



## Bicicleta

*Substantivo feminino*

- 1. veículo composto de um quadro ('conjunto de tubos metálicos'), assentado sobre duas rodas iguais alinhadas uma atrás da outra e com raios metálicos, das quais a da frente é comandada por um guidom e funciona como diretriz, e a de trás, ligada a um sistema de pedais acionados pelo ciclistista, funciona como motriz.*



O mundo gira  
em duas rodas

# Sumário

4

O BARÃO QUE FEZ O MUNDO  
GIRAR EM DUAS RODAS

5

ALFONSINA STRADA, A  
MULHER QUE DESAFIOU OS  
HOMENS NO CICLISMO

7

O ROLLS-ROYCE DE BB

8

NESCAU PEGOU CARONA NAS  
BERLINETAS

9

O VENCEDOREM DUAS RODAS

10

UM PASSEIO NO TEMPO PELA  
PROPAGANDA

11

LUCAS DI GRASSI E O FUTURO EM  
DUAS RODAS

12

NÃO ESQUEÇA A MINHA CALOI





## NOTA DO EDITOR

O desejo de mobilidade nos move. É o que comprova o esforço do relojoeiro alemão Stephan Farffler (1633-1689) que, amputado ou paraplégico (os registros não são claros aos historiadores) teria criado uma carruagem manumotora (movidada pelas mãos) de três rodas ao completar 22 anos.

O relojoeiro que nasceu e viveu em Nuremberg atraiu olhares para seu invento que tornou-se uma solução de mobilidade e é considerado a primeira cadeira de rodas do mundo. Esse invento teria estimulado outros inventores, a exemplo do também alemão Barão von Drais (1785-1851), a criarem a bicicleta tal qual a conhecemos hoje.

Desta inovação pioneira de Stephan Farffler, também conhecido como Stephen Farfler, chegamos a dois mecanismos ainda em uso: a cadeira de rodas e os velocípedes. É o mundo girando nas rodas da história. E bicicletas hoje são um luxo sobretudo em grandes cidades.

Boa leitura e até a próxima semana.

## EXPEDIENTE

*Luxury Week é uma revista semanal de variedades produzida pela Editora Olympia ([editoraolympia.com.br](http://editoraolympia.com.br)) e distribuída gratuitamente em plataformas digitais por parceiros que também participam do seu conteúdo semanal e contribuem com conteúdo de qualidade e temas atuais e diversificados.*

Editor-chefe: Carlos Franco

Editora internacional: Yume Ikeda

Colaboradores: Marco Hiroschi, Christina Tavares, Rita Almeida, Maria Helena Guimarães, Paulo Thiago, Rodrigo Vidal, Tiago Ribeiro, Eduardo Silva Bernardt, Valdo Santos e Yacy Nunes.

Imagens: Francisco Jr., Carlos Monteiro, Stúdio Mar Adentro, Pixabay, Freepick, grifes, assessorias de imprensa e agências de modelos e de publicidade.

Diagramação: Paulo Pereira

E-mail: [redacao@luxuryweek.com.br](mailto:redacao@luxuryweek.com.br)

EDITORA OLYMPIA  
AVENIDA RONDON PACHECO, 2300 SALA 65/  
UBERLÂNDIA/MG/CEP 38408-404  
[editoraolympia@editoraolympia.com.br](mailto:editoraolympia@editoraolympia.com.br)



# O barão em duas rodas

Karl Friedrich Christian Ludwig Drais von Sauerbronn (1785-1851), o nome é extenso como exige a nobreza, mas é apenas com o título nobre e um único nome e sobrenome, Barão Karl Drais, que este alemão entrou para a história como o inventor da primeira bicicleta, a Draisiana ou Dresina. Sobre um desenho de Leonardo Da Vinci (1452-1519) encontrado tempos depois pairam dúvidas quanto à autenticidade pela presença do sistema de correntes entrelaçando as duas rodas que só viria a ser criado muito tempo depois da bicicleta do Barão Karl Drais. Ninguém dúvida, no entanto, da genialidade de Da Vinci, que deixou ao mundo um legado importantíssimo de invenções e pinturas como a Mona Lisa. O quadro é a obra mais visitada do Museu do Louvre, em Paris, e o mais reproduzido em todo o mundo devido ao enigmático olhar da musa de Da Vinci. Também pairam dúvidas quanto ao celerífero que teria sido criado em 1790 pelo francês Conde de Sivrac, do qual a historiadores e pesquisadores não conseguiram nenhum registro. A exceção fica por conta de um desenho publicado em jornais franceses e reproduções em madeira desses desenhos buscando creditar a primeira bicicleta aos franceses.



*O celerífero que teria sido criado pelo Conde de Sivrac segundo a imprensa francesa*

O fato é que o Barão Karl Drais apresentou sua bicicleta ao mundo, inclusive no parisiense Jardim de Luxemburgo, que abriga o palácio da famosa Catarina de Médicis, no ano de 1818. Suas demonstrações encantaram e seu invento passou, desde então, a disputar as ruas com os cavalos. O Barão Karl Drais fez o mundo girar, girar em duas rodas e com muita força e energia nos pés.



## Alfonsina Strada, a italiana que venceu os homens

Desde a invenção do Barão Karl Drais, as bicicletas ganharam o mundo, oferecendo maior mobilidade para os deslocamentos. Só que o meio de transporte que, com o passar dos anos, conquistavam a Europa e inauguraram a era das competições esportivas em duas rodas, com o surgimento de velódromos, sobretudo, na Europa, Estados Unidos, Ásia e na América Latina, inclusive no Brasil. Só que o ciclismo se tornou quase que exclusivamente masculino até que, na virada do século 19 para o século 20, as mulheres passaram a usar bicicletas, não mais na garupa de um homem, mas as pilotando.

Alfonsina Strada, por exemplo, entrou para a história do ciclismo mundial ao desafiar, de igual para igual, os homens em competições como o Giro D'Italia de 1924. Ela foi uma das primeiras mulheres a abrir caminho para as demais para o esporte. Alfonsina Strada nasceu Alfonsa Rosa Maria Morini em 16 de março de 1891 na pequena cidade de Castelfranco Emilia, na província de Modena, conhecida pela produção dos famosos vinagres balsâmicos.

Filha de Carlo Morini e Virginia Marchesini, camponeses analfabetos, foi a segunda de um total de dez filhos do casal e ajudou a mãe a cuidar dos irmãos menores. O amor pelo ciclismo surgiu quando ela tinha de 12 para 13 anos e aprendeu a pedalar numa velha bicicleta do seu pai que a trocara por uma mais nova. Às escondidas, aos domingos, quando todos iam à missa, Alfonsina competia e organizava corridas locais. Não demorou, diante da sua dedicação, para ganhar o apelido de "diavolo in una gonella", o diabo de saias numa tradução literal.

Preocupada, sobretudo com o falatório em torno da filha, que começou a se destacar numa atividade de supremacia masculina, sua mãe, diante das pressões do pai e dos parentes, aconselhou que se casasse e deixasse de lado a paixão pela bicicleta. imediato.

Em 1904, aos 24 anos, Alfonsina, na tentativa de conquistar a liberdade de que precisava para seguir pedalando, casou-se com o mecânico e cinzelador Luigi Strada, que a admirava justamente por se destacar nas corridas de rua da pequena Castelfranco Emilia. Tanto que, para espanto de sua família, que almejava vê-la longe dos pedais, o presente de casamento de Strada para Alfonsina foi uma bicicleta. Alvo de crítica por treinar Alfonsina e a estimular a pedalar, o casal Strada decidiu no ano seguinte se mudar para Milão. A cidade da Lombardia, onde as mulheres já haviam conquistado o direito de competir no ciclismo, o esporte que havia conquistado os europeus no início do século 20. Luigi, então, já se convertera em treinador e incentivador da mulher e em mecânico de bicicletas. Alfonsina, em retribuição ao apoio e por desejo próprio, participa e completa duas voltas do Giro da Lombardia em 1917 e 1918, terminando uma na vigésima nona posição e a outra na vigésima primeira, disputando corpo a corpo com os homens e chegando à frente de muitos deles. A façanha não passou despercebida e todos, nas ruas das cidades lombardas, queriam ver a mulher que desafiava os homens e que ganhava notoriedade na mídia da época.



## No pódio da Itália

O maior feito de Alfonsina Strada ocorreu em 1924. O jornal *La Gazzetta dello Sport* enfrentava dificuldades para realizar o Giro D'Italia para custear a presença de equipes de ciclistas de renome como Girardengo, Belloni e Bottecchiam que atraíam publicidade e leitores. Emilio Colombo, diretor do jornal, decidiu, então, aceitar inscrições individuais. Alfonsina se inscreveu neste circuito 100% masculino, em acordo com Colombo, como Alfonsin Strada, com a revelação apenas há dois dias do evento de que, por trás do nome masculino, estava, uma mulher disposta a enfrentar os competidores em igualdade de condições.

De 90 ciclistas que deixaram Milão para percorrerem 3.618 quilômetros (o mesmo trajeto atual) apenas 30 completaram o circuito, Alfonsina entre eles, embora tenha sido desclassificada por não cumprir a tempo o trajeto entre as cidades de L'Aquila e Perugia. Neste trecho, chuva e vento a derrubaram e ela se machucou pedalando uma bicicleta que pesava, na época, 20 quilos. Colombo, percebendo o interesse que ela despertava em todo o trajeto, permitiu que Alfonsina seguisse em frente. Custeou, inclusive, a hospedagem dela e de Luigi Strada, seu marido, treinador e fiel escudeiro.

No ano seguinte, o jornal decidiu vetar a participação feminina no Giro D'Italia. A medida não retirou Alfonsina de cena, ao contrário, ela acabou por vencer 36 outras competições ao lado e à frente dos homens, correndo inclusive em outros países e também se apresentando em arenas de circos, que reuniam inúmeras curiosidades e diversas modalidades de esporte.

Em 1938, em Longchamps, Paris, França, Alfonsina estabeleceu o recorde feminino de 32,58 Km em 1 hora, que só seria batido em 1955 por Tamara Novikoca, da então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Viúva de Luigi Strada, Alfonsina casou-se novamente em Milão em 9 de dezembro de 1950, com um ex-corredor vitorioso, "o gigantesco" Carlo Messori. Alfonsina, porém, decidiu manter o sobrenome Strada.

Com Messori, Alfonsina abriu as portas em Milão de uma bicicletaria, que reunindo dois ciclistas famosos, logo se tornou um sucesso e um ponto de referência para o esporte pelo carisma e curiosidade que os dois campeões de corridas de bicicleta despertavam nos italianos.



Longe das corridas, mas perto das bicicletas, Alfonsina aproveitou para experimentar a motocicleta Guzzi 500 cilindradas, sucesso entre os italianos e seguia acompanhando as corridas de bicicleta na Itália. Num domingo, 13 de setembro de 1959, Alfonsina foi assistir o final da Tre Valli Varesine, corrida de ciclismo de estrada que integra a agenda oficial da UCI (União Ciclista Internacional), vencida por Dino Bruni. No retorno para casa, Alfonsina parou a moto e conversou com conhecidos, ao ligá-la novamente, forçando o pedal de arranque (partida), se sentiu mal e a moto caiu sobre seu corpo. Ela teve um infarto fulminante e veio imediatamente a óbito. Mas os seus feitos, sua coragem e determinação, a luta por conquistar espaço para as mulheres estão para sempre eternizados. Alfonsina pedala hoje nas nuvens toda vez que uma mulher sobe numa bicicleta e desta para o pódio.



Foto: Divulgação

## Graziella, o Rolls-Royce de BB

Quando as bicicletas dobráveis de aro 20 começaram a ganhar terreno a partir de 1962, a fábrica italiana Carnielli lançou a Graziella em 1964.

A bicicleta seguia a trilha inaugurada pela inglesa Moulton, pioneira deste mercado unissex e que atraiu os olhares do mundo durante a London Fashion Week, a semana de moda da capital britânica realizada na época dourada do rock'n'roll e dos brotos, brotinhos e tremendões.

Graziella fez tanto sucesso que se tornou um ícone italiano, abrindo mercado para exportação e o famoso selo MADE IN ITALY. Hoje, os modelos dos anos 1960 são disputados em concorridos leilões. A fábrica produziu Graziella até o final dos anos 1980. O modelo ganhou terreno na década de 1970, quando foi comparado na imprensa italiana ao "Rolls-Royce de Brigitte Bardot".

Numa inteligente jogada de marketing, a atriz apareceu pedalando uma Graziella deixando para trás um elegante Rolls-Royce. A foto, aqui reproduzida de jornais e revistas de época, contribuiu e muito para o estouro das vendas. Da mesma forma que a praia dos Ossos, em Búzios, entrou para o mapa depois da fulgurante aparição de BB, como Brigitte Bardot é conhecida em todo o mundo. Graziella é ainda hoje um ícone entre os apaixonados por bicicleta.

No Brasil, modelos similares como a Monareta, da Monark, e a Berlineta, da Caloi, cumpriram o mesmo papel nos tempos da Jovem Guarda e do iê-iê, "quando todos éramos mutantes e não havia Rita Lee" e o topete de Ronnie Von conquistava brotos e brotinhos nas tardes inocentes da TV enquanto BB ocupava as telas dos cinema e embalava os sonhos de muitos marmanjos.

# O céu é do avião e as ruas das bicicletas

Em 1969, Nescau pedalou no sucesso da Berlineta, a bicicleta lançada pela Caloi dois anos antes, para aumentar as suas vendas e atingir todos os públicos e que exibia os mesmos atributos da italiana Graziella. A campanha publicitária foi um achocolatado sucesso e distribuiu 1000 bicicletas vendendo milhares de latas, sim o chocolate em pó entre os mais consumidos do Brasil, era embalado em latas, num tempo em que as baterias (reluzentes e de alumínio) eram sinônimo de status nos lares, mas essas são outras histórias... A Berlineta lançada pela Caloi, seguindo tendência que marcou o início dos anos 1960, tinha inúmeras vantagens: o aro 20, portanto menores e mais ajustáveis sobretudo para mulheres e, melhor, eram dobráveis e mais leves que suas antecessoras e poderiam ser levadas no porta-malas de um carro para um passeio no campo ou num parque público. Nas cores azul e vermelha, seguiam a tendência iniciada na Europa, em 1962, quando a Moulton lançou este tipo revolucionário de bicicleta e conquistou olhares em todo o mundo com as modelos da London Fashion Week, a semana da moda na capital britânica, fazendo uso das primeiras então produzidas pelo engenheiro Alexander Eric Moulton.

**Nescau faz a festa!**

**NESCAU**  
dá 1000  
berlinetas  
Caloi-dobráveis

Você bebe Nescau que é gostoso, nutritivo e saudável. E de repente, encontra na lata o seu vale-brinde e ganha uma berlineta Caloi dobrável. Ai você leva sua bicicleta para casa. Passeia feliz com ela. E vai precisar beber mais Nescau. Afinal, andar de bicicleta exige energia à beça. E então, sabe o que pode acontecer? De repente você ganha outra bicicleta. E começa tudo de novo.

**Beba NESCAU e ganhe a sua.**

Carta patente n.º 320 - CLARAD - Proc. n.º 151.587/68 D.R.I.

Fotos: Divulgação

MS-RV-1/69

A aparição desta bicicleta da Moulton no dia 12 de novembro de 1962 movimentou o Cycle & Motor Cycle Show, em Earls Court, em Londres. O sucesso foi tanto que os italianos da Carnielli lançaram em 1964 a Graziella, seguindo o modelo da Moulton. Isso levou a concorrente Bianchi a lançar a sua em 1965. A brasileira Caloi, como tinha acordo de licenciamento com a Bianchi, não perdeu tempo e, em 1967, lançou a Berlineta. A Monark, também se valendo de acordo com o fabricante sueco de mesmo nome, aproveitou para lançar a sua Monareta e nunca mais o mercado de bicicletas foi o mesmo. Agora, homens, mulheres e até crianças podiam desfrutar o prazer de pedalar sem lenço, sem documento, como o céu é do avião e as ruas das bicicletas. Alegria, alegria cantava Caetano Veloso.





Anésio Argenton (primeiro à esquerda) e o time de ciclistas Caloi/Divulgação.

## O vencedor em duas rodas

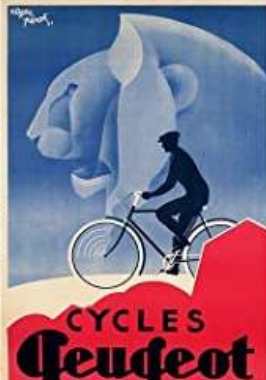
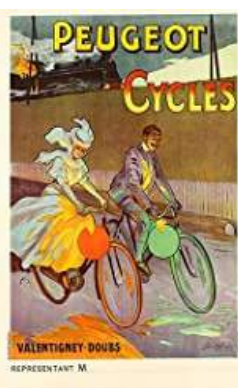
A logomarca “O vencedor” da Caloi tornou-se um ícone do ciclismo no Brasil. Lançada em 1938, permaneceu até 2008, quando em seu lugar entrou uma estilizada e feia roda que, para a felicidade de todos os amantes de bicicletas, rodou por pouco tempo. Dez anos depois deste equívoco visual, a Caloi retomou “O vencedor” com o slogan “Fabricamos ciclistas”. Hoje, sua logomarca, na verdade um logotipo (apenas letras), é outra, alinhada aos novos tempos, em que nem mais brasileira a empresa é depois que seu controle passou às mãos dos canadenses da Dorel, ainda que um “O vencedor” estilizado tenha voltado a ser o emblema das bicicletas mais modernas da marca. Se marca é precisamente aquilo que falamos de nós quando estamos ausentes, Caloi hoje roda por aí praticamente com apenas um logotipo, do grego conhecimento de tipo, no caso tipologia, letra. A marca, aquilo que constitui o elemento visual com o qual identificamos e conceituamos um produto e que até pode ser uma letra desde que criada e desenhada para este fim como a da Coca-Cola, o vento levou. Se perdeu nas dobras e curvas da história. Hoje, a tradicional logomarca “O vencedor” em metal que ficava estampada como um emblema da bicicleta que ciclistas tinham orgulho em exibir e até polir virou peça de museu ou está nas mãos de fãs de bicicletas que as compram em ferros-velhos, leilões e em sites como Mercado Livre e OLX.

Um fato curioso relacionado à logomarca “O vencedor” passou a ser registrado nos anos 1950, quando muitos amantes de bicicletas a associaram ao ciclista Anésio Argenton (1931-2011). Filho de italianos que vieram trabalhar nas fazendas de café da região de Araraquara, Argenton foi tetracampeão brasileiro, bicampeão-sul-americano e até hoje, desde os Jogos Pan-Americanos de Chicago (EUA), em 1959, o único brasileiro a conquistar, no ciclismo, uma medalha de ouro nestes jogos. Este equívoco tem tudo a ver com o fato de a Caloi, nos anos 1950 e 1960, para estimular o uso da bicicleta e demonstrar a qualidade e tecnologia de seus produtos, ter patrocinado um elenco de ciclistas entre os quais o campeão Argenton. Esse time glorioso ajudou a consolidar a marca. A retribuição dos amantes das bicicletas veio com a equivocada associação do logo com Argenton até hoje presente em inúmeros textos sobre o mercado de bicicletas no Brasil e sobretudo nos veículos de comunicação que têm como foco o ciclismo. Ninguém tem dúvidas de que Argenton foi um grande vencedor e um nome que reluz no hall da fama do esporte muito além das fronteiras de Araraquara.

# 10

## Uma viagem ao passado das bicicletas

De fácil produção, as bicicletas estimularam a abertura de inúmeras fábricas ao redor do mundo, algumas deram origem, tempos depois, à montadoras de outros meios de transporte como carros e caminhões. Suas peças publicitárias entraram para a história mundial da propaganda, tanto pela beleza como pelo requinte aos olhares de hoje. Hoje, os pôsteres originais que, muitas vezes, eram estampados em oficinas de consertos e lojas de vendas, são disputados a peso de ouro em casas de leilões, sobretudo aqueles que levam a assinatura de ilustradores que entraram para a história das artes visuais, como Toulouse-Lautrec e Mucha.





# O futuro é e-bike

Ninguém no mundo tem dúvidas de que o futuro passa por veículos elétricos e que as bicicletas, além de estimularem o desenvolvimento físico e mental, são o meio mais adequado para facilitar a mobilidade nos grandes centros urbanos e evitar que a poluição tome conta de tudo. A pandemia global Covid-19 apenas acelerou esta mudança e acentuou o debate. Neste cenário, surgem nomes que ganham relevância, entre eles o do brasileiro Lucas Di Grassi, campeão e um dos mais renomados corredores de Fórmula-E, disputada por carros elétricos. Segundo a ONU, cerca de quatro milhões de mortes são causadas anualmente por problemas relacionados à poluição atmosférica urbana. Desde 2017, o piloto brasileiro atua como embaixador da entidade internacional com foco na qualidade do ar. Em dezembro do ano passado, Lucas foi protagonista de um documentário apoiado pela ONU que demonstrou os efeitos daninhos dos gases veiculares sobre a população de baixa renda na grande cidade mais poluída do mundo, Délhi, na Índia. “A sustentabilidade está intimamente ligada à inovação. Por isso todo o meu trabalho e investimentos terão como motivação acelerar essa transição para um futuro melhor”, diz Lucas Di Grassi. “Com essa iniciativa eu vou me comprometer de forma integral com minha visão de futuro, seja dentro ou fora das pistas” completa.

Além das empreitadas internacionais, Di Grassi vislumbra o uso do conhecimento e tecnologias desenvolvidos em seus projetos para ajudar o Brasil no longo prazo. “Somos o país com maior potencial para usar essa mudança de fonte energética de combustíveis fósseis para renováveis e para sequestrar carbono em larga escala”, aponta ele. “Precisamos usar isso para gerar valor e tirar milhões de pessoas da pobreza.

Além de chamar a atenção para a urgência dessa transformação, eu estou trabalhando em projetos e na criação de empresas brasileiras, como o Zero Summit, EDG eBikes e Hyperviolet, investindo milhões de reais e criando empregos nacionais. O nosso país tem um grande potencial e pode também ter um grande futuro.” Atualmente o piloto atua como investidor nos inovadores campeonatos Extreme E, Roborace e eSC (Electric Scooter Championship), além da Fórmula E, na qual permanece como um dos principais candidatos ao título em todas as temporadas.

No Brasil, é cofundador do Zero Summit, o primeiro evento internacional de tecnologias e negócios para fomento do chamado “empreendedorismo zero carbono”.



***Não esqueça a minha Caloi. O slogan, aquele título de impacto, da primeira bicicleta brasileira ainda povoa a mente de muitos. Criado nos anos de 1970, esta campanha leva a assinatura do publicitário José Estevão Cocco, o J. Cocco, que iniciou na carreira em 1958 na agência americana J. Walter Thompson. O célebre slogan foi repaginado pela Caloi em 2018 pela Tribal WorldWide com a colaboração de ninguém menos que o criador da campanha original. No início dos anos 1980 até o Cebolinha de Maurício de Sousa fez participação especial e convidou crianças para escreverem cartinhas aos pais com o pedido: "Não esqueça. Eu quero a minha Caloi."***

