SÓ QUEM TEM
CONHECIMENTO DO
SISTEMA DE TRANSPORTES
PODE OFERECER OS
MELHORES SERVIÇOS
PARA O SEU NEGÓCIO!

CDC - Crédito Direto ao Consumidor

A maneira mais rápida e simples de financiar seu ônibus Marcopolo, podendo ser parcelado de acordo com a sua necessidade, com as melhores taxas de juros do mercado!

FINAME

Uma modalidade de financiamento na qual o BNDES determina as políticas de financiamento, como nível de participação, prazos e carência, financiando até 100% do valor total do item.

DESCONTOS

O Banco Moneo dispõe de taxas diferenciadas, através de adiantamentos de recebimentos futuros para atender às necessidades financeiras de curto prazo.

CAPITAL DE GIRO

Linha de crédito para pessoa jurídica, a fim de atender às necessidades de fluxo de caixa e/ou ciclo operacional.

www.bancomoneo.com.br

Ouvidoria: 0800 723 50 40

AGENCIABATUCA.COM.BR
Marcopolo
MONEO
SERVIÇOS FINANCEIROS

Moneo
REVISTA

CRIAÇÃO E EXECUÇÃO

Agência Batuca

www.agenciabatuca.com.br

REDAÇÃO

Secco Consultoria de Comunicação

Contexto Marketing Editorial

PROJETO GRÁFICO

Agência Batuca

FOTOGRAFIA

Alba Arte

Banco Carla Pernambuco

Cris Berger

Júlio Soares

Paula Carrubba

Priscila da Silva

CONSELHO EDITORIAL

Fabio Dahlem da Rosa

Mara Regina B. de Lima

Walter Eduardo Cruz

Adriana Terres Angar

José Carlos Secco

Fernando Massutti

COORDENAÇÃO GERAL

Banco Moneo

Av. Rio Branco, 4993 | Sala 01 | Bairro Ana Rech

Caxias do Sul | RS | CEP: 95060-145

www.bancomoneo.com.br

CONTATO

bancomoneo@bancomoneo.com.br

TIRAGEM 3100 UNIDADES | GRÁFICA SÃO MIGUEL

Sumário

Nesta Edição

Editorial

06 Palavra do diretor

Banco Moneo

08 Trilhando um ano diferente

Entrevista Especial

10 Momento ideal para comprar ônibus

Cultura

16 Tomie Ohtake

Negócios e Mercado

22 Tarifas de transportes: uma questão de justiça social

Vinhos

28 As estrelas sobem

Sustentabilidade

34 Para desatar o nó no trânsito e aliviar o clima do planeta

Gastronomia

38 O mundo de Carla

Tecnologia e Inovações

46 24 Heurs du Mans

Viagens

54 Grécia dos sonhos e amores

Esportes

62 Muito mais que uma maratona

Estilo

68 Camisa, pura tradução de estilo e elegância

Indicadores

74 Indicadores econômicos

Página 62

Muito mais que uma maratona

Fãs de esportes radicais encontram novos desafios na Antártica

Palavra do diretor

Quem paga a conta?

As manifestações ocorridas em junho de 2013 foram marcadas pela insatisfação do povo em várias questões: gastos excessivos com a construção de estádios de futebol para a Copa do Mundo, falta de segurança, deficiências nas áreas de saúde e educação, estradas ruins, reajuste nas tarifas dos transportes urbanos, etc.

No entanto, o maior foco dos protestos foi a questão do transporte coletivo urbano e metropolitano, justamente por ser o fator de maior impacto no dia a dia da população. Nas principais cidades do País, as reivindicações pelo congelamento da tarifa de ônibus foram atendidas. Mas e a partir de agora, como fica? Qual será o próximo passo?

Por um lado, os empresários precisam ter lucro em seu negócio, caso contrário, deixarão de prestar o serviço. Evidentemente, o lucro deve estar de acordo com o investimento realizado. Por outro lado, os usuários querem um serviço confiável e pontual, com veículos modernos, limpos e que atendam a toda população. Cabe aos órgãos reguladores fiscalizar a qualidade dos serviços prestados e acompanhar as planilhas de custos das empresas de uma forma justa para todas as partes.

Mas não é tão simples assim. Entre os assuntos que devem ser discutidos a fundo está a questão da gratuidade. Atualmente, aposentados, funcionários dos Correios, policiais e muitas outras pessoas – isso varia de cidade para cidade – utilizam o transporte coletivo gratuitamente. E agora, de quem deve ser a responsabilidade de arcar com os custos dessas passagens? Do usuário que paga tarifa normal? Do governo?

Outro ponto fundamental a ser debatido é a desoneração em todas as esferas do governo – municipal, estadual e federal. Se houve desoneração para a linha branca e para os automóveis, nada mais justo do que fazer o mesmo para o transporte público de passageiros. Afinal, isso resolveria um importante problema social.

É por isso que a questão principal não é somente segurar as tarifas neste ano, mas também evitar o sucateamento da frota das empresas de ônibus em todo o País. Dessa forma, se torna possível ter tarifas mais justas para todos os envolvidos.

Boa Leitura!

Fabio Dahlem da Rosa, diretor comercial.

Trilhando um ano diferente

(Flávia Mu)

Movimento. Essa é a essência do negócio da Marcopolo e do Banco Moneo, que juntos trilham caminhos sustentados por planos bem definidos, pautados pelo mercado, pelo avanço da tecnologia, pela economia e até pelo comportamento social.

O ano de 2013 provou que esta é uma verdade. O "transporte" mais uma vez movimentou os brasileiros - só que, desta vez, eles foram a pé para as ruas reivindicar os preços das tarifas do transporte urbano. O cenário mexeu com o Brasil e trouxe prejuízos para as empresas de ônibus, que já operavam em déficit.

Se as perspectivas parecem negativas, o Banco Moneo, especializado em atender as necessidades de crédito das empresas que atuam no segmento de transporte terrestre de passageiros, já faz planos para 2014. Movida pela vontade de fazer mais e melhor e pela expertise no setor, a instituição está aprofundando o conhecimento na operação do transporte urbano de passageiros e, com isso, tentando ajudar os operadores, principalmente nas grandes cidades.

Uma novidade recente e importante é o anúncio das novas condições do Programa de Sustentação do Investimento (PSI) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

(BNDES) - estímulo para produção, aquisição, exportação de bens de capital e inovação tecnológica -, que reduziu o nível de participação de financiamento sobre o valor na nota fiscal. No entanto, o Banco Moneo poderá oferecer aos clientes o complemento necessário através de suas linhas de financiamento com recursos próprios.

Para empresas com faturamento de até 90 milhões de reais por ano, o Programa BNDES PSI financia até 90%, para as demais empresas, até 80%. O Banco Moneo é o único, no Brasil, que atende somente empresas de ônibus e fornecedores da Marcopolo. Por ser agente do BNDES, o banco renovou a linha de financiamento de ônibus com juros pré-fixados de 6% ao ano.

Não é à toa que o Banco Moneo está entre os principais bancos que operam no setor automotivo brasileiro, de acordo com indicadores financeiros considerados pela Austin Rating, agência classificadora, em seu relatório financeiro de 2012. A instituição teve desempenho elevado e ficou entre as cinco melhores nos principais critérios analisados, como capitalização, retorno sobre ativos, eficiência, rentabilidade e margens bruta, líquida e operacional.

Produtos & Serviços

Atendimento personalizado

O Banco Moneo oferece atendimento personalizado aos seus clientes, priorizando a agilidade e a segurança. Afinal, cada empresa vive uma realidade diferente. A instituição conta com profissionais especializados, dedicados em buscar as melhores soluções para as demandas de cada cliente.

Momento ideal para comprar ônibus

"O Brasil não crescia porque não tinha investimento em infraestrutura."

Para José Martins, o Brasil engrenou no caminho certo e deverá crescer já neste ano, mas 2015 e 2016 serão ainda melhores. Em entrevista exclusiva à Moneo Revista, o executivo destaca que agora é o momento certo para investir.

José Antônio Fernandes Martins é presidente da FABUS (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus) e do SIMEFRE (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários) e vice-presidente da FIESP e FIERGS.

Mais de oito mil veículos serão produzidos para o programa Caminho da Escola.

Moneo Revista - O governo brasileiro engrenou e os investimentos estão saindo do papel. O que o empresário do setor deve esperar?

José Martins - O Brasil há décadas não investe o necessário em infraestrutura. Nos últimos anos, o governo está focando seus esforços no estímulo ao consumo para o País crescer e esqueceu-se que somente o investimento em obras garante a continuidade e a sustentabilidade do crescimento. O governo está investindo e as licitações estão saindo. São 11 mil quilômetros de ferrovias, sendo 7,5 mil quilômetros de trechos novos, privatizando rodovias e aeroportos já existentes e aplicando 45 bilhões de reais em infraestrutura portuária e 90 bilhões de reais na infraestrutura do transporte e da mobilidade urbana. À medida que esses investimentos forem sendo feitos, o País vai caminhar mais rápido e ter melhoras significativas na mobilidade urbana, o que significa melhor fluxo de pessoas e de produtos, resultando na maior demanda pelo transporte coletivo, urbano e rodoviário – exatamente como aconteceu na cidade de Bogotá, na Colômbia, com o Transmilenio.

Sem mobilidade, o País não crescerá e as pessoas não terão melhor qualidade de vida. O futuro aponta para isso. Veja o caso de Nova Iorque, onde grande parte das pessoas utiliza o carro somente nos finais de semana, optando por andar de ônibus, metrô e trem em dias comuns.

> *"O grande mal do Brasil chama-se infraestrutura."*

MR - Então esses investimentos farão o País crescer mais em 2014?

JM - Os resultados mais significativos desses investimentos

e movimentos de privatizações e concessões somente aparecerão daqui a um ou dois anos, mas vamos começar a perceber algumas melhoras já este ano. O grande mal do Brasil chama-se infraestrutura, falta de investimentos em mobilidade, energia, comunicação. Em 2002, a frota que existia no país era de 35,5 milhões de veículos. Em 2013, passou a ser de 77,8 milhões. Houve, então, um crescimento de 120% na frota. A infraestrutura, por sua vez, cresceu menos de 10%. A gente percebe o congestionamento absurdo que existe, inclusive em cidades de médio porte, como Caxias do Sul (RS). Infraestrutura deficiente produz congestionamentos brutais e deixa o país totalmente parado.

A nossa infraestrutura está congestionada. Temos a melhor produtividade de soja, mas o custo de recebimento no porto é 20% maior do que nos EUA. O caminhão fica por quase dez dias sem poder descarregar. Sem contar o que se perde na estrada e os grãos jogados fora. É um horror.

MR - E o problema é somente nas estradas?

JM - É estrada, ferrovia, portos, aeroportos, é tudo. Nada funciona. Hoje o setor aéreo é fundamental para uma empresa estrangeira chegar ao Brasil para montar uma fábrica. Se ela não tem infraestrutura para se movimentar, como vai vir para cá? Mobilidade é um ponto fundamental no progresso do país. Um país sem mobilidade não deslancha. O Brasil investiu em infraestrutura menos que a média mundial nas últimas décadas. A China investiu 8,5%, a Índia 4% e o Brasil 2,2%. Infraestrutura representa somente 48% do nosso PIB. Na Índia esse número sobe para 57%, enquanto a média mundial é 71% e no Japão é 179%. Para se igualar à média mundial, o País precisaria mais do que dobrar os investimentos em infraestrutura até 2033. Vai investir 1,1 trilhão de reais mas deveria aplicar 5 trilhões de reais.

MR - O recente anúncio de mais de oito mil veículos para o Caminho da Escola é uma dessas medidas para garantir a continuidade do crescimento?

JM - Sim. Essa foi uma das minhas reivindicações atendidas pela presidenta Dilma. Os ônibus escolares devem ser produzidos a partir do final de fevereiro e março, dentro do programa Caminho da Escola, do governo federal. Eu disse que, em função das manifestações populares, o setor foi fortemente atacado. Depois que queimaram, apedrejaram e depredaram diversos ônibus, os empresários ficaram com medo e pararam de comprar.

Também no setor rodoviário existia uma dúvida entre fazer a licitação das linhas federais (interestaduais) ou um processo de autorização, como existe na aviação. O governo autoriza a operação de linhas aéreas como TAM, Gol, Avianca e Azul. No transporte rodoviário, quiseram fazer licitação, mas ela está vencida desde 2008. O problema foi que as empresas não concordaram e entraram com mandado de segurança e liminares. Então, a licitação que era para sair em janeiro foi contida outra vez. Parou tudo. Nós estamos trabalhando para ver se conseguimos fazer com que o Ministério Público aceite o processo de autorização. Afinal, há 87% de aprovação da população nas linhas de ônibus interestaduais, quando o setor aéreo não tem 40%.

MR - Qual o problema que a licitação das linhas interestaduais traria?

JM - A licitação vai concentrar o negócio na mão de meia dúzia de empresas. A licitação é pela tarifa mais baixa, vai ter pouca concorrência na linha. Vence quem tiver o preço mais baixo e não o melhor serviço. Quem vai botar ônibus novo, confortável e seguro? Licitação não incentiva a modernidade. Com a autorização, os empresários se comprometeriam a

ATENÇÃO
Mantenha-se afastado

comprar 2,5 mil ônibus novos por ano, durante quatro anos, reduzindo a idade média da frota para, no máximo, cinco anos. Hoje está em 9,8 anos. Como não saiu a autorização, nós estamos ainda em compasso de espera.

MR - O Brasil perdeu credibilidade diante de investidores e agências de riscos em 2013. Na sua opinião, por que isso aconteceu?

JM - A presidenta Dilma assumiu o País em 2011 com uma inflação alta. Ela elevou a taxa de juros para segurar a inflação e reforçou o superávit fiscal. Mas a crise dos EUA (2008) e a crise na zona do euro (2011) afetaram diretamente as vendas de vários países.

Como tiveram suas vendas para esses lugares diminuídas, os chineses começaram a investigar quais eram os países que tinham uma taxa alta de importação. Foi por isso que eles "invadiram" o Brasil. A redução de compras norte-americanas e da zona do euro, juntamente com a invasão dos chineses, criaram uma recessão no nosso país. Isso fez com que a Dilma tomasse medidas anticíclicas para ativar a economia, reduzindo a taxa Selic de 11% para 7,25%, desonerando impostos, reduzindo o IPI para os automóveis, eletroeletrônicos, linha branca e imóveis, além de criar o Plano de Sustentação do Investimento, do BNDES, que financiou caminhões, implementos rodoviários, ônibus, máquinas agrícolas, implementos agrícolas e máquinas operatrizes.

Houve um conjunto de incentivos para animar a atividade econômica, medidas orientadas para o consumo e não para o investimento. Então, acreditou-se por um curto período que estava em vigor uma nova matriz macroeconômica, marcada por juros baixos e grande expansão do crédito. Parecia que o País estava tendo um crescimento extraordinário. O governo então esqueceu que o crescimento de um país se faz através de investimento, não através do consumo. Esse foi o erro estratégico do governo.

MR - Como reverter isso?

JM - Em 2013, o governo percebeu o erro, mudou de estratégia e montou um pacote grande de concessões para atrair investimentos privados nacionais e internacionais. Essa mudança de estratégia, não mais baseada no consumo, resultou nessas licitações de rodovias, portos, aeroportos, etc. O Brasil não crescia porque não tinha investimento em infraestrutura. Sem infraestrutura o País para. Então o governo resolveu desobstruir esses entraves da infraestrutura para o crescimento e aumentar a taxa de investimento através dessas privatizações.

MR - Com esses investimentos, que mensagem o senhor gostaria de passar para o empresário do setor do ônibus?

JM - O empresário brasileiro de ônibus precisa ter em mente que a infraestrutura vai melhorar muito, pois nunca se investiu tanto quanto agora. Com isso, os operadores terão uma maior velocidade comercial, o que significa mais pessoas transportadas e mais viagens, resultando em maior eficiência e rentabilidade. Embora tenha ocorrido, em 2013, a redução no preço das tarifas, o governo vai precisar destinar verbas para isso, pois tudo sobe, do preço do combustível às tarifas públicas. É por isso que o preço da passagem não pode ficar congelado.

Muitos empresários ainda não enxergaram o bom negócio que é o PSI 4. Com os juros de 6% ao ano e prazo de dez anos para pagar, ele renova sua frota e amortiza mais da metade do valor do ônibus somente com a diferença em relação à taxa de juros do mercado (taxa Selic de 10,5%). E a hora é esta, pois não se tem certeza que o financiamento PSI 4 tenha continuidade depois de 2014.

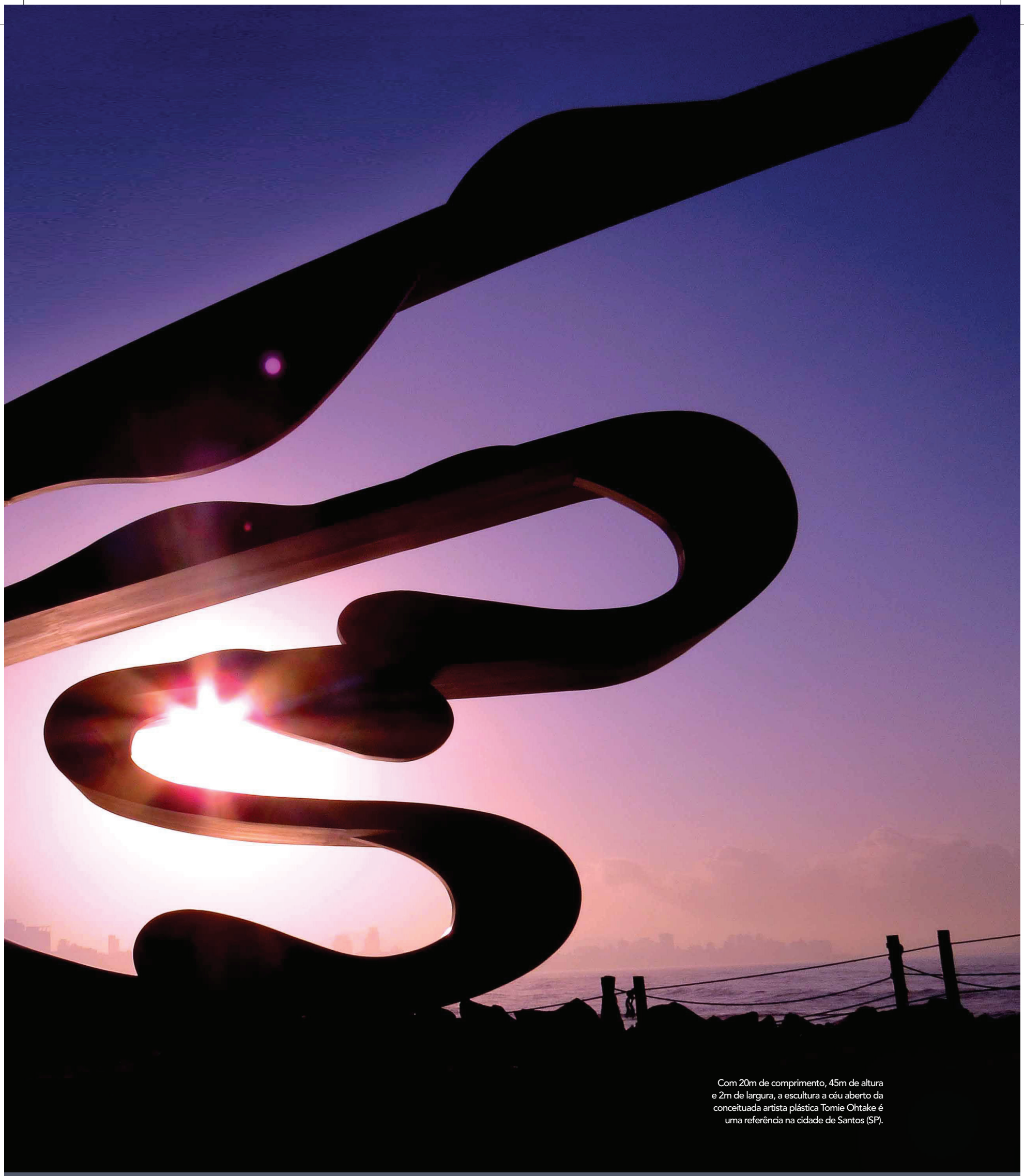
Tomie Ohtake

(Flávia Mu)

A arte que vem de dentro

A linha não precisa ser reta para ficar perfeita. E nem tudo tem que ter forma concreta ou explicação. A arte abstrata de Tomie Ohtake é o encontro harmônico da intuição e da racionalidade, da força e da suavidade, do oriental e do ocidental. A "dama das artes plásticas brasileiras" transita pela pintura, composições de gravura e escultura e, aos 100 anos, tem saúde e criatividade para manter uma expressiva produção artística.

Há algo de minimalista em seu trabalho, algo que passa longe das obviedades. "O que mais me encanta é a vitalidade e a simplicidade: das formas geométricas às formas orgânicas, que se lançam no espaço como esculturas lúdicas ou linhas em movimento, tudo traz uma leveza ímpar, desenhada como a caligrafia oriental, num único gesto seguro e delicado", reflete a artista plástica Ivone Rizzo Bins.



Com 20m de comprimento, 45m de altura e 2m de largura, a escultura a céu aberto da conceituada artista plástica Tomie Ohtake é uma referência na cidade de Santos (SP).

Para Ricardo Ohtake, filho caçula e diretor do Instituto Tomie Ohtake, em São Paulo, a arte de Tomie é diferente das criações nacionais de Regina Silveira, Adriana Varejão, Tarsila do Amaral ou Beatriz Milhazes. Mesmo que a japonesa seja naturalizada brasileira, segue discreta no jeito de ser: costuma vestir-se de preto, guardando as cores e a ousadia para as telas.

A característica oriental de Tomie Ohtake está justamente na ausência dos exageros. "O trabalho dela é simples. É uma linguagem contínua, gerando um movimento delicioso pra quem olha. Tudo parece começar e terminar em si", observa Erica Mizutani, ilustradora e descendente de japoneses. Já a ousadia é bem tupiniquim. "A brasilidade está em criar sem medo, usando materiais diversos: ela brinca e é feliz", reconhece.

Tomie Ohtake já conquistou diversos prêmios e fez exposições individuais e coletivas no Brasil, Japão, Estados Unidos, Inglaterra, Itália, Áustria, Argentina, Espanha, França, Canadá, Dinamarca, Porto Rico, Peru e Equador.

Das figuras às enormes esculturas

Os traços figurativos iniciais de Tomie deram espaço para as formas e para as cores da pintura abstrata. Tudo de maneira muito natural, do mesmo jeito que ela encara a arte e as técnicas. "O abstracionismo e a autenticidade de sua arte são singulares. A vivacidade desta artista centenária é incrível", reconhece Adriana Suzuki, designer de origamis.

Das telas e gravuras para enormes esculturas espalhadas por São Paulo, "De duas para três dimensões. Do tamanho que o braço alcança até o que exige pessoas, máquinas e oficinas para auxiliarem a sua execução", comenta Ricardo Ohtake sobre a evolução do trabalho da mãe.

Desde a 23ª Bienal Internacional de São Paulo, em 1995, quando teve uma sala especial de esculturas, a artista amplia sua produção tridimensional: são mais de 25 obras públicas que completam e embelezam a paisagem urbana de algumas cidades brasileiras. Em São Paulo, já se tornaram marcos paulistanos, como os quatro grandes painéis da Estação Consolação do Metrô de São Paulo e a escultura em concreto armado na Avenida 23 de Maio.

Entre diversos outros trabalhos, assinou os cenários e os figurinos da ópera Madama Butterfly - história do trágico romance de uma jovem gueixa com um capitão da marinha norte-americana, no Japão do final do século XIX -, encenada em junho de 2008, no Teatro Municipal de São Paulo. Uma recriação do trabalho realizado por ela mesma na década de 1980.

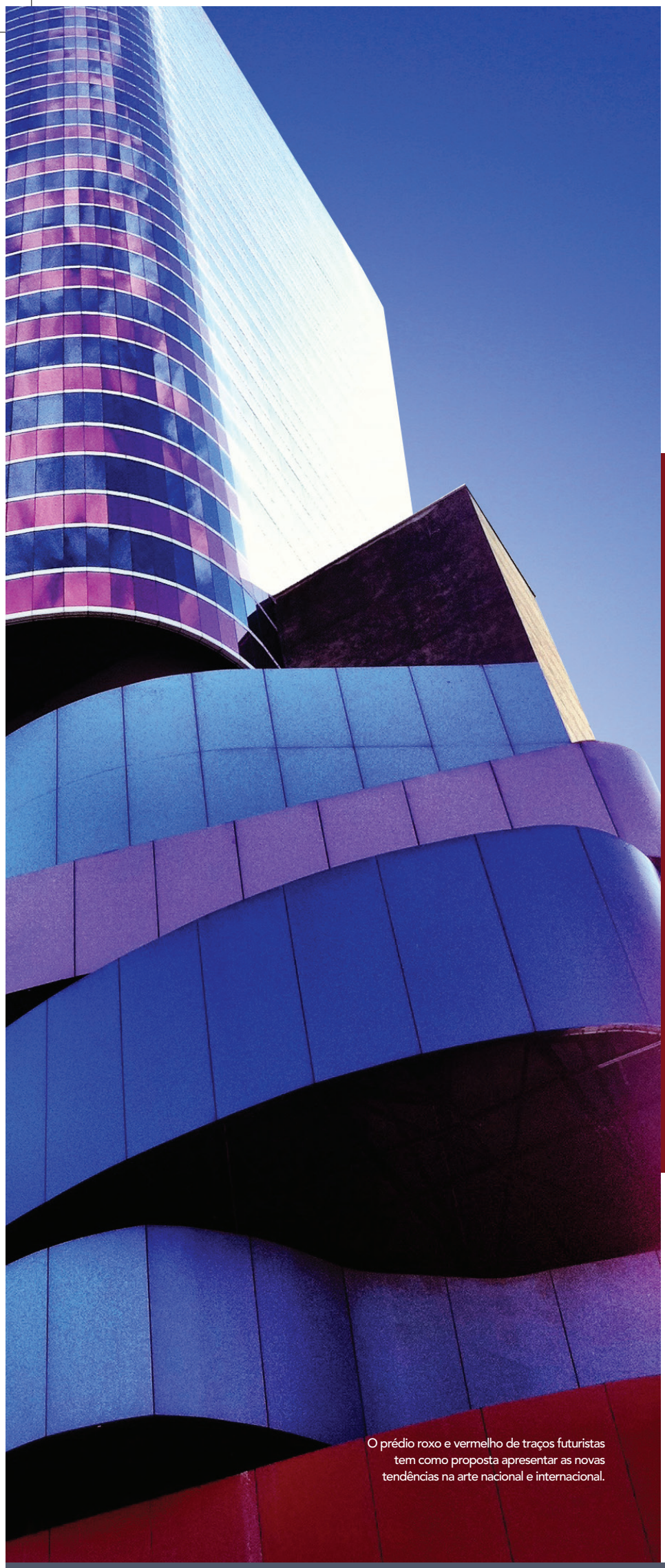
A artista completou 100 anos em novembro de 2013.

Arte com maturidade

Tomie nasceu em Kyoto, no Japão, em 1913. Aos 23 anos, veio visitar o irmão no Brasil por alguns meses e, com o início da II Guerra Mundial, o destino de passeio virou seu lar, onde casou com o engenheiro agrônomo japonês Ishio Ohtake e teve dois filhos, Ruy e Ricardo. "Desde o primeiro momento, Tomie gostou do Brasil. Ela costuma dizer que foi a sensação da cor amarela que mais a impressionou", revela Ricardo Ohtake.

Desde que aprendeu a escrever - caligrafia japonesa -, o traço e as cores a fascinavam. "No Japão, as crianças praticam muito as atividades artísticas para desenvolver a sensibilidade. Assim, algumas acabam gostando de arte a ponto de levar isso para a vida", complementa Ricardo. No entanto, o lado artístico de Tomie Ohtake só aflorou depois dos 40 anos. "Ela percebeu que a educação dos filhos já não exigia a sua presença constante. Então, aproveitando a estada do pintor Keisuke Sugano no Brasil por algumas semanas, teve aulas e começou a praticar", comenta o filho.

E o tempo traz uma maturidade que se reflete na vida e na arte. "Tomie é mãe, avó e fez tudo no seu tempo, sem atropelos. É essa inspiração que consigo absorver: a fé em seguir os caminhos sem deixar bolhas de ar", reconhece a artista plástica Érica Mizutani.



O prédio roxo e vermelho de traços futuristas tem como proposta apresentar as novas tendências na arte nacional e internacional.

Instituto Tomie Ohtake

Inaugurado em 2001, o Instituto Tomie Ohtake é uma homenagem à artista. O centro cultural, projetado por Ruy Ohtake, primogênito da família, reúne, além de um acervo da artista, salas de exposições, complexo de escritórios, livraria, teatro e restaurante.

Av. Faria Lima, 201 – Entrada pela Rua Coropés
Pinheiros - São Paulo – SP
Telefone: (11) 2245.1900
www.institutotomieohtake.org.br

Tarifas de transportes: uma questão de justiça social

(Adamo Bazani)

Passageiro pagante não pode continuar a ser sacrificado bancando praticamente sozinho um serviço que beneficia a todos na sociedade. Mas abordagens superficiais e oportunistas impedem a compreensão dos aspectos que envolvem a questão tarifária nos serviços de mobilidade urbana.

Todo início de ano traz consigo a força dos debates sobre o aumento das tarifas de transportes coletivos. O grande problema é o erro histórico que parece se repetir nessa discussão. Apesar de já haver alguns avanços de compreensão por parte da sociedade, ainda não ficou claro que o debate não deve ser em torno do aumento das tarifas de transportes em si, mas em como elas são cobradas da população que usa ônibus, trem e metrô.

Ninguém gosta de aumentos e reajustes nas tarifas, obviamente. Mas quando se fala em transportes, a rejeição toma dimensões espantosas, recheados de discursos hipócritas e oportunistas. Essa mesma reação não acontece quando aumenta o preço dos planos de saúde, dos remédios, dos alimentos em geral - que em 2013 ficaram acima da inflação oficial.

Isso ocorre pelo fato de que qualquer reajuste nas tarifas de transportes, mesmo sendo menor do que os índices inflacionários, é sentido na hora pelos passageiros que utilizam esses meios de transportes diariamente. O grande problema é que muitas pessoas oportunistas - com interesse em mídia e eleitoreiros - tem consciência disso e logo se posicionam como defensoras dos "interesses públicos", criticando o aumento e fazendo a população acreditar em meias verdades.

Manifestações contra o reajuste das tarifas de ônibus pararam o Brasil.

As manifestações de junho de 2013 foram excelentes para levantar discussões sobre o papel do poder público no financiamento dos serviços para a sociedade, sobre a corrupção e a necessidade de haver mais transparência nas relações entre agentes econômicos e políticos. Mas as distorções apareceram. Em alguns discursos, os prestadores dos serviços de transportes coletivos foram considerados os grandes vilões da história.

O único resultado de efeito prático foi o congelamento das tarifas, o que acabou afetando todo mundo: enquanto a sociedade viu recursos sendo reduzidos em outras áreas, as empresas não tiveram mais segurança para novos investimentos e o poder público se viu obrigado a rever a melhor forma de utilizar seu orçamento, que já contava com reajustes não aplicados.

Uma questão simples que muitos oportunistas deixam de abordar é que os custos para operação dos transportes não foram congelados. Pelo contrário, o diesel aumentou três vezes, os funcionários merecidamente tiveram reajustes salariais, pneus, lubrificantes, tintas, peças e até o preço de novos ônibus aumentaram.

É ingenuidade acreditar que o congelamento das tarifas e o aumento dos custos não vão interferir nos planos de investimentos das empresas e do poder público, dificultando qualquer avanço na qualidade destes serviços.

Mesmo com essa situação, um avanço importante foi a aprovação pelo Congresso da inclusão dos transportes públicos como direito social. Até agora, os transportes são classificados pela Constituição "apenas" como serviços essenciais. Parece uma simples mudança de nomenclatura, mas que pode fazer toda a diferença se as discussões sobre os transportes públicos deixarem de ser superficiais.

É por isso que se torna tão importante discutir o modelo de cobrança das tarifas feito atualmente. Na maior parte dos casos, os custos recaem quase que exclusivamente sobre o passageiro pagante – porém, é sabido que os serviços de mobilidade urbana não beneficiam apenas os passageiros de ônibus, trem e metrô, mas toda a sociedade.

Quanto maior e mais moderna for a rede de transportes públicos, mais pessoas vão deixar os carros em casa. Isso significaria menores índices de poluição, acidentes automobilísticos e congestionamentos, fatores que interferem diretamente na redução dos custos com saúde e infraestrutura.

Com um trânsito melhor, as cargas seriam transportadas de maneira mais rápida, reduzindo os custos do comércio e da indústria. Mesmo quem insistisse em usar somente o carro teria deslocamentos mais rápidos.

Uma rede de transportes moderna e ampla permitiria que mais pessoas tivessem acesso à saúde e educação. É impressionante, mas muita gente hoje deixa de estudar ou de ir ao médico por falta de tempo, já que boa parte do seu dia é consumida no trânsito. Assim, a criação de uma política mais justa quanto às tarifas de ônibus não é apenas uma atitude voltada para questões econômicas, mas sociais.

Outro fator que deixa os transportes caros são as gratuidades. Ninguém é contra o fato de que idosos, portadores de deficiências e algumas classes trabalhistas tenham direito a essa facilidade, o grande problema é que isso sobrecarrega mais uma vez os passageiros pagantes. Esse passageiro assume gratuidades, congelamento das tarifas e investimentos em mobilidade, mas não vê nenhum retorno para seu bolso pela economia que proporciona aos cofres públicos. É por isso que os setores beneficiados por tais gratuidades e mesmo as Secretarias poderiam contribuir para minimizar esses custos. Subsídios, isenções fiscais para os operadores dos transportes ou outras ações pontuais são importantes para que as distorções não aumentem.

Entretanto, a sociedade precisa de uma política sistemática em relação às tarifas de transportes que seja independente de momentos políticos ou mesmo de mídia. Alguns caminhos possíveis são as desonerações, que são diferentes de isenções momentâneas, além de lutar para fazer com que mais setores da sociedade arquem com os custos de transportes, sem necessariamente aumentar a carga tributária.

É importante destacar que o País não precisa de mais impostos, são as verbas que devem ser direcionadas de uma maneira melhor. E o mais importante: o discurso de que o aumento das tarifas é o principal vilão do sistema social e econômico deve ser revisto, evitando que apenas uma parte da população pague (e caro) um serviço que beneficia a todos.

Adamo Bazani, jornalista da Rádio CBN, especializado em transportes.

O serviço de mobilidade urbana não beneficia apenas os passageiros de ônibus, mas toda a sociedade.

As estrelas sobem

(Bruno Agostini)

Espumantes brasileiros alcançam a maturidade e o sucesso mundial combinando tradição e modernidade.

Há pouco mais de 100 anos, o Brasil produzia seu primeiro espumante. Foi no ano de 1913, em Garibaldi, que a vinícola Peterlongo fez sua estreia no mercado, inaugurando a tradição das borbulhas gaúchas. Mas foi só nos anos 1970, com a chegada de grupos estrangeiros e grandes investimentos, que a Serra Gaúcha se converteu em região de referência, produzindo espumantes de alta classe que nada ficam a dever aos melhores do mundo. Hoje, essas vinícolas recebem milhares de visitantes durante todo o ano. Nessas oportunidades, eles podem conhecer todas as etapas de produção da bebida e as instalações enológicas, comemorar a colheita da uva, fazer cursos e participar de degustações e programas gastronômicos.

Foram principalmente as borbulhas que fizeram o mundo olhar com mais atenção para os vinhos brasileiros. Instalada em Pinto Bandeira, a Cave Geisse esteve presente no início dessa história e cresceu muito ao longo das décadas, encantando importantes críticos estrangeiros, como a inglesa Jancis Robinson, com seus espumantes finos, puros e elegantes. Hoje, os espumantes produzidos em Bento Gonçalves e região, como Garibaldi, estão entre os mais apreciados do mundo, atraindo a atenção dos enófilos para a região, que abriga marcas antigas e tradicionais enquanto vê o surgimento de novatas.

Ícone

O imponente Cave Geisse Brut 1998 estabeleceu um novo patamar para a enologia brasileira: um vinho que não fica devendo nada aos grandes champanhes. Maduro, complexo e profundo, serve de inspiração para outras vinícolas, que também apostam em alguns espumantes mais encorpados, com longo contato com as leveduras e boa capacidade de envelhecimento.

Em 1976, o chileno Mario Geisse chegava ao Brasil para trabalhar na Chandon. Em 1979, ao perceber o potencial da Serra Gaúcha para a elaboração de espumantes de alta qualidade, Mario funda a empresa de administração familiar Cave Geisse.

Hoje a propriedade abriga uma vinícola moderna, mas pequena, com belas instalações abertas aos visitantes. É nesse ambiente que eles podem conhecer todas as etapas de produção da bebida, fazendo programas como degustação de vinhos, ostras e empanadas, além de passeios aventureiros em 4x4, passando pelos vinhedos e pelas trilhas na floresta bem preservada que ocupa grande parte daquelas montanhas.

Geisse Experience

Para vivenciar a elaboração de um bom espumante, estar em contato com cada uma das etapas de produção é uma tremenda oportunidade. Foi pensando nisso que a Cave Geisse criou um programa de visitas especial e super exclusivo - o Geisse Experience.

São passeios com aproximadamente duas horas de duração onde o participante visitará cada um dos principais pontos da vinícola e poderá conhecer tudo sobre o processo de plantio, colheita, solo, tipo de uva e interferências climáticas - tudo isso regado a três boas degustações no meio de uma natureza grandiosa. Essa é uma ótima oportunidade para conhecer um pouco mais da história e da produção da Cave Geisse.

Destaque em livro de Jancis Robinson e Hugh Johnson

Além do Cave Geisse Brut 1998, outro rótulo da vinícola aparece na edição atualizada do livro "The World Wine Atlas of Wine", de Jancis Robinson e Hugh Johnson. Feito com uva Chardonnay e sem adição de açúcar, o Nature é um vinho puro, fresco e mineral, levemente salino, com alta acidez, um espumante gastronômico por natureza. Neste ano, a vinícola lança a segunda edição deste vinho emblemático, desta vez da safra 2002.

"De agora em diante, nos anos com condições climáticas excelentes, como 2002, vamos lançar um espumante assim, com pelo menos 12 anos de contato com as leveduras. Um vinho mais encorpado e rico, representando o que nós podemos fazer de melhor" conta o enólogo Daniel Geisse, filho de Mario.

Ao lado do Rosé Brut (100% Pinot Noir), o Nature faz parte da Linha Terroir, marca registrada da Cave Geisse. Finos, intensos e delicados, ambos possuem pelo menos 36 meses de amadurecimento em garrafa.

Outro destaque da linha Cave Geisse é o Rosé Brut, feito inteiramente com a uva Pinot Noir, que traz delicados aromas de rosas, com sabor intenso e muita vivacidade.

"A vinícola tem uma série de normas instituídas no estatuto para garantir a qualidade dos vinhos. Essas regras proíbem, por exemplo, o crescimento da empresa. E alguns vinhos são avaliados por um painel composto por sete pessoas. Para ser um "Terroir" é preciso unanimidade neste painel", explica Daniel Geisse, que desenvolveu um aparelho para tratar os vinhedos de maneira natural, usando ar quente e evitando o uso de fungicidas.

A Serra Gaúcha é o berço dos melhores espumantes do Brasil.

Inspirados em Dom Pérignon

Nascida sob a inspiração da célebre frase atribuída a Dom Pérignon - "Estou bebendo estrelas", teria dito o monge ao provar o espumante -, a vinícola Estrelas do Brasil também produz vinhos mais maduros e encorpados em pequena escala. Nascida da parceria entre os enólogos Irineo Dall'Agnol, brasileiro, e Alejandro Cardozo, uruguaio, a vinícola vem chamando a atenção com a sua linha consistente e variada de espumantes.

Fundada em 2005 na região da Serra Gaúcha, em Bento Gonçalves (RS), a Estrelas do Brasil tem como principal objetivo a elaboração de espumantes finos de qualidade superior.

Feitos através do método Charmat, com segunda fermentação em grandes cubas de inox, os vinhos Prosecco, Moscatel e Riesling Itálico possuem perfil mais simples e privilegiam o frescor. Já o Nature Champenoise 2007, tanto em versão Brut quanto Rosé, passa 60 meses em contato com as leveduras, ganhando corpo, cremosidade e uma linda coloração dourada. Após esse processo, ele desenvolve aromas complexos, com notas amendoadas, de especiarias, preservando um agradável frescor.

"Para espumantes jovens, focamos no caráter tropical de frutos de polpa branca e aromas de flores brancas, buscando leveza, elegância e frescor. Para os espumantes maturados, buscamos aromas terciários que se formam com o tempo, além de maior estrutura e acidez para suportar o envelhecimento", explica Irineo Dall'Agnol.

O Espumante Estrelas do Brasil Nature 2007 foi eleito o melhor vinho brasileiro pelo anuário Vinhos do Brasil 2013.

Pioneirismo em técnicas novas de fermentação

Porém, a grande contribuição da Estrelas do Brasil para a enologia nacional foi o pioneirismo na utilização de uma técnica de fermentação em garrafa diferente. As leveduras são encapsuladas (em alginato, uma substância natural derivada de algas), facilitando a sua remoção, e consequentemente barateando os custos de produção. Conservadores podem até torcer o nariz, mas a técnica é revolucionária e já vem sendo aplicada por outras vinícolas, como a Valmarino. Para o futuro a Estrelas do Brasil promete mais novidades.

"Estamos pensando em elaborar um espumante de primeira fermentação com Sauvignon Blanc e um espumante tinto feito com a Pinot Noir", planeja Dall'Agnol.

Para desatar o nó no trânsito e aliviar o clima do planeta

(Rosenildo Gomes Ferreira)

Em novembro de 2013, o supertufão Haiyan afetou, de forma devastadora, a região central das Filipinas. Enquanto isso, no Brasil, os cariocas enfrentaram uma onda intensa de calor com sensação térmica de 50 graus. No dia 10 de janeiro de 2014, a baixa temperatura congelou as Cataratas do Niágara, na fronteira dos Estados Unidos com o Canadá. Exatamente uma semana depois, incomodado com o intenso calor, o tenista Novak Djokovic posta em uma rede social a foto de um ovo fritando sobre o piso da quadra na qual era disputado o Aberto da Austrália.

O trânsito é um dos maiores problemas da cidade de São Paulo. Os paulistanos perdem, em média, 2h40min por dia nas imensas filas.

Para onde quer que se olhe é possível enxergar evidências de que o clima do planeta está mudando. Cientistas de várias correntes vêm alertando que, daqui para frente, os eventos climáticos extremos, como ciclones e tornados, tendem a ocorrer com maior frequência, intensidade e, por consequência, com poder de destruição ainda maior.

Parte dos problemas causados pelo clima se deve à própria dinâmica do planeta Terra que, como todo organismo vivo, está em constante mutação. No entanto, nós, os seres humanos, temos nossa parcela de responsabilidade. Construir uma agenda que dê respostas a estes desafios não é tarefa única dos governos, muito menos de empresários ou de cidadãos. A reponsabilidade é de todos nós, e nunca é tarde para lembrar que pequenos gestos fazem toda a diferença.

Em países emergentes, como Brasil, China, Índia, África do Sul e Turquia, a necessidade de atingir o desenvolvimento econômico por meio da promoção do bem-estar exige a produção de bens e a disponibilização de serviços em um ritmo intenso. Isso tem um forte impacto no ciclo produtivo e, consequentemente, na natureza.

A política de incentivo à indústria automotiva no Brasil ajudou a consolidar o país como um grande produtor de veículos. Por outro lado, expôs de forma gritante os gargalos de infraestrutura existentes por aqui. Neste contexto, o transporte de massa, sobre trilhos, e o complementar, sobre pneus, voltaram a se tornar assunto de rodas de conversa nos botecos e no famoso papo de elevador.

A questão da mobilidade já ocupa um espaço importante entre as questões que causam insatisfação na população.

Em uma cidade pujante, superpovoada e com um sistema viário complicado como São Paulo, a questão da mobilidade está à frente de itens igualmente sensíveis como segurança pública, educação e saúde.

Isso mostra duas coisas. A primeira é o aumento da conscientização dos brasileiros (e dos paulistanos, mais especificamente) com relação à mobilidade urbana. A outra é que essa preocupação pode ser uma importante alavanca para mudanças relevantes. Por contar com uma indústria automotiva globalizada, o Brasil possui tecnologias capazes de darem respostas rápidas às necessidades da mobilidade. E o melhor: com um custo igualmente atraente, como é o caso dos sistemas de transporte sobre rodas.

Quem vive em São Paulo está testemunhando essa mudança com o ônibus convencional, articulado ou correndo dentro de canaletas e vias elevadas, que formam o chamado sistema BRT (ônibus de deslocamento rápido, na sigla em inglês), assumindo o papel de protagonista no esforço de se desatar o nó da imobilidade. Nesta equação, o custo relativamente baixo e a velocidade de implantação estão jogando favoravelmente para o transporte coletivo sobre pneus. E por comodidade ou pressa, muitos paulistanos já topam deixar o carro em casa e adotar a bicicleta ou o ônibus em seus deslocamentos no dia a dia.

Como cada coletivo usado em sistemas de ônibus inteligentes pode retirar das ruas cerca de 50 automóveis ou 70 motocicletas, o resultado dessa equação pode ser um ar mais limpo e uma melhor qualidade de vida. Menos poluição, menos pressão sobre a camada de ozônio e consequentemente menos chances de convivermos com tragédias derivadas do agravamento da intensidade de eventos climáticos. Uma equação quase perfeita!

O mundo de Carla

(Cris Berger)

Muita pesquisa, dedicação e olho nas tendências tecem o trabalho da chef.

O mundo de Carla Pernambuco tem cheirinho de comida caseira, e das boas. É colorido, alegre, dinâmico e cheio de informação. Ela é uma mulher tão múltipla que fica difícil de enumerar tudo o que sabe fazer. Com o passar dos anos, ela conheceu boa parte do planeta, está sempre de olhos e ouvidos bem abertos e tem uma natural curiosidade, que é o segredo do seu sucesso.

Mais do que cozinhar, é no restaurante Carlota que Carla faz suas obras de arte.

A arte da cozinheira

Com cinquenta e poucos anos, cabelos lisos acima dos ombros e intensos olhos castanhos, Carla é rápida no gatilho: faz televisão, escreve livros de gastronomia, comanda dois restaurantes, dá palestras, faz jantares pelo mundo afora e ainda tem tempo de escrever no seu blog e em diversas revistas. Para dar conta de tudo isso, tem uma boa equipe e desconhece a palavra medo.

Na telinha, ela está na terceira temporada do programa "Brasil no Prato", que está rendendo vários pedidos de autógrafos. Nele, ela ensina a cozinhar de uma forma descontraída e divertida. Exibido pelos canais Bem Simples e Fox Life, Carla usa a própria cozinha e um espaço de eventos, o Studio 768, como cenário. Isso quando não está gravando em algum cantinho da cidade.

Uma das coisas que dá gosto de ver são os livros da Carla. O projeto gráfico, as fotografias e as apetitosas receitas encantam na primeira olhada. São seis títulos lançados entre 1998 e 2012: Carlota Comida Favorita, Juju na cozinha da Carlota, Desejo, Baião de Sabores, As Doceiras, Dex x 10, As deliciosas férias de Beatriz e o Las Chicas, que diga-se de passagem, é o nome do segundo restaurante que Carla abriu na capital paulista e tem Carolina Brandão como sócia.

Todos os detalhes da decoração do Carlota foram pensados para deixar o ambiente mais aconchegante.

Fermento natural

Nascida em Porto Alegre, a gaúcha volta e meia visita os velhos e bons amigos, além dos locais de sua infância e adolescência.

Ficar parada não é com ela. A ilustre chef de cozinha do Carlota, além de adorar comer e cozinhar, gosta de ler. E de ler muito. Ama viajar, fazer pilates, dançar, mergulhar, passear de barco, tomar sol e dormir até tarde.

Carla Pernambuco não para, mas anda mais seletiva, concentrada e perto de São Paulo. Assume que quando está longe de casa morre de saudades do seu travesseiro, da sua cama e do seu cantinho. Por isso, cada vez mais, seleciona para onde e com quem vai. Deve ser a maturidade acumulada ao longo dos anos de uma vida bem aproveitada. E levanta a bandeira: menos é mais. Mesmo com pretensão de desacelerar, aprendeu a ser multimídia, com os filhos e com o marido, e está sempre conectada.

E o Carlota se fez!

Carla mora em São Paulo há 25 anos, onde tem o restaurante Carlota, a sua nave mãe, seu quartel general, sua fonte de inspiração. É lá que criador e criatura se fundem – Carla e Carlota, um a continuação do outro.

A história foi assim: eles acharam a casa perfeita no bairro de Higienópolis, com um bom preço, e resolveram comprá-la. Primeiro, montaram uma *rotisserie*, que logo ganhou mesas, cadeiras, um cardápio, garçons e uma clientela fiel. A ideia era criar um restaurante de bairro, com cara de casa, aconchego, charme e personalidade. Carla queria que fosse uma mistura de loft com uma casa colonial, no estilo bem brasileiro, e, para isso, usou dos seus garimpos de viagens e objetos trazidos de casa. Assim, o Carlota acabou virando um espaço concebido com muito sentimento, com o desejo de encantar não só pelo sabor dos pratos, mas também pela alma do lugar.

O Carlota conquistou o coração dos paulistanos, tornando-se um ícone gastronômico da efervescente capital. Com novidades surgindo toda semana, o cardápio é atualizado a cada dois meses, mas sempre com o cuidado de respeitar os pratos clássicos. Se eles saem de linha, a plateia reclama! O mix de rolinhos, o *plateau* Pernambuco, o churros de parmesão, o ceviche de salmão, os camarões crocantes, os calamares grelhados, o robalo com purê de banana da terra, o linguado com fios de pupunha, o *soufflé* de goiabada e a mousse de chocolate belga na tigela são patrimônios históricos!

O mundo no seu prato

A comida servida é como a Carla: multicultural e instigante. Busca ser agradável e reconfortante. Muita pesquisa, dedicação e olho nas tendências tecem o trabalho da chef que busca no cinema, nas artes plásticas e na internet fontes de inspiração e transpiração. Além de estar 100% conectada, a mestra dos sabores gosta de estudar e volta e meia frequenta as aulas da escola de gastronomia do chef Laurent Suaudeau.

No mais, usa o desejo de provar e degustar um ingrediente e fantasia em cima dele: o processo de criação começa, a técnica certa a ser utilizada é pesquisada e o fim só acontece quando a perfeição é alcançada.

Experiências gastronômicas

"Eu já havia visitado o Carlota uma vez, há dois anos. É muito aconchegante e fica em uma rua calma, garantindo uma chegada tranquila, sem maiores problemas.

Enquanto aguardávamos nossa mesa, eu e minha esposa ficamos alguns minutos no balcão tomando um drinque. Observei que o som é bastante adequado, com um volume que permite uma boa conversa sem precisar alterar o tom da voz. A seleção de músicas é bem democrática, para todos os estilos.

Como estava muito quente em São Paulo, optei por pratos leves, e tudo estava muito saboroso. Na entrada, eu e minha esposa pedimos um sashimi de salmão. No prato principal, optei por linguado com queijo de cabra e um fettuccine com palmito pupunha. O cardápio deles oferece muitas opções de peixes com sabores mais suaves, que são os meus favoritos. Minha esposa optou pelo camarão com risoto. Adorou, porém não conseguiu terminar, pois além de bem servido, acabou sendo uma escolha um pouco pesada para um dia tão quente. Os risotos do Carlota, aliás, têm ótimos ingredientes, sendo uma boa opção para pedir no inverno.

Na sobremesa, escolhi uma a base de coco, que eu particularmente adoro em doces, e um abacaxi grelhado. Totalmente recomendado. Eu tomei cerveja, em função da temperatura, e ela, uma caipirinha de saquê.

O Carlota é muito convidativo. É elegante, sem deixar de ser um bom local para um jantar descontraído. Fica-se muito à vontade por lá."

Danilo Pinto (Diretor da Empresa Viação Guaianazes de Transporte Ltda) e esposa Camila Fadul.

Receitas especiais do Carlota

Você também pode fazer os pratos consagrados do Carlota em sua casa!

Bolinho de Mandioca e Bobó de Camarão (20 porções)

Bobó de camarão

1 colher de café de pasta de curry vermelha
12 camarões médios
1 xícara de purê de mandioca
½ xícara de leite de coco
½ xícara de queijo tipo Catupiry
Sal e azeite a gosto

Modo de preparo:
Doure a pasta de curry no azeite, junte os camarões limpos e cortados em pedaços gigantes. Acrescente o purê de mandioca, o leite de coco e o catupiry. Por fim, acerte o sal. Deve ficar bem cremoso!

Bolinho de Mandioca

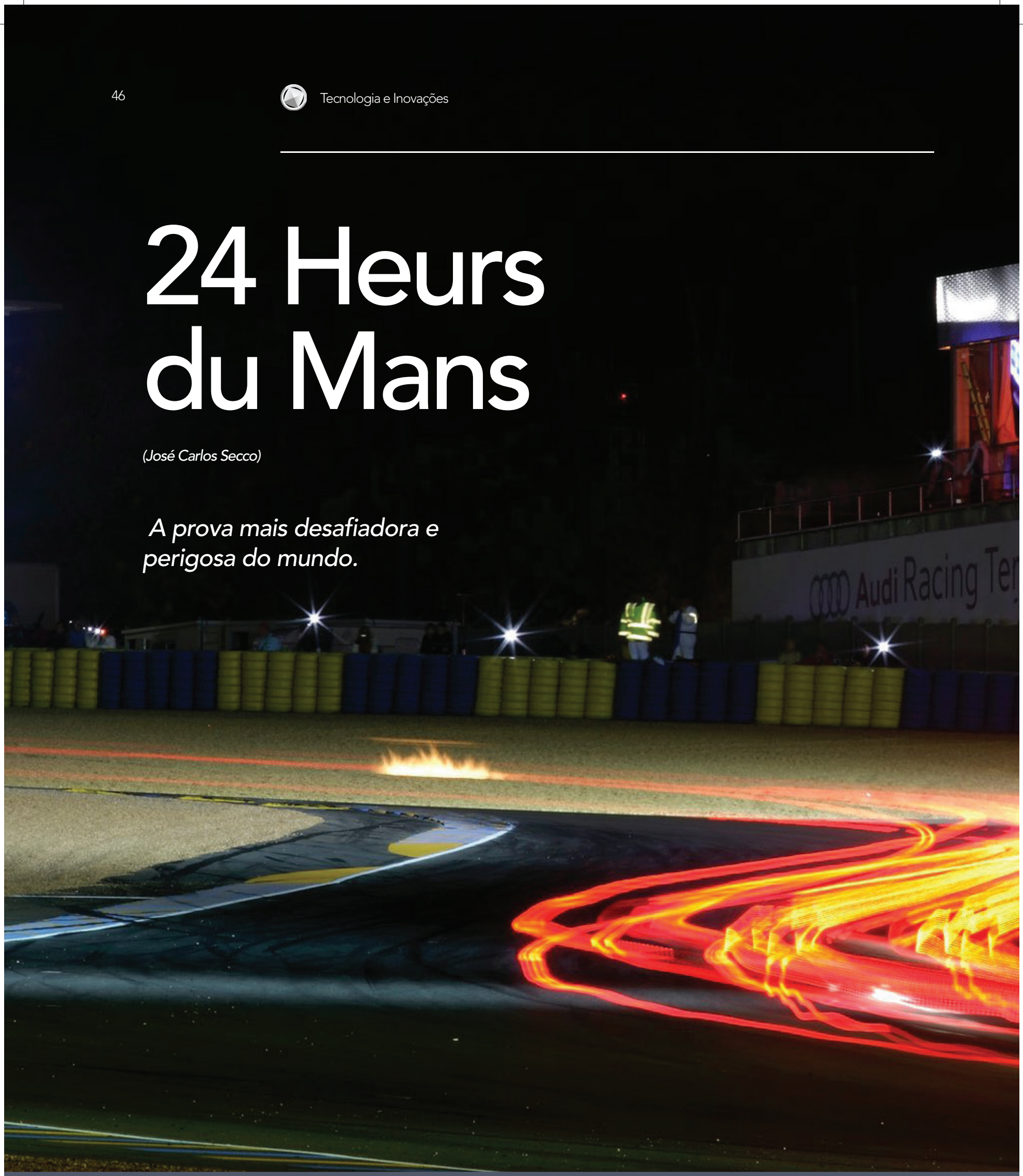
1kg de mandioca cozida e amassada
1 xícara de queijo parmesão ralado
2 ovos
1 colher de sopa de manteiga
Sal
Farinha de trigo até dar o ponto
Óleo de milho para fritar
2 pedaços de camarão
Bobó de camarão

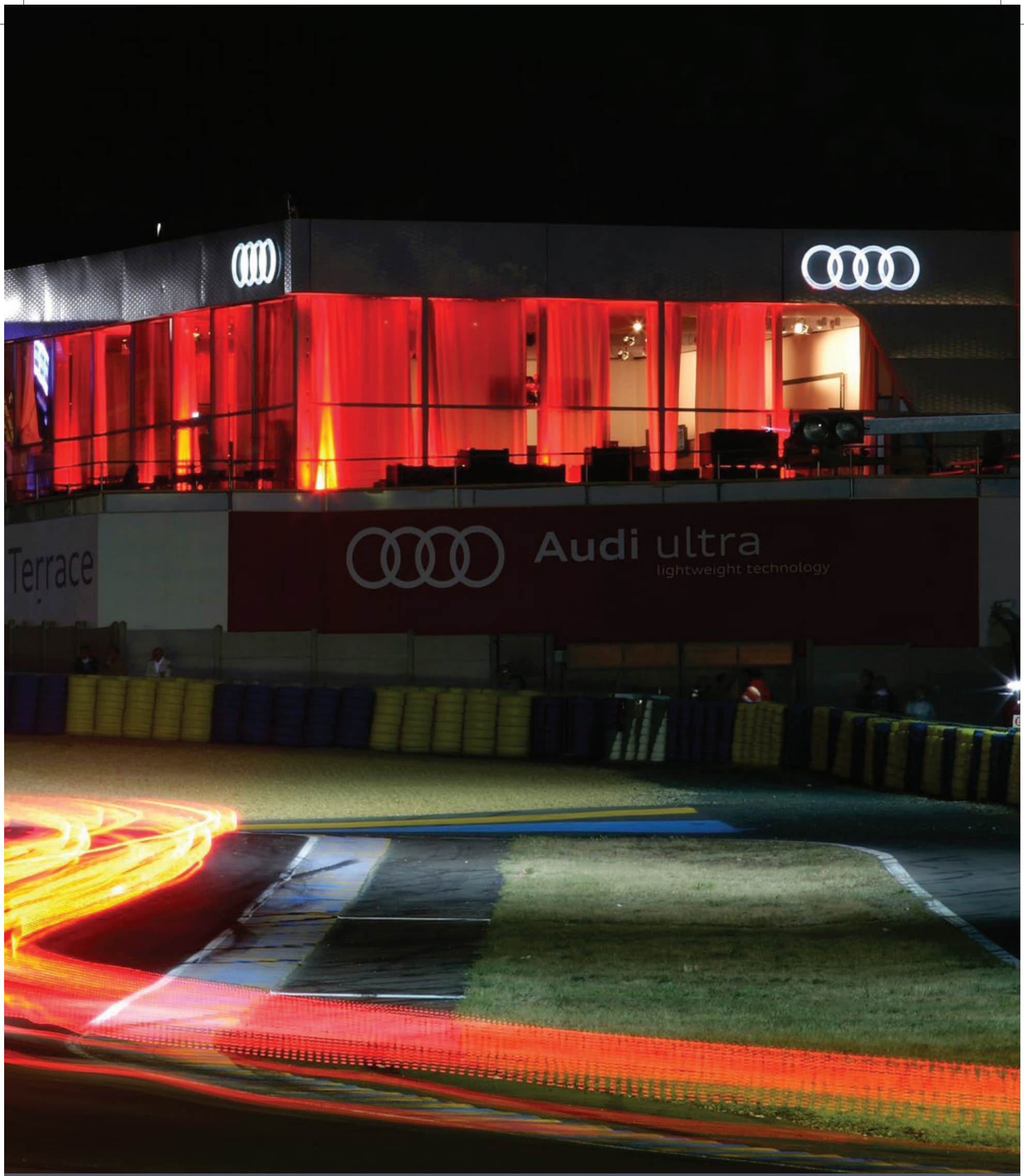
Modo de preparo:
Misture todos os ingredientes e leve ao fogo para dar o ponto. Molde os bolinhos fazendo bolinhas, coloque 2 pedaços de camarão e um pouco do creme de Bobó. Feche bem e frite em óleo quente até ficarem bem dourados.

24 Heurs du Mans

(José Carlos Secco)

A prova mais desafiadora e perigosa do mundo.




Terrace
Audi ultra
lightweight technology

Uma corrida marcada por curvas perigosas.

Por um lado, glamour, emoção, glória e tradição. Por outro, velocidade, acidentes, perigo e mortes. Nas 24 horas de Le Mans (24 Heurs du Mans), realizada desde 1923, no circuito de La Sarthe, a realidade inspira e imita a ficção.

Ao lado do GP de Mônaco e das 500 Milhas de Indianápolis, forma a Tríplice Coroa do Automobilismo, "valendo" como um campeonato mundial e garantindo fama e prestígio aos vencedores. Até hoje, apenas o britânico Graham Hill conseguiu vencer as três provas, além do Campeonato Mundial de Fórmula 1.

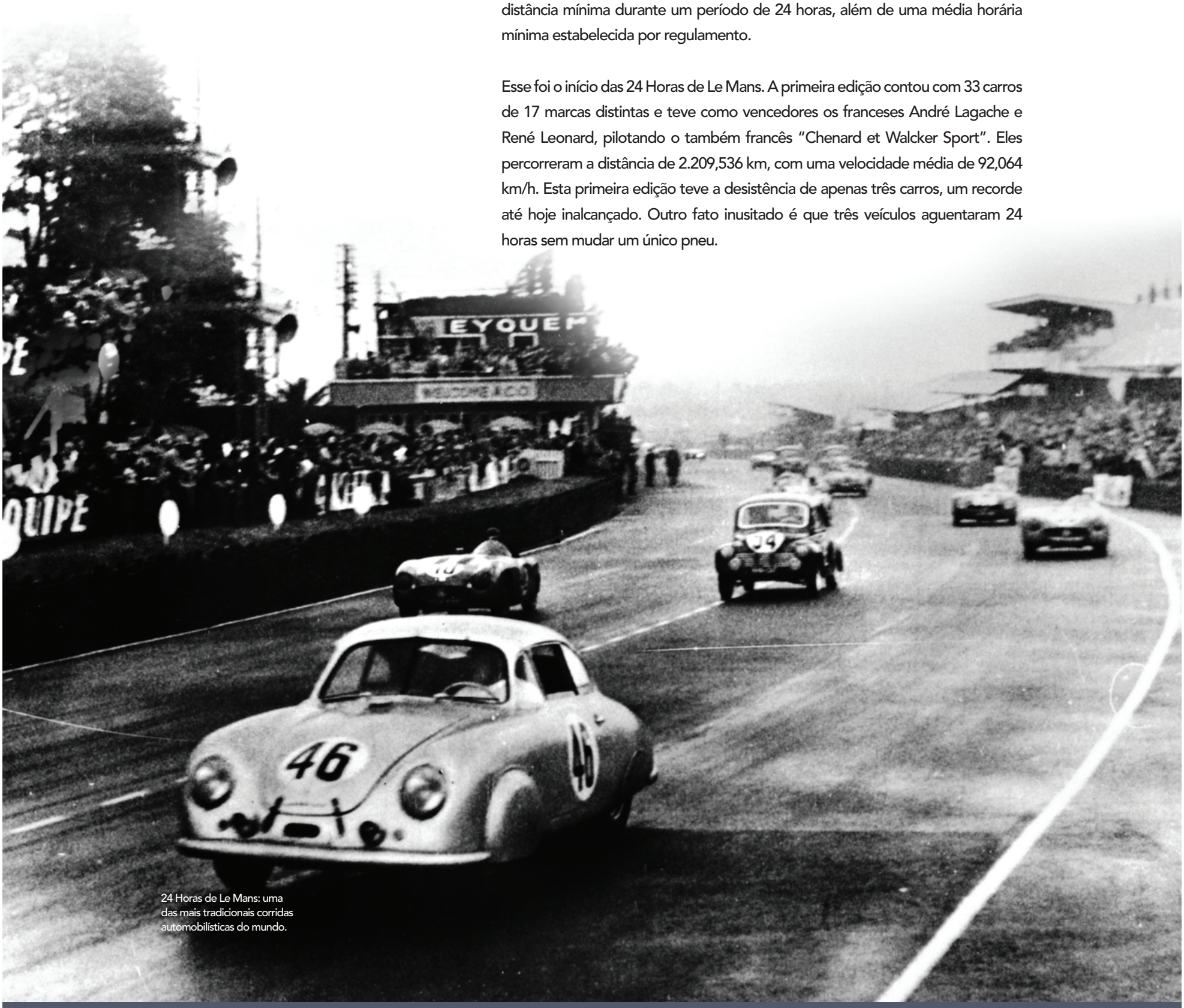
Em 90 anos de prova e com um total de 80 edições, 21 pilotos já morreram no circuito de La Sarthe. A maioria dos acidentes ocorreu ao longo da reta de Hunaudières, rebatizada de Mulsanne em 1990.

Esses números não incluem comissários de pista e espectadores, como no desastre de 1955. Ao desviar seu Austin-Healey do Jaguar de Mike Hawthorn, o piloto inglês Lance Macklin atingiu o Mercedes-Benz do francês Pierre Levegh. Com a colisão, os destroços dos carros atingiram o público, provocando a morte de 84 espectadores. Macklin também morreu no acidente. Hawthorn venceu a prova, mas a Mercedes-Benz, que liderava com o inglês Stirling Moss e o argentino Juan Manuel Fangio, retirou-se em respeito aos mortos e também interrompeu sua participação nas corridas, retornando somente 43 anos depois, em 1989.

Como começou

Quando Emile Coquille, diretor da revista "Roue Fil", criticou os carros da época por não obedecerem aos itens de segurança e desempenho, o Automobile Club de l'Ouest decidiu realizar uma competição que contribuísse para a evolução do progresso técnico dos automóveis. Esta seria a prova final para verificar o que era divulgado pelos fabricantes, na qual cada competidor deveria percorrer uma distância mínima durante um período de 24 horas, além de uma média horária mínima estabelecida por regulamento.

Esse foi o início das 24 Horas de Le Mans. A primeira edição contou com 33 carros de 17 marcas distintas e teve como vencedores os franceses André Lagache e René Leonard, pilotando o também francês "Chenard et Walcker Sport". Eles percorreram a distância de 2.209,536 km, com uma velocidade média de 92,064 km/h. Esta primeira edição teve a desistência de apenas três carros, um recorde até hoje inalcançado. Outro fato inusitado é que três veículos aguentaram 24 horas sem mudar um único pneu.



24 Horas de Le Mans: uma das mais tradicionais corridas automobilísticas do mundo.

José Carlos Pace é considerado por muitos o segundo maior piloto do Brasil, logo depois de Ayrton Senna.

Brasileiros em Le Mans

Cerca de 20 pilotos brasileiros já competiram em Le Mans, com destaque para Thomas Erdos e Jaime Melo, que foram vencedores em suas categorias por duas vezes (Erdos na LMP2 e Jaime na LMGT2). O segundo lugar já foi conquistado por José Carlos Pace, em 1973, e Raul Boesel, em 1991. Lucas Di Grassi também subiu ao pódio em 2013, quando conquistou o terceiro lugar.

O primeiro brasileiro a competir em La Sarthe foi Bernardo Souza Dantas. Ele participou da 13ª edição das 24 Heurs du Mans, em 1935, mas acabou abandonando a corrida na 19ª hora em função de um problema de câmbio.

O segundo brasileiro participou da corrida somente 20 anos depois, em 1954. "Nano" da Silva Ramos correu nas 24 Horas de Le Mans quatro vezes, mas abandonou todas por problemas mecânicos.

Na década de 60, o Brasil foi representado por Fritz d'Orey e Christian Heins, porém ambos sofreram acidentes. Fritz nunca mais voltou às pistas e Christian foi o primeiro brasileiro a morrer em uma prova na Europa. Em 1963, ele capotou várias vezes até se chocar com um poste de luz na reta de Hunaudières.

A participação brasileira teve, nos anos 70, dois grandes momentos. Em 1973, José Carlos Pace, o inesquecível "Moco", dividiu uma Ferrari 312P oficial de fábrica com o italiano Arturo Merzario. Eles chegaram em segundo lugar, seis voltas atrás da Matra de Gérard Larrousse e Henri Pescarolo.

Em 1978, o trio de pilotos brasileiros Paulo Gomes, Alfredo Guaraná Menezes e Marinho Amaral estrearam na clássica prova fazendo história. Os três saíram em 23º lugar com um Porsche 935 alugado e conseguiram um honroso sétimo lugar na classificação geral, além do segundo lugar no Grupo 5.

Outros brasileiros competiram em Le Mans, como Roberto Pupo Moreno, Raul Boesel, Maurizio Sala e Nelson Piquet. Em 1991, Boesel igualou o resultado de "Moco", conquistando o segundo lugar com um Jaguar XJR12. No mesmo ano, Sala foi o sexto colocado com um Mazda 787B.

Nelson Piquet, tricampeão mundial de Fórmula 1, competiu duas vezes de McLaren F1 GTR com motor BMW. Em 1996, ele chegou em oitavo lugar na classificação geral. No ano seguinte, quando tinha condição de chegar ao pódio, Piquet abandonou a prova devido a um acidente com o seu companheiro J. J. Leto. Ricardo Zonta também conquistou, em 2008, o terceiro lugar geral ao volante de um Peugeot.

Dentre todos os brasileiros nas 24 Horas, Thomas Erdos foi o que mais vezes competiu. Estreou em 1996 correndo com um Marcos GT. A partir de 2004, competiu com protótipos da escuderia britânica RML e conquistou duas vitórias seguidas – em 2005 e 2006 – na subdivisão LMP2, bem como dois oitavos lugares na classificação geral em 2006 e 2010. O paranaense Jaime Melo também tem duas vitórias em Le Mans, em 2008 e 2009, na classe LMGT2 pela Risi Competizione.

Missão 2014, o retorno da Porsche

A edição deste ano das "24 Horas de Le Mans" marca o retorno oficial da Porsche. O objetivo é tentar quebrar a hegemonia da Audi, que domina a competição desde o início dos anos 2000, vencendo 12 das últimas 14 corridas disputadas.

O projeto Missão 2014 envolve o desenvolvimento de um veículo revolucionário e a implantação do novo protótipo de carro de corrida – o 919 Híbrido - no qual o motor à combustão é apoiado por dois sistemas de recuperação de energia (KERS) e uma própria bateria de alta performance, cujo objetivo é a utilização bem planejada do potencial de energia do veículo.

Ao invés de utilizar um motor a diesel como fazem as principais rivais - Audi, Peugeot e Nissan -, a Porsche desenvolveu um novo conceito com motorização a gasolina de 2,0 litros com quatro cilindros compacto turboalimentado que utiliza tecnologias como o KERS, recuperação dos gases de exaustão e um volante acumulador que é um rotor com regime de rotação de até 40.000 rpm, e armazena energia mecânica sob a forma de energia de rotação. Ele é carregado quando os freios do veículo são acionados e fornecem energia para os motores elétricos do eixo dianteiro. Sempre que necessário, o piloto pode acionar o sistema por curtos períodos (aceleração). As principais vantagens deste sistema são o alto desempenho com um design compacto, de baixo peso e de armazenamento de energia, com liberação muito rápida.

Já a energia contida nos gases de escape quentes provenientes do motor de combustão é convertida em energia elétrica. Esta pode então ser fornecida para as rodas dianteiras (motores elétricos). O objetivo é aumentar a eficiência de transmissão e proporcionar mais potência com aproximadamente o mesmo consumo de combustível, o que torna o veículo mais rápido.

Porsche retorna esse ano para as 24 Horas de Le Mans com um novo protótipo esportivo.

As maiores vitórias

Recorde de Vitórias Individuais: Tom Kristensen (9 vitórias em 27 corridas)
Recorde de Vitórias por Construtores: Porsche (16 vitórias)
Carro do século XX: Porsche 917K
Piloto do século XX: Jack Ickx
Marca com mais vitórias: Audi (12 vitórias)
Maior número de participações: Henri Pescarolo (33 corridas)
Recorde de velocidade: Roger Dorchy (405 km/h)

Grécia dos sonhos e amores

(Roberto Maia)

Berço dos deuses da mitologia e dos filósofos que mudaram os rumos da humanidade, a Grécia encanta pela história, belezas naturais e gastronomia. Um lugar para ser sentido, respirado e saboreado.

Paisagem fascinante
de belas praias, águas
cristalinas e azul infinito.

Quem nunca sonhou em viajar para a Grécia? Conhecer suas românticas ilhas pontilhadas por casinhas brancas, circular por antigas cidades com ruelas coloridas por hibiscos e primaveras, degustar iguarias dos deuses nos rústicos restaurantes em cenários cinematográficos e saborear um refrescante vinho local enquanto aprecia o pôr do sol? Não importa o alcance da imaginação, é impossível não se imaginar, em algum momento da vida, caminhando pelas ruas da velha Grécia de Platão, Sócrates e Aristóteles e seus múltiplos encantos. Motivos não faltam para alimentar o imaginário e o desejo de uma viagem dos sonhos.

Considerado o berço da civilização ocidental, o país está localizado estrategicamente na junção entre Europa, Ásia e África, no extremo sul da Península Balcânica. Banhada pelos mares Jônico, Mediterrâneo e Egeu, reúne belezas naturais e históricas de perder o fôlego, além de mais de seis mil ilhas paradisíacas, maior motivo de atração.

Mas o roteiro por terras e águas gregas inclui muito mais: a belíssima capital Atenas e as ruínas da Acrópole com mais de 3 mil anos de história; as montanhas do Peloponeso e as cidades de Corinto e Micenas; as rochas de Meteora; Delfos, conhecida por ser a morada do mitológico Apolo; as badaladas praias de Mykonos; Olímpia e as origens dos Jogos Olímpicos; as paisagens românticas e deslumbrantes de Santorini; os vestígios das antigas civilizações em Creta e seu patrimônio arquitetônico, filosófico e cultural; a cativante

Construída por volta de 450 a.C., a Acrópole conta não apenas a história de Atenas, mas é capítulo fundamental na história da humanidade.

culinária de Corfu com pratos preparados à base de frutos do mar e consagrados pelo azeite de oliveiras especialíssimas e acompanhados pelo saboroso vinho grego.

A melhor época para viajar à Grécia? Qualquer uma. No geral, o inverno é ameno e o verão quente e seco, com temperaturas altas que podem ultrapassar os 40 graus em alguns locais. Os meses de julho e agosto são os mais badalados para o turismo, com turistas de todas as partes do mundo em busca de sol e mar. Porém, o movimento intenso provoca aumento nos preços de hospedagem, transporte e alimentação. Se puder escolher, organize a viagem nos períodos de abril a junho ou entre setembro e outubro, quando as praias estão mais tranquilas e os preços mais baixos.

Apesar do idioma não ajudar, a comunicação é facilitada pela simpatia natural do povo grego, que lembra muito os falantes e expansivos italianos. Quando encontram turistas brasileiros, querem puxar conversa e logo vão falando de futebol. O inglês é bastante comum em hotéis, restaurantes e no comércio em geral.

Atenas, o berço da democracia

Para entrar no clima, o ideal é começar a viagem por Atenas. Para começar a entender a rica história grega, o melhor é percorrer a longa Avenida Syngrou, parando no Templo de Zeus Olímpico e no Arco de Adriano. Depois, vá ao Teatro Dionísio, à Ágora Romana e ao Estádio Panatenáico. Mas o principal ponto turístico da capital grega, a Acrópole, pode ser vista de todas as partes como que hipnotizando os visitantes e chamando para incontáveis fotos. Lá, no alto de uma colina rochosa, a maior atração é o Partenon, um verdadeiro museu a céu aberto e Patrimônio da Humanidade. Visitá-lo é sem dúvida uma experiência inesquecível. O local reúne também obras-primas da arte grega clássica como o Propileus, o Templo de Atena Niké e o Erecteion.

Mykonos, abençoada pelos deuses

O cenário encantador diz tudo. Um conjunto de casinhas brancas de portas e janelas azuis rodeadas por um mar deslumbrante de um tom azul difícil de traduzir. A primeira vista pode parecer um lugar extremamente calmo e sem nada para fazer. Errado. A ilha mais famosa da Grécia é conhecida também pelas baladas que atraem jovens e adultos de todas as idades. Um bom programa para uma noite a dois é passear calmamente pelo centro antigo, percorrendo suas ruas estreitas que formam uma espécie de labirinto e levam até a orla e seus moinhos - um dos símbolos do destino – e terminar em um restaurante com mesas na calçada ou embaixo de árvores floridas. As opções de hospedagem são variadas e para todos os bolsos, de charmosas pousadas até hotéis luxuosos.

Mykonos deve a sua fama à beleza das suas casinhas brancas e sinuosas passagens estreitas, bem como das suas enormes e variadas praias.

Delírio dos deuses

Com mais de 4 mil anos de história, é um erro acreditar que a cozinha grega se resume ao moussaka ou à clássica salada horiátiki. Os pratos típicos são variados, capazes de agradar desde os apreciadores de carne até os vegetarianos. O segredo está nos ingredientes sempre frescos, no uso de especiarias e ervas aromáticas, no inigualável azeite grego e principalmente na simplicidade. Os saborosos queijos locais também estão presentes em muitas receitas, especialmente o feta. Entre as comidas típicas estão o spanakópita (torta folhada de espinafre), o dolmadakia me rizi (charutinhos de folhas de uva com arroz), o saganaki (queijo frito a milanesa temperado com limão) e os keftedes (bolinhos de carne). Vale ressaltar que o aroma faz parte do ritual das refeições na Grécia. Não deixe de provar o famoso churrasco grego – chamado de gyros ou kebab, devido à proximidade com a Turquia. Conhecido e imitado mundialmente, ele é por si só uma atração entre os turistas. Preparado com carne de boi, frango ou porco enroladas no pão sírio, recebe tempero à base de iogurte e salada. Uma boa sugestão é saborear a iguaria tomando uma cerveja grega. Vale também degustar o ouzo, tipo de aguardente de uva com gosto de anis. Mas tenha cuidado, a bebida é forte e pode derrubar os desavisados!

O delicioso Saganaki é um prato típico grego, perfeito para comer com tomate fatiado e limão siciliano.

Conhecendo as ilhas gregas

"Em setembro de 2009, partimos eu, minha esposa e dois casais de amigos de navio, saídos de Istambul (Turquia), para um passeio de aproximadamente oito dias pelas ilhas gregas. O navio ancorava pela manhã e podíamos fazer os passeios até 17h, livremente. Tudo era muito tranquilo, podíamos caminhar sem preocupação e a comida era maravilhosa.

Entre os lugares mais impressionantes da Grécia estão Santorini e Mikonos, com aquelas casas brancas com azul que tanto vemos em fotos. Ao vivo tudo é ainda mais bonito.

Conhecer Atenas também foi uma experiência marcante. Foi como voltar ao tempo, vivendo outra vez as aulas de história de quando era menino. Atenas é uma cidade que funciona, o transporte público é muito bom, o metrô é bastante fácil e ágil mesmo para que não é da cidade.

Entre os locais que mais recordo estão a Acrópole, o Templo de Zeus, o Partenon. Gostei muito do Estádio Olímpico, é interessante poder estar no local onde foram realizados os primeiros Jogos Olímpicos. Uma grata surpresa foi ir à Catedral e conhecer, sem estar esperando, uma igreja bem ao lado, antigo e linda, chamada Tanaghia.

Essa foi com certeza uma viagem inesquecível!"

Renato Gomes
Sócio proprietário da Marcobus e representante da Marcopolo no estado de Minas Gerais.

Nas corridas da Antártica, todos são campeões ao cruzar a linha de chegada.

Muito mais que uma maratona

(Loraine Luz)

Fãs de esportes radicais encontram novos desafios na Antártica.

Acúmulo de neve nos cílios, nas sobrancelhas e na barba, tudo isso em um rosto cansado. Se isso já causa calafrios, imagina descobrir que o visual foi conquistado voluntariamente durante uma maratona no gelo, no lugar mais inóspito do planeta. O comentário é geral e inevitável: mas que gente maluca!

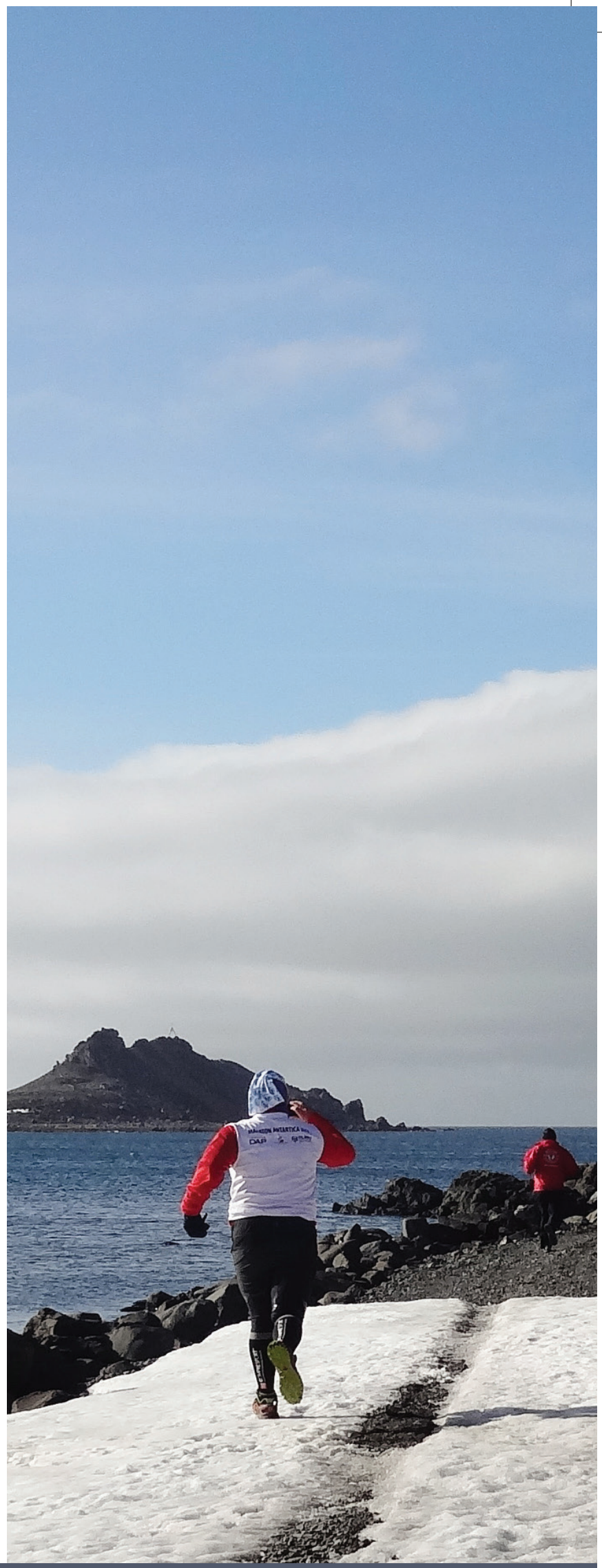
É justamente por ser um lugar para poucos que a Antártica atrai esportistas radicais viciados em desafios: assim que superam um, já sentem o corpo (e a alma) se mobilizarem para o próximo. E aí provas como a Maratona no Gelo, a Ultramaratona no Gelo e a Maratona da Antártica se tornam "tão somente" mais uma missão a ser cumprida.

O lugar

Ventos que podem atingir 300 km/h, frio intenso (a mais baixa temperatura do planeta foi registrada lá: 89 graus negativos), baixíssima umidade e altitude muito acima do nível do mar (média de sete mil pés) fazem da Antártica um lugar único e, digamos, pouco amigável.

Por seis meses no ano, é possível ver a luz do sol. A outra metade é escuridão. São 14 milhões de quilômetros quadrados, onde se concentram 90% do gelo do mundo. No inverno, sua extensão pode aumentar até 1.000 km de largura em razão do gelo. A ocorrência de chuvas é incomum, mesmo porque tudo se congela em questão de minutos. Então, o ar é de deserto. Como há muito vento, a ameaça paira no ar, já que o clima muda muito rapidamente.

Foi exatamente isso que aconteceu na estreia da Maratona da Antártica, em março de 2013. Após duas horas e meia de corrida, com 35 km já cobertos pelo então líder, o argentino Israel Escudero, a prova precisou ser interrompida e todos tiveram que reembarcar imediatamente no avião. Se permanecessem ali por mais meia hora, a mudança brusca no tempo impossibilitaria o voo de volta para Punta Arenas, no Chile (de onde parte a maioria das expedições para o Polo Sul). O tempo que um avião pode permanecer na Antártica é de cinco horas, em função das questões climáticas, mas como o continente é surpreendente em tudo, este tempo pode ser menor.



A preparação

Para correr no gigantesco e hostil – mas também exuberante e arrebatador – continente branco, a preparação inclui aclimatar o corpo e a mente. Pedalar, correr em esteira e pular corda em câmaras frias são algumas das atividades regulares realizadas durante os treinos, que podem durar até duas horas. Todo esse esforço serve para acostumar a fisiologia do organismo. Isso sem falar na preparação 'normal': longões de corrida *outdoor*, treinamento funcional e musculação, além de suplementação, fisioterapia, foco e disciplina em nome de uma superação pessoal.

Foi o que fez o catarinense Sergio Luiz Lopes, de 47 anos, na Maratona no Gelo em novembro de 2013. Mesmo sendo um atleta amador (corredor desde 2007 e triatleta desde 2008), Sergio ficou em 13º lugar entre os 56 competidores de 21 países. E diz que é impossível esquecer a primeira vez na câmara fria: "Teve um impacto grande. Pensei se ia mesmo conseguir, mas pulverizei esse pensamento. Quando o pensamento vem, a gente pode escolher se alimenta ou não", ensina. "A maratona no gelo é muito mais mental do que física. Claro, tem de chegar forte lá, mas é como um jogo de xadrez, tem de ter uma estratégia, conhecer o lugar. E, no caso de lugares extremos, não há margem para erro", comenta. Mas a responsabilidade do planejamento cuidadoso (e da fidelidade a ele) é, principalmente, dos organizadores dessas provas.

A corrida: Maratona da Antártica

Chega-se ao local da prova poucos minutos antes da largada. A preparação começa no avião. O cenário visto de cima desafia a preparação mental. "Antes de aterrissar, olhava as paisagens que conhecia apenas pela televisão e tratei de só pensar que ia correr em um lugar único e espetacular", conta Escudero, vencedor da Maratona da Antártica em março de 2013. Foram seis voltas em um circuito com terreno variado, sob uma temperatura de 15 graus negativos. "A primeira volta foi com o objetivo de me aquecer, me dediquei a desfrutar da natureza ao redor, mas sem deixar de ser competitivo", recorda.

Bandeiras marcam o caminho para que os corredores não se percam na imensidão branca. A hidratação e a alimentação (chocolate, água morna, frutas secas) são feitas em barracas de apoio. Não há *staff*, apenas socorristas circulando pelo trajeto.

Do ponto de vista do desgaste físico, correr no gelo é como correr na areia fofa da praia. Portanto, com o corpo treinado, o vestuário e a alimentação correta, as corridas são possíveis e dá até para sonhar em bater o tempo recorde (embora a maior parte dos competidores não esteja lá buscando marcas).
Tecnologicamente avançada, a vestimenta é cheia de camadas. Na primeira, tecido colado ao corpo capaz de expulsar a transpiração. Em seguida, algo mais grosso e quente, sem ser pesado. Depois um casaco corta vento/chuva, já que o vento é o maior inimigo do aquecimento do corpo. As roupas não podem reter umidade - suor é água, e água congela. Luvas, gorros, proteção para o rosto (na altura do nariz e da boca) e óculos escuros também são extremamente necessários.

Um dos perigos é o *frostbite* - o congelamento dos tecidos, comum nas extremidades, como orelhas, nariz e dedos das mãos e dos pés. Que o diga o brasileiro Sérgio Luiz, que fez a maratona no coração do continente, sob a temperatura de 20 graus negativos. Ele não conseguiu trocar a camisa de baixo, em uma das barracas de apoio ao longo do percurso, e seguiu a corrida com a peça molhada de suor, que escorreu pelo braço até as mãos. Sergio teve três dedos da mão direita congelados. Mais meia hora de corrida e os teria perdido. "Mas o mental estava tão forte, que quando vi isso decidi continuar", conta.

Não foi à toa que a Maratona no Gelo e a Ultramaratona no Gelo (100km) entraram para o programa Planeta Extremo, exibido pela Rede Globo em 2011, com o repórter radical Clayton Conservani. Em um dos episódios, Clayton mostrou as motivações dos participantes. Entre eles, uma jovem americana que sobreviveu ao Furacão Katrina e queria servir de exemplo para quem perdeu tudo no desastre e um pai que homenageava o filho morto por overdose. Todos pareciam buscar mais do que uma maratona. Por isso, todos são campeões ao cruzarem a linha de chegada, e não se trata do clichê "o importante é competir", do Barão de Coubertin. Ali, o importante é chegar ao limite e sobreviver.

Novo desafio

Cerca de 60 atletas, entre amadores e profissionais, toparam a missão de correr a segunda edição da Maratona da Antártica, na península, no dia 28 de fevereiro. Daqui para frente este será o dia fixo no calendário anual de Maratonas. São três opções de corrida: 42,1km, 21km e 10km. Nenhum brasileiro participou da primeira, vencida por Escudero, que encoraja: "Foi uma experiência inesquecível pra mim e recomendo a todo esportista". Enquanto isso, o brasileiro Sérgio já planeja voltar ao coração do continente branco em breve, para mais uma missão. "O encontro com a Antártica me tornou um homem melhor. Voltei de lá transformado. Naquele imenso universo branco feito de coisas simples, mas muito poderosas, como vento, montanhas e gelo, senti a presença de Deus", confidencia.

Gente maluca, que nada. Gente admirável e inspiradora.

Ficou inspirado?
Saiba mais sobre as corridas na Antártica!

www.olimpo.cl
www.maratonantartica.cl
www.hotelreydonfelipe.com

Camisa, pura tradução de estilo e elegância

(Patricia Pontalti)

A peça curinga do guarda-roupa masculino exige doses de equilíbrio para garantir um visual perfeito.

Sinônimo de elegância, reflexo da personalidade. A camisa certa tem extrema força, tanto que pode ser considerada como o pretinho básico do guarda-roupa masculino, sendo tão essencial e versátil quanto o tal vestido curinga é para o closet da mulher. Sociais, casuais, de manga comprida ou curta, clássica ou fashionista, a camisa é um cartão de visitas para o que se quer dizer, o que se quer passar, como se quer ser visto. Com ela, o homem pode demonstrar poder, informação, profissionalismo, descontração. Basta escolher o modelo ideal para fazer bonito em cada ambiente.

Nos ambientes formais, a camisa é a parceira perfeita e requer dose extra de atenção em relação à interpretação das tendências, que deve ser sempre mais sutil, principalmente na hora do trabalho. Anote aí: é importante! As novidades nas camisas profissionais devem ser impressas em detalhes, como um corte diferenciado, uma estampa discreta, uma cor fora do padrão. Caso contrário, o resultado será o oposto do que se almeja, e o que era para ser requintado vira apenas um efeito exibicionista. Por exemplo, se o floral virou mania nos editoriais de revista, no trabalho ele ganha uma versão bem sutil – sua presença pode transmitir boa informação, mas nunca deve sobressair demais. Esse equilíbrio é o DNA do bom estilo profissional.

Claro que em ambientes profissionais mais descontraídos ou criativos, uma pitada extra de ousadia é bem-vinda. Afinal, se um advogado ou executivo precisa manter o controle das tendências, um publicitário ou um designer pode ser mais audacioso, adotando peças despojadas e contemporâneas – é o que se espera deles, não?! E é aqui que entram as tendências mais autênticas, em demonstração de alta sintonia com o novo. O mesmo vale para os momentos de pura descontração, como uma balada ou um jantar com amigos, onde uma camisa bem usada pode sofisticar o visual e refletir desejos.

Portanto, adote o termômetro para eleger – e interpretar – as principais tendências do momento usando a camisa certa da melhor forma possível!

AJUSTADAS

Vão bem em qualquer situação, do formal à balada. A camisa bacana contorna o corpo (e não o marca, já que o justo demais também é cafona). As com comprimento mais alongado são ótimas para usar com ternos ou calças de alfaiataria – mas evite a todo custo os cortes amplos. As mais curtas são mais informais e transitam em vários estilos, até mesmo com peças mais esportivas.

MINIMALISTAS

A onda do menos é mais que toma conta das passarelas internacionais também invade o closet masculino. Cores neutras e ausência de detalhes em shapes retos para usar apenas com uma calça sequinha ou um jeans. Pode ter manga curta e dispensa gravata. Fica bem com acessórios casuais.

MILITAR

As principais características dos uniformes - lapelas, dragonas, bolsos maiores - junto a tons pastéis, desérticos e verdes florestais surgem em camisas que podem ser usadas durante o dia ou à noite, tudo depende da combinação. Um visual jovem que requer atitude.

DUAS CORES

Bem-vindas em qualquer lugar ou ambiente, tudo dependendo da dosagem, é claro. Para os formais, o contraste de tons pode estar nos punhos e golas, o que é sempre chique e imponente.

SEM COLARINHO

Chamadas de *collarless*, são perfeitas para momentos de descontração ou para quem adora um visual diferenciado. Ficam lindas também com peças mais descontraídas.

JEANS

Podem ser usadas em trabalhos informais, mas sempre com muito cuidado. Ficam lindas na balada ou em momentos de relax. Podem ser usadas também com calças no mesmo material em tom próximo ou diverso, já que jeans + jeans é tendência. Visual instantaneamente cool.

ESTAMPADAS

Mais discretas ou bem chamativas? Depende da situação e da personalidade de quem as veste. Camisas com flores, pássaros, bichinhos e temas divertidos são perfeitas para refrescar momentos casuais. Em situações mais moderadas, é melhor apostar em padronagens clássicas, como florais miúdos, ao estilo Liberty, xadrezes e poás de tons neutros.

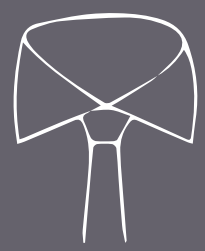
NOVOS PANOS

Além dos tecidos clássicos de alfaiataria, os modelos ganham materiais diferenciados, inclusive com efeitos de brilho e transparências discretas, que aumentam conforme a informalidade do ambiente. Para o trabalho formal, algodão, denim e cambraia permanecem como melhores opções.

NOVOS TONS

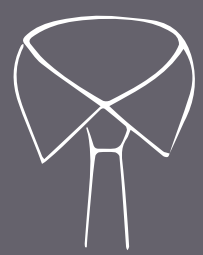
Preto, bege, marrom, cinza, militar, vermelho, bordô, esmeralda e azul cobalto surgem como destaque. Mas nunca dispense o valor de uma boa camisa branca, azul clarinha ou cinza suave.

Eleja o colarinho perfeito para seu corpo e estilo



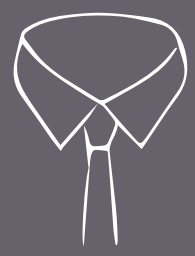
Italiano

Mais curto e com as pontas mais abertas, é ideal para usar com gravatas com nós maiores. Esse colarinho costuma destacar ainda mais o pescoço e o rosto, por isso, é indicado para homens com rosto mais fino e longo.



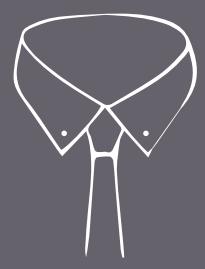
Francês

O mais popular e democrático da camisaria. Cai bem em todos os tipos de nó de gravata e de rosto. Dependendo da versão, o colarinho pode cobrir completamente a parte superior do laço da gravata ou deixá-lo parcialmente descoberto. Tem a característica de suavizar feições arredondadas.



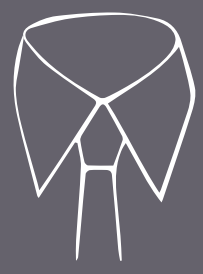
Curto

Novidade que combina apenas com gravatas bem estreitas (modelo *slim*) e ternos ajustados. Ideal para homens mais magros e que gostam de estar na moda.



Americano

Popularizado como ícone americano pela camisaria Brooks Brothers, uma das mais tradicionais dos EUA. Caracteriza-se pelo abotoamento na ponta das golas, que revolucionou a moda masculina e originou um dos modelos mais comuns em camisas casuais.



Inglês

É mais alongado e pontiagudo e traz um tom mais moderno, combinando bem com ternos *slim fit* ou dois botões. Também fica bem sem gravata, nos trajes esporte fino. Ajuda a alongar o rosto.

Indicadores Econômicos

(fevereiro 2014)

Moedas

MOEDA	COMPRA	VENDA	VAR.%	DATA
Dólar Comercial	R$ 2,38	R$ 2,35	0,04%	07/fev
Dólar Paralelo	R$ 2,30	R$ 2,50	-0,77%	07/fev
Dólar Turismo	R$ 2,35	R$ 2,47	-0,78%	07/fev
Dólar X Euro	R$ 1,36	R$ 1,33	0,00%	07/fev
Real X Euro	R$ 3,27	R$ 3,11	0,00%	07/fev
Dólar PTax	R$ 2,40	R$ 2,34	0,00%	07/fev
Dólar Futuro	R$ 2,39	R$ 2,36	-0,02%	07/fev
Peso Argentino	R$ 0,3022	R$ 0,3024	-0,03%	07/fev

Inflação

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODICIDADE	DATA
Índice de Custo de Vida Mês	0,44	mês	06/fev
Índice de Custo de Vida Ano	6,04	ano	06/fev
IGP-DI Mês (FGV)	0,69	mês	06/fev
IGP-M Variação Ano (FGV)	0,48	ano	06/fev
IGP-M Mês (FGV)	0,48	mês	06/fev
INPC - Mês (IBGE)	0,72	mês	06/fev
INPC - Variação Ano (IBGE)	5,56	mês	06/fev
IPC-DI Variação Ano (FGV)	5,07	ano	06/fev
IPCA - Mês (IBGE)	0,92	mês	06/fev
IPCA - Variação Ano (IBGE)	5,63	ano	06/fev

Investimentos

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODICIDADE	DATA
CDB Pré 30 dias p/ R$1 Mi	10,37%	ano	06/fev
Poupança em D+1	0,503%	mês	06/fev
Poupança em D+0	0,524%	mês	06/fev
CDI Ano - CETIP	10,29%	ano	06/fev

Salário Mínimo

VIGÊNCIA	VALOR MENSAL	VALOR DIÁRIO	VALOR HORA
01.01.2014	R$ 724,00	R$ 24,13	R$ 3,29
01.01.2013	R$ 678,00	R$ 22,60	R$ 3,08

BNDES Finame

CLASSIFICAÇÃO	PRODUTO	%FINANCIADO	COMPOSIÇÃO DO FINANCIAMENTO	% FINANCIAMENTO	CUSTO BNDES	TJLP	SPREAD BANCO
Micro, Pequena e Média empresa*	Finame TJLP	90%	90% do valor do produto	70% de 90%	0,90%	5,00%	A negociar
				30% de 90%	1,90%		
Média-Grande e Grande empresa**	Finame TJLP	90%	70% do valor do produto	70% de 70%	1,40%	5,00%	A negociar
				30% de 70%	2,40%		
			20% do valor do produto	-	4,00%		

CLASSIFICAÇÃO	PRODUTO	%FINANCIADO	CUSTO BNDES	SPREAD BANCO	TOTAL CUSTO
Micro, Pequena e Média empresa*	Finame PSI	90%	3%	3%	6%
Média-Grande e Grande empresa**	Finame PSI	80%	4,50%	1,50%	6%

% aa

* Micro, Pequena e Média empresa: até R$ 90 milhões de ROB.

** Média-Grande e Grande empresa: acima de R$ 90 milhões de ROB.

Juros

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODICIDADE	DATA
Taxa de Juros Longo Prazo Ano	5%	ano	07/fev
Selic Meta Copom Bacen	10,50%	ano	07/fev
Capital de Giro Bancos 30 Dias	13,16%	ano	07/fev

Fonte: CMA, 07 de fevereiro 2014; G1 - GLOBO; Guia Trabalhista

Nas idas e vindas da vida, conte sempre com a nossa energia.

mktcorporativo_10/18

@
nas redes sociais:
OnibusMarcopolo

www.marcopolo.com.br

65 anos Marcopolo

O Sol que nasceu para todos