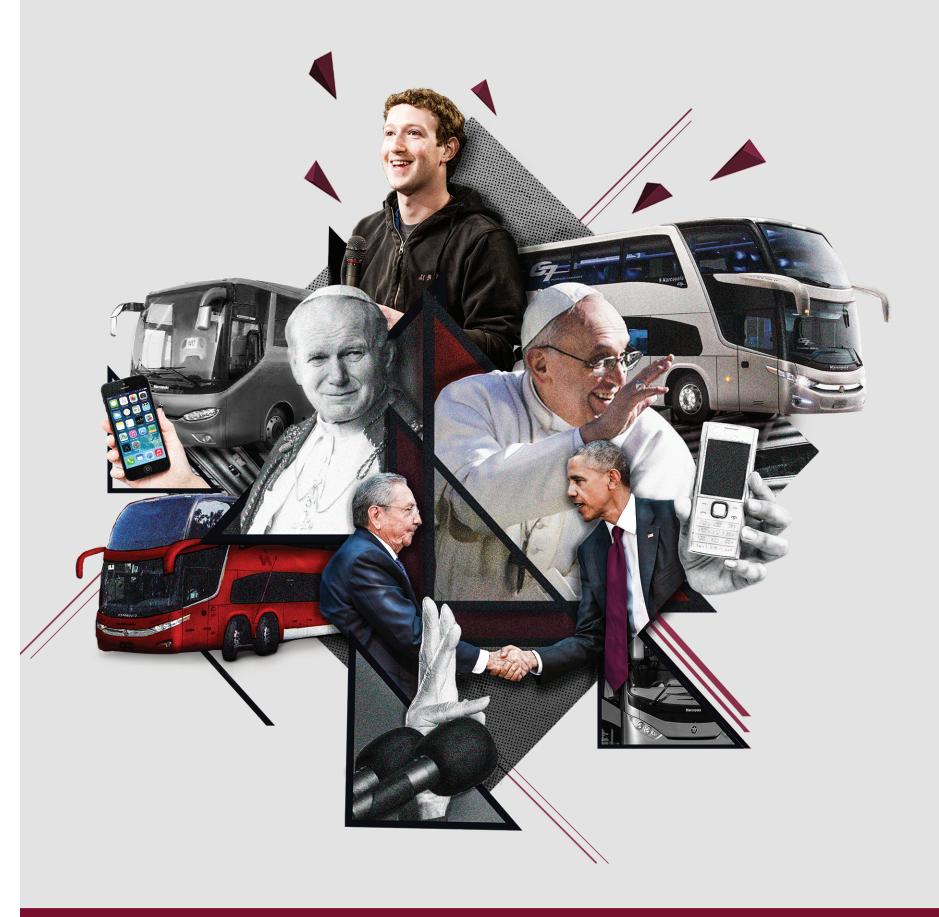
Há 10 anos, era impossível imaginar que a tecnologia revolucionaria nossa forma de pensar, que um aperto de mãos transformaria os rumos da política e que nasceria um banco especialista no setor de ônibus para acelerar o seu negócio. Uma década pode mudar muita coisa, mas para nós esse é apenas o começo. Banco Moneo. Há 10 anos seu parceiro financeiro para bons negócios.







PALAVRA DO **DIRETOR**



ESPECIAL

BANCO MONEO
Confira depoimentos de clientes, datas importantes e histórias que fazem parte desses dez anos de Banco Moneo.



BEBIDAS

TECNOLOGIAApesar de ainda parecer uma realidade distante, as impressoras 3D já estão promovendo mudanças em vários segmentos da vida moderna.

30

ENTREVISTA

ESPECIALMauro Bellini, presidente do Conselho de Administração da Marcopolo, fala sobre o papel e a importância do Banco Moneo.

VIAGEM

42

ECONOMIAEnquanto a nova regulamentação do setor rodoviário não é publicada, o setor brasileiro de transporte continua em compasso de espera.

44

CULTURA
As obras da artista francesa Marianne
Peretti unem a simplicidade da luz
natural com uma elaborada intensidade
de cores, presentes em boa parte da
arquitetura de Brasília.



editorial



Com uma trajetória digna de grandes campeões e dono de um carisma acima da média, Gustavo Kuerten se consolida como o melhor jogador de tênis sulamericano de todos os tempos.

NEGÓCIOS E

MERCADO
Adamo Bazani fala sobre as mudanças ocorridas no setor de transportes nos últimos dez anos, analisando aspectos como novas leis e avanços da tecnologia.



ESTILODa reunião de trabalho ao animado happy hour, o jeans é o eterno coringa do guarda-roupa masculino.



nheça as vantagens e diferenças entre sssfit e treino funcional, atividades rfeitas para quem busca saúde ondicionamento físico fora dos ercícios convencionais da academia.

INDICADORES ECONÔMICOS

CRIAÇÃO E EXECUÇÃO

Agência Batuca

www.agenciabatuca.com.br

REDAÇÃO

Secco Consultoria de Comunicação

Mídia Help Assessoria em Comunicação

FOTOGRAFIA

Acervo/Divulgação

Assessoria de Imprensa Gustavo Kuerten/Divulgação

Breno Laprovítera

Buzina Food Truck/Divulgação

Destemperados/Divulgação

Jarbas Jr

Júlio Soares

Kadu Niemeyer

Marcelo Quinan/Divulgação

Marianne Peretti/Divulgação

PROJETO GRÁFICO

Agência Batuca

CONSELHO EDITORIAL

Fabio Dahlem da Rosa

Mara Regina B. de Lima

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

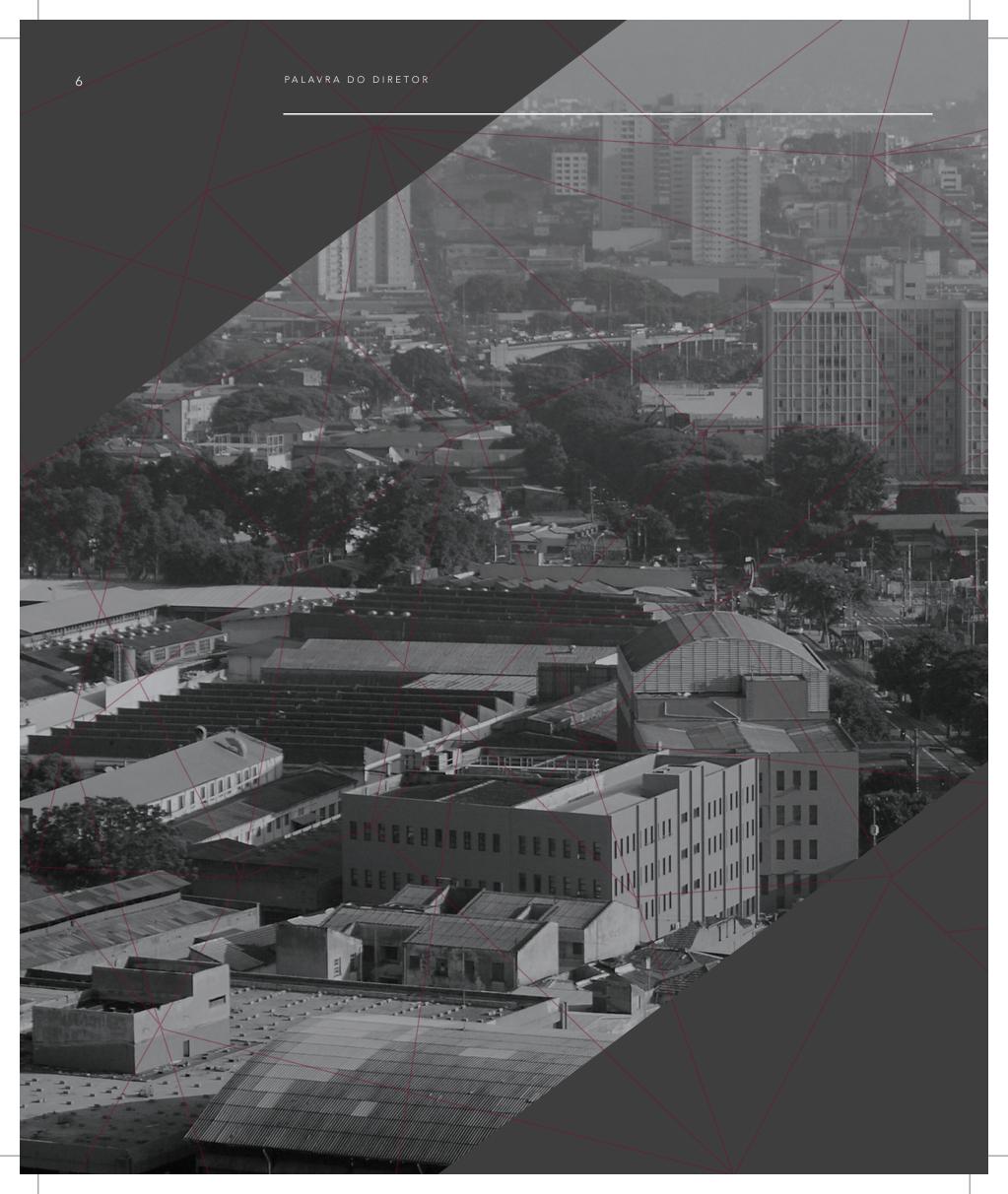
www.bancomoneo.com.br

Ouvidoria: 0800 723 50 40

CONTATO

bancomoneo@bancomoneo.com.br

TIRAGEM 3200 UNIDADES GRÁFICA COAN | JUNHO 2015





Estamos completando dez anos de atividade do Banco Moneo. Nossa trajetória teve início em 2005, onde o desafio era auxiliar clientes que tinham dificuldade em conseguir, junto ao sistema bancário disponível, crédito para fazer a compra de um ônibus novo.

Acreditar no sonho das pessoas foi o início de uma longa jornada, tanto para o banco quanto para as pessoas que acreditavam nessa parceria. Nosso trabalho sempre incluiu um profundo envolvimento e imersão no negócio e nas necessidades dos clientes, sua capacidade de pagamento e a legalidade da prestação de serviço. Com todos esses fatores favoráveis, o Moneo atuou como um trampolim para o sucesso, liberando crédito e dando todo o apoio necessário para que o cliente pudesse levar seu sonho adiante.

Já no primeiro ano de atividade, conseguimos viabilizar a compra de ônibus novos a pessoas físicas ligadas a cooperativas de transportes espalhadas em todo o Brasil. No ano seguinte, com a parceria entre Moneo e BNDES, conseguimos ir ainda mais além, oferecendo o produto mais nobre em termos de financiamento para bens de capital oferecidos no País (BNDES Finame) para empresas de pequeno porte do segmento de fretamento.

Em poucos anos, visitamos mais de 600 empresas em todo o Brasil, dando a oportunidade para que elas aproveitassem as vantagens do nosso financiamento e comprassem seu próprio ônibus Marcopolo. A grande maioria das empresas visitadas nunca tinha comprado um veículo novo, visto que obter crédito na modalidade BNDES Finame

nunca foi algo fácil. Os bancos dificilmente aprovavam crédito para empresas de pequeno porte, deixando essa modalidade de lado e oferecendo opções com juros maiores e, consequentemente, lucros maiores.

MONEO

São por esses motivos e por acreditar no sonho de nossos clientes que o Banco Moneo inovou a forma de fazer negócio e abriu portas para a evolução do setor de transporte nacional, sempre respeitando as diretrizes internas e as normas do Banco Central do Brasil. Em uma década tivemos muitas conquistas, mas temos a convicção de que esse é apenas o começo da nossa parceria.

Boa leitura!

Fabio Dahlem da Rosa, Diretor Comercial.

Moneo, uma década com você

Muito além do cenário metódico de números, estatísticas e projeções, o dia a dia de uma instituição financeira é marcado pelo calor das pessoas – afinal, tudo é feito por e para elas Os dias passam cada vez mais rápido, o relógio parece voar contra o tempo. A rotina sempre atarefada nos dá a impressão de que dez anos são pouco tempo, de que comemorar uma década de história é algo banal.

Uma década pode até parecer pouco, mas é o suficiente para aprendermos a olhar o mundo com novos olhos. Durante esse tempo, vivemos mudanças nos mais diversos âmbitos, da economia à política, vimos as crianças crescerem junto com a tecnologia, e, como não poderia deixar de ser, crescemos com cada novo desafio.

O Banco Moneo começou sua trajetória oferecendo serviços financeiros e atendimento personalizado, mas hoje faz muito mais do que isso. A instituição oferece, aos que não tem medo de ousar, a confiança necessária para ir além. É por isso que, ao longo da última década, o Moneo ganhou muito mais do que clientes e colaboradores – na verdade, ele conquistou um forte círculo de companheiros de jornada. E esse é só o começo de uma longa trajetória de sucesso.

Para celebrar esses dez anos no mercado, nada melhor do que dar a palavra para quem, ao longo deste caminho, nos ensinou que confiança é muito mais do que uma questão de credibilidade – mas de parceria e respeito.





Rubens Pimenta,

Grupo Piedade

Em busca de um parceiro confiável para expandir seus negócios, o Grupo Piedade encontrou no Banco Moneo as credenciais certas: confiabilidade reconhecida no mercado e conhecimento no segmento de transportes. "A instituição não trata o cliente como uma aventura de mercado, já que vivencia o ramo no dia a dia", destaca o executivo. A parceria foi estabelecida em meados de 2007, quando a instituição passou a financiar veículos de fabricantes coligados, como Marcopolo e Volare.

"Ao longo destes anos, o banco proporcionou um crescimento de cerca de 30%, o mesmo índice de incremento da capital onde atuamos", comenta.

Como o setor de transportes no Brasil passa por constantes provações econômicas e políticas, o empresário afirma ser essencial manter um companheiro de negócios sólido e com boa reputação no mercado. "Da equipe que compõe o Banco Moneo, desde o mais alto executivo até o mais simples dos colaboradores, nunca fomos analisados de forma superficial, o que é um diferencial enorme", destaca. Para Pimenta, a instituição não oferece simplesmente oportunidades de negócios, mas firma um compromisso ao manter uma postura equilibrada mesmo com a sazonalidade do mercado, garantindo financiamentos a médio e longo prazo.



Ruas Piccolo,

Piccolotur Transportes Turísticos Na foto (esquerda) Fernando Ruas Piccolo, acompanhado do seu tio Ivanir Roberto Piccolo (direita).

Há mais de 50 anos no mercado de transportes, a Piccolotur é uma companhia empreendedora que investe na segurança e na qualidade de seus serviços. Por conta de sua vocação para crescer, a empresa – uma das maiores do interior de São Paulo – busca a expansão através dos serviços financeiros do Banco Moneo. Na visão do executivo, a atuação do banco é importante para a facilitação dos negócios com a Marcopolo e sua constante renovação da frota de ônibus. "Nesta década, o banco cresceu e a nossa relação também cresceu junto. Além disso, sempre fomos tratados profissionalmente ao levarem em conta todas as nossas necessidades", afirma.

Na lista de itens que cativaram a viação – que emprega cerca de 1,1 mil colaboradores diretos e busca o aprimoramento constante de todos os seus funcionários – está um dos pilares fundamentais da instituição financeira: o atendimento personalizado. "Entendemos que o banco teve seu crescimento pela agilidade nos negócios e o tratamento de parceria com o cliente, sendo este quesito seu grande diferencial", enfatiza Piccolo. Para o futuro, a expectativa é continuar utilizando financiamentos e outros benefícios da instituição, com o intuito de incrementar ainda mais o modelo de gestão. "Nós desejamos que o Banco Moneo cresça muito mais nos próximos dez anos", afirma.



Na intenção de oferecer aos seus clientes um "novo conceito em viajar", a empresa se tornou parceira do Banco Moneo em meados de 2009, ano que Hosana chama de "divisor de águas" do negócio. "Na época, a frota estava antiga e defasada, uma combinação mortal para uma empresa de ônibus", destaca. No primeiro financiamento com a instituição, quatro veículos da linha Paradiso 1200 foram adquiridos, o que deixou a companhia com maior credibilidade no mercado. A parceria ainda possibilitou uma crescente expansão nos negócios da viação, com novos objetivos a serem conquistados – além de uma melhoria contínua no atendimento aos seus clientes.

Além da questão financeira, o atendimento personalizado oferecido pelo Banco Moneo também conquistou a Jamjoy. Na visão da empreendedora, a instituição acredita de fato em seus clientes e desta forma beneficia não somente os seus parceiros, mas também toda uma região ao ajudar na modernização de frotas e na geração de novos empregos. "Eu espero que o Banco Moneo se fortaleça cada vez mais no segmento, possibilitando que empresas familiares tenham a oportunidade de se alinhar com as exigências do mercado. Dessa forma, essas empresas terão a oportunidade de se tornarem referências em suas áreas de atuação, realizando sua função diante da comunidade", destaca.

Renato Kopereck,

Grupo Kopereck

Para adquirir com segurança uma empresa de transporte urbano no interior do Rio Grande do Sul, o Grupo Kopereck não tinha dúvidas: precisava de um parceiro forte e com credibilidade no segmento – as credenciais do Banco Moneo. É por isso que, desde 2007, a empresa conta com o apoio financeiro, atualmente a principal parceira da viação na expansão e renovação da frota. Para o executivo, o diferencial veio do fato da instituição ter conhecimento do que define como "negócio ônibus" e suas particularidades. "Um banco focado em nossa atividade, que entende os problemas que os transportadores enfrentam no país, é algo muito importante", define.

De acordo com o executivo, a agilidade na execução dos financiamentos é um dos pontos positivos do Moneo, já que o banco mantém cadastros sempre em dia e com limites de crédito já pré-aprovados – o que facilita o planejamento dos próximos passos do grupo. "As próprias montadoras respeitam muito essa agilidade, pois sabem que podem contar com o crédito em um tempo menor do que se o recurso fosse encaminhado por um banco comum", enfatiza. Neste quesito, Kopereck ainda destaca o nível de atendimento da instituição e chama a atenção para o fato de gerentes e diretores sempre tratarem a empresa como parceira, e não apenas como mais um cliente.



Carlos Calheiros,

Sol e Mar Turismo



Desde 2007 entre os clientes do Banco Moneo, a Sol e Mar Turismo reconhece a importância da instituição em sua trajetória e lembra com carinho do início de sua relação com o banco. Por conta do financiamento do primeiro micro-ônibus com zero quilometragem, a empresa passou a contar com os serviços do Moneo – que sempre acreditou no imenso potencial de negócios da companhia de Maceió.

"O banco foi um dos pilares para o nosso sucesso, pois não bastava termos gestores e funcionários talentosos, era preciso mais para o bom andamento e crescimento da marca, o que ocorreu através das linhas de crédito disponibilizadas", destaca o diretor.

Com uma visão otimista sobre o futuro do segmento, Calheiros espera continuar contando com os benefícios oferecidos pelo Banco Moneo, cujo diferencial afirma estar na agilidade para a liberação de recursos. Nos últimos anos, a companhia progrediu a passos largos – mais de 200% com o financiamento para renovação da frota, que a cada dia está mais moderna e de acordo com o mercado. "O transporte de fretamento tem tudo para estar mais presente nas cidades brasileiras, já que facilita e descongestiona o trânsito. Por isso, desejo que a instituição esteja cada vez mais sólida para que possamos, em parceria, crescer cada vez mais", observa Calheiros.



João Jaime Marinho de Oliveira,

American Locadora de Veículos

Ao conhecer os diferenciais do Banco Moneo, a American encontrou na instituição um parceiro sólido para a construção de um futuro promissor. Mais do que expandir os negócios da empresa, o banco vem oferecendo o suporte necessário para que o empreendimento possa estar sempre em sintonia com o mercado. "Desde que tomei conhecimento da existência da instituição, fui prontamente atendido e recebi toda a atenção necessária", afirma Oliveira. Para o empresário, contar com a confiança do Moneo desde o início foi de extrema importância para a viação, que pôde perceber de imediato que a intenção do banco não era apenas financiar bens, mas auxiliar na avaliação de futuros negócios.

"O Banco Moneo é muito presente e, além de me facilitar a vida, ainda me compreende. Por não ser impessoal, ele está comigo em decisões importantes e sempre me oferece consultoria", destaca. Por conta disso, o executivo considera o atendimento da instituição como um dos pontos fortes da parceria. "A direção já veio até a empresa, no Pará, para conhecer o meu negócio e analisar quais eram as melhores possibilidades para mim. Além de desejar que nossa proximidade possa se tornar cada vez mais forte, espero que o Banco Moneo tenha muito sucesso nos próximos dez anos, pois assim ele pode seguir oferecendo mais e mais soluções para ajudar empresários a crescer", finaliza.

Gilmara de Almeida Morais Borges,

Colaboradora do Banco Moneo



Com o carinho de quem viu o negócio prosperar ao longo da última década, uma colaboradora em especial sabe muito bem o significado da trajetória do Banco Moneo. No quadro de funcionários da instituição desde 2005, Gilmara destaca o quanto o banco é importante em sua trajetória de vida – seja no âmbito pessoal ou profissional. "Na época, entrei como auxiliar e fui crescendo junto com o Banco Moneo. Gradativamente, fui conquistando cargos maiores, conforme a instituição ia se desenvolvendo", comenta a analista, cuja família atua há 42 anos na Marcopolo.

Em sua visão, muitas qualidades fizeram a instituição prosperar e conquistar a confiança de tantos empreendedores – do Norte ao Sul do Brasil. "O banco cresceu muito, se preocupou com o desenvolvimento das pessoas e se profissionalizou. Cada vez mais, o Moneo busca entender o know-how do segmento, além de tentar constantemente melhorar o negócio de seus clientes", opina. Por estar há uma década no time de colaboradores da instituição, ela sabe como ninguém descrever o perfil de quem trabalha no Moneo: pessoas flexíveis e de fácil adaptação ao mercado, conhecedoras do negócio de transportes no país.



Rogério Pereira de Siqueira,

Acrilys

Ao destacar aspectos como agilidade e segurança, a Acrilys é mais uma empresa a confiar nos serviços do Banco Moneo para a melhoria constante de suas atividades. Em uma parceria de longa data com a instituição financeira, a indústria de laminados plásticos e chapas acrílicas chama a atenção para o padrão de atendimento do banco quando o assunto é a pronta análise de futuros negócios. "Nos últimos anos, a companhia vem numa crescente significativa, e o apoio do banco teve grande participação neste processo", destaca o gerente administrativo Rogério Pereira de Siqueira.

Na opinião do executivo, o atendimento personalizado não passa despercebido nos contatos do dia a dia e é um dos grandes diferenciais da instituição, que está sempre disposta a oferecer o seu melhor para cada cliente, seja qual for seu ramo de atuação. "Acredito que todo serviço financeiro é representado por pessoas, independentemente de seu tamanho. No Banco Moneo, temos o acompanhamento de uma equipe que sempre nos atendeu da melhor forma possível e, nos dias de hoje, onde a informação é muito digital, ter a presença de pessoas de verdade gera um grau maior de garantia nas transações", avalia.

Mara Regina Barbosa de Lima,

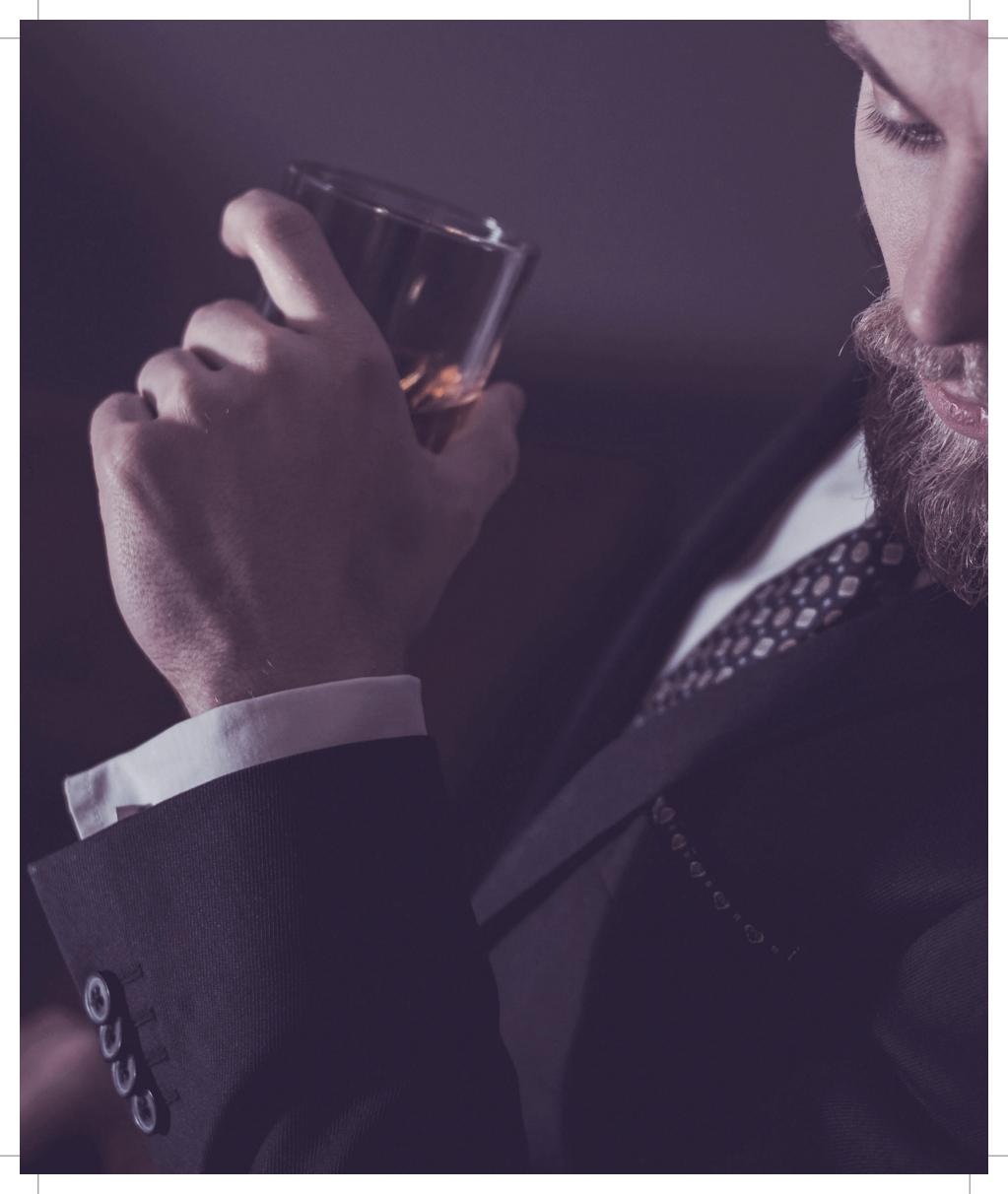
Gerente Comercial do Banco Moneo

Sempre disposta a encontrar a melhor solução para os clientes do banco, Mara é uma das pessoas que fazem o Moneo ser muito mais do que uma instituição financeira. Atuando na empresa desde a sua fundação, a executiva vai muito além de planilhas e números ao se dedicar de fato às necessidades de cada negócio – independentemente de seu porte ou faturamento.

Para alcançar o profundo conhecimento da área de transportes terrestres que possui nos dias de hoje, a gerente cruzou o Brasil de Norte a Sul. "Ao percorrer o país, conheci a realidade das mais diversas regiões e hoje posso perceber o quanto as necessidades de cada empreendimento podem variar de acordo com a sua área de atuação", destaca.

Com o compromisso pessoal de oferecer sempre mais aos que confiam no Banco Moneo, Mara chama a atenção para o fato de a instituição estar sempre focada nos seres humanos – sejam eles colaboradores ou clientes. "Eu tenho muito orgulho de trabalhar em uma empresa que me deu várias oportunidades ao longo dos anos. O treinamento é cada vez mais contínuo em todas as áreas e a instituição valoriza as pessoas que buscam o crescimento", enfatiza a executiva, que acredita que ainda tem muito a aprender pelas estradas do Brasil. Em relação ao futuro, a gerente é otimista e não tem dúvidas de que o banco deve seguir com seu compromisso de estar sempre à frente para continuar sendo uma referência no segmento em que atua.





BEBIDAS

Puro e solitário

Ao abordar uma questão primordial do whisky com ou sem gelo, ou melhor, "on the rocks" ou não – Murray é enfático: para descobrir todos os segredos de cada rótulo é preciso bebê-lo puro e em doses pequenas. Além disso, ele orienta a aquecer o líquido suavemente com a palma da mão debaixo do copo - seja em versões planas ou com hastes – antes do primeiro gole. Com esta simples técnica, todos os sabores e aromas podem ser investigados e apreciados com maior facilidade. Na contramão de outras bebidas populares – em especial, vinho e cerveja – o malte ainda merece ser degustado sozinho e longe das refeições. De acordo com Murray, comer e ao mesmo tempo beber um legítimo "scotch" é a forma perfeita de arruinar duas excelentes experiências. "Uma dose é sempre melhor antes do almoço e do jantar ou ainda depois de um café preto, encerrando uma refeição", enfatiza.

E a famosa mistura do malte com energéticos, refrigerantes e até mesmo água de coco tão comum nos bares do Brasil? Na visão de Murray, a combinação pode ser interessante, mas afasta o whisky de suas características mais marcantes. "Para ser honesto, acredito que você pode misturar a bebida com o que quiser, mas isso é o mesmo que preparar um drink. O Brasil é um país muito quente e pessoas precisam matar a sede e, se elas usam o whisky para isso, tudo bem. O problema é que desta forma nunca conseguirão degustar a bebida da forma correta", decreta. Apesar de existirem rótulos nacionais no mercado, as garrafas de origem escocesa ainda seguem imbatíveis no quesito qualidade e atraem com mais força o consumidor nacional, que já está no quarto lugar na lista de países para onde o "legítimo scotch" é exportado.



BEBIDAS 25

Exclusivos & cobiçados



A palavra "whisky" vem do gaélico "uisge beatha", que significa "água da vida". Nos primórdios, ele era fabricado por monges e usado apenas para fins medicinais. Aliás, foram os religiosos que, entre os anos 1100 e 1300, levaram a técnica de destilação de grãos para a Escócia e para a Irlanda. Ao longo do tempo, o processo foi se sofisticando e, nos dias de hoje, artigos exclusivos estão na mira dos admiradores da bebida.



VEARS OLD VEARS OLD PURE MALT SCOTCH WHISKY PRODUCE OF SCOTLAND DAMNOR DISTALERS WHYTE AND MACKAY DISTALERS LTD SCOTLAND



Dalmore 50 anos

Um dos melhores já produzidos, o whisky foi destilado pela primeira vez em 1920 e engarrafado em 1978. O material da garrafa, que conta com apenas 60 exemplares em todo mundo, é cristal em tom de âmbar profundo. O sabor do rótulo é fresco e refinado, parecido com citrino, e seu preço pode chegar a até 11 mil dólares.





Chivas Regal Royal Salute

Para celebrar o jubileu de ouro da Rainha Elizabeth II, em 2002, a Chivas Regal lançou este whisky, cobiçado por todo apreciador da bebida. Em alusão à ascensão da monarca ao trono, a bebida foi armazenada no barril em 1952. Ao todo, somente 255 unidades foram produzidas, todas com detalhes em ouro 24 quilates. O preço da garrafa chega a 10 mil dólares.

Macallan 55 Year Old Lalique Crystal Decanter

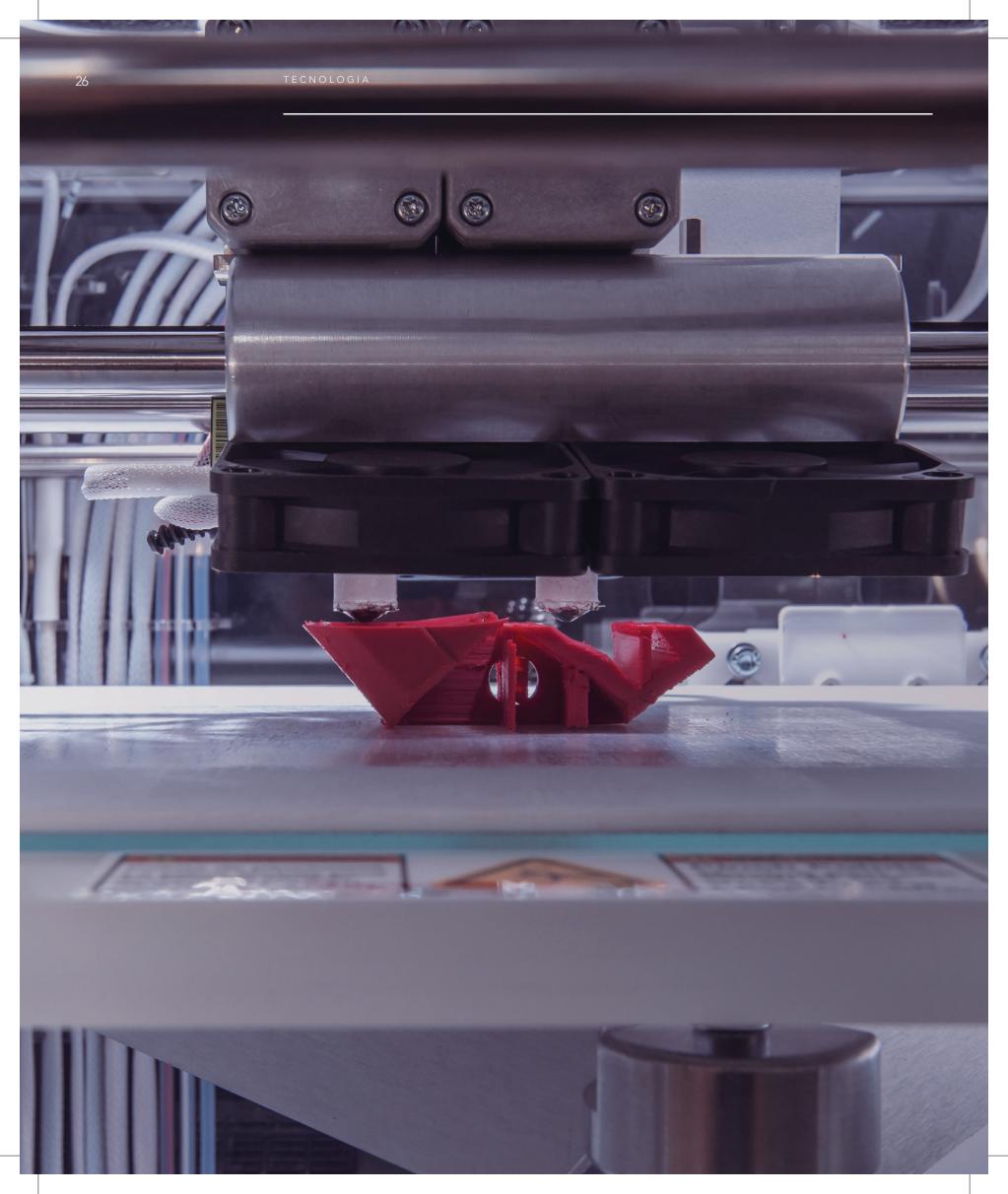
A bebida foi destilada em um barril de carvalho e xerez com envelhecimento durante 55 anos. O malte é único e o whisky foi engarrafado em um "decanter" de cristal produzido por René Lalique, o mesmo responsável pela criação de frascos de perfume em 1910. De sabor cítrico e com cheiro que remete a frutos secos, o artigo pode ser comprado por 12,5 mil dólares.

Dalmore 62 Single Highland Malt Scotch

A cobiçada bebida é a mistura de quatro whiskys de malte, destilados em datas diferentes. Foram produzidas somente 12 garrafas no ano 1942, e cada garrafa recebeu um nome original. O preço maior é do rótulo Matheson – uma homenagem para Alexander Matheson, proprietário da marca – vendido em leilão por 58 mil dólares.

Glenfiddich 1937 Rare Collection

De caráter raro, a bebida foi destilada em 1937 por uma das fábricas da empresa na Escócia. Para efeito de envelhecimento, o barril foi aberto e a bebida engarrafada em 2001, com produção de apenas 61 garrafas. O whisky – que custa cerca de 71,7 mil dólares – é conhecido pela rica cor nogueira e tem sugestões de canela, cravo, cedro e caramelo.





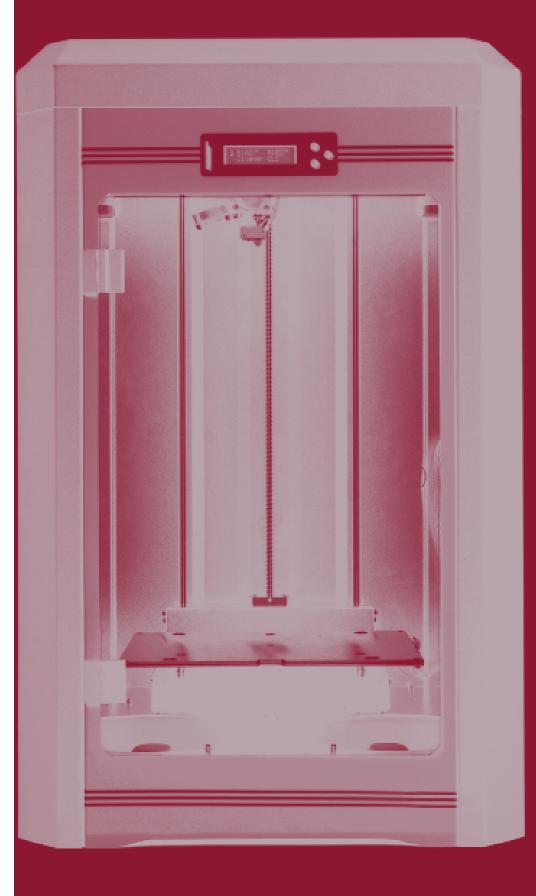
Com os custos das impressoras 3D caindo ao longo dos anos por conta da quebra de patentes – no passado, uma máquina simples podia custar até dois milhões de dólares e hoje pode ser adquirida por pouco mais de dois mil reais – muitos segmentos já adotam o serviço como parte fundamental do processo de desenvolvimento de novos produtos. Por conta disso, indústrias ligadas aos ramos de pecas automobilísticas, instrumentos musicais, móveis planejados, joias preciosas e até mesmo calçados femininos fazem uso do serviço como forma de projetar lançamentos futuros – e se distanciar cada vez mais de erros de produção em termos de custos, materiais e design. Na área da saúde, as apostas são altas e deixam o mundo boquiaberto com protótipos de crânios e de outros ossos humanos que já foram criados para auxiliar em operações delicadas.

Para Rodrigo Krug, fundador da Cliever – uma das empresas pioneiras na produção de equipamentos no Brasil – a queda nos custos vem mudando radicalmente o cenário digital em todo o mundo, especialmente em ramos variados da indústria. "A impressora 3D vem transformando os processos tradicionais de produção, tornando-os mais exclusivos, ágeis e colaborativos", destaca. Segundo o empresário, atualmente as máquinas disponíveis no mercado brasileiro trabalham com polímeros e cerâmicas. "Os produtos podem ser baixados por sites específicos e impressos nas máquinas", explica o criador do negócio, um dos mais conhecidos do país no setor de prototipagens. Recentemente, durante um evento na capital paulista, a marca apresentou ao mercado uma máquina com tecnologia 100% nacional que funciona a partir de um cartão de memória, ou seja, sem a necessidade de estar conectada a um computador.

Na vida prática

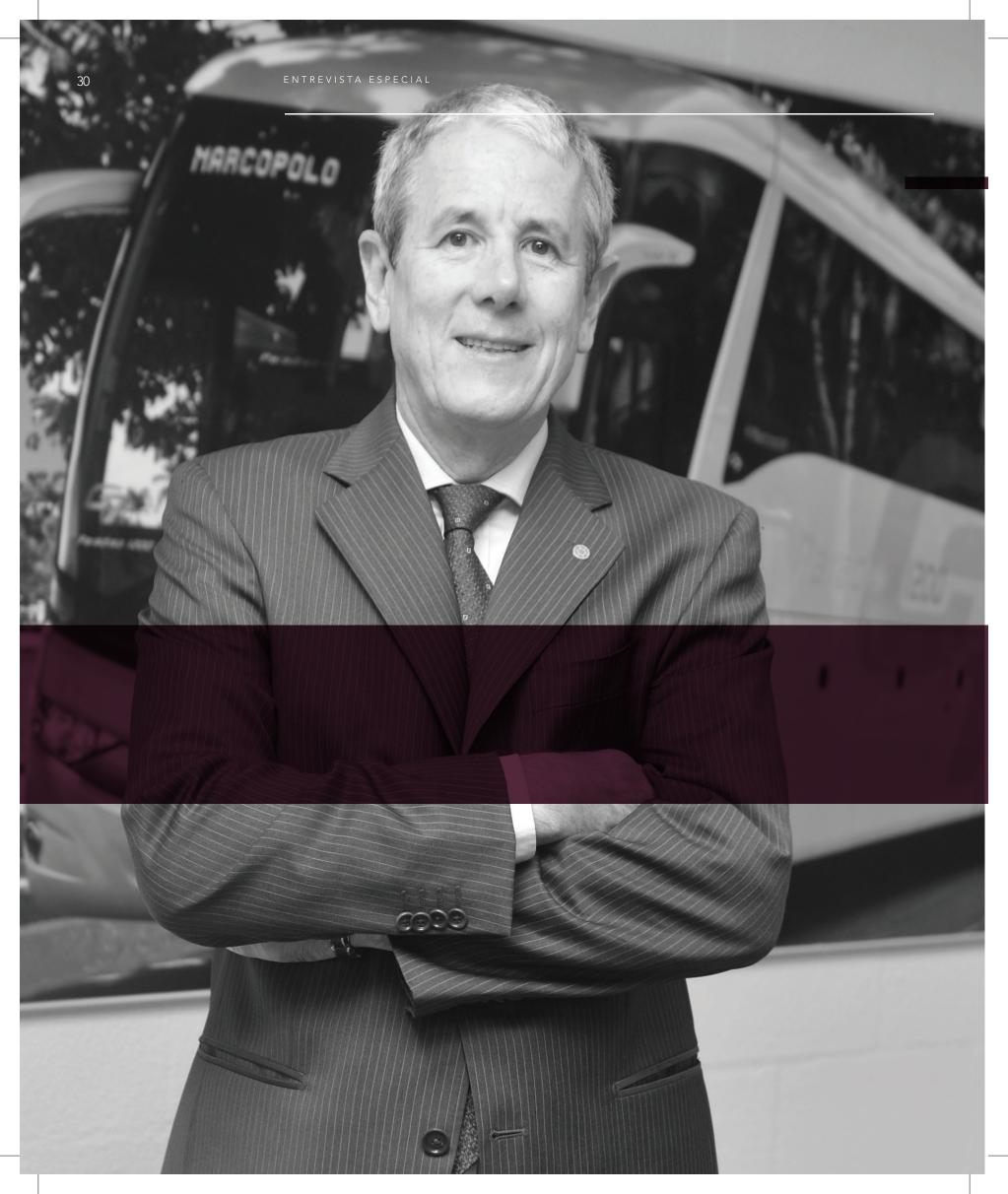
No uso doméstico, as impressoras 3D também já deixaram de ser artigo futurista e podem ser levadas para casa para servir ao que a criatividade permitir. Na extensa lista de possibilidades da máquina, estão a confecção de acessórios das mais diversas utilidades, entre brinquedos infantis, artigos decorativos, objetos de cozinha... Com a tecnologia dos recentes modelos que chegam ao mercado, transformar um produto em realidade é apenas o instante de gerar um design de forma virtual, modificá-lo se for preciso e então enviar o arquivo para ser construído – ou seja, algo tão simples quanto imprimir uma fotografia. Para pessoas que não fazem a menor ideia de como projetar um artigo, há diversos sites na internet que disponibilizam uma variedade de "moldes prontos" – e sem custos. De acordo com especialistas, apesar de trabalhos mais difíceis exigirem versões apuradas, equipamentos para uso pessoal custam relativamente barato.

Antes de se aventurar no mundo tridimensional, é preciso saber que montar e operar uma impressora 3D exige bastante conhecimento pode levar meses até a máquina ficar calibrada de maneira satisfatória. Um outro ponto diz respeito ao conhecimento técnico de softwares e programas específicos – aspecto essencial para a criação de qualquer objeto. Já prevendo o crescente das máquinas nos lares brasileiros em um futuro próximo, um serviço vem chamando a atenção entre os amantes da tecnologia: a Designoteca, empresa que une dois perfis de usuários: criadores com conhecimento técnico e curiosos de plantão com o equipamento em casa. "O serviço funciona de uma maneira muito simples: ao fazer um cadastro gratuito no portal, você pode tanto expor suas obras em 3D quanto simplesmente interagir com outros usuários do site", destaca o fundador Henrique Monnerat. Pronto para o futuro?



O que já está se tornando realidade

- » Acessórios diversos
- » Brinquedos
- » Peças de jogos
- » Capas de celular
- » Esculturas
- » Objetos de decoração
- » Sapatos
- » Utensílios de cozinha
- » Protótipos, modelos e moldes
- » Peças de aviões
- » Peças de automóveis
- » Eletrodomésticos
- » Instrumentos musicais
- » Órgãos e tecidos humanos sintéticos



Transformando a maneira de fazer negócios

(José Carlos Secco)

"O segmento de ônibus nunca havia contado com uma instituição financeira especializada, que conhecesse profundamente as necessidades e características do mercado."

O presidente do Conselho de Administração da Marcopolo S.A., Mauro Bellini, fala sobre a criação, o papel e a importância do Banco Moneo nos negócios da maior fabricante brasileira de carrocerias de ônibus e veículos para o transporte de passageiros.

Moneo Revista - Como nasceu na Marcopolo a decisão de criar o Banco Moneo?

Mauro Bellini - A decisão de criar o Banco Moneo amadureceu gradativamente, junto com o crescimento dos negócios. O mercado brasileiro sempre apresentou altos e baixos, com épocas onde a demanda era muito acentuada e nas quais precisávamos convencer o cliente da oportunidade e adequação para renovar a sua frota. Da mesma forma, quando o cliente desejava comprar um novo ônibus, nem sempre encontrava no mercado condições de financiamento que permitissem a realização do negócio. Além disso, a criação do Banco Moneo foi uma maneira de tornar a demanda mais equilibrada ao longo do tempo, sem os

constantes altos e baixos – que atrapalham bastante o ritmo de produção dentro de uma fábrica ou linha de montagem. O foco era ter um instrumento forte para melhor atender nossos clientes, com taxas, prazos e condições de pagamento adequadas, e, ao mesmo tempo, alavancar os negócios. O segmento de ônibus nunca havia contado com uma instituição financeira especializada, que conhecesse profundamente as necessidades e características dos operadores do mercado. Assim, em meados de 2005, decidimos criar o Banco Moneo para atuar como agente do BNDES no repasse de recursos para financiamento de ônibus e miniônibus das marcas Marcopolo e Volare.



MR - Como presidente do Conselho de Administração da Marcopolo, nesses dez anos as expectativas foram alcançadas?

MB - Sim, totalmente. Nossa meta era, como mencionei, criar uma instituição que pudesse, ao mesmo tempo, atender melhor, mais rápido e de maneira mais eficiente os clientes interessados em adquirir um novo veículo, além de alavancar os negócios da Marcopolo. Em pouco tempo, o Moneo conquistou relevante presença no mercado e, graças à sua gestão moderna e sua expertise no segmento automotivo e de transporte, proporcionou a abertura de novos canais de vendas para a empresa. Hoje, o banco ultrapassou a marca de 3.500 contratos, com volume de negócios superior a R\$ 3,4 bilhões.



MR - Como o banco contribuiu e vem contribuindo para o desenvolvimento dos negócios da Marcopolo? E para o setor de ônibus?

MB - Por intermédio do banco, já atendemos mais de 2.300 clientes, com a venda de 13.500 ônibus completos (incluindo chassi e carroceria). Mais importante é que o nosso cliente pode contar com uma instituição diferente das demais existentes no mercado.

O setor de transportes conta com legislação específica, que exige conhecimento, com diferenças importantes entre estados e cidades, influenciando diretamente na venda.





MR - A criação do Banco Moneo atuou na forma de "fazer negócios" com os clientes do setor nesses dez anos? Como?

MB - Sim. A atuação do Banco Moneo transformou a maneira de fazer negócios, pois abriu novos canais para que as nossas equipes de venda pudessem, pronta e rapidamente, atender às necessidades de aporte financeiro dos clientes e concluir o negócio. Ter em carteira mais de 3 mil contratos e gerir um volume de recursos da ordem de quase R\$ 1 bilhão demonstra isto. Mais relevante ainda é o fato de que o banco cresceu quase 10% no ano passado, mesmo com todas as dificuldades do mercado, do arrefecimento da economia brasileira e do segmento de ônibus, além das limitações dos spreads das linhas do Finame PSI, do BNDES. Este resultado também foi alcançado porque, nesses dez anos, o banco

manteve uma política de priorizar a qualidade da sua carteira de crédito, por meio de um rigoroso sistema de avaliação e aprovação de crédito.

MR - De que forma o banco pode atuar e ajudar no futuro e no crescimento do setor brasileiro de ônibus?

MB - O banco já vem atuando como fomentador do crescimento do setor nacional de transporte de passageiros, basta ver os resultados alcançados. Mesmo assim, ainda há muito que fazer. O setor brasileiro de ônibus passa hoje por uma de suas piores crises, com baixa demanda e estagnação. Mas esta situação não vai se perpetuar e, ainda neste ano, a perspectiva é de retomada nas vendas e na produção. Quando isto ocorrer, o Moneo estará preparado para atender melhor ainda os clientes e viabilizar os potenciais negócios.

A credibilidade e a seriedade da gestão do Banco Moneo - aliadas à expertise de seus profissionais e ao seu rigoroso sistema de avaliação e aprovação de crédito proporcionarão condições propícias para que a instituição possa atender à crescente e vigorosa demanda por ônibus, que provavelmente ocorrerá no Brasil a partir de 2016. Os investimentos em infraestrutura e o foco dos governantes na mobilidade urbana sustentável somente poderão ser transformados em benefícios para a sociedade com a priorização do ônibus como meio de transporte coletivo, de elevado padrão de qualidade, com conforto, segurança, rapidez e eficiência. Para isso, ônibus novos e cada vez mais modernos precisarão entrar em circulação, e o Banco Moneo será um instrumento fundamental para viabilizar essa nova realidade.

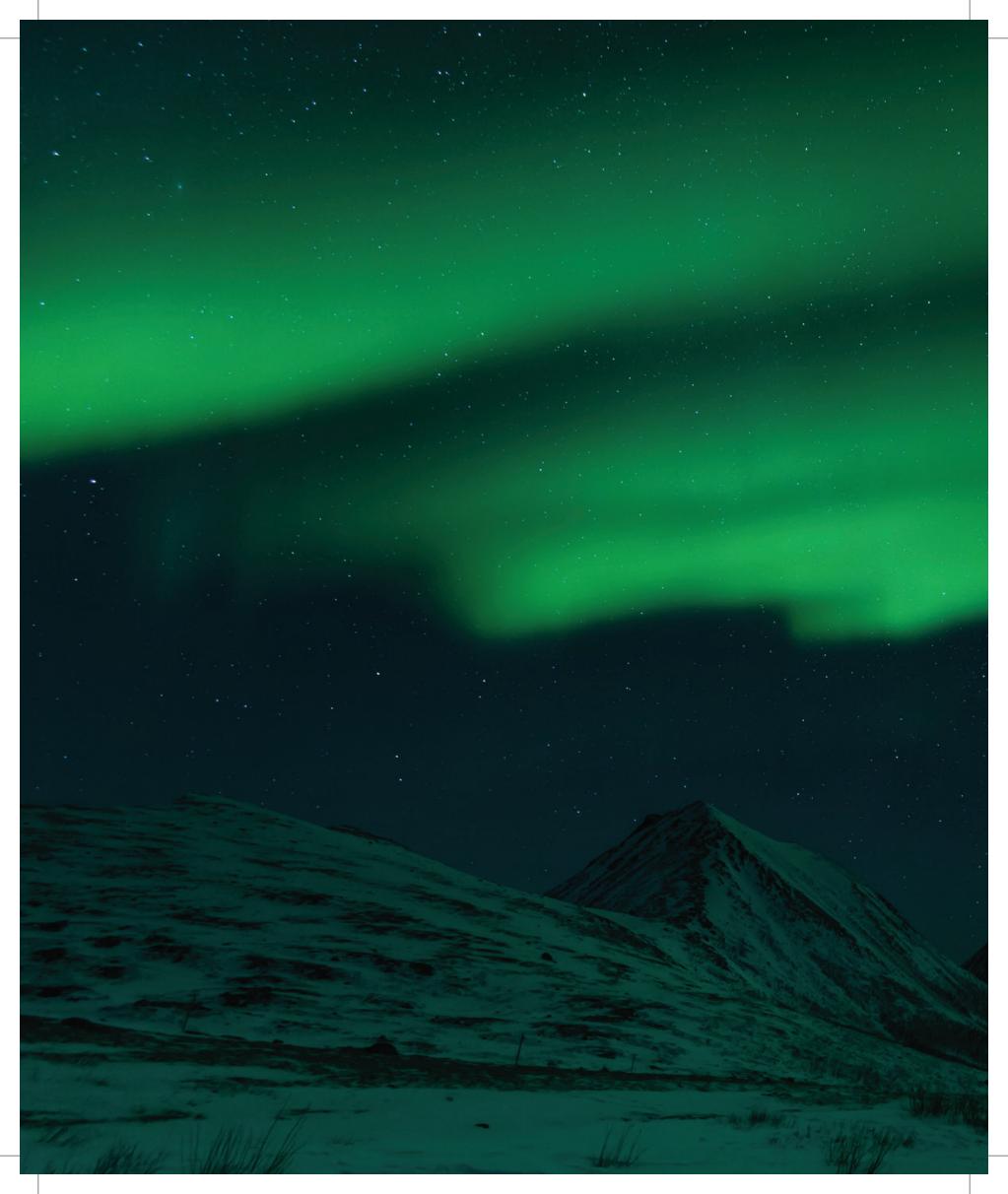




No breu da noite, uma elaborada dança de luzes – que reflete delicados e ao mesmo tempo vibrantes tons de verde, rosa e azul - toma conta do céu. Em poucos minutos, o brilho ganha intensidade, arrebata a retina de suas testemunhas e se dispersa na velocidade urgente dos ventos polares. É desta forma, no meio da imensidão negra, que a aurora se derrama em toda a sua magnitude diante dos olhos de quem se atreveu a percorrer os confins do mundo para admirar o seu mítico encanto. Para avistar o fenômeno de perto, é preciso disposição para viajar até países do ártico e preparar o espírito aventureiro ao se entregar a verdadeiras "caçadas" em torno do efeito – visível apenas em áreas isoladas e longe de grandes centros urbanos. Aos que se atrevem a viajar em busca do acontecimento, uma coisa é certa: a natureza se revela em detalhes inesquecíveis e proporciona momentos de puro êxtase.

A aurora é um fenômeno ótico que acontece quando partículas de vento solar se encontram com a camada magnética de proteção da Terra – a chamada magnetosfera. O resultado deste atrito são desenhos luminescentes que podem durar de segundos preciosos a horas ininterruptas. O efeito acontece apenas em torno dos polos e nos chamados "cinturões de aurora" – sendo chamado de "boreal" em regiões localizadas no norte e "austral" quando avistado em áreas ao sul do planeta. Apesar de ser observado somente à noite, o acontecimento não tem hora certa para se manifestar e ocorre em qualquer horário ou estação. Como só pode ser admirado em determinadas latitudes – em céu escuro e sem nuvens – é cada vez mais comum que turistas em busca do show de luzes embarquem para países da península escandinava, em especial Noruega e Finlândia, em busca de um espetáculo único.

Com o objetivo único de presenciar uma aurora boreal em todo o seu esplendor, o fotógrafo Marcelo Quinan acompanhou o fenômeno por mais de uma ocasião e em diferentes viagens para a Europa. A cidade escolhida para presenciar o efeito foi Tromsø, na Noruega, uma localidade com aproximadamente 70 mil habitantes e que fica 300 quilômetros acima do círculo polar ártico. Na bagagem, além da empolgação, o gaúcho levou um planejamento que envolveu roupas adequadas, disposição para viver sem a luz do dia e muita paciência, já que, muitas vezes, o "show" pode demorar a acontecer. Apesar de tudo, segundo o turista, a dança mágica das luzes no céu compensa cada momento de espera. "Quando a aurora fica intensa e começa a se movimentar, é difícil conter a emoção. Elas são fenômenos do nosso sistema solar e, porque não, do universo. E é isso que faz com que eu tenha repetidas vezes a mesma sensação: a de que sou um terráqueo olhando pro universo e não um brasileiro olhando a Noruega", resume.



De malas prontas

Apesar de exigir uma logística específica, as auroras boreais não são difíceis de serem apreciadas e a maioria das cidades com localização privilegiada para a apreciação do fenômeno conta com boa estrutura para receber os turistas. Entre os locais mais populares – e com voos partindo de várias cidades europeias - estão Tromsø (Noruega), Abisko e Kiruna (Suécia), Reykjavik (Islândia) e Utsjoki (Finlândia). Para facilitar a visualização, existem empresas especializadas no assunto que oferecem pacotes com guias que falam inglês e transporte para as áreas mais remotas das cidades – já que as luzes só podem ser vistas em áreas sem interferências urbanas e na mais absoluta escuridão.

Para ter mais chances de sucesso, muita gente viaja para as regiões no auge do inverno polar, quando as noites são mais longas que os dias.

Nesta época do ano – entre outubro e março – as temperaturas podem variar de -8 a -20 graus centígrados, dependendo da localidade.

Aos interessados em viver uma experiência única, Quinan aconselha a contratação de ajuda profissional - pelo menos na primeira vez. "Não tenha receio de ir, já que ver as auroras boreais não é algo difícil. Antes de tudo, procure entender bem o fenômeno e como a atividade solar afeta a sua visualização. Não confie cegamente em previsões mostradas em sites, aplicativos e hotéis, já que algumas das melhores auroras que vi aconteceram em dias com previsão de atividade fraca", comenta. A "caçada" – como muitos turistas se referem à procura pelo efeito luminoso – depende de muitos fatores, entre eles a escolha da cidade e do local de apreciação, o que significa se aventurar em regiões muitas vezes distantes, escuras e sem nuvens. Além disso, muitos guias aconselham que os visitantes fiquem mais de um dia – às vezes até uma semana - em determinado lugar a fim de esperar as condições climáticas mais favoráveis ao momento mais aguardado. O esforço deve valer – e muito – a pena.

Mais sobre as auroras

- » As auroras são fenômenos visuais que ocorrem apenas nas regiões polares do planeta e podem ser visualizadas no período noturno ou nos finais de tarde, a olho nu, nos círculos polares.
- » O fenômeno acontece quando ventos solares, nome dado às massas de plasma expelidas em explosões do sol, encontram a camada magnética de proteção da Terra. Esta camada é rompida e, por consequência, retorna ao planeta através dos polos. O atrito desta massa entrando em nossa atmosfera gera um efeito luminescente que é a aurora.
- » A aurora boreal é melhor avistada na península escandinava, especialmente em países como Noruega, Finlândia, Islândia e Suécia. No Alasca, os efeitos também podem ser observados.
- » Para os turistas, observar uma aurora austral ou seja, no polo sul – é praticamente impossível, já que o fenômeno é avistado somente na Antártida, local que não conta com estrutura turística, apenas instalações militares.
- » Batizada por Galileu Galilei em 1619, a aurora boreal tem este nome em referência à deusa romana do amanhecer, Aurora, e ao deus grego Bóreas, representante dos ventos fortes. Já a aurora austral passou a ser assim denominada

por sugestão do navegador James Cook em uma referência direta ao fato de estar visível apenas em pontos mais ao sul do planeta.

- » O efeito luminoso não é exclusivo somente na Terra, sendo também observável em outros planetas do sistema solar, como Júpiter, Saturno, Marte e Vênus.
- » O fenômeno também pode ser reproduzido artificialmente através de explosões nucleares ou em laboratório.



ESPERA das Mudangas (José Carlos Secco) Todo o segmento aguarda a publicação do novo regulamento que definirá como as empresas irão operar

O setor brasileiro de transporte rodoviário de passageiros encontra-se, literalmente, em compasso de espera. Desde o ano passado o mercado está parado e aguarda as definições e a publicação da nova regulação que definirá como as empresas irão operar. Pela falta da regulamentação definitiva, as operadoras não estão renovando as suas frotas, como vinham fazendo, o que pode levar ao envelhecimento ainda maior da média na idade da frota circulante.

A mudança, há anos aguardada pelas empresas, fará com que os serviços passem a ser delegados por meio de autorização, excetuados os serviços interestaduais semiurbanos, que permanecem como permissão e representa importante evolução no setor brasileiro, proporcionando maior flexibilidade e permitindo a ampliação da concorrência, inclusive mediante a entrada de novos prestadores de serviço. Também poderá trazer para o sistema rodoviário a elevação do padrão de qualidade dos serviços, maior confiabilidade e preços competitivos.

A experiência internacional mostra que há uma tendência de adoção do regime de autorização para os serviços rodoviários em diversos países, tais como Inglaterra, Irlanda, Chile, Espanha e até mesmo na União Europeia. O modelo de autorização tem como característica básica maior flexibilidade, permitindo a ampliação da concorrência, inclusive mediante a entrada de novos prestadores de serviço.

A expectativa dos empresários do setor, tanto operadores quanto a indústria, é que o novo regulamento represente um estímulo para que as empresas possam voltar a investir num mercado que, com certeza, será cada vez mais competitivo. Entretanto, o atraso na publicação tem causado um efeito contrário.

Além da suspensão nos investimentos, inclusive na aquisição de novos ônibus para a constante renovação de frota, a situação pode gerar outro problema grave para o segmento, com a queda no nível de qualidade e eficiência. A falta de incentivos e estímulos pode gerar rápida perda de competitividade e atingir o passageiro no padrão de serviço. Hoje, são mais de 5.500

municípios interligados onde o passageiro pode embarcar num ônibus e atingir qualquer ponto do país.

Soma-se a isso o fato de o setor reivindicar há muito tempo a isonomia com relação ao setor aéreo nas questões tributárias e de isenções. Enquanto os passageiros de ônibus arcam com um custo médio do ICMS de 12%, os passageiros aéreos são isentos dessa tributação. Os ônibus interestaduais ainda têm que arcar com gratuidade para os idosos com duas poltronas sem custo e outras com 50% de desconto, mas no sistema aéreo não há essa obrigação de gratuidade nem de desconto.

Enquanto a regulamentação não vem, o mercado continua na expectativa e na esperança de que haja, a partir do meio do ano, os investimentos em renovação de frota e cresça a demanda por ônibus rodoviários de alto padrão. O grande problema é saber quando isto ocorrerá e quais as perdas para todos os integrantes do segmento e para o passageiro.

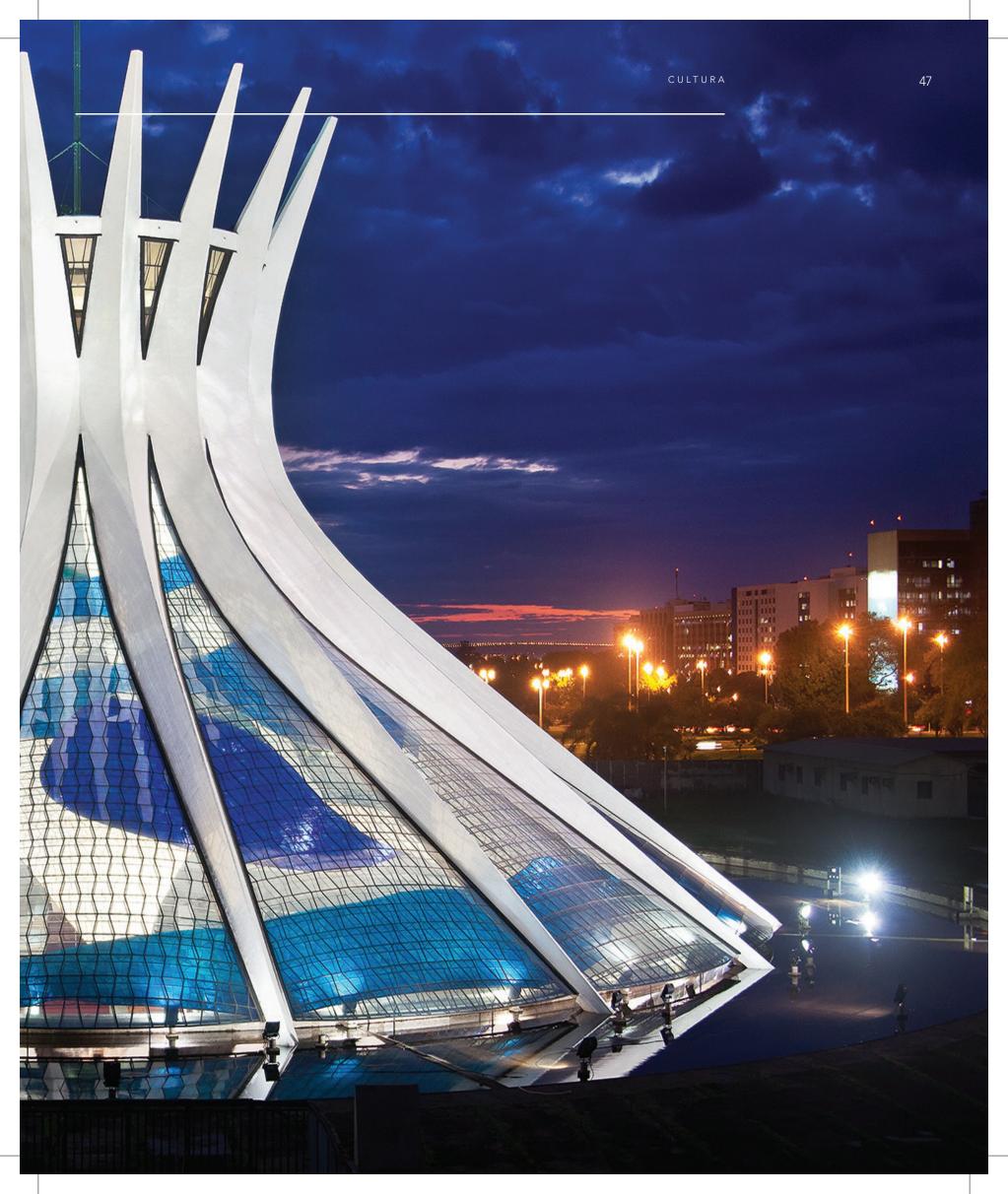
Alma transparente

Marianne Peretti e seus vitrais delicados embelezam com perfeição obras arquitetônicas de Brasília e outras capitais brasileiras Entre prédios com traços sinuosos e monumentos de concreto armado, a perfeição de vitrais delicadamente esculpidos não passa despercebida aos olhos de quem caminha pelas ruas da capital federal com disposição para apreciar o belo. De autoria da francesa Marianne Peretti, as obras que unem a simplicidade da luz natural com uma elaborada intensidade de cores estão presentes em boa parte da arquitetura de Brasília, especialmente em prédios que carregam a assinatura do gênio Oscar Niemeyer. Entre as criações da artista filha de pai brasileiro e mãe francesa - estão os vidros decorados da Catedral Nossa Senhora Aparecida, do Panteão da Pátria e do Memorial JK, assim como interferências no Congresso Nacional, no Superior Tribunal de Justiça e no Palácio do Jaburu. Além disso, o trabalho da designer pode ser visto em locais como o Memorial da América Latina, em São Paulo, e no Museu do Carnaval, no Rio de Janeiro.

Com uma trajetória tão fascinante quanto a sua obra, Marianne nasceu em 1927 na capital francesa e por lá deu seus primeiros passos no mundo das artes. Em Paris, a menina estudou desenho e pintura na École Nationale Supérieure des Arts Décoratifs e depois na prestigiada Académie de Le Grande Chaumière, em Montparnasse. No início da carreira, ilustrou livros e revistas e, ainda na França, promoveu sua primeira exposição individual, que teve como palco a Galerie Mirador, localizada na suntuosa Place Vendôme. No final dos anos 50, a artista se mudou de forma definitiva para o Brasil – país em que reside até os dias de hoje – e participou da quinta edição da Bienal de São Paulo, onde conquistou um importante prêmio pela criação da capa do livro "As Palavras", de Jean-Paul Sartre. Entre os que se curvaram diante de seu talento, esteve até mesmo o pintor surrealista Salvador Dalí, que certa vez a definiu como uma "artista nada burguesa".





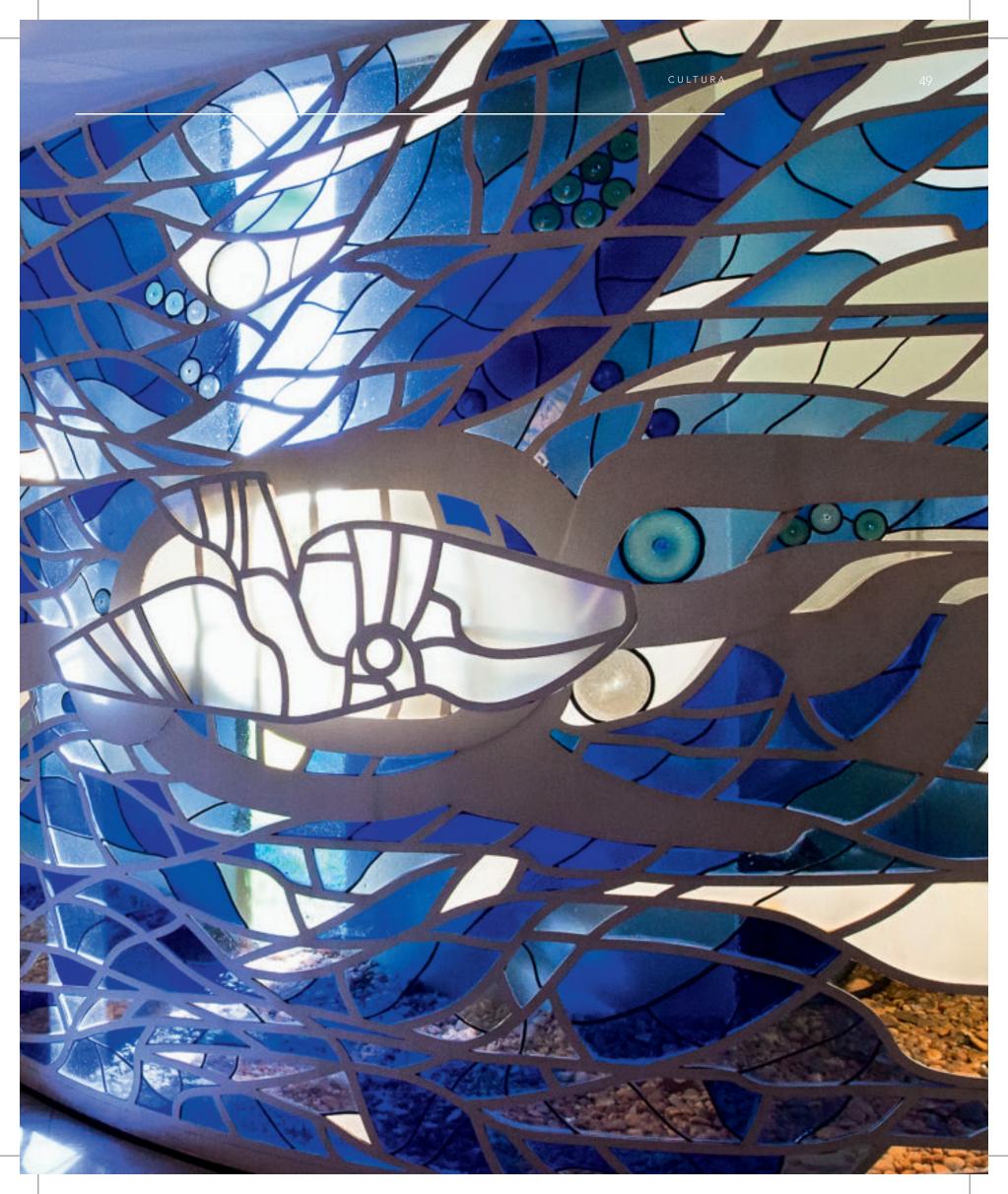


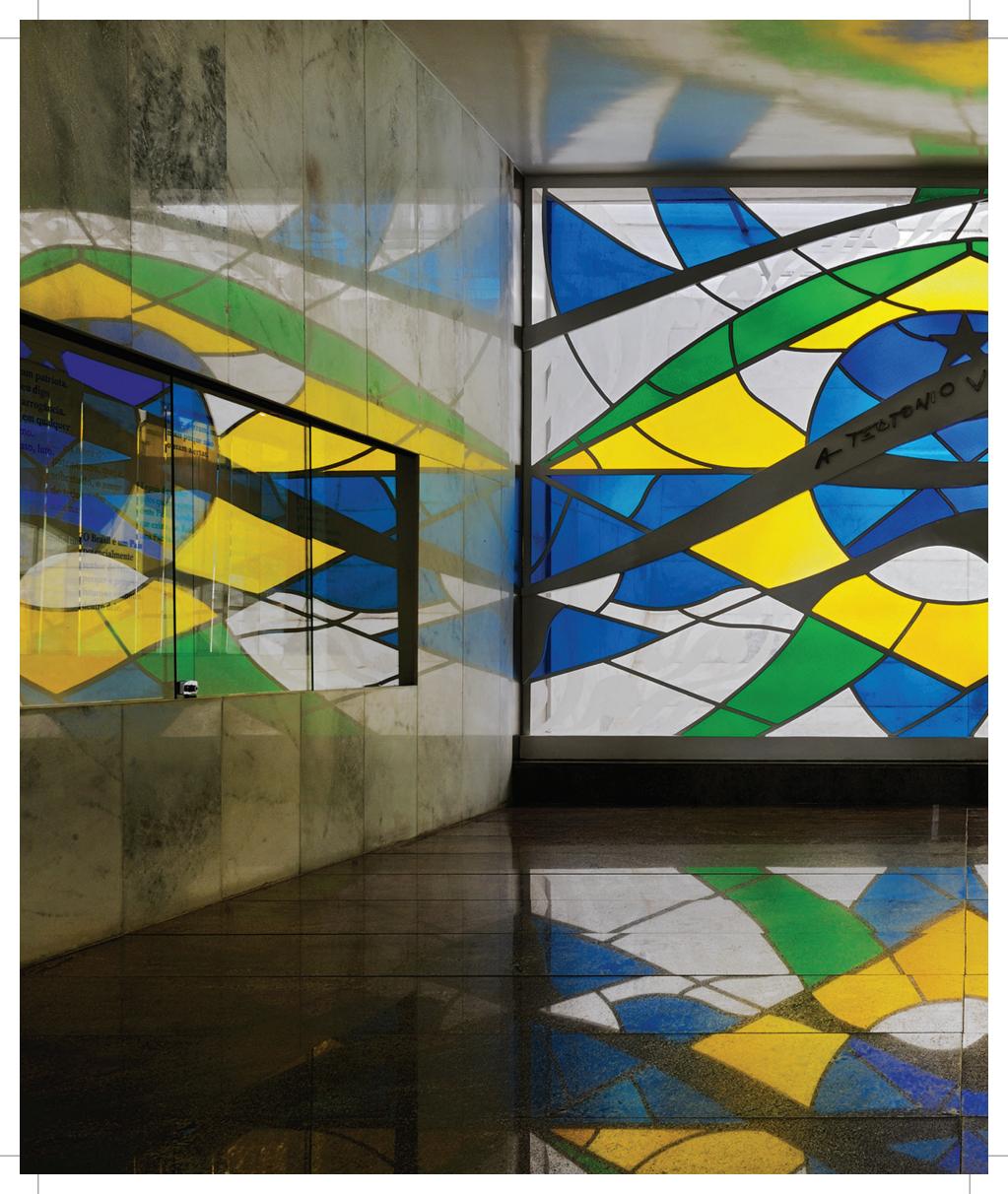


Com o objetivo de resgatar o surpreendente trabalho da artista e destacar seu legado para as artes plásticas, um registro fundamental deve chegar em breve às livrarias. Em "Marianne Peretti – A Ousadia da Invenção", as criações da designer ganham o devido destaque em uma organização especial pelas mãos de Tactiana Braga, da B52 Desenvolvimento Cultural, e Laurindo Pontes, da Atenarte. O material – editado pelo Sesc São Paulo – conta com formato especial e prima por oferecer ao leitor a escala monumental das obras da francesa com páginas duplas, textos em português e francês e direção de arte assinada por Fábio Eymael.

Nas páginas do trabalho, ainda estão fotografias que enfatizam muitas criações a partir de ângulos nunca vistos e histórias curiosas, como a que revela o processo de decisão e elaboração dos vitrais da Catedral de Brasília, além de documentos inéditos de Oscar Niemeyer e Lucio Costa.

"Sua atuação em Brasília é muito mais que um mero advento decorativo na arquitetura. Ela assumiu os mesmos desafios que o arquiteto e criou uma arte nova, para os novos tempos. Alguns depoimentos dela, inclusive, tornam público como a arte e a arquitetura se alimentaram e influenciaram a construção da capital federal", diz Tactiana, que revela ter passado quatro anos entre pesquisas para revelar a obra da artista. Muito além de vitrais, desenhos e esculturas, o resgate da vida de Marianne ainda surpreende o leitor em várias passagens de cunho pessoal. "Durante o processo, fomos às lágrimas ao ouvir o relato da sua fuga de Paris durante a ocupação nazista, em plena Segunda Guerra Mundial, ainda criança, com a mãe", destaca a produtora. E desta forma, como um imenso vitral, a vida e a obra de uma grande artista se funde em traços culturais entre dois países para deixar, de maneira definitiva, uma assinatura na arte universal.







Ao ar livre

De apelo gourmet e com cardápios para todos os gostos, os food trucks ganham as ruas e conquistam até mesmo paladares exigentes



Em meio ao caos das grandes cidades e cada vez mais inserido na paisagem urbana, um novo modelo gastronômico vem ganhando impulso pelas ruas do Brasil: os food trucks. Com um irresistível apelo vintage e pratos que em nada lembram os obscuros cachorros-quentes de esquina ou os famosos churrasquinhos com carne de procedência duvidosa, os furgões surpreendem por mesclar a mais simples comida de rua a preparos especiais e apresentações gourmet. Na lista dos cobiçados pratos que saem das cozinhas motorizadas estão desde hambúrgueres elaborados com ingredientes

selecionados até surpreendentes sushis e suculentos ceviches. Além de mesclar um cardápio de dar água na boca a um ambiente inusitado – e muitas vezes mais acolhedor do que um restaurante de verdade – os preços também convidam o público a se aventurar em um mundo repleto de sabores e aromas.

Apesar de parecer informal aos olhos dos clientes mais desconfiados, o universo dos food trucks passa longe das vans clandestinas que circulam pelas madrugadas. Pelo Brasil afora, regras e legislações específicas regulamentam o



serviço, que é alvo das mesmas rígidas normas de higiene de estabelecimentos badalados. De forma itinerante, os furgões atraem a clientela no melhor estilo "boca a boca" e ainda contam com a ajuda preciosa das redes sociais. Para chamar a atenção dos comensais, eventos gastronômicos ao ar livre – em estacionamentos abertos, parques públicos e até mesmo ruas fechadas – se multiplicam pelas cidades, deixando o público com mais opções em um único lugar. Em muitos municípios, até mesmo piqueniques coletivos ou eventos com shows musicais movimentam a cena gourmet, que a cada dia ganha mais adeptos famintos.

O sucesso dos food trucks no país é tanto que até mesmo programas de televisão já abordam este universo com interesse peculiar. Produzido pelo canal a cabo GNT, o programa "Food Truck – A Batalha" mostra um duelo de chefs a cada episódio e apresenta com bom humor a vida de quem pilota o fogão sobre rodas. No comando da atração está Márcio Silva, profissional que morou em Nova York, onde trabalhou em restaurantes dos prestigiados Daniel Boulud e César Ramirez.

De volta ao Brasil, o cozinheiro resolveu se arriscar no modelo que há muito tempo é bem sucedido no exterior e hoje comanda, ao lado do sócio Jorge Gonzalez, o Buzina Food Truck, um dos furgões mais disputados da capital paulista. "O espaço propõe uma cozinha baseada em bons ingredientes, receitas originais e preços acessíveis. A ideia é espalhar a cultura gastronômica de rua que vivenciei durante muitos anos no exterior em São Paulo", destaca.



Experiência urbana

Na visão de Diego Fabris, um dos criadores do Destemperados – plataforma considerada a maior rede de caçadores de experiências gastronômicas do Brasil com mais de uma centena de gourmets em ação – os restaurantes sobre rodas vieram para ficar e estão longe de ser uma moda de verão. "Eu acredito neste mercado, pois ele permite uma maior interação dos cozinheiros com o público e ainda deixa a boa gastronomia mais acessível para todo mundo. Além disso, faz com que muita gente prove pratos e temperos diferentes, algo que talvez a maioria não tivesse coragem de encarar em um restaurante normal", destaca. De acordo com o especialista em comer bem, o inusitado da experiência também faz parte da receita de sucesso dos furgões, já que as pessoas atualmente querem viver mais as ruas das suas cidades e experimentar coisas novas de uma forma descontraída. O fato de muitos dos empreendedores serem jovens chefs também atrai mais a atenção dos clientes.

Com incursões cada vez mais bem sucedidas no ramo dos food trucks, o Destemperados também resolveu expandir sua atuação para além do mundo digital e se aventurar pelas ruas do Rio Grande do Sul. A ideia, segundo Fabris, é oferecer uma experiência inédita para quem gosta de conhecer novidades gastronômicas. Em todas as vezes que o furgão vai pra rua, um cozinheiro diferente assume o fogão. "A intenção é estimular o mercado e mostrar chefs bacanas que a gente vai conhecendo enquanto mapeamos a gastronomia do Brasil. O projeto funciona como se fosse um grande palco. Atualmente, nossa atuação maior ocorre em eventos para marcas ou em datas especiais, até por questões de legislação, que ainda restringem muito o modelo de negócio", afirma. O conceito de comida de rua ainda vem ganhando um apelo e tanto junto ao público: o rótulo de gourmet. Afinal, quem resiste a uma comida refinada e com tanta variedade de cores, sabores e aromas logo ali na esquina?





ESPORTES

Garoto de ouro

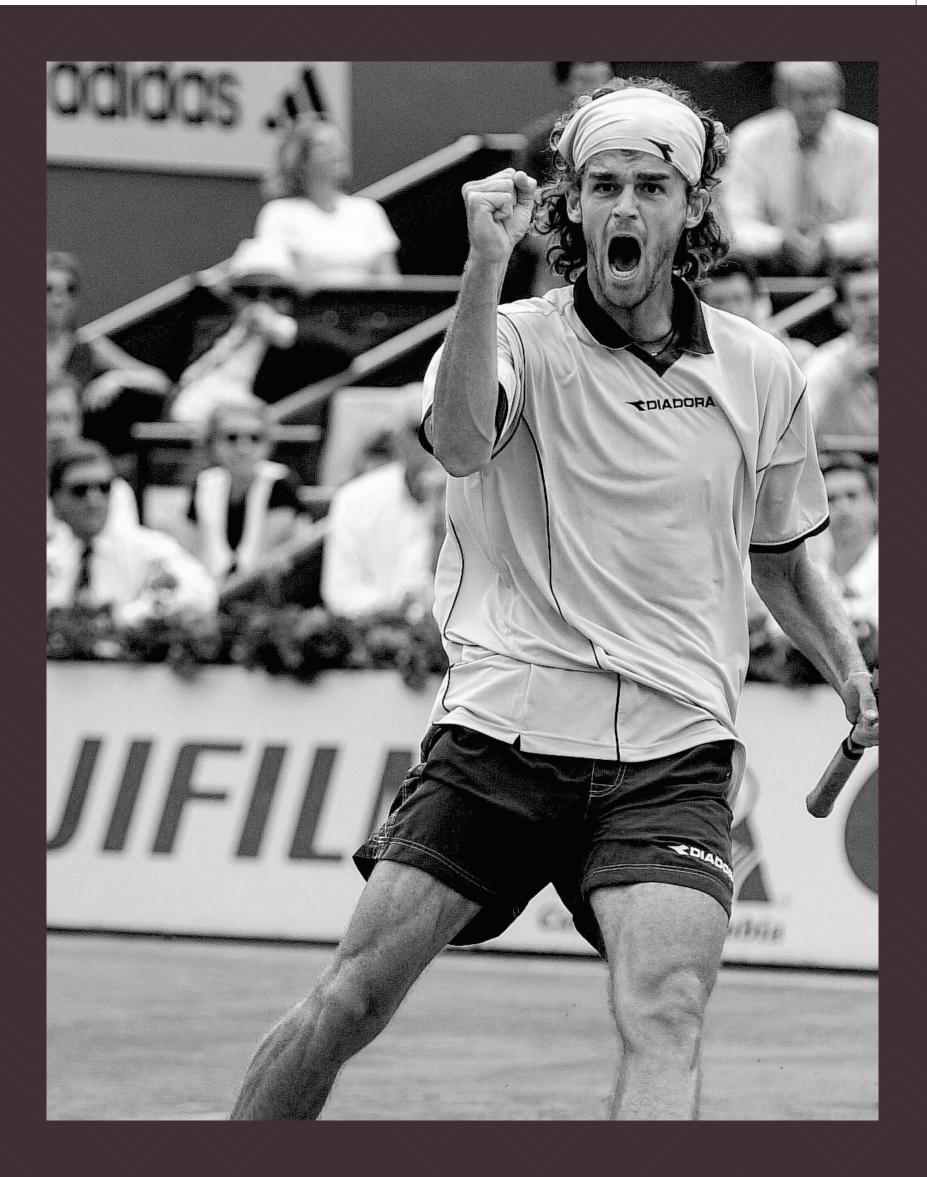
Com o status de um dos melhores jogadores de tênis sul-americano de todos os tempos, Gustavo Kuerten segue sendo inspiração para os adeptos do esporte

O ano era 1997. Na manhã do dia 8 de junho, durante a final do mítico Torneio de Roland Garros – uma espécie de Olimpo para os deuses do tênis – finalmente um brasileiro viria a colocar seu nome na história do esporte. Com uma trajetória digna de grandes campeões e dono de um carisma acima da média, Gustavo Kuerten derrotou o espanhol Sergi Breguera por 3 a 0 e de quebra conquistou o coração de um país. De coadjuvante promissor a protagonista absoluto de um campeonato cercado de prestígio, o desconhecido cabeludo, surfista e boa praça estava prestes a se tornar um dos maiores fenômenos populares do Brasil. Apesar de quase duas décadas terem se passado desde o inesquecível dia em Paris – e mais duas taças serem erguidas no mesmo cenário - Guga ainda ocupa o posto de ídolo nacional e, aos 38 anos, tem sua assinatura cada vez mais relacionada ao mundo das raquetes – seja na preparação de novos atletas ou realizando importantes ações sociais.

"Se eu jogasse mais mil vezes, não ganharia aquele Roland Garros. O tênis que eu jogava na época ainda não tinha nível para aquela conquista. Aquilo foi uma loucura, uma maluquice inexplicável", afirma Kuerten. Em sua autobiografia – batizada de "Guga, Um Brasileiro", lançada em setembro do ano passado, mas ainda presente na lista de livros mais vendidos do Brasil – o tenista relembra o passado e analisa com cuidado seus pontos fortes e fracos para servir de inspiração para a nova geração de atletas do tênis. Muito antes de chegar ao topo do ranking da ATP como um furação – e permanecer por 43 semanas como número 1 do mundo – a trajetória do astro teve início em Florianópolis, onde seria preparado pela família, pelas tragédias e por um treinador que esteve ao seu lado em todos os grandes momentos.

A trajetória de Guga no esporte teve início aos seis anos, quando o futuro campeão começou a praticar tênis por incentivo do pai, Aldo Kuerten, um jogador amador que colaborava em campeonatos locais como juiz de cadeira. A morte repentina do incentivador no meio de uma partida – dois anos depois dos primeiros passos do pequeno nas quadras – não desanimou o atleta mirim, que seguiu com a raquete em mãos mesmo diante do trauma.

O encontro com o futuro técnico Larri Passos aconteceu quando o tenista já tinha 14 anos e serviu para assentar, de forma definitiva, a base profissional do atleta – foi ele quem convenceu a família de Gustavo de que o menino tinha talento suficiente para se profissionalizar, o que aconteceu em 1995. No ano em que iniciaram a parceria, nada menos que nove troféus foram conquistados pela dupla, que em seguida se jogou no mundo para participar de torneios infanto-juvenis.



Trajetória internacional

ESPORTES 6

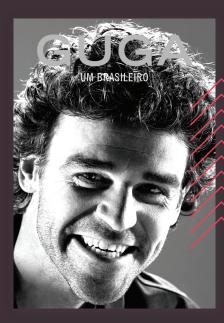
Pelas mãos de Larri, Guga se tornou um dos tenistas profissionais mais celebrados do Brasil ao vencer três títulos Grand Slam. Na primeira vitória do famoso Aberto da França, em 1997, o jogador entrou na competição como 66° atleta do ranking e surpreendeu o planeta com sua empunhadura destra ao eliminar três campeões anteriores e faturar o título dos sonhos.

O feito histórico seria repetido em 2000 e 2001, quando o torcedor do Avaí – time de futebol catarinense – ergueu novamente o troféu mais importante do esporte. Muito antes do fenômeno Kuerten encantar o planeta, apenas uma brasileira havia se consagrado no torneio: Maria Esther Bueno, que conquistara também o tricampeonato nas mais famosas quadras de saibro de Paris. Durante a sua carreira, encerrada em maio de 2008, Guga acumulou 358 vitórias em 553 jogos e abocanhou 20 títulos, entre eles o Masters Cup de Lisboa, em 2000.

Apesar da carreira bem sucedida, o tenista amargou derrotas inesquecíveis ao longo de sua história. Na lista de momentos difíceis para o atleta, curiosamente, não estão as perdas contra Kafelnikov, em 2000, nos Jogos de Sydney — quando desperdiçou a oportunidade de ganhar o ouro olímpico — ou para o australiano Lleyton Hewitt, em Florianópolis, ocasião em que o Brasil deixou de ir à semifinal da Copa Davis.

"Se eu pudesse ganhar um jogo que perdi, seria aquela final do Master de Miami, contra o Pete Sampras. Foi um jogaço, decidido no detalhe, e ainda teve aquelas bolas na linha, que foram duvidosas e poderiam ter me levado para o quinto set. Aquela doeu. Mas tenho orgulho de ter feito uma grande partida", recorda em suas memórias. Um dos feitos de que se orgulha é de ser um dos únicos tenistas não-americanos – ao lado de Roger Federer, Rafael Nadal e Novak Djokovic – a jogar pelo menos uma vez a final de todos os quatro Masters Series ATP jogados nos Estados Unidos.

Ao longo de 13 anos de carreira, muitas foram as conquistas do "manezinho" – dentro e fora das quadras – com a construção de um patrimônio considerável e a consolidação de sua figura como um ícone do esporte. No dia 15 de janeiro de 2008, Guga anunciava em uma coletiva de imprensa em São Paulo sua despedida do tênis em uma série de torneios onde mais gostava de atuar. A série começou na Costa do Sauípe com muita emoção, choro e homenagens após a derrota para Carlos Berlocq. A segunda parada foi em Miami, local onde o brasileiro nunca havia sido campeão, mas trazia boas recordações por fazer parte de sua arrancada ao topo do esporte. Na ocasião, o tenista perdeu por 6/1 7/5 para o francês Sebastien Grosjean, mas carimbou uma vitória nas duplas ao lado do amigo Nicolas Lapentti. Apesar do final melancólico, quatro anos depois, ele receberia a maior homenagem da sua modalidade em todo o mundo, sendo eternizado no "Hall da Fama do Tênis", em Newport, nos Estados Unidos.



"Estava tão tenso, tão dominado pelas emoções, tão apavorado que, se Kafelnikov devolvesse dentro, não me enxergava em condições de dar continuidade ao ponto.

Caso a bola voltasse para o meu lado, já me via paralisado, sem ação, só observando minha ruína. Tudo bem que ainda podia ter mais jogo pela frente, mas, se eu já me sentia destruído naquele momento, de onde tiraria força para ir além?

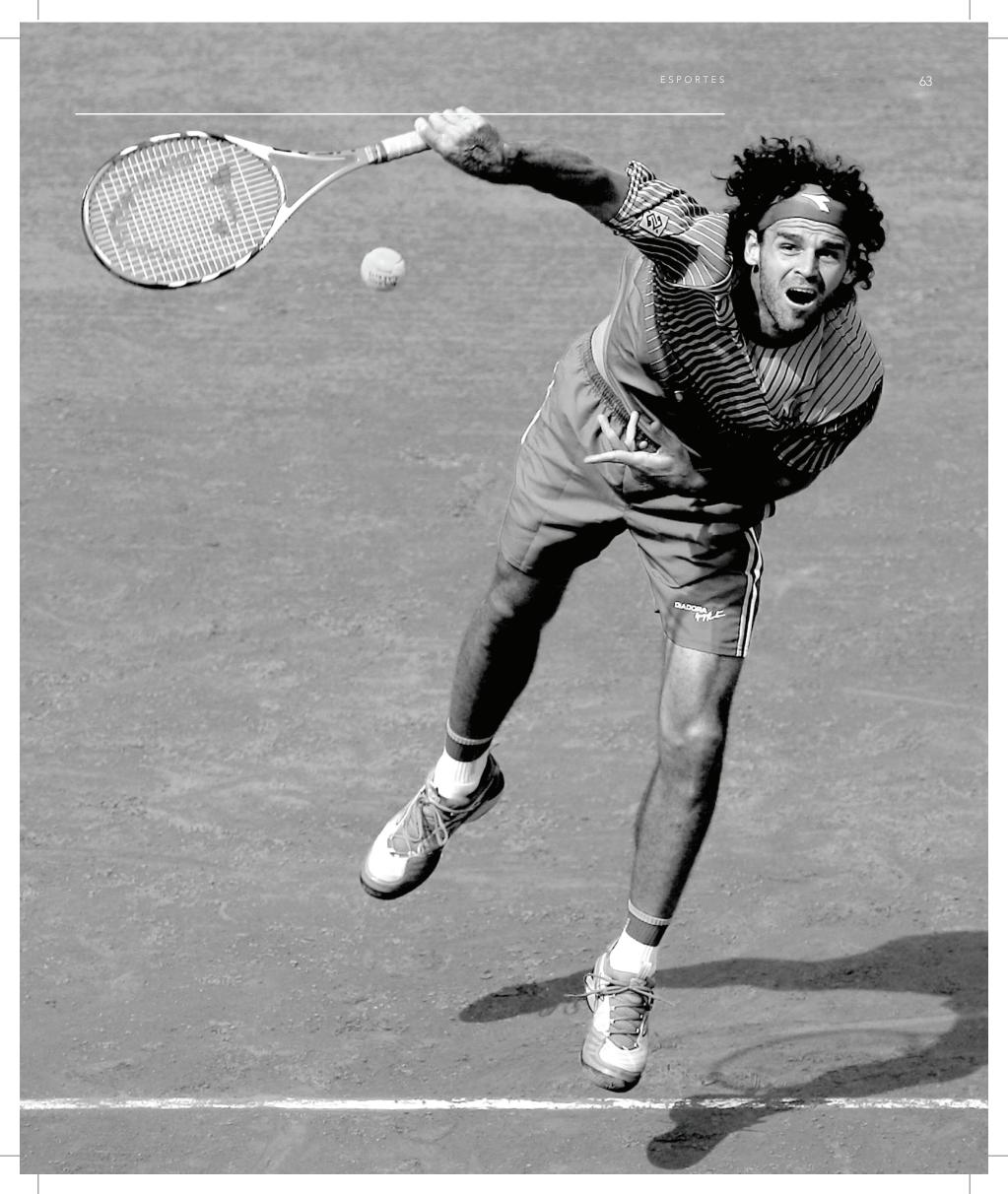
O russo ficava me encarando com uma expressão provocativa, querendo dizer "Vai, cara, manda, você está tão nervoso que tá óbvio que não vai acertar". Saquei na direita dele. Queria muito dizer que dei um ace fulminante. Mas não foi nada disso. Com o braço encolhido, o saque saiu muito lento, supostamente fácil para o russo. Só que demorou tanto para chegar que ele se atrapalhou e rebateu torto com o aro da raquete, isolando a bola uns três metros para fora da quadra. Por dentro, eu dava pulos de alegria. Empatei, 40/40.

Nessa hora, em mais uma legítima e arrebatadora esquizofrenia de tenista, saí do fundo do poço e fui direto para a estratosfera.

– Ganhei o jogo! Agora não tem mais jeito. O cara não aproveitou a chance dele e ele que se lasque. Este jogo é meu – decretei, os olhos cintilando, a convicção espantando as dúvidas e, com elas, todos os meus fantasmas e demônios. A sensação da vitória era tão profunda que retomei o desempenho do primeiro set, um cara mirando no alvo e disparando em linha reta até acertar na mosca. Quando finalizei o game, ganhando a partida e concretizando o inimaginável, urrei como se tivesse conquistado o título. Ainda com adrenalina saindo pelos olhos, Rafa exultava, berrava, vibrava. Em lágrimas, Letícia, a namorada dele, quase esmagava meu irmão no abraço de comemoração. Larri estava eufórico e emocionado. A plateia foi ao delírio e aplaudia, sorrindo com o ar de satisfação de quem presencia um fenômeno raro, o cometa flamejante que só cruza o céu a cada duzentos anos.

Caramba, o que tinha sido aquilo? Depois de estar perdendo de 2 sets a 1, como é que eu havia mudado o roteiro da história? Como tinha sido possível ganhar do Kafelnikov, o número 3 do mundo?! Como aquele absurdo tinha acontecido? Apesar de ter sido o protagonista da história, naquela hora eu não tinha resposta para nenhuma das perguntas. Ainda mal acreditava que tinha vencido, que aquele carnaval na torcida era todo para mim. No entanto, era real. Eu tinha derrotado o monstro e a escalada da montanha continuava. Eu estava na semifinal de Roland Garros."

Trecho do livro "Guga, Um Brasileiro" (Editora Sextante)







O grande problema é que, pelo maior nível de tecnologia, esses ônibus se tornam mais caros, e não há estímulo para a renovação das frotas que ainda não seguem estes padrões. Para seguirmos avançando é preciso incentivar a troca dos ônibus mais velhos, com financiamentos mais atrativos, o que não é loucura em época de ajuste fiscal, pelo contrário, é a atitude ideal para movimentar a economia e manter empregos.

Além disso, o Brasil está mais do que atrasado em relação aos ônibus com fontes de energia alternativas ao petróleo. E não é falta de competência da indústria: há fabricantes nacionais – e estrangeiros chegando – de ônibus elétricos e híbridos, os trólebus estão cada vez mais modernos, ônibus a etanol, ônibus com diesel de cana de açúcar, biometano, gás natural, entre outros. Pela falta de escala, estes veículos são mais caros que os convencionais.

No entanto, economizam combustível, a manutenção pode ser mais barata e duram mais.

Então, cabe ao poder público estimular a compra destes ônibus – o empresário tem que trabalhar com margem de lucro, não pode assumir sozinho ou repassar para o passageiro o custo de aquisição maior – com condições diferenciadas. A vida útil tolerada destes veículos em cada município também deve ser maior. Se um trólebus dura 20 anos e é mais caro do que um ônibus movido a diesel, é desestimular o operador dar vida útil igual ou só dois anos a mais do que de um ônibus comum.

Outro ponto importante a ser destacado é a Lei da Mobilidade Urbana 12.587, de 2012, que estabelece as diretrizes para que municípios a partir de 20 mil habitantes criem políticas voltadas para o ir e vir das pessoas, destacando o transporte coletivo e o não motorizado. Se for levado em consideração o fato de que há algum tempo o tema sequer fazia parte das discussões na esfera federal, a lei é um marco importante. Mas os avanços foram poucos.

O limite de implantação em abril de 2015 não foi cumprido e terá de ser prorrogado. Devido à falta de interesse dos gestores públicos, as cidades não elaboraram projetos e ações práticas para melhorar os deslocamentos das pessoas. A lei não exige algo extraordinário e nem extremamente caro: apenas o que deveria ter sido feito há muito tempo - democratizar o espaço urbano, dando preferência ao cidadão que ocupa menos área e polui bem menos ao usar ônibus, trem, metrô e bicicleta, ou mesmo andando a pé, em detrimento a quem usa um espaço maior e polui bem mais se deslocando de carro.



Como foi visto, o poder público é ótimo em cobrar o cumprimento da legislação por parte dos outros, mas ele mesmo não cumpre quando é sua obrigação, como a lei de mobilidade urbana. É necessária também uma mudança de cultura: ciclovias, metrôs e corredores de ônibus são menos populares que uma bela avenida para carros e mais carros. Mas é importante lembrar que mudanças culturais se dão aos poucos, demoram talvez mais que uma década. Há sim uma evolução. A juventude, por exemplo, tem muito mais consciência dos males da poluição e dos congestionamentos que outras gerações. Talvez ela precise de mais espaço para ser ouvida.

Em relação aos produtos, os dez últimos anos registraram diversos avanços. Os ônibus urbanos hoje possuem sistemas de conforto, segurança e até design que seriam impensáveis há décadas. Há veículos que são verdadeiras máquinas informatizadas com controle de estabilidade

e de consumo, que facilitam o trabalho de motoristas e cobradores. E se houvesse uma regulamentação melhor, estes ônibus com maior categoria estariam mais presentes no dia a dia dos cidadãos. É verdade que no Brasil as condições das vias ainda são bem precárias, tanto em cidades mais simples como em grandes capitais, o que faz predominante o uso de veículos mais rústicos, porém bem melhores que há dez anos.

A bilhetagem eletrônica também evoluiu. No ano passado, o Bilhete Único de São Paulo completou dez anos e foi um marco em todo o país. O sistema permite integrações tarifárias em qualquer ponto da cidade, independente de uma estrutura física como um terminal ou estação. Mas ainda são comuns panes nos sistemas e até perdas de crédito, além de fraudes nas bilhetagens de todo o país, mas a indústria vem se empenhando no

desenvolvimento de sistemas mais seguros.
Bilhetagem eletrônica serve para oferecer
integrações e até criar bancos de dados para
elaborar melhores estudos de origem e destino,
não apenas para cortar postos de cobradores.

Em dez anos, muita coisa aconteceu rapidamente. Há sim o que comemorar. Mas só comemorar é parar no tempo. Há desafios imensos, alguns problemas arraigados, cujas soluções precisam ser metas para que tais problemas não voltem a ser relembrados daqui a uma década.

Adamo Bazani, jornalista especializado em transportes.



Sempre na preferência dos homens, o jeans esbanja versatilidade no dia a dia e ainda garante uma elegância casual em todas as situações





Casualidade em dia

Na visão da especialista em moda Costanza Pascolato, o denim é a peça que mais define o estilo de uma pessoa e faz sucesso no Brasil por estar associado a elementos como irreverência e descontração. "O jeans fica mais interessante se você não notá-lo. A melhor calça é aquela que ninguém repara porque faz parte da pessoa como se fosse uma segunda pele – o que não tem nada a ver com estar grudado ou justo ao corpo. O importante é que o modelo se ajuste bem e confortavelmente. Com este cuidado, cada um inventa o seu jeito de usar a peça. Afinal, existem modelagens e alternativas para todos os gostos", destaca. Na lista de ressalvas da expert - que compara um bom índigo a um copo d'água, já que trata-se de um básico incorporado ao dia a dia de homens e mulheres – estão versões com muitos detalhes e lavagens, já que podem deixar a produção datada e nada moderna.

Ao assumir o jeans como uniforme do dia a dia, é preciso escolher o parceiro ideal com cuidado, já que a peça tem o poder de construir - ou desconstruir – a produção ideal. No universo masculino, a calça já virou sinônimo de estilo e está incorporada ao "dress code" urbano de homens que não abrem mão de manter o conforto e o estilo ao longo de uma rotina atribulada. Para o consultor de moda Lula Rodrigues, alguns aspectos merecem uma atenção especial na hora da compra do denim, especialmente se a ideia é aderir ao tecido como companheiro de trabalho. "As calças jeans devem ser retas, sem lavagem exagerada, sem patches, tachinhas ou enfeites e, sobretudo não devem ser de cintura baixa, como manda o figurino fashion, o que o faz incômodo para quem passa o dia inteiro sentado", opina. Para completar o visual, os cintos podem ser de largura média e de apelo discreto.







Para não errar

- » No ambiente de trabalho, evite jeans estonados, rasgados ou mesmo lavados em excesso. Da mesma forma, deixe de lado peças com detalhes em metais ou patches.
- » De forma despojada, tecidos claros devem ser usados com sapatos mais escuros e de preferência em momentos de lazer.
- » Ao lado de blazers bem cortados, a calça jeans assume um caráter mais formal sem deixar a casualidade de lado.
- » No ambiente de trabalho, trocar as t-shirts básicas por elegantes camisas polo – sem emblemas ou estampas – é uma opção moderna para acompanhar as calças em denim.
- » A bainha da calça jeans não pode deixar um palmo das canelas de fora. O comprimento máximo é na altura do começo dos sapatos.

- » Em homens acima do peso, a calça deve ficar bem na altura da cintura – nem alta e nem baixa, na medida.
- » Para as pessoas mais altas, calças muito justas nas pernas devem ser evitadas. Neste caso, modelagens retas e de aspecto "slim" são a melhor opção.
- » Já os mais baixinhos devem apostar em calças e camisas em tons semelhantes – ou seja, nas mesmas nuances de azul – o que alonga a silhueta
- » A combinação de peças em jeans está liberada. A dica é alternar as lavagens, ou seja, invista em uma camisa jeans clara e alterne com uma calça mais escura.

ESTILO 73

Dos pés à cabeça

Como dupla fiel do jeans em quase todas as situações sociais, as camisetas também vêm se renovando ao longo das temporadas para deixar de lado uma casualidade que flerta com a informalidade. De acordo com Rodrigues, uma boa dica é trocar as t-shirts tradicionais - lisas ou com estampas - pelas refinadas versões polo, item que cada vez mais ganha o status de "coringa" no armário masculino. "Aproveite o ar condicionado do escritório e use a camiseta sob um blazer discreto ou com um cardigan, por exemplo. Desta forma, a produção fica até mais fashion", enfatiza. Para não poluir demais o visual, a combinação deve deixar acessórios como suspensórios, gravatas borboletas e afins de lado. E nada de escudos, letras e logotipos que, segundo o consultor, não agregam elegância ao visual sobretudo no ambiente de trabalho e mesmo nas aguardadas "casual fridays".

Em alta nas semanas de moda mais badaladas – de Paris a Nova York, passando por São Paulo – o jeans vem assumindo o status de peça fashionista e vai muito além das versáteis calças em diferentes tons de índigo. Nas passarelas internacionais e nas lojas de departamentos, as camisas no tecido ganham espaço nobre e surgem em produções descoladas – e com uma dose certeira de casualidade. Até mesmo o visual que combina

peças no mesmo material – em tons distintos ou com efeitos discretos – chama a atenção de homens e mulheres que buscam o look certeiro. Com inspiração nos anos 90, até mesmo as jaquetas têm espaço garantido nos closets mais modernos, surgindo em versões menos surradas e com modelagens mais elegantes. Nos pés, tênis e mocassins também recebem acabamentos especiais no tecido, assim como mochilas de aspecto vintage.







Esforço saudavel

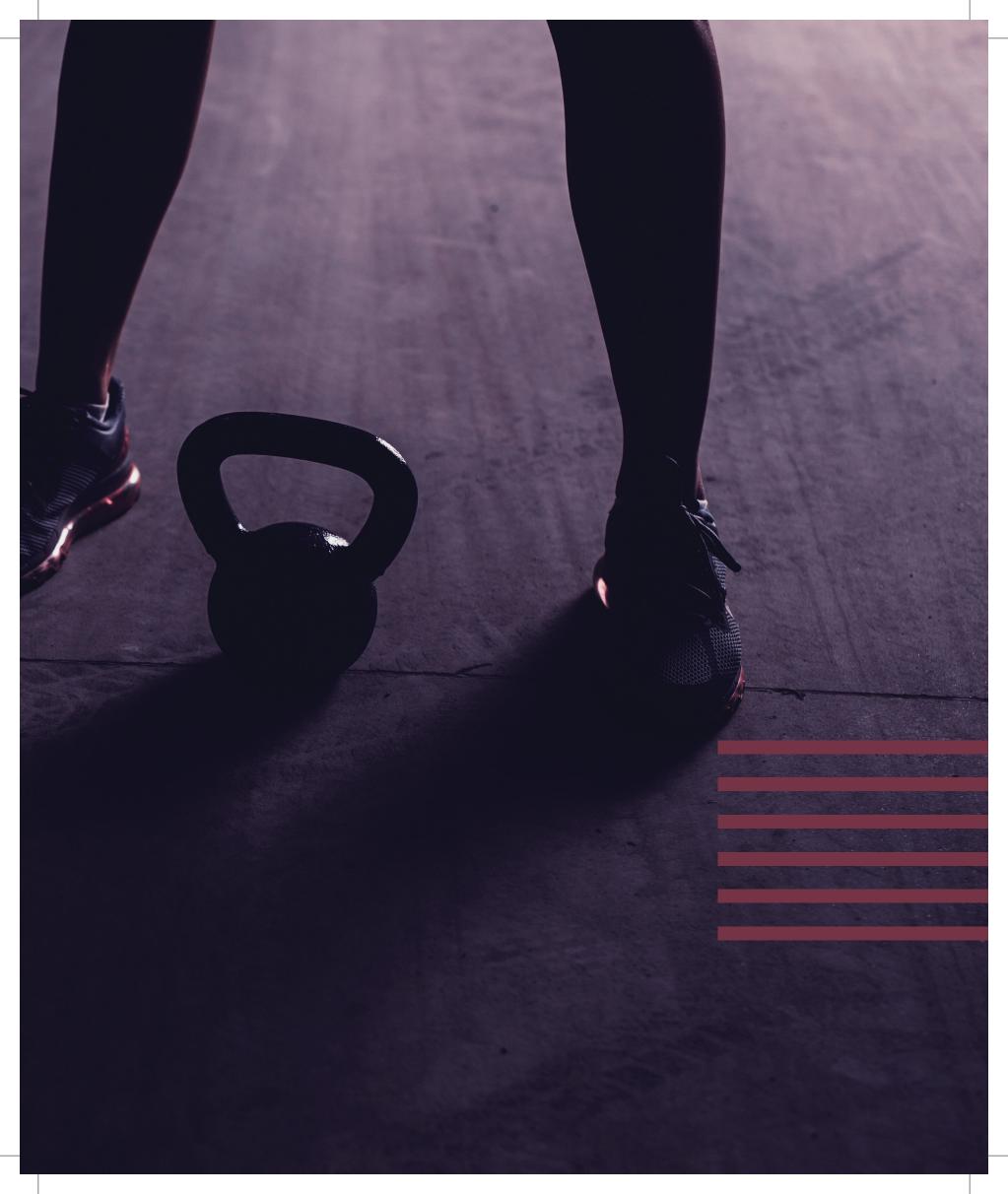
Em alta entre os praticantes de atividades esportivas, o crossfit e o treino funcional atraem a cada dia mais pessoas em busca de saúde e condicionamento físico

Corre, pula, agacha, caminha, desliza, arrasta... Com uma proposta diferenciada – ideal para quem há muito tempo foge das academias uma combinação de exercícios dinâmicos vem chamando a atenção de homens e mulheres que querem praticar uma atividade física sem cair na rotina das séries de musculação. Em comum, crossfit e treino funcional se baseiam em movimentos naturais do corpo humano e trabalham simultaneamente os desenvolvimentos cardio e muscular de praticantes de todas as idades. Além disso, ambos buscam o aprimoramento da capacidade corporal – ou seja, elementos como força, velocidade, equilíbrio, coordenação, flexibilidade e resistência – de uma maneira divertida e em ambientes como ginásios, estúdios e até mesmo parques ou praias. A rotina esportiva pode ser feita até mesmo em casa, mas sempre com a supervisão de profissionais da área.

Apesar de terem muitos pontos em comum, as práticas se diferenciam de acordo com os resultados desejados. De acordo com a mestre em educação física Margarete Vieira, a diferença está na intensidade e no volume de cada um.

"Para efeitos de comparação, o treino funcional promove mais aspectos como equilíbrio, flexibilidade e condicionamento, enquanto o crossfit trabalha o máximo que o corpo pode suportar, com circuitos mais pesados e repetitivos", afirma. Entre as opções de exercícios de cada modalidade também podem ser observadas algumas semelhanças – desde movimentos básicos com base no dia a dia das pessoas, como subir escadas ou carregar sacolas pesadas, até movimentos com a ajuda de pesos, bolas e cordas. Em ambas as atividades, a intensidade é determinada pelo aluno e as séries individuais definidas por um instrutor.

A duração também varia de uma modalidade para outra. No crossfit, os treinos duram aproximadamente uma hora e acontecem durante toda semana. "Os alunos podem frequentar todos os dias se quiserem, porém, é importante que o corpo tenha pelo menos um ou dois dias de descanso", recomenda Margarete. Já o treinamento funcional é recomendado para ser praticado de três a cinco dias por semana e com duração média de 50 minutos. Nas duas opções, os circuitos são fundamentados no número de repetições versus um determinado período de tempo - o que deixa os treinos mais dinâmicos. No caso do crossfit, ainda existe a questão de superação de resultados, que devem ser melhorados a cada sessão com esforço e dedicação extra. Com menos cobrança – mas não menos comprometimento – o funcional pode ser considerado menos rígido neste aspecto.







Indicadores Econômicos

(maio 2015)

Moedas

MOEDA	COMPRA	VENDA		DATA
Dólar Comercial	R\$ 3,03	R\$ 3,03	-0,32%	20/mai
Dólar Paralelo	R\$ 2,90	R\$ 3,24	0,93%	20/mai
Dólar Turismo	R\$ 2,90	R\$ 3,24	0,93%	20/mai
Dólar X Euro	R\$ 1,12	R\$ 1,12	0,00%	20/mai
Real X Euro	R\$ 3,38	R\$ 3,38	0,00%	20/mai
Dólar PTax	R\$ 3,03	R\$ 3,03	0,00%	20/mai

Inflação

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODI- CIDADE	DATA
Índice de Custo de Vida Mês	1,26%	mês	09/abr
Índice de Custo de Vida Ano	4,99%	ano	09/abr
IGP-DI Mês (FGV)	0,92%	mês	07/mai
IGP-M Variação Ano (FGV)	3,22%	ano	29/abr
IGP-M Mês (FGV)	1,17%	mês	29/abr
INPC - Mês (IBGE)	0,71%	mês	20/mai
IPC-DI Variação Ano (FGV)	4,79%	ano	07/mai
IPCA - Mês (IBGE)	0,71%	mês	20/mai
IPCA - Variação Ano (IBGE)	4,56%	ano	20/mai

Investimentos

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODI- CIDADE	DATA
CDB Pré 30 dias p/ R\$1 Mi	12,67%	ano	20/mai
Poupança em D+1	0,69%	mês	20/mai
Poupança em D+0	0,63%	mês	20/mai
CDI Ano - CETIP	13,13%	ano	20/mai

Salário Mínimo

VIGÊNCIA	VALOR MENSAL	VALOR DIÁRIO	VALOR HORA	D.O.U.
01.01.2015	R\$ 788,00	R\$ 26,27	R\$ 3,58	30.12.14
01.01.2014	R\$ 724.00	R\$ 24.13	R\$ 3.29	24.12.13

BNDES Finame

CLASSIFICAÇÃO	PRODUTO	%FINANCIADO	CUSTO FINANCEIRO	SPREAD BANCO
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame TJLP	70%	1,60% + TJLP	A negociar
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame TJLP	20%	1,30% + SELIC	A negociar
Média - Grande e Grande empresa**	Finame TJLP	50% de 70% 50% de 70%	2,00% + TJLP 1,70% + SELIC	A negociar
Média - Grande e Grande empresa**	Finame TJLP	20%	1,70% + SELIC	A negociar

CLASSIFICAÇÃO	PRODUTO	%FINAN- CIADO			TOTAL CUSTO
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame PSI	70%	6,50%	3,00%	9,50%
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame PSI	20%	14,96%	3,00%	17,96%
Média - Grande e Grande empresa**	Finame PSI	50%	8,50%	1,50%	10,00%
Média - Grande e Grande empresa**	Finame PSI	40%	14,96%	1,50%	16,46%

% aa

* Micro - Pequena - Média empresa: até R\$ 90 milhões da ROB.

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

Juros

DESCRIÇÃO		PERIODI- CIDADE	DATA
Taxa de Juros Longo Prazo Ano	6,00%	ano	20/mai
Selic Meta Copom Bacen	13,25%	ano	20/mai

Fonte: CMA, 20 de maio 2015; G1 - GLOBO; Guia Trabalhista

