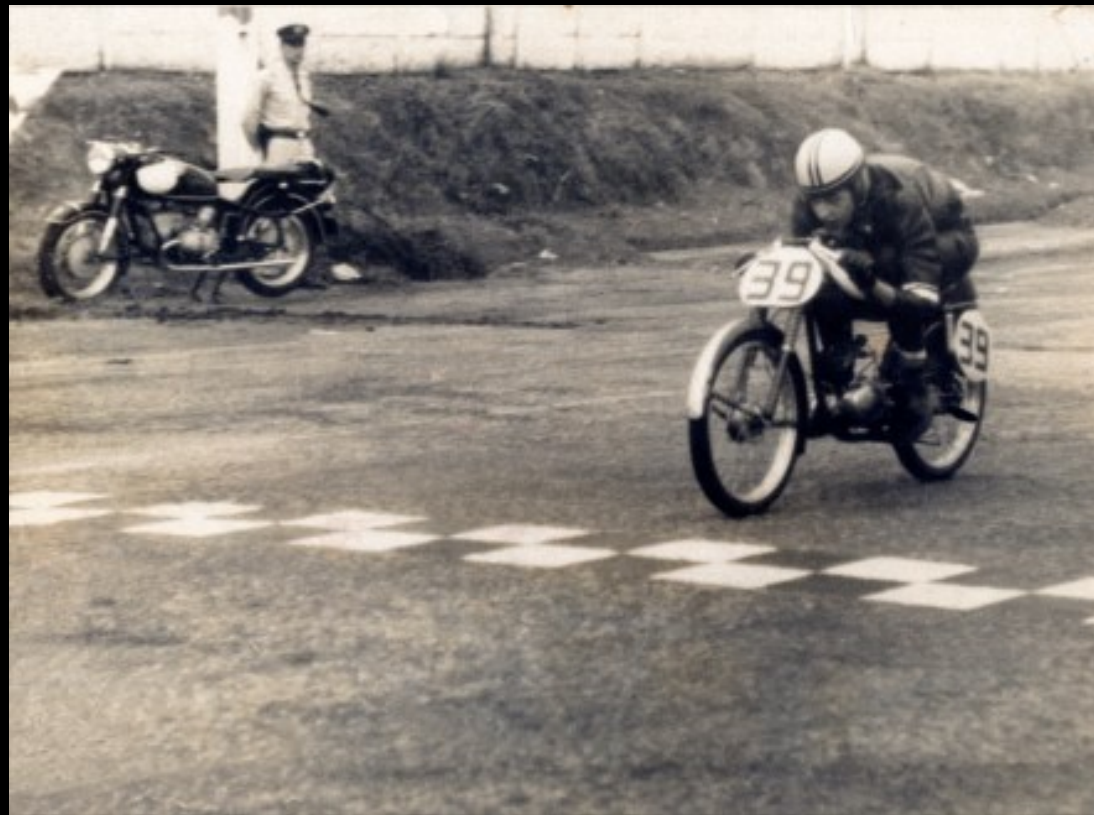
Foto: acervo família Carmona / Motostory.
Photo: Carmona family collection / Motostory.



"Criado em março de 1942, o Piratininga Moto Clube precisou esperar o final da II Guerra para iniciar suas atividades. Como organização especializada, a simpática agremiação nascia oficialmente, instalando-se na Rua General Osório, 701, contando sua primeira Diretoria eleita em memorável reunião, com os seguintes membros:

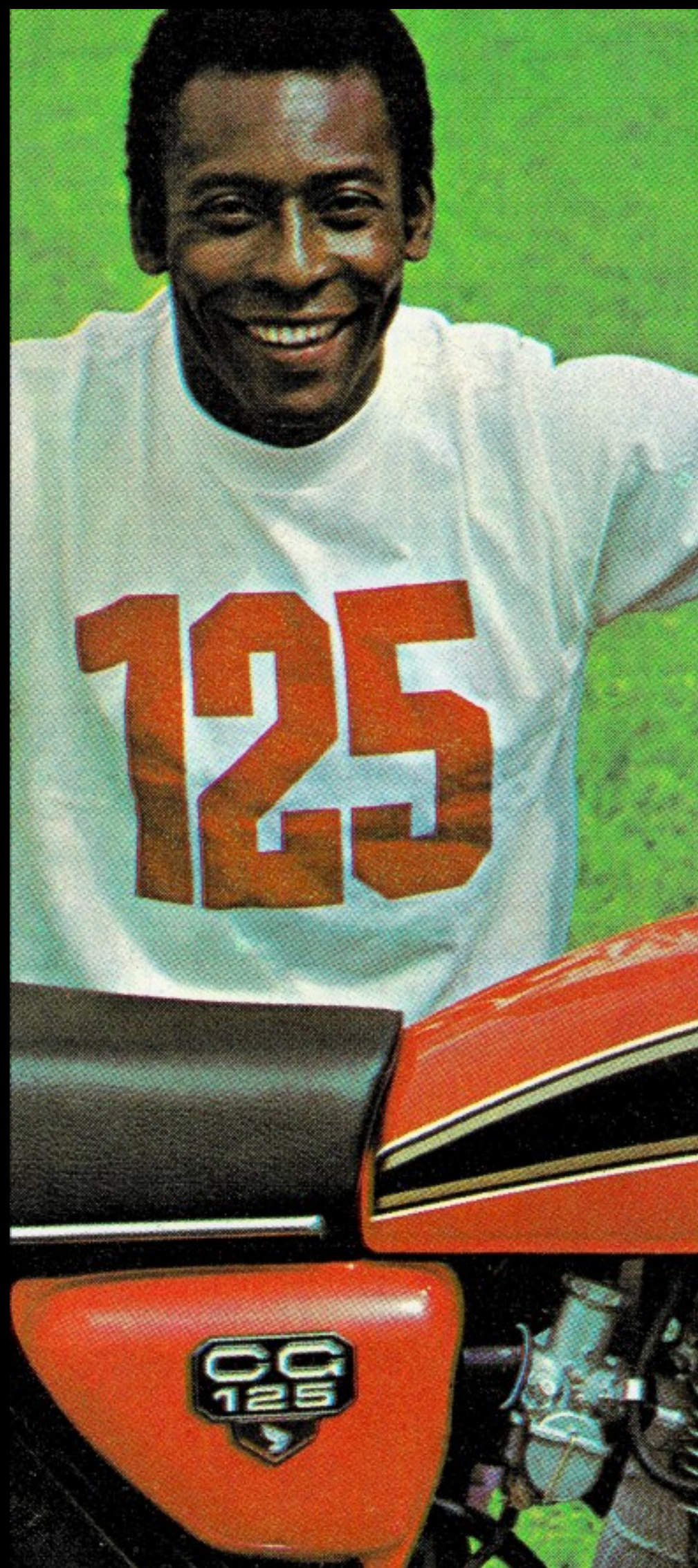
- Presidente: Eloy Gogliano;
- Vice-Presidente: Rubens Italo Orbite;
- Secretário-Geral: Darwin Pires;
- 1º Secretário: Ernesto Pelegrino;
- 1º Tesoureiro: Tenente Angelo Gaeta;
- 2º Tesoureiro: Gladston Pereira Barreto;
- Diretor de Esportes: Carlos Oliveira Netto.

" Texto original sobre a fundação do PMC.



Entre os irmãos Fifa (Felipe Carmona Neto) e Nelo Carmona, foi Fifa quem teve melhor desempenho nas pistas, enquanto Nelo sempre foi o que tinha mais tino para os negócios, chegando a ser um dos principais revendedores Honda do interior paulista durante muitos anos. Importante frisar que Fifa e Nelo sempre foram grandes amigos ao longo de toda a vida, e que juntos vieram ao encontro do Motostory nos trazendo a história dos Carmona. No quadro ao lado medalhas conquistadas pela família onde se vê a entidade que congregava bicicletas e motocicletas: a Federação Paulista de Ciclismo e Motociclismo, antes de 1948. Também uma medalha da CBD, ou, Confederação Brasileira de Desportos, órgão máximo do esporte nacional até o princípio dos anos 1970.

Foto: acervo família Carmona/Motostory.
Photo: Carmona family collection / Motostory.



■ Um mercado em transformação

Os primeiros anos da história da motocicleta no Brasil foram marcados pelo pioneirismo, pela coragem e pela ousadia, em meio a duas guerras mundiais, uma revolução, os anos da ditadura Vargas e as mudanças no cenário político com a era JK, além da mudança da Capital Federal do Rio de Janeiro para Brasília. Em meio a isso tudo, tivemos momentos de pujança no pós-guerra, mas também a importação proibida, o que para o segmento de motos foi catastrófico, eliminando do dia para a noite toda uma geração de pilotos de alto nível e provocando uma mudança radical no perfil do mercado. Mas como o nos adaptamos rápido, fomos viajar, competir, vender e usar as motonetas, que eram a opção da época e o veículo que definitivamente permitiu que as mulheres passassem a comandar também suas motos. Ao final da década de 1960, com a retomada das importações, uma nova abertura se deu com a chegada definitiva das marcas japonesas no Brasil. Primeiro veio a Yamaha, e em seguida, a Honda. Começava, então, a grande transformação do nosso mercado. Os primeiros anos da década de 1970 se iniciaram com o Brasil de Pelé conquistando o Tricampeonato Mundial de Futebol e os japoneses instalando suas filiais em São Paulo, inicialmente importando motos, para, em seguida, dar início à produção nacional. Até então, a motocicleta ainda não havia se tornado verdadeiramente popular, como tinham sido as motonetas na década anterior. As competições dos anos 1950 atraíam um grande público para nossos novos autódromos, o comércio de motocicletas se fixava nos grandes centros e se expandia pelo país, mas a moto ainda era, para muitos, um objeto de desejo, longe de ser um bem a ser adquirido.

Pelé, o homem que transformou a história do futebol, e a moto Honda CG 125, que transformou a história da motocicleta no Brasil. Foto: Reprodução parcial de anúncio de lançamento da Honda CG 125 em 1976 com Pelé. Photo: Partial reproduction of the Honda CG 125 launch advertisement in 1976 with Pelé.

A reabertura das importações voltava a trazer ao Brasil as motos dos sonhos, e a nova geração de Hondas, Yamahas e até Suzukis que encantavam o mundo (e a nós também!) chegaram para ficar. Enquanto as indústrias europeia e americana sofriam, os japoneses começaram a ditar as regras do mercado mundial. Com a importação liberada, nós voltamos a ser interessantes internacionalmente. Os japoneses, novos “donos” do mercado mundial de motocicletas, olhavam para o Brasil com atenção e traziam novos e apaixonantes modelos. Além disso, entendiam que a competição era uma importante ferramenta para mostrarem sua superioridade. A motovelocidade brasileira ganharia assim um novo fôlego, deflagrando o que chamamos de “nossa segunda geração brasileira de grandes pilotos”. Também um novo esporte radical chegava: o motocross. Por sua ousadia e a facilidade em construir uma pista, a prática do motocross se espalhou rapidamente, chamando a atenção do público e da imprensa. Mas... mais uma vez, o país fechou as portas para as importações, outro baque para o mercado. Em contrapartida, esse fechamento foi o gatilho que provocou a grande transformação do Brasil em potência mundial: a verdadeira produção nacional.



A Yamaha foi a primeira a produzir motocicletas no Brasil a partir de 1974, a pequena RD 50 de 2 tempos, seguida de perto pela Honda, em 1976. Nascia, assim, a indústria nacional de motocicletas. Foto: Reprodução de anúncio Yamaha 1974, publicado na Revista Duas rodas. Photo: Reproduction of the 1974 Yamaha advertisement, published in Duas Rodas Magazine.

■ 1970 a 1990 - A Grande Explosão

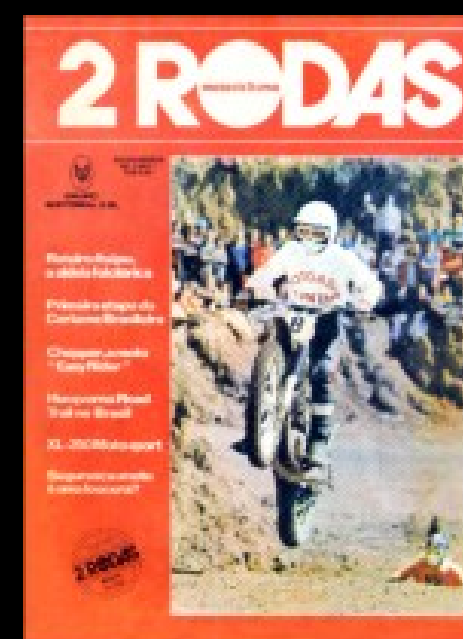


Ary Fiadi foi o importador da Yamaha antes que a empresa se instalasse no Brasil, e acreditava na competição como forma de promover a marca. Tanto assim que forneceu aos irmãos Paolo e Gualtiero Tognocchi a Yamaha TR 350, com a qual venceram a primeira edição das 500 Milhas de Interlagos em 1970. Detalhe no macacão do piloto, a marca Ducal, uma rede de roupas masculinas da época, que foi uma das primeiras a patrocinar o esporte, sendo uma empresa de fora do segmento.

Foto: Acervo Família Tognocchi / Autor desconhecido.
Photo Tognocchi Family Collection / Unknown author.

No final da década de 1960 e início da de 1970, nossas fronteiras foram abertas novamente para a importação de veículos. Mais leves, mais modernas e potentes, e mais baratas, as marcas japonesas passaram a ser referência no mercado mundial, e não paravam de crescer, causando o mesmo impacto no mercado brasileiro.

Foi durante a década de 1970, contudo, que se deu início ao movimento que transformaria o Brasil em uma potência mundial. Decisões tomadas pela cúpula do governo militar resolvem, mais uma vez, tomar medidas de “proteção” ao mercado e a indústria brasileira e, novamente, fazem isso fechando as fronteiras. Bem no começo da década, porém, ainda com as importações abertas, começam a chegar motocicletas muito mais avançadas do que as que existiam até então. E não era apenas um fenômeno brasileiro, uma vez que a indústria japonesa revolucionava o mercado oferecendo motocicletas mais baratas e funcionais, muito mais resistentes que as europeias e americanas da época, atuando em todas as linhas de produtos – das pequenas usadas no transporte diário às motocicletas premium de alta cilindrada – revolucionando, assim, o mercado. Ary Fiadi e sua Motosport importaram Yamaha, enquanto a Honda era representada no Brasil pela Marcas Famosas. Esse foi um período curto de experimentação, já que ambas instalariam suas filiais em São Paulo. A Yamaha em 1971, na Rua General Osório, e em 1972, a família Kato ajudaria o Sr. Honda a se instalar também na capital paulista.



Capa da revista Duas Rodas número 1. Incentivada pela chegada da indústria nacional, a Editora Chácaras e Quintais resolve ousar, entrando no mercado editorial em 1974 com um título que se tornaria referência até os dias atuais. Imagem reprodução capa da Revista Duas Rodas número 1, 1974. Image cover reproduction of Duas Rodas Magazine number 1, 1974.

Adu Celso, o primeiro brasileiro a vencer uma etapa de Campeonato Mundial em 1973, ladeado por seu parceiro e agora preparador Gualtiero Tognocchi. Foto: Acervo Família Tognocchi / Autor desconhecido.

Photo Tognocchi Family Collection / Unknown author.



As motocicletas voltavam a ser personagem central nos pontos mais badalados das grandes cidades brasileiras, e o uso do capacete era uma opção pessoal – não havia obrigatoriedade. A juventude rebelde imperava e “ser visto” pilotando e desfilando era importante. São Paulo, SP, 1972. Foto: Edson Lobo / Motostory. São Paulo, SP, 1972. Photo: Edson Lobo / Motostory.



Acima, o primeiro escritório da Honda com Isutomo Kato, amigo pessoal de Soishiro Honda, e Osamu Ida, primeiro presidente da Honda no Brasil, no detalhe. São Paulo, SP, 1971. Foto: Família Murakami / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1971. Photo: Murakami Family / Unknown author.

Abaixo, o primeiro time da Yamaha no Brasil, com o jovem Denísio Casarini à direita, ambos em São Paulo no início da década de 1970, com muitas mulheres ocupando postos de trabalho na empresa. Rua Barão de Limeira, São Paulo, SP, 1972. Foto: Acervo Casarini / Autor desconhecido. Rua Barão de Limeira, São Paulo, SP, 1972. Photo: Casarini Collection / Unknown author.





Com as importações reabertas, nossa competição volta a ter qualidade internacional e pilotos brasileiros crescem em qualidade. Adu Celso (4), Denísio Casarini (16), Walter Tucano Barchi (5), Fífa Carmona (2) são exemplos dessa geração. Também nossos eventos, como as 24 Horas de Interlagos, voltam a despertar interesse internacional, com a presença de pilotos da Áustria, Bélgica, Japão e de diversos países da América Latina. Interlagos, São Paulo, anos 1970. Fotos: Acervos Casarini (1 e 2), Carmona (3), Beinhauer (4) / Motostory – Autores desconhecidos. Interlagos, São Paulo, 1970s. Photos: Casarini (1 e 2), Carmona (3), Beinhauer (4) Collections / Motostory – Unknown authors.

■ Anos 70 A década dividida

O “Espírito indomável” reconquista as ruas e as pistas após o retorno das motos de alta cilindrada. Jovens, na sua grande maioria homens, querendo aparecer e mostrar masculinidade e impetuosidade, sobem em seus importados e potentes cavalos de aço e ganham as ruas das principais cidades brasileiras. Aquela primeira geração de grandes empresários e também pilotos dos anos 1945 a 1955 haviam envelhecido, mas muitos deles, ou seus descendentes, viram a reabertura das importações como uma nova oportunidade. Também o sucesso de Emerson Fittipaldi na Fórmula 1 (ele mesmo um piloto de motos no seu início de carreira) fez surgirem novos autódromos pelo país, oferecendo um novo impulso para a motovelocidade brasileira: o Brasil voltava a sonhar. Nossos pilotos passaram a querer mais. Nosso mercado queria mais. Campeonatos internacionais e até o mundial passaram a ser possíveis novamente.

Com o nível mais alto aqui, por conta das motos e dos eventos de qualidade, nossos pilotos acabaram mais bem preparados e queriam ganhar o mundo. Adu Celso, o “Índio”, foi viver a experiência de campeonato mundial e acabou mostrando o caminho para a Europa para quem mais quisesse tentar a sorte. Foi o primeiro brasileiro a vencer uma etapa de mundial, em 1973, em Jarama, Espanha.

CONCORRENTES				
Nº	NOME	PAÍS	LOCAL	TEMPO (HORAS:MINUTOS:SEGUNDOS)
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

A volta da realização das 24 H de Interlagos foi um sinal da retomada de crescimento e internacionalização do mercado brasileiro. As duas primeiras edições aconteceram em 1952 e 1953. Em 1974, 1975 e 1976 novamente, culminando com a vitória de Dietmar Beinhauer e Guy Tilkens nesta última, pilotando uma BMW com patrocínio Ellus, também uma marca de roupas. Interlagos, São Paulo, SP, 1976. Foto: Acervo Beinhauer / Motostory / Autor desconhecido. Interlagos, São Paulo, SP, 1976. Photo: Beinhauer Collection / Motostory / Unknown author.



Junto com a retomada da importação, uma nova classe de profissionais surge. Mecânicos e preparadores trabalhavam nas oficinas das revendas e nos boxes das pistas de corrida. Na foto acima, Vail e Wilson Paschoalin e, agachado ao fundo, Milton “Pressão” Benite. São Paulo, SP, anos 1970. Foto: Família Benite / Motostory / Autor desconhecido. São Paulo, SP, 1970s, Photo: Benite Family / Motostory / Unknown author.



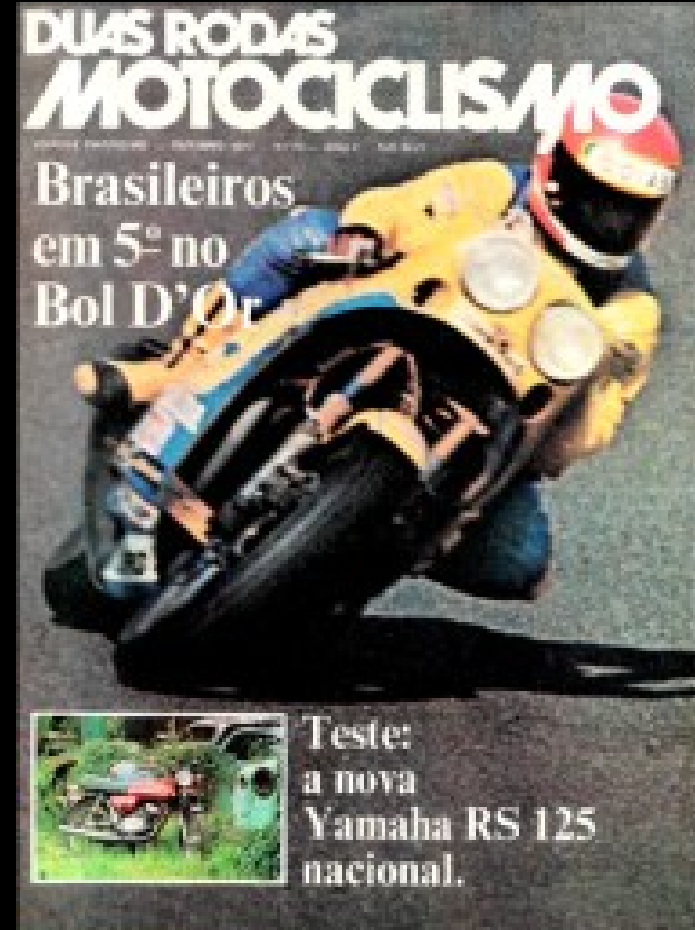
O goiano Edmar Ferreira e a poderosa Yamaha TZ 750 de 2 tempos, sinal de que naqueles anos 1970 tínhamos novamente grandes pilotos e motocicletas com a melhor tecnologia e nível internacional.

Venezuela, anos 1970. Foto: Acervo Edmar Ferreira / Motostory. Autor desconhecido. Venezuela, 1970, Photo: Edmar Ferreira Collection / Motostory / Unknown author.

Elementos que compõem a Equipe Fórmula G de Motociclismo em 1970, no Circuito Paul Simon, França.

13- Chefe de equipe.-	nome: Iracildo Del Nero Bessa enf.- Sr. Gregório Dias de Almeida, 266 cpf.- nº 430.628.978-04
21- Técnico chefe.-	enf.- nº 7.664.144 nome: Milton Mendes enf.- Sr. Manoel Antonio da Conceição, 659 cpf.- nº 450.717.108-53
31- Técnico auxiliar.-	enf.- nº 4.111.078 nome: Wilson Roberto Pombalin enf.- Sr. L. P. - Sr. Otilio Domingos cpf.- nº 936.111.998-49
41- Cronometrista.-	enf.- nº 4.111.078 nome: Osmar Saito enf.- Quilino D. - Prunanga A., nº 6 cpf.- nº 048.471.118-72
51- Coordenador de box.-	enf.- nº 2.325.214 nome: Doris Simão Bholado Lima enf.- Sr. Antonio Damary, 648 - R. Trevo cpf.- nº 108.129.758-68
61- Piloto.-	enf.- nº 3.050.302 nome: Walter Barchi enf.- Sr. Maria Democristi, 581 - C/2 cpf.- nº 32.149.768-91
71- Piloto.-	enf.- nº 34.054.413 nome: Edmar Ferreira de Almeida enf.- Sr. G. - Sr. 198 - 02 - Setor 313-A - Caixa cpf.- nº 103.478.613-97

72- 72008



Equipe Fórmula G participa das 24 Horas de Bol D'Or, na França, e termina na quinta colocação, com Edmar Ferreira e Walter Tucano Barchi. Imagem: Reprodução da capa da revista Duas rodas, 1977.

Reproduction: Duas Rodas Magazine cover image, 1977.

A primeira metade dos anos 1970 ficou marcada pela volta das importações, o crescimento do mercado interno e o retorno das motocicletas de sonho. Enquanto tudo isso acontecia e o Brasil respondia em qualidade de mercado, de eventos e competições, o mundo enfrentaria a sua primeira grande crise de abastecimento de petróleo, a chamada Crise da OPEP (Organização do Países Produtores de Petróleo), provocando uma nova onda de produtos e serviços, e a necessidade de criação de veículos mais econômicos, ou seja, motos de baixa cilindrada e os ciclomotores.

Ao mesmo tempo, o governo decidia por uma nova proibição das importações, incentivando a implantação da indústria nacional de motocicletas. Esse período de transição foi relativamente lento, mas definitivo na transformação do Brasil. As motos de sonho e de alta tecnologia lentamente dariam espaço às motos racionais e de trabalho, lentamente invadindo os lares brasileiros.

Garelli.
A motoca que não tem idade.

Garelli é um motociclista que não requer prática nem habilidades. Todo mundo pode curtir a sensação de liberdade e a segurança da motoca GARELLI, o garanhão, a motoca, o irmão mais velho. Ela tem 50 cc. de potência segura, tanto na praia, no campo, como nas ruas do seu bairro. É fácil 70 km por litro, quer dizer, a sua motoca querida tranquiliza as voltas com a turma. Peça uma Garelli, por um preço justo. Cada pouco e ele também vai querer dar umas voltinhas.

GARELLI
IBRAMOTO
Linha Brasileira de Motociclos

Para melhores informações sobre a Garelli, peça um folheto preenchendo este cupom e enviando-o à IBRAMOTO S/A - Caixa Postal 1.929 - Curitiba, Paraná - 80.000

Nome: _____
Endereço: _____
Cidade: _____
CP: _____

HARLEY-DAVIDSON
a 1ª em estilo e performance

Harley-Davidson é a melhor moto do mundo. Potência, versatilidade e segurança fazem da Harley-Davidson a moto mais famosa e procurada. Agora elas chegaram definitivamente ao Brasil e estão na Mensbr esperando que você queira uma Harley.

Harley-Davidson é a moto do Vale a pena possuí-la. Afinal, não é todo mundo que pode andar uma Harley.

Mesblome
DIVISÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS

Agora você já pode fazer 80 Km com 1 litro de gasolina:

CHEGOU A MOBYLETTE CALOI 50

Mobylette Caloi 50 leva você.

Já na segunda parte da década, por força de decisão de governo e da crise de petróleo, novas soluções mais racionais e econômicas surgiram, juntamente com a indústria nacional. Além disso, uma possível lei que permitia que menores de idade pilotassem ciclomotores fez surgir mais uma opção em duas rodas, estas já produzidas no Brasil. Reprodução de anúncios anos 1970. Acervo Motostory. Reproduction of advertisements from the 1970s. Motostory Collection.



A primeira metade dos anos 1970 foi repleta de motos de sonhos, encontros em bares e a criação de um novo movimento social: a volta dos jovens de espírito indomável.



Foram os rebeldes, os ousados, aqueles que não tinham medo, os que queriam quebrar barreiras e costumes que inicialmente usavam as motocicletas. Foi durante muito tempo uma forma de contestação, uma maneira de “sermos diferentes”. No início da década de 1970 ainda éramos assim, contestadores e rebeldes, mas isso mudaria nas décadas seguintes. São Paulo, SP, anos 1970. Fotos: Edson Lobo / Motostory. São Paulo, SP, 1970s. Photos: Edson Lobo / Motostory.

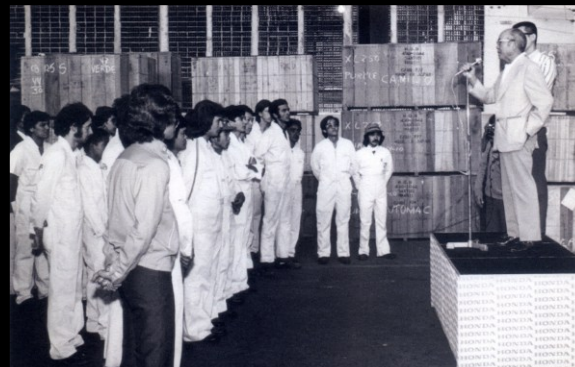


Carlos Alberto Pavan (Jacaré), o vencedor, ladeado por Edmar Ferreira (esq.) e Paulé Salvalagio (dir.). Interlagos, São Paulo, 21 de julho de 1974 – Foto: Acervo Família Pavan / Motostory / Autor desconhecido. Interlagos, São Paulo, July, 21st, 1974. Photo: Pavan Family Collection / Motostory / Unknown author.



Jacaré talvez seja o maior exemplo dos motociclistas dos anos 1970, os de espírito indomável. Na foto, de mãos dadas com o inseparável amigo de Goiânia, Edmar Ferreira. Interlagos, São Paulo, SP, década de 1970. Foto: Acervo Edmar Ferreira / Motostory / Autor desconhecido. Interlagos, São Paulo, SP. 1970s. Photo: Edmar Ferreira Collection / Motostory / Unknown author.

A volta das motocicletas de sonho no início dos anos 1970 trouxe de volta aquela juventude rebelde e contestadora. Na verdade, a reabertura do mercado reacendeu a chama depois da relativa calmaria da fase das motonetas. Afinal, os limites dos veículos influenciam nos limites de quem pilota: “se a moto pode muito, eu também posso!”



Soishiro Honda, criador da empresa que leva seu sobrenome, em visita ao Brasil nos anos 1970, no mesmo endereço onde hoje fica a sede administrativa próximo ao Shopping Morumbi. São Paulo, SP, década de 1970. Foto: Acervo Família Murakami / Motostory. São Paulo, SP. 1970s. Photo: Murakami Family Collection / Motostory / Unknown author.



Os casais Kato e Honda reunidos para um almoço no Brasil. Amigos de infância no Japão, lasutomo e Soishiro mantiveram ligação por toda a vida, e essa relação fez a diferença na história da Honda no Brasil. Campinas, SP, década de 1970. Fazenda Tozan. Foto: Família Murakami / Motostory / Autor desconhecido. Campinas, SP, 1970s. Tozan Farm. Photo: Murakami Family / Motostory / Unknown author.

O início da transformação do mercado brasileiro de motocicletas, que passou de motos de sonho para a motos para todos, começou assim. Fechadas as importações, era preciso fabricar. Inicialmente, foram dois modelos de negócios distintos que nortearam o início das produções brasileiras de Yamaha e Honda, com outras empresas se envolvendo na primeira leva de fabricantes. A Yamaha, baseada em Guarulhos (SP), acreditava nas motocicletas com motores de 2 tempos, de construção e manutenção mais simples e mais barata, porém um tipo de manutenção mais frequente, e deixava aquele perfume de óleo misturado na gasolina saindo do escapamento. A segunda, embora tenha comprado naquela época um terreno em Sumaré, no interior de São Paulo, destinado à construção da fábrica de motocicletas, e que hoje abriga a fábrica de automóveis, decide acreditar em uma proposta do ministro do interior, e aposta na implantação da sua planta no Polo Industrial de Manaus, em plena Amazônia, em busca dos benefícios fiscais propostos. Yamaha, na frente, começa a fabricar seu primeiro modelo, a RD 50, em 1974. Famosa pelo investimento nas competições, a escolha dos motores de 2 tempos parece acertada e a garotada logo adota a “RDzinha”, como ficou conhecida. Com o projeto “atrasado”, a Honda só anuncia o início da produção no final de 1976, daquela que seria a grande transformadora do mercado brasileiro: a hoje famosa CG 125 de 4 tempos, uma crença de seu fundador Soishiro Honda: “O motor de 4 tempos é mais robusto, mais econômico e você não fica “perfumado” quando volta para casa”.



Nivanor Bernardi, ao fundo, e Roberto Boettcher, os dois primeiros campeões brasileiros de motocross. Niva, também conhecido como "O Touro do Paraná" é nosso primeiro grande ídolo da modalidade, e Boettcher é, até os dias atuais, o único brasileiro a disputar uma temporada completa no mundial da modalidade, isso em 1977. Década de 1970. Foto: Acervo Família Bernardi / Motostory / Autor desconhecido. 1970s. Photo: Bernardi Family Collection / Motostory / Unknown author.

Nivanor Bernardi, nosso primeiro número 1.
Foto: Acervo Família Bernardi / Motostory / Autor desconhecido.
Photo: Bernardi Family Collection / Motostory / Unknown author.

O motocross chega ao Brasil no começo da década de 1970, e logo se firma como o novo esporte radical do Brasil. Denísio Casarini venceu essa prova com Carlos Bittencourt na disputa. Paraná, 1971. Foto: Marcos Bittencourt / Motostory. Paraná, 1971. Photo: Marcos Bittencourt / Motostory.



Carlos Taques Bittencourt, ou Bitencas, um dos pioneiros do motocross brasileiro. Campus da USP, São Paulo, SP, 1972. Fotos: Edson Lobo / Motostory. USP Campus, São Paulo, SP, 1972. Photo: Edson Lobo / Motostory.



Nivanor Bernardi é um dos maiores nomes do motocross brasileiro. Temido por sua pilotagem dura e por sua força física, tinha no preparo físico uma de suas fortalezas. Interlagos, São Paulo, SP, década de 1970. Foto: Acervo Família Bernardi. Interlagos, São Paulo, SP, 1970s. Photo: Bernardi Family Collection.



Ylton Veloso Cavalcante, ou "Paraibinha", o primeiro nordestino a se destacar no motocross nacional. Década de 1980. Foto: Ray Knowlles / Motostory. 1980s. Photo: Ray Knowlles / Motostory.



Rivalidade e respeito. Nivanor (11) e Moronguinho (1) lado a lado. Foto: Acervo Família Raimundo / Motostory / Autor desconhecido. Photo: Raimundo Family Collection / Motostory / Unknown author.



Nivanor Bernardi e Álvaro Cândido Filho, o "Paraguaio". Foto: Acervo Família Bernardi / Motostory / Autor desconhecido. Photo: Bernardi Family Collection / Motostory / Unknown author.



Pedro Bernardo Raimundo, ou Moronguinho, o maior campeão da história do motocross brasileiro. Foto: Acervo Família Raimundo / Motostory / Autor desconhecido. Photo: Raimundo Family Collection / Motostory / Unknown author.



No alto, multidão presente para conhecer o novo esporte radical – o motocross. Abaixo, Walter "Tucano" Barchi, campeão de motocross de 1972. Campus da USP, São Paulo, SP, 1972. Fotos: Edson Lobo / Motostory. USP Campus, São Paulo, SP, 1972. Photos: Edson Lobo / Motostory.

O intrépido João Toledo de Jundiaí (92), atualmente dono da J. Toledo Suzuki, e o choque entre Denísio Casarini e Nivanor Bernardi, que acabou com a carreira de Casarini no motocross. Fotos: Acervo Família Bernardi / Motostory / Autor desconhecido. Photos: Bernardi Family Collection / Motostory / Unknown author.

Nasce o esporte radical dos anos 1970 e 1980 – o motocross. Um terreno vazio, chão de terra e, de preferência, montanhoso era o suficiente. Pistas esburacadas, saltos com muita poeira e homens corajosos, arrojados: essa foi a receita para que o motocross tomasse os quatro cantos do país. Entre o comecinho da década de 1970 até os anos 1980, a modalidade viveu seu primeiro grande momento, revelando nomes que ficariam na história do esporte brasileiro: Nivanor Bernardi, o "Touro do Paraná", o goiano Roberto Boettcher, o gaúcho-catarinense Pedro Bernardo Raimundo, ou "Moronguinho", e, mais tarde um pouco, Álvaro Cândido Filho, ou "Paraguaio". O trio virou quarteto, que virou muito mais. Tivemos um tempo de forte investimento no esporte quando o salário do campeão Álvaro Cândido era maior do que o do jogador de futebol Sócrates, do Corinthians. Essas primeiras superestrelas foram primeiro acompanhadas pelo nordestino Ylton Veloso Cavalcanti, o Paraibinha e depois sucedidas por gerações de grandes pilotos como Eduardo Saçaki, Jorge Negretti, Rogério Nogueira, Nuno Narezzi, Cassio Garcia, entre tantos outros.



Santo Feltrin foi o Campeão invicto da FH em 1981.
Interlagos, São Paulo, SP, 1981. Foto: Acervo Santo Feltrin / Motostory / Autor desconhecido.
Interlagos, São Paulo, SP, 1981. Photo: Santo Feltrin Collection / Motostory / Unknown author.



Foram 49 inscritos na primeira etapa da Fórmula Honda em 1978, um número raro de pilotos em qualquer categoria da moto-velocidade brasileira da época. Interlagos, São Paulo, SP, 1978. Foto: Divulgação Honda / Revista Duas Rodas. Interlagos, São Paulo, SP, 1978. Photo: Release Honda / Duas Rodas Magazine.

Os números começam a mudar a partir do início da produção nacional de motocicletas, Yamaha e Honda puxando a fila, seguidas por Motovi, Caloi Mobyette, Garelli, Brumana Pugliese (Xispa), Leonette, Agrale, FBM, Ibramoto (Montesa), entre outras. Os números pularam de poucos milhares de unidades ao ano para dezenas, e depois centenas de milhares. Se a motocicleta era antes um objeto de desejo apenas alcançado pelos mais abonados, ela começava a se espalhar em outras camadas da população. E a partir deste momento, não eram apenas os homens menos sérios, mais ousados, irreverentes ou mesmo irresponsáveis que pilotavam; a motocicleta passou a ser vista por outras pessoas, de diferentes classes sociais e de forma muito mais abrangente. Inicialmente eram produzidos modelos de baixa cilindrada e econômicos, que quase qualquer pessoa seria capaz de pilotar. O trabalhador comum deixou de andar de ônibus, afinal a parcela do financiamento cabia no valor gasto mensalmente com a passagem: ir e vir para casa ficou mais prático. Mais motos nas ruas fez nascer uma cadeia produtiva no entorno, assim como novas profissões ou meios de sobreviver. Oficinas especializadas e fabricantes de capacetes e equipamentos surgiram, mais lojas também. Com a popularização do uso da motocicleta, mais gente passou a ganhar seu sustento a partir dela. A praticidade no uso, a agilidade e a economia fizeram muita gente repensar a antes irreverente motocicleta, e o pré-conceito que havia foi lentamente desaparecendo. Foi quando a dona de casa resolveu comprar uma moto para ir as compras ou levar o filho na escola que o Brasil passou a ser o país das motocicletas.



Reprodução do anúncio Fórmula Honda em 1978.
Reproduction of Fórmula Honda advertisement in 1978.

Reprodução do logotipo da Fórmula Honda ressaltando o desenvolvimento da tecnologia brasileira de álcool combustível.



Mesmo com as fronteiras fechadas, o esporte prosseguiu e competíamos com as motos que tínhamos. Nó pódio de Brasília, Birigui e Santo Feltrin, conquistam a vitória. Brasília, DF, 12 Horas de 1985. Fotos: Acervo Santo Feltrin / Motostory / Autor desconhecido. Brasília, DF, 12 Hours of 1985. Photos: Santo Feltrin Collection / Motostory / Unknown author.



Nem sempre pilotamos da forma mais segura ou com o equipamento necessário, mas a realidade brasileira também está refletida nesta imagem.
Foto: Pexels – Gabriel Rissi.
Photo: Pexels – Gabriel Rissi.



A motocicleta no simples ir e vir do brasileiro.
Foto: Pexels – Japy.
Photo: Pexels – Japy.



Estamos assistindo ao crescimento exponencial do segmento de scooters.



As motos brasileiras enfrentam qualquer caminho.
Foto: Pexels – Kevyn Lourenço
Fotografia.
Photo: Pexels – Kevyn Lourenço
Fotografia.

■ Moto para todos

Antes de nos agigantarmos, fomos ao fundo do poço. A crise política e econômica se aprofunda, e a indústria produz pouco mais de 80 mil motos por dois anos consecutivos, em 1992 e 1993, o que provoca uma mudança no formato do negócio, uma perda de poder de compra, mas não a diminuição do entusiasmo pela motocicleta. Afinal, já éramos mais de 2 milhões circulando quando a era Collor chegou ao fim. Mas ainda faltavam os elementos que viriam a seguir com a implementação do Plano Real e a tão esperada estabilidade econômica e política. As mulheres motociclistas já eram um fato. Desde que as motonetas haviam incentivado sua chegada no mundo das duas rodas, elas nunca mais saíram. Com a oferta de motos fáceis e de custo baixo, caso das 125 que dominavam o mercado, elas ocupavam cada vez mais espaço. E não era apenas para ir e vir. Mulheres passaram a usar a motocicleta para tudo, inclusive trabalhar. Se nos grandes centros, com trânsito nervoso, elas apareciam menos, o mesmo não acontecia nas cidades menores ou no campo. A partir da estabilidade econômica e política, o Brasil se transformou em potência mundial. Depois de superar as crises, nossa indústria e toda a cadeia que cerca o mercado havia se fortalecido. Com um recorde de produção e vendas um atrás do outro, a grande transformação social finalmente estava em curso. A praticidade, o baixo investimento na aquisição aliado às linhas de crédito e ao baixo custo de manutenção, transformaram a moto na principal opção de transporte para grande parte da população. Quase indestrutíveis, muitos modelos passaram a realizar tarefas antes inimagináveis.

O crescimento exponencial do mercado teve consequências. As motos foram parar dentro de praticamente todos os lares brasileiros e em todas as classes sociais. Também passaram a executar tarefas que não eram originalmente delas, como por exemplo tocar a criação no campo. No Nordeste, uma crise ambiental foi criada pelo abandono dos jegues e mulas que antes carregavam pessoas e coisas caatinga adentro. Soltos no campo, passaram a se procriar sem controle, já que todo mundo passou a andar de moto. Nos grandes centros, a motocicleta provocou a criação da figura do motoboy, ou da motoentrega. Em São Paulo, por exemplo, é praticamente inimaginável pensar no funcionamento da cidade sem essas dezenas de milhares de motoentregadores. Aliás, eles desempenharam papel preponderante durante a crise provocada pela pandemia, quando a circulação foi restringida. Muitos continuaram trabalhando dentro de seus capacetes, realizando todo tipo de entrega em uma ação quase humanitária. E como a motocicleta une, reúne, outro fenômeno se agigantou por aqui: o movimento dos Moto Clubes, ou Moto Grupos. Desde o princípio, ficou claro o papel aglutinador da motocicleta. Existem várias explicações para isso, como o nível de exposição e risco, e o mesmo sentimento de liberdade que todo motociclista compartilha, independente da cilindrada ou do tipo de moto. Antes muito envolvidos com as competições, hoje os principais motoclubes do país são movimentos sociais, e muitos deles envolvidos em grandes ações beneficentes. O maior motoclube do mundo, o Insanos, é brasileiro e está presente em 67 países.



Quando falamos em “Moto para Todos,” queremos mesmo dizer todos. O Brasil se transformou em um mercado único no mundo, graças aos volumes gigantescos de produção e venda de motos populares, mas também de motocicletas premium de todos os estilos. Seja no dia a dia, no esporte, lazer ou no mototurismo, a motocicleta permeou o país inteiro.

Fotos: Caio Mattos / Motostory.

Photos: Caio Mattos / Motostory.



O Brasil é o maior produtor mundial de motocicletas fora do eixo asiático, com capacidade de mais de 2 milhões de motocicletas ano.

Fotos: Caio Mattos / Motostory.

Photos: Caio Mattos / Motostory.



Se as grandes competições pararam de vir, nossos pilotos foram atrás dos eventos, como Rafael desafiando a morte na Ilha de Man.

Ilha de Man, UK, 2015 Foto:

Acervo Rafael Paschoalin / Motostory.

Isle Of Man, UK, 2015 Photo:

Rafael Paschoalin Collection / Motostory.

■ Hoje e amanhã

Desde que as primeiras e rudimentares motos chegaram no princípio do século XX, acabamos nos tornando um país povoado de motocicletas por todos os cantos. Nossa dimensão continental e pluralidade acaba mostrando que em cada lugar os desafios são diferentes. Enquanto se discute hoje sobre a evolução tecnológica dos veículos em geral, sobre automação, energia limpa, o uso ou não de combustíveis fósseis, o uso de combustíveis de matriz renovável, os desenvolvimentos dos veículos elétricos, uma pergunta fica no ar: qual a direção a seguir nesse desenvolvimento, quando as necessidades e possibilidades de cada região são tão diversas? Vale lembrar que foi no Brasil que nasceu, ainda na década de 1970, o combustível a partir do uso da cana-de-açúcar, ou seja, de matriz renovável. Aqui também foi desenvolvida a primeira motocicleta movida a álcool do mundo e também a tecnologia bicombustível para motos. Muito se discute o uso de veículos elétricos, mas, no caso das motocicletas, a aplicabilidade da tecnologia ainda é limitada a algumas formas ou funções. Pequenas motocicletas ou ciclomotores já podem ser vistos pelas principais cidades brasileiras levando e trazendo pessoas em deslocamentos curtos, como casa, trabalho, clube ou academia, e compras. Ainda são poucas e caras, com uma autonomia limitada. A verdade é que as motocicletas seguirão seu papel de mover o Brasil de ponta a ponta como um dos poucos meios de transporte que consegue ser tão plural e abrangente quanto o próprio Brasil.



Mundial de MotoE / Foto: Divulgação Eric Granado. Eric Granado é o representante brasileiro no Campeonato Mundial de Motos Elétricas, ou MotoE. Piloto da categoria desde 2019, quando as elétricas inauguraram no mundial, já foi uma vez vice-campeão e um terceiro colocado. Além disso, é um dos maiores vencedores da categoria.

Foto: Mundial de MotoE / Divulgação Eric Granado / Dorna Sports, S.L.
Photo: MotoE World Championship / Eric Granado / Dorna Sports, S.L.



Eric participa da MotoE desde a primeira temporada, em 2019.
Foto: Mundial de MotoE / Divulgação Eric Granado / Dorna Sports, S.L.
Photo: MotoE World Championship / Eric Granado / Dorna Sports, S.L.

■ Entre dois mundos

Eric Granado é o único brasileiro a experimentar os extremos dos dois mundos: das motos de competição com motores à combustão e o que há de mais avançado em tecnologia de motocicletas elétricas. Piloto desde os 6 anos, quando começou a competir de moto nos kartódromos brasileiros em uma categoria criada por seu pai e amigos (não existia no Brasil a categoria para crianças dessa idade), desde cedo mostrou um talento acima da média. Trabalhador incansável, foi múltiplas vezes campeão nacional, e ainda jovem passou a competir na Europa, tendo conquistado o Mundial de Metrakit 70cc em 2007, Campeão Europeu da categoria Moto2 em 2017, e uma vez vice e terceiro colocado na categoria MotoE (elétricas). Atualmente, divide sua temporada entre Brasil (onde disputa o Superbike Series pela equipe Honda), Europa (onde disputa o Mundial de MotoE pela equipe LCR, categoria da qual participa desde a sua criação em 2019, sendo o recordista em números de vitórias e pódios). É um brasileiro na vanguarda do desenvolvimento de motocicletas elétricas.



Eric Granado é multicampeão do Superbike Series e brasileiro, sendo o único do nosso país a provar dos dois mundos da competição de alto nível: combustão e eletricidade. Interlagos, São Paulo, SP. Foto: Divulgação Eric Granado. Interlagos, São Paulo, SP. Photo: Eric Granado Media.



Organizar um campeonato mundial com motocicletas elétricas cria um laboratório de desenvolvimento sem precedentes. Misano, Itália, 7 de setembro de 2024 Foto: Ronnie Lekl, / Divulgação Eric Granado. Misano, Italy, September 7, 2024 Photo: Ronnie Lekl, / Eric Granado Media.

■ Nunca desista dos seus sonhos



Fotos: Acervo Fábio Carvalho / Motostory / Autor: Fábio Carvalho.
Photos: Fábio Carvalho Collection / Motostory / Author: Fábio Carvalho

■ *“A melhor moto do mundo para viajar é a que está na sua garagem! Vá!”*

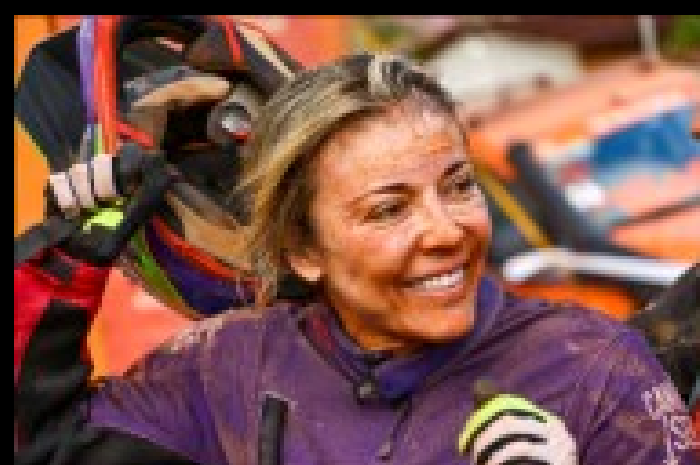
Fábio Carvalho

A história de Fábio Carvalho, engenheiro formado pelo Mackenzie, motociclista apaixonado por grandes viagens, virou um exemplo de como lidar com as adversidades da vida e de como colocar em prática o que nasce de um sonho. Seu livro *Na estrada da vida* traz uma narrativa empolgante e bem-humorada de sonhos que se tornaram desafios e que foram vencidos com planejamento e uma boa dose de arrojo, perseverança e resiliência. Relatos sobre o percurso do Caminho de Santiago de Compostela, passando por 4 maratonas internacionais, viagens de motocicleta para Ushuaia, Alaska, Himalaia e muitas outras aventuras. Mas um dia, inesperadamente, o autor recebe o diagnóstico de E.L.A. (Esclerose Lateral Amiotrófica), seu maior desafio, mas isso não o impede de sonhar... E, ainda assim, realizar.

PRÓ-CURA
ASSOCIAÇÃO PRÓ-CURA DA ELA

“A vida é feita para ser vivida... Hoje!”

■ A mulher pode o que ela quiser

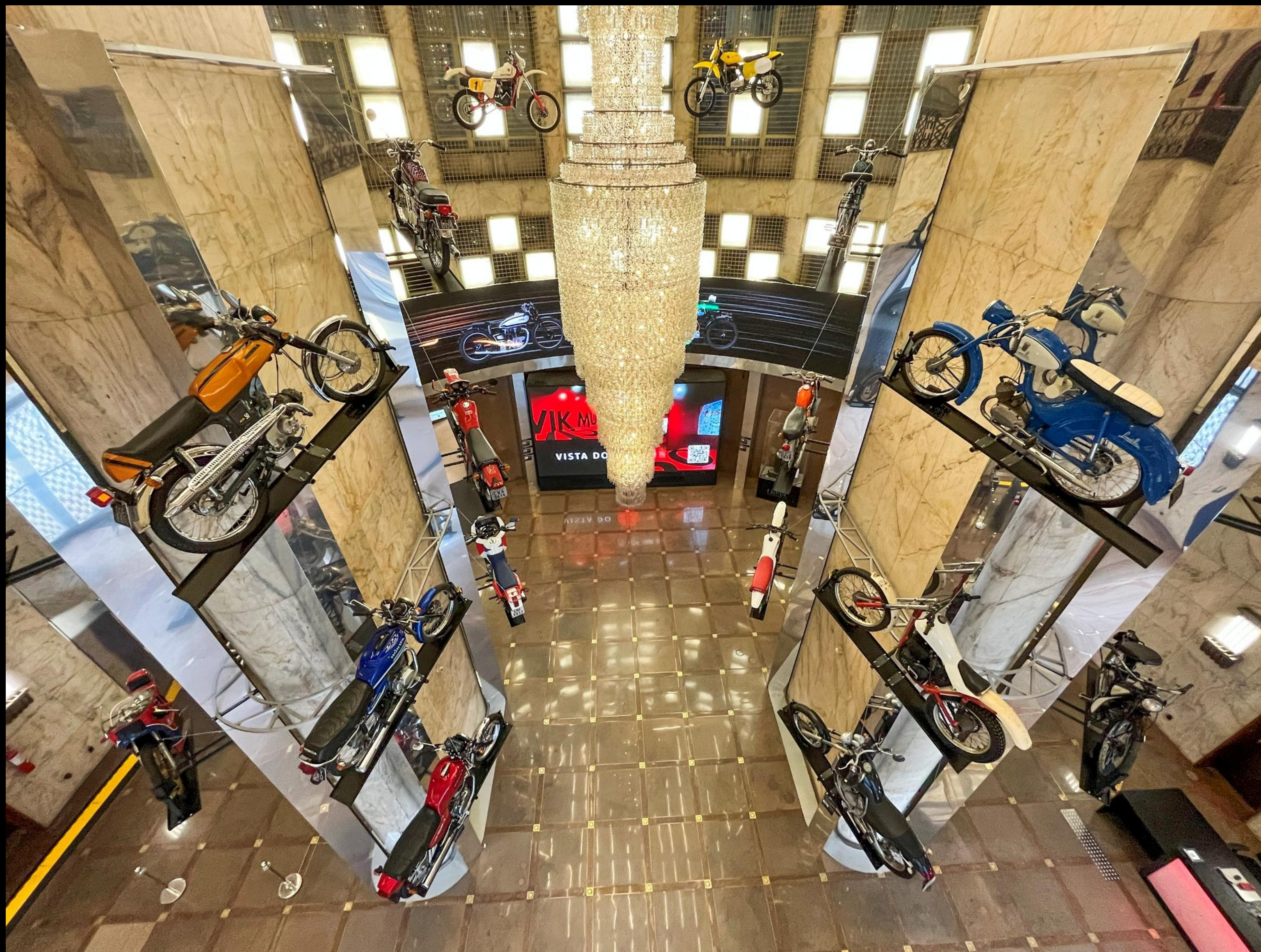


■ Exemplo de que a mulher pode ser o que ela quiser, Moara Sacilotti construiu uma longa jornada no esporte e na vida. A busca incessante de seus objetivos, sempre um passo de cada vez. Desde a primeira prova de moto entre os garotos ainda criança, até a sua primeira participação no Rally dos Sertões, em 1998, ano em que foi literalmente escoltada por seu pai, Gilberto, até a vitória na categoria Over 45 em 2022, sua trajetória é repleta de dificuldades e de superação. Moara já deu nome a dezenas de meninas ao longo de sua carreira, especialmente nas regiões mais distantes do país por onde o Sertões passou, tamanha a força de seu exemplo de coragem e determinação. Ela, e milhões de outras mulheres brasileiras, podem ser e fazer o que quiserem.

Um passo de cada vez, um obstáculo de cada vez! Assim é a história de superação de Moara Sacilotti, mult campeã do fora de estrada brasileiro.

Fotos: Acervo Moara Sacilotti. 1. Doni Castilho / 2. José Mario Dias / 3, 5 e 6. Rodrigo Barreto / 4. Vinicius Branca. Photos: Moara Sacilotti Collection. 1. Doni Castilho / 2. José Mario Dias / 3, 5 e 6. Rodrigo Barreto / 4. Vinicius Branca.

■ Motocicletas em exposição - Hall de entrada - Térreo

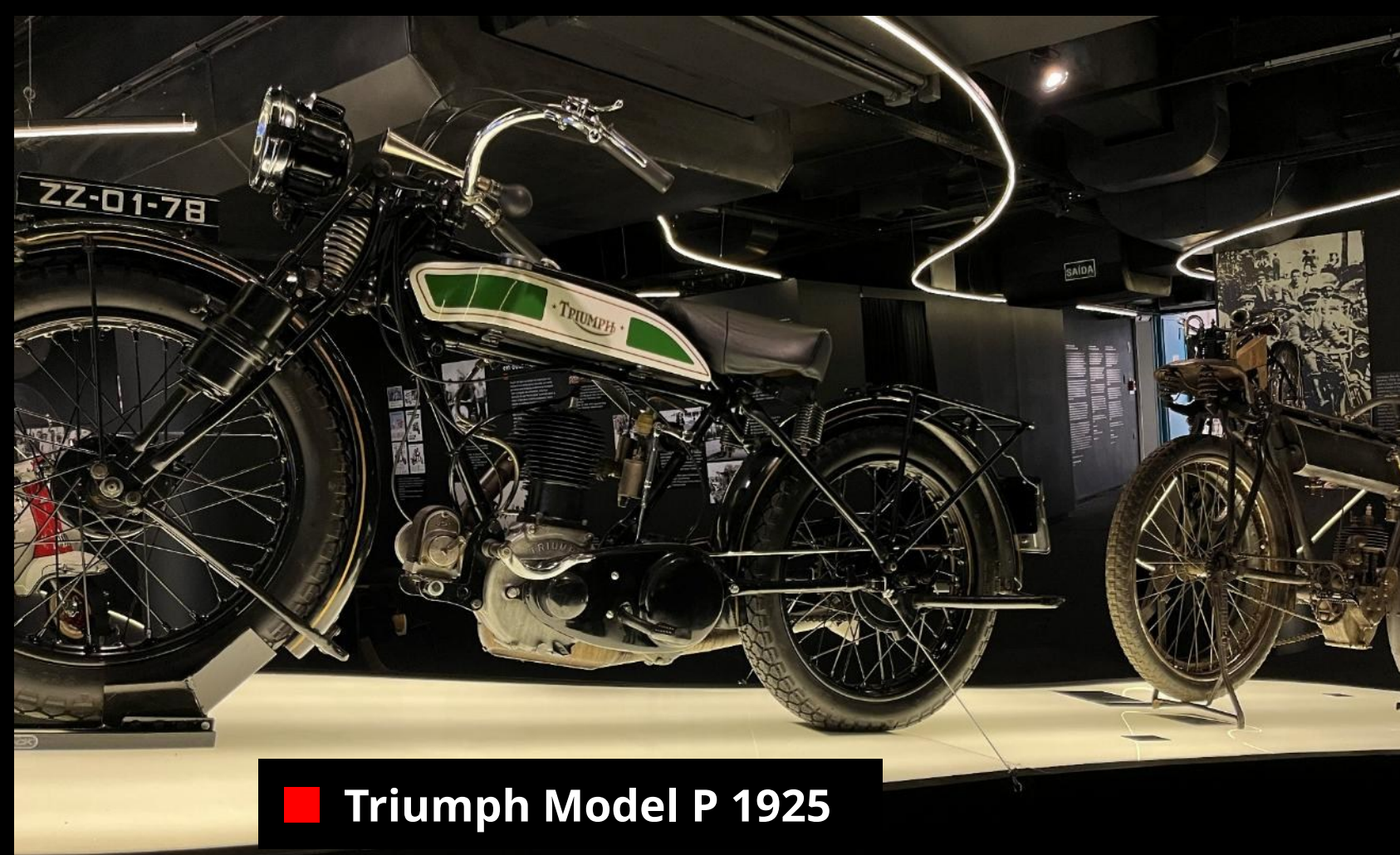


- Honda SS 50 - 1971
- Honda 125 Turuna - 1980
- Honda CB 400 - 1980
- Honda CB 50 - 1975
- Honda XI 250R - 1982
- Honda NX 350 Sahara - 1991
- Mini Panther Dobrável - 1982
- Honda Biz - 1994
- Honda CB 125 - 1975
- Honda ST 70 - 1973
- Honda C100 Dream - 1991
- Honda WP 125 CETEMO - 1980
- Leonette - 1962
- Montesa Cota 349 - 1982
- Aprilia Motó 650 - 1995
- Motograziella - 1970
- Lambretta Ponei 50 - 1976
- Garelli Katia 50 - 1976
- Excelsior Autobyk - 1937
- Mondial Record - 1968
- Yamaha SS50 - 1974
- Yamaha RD50 - 1974
- NSU Monareta - 1957
- Suzuki A50 - 1972
- Yamaha MX180 - 1986
- Honda CG 125 - 1976
- Montesa Cota 247 - 1974

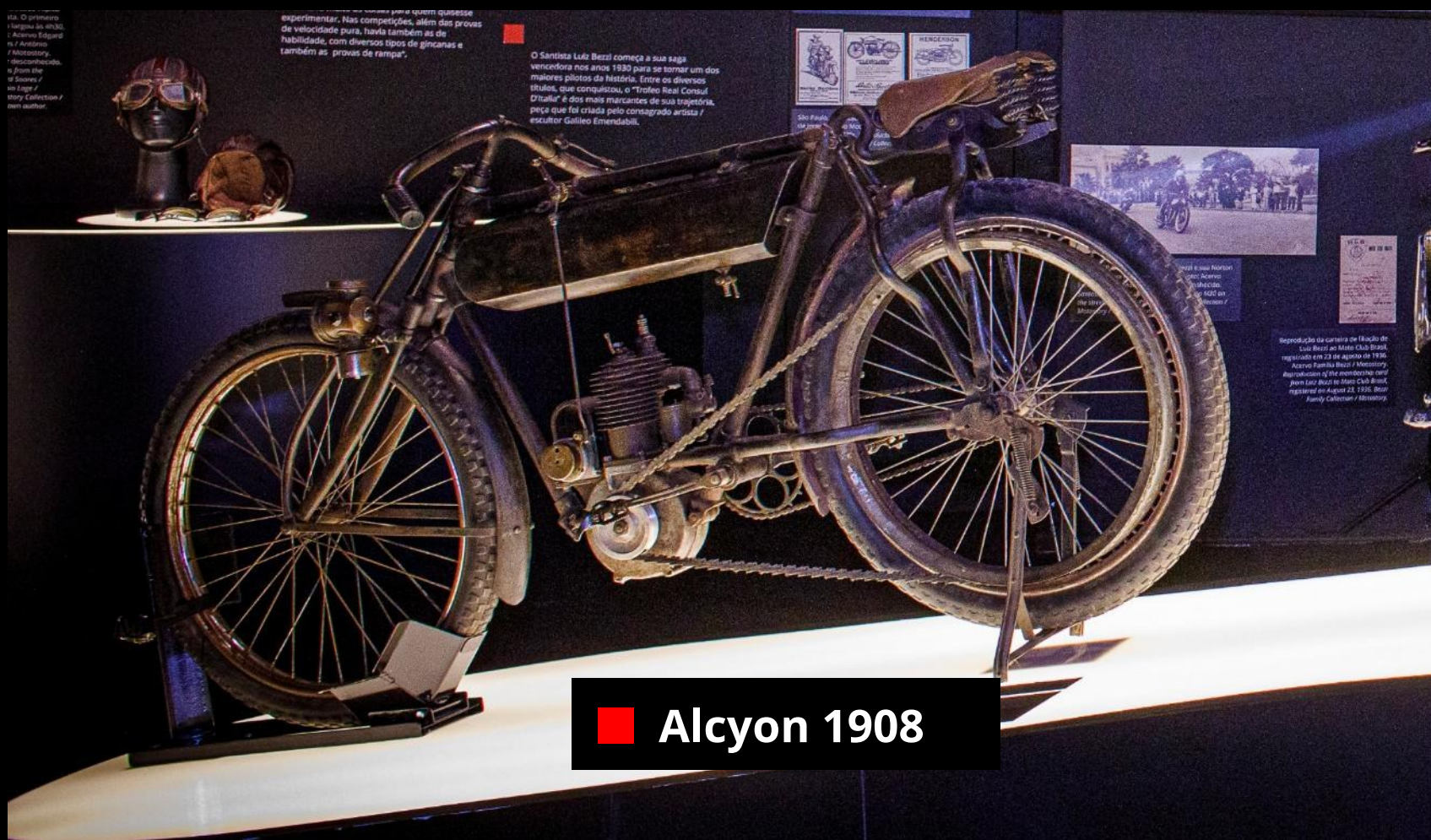
■ Motocicletas em exposição - 20º Andar - 1900 a 1960



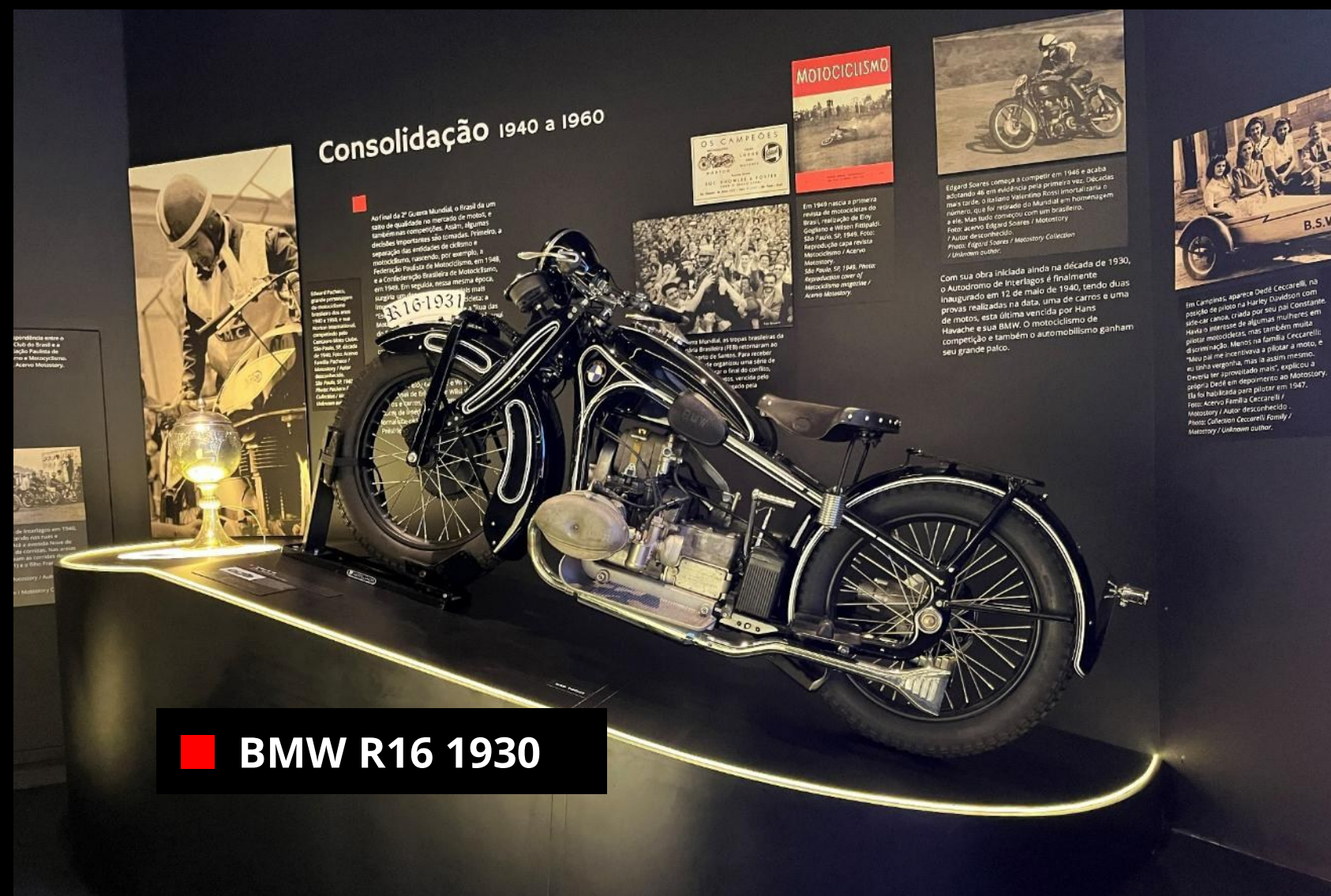
■ Royal Enfield Origins 1901



■ Triumph Model P 1925



■ Alcyon 1908



■ BMW R16 1930



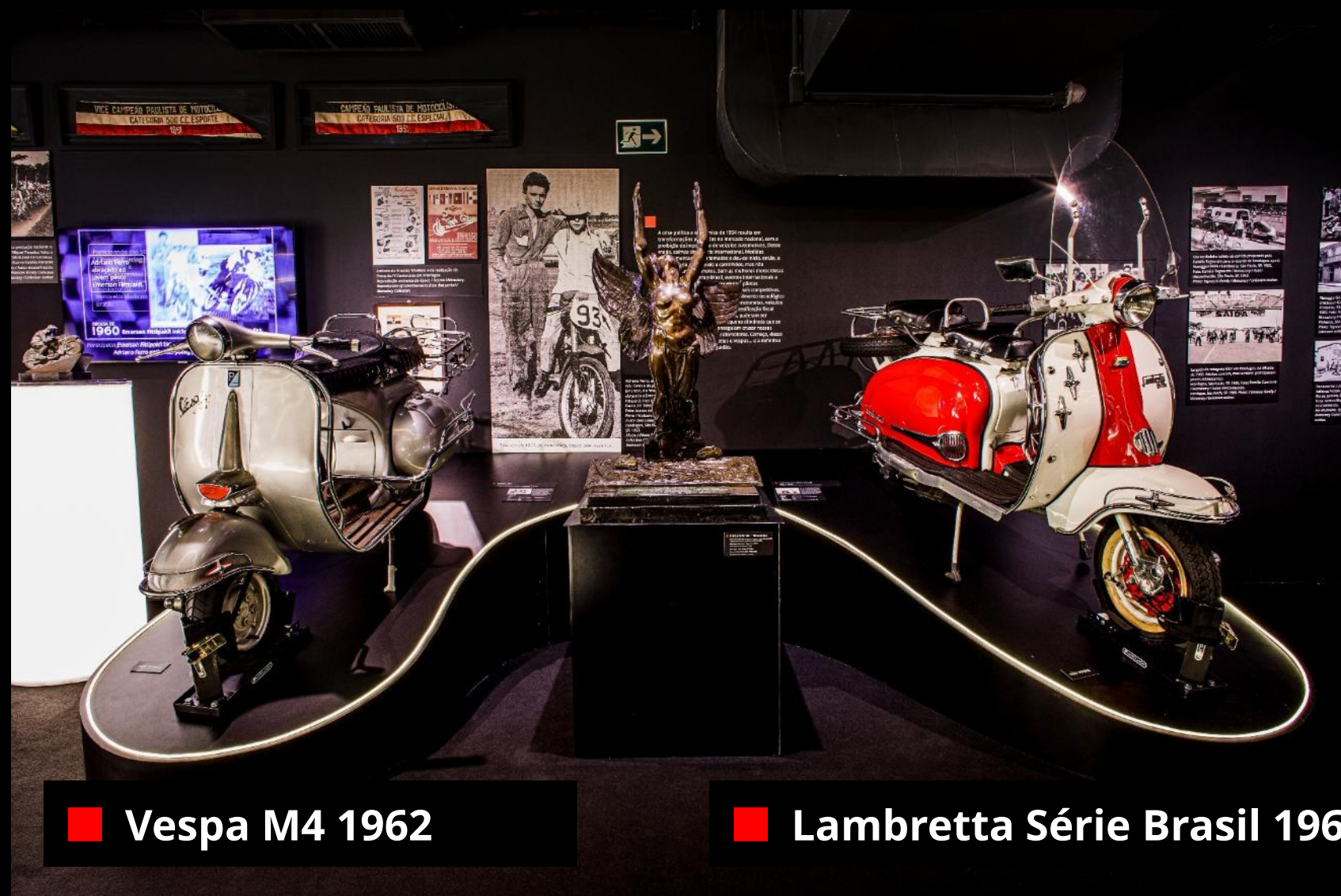
■ Norton Manx 1952

■ Matchless G80 1948

■ Monark Jawa 1957



■ Norton M30 1936



■ Vespa M4 1962

■ Lambretta Série Brasil 1962



■ BMW R 1200 GS ADV

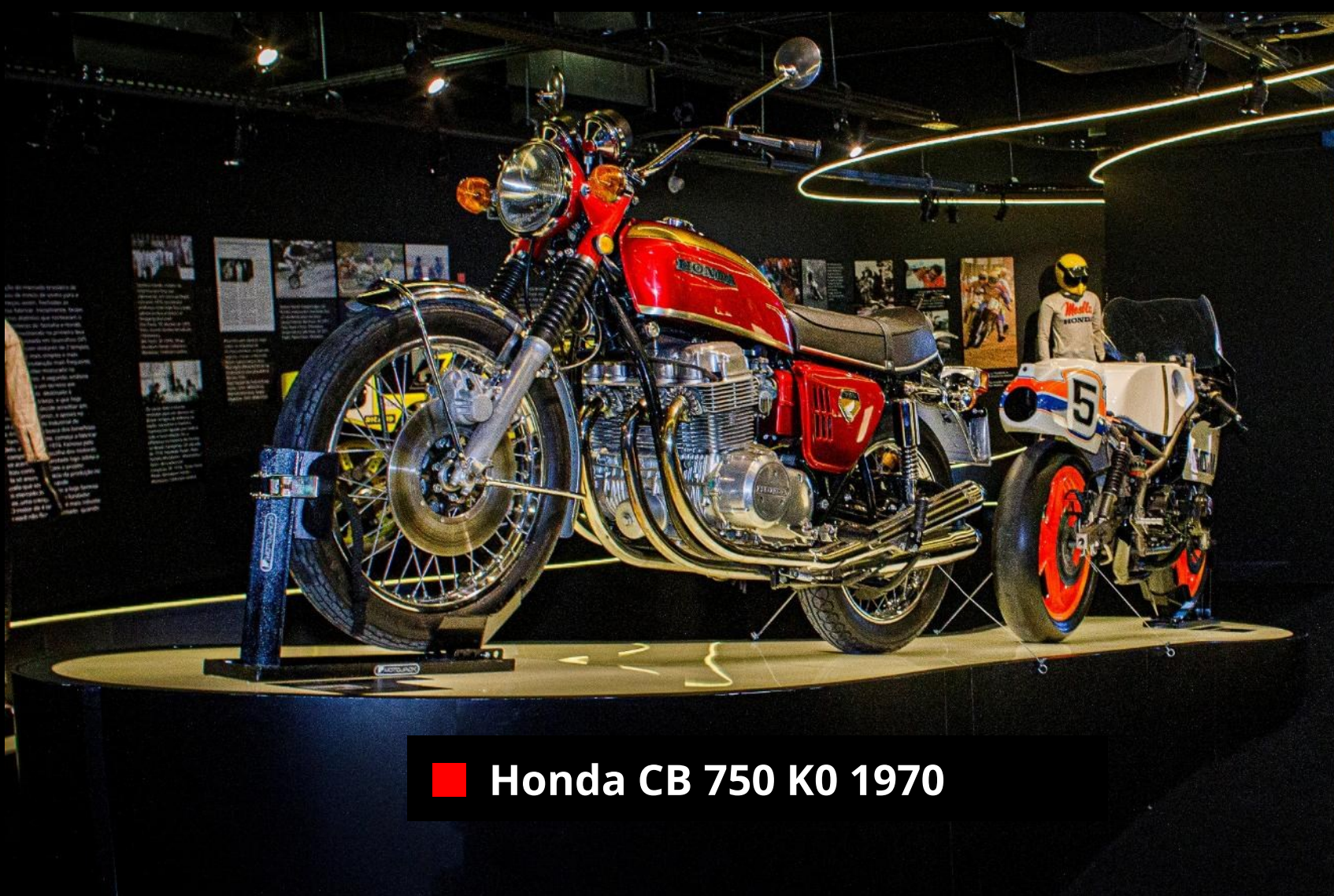
■ Motocicletas em exposição - 19º Andar - 1970 a atualidade



■ Yamaha TZ 350 Bakker 1976



■ YAMAHA TZ750 1974



■ Honda CB 750 K0 1970



■ Honda CB 550 Fórmula G 1980



■ Honda RCB 1000 1977



■ Yamaha MX250 1974



■ Honda CG125 Fórmula Honda 1978



■ Yamaha TZ 250 1983



■ Yamaha TZ350 Bakker Baumer 1980



■ Honda CBR 1000RR-R Fireblade SP 2024



■ Yamaha YZF450 Rally 2022

Two Wheels and a Nation. The History of Motorcycles in Brazil

Curated by collector and biker Carlãozinho Coachman, the exhibition *Two Wheels and a Nation – The History of the Motorcycle* in Brazil brings to Farol Santander the cultural vision of this attitude of freedom that motorcycles offer their passionate riders.

As we delve deeper into the history of motorcycles in Brazil, we come across little known facts such as Santos Dumont's passion for his motorcycle and his encouragement to create races at the Motorcycle Club, of which he was a member, in addition to the creation of the world's first motorcycle in Germany in 1895.

The motorcycle also has an important role in the changing of customs in which the owner was also the driver, the quest for more speed and, above all, the autonomy and practicality in being able to get to one's intended destination faster.

In addition to the historical data, we must also observe the evolution of the design, the care for improving performance and safety, the beauty and comfort of these two-wheeled machines that gave way to a generation that was freer and more equal, including women bikers, and which currently help millions of people make a living as messengers and delivery people.

With this exhibition, Farol Santander reaffirms its philosophy of bringing new features to the visiting public.

Enjoy your visit!

Maitê Leite

Institutional Vice President



Two Wheels and a Nation. The History of Motorcycles in Brazil

The motorcycle has always been a form of cultural expression and a reflection of Brazilian society, undergoing transformations over the decades and adapting to the contemporaneity of each historical moment - accompanying societal transitions, customs, and technological evolution. Transitioning from an activity with a masculine and somewhat elitist character in its early days to the diversity we see today, we can dare to say that "all of Brazil rides motorcycles" nowadays: men and women, young and not-so-young, people from different social classes, and workers united by the same passion for two wheels.

The first motorcycles were born from bicycles, with pedals as an aid to the early engines. These pedals eventually disappeared, while the engines grew larger and changed position; then suspensions emerged, brakes became increasingly powerful, and all of this was accompanied by advancements in design. Today, motorcycles not only need to be practical and functional but also aesthetically appealing.

In the mid-1970s, with the expansion of the national industry, the popularization of motorcycles began. If before they were merely another vehicle, an object of desire, they became a transformative agent of habits: hundreds (and later millions) of motorcycles flooded the roads of the country, bringing profound changes to society, both in large urban centers and in the countryside of our vast nation.

Today, a wide range of professions and leisure activities derive from the simple existence of millions of motorcyclists. Families and groups travel across the country, and a multitude of people move daily from one place to another out of the simple need to get from point A to point B, all while maintaining the original principles of our pioneers: the motorcycle brings people together, the motorcycle unites!

Thus, each piece displayed in *Two Wheels and a Nation – The History of Motorcycles in Brazil* reveals a portrait of its time: its uses and customs, protective clothing, technology and materials, and a vision of society. The protagonism of the motorcycle is presented through the people who made and continue to make this history happen.

After all, this is a story about people!

Carlãozinho Coachman

Curator

■ A journey (by motorcycle) through history

■ How much is your story worth? Your story is worth the value you assign to it! When we try to tell a good story, and motorcycles have many to tell, we can always choose a different perspective, a different approach.

If you are a numbers enthusiast, we will focus on the product itself, analyzing the technology of each historical period, the various trials and errors that brought us to today, researching aspects like power or horsepower, the size of each engine and its displacement, and even the number of cylinders. We will also look at the types of gearboxes that each motorcycle has (had throughout history), how the gears were shifted, and even whether there were gears to shift at all. It will also be necessary to examine the development of different types of braking systems (if it goes, it must stop!) and suspensions – when they began to have this luxury. And let's not forget that all of this is intertwined with the technological possibilities of each period, and that the transformations in the industry go hand in hand with human knowledge – they are human knowledge.

If the motorcycle were just another product on the shelf, it would also need to be attractive, beautiful in its form, to then simply sell more, right? Much more than a cluster of metals, plastics, and other materials, sometimes harmoniously and sometimes not, motorcycles could be measured “only as consumer goods,” through form and function.

What we notice throughout this journey, however, is that for each historical moment, it held a different position in society, occupying a different role. For much of the time, the motorcycle represented only one type of person: those who did not fit in with norms and needed space opted for motorcycles. They were loud, dangerous, smoky, and often expensive, thus attracting only those who had the courage to tame them.

After motorcycles lost the pedals inherited from bicycles, necessary to help propel us forward, due to how weak the first engines were, they never stopped evolving, always on the basis of trial and error. Bright minds explored creatively diverse paths, and thus competition was born as well. Among motorcyclists, there is a saying that the first motorcycle race happened as soon as the second motorcycle was invented – a competitive spirit exists within those who develop and use motorcycles.

With each period in history, we also meet heroes and idols of various sports, and among them, some have become immortal – those who transcended their own existence. Yes, Brazil has several, and you will get to know some of them here.

And the story begins to change direction with the arrival of women in an environment that was previously predominantly male: was it a reflection of the evolution of women and their role in society, or was there something more influenced by the very evolution of the motorcycle?

Certainly, different products attract different people, and over time, motorcycles have become more inclusive as well, more practical and economical, all while never losing their exhilarating side; after all, the risk of riding still exists. However, when a mother, wife, or daughter decides to take the handlebars of her own motorcycle (often along with taking charge of her own life), this definitively transforms society, and motorcycles become accepted in almost every Brazilian household. It is at this moment that true social transformation occurs, and the entire Brazil changes into what we are today: a society infused with motorcycles in every corner, diverse motorcycles for all types and budgets, yet still maintaining that initial flavor of boldness and freedom that unites us.

Enjoy the ride.

■ Pioneers – 1900 to 1930

When did the first motorcycles begin to arrive in Brazil? Who were the pioneers, and how was the motorcycle business organized in our country? After years of research, many questions still remain unanswered. Was the Santos Dumont family also responsible for the arrival of motorcycles, just as they were for the automobile? In 1891, their older brother, Henrique Santos Dumont, introduced the first Automobile in São Paulo, a Peugeot Type 3 – which was rare to see in the French capital, and even rarer on Brazilian streets. In 1903, the same year Harley-Davidson emerged in the United States, Francisco Matarazzo, the leading Brazilian entrepreneur of the time, obtained the first automobile license in São Paulo. In 1907, *Fon Fon* was published in Rio de Janeiro, then the federal capital; it was an illustrated magazine covering current events, culture, arts, and behavior, created by the art critic and writer Gonzaga Duque. The arrival of the automobile was so impactful that the publication referred to the sounding of the horn: fon-fon! Digital copies of many editions that circulated between 1907 and 1958 are available online, and the editorial of the first issue, or Letter of Intent, as they referred to it, states:

"For the serious problems of life, for the masquerade of Politics, for the stern counsel of Finances and the intricate complications of Social Principles, here we have the proper answer: press the 'siren,' and... Fon-Fon!"

But what about the motorcycles? The first signs of the presence of motorcycles began to appear at the very beginning of the 20th century in various publications. The earliest documents we found are advertisements published in the classified section of old printed newspapers, the equivalent of sales websites at the time, where everything, new or used, was advertised. Once again, the presence of the Peugeot brand stands out, but that's not all. Primarily, the majority of the ads offer used motorcycles "in excellent condition" (sic), which leads us to believe that the importation and commercialization business was not yet formalized.

Motorcycles were brought to Brazil either personally or as cargo and then sold as used. Another curious detail from the early advertisements is that the engine displacement of the model often did not matter, nor sometimes even the brand; what was being sold was the power. We were talking about engines that produced between 2HP and 2 and 1/2HP, and that was enough.

The early 1920s were marked by the Modern Art Week of 1922, a clear attempt to bring more "Brazilian-ness" to our art, aiming to reduce foreign influence in Brazil.

In the world of motorcycles, however, our dependence on international brands was total, both from Europe and the United States. Motorcycles of that period were moving away from the pedals inherited from bicycles, beginning to feature manual transmission systems operated by a gear shift lever, sometimes on the right side and sometimes on the left, with foot-operated clutches. Engine size and design were increasing, with some brands starting to adopt V-twin cylinders.

During the 1910s and 1930s, the beginning of what we call the "Brazilian motorcycle market" also took place, with more and more companies presenting themselves as "representatives of renowned motorcycles." It was a growing business that quickly spread throughout the country, always starting in the major urban centers. The technological development of this period was also rapid, with motorcycles gaining front suspension systems and multi-speed transmissions, though without standardization, which made things quite challenging for those wanting to experiment. In competitions, in addition to pure speed events, there were also skill challenges, featuring various types of obstacle courses and "ramp trials."

The Santista Luiz Bezzi began his winning saga in the 1930s to become one of the greatest riders in history. Among the various titles he won, the "Trofeo Real Consul D'Italia" is one of the most significant in his career, a piece created by the renowned artist/sculptor Galileo Emendabili.

Affected by two global crises (World War I and the New York Stock Exchange crash) and going through our own civil war (the Constitutional Revolution of 1932), Brazil continued to grow, and with it, the motorcycle market also expanded. Clubs and associations sprang up one after another, scattered throughout the country. In the 1930s, a powerhouse was born on the São Paulo coast: the Santos Moto Clube, established on December 3, 1933.

The powerful Moto Club do Brasil in Rio de Janeiro served as a national entity and was already affiliated with the Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes. In addition to the Santos Moto Clube, other significant organizations included the Moto Club de Minas Gerais in Juiz de Fora, the Moto Club de Pernambuco, the Associação Paulista de Ciclismo e Motociclismo, the Federação Gaúcha de Ciclismo e Motociclismo, and the Associação Fluminense de Ciclismo e Motociclismo; all the main associations were affiliated with the MCB.

Over the course of these first 30 years, Brazilian motorcycling grew and became organized. With the emergence of import companies and "official" representatives of important brands, the need arose for the creation of associations and clubs responsible for formulating the first regulations for competitions, as well as shaping the activity of motorcycling, not to mention the social role that many of these clubs played. Sports organizations such as Paulistano and Palestra Itália in São Paulo, or the Club de Regatas do Flamengo in Rio, registered their athletes or members to represent them in motorcycle events.

■ Consolidation - 1940 to 1960

At the end of World War II, Brazil made significant advancements in the motorcycle market and in competitions as well. A number of important decisions were made. First, the separation of cycling and motorcycling organizations occurred, leading to the founding of the Federação Paulista de Motociclismo in 1948 and the Confederação Brasileira de Motociclismo in 1949.

Around the same time, one of the most important commercial centers in the history of motorcycles emerged: the “Esquina do Veneno,” now known as “Rua das Motos,” in downtown São Paulo, close to the Farol Santander. At the corner of General Osório and Barão de Limeira streets, importers, mechanics and tuners, retailers, and riders congregated. The first Brazilian motorcycle magazine, titled Motociclismo, was also established there.

Its main executives were Eloy Gogliano and Wilson Fittipaldi (known as “the Baron”), the father of Emerson and Wilsinho. A rider of both motorcycles and cars, Wilson Fittipaldi competed in the 24 Hours of Interlagos Motorcycle Race in 1952, worked as a journalist and broadcaster, and even served as President of the FPM in 1959.

With its construction started in the 1930s, the Interlagos racetrack was finally inaugurated on May 12, 1940, hosting two races on that date—one for cars and one for motorcycles, the latter won by Hans Havache on his BMW. Competitive motorcycling, along with automobile racing, gained its grand stage.

■ Women begin to emerge

In Campinas, Dedé Ceccarelli emerged as a rider on a Harley-Davidson with a canoe sidecar, created by her father, Constante. There was interest from some women in riding motorcycles, but also a great deal of discrimination. However, not in the Ceccarelli family: “My father encouraged me to ride the motorcycle, and I was embarrassed, but I did it anyway. I should have taken more advantage of it,” Dedé explained in a testimony to Motostory. She obtained her motorcycle license in 1947.

The 1950s marked the first peak of motorcycling in Brazil, both in terms of market growth and competitions. By then, there was a predominantly male audience that identified with the spirit of motorcycling. They had, at that time, formed a community that recognized itself, with increasingly solid motorcycle clubs, representing a true social and cultural manifestation: we are equal among ourselves and different from others.

Women also began to seek more space in society, beyond just taking care of the family. After World War II, when they were forced to take on new roles in the workforce, many did not want to go back to being “just” homemakers. They started to make their presence felt more frequently in the world of motorcycles, which was still very much male-dominated.

Global technological development was also significantly accelerated by the great conflict. Motorcycles began to feature rear suspension, which practically did not exist before, and the front suspension was greatly improved. Brakes became larger and more effective, but it was the engines that gained even more power.

Latin America drew attention, especially Brazil and Argentina: in Brazilian motorsport, Chico Landi was making history, while in Argentina, Juan Manuel Fangio was doing the same.

In motorcycling, increasingly prestigious competitions were taking place throughout the national territory, as we were also an important market. The first two editions of the 24 Hours of Interlagos occurred in 1952 and 1953, with the same winning duo and motorcycle: Edward Pacheco and Caio Marcondes on a BMW. Wilson Fittipaldi also participated and broadcasted the competition for Rádio Panamericana, where he had a specialized program on motorsports.

During the first half of the 1950s, we witnessed our riders reaching an international level for the first time. This was made possible by the fact that we were importing the best motorcycles, had established an important racetrack, and were hosting international competitions, primarily held in Brazil and Argentina.

The GP de La Ciudad de Buenos Aires annually hosted high-level foreign riders, including world champions. In several editions, we ventured there in search of victory, which placed us alongside the best riders in the world, who also brought their factory official machines to South America, raising the level of competition. It was in 1953 that Edgard Soares achieved victory there, which also earned him the title of South American motorcycle champion and the opportunity to register the number 46 with the Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) for the first time in history. Recently, this number was retired from the World Motorcycle Championship in honor of the accomplishments of the Italian Valentino Rossi.

In 1954, a major celebration was held to commemorate the IV Centenary of São Paulo, which included not just the inauguration of Ibirapuera Park but also a significant motorcycle race at Interlagos.

In the main category, the victory went to Ray Amm, a world champion, with Edgard Soares finishing just half a wheel behind in an impressive performance. The political and economic crisis of 1954 resulted in profound changes in the national market, including the prohibition of automotive vehicle imports. As a consequence, Brazil withdrew from the international scene. Government measures were implemented, leading to the start of automobile and truck manufacturing, although motorcycle production did not begin immediately. Without the best motorcycles in the world coming to Brazil, international events and that first generation of excellent riders were virtually lost: we were no longer competitive. While the world experienced increasing technological development, Brazil relied on scooters, much simpler vehicles that had a different tax classification than motorcycles and could therefore be imported. Many small-displacement motorcycles that passed as scooters managed to cross our customs as if they were mopeds. Thus began the decade of Lambrettas and Vespas... and the definitive arrival of women at the handlebars.

■ Women claiming their space

The period between 1955 and 1965 was largely dominated by scooters, with the main players being Lambretta (which was even manufactured in São Paulo with parts supplied by the Tognocchi Family's FAPA) and Vespa, produced in Rio de Janeiro by Panauto. Also in São Paulo, during the same period, Monark, a bicycle manufacturer, began assembling Monark Jawa motorcycles. A few small-displacement motorcycles continued to enter Brazil under declarations that they were scooters or mopeds.

Therefore, if scooters were what we had, then let's travel, date, and compete with them! This period coincided with their rise in Europe, particularly in Italy, marked by appearances in cinema and the arrival of the Jovem Guarda movement in Brazil.

The small Vespas and Lambrettas became symbols of this era. Amid this process, something unexpected happened: the definitive entry of women into the world of two wheels.

Due to their construction features, with a front fairing and a platform, women felt confident riding, even in skirts or heels, as they could board the vehicle without needing to "mount" it.

■ Two Wheels for the whole family, for the first time.

On one hand, the prohibition of motorcycle imports was a setback for the market, but on the other, it triggered a powerful change in society. With the arrival of scooters, the sense emerged that "motorcycles" could serve everyone. The fact that the "small-wheeled bikes" attracted women completely changed the Brazilian society's perception of motorcycles.

It goes without saying that women are mothers, and if a mother can do it, everyone can. If a mother considers a "Lambrettinha" or a "Vespinha" a safe vehicle, then it is also suitable for her daughter, and consequently, for the whole family. Until then, motorcycles were seen as vehicles for the brave, the fearless. Scooters, on the other hand, were for everyone. How many children rode with their feet resting on the fairing, holding onto the handlebars while their parents, grandparents, and mothers piloted? And how many of those children didn't one day wish to have one themselves? They were also charming and were featured in films starring famous actors like Rock Hudson and Gina Lollobrigida, as well as in the Jovem Guarda and rock 'n' roll movements. Their simple design and construction would also inspire our first truly national industry.

The saga of the Bezzi family in the world of two wheels began in the early 20th century.

Strongly connected to competitive cycling, Luiz Bezzi embarked on a brilliant career, competing against the greats of the generation that preceded him. Constant Ceccarelli from Campinas and Antônio Lage were the two most prominent names in the 1920s, against whom Luiz began to compete and lose. Recognized and respected both in Brazil and abroad, he also gifted us with his son, Franco Bezzi Neto, whom we had the pleasure of interviewing and honoring during his lifetime. Franco was also a Brazilian motorcycle champion, record holder for the ascent of Serra de Santos, and competed in the same Gran Premio de La Ciudad de Buenos Aires, won by fellow Brazilian Edgard Soares. The Bezzis were so talented that in one year they were champions (the father) and vice-champions (the son). The saga of the Bezzi family continues to this day in the city of Santos, with their descendants still involved in motorcycling.

Furthermore, as bicycles were present in Brazil before the arrival of motorcycles and already had their sport organized, it was more coherent to have motorcycles and bicycles together in sports and media. It is worth mentioning the existence of the publication *O Guidão*, which was released from the 1910s until the 1950s.

The Carmona family is an indelible part of the history of Brazilian motorcycling and, from the beginning of the 20th century to the present day, has always had and continues to have motorcyclists in the family, whether competitive or not – they are also involved in the motorcycle trade.

Between the brothers Fifa (Felipe Carmona Neto) and Nelo Carmona, it was Fifa who had the better performance on the track, while Nelo was always the one with a better business sense, becoming one of the main Honda dealers in the São Paulo countryside for many years.

It's important to emphasize that Fifa and Nelo were always great friends throughout their lives, and together they came to meet with Motostory to share the Carmona family's history.

■ A Market in transformation

■ The early years of the motorcycle history in Brazil were marked by pioneering spirit, courage, and boldness, amid two world wars, a revolution, the years of the Vargas dictatorship, political changes during the JK era, and the transfer of the Federal Capital from Rio de Janeiro to Brasília. In the midst of all this, there were periods of prosperity in the post-war years, but also the prohibition of imports, which was catastrophic for the motorcycle segment, eliminating overnight an entire generation of high-level riders and causing a radical shift in the market profile. But as we adapt quickly, we traveled, competed, sold, and used the mopeds, which were the vehicle of the time and the one that ultimately allowed women to also take control of their motorcycles.

At the end of the 1960s, with the resumption of imports, a new opening occurred with the definitive arrival of Japanese brands in Brazil. First came Yamaha, followed by Honda. This marked the beginning of a major transformation in our market.

The early 1970s started with Brazil, led by Pelé, winning the World Cup for the third time, and the Japanese companies setting up their branches in São Paulo, initially importing motorcycles and then starting local production. Until then, motorcycles had not yet become truly popular, as mopeds had been in the previous decade.

The competitions of the 1950s attracted large crowds to our new racetracks, the motorcycle trade was consolidating in major cities and expanding across the country, but motorcycles were still, for many, a coveted object, far from being an item to be acquired.

The reopening of imports once again brought the motorcycles of our dreams to Brazil, and the new generation of Hondas, Yamahas, and even Suzukis, which were captivating the world (and us too!), arrived to stay. While European and American industries were struggling, the Japanese began to set the rules for the global market.

With the import restrictions lifted, we once again became internationally appealing.

The Japanese, the new "owners" of the global motorcycle market, looked at Brazil with attention and brought new and exciting models. Moreover, they understood that competition was an important tool to showcase their superiority. Brazilian motorsport would thus gain new momentum, sparking what we call "our second Brazilian generation of great riders." A new extreme sport also arrived: motocross. Due to its boldness and the ease of building a track, motocross spread quickly, capturing the attention of both the public and the media. But... once again, the country closed its doors to imports, delivering another blow to the market. On the other hand, this closure was the trigger that led to Brazil's great transformation into a global power: true national production.

■ The Great Explosion - 1970 to 1990

At the end of the 1960s and the beginning of the 1970s, our borders were reopened for vehicle imports. Lighter, more modern, more powerful, and cheaper, Japanese brands became a reference in the global market, and they kept growing, having the same impact on the Brazilian market.

It was during the 1970s, however, that the movement began which would transform Brazil into a global power. Decisions made by the military government's leadership once again aimed to "protect" the Brazilian market and industry, and, once again, they did so by closing the borders. However, right at the beginning of the decade, while imports were still allowed, motorcycles much more advanced than those previously available began to arrive. And this was not just a Brazilian phenomenon, as the Japanese industry was revolutionizing the market by offering cheaper and more functional motorcycles, much more durable than the European and American ones of the time, covering all product lines – from the small ones used for daily transport to the premium, high-displacement motorcycles – thus revolutionizing the market. Ary Fiadi and his Motosport imported Yamaha, while Honda was represented in Brazil by Marcas Famosas. This was a short period of experimentation, as both companies would eventually set up their branches in São Paulo. Yamaha in 1971, on General Osório Street, and in 1972, the Kato family would help Mr. Honda also settle in São Paulo.

■ 1970s - The divided decade

The "Indomitable Spirit" reclaims the streets and racetracks after the return of high-displacement motorcycles. Young men, for the most part, eager to stand out and show masculinity and impulsiveness, climbed onto their imported, powerful "steel horses" and took over the streets of Brazil's major cities. The first generation of great entrepreneurs and riders from 1945 to 1955 had aged, but many of them, or their descendants, saw the reopening of imports as a new opportunity. The success of Emerson Fittipaldi in Formula 1 (a motorcycle rider himself at the start of his career) led to the creation of new racetracks across the country, offering a new boost to Brazilian motorsport: Brazil was dreaming again. Our riders started aiming higher. Our market wanted more. International championships, and even the world championship, became possible once again.

With a higher level here, due to the quality of the bikes and events, our riders were better prepared and sought to conquer the world. Adu Celso, the "Índio," lived the experience of the world championship and ended up showing the way to Europe for those who wanted to try their luck. He was the first Brazilian to win a world championship race, in 1973, at Jarama, Spain.

The first half of the 1970s was marked by the return of imports, the growth of the domestic market, and the resurgence of dream motorcycles. While all of this was happening and Brazil was responding with higher quality in the market, events, and competitions, the world faced its first major oil supply crisis, the so-called OPEC Crisis (Organization of Petroleum Exporting Countries). This crisis triggered a new wave of products and services and highlighted the need to create more economical vehicles—that is to say, lower-displacement motorcycles and mopeds.

At the same time, the military government decided on a new import ban, encouraging the establishment of the national motorcycle industry. This transition period was relatively slow but decisive in transforming Brazil. Dream motorcycles and high-tech models would slowly make way for practical, work-oriented bikes, gradually making their way into Brazilian households.

The return of dream motorcycles in the early 1970s brought back that rebellious and defiant youth. In fact, the reopening of the market reignited the spark after the relative calm of the moped phase. After all, the limits of the vehicles influence the limits of the rider: "If the motorcycle can do so much, then so can I!"

The beginning of the transformation of the Brazilian motorcycle market, which shifted from dream motorcycles to motorcycles for everyone, started like this. With imports closed, manufacturing had to begin. Initially, two distinct business models guided the start of motorcycle production in Brazil by Yamaha and Honda, with other companies getting involved in the first wave of manufacturers. Yamaha, based in Guarulhos (SP), believed in 2-stroke motorcycles, which were simpler and cheaper to build and maintain, though they required more frequent maintenance and left that characteristic oil-and-gasoline smell coming from the exhaust. The second company, although it had purchased land in Sumaré, São Paulo, at the time for the construction of a motorcycle factory—now home to its car manufacturing plant—decided to follow a proposal from the Minister of the Interior and invested in setting up its plant in the Industrial Hub of Manaus, in the heart of the Amazon, in search of the proposed tax benefits. Yamaha, ahead of the game, began manufacturing its first model, the RD 50, in 1974. Famous for its investment in competitions, the choice of 2-stroke engines seemed a smart move, and the kids quickly adopted the "RDzinha," as it became known.

With a "delayed" project, Honda only announced the start of production at the end of 1976, of what would become the great market transformer: the now-famous CG 125 4-stroke, a belief of its founder, Soichiro Honda: "The 4-stroke engine is more robust, more economical, and you won't be 'perfumed' when you get home.

In the early years, we had a flood of imported motorcycles, followed by the interruption of imports, but they continued to "live on" for some time in the hands of the daring and the well-off. On the racetracks, the same thing happened with competition motorcycles. At the same time, the arrival of "small motorcycles"—popular and economical motorcycles produced in the country—coupled with the oil crisis, began a huge social transformation. One of our long-standing challenges has always been public transportation, whether in major cities or in rural areas, which is even more challenging. Affordable, easy-to-maintain motorcycles always seemed like the ideal alternative to alleviate our daily commuting problems. The manufacturing and distribution process is complex and involves a large network of professionals. In addition to the end user who needed to commute, the production and distribution chain also gave rise to numerous new professionals. The very presence of mass-market motorcycles sparked a series of new activities. However, in order to reach these people and convince them to ride motorcycles, it was necessary to change the vehicle's image. It was time to move away from the masculine, adventurous, and rebellious profile and replace it with a more approachable one. To achieve this, it was essential to bring women into the world of motorcycles for good.

The birth of extreme sports in the 1970s and 1980s – motocross. An empty field, dirt ground, and preferably a hilly terrain were enough. Bumpy tracks, jumps full of dust, and courageous, daring men: this was the recipe for motocross to spread across the entire country.

Between the early 1970s and the 1980s, the sport lived through its first great moment, revealing names that would go down in the history of Brazilian sports: Nivanor Bernardi, the "Touro do Paraná," the Goiás rider Roberto Boettcher, the southern-born Pedro Bernardo Raimundo, or "Moronguinho," and later on, Álvaro Cândido Filho, or "Paraguaio." The trio became a quartet, which became much more.

We had a time of strong investment in the sport when the salary of champion Álvaro Cândido was higher than that of football player Sócrates from Corinthians. These early superstars were initially followed by the Northeastern rider Ylton Veloso Cavalcanti, "Paraibinha," and later succeeded by generations of great riders such as Eduardo Saçaki, Jorge Negretti, Rogério Nogueira, Nuno Narezzi, Cassio Garcia, among many others.

In the late 1970s, the Brazilian market was once again closed, but competitive motorcycling managed to cross the decade while maintaining a good level of events and riders in the main categories. It was during this time that the idea to create a category for young riders emerged, allowing them to enter races using prepared mopeds. If the goal was to uncover new talents for road racing, we can say that the category was a success, as it was there that the greatest Brazilian rider of all time took his first laps on a track: Alex Barros.

Throughout his remarkable career, Barros participated in the World MotoGP Championship for 21 years, winning 8 races and securing over 40 podiums, being ranked the fourth-best rider in the world on five occasions. Barros is respected and recognized by global motocross icons such as the Italians Giacomo Agostini (15-time world champion) and Valentino Rossi (9-time world champion), both for his riding skills and his character.

The numbers began to change with the start of domestic motorcycle production, with Yamaha and Honda leading the way, followed by Motovi, Caloi Mobylette, Garelli, Brumana Pugliese (Xispa), Leonette, Agrale, FBM, Ibramoto (Montesa), among others. The numbers jumped from a few thousand units per year to tens, and then hundreds of thousands. Whereas motorcycles had once been a coveted object accessible only to the wealthier, they began to spread across other segments of the population. And from that moment on, it was no longer just the less serious, bolder, irreverent, or even irresponsible men who were riding; motorcycles started to be embraced by people from different social classes and in a much broader way.

Initially, low-displacement and economical models were produced, which almost anyone could ride. The average worker stopped using buses, as the monthly financing installment was about the same as the cost of bus fare: commuting became more practical. With more motorcycles on the streets, a productive chain emerged around it, along with new professions or ways to make a living. Specialized workshops and manufacturers of helmets and equipment appeared, as did more stores. With the popularization of motorcycles, more people started earning their livelihood from them. The practicality, agility, and economy made many people rethink the once rebellious image of motorcycles, and the prejudice that existed slowly faded away. It was when housewives decided to buy a motorcycle to go shopping or take their children to school that Brazil became the country of motorcycles.

■ Forming the Giant

Brazil's emergence as a global power occurred during the years when our borders remained closed, despite the economic turmoil and high inflation of the 1970s and 1980s, which lasted until the early 1990s. It was precisely this adverse scenario that propelled motorcycles to the forefront.

The established industry had to learn to deal with this instability, transforming itself into a powerful machine for overcoming obstacles. Meanwhile, Brazilians began to understand that motorcycles were a solution to many problems—a mode of transportation capable of navigating any terrain, whether in large cities or across the vastness of Brazil's diverse landscape. The so-called “dream bikes” were set aside for a considerable time, but simultaneously, motorcycles became the attainable dream for countless people. As they gained acceptance among various families, they began to transform future generations. The number of people riding motorcycles until the mid-1970s was relatively small, as was their impact on social transformation. However, when motorcycles began to penetrate thousands, and eventually millions of households, future generations started to be influenced. More children were born seeing a motorcycle in the garage, watching their parents leave for work daily, and seeing their friends riding motorbikes. The possibility of a livelihood and a new career path emerged. That child who once sat on the gas tank to take a ride around the block was forever impacted. Yet now, they were no longer so few.

During almost the entire 1980s, Brazil took a path separate from the rest of the world with regard to the vehicle industry. A closed market, high inflation, and the political movement of Diretas Já, when the population began to demand the return of direct presidential elections from the government.

Pricing machines operated almost daily in supermarkets, given the significant price changes from the beginning to the end of the month. This confusing scenario was, in some way, pushing national production to new levels. In sports, Brazilian motorcycle racing was again drifting away from the best championships in the world, but some riders were surprising, like Antônio Jorge Neto (Netinho) and the young Alexandre Barros, slightly younger than Neto. Both had benefited from the golden opportunity of the 1970s and were establishing, or trying to establish, their careers abroad.

On the other hand, Motocross, which had managed to continue importing competition motorcycles officially through a Sports Incentive Law, was experiencing its brightest moment, with strong investments from manufacturers and external sponsors. Regarding market evolution, the first reliable numbers show a national production of just over 5,000 units per year in 1975, rising to almost 220,000 units per year in 1983. Motorcycles had already permeated our society, the industry had already grown, but the economic and political instabilities would worsen significantly in the transition from the 1980s to the 1990s. Not even the reopening of imports in 1990 would have the same impact as in previous decades.

■ Motorcycle for everyone

Before we became a giant, we hit rock bottom. The political and economic crisis deepened, and the industry produced just over 80,000 motorcycles for two consecutive years, in 1992 and 1993. This led to a change in the business model, a loss of purchasing power, but not a decline in enthusiasm for motorcycles. After all, there were already more than 2 million motorcycles on the roads when the Collor era came to an end. However, the elements that would follow with the implementation of the Real Plan and the long-awaited economic and political stability were still missing.

Female motorcyclists were already a reality. Since scooters had encouraged their entry into the world of two wheels, they never departed. With the availability of easy-to-use and low-cost motorcycles, like the 125cc models that dominated the market, women were occupying more and more space. And it wasn't just for commuting. Women began using motorcycles for everything, including work. While they might have appeared less frequently in the bustling traffic of large cities, this was not the case in smaller towns or rural areas.

With economic and political stability, Brazil transformed into a global power. After overcoming crises, our industry and the entire chain surrounding the market had strengthened. With one record production and sales achievement after another, the great social transformation was finally underway. The practicality, the low investment required for acquisition, coupled with credit lines and low maintenance costs, made motorcycles the primary transportation option for a large part of the population. Almost indestructible, many models started to perform tasks previously unimaginable.

Text: The exponential growth of the market had consequences. Motorcycles found their way into nearly every Brazilian household and all social classes. They also began performing tasks that were not originally intended for them, such as managing livestock on farms. In the Northeast, an environmental crisis emerged due to the abandonment of donkeys and mules that previously transported people and goods through the caatinga. Released into the wild, they began to breed uncontrollably as everyone switched to riding motorcycles. In large urban centers, motorcycles led to the creation of the “motoboy” or motorcycle courier. In São Paulo, for example, it's practically unimaginable to think of the city functioning without these tens of thousands of motorcycle couriers.

In fact, they played a crucial role during the pandemic-induced crisis, when movement was restricted. Many continued working from within their helmets, carrying out all sorts of deliveries in an almost humanitarian effort.

And just as motorcycles unite and bring people together, another phenomenon grew here: the movement of Motorcycle Clubs, or Moto Groups. From the beginning, the unifying role of motorcycles was clear. There are various explanations for this, such as the level of exposure and risk, and the same sense of freedom that all motorcyclists share, regardless of engine size or type of motorcycle. Previously very involved in competitions, today the major motorcycle clubs in the country are social movements, many of them engaged in significant charitable actions. The largest motorcycle club in the world, Insanos, is Brazilian and is present in 67 countries.

■ Today and tomorrow

Since the first rudimentary motorcycles arrived at the beginning of the 20th century, we have become a country populated by motorcycles in every corner. Our continental dimension and plurality reveal that the challenges are different in each place. While today there is a discussion about the technological evolution of vehicles in general, including automation, clean energy, the use or non-use of fossil fuels, the use of renewable fuel sources, and the development of electric vehicles, one question remains: which direction should we follow in this development when the needs and possibilities of each region are so diverse?

It is worth remembering that it was in Brazil, back in the 1970s, that fuel derived from sugarcane, a renewable source, was developed. Here, the world's first ethanol-powered motorcycle was also developed, along with the technology for flex-fuel bikes.

Much has been debated about the use of electric vehicles, but in the case of motorcycles, the applicability of this technology is still limited to certain forms or functions. Small electric motorcycles or mopeds can already be seen in major Brazilian cities, transporting people on short trips, such as commuting to work, going to clubs or gyms, and shopping. However, they are still few and expensive, with limited autonomy.

The truth is that motorcycles will continue to play their role in moving Brazil from end to end, being one of the few means of transportation that can be as plural and comprehensive as Brazil itself.

■ Developing the future

Electric Granado. When it comes to developing new vehicle technologies, the world championships, both in MotoGP and Formula 1, are the ultimate laboratories. In motorcycling, the organizers have been able to create an electric world championship within the same event where combustion engines compete, which has not happened with cars. If the final solution regarding the future of motorcycles—combustion or electric—has yet to appear, we know that nothing accelerates technological development better than competition.

In this scenario, Brazil also plays a leading role, with São Paulo rider Eric Granado competing in the category since its first season in 2019. Over this journey, Eric has achieved 11 victories, 22 podiums, and 15 pole positions in 61 races, setting a record in the category. Additionally, he has been a runner-up once and finished third once, and he will continue in the world championship in 2025, once again with the LCR team, fighting for the title—an unprecedented achievement for Brazil. Notably, this is the first time a MotoE has left Europe, and it is here, at DRUN.

■ Between two worlds

Eric Granado is the only Brazilian to experience the extremes of both worlds: competition motorcycles with combustion engines and the most advanced electric motorcycle technology. A rider since the age of 6, when he began competing on motorcycles at Brazilian karting tracks in a category created by his father and friends (since there was no such category for children his age in Brazil), he showed exceptional talent from an early age. A tireless worker, he became a multiple national champion, and while still young, he began competing in Europe. He won the Metrakit 70cc World Championship in 2007 and became the European Moto2 Champion in 2017, as well as achieving runner-up and third place in the MotoE (electric) category.

Currently, he divides his season between Brazil (where he competes in the Superbike Series for the Honda team) and Europe (where he competes in the MotoE World Championship for the LCR team, a category he has participated in since its inception in 2019, holding the record for the number of victories and podiums). He is a Brazilian at the forefront of the development of electric motorcycles.

■ Never give up on your dreams

"The best motorcycle in the world for traveling is the one that's in your garage! Go!" Fábio Carvalho.

The story of Fábio Carvalho, an engineer graduated from Mackenzie and a passionate motorcyclist who loves long journeys, has become an example of how to face life's adversities and put dreams into action. His book "Na estrada da vida" presents an engaging and humorous narrative of dreams that turned into challenges, all overcome with careful planning and a good dose of boldness, perseverance, and resilience.

He shares accounts of his journey along the Camino de Santiago de Compostela, four international marathons, motorcycle trips to Ushuaia, Alaska, the Himalayas, and many other adventures. However, one day, the author unexpectedly receives a diagnosis of ALS (Amyotrophic Lateral Sclerosis), which poses his greatest challenge, yet it does not prevent him from dreaming... and still achieving those dreams.

"Life is meant to be lived... Today!"

■ A woman can be anything she wants

An example of how a woman can be whatever she wants, Moara Sacilotti built a long journey in both sports and life. Her relentless pursuit of her goals, always one step at a time. From her first motorcycle race among the boys as a child, to her debut in the Rally dos Sertões in 1998, a year in which she was literally escorted by her father, Gilberto, to her victory in the Over 45 category in 2022, her journey is filled with challenges and triumphs.

Moara has inspired dozens of young girls throughout her career, especially in the more remote regions of the country where the Sertões Rally passed, due to the strength of her example of courage and determination. She, and millions of other Brazilian women, can be and do whatever they want.

Ficha técnica

SANTANDER BRASIL

Presidente
CEO
Mario Leão

Vice-presidente executiva institucional
Institutional Executive Vice President
Maitê Leite

Head - Experiências & Cultura
Head - Experiences & Culture
Bibiana Berg

FAROL SANTANDER SÃO PAULO

Head - Faróis Santander São Paulo e Porto Alegre e Coleção Santander Brasil
Head - Santander Lighthouses São Paulo and Porto Alegre and Santander
Carlos Eugênio Trevi

Especialista - Exposições
Specialist - Exhibitions
Danielle Domingues

Especialista - Eventos
Specialist - Events
Catuscia Michelin

Especialista - Comunicação
Specialist - Communication
Gustavo Rosa Favaro

Estagiárias
Interns
Eduarda Souto Silva
Giovanna Lagoeiro Nunes

Jovem Aprendiz
Young Apprentice
Gustavo Almeida da Silva

Gestão Predial
Property Management
Barbara Rema
Mauricio Tadeu de Nobrega
Tools Digital Services

Caio Guimarães
Geany Xavier
Cushman Wakefield

Manutenção Predial e Missão Crítica
Building Maintenance Tools Digital Services
Leandro Avelino Dantas
Tools Digital Services

Manutenção Predial
Building Maintenance
Adair Fernando
Andre Luis da Silva Santos
Andre Luiz de Sousa
Cícero Cesar Reis Lopes
Cláudia Ricci
Davi da Silva Santos
Diogo Wiliam
Edílson Patrício
Evandson Vieira
Francisco Wanderson

Helio do Nascimento da Rocha Junior
Giovanni Sanches
Luis Carlos Rodrigues
Magno de Oliveira
Mauro Silva Marques
In Haus

Renato Carrillho Silvestre
Rian Pereira Santos
Manserv

Áudio e Vídeo
Audio and Video
Marcelo Nunes
Victor Luis Rodrigues Santos
Empresa SEAL

Coordenadoras de assistentes culturais
Cultural assistant
Joelma Lopes da Silva
Sympla

Assistentes culturais
Cultural assistants
Ana Clara Dantas Beserra
Antonny Oliveira da Silva
Azení Lucas dos Santos
Debora Cristina Penha
Ettore Thierry de Lima Leite
Fernanda Muniz Damasceno Jorge
Fabiana Santos Minas Monteiro
Fhayla Marina de Oliveira Xavier
Francielle Aparecida Custódio
Gustavo Silva de Oliveira
Hellen Sousa Gomes de Oliveira
Jose Eduardo Nogueira de Oliveira
Lucas Miguel de Almeida
Leonardo Paixão de Azevedo
Mariana Galves Figueiredo
Mariana Nascimento Soares
Sympla

Especialista de Segurança
Security Specialist
Renato Ferreira dos Santos

Supervisor de Segurança
Security Supervisor
Edson Costa
Grupo Espartaco

Inspetor de Segurança
Safety Inspector
Helio Gonçalves da Silva
Grupo Espartaco

Bombeiros, vigilantes e controladores de acesso
Firefighters, security guards and access controllers
Alexandre Antônio da Silva
Alexandre Mariano de Souza
Alex Saraiva Belo
Alisson Gabriel Tavares Pina
Allan Vital da Silva
Ana Claudia da Silva
Anne Caroline B. Carrijo da Silva
Antônio Adryel Martins
Antonio Carlos Pires
Antonio Raimundo C. de Jesus
Beatriz Almeida dos Santos
Carlos Alexandre Jesus
Danilo Pereira Belo
Denis Franciscus Alves Silva
Edson Andre da Silva
Emiliano da Silva
Fabiana X. dos S. Nascimento
Felipe Adorno Ikeda
Flavio de Oliveira Lobo
Gerson A. de Melo Oliveira
Gianluca Ribeiro Galli
Gilmar Santana Hipólito
Gilmara Santana
Gleison da Silva Souza
Guilherme Castelo Teixeira
Guilherme Eduardo Oliveira
Iranilson Candido Silva
Jair Alves Pires
Jean Paulo Martins Santos
Jesilene Lopes de Moraes
João Cesar Santos
Josenil Sandes Santos
Leandro Bueno
Lucas Nogueira Rodrigues
Luiz Felipe Correia de Freitas
Luiz Fernando Inacio Silva
Maria Aparecida Pimentel
Milton Aleixo de Souza Junior
Nádia Aleixo de Souza
Pedro Cremildo de Souza
Regiane Marriche Rufino
Rodrigo Faustino Miranda
Ruan Pedrosa Cavalcante
Sebastião Arodo de Lima
Sebastião Rabelo da Silva
Sergio Carrara
Sidney Costa de Lima
Sinatiely Lorena da Silva Avelino
Tiago Oliveira de Souza
Ulisses Caetano de Oliveira

Victor Hugo Lima de Souza
Vinicius Alexandre R. Leitão
Willian Caetano de Oliveira
Grupo Espartaco

Recepção
Reception
Adrieli Batista
Luana Ferreira de Paula
Empresa OSESP Serviços

Coordenação de Limpeza Predial
Building Cleaning Coordination
Ana Lucia Alves de Sousa
Fabiana Silva de Jesus
Joana Darc
Grupo GPS

Limpeza Predial
Building Cleaning
Alessandra da Costa
Aline Ferreira Florencio dos Santos
Amarildo Assunção
Caio Henrique
Carolina Beatriz
Elizabeth Maria do Nascimento
Gilvan Augustinho
Glauce Beatriz
Jefferson de Oliveira
Jessica da Silva
Jessica Santos de Almeida
Jhonatan Rodrigues Pereira
Joselita Nascimento
Josiane Jesus
Josilda Bispo Pereira
Maria Andressa da Costa Ricardo
Maria Eliane
Nancy Mara
Poliana de Almeida
Raimundo Clerio
Rodrigo Santana
Valdenice Costa
Wesley Serafim
Grupo GPS

Ficha técnica

Duas Rodas e Uma Nação A História da Motocicleta no Brasil

*Two Wheels and One Nation
The History of Motorcycles in Brazil*

Curador

Curator
Carlãozinho Coachman

Realização

Realization
Cassio Pardini
Eduardo Sallouti
Nation Produções

Direção Geral

General Management
Cassio Pardini
Nation Produções

Conceito e Criação

Concept and Creation
Carlãozinho Coachman
Mauro Letizia
Motostory

Conceito e Criação Núcleo Cilindro

Cylinder Show Concept and Creation
Eduardo Sallouti
Nation Produções

Expografia

Expography
Rodrigo Ohtake
Estúdio Ohtake

Assistente de expografia

Expography assistant
Leonardo Rocha
Estúdio Ohtake

Produção executiva

Executive production
Fabia Feixas
Mais Produtora

Designer gráfico

Graphic design
Mauro Letizia
PixHaus

Coordenação de produção e montagem

Production and assembly coordination
Fabia Feixas
Mais Produtora

Produção

Production
Alexandre Natividade
Théo Yano

Organização Geral

General Organization
Nation Produções

Criação e desenvolvimento de conteúdo Audiovisual

Creation and development of Audiovisual content
Leo Azevedo / *The Highve*
Paulo Mendel / *BlankTape*
Wladimir Candini / *Octo Works*

Consultoria técnica

Technical Consulting
Mauro de Puccio Silva
Motojack Acessórios para transporte e travamento de motos

Educativo

Educational

Coordenação

Coordination
Fabia Feixas
Mais Produtora

Supervisão

Supervision
Débora Helena
Lunara Gomes
Théo Yano

Monitores

Monitors
Alexys Souza
Andrea Massarotto
Andressa Palomin
Carlos Cardoso
Clara Freire
Jhennifer Toledo
Kaique Bevilacqua
Leonardo Sampaio
Stefanon Bailiot
Thais Antonio
Vinicius Marques
Winicius Brito

Audiovisual

Audiovisual
Wladimir Candini

Pintura

Painting
Charles FP Simões
e equipe

Montagem

Assembly
Mel Carabolante
Théo Yano
Vinicius de Assis

Iluminação

Lighting
MMV

Colaboradores de texto

Text Contributors
Fabia Feixas
Mauro Letizia

Revisão de Textos

Proofreading
Cícero Oliveira

Tradução de Textos

Text Translation
Débora Helena
Mathew Rinaldi

Registro da exposição

Exhibition record
Wel Calândria
Wladimir Candini

Seguro

Insurance
Affinitè Consultoria e
Corretagem de Seguros
Liberty Seguros S/A

Logística e Transporte

Logistics and Transportation
TPT Log

Senotecnia

Stage Design
Eprom Comercio de Expositores

Marketing e Comunicação

Marketing & Communication Consultant
Daniela Dutra
Step4brands

Assessoria de Imprensa

Press Assistant
Marra Comunicação
VGCOM

Gestão Financeira

Financial Management
Daiane Soares

Assessoria Jurídica

Legal Consulting
Yeda Mariane

Catálogo

Organização

Organization
Carlãozinho Coachman
Mauro Letizia

Texto

Content Creation
Carlãozinho Coachman

Design Gráfico

Graphic Design
Mauro Letizia

Fotos

Photography
Wel Calandria

Revisão

Proofreading
Cícero Oliveira

Tradução

Translating
Débora Helena
Mathew Rinaldi

Agradecimentos

Alex Barros
Alexandre Zaninotto
André Azevedo
André Bozzola
André Orlandi
Antônio Jorge Neto
Antonio Sequeira
Bruno Coachman

Carlos Bittencourt
Celso Miranda
Celso Renato
Cinthia Morales
Claudio Schnabel
Denísio Casarini
Dietmar Beinhauer
Dirk Oliver
Edgard Soares
Edson Lobo
Eric Granado
Erick Fernandes
Fabio Wolf
Família Benite
Família Bezzi
Família Carmona
Família Ceccarelli
Família Murakami
Família Panades
Gregory Ross (Alemão)
Guy Tilkens
Isabel Reis
Joao Barbosa
João Mendes
Justiniano Proença
Karla Coachman
Lídia Coachman
Luciano Peixoto
Luiz Mingione
Luiz Proença
Marcelo Peixoto
Marcio Saldanha
Maria Isabel Lopes
Maurício Brindo
Maurício Fernandes
Paulo Takeushi
Rafael Paschoalin
Raul Fernandes Junior
Renato Gaeta
Renato Oliva
Ricardo Lopes
Ricardo Pupo
Roberto Keller
Rômulo Filgueiras
Ryo Harada
Silvio Sassi
Vail Paschoalin
Vinicius Caires
Wilson Yasuda

Todos os esforços foram feitos para reconhecer os direitos morais, autorais e de imagem na exposição e publicações decorrentes. Agradecemos a qualquer informação relativa à autoria, titularidade e ou outros dados que estejam incompletos. Contato: carlaozinho@motostory.com.br

Every effort has been made to recognize moral rights, copyright and image rights in the exhibition and corresponding publications. We appreciate any information to authorship, ownership and/or any other information that may be incomplete. Contact: carlaozinho@motostory.com.br

Patrocínio



Apoio Institucional



Produção



Realização



■ **Duas Rodas**
e uma **Nação**



A História da
Motocicleta no Brasil

FUROL
— S A N T A N D E R —
SÃO PAULO

2025

Patrocínio



Apoio Institucional



Produção



Realização

