

Há 10 anos, era impossível imaginar que o mundo e o homem conseguiriam ser ainda mais velozes, que uma biblioteca ficaria ao alcance de um toque 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.



Su má rio

08

SOBRE O BANCO

Em meio à crise, bancos têm mais cautela e recuam perante a novos financiamentos.



10

ECONOMIA

A 29ª edição do Seminário Nacional NTU discute soluções sustentáveis e inovadoras para a mobilidade urbana.



22

ENTREVISTA

Famoso por cobrir os mais importantes eventos do automobilismo, o comentarista Reginaldo Leme comemora mais de 650 GPs.

06

PALAVRA DO DIRETOR

O Brasil atravessa um momento conturbado, onde a informação possui ainda mais importância para compreender o cenário atual.

14

VIAGEM

Lugares históricos, gastronomia inigualável e paisagens de tirar o fôlego: os encantos da Itália.

30

NEGÓCIOS E MERCADO

Os 120 anos do maior trunfo da mobilidade coletiva: o ônibus.





GASTRONOMIA

Indispensáveis e reinventadas, as sobremesas surpreendem com sabores marcantes que combinam saudosismo e sofisticação.



CULTURA

No ano do seu centenário, Aldo Locatelli é exaltado pelo trabalho divino nas artes plásticas e contribuição inconfundível para a cultura brasileira.



BEBIDAS

Encorpado e frutado, o vinho do Porto possui nobre sabor adocicado e é a combinação perfeita para momentos mais que especiais.



SAÚDE

O Pilates é a prática de treinamento físico e mental combinados, que promove força e equilíbrio para a mente e o corpo.



ESTILO

Casual e confortável, os tênis são a preferência masculina que adicionam estilo e irreverência a qualquer visual.



ESPORTES

O Autódromo de Interlagos já foi palco de conquistas inesquecíveis, marcadas na memória dos apaixonados por velocidade.



TECNOLOGIA

Como processos inovadores mudaram suas tecnologias e se tornaram capazes de armazenar seus dados em uma nuvem – ou melhor, em *cloud computing*.



INDICADORES ECONÔMICOS

Confira os principais indicadores econômicos para o mês de outubro e tome decisões importantes de forma eficaz e segura.

editorial

CRIAÇÃO E EXECUÇÃO

Agência Batuca

www.agenciabatuca.com.br

REDAÇÃO

Secco Consultoria de Comunicação

Mídia Help Assessoria em Comunicação

FOTOGRAFIA

Allan Casagrande

Ana Paula Amorim

Acervo Joseph Pilates

Acervo Marcopolo

Acervo Prefeitura de Porto Alegre

Arquivo pessoal Reginaldo Leme

Arquivo Revista Autobus

Júlio Soares

Oswaldo Luiz Palermo

PROJETO GRÁFICO

Agência Batuca

CONSELHO EDITORIAL

Fabio Dahlem da Rosa

Mara Regina B. de Lima

Adriana Terres Angar

José Carlos Secco

Marina Peluso Bueno da Silva

Fernando Massutti

COORDENAÇÃO GERAL

Banco Moneo

Av. Rio Branco, 4889 | 4º andar | 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 3.200 UNIDADES

GRÁFICA SERAFINENSE | NOVEMBRO 2015

Palavra do diretor



Sempre em busca de assuntos interessantes e personagens inspiradores, a Moneo Revista mostra mais uma edição recheada de pautas que merecem a sua leitura. No momento turbulento pelo qual o Brasil atravessa, acreditamos que informação é um bem precioso, sobretudo em uma publicação desenvolvida em sintonia com a indústria dos transportes. Na entrevista com o jornalista Reginaldo Leme, a paixão pelo universo das quatro rodas é evidente em cada linha. O especialista, que já cobriu mais de 650 corridas pelo mundo afora, conta um pouco de sua trajetória e ainda analisa o mercado automobilístico e sua profunda ligação com a Fórmula 1 – de forma especial no imaginário dos

apreciadores da velocidade. Em depoimento exclusivo, o mais famoso comentarista do esporte também recorda a emoção de acompanhar de perto a atuação de mitos como os grandes Ayrton Senna e Emerson Fittipaldi. Com um trabalho singular que retrata com perfeição o encontro do humano com o divino, o artista italiano Aldo Locatelli é mais um dos destaques da publicação. Com pinturas espalhadas pelo mundo, o criador é referência quando o assunto é arte sacra e tem sua obra reconhecida em solo brasileiro, onde ilustra casas públicas e templos de devoção. Em busca de mais informações sobre as novas tecnologias de compartilhamento de dados, ainda nos debruçamos sobre as chamadas “nuvens” e

suas vantagens ao mundo corporativo. Para adoçar um pouco a vida, a Moneo desvenda os mistérios do vinho do Porto, bebida refinada e que a cada dia ganha mais e mais adeptos. Na mesma linha, abordamos o fascínio das sobremesas, que recebem novos ingredientes para fazer a alegria dos *gourmets* de plantão. Nesta edição, ainda é possível saber mais sobre temas como saúde, economia, estilo e muito mais.

Boa leitura!

**Fabio Dahlem da Rosa,
Diretor Comercial.**

Cautela durante a turbulência econômica

Altos riscos em meio
à crise diminuem as
apostas dos bancos



O Brasil passa por um momento muito delicado política e economicamente, e o retrato atual do setor financeiro nacional não é diferente. Este ambiente nada animador faz com que os bancos tenham pouco apetite para assumir riscos altos com remuneração baixa e pré-fixadas pelo BNDES.

Nesta taxa inclui-se a remuneração para os bancos, que assumem o risco dos clientes, da seguinte forma: para Micro, Pequenas e Médias Empresas (MPME) (faturamento anual de até R\$ 90 milhões), a remuneração é de 3% ao ano e para Grandes Empresas (GE) (faturamento anual superior a R\$ 90 milhões), a remuneração é de 1,5% ao ano. Com estes *spreads* tão baixos, os bancos são muito seletivos na aprovação de crédito. Isso faz com que as empresas de ônibus de médio e pequeno porte, sem uma estrutura econômico-financeira robusta suficiente para que os bancos aprovelem o crédito, acabem sendo prejudicadas – o que favorece o sucateamento da frota e reflete diretamente ao usuário de transporte público.

As manifestações populares de 2013 levaram às ruas a insatisfação com a mobilidade urbana. Mesmo com estrutura precária e veículos ultrapassados, as passagens continuaram a aumentar - o que provocou o protesto dos manifestantes. “A tarifa urbana resulta de um cálculo onde entram muitos fatores”, explica o diretor-presidente da

EMBARQ Brasil, Luis Antonio Lindau. Um deles, muitas vezes ignorado, é o congestionamento. Quanto mais congestionadas as vias e menor a velocidade, mais ônibus são necessários para atender a demanda com o mesmo intervalo entre um e outro. A conta é lógica: mais ônibus, mais funcionários, mais custos. Daí a importância da priorização do transporte coletivo.

O ônibus é o principal modal de transporte de massa do país, portanto, retirá-lo do congestionamento é uma medida que contribuiria para a redução da tarifa. A iniciativa de muitas cidades brasileiras de implantar corredores exclusivos com ônibus de alta capacidade e eficiência – os chamados BRT (Bus Rapid Transit) – tem grande potencial para isso.

Porém, para fazer frente a um cenário atual cada vez menos promissor, os bancos preferem usar o limite aprovado para operações com maior rentabilidade. Preferem fazer outras modalidades de financiamentos com rentabilidade bem superior com o mesmo cliente. A taxa de juros baixa deixa de ser atraente para quem assume o risco de crédito. Os valores de provisões que os bancos são forçados a constituir, decorrentes de exigências do Banco Central, muitas vezes são superiores ao que a operação remunera, exigindo maior cautela das financeiras, muitas vezes inviabilizando o negócio, gerando uma retração na compra e conseqüentemente no volume de produção das médio e pequenas empresas.

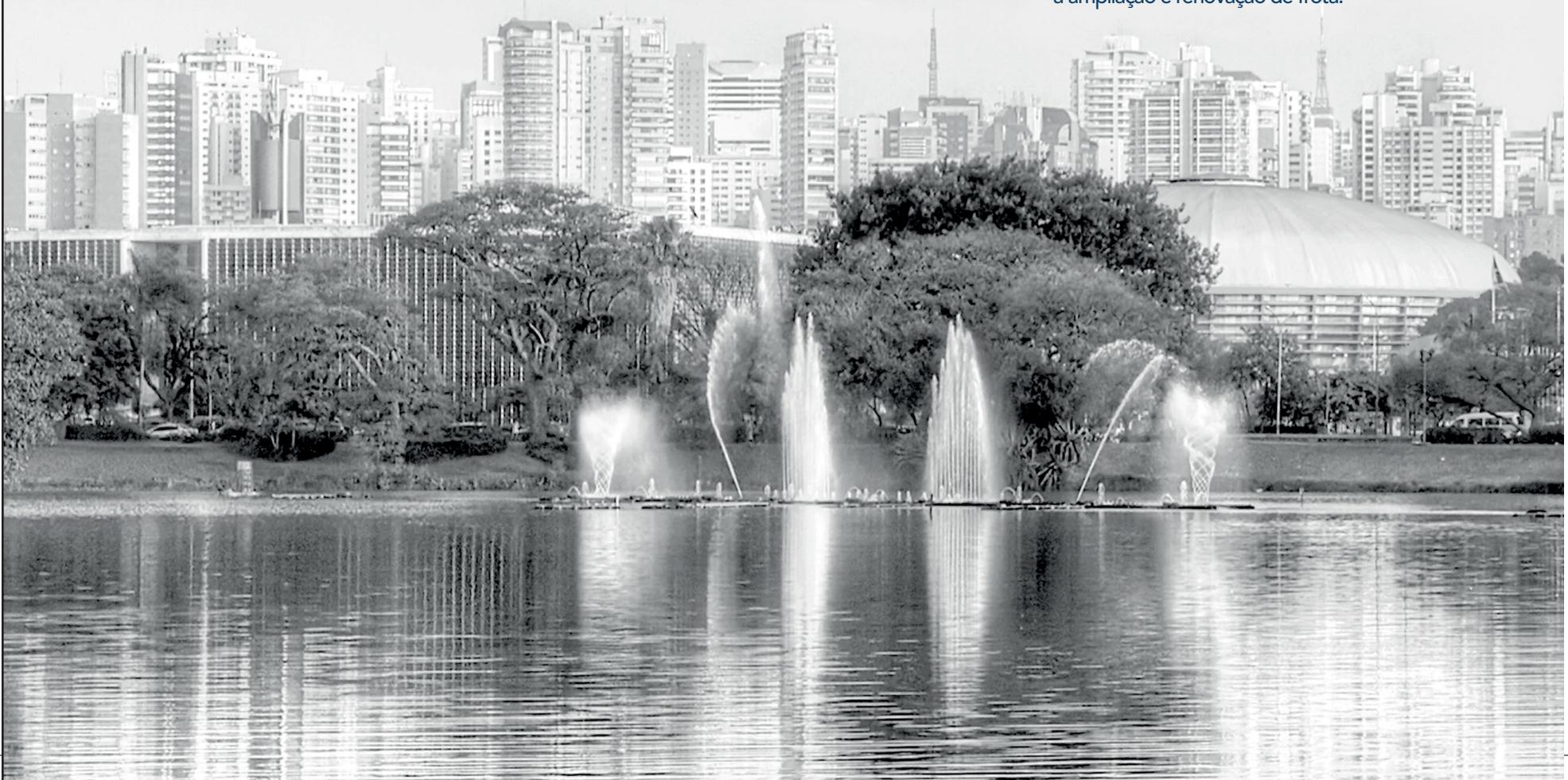
Mobilidade urbana em pauta

(José Carlos Secco)

Transporte público sustentável e de qualidade foi tema da 29ª edição do Seminário Nacional NTU

Foi realizada em São Paulo, no início de setembro, a 29ª edição do Seminário Nacional NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, e a 5ª edição da Transpúblico, feira promovida pela entidade. Os eventos, que reuniram os principais dirigentes e executivos do setor, além de algumas das principais fabricantes de chassis, carrocerias e componentes para ônibus, tiveram como mote a mobilidade sustentável e apresentaram diversas novas tecnologias para o desenvolvimento nacional.

Com o objetivo de incentivar uma divisão mais justa do espaço viário, que favoreça a coletividade, a mobilidade urbana e a circulação de ônibus e assim eleve a qualidade dos serviços prestados nas cidades brasileiras, a 29ª edição do Seminário Nacional NTU teve como tema “prioridade ao coletivo para uma mobilidade sustentável” e discutiu novas formas para promover a sustentabilidade. Entre elas, o uso de novas tecnologias nos sistemas, desde combustíveis de fontes limpas, como o ônibus a hidrogênio, até os investimentos em novas obras, dados os projetos de BRTs existentes e de licitações em andamento no país, assim como a ampliação e renovação de frota.



O presidente executivo da NTU, Otávio Vieira da Cunha Filho, declarou que o usuário de transporte público perde mais de duas horas no deslocamento de sua residência ao trabalho. Segundo Otávio Cunha, uma das alternativas para as grandes cidades é a criação de faixas e corredores exclusivos para os ônibus. A intenção é incentivar uma divisão mais justa do espaço viário, que atenda à coletividade e priorize políticas públicas voltadas para a mobilidade sustentável.

“É preciso sair desse círculo vicioso perverso de aumentar os custos, aumentar tarifa. Não é a crise econômica, é a falta de investimento em mobilidade urbana. Em 2013, o custo de congestionamento em São Paulo e Rio de Janeiro gerou 98 bilhões de gastos ao erário público, o equivalente a 2% do PIB nacional”, disse.

“Outro problema grave é que somente 5% das cidades brasileiras cumprem a lei de mobilidade urbana, que foi implantada há três anos, devido à falta de profissionais no mercado”. Segundo o presidente da NTU, 70% das vias públicas são ocupadas por automóveis e somente 30% são destinadas para os transportes públicos.

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), Francisco Christovam, a mobilidade sustentável só será possível quando as iniciativas públicas e privadas estiverem alinhadas sobre três importantes pilares: o da infraestrutura (desde vias até os próprios ônibus), o sistema operacional (gerenciamento e controle de frotas) e da qualidade dos serviços e da capacitação pessoal.

“É preciso uma maior integração entre ações do executivo público com o privado. As duas frentes apontam necessidades para melhorar o transporte de passageiros”, destaca Christovam. Otávio Cunha comentou ainda que diversas iniciativas estão em andamento, principalmente a implantação de corredores dedicados e os sistemas BRTs em várias cidades brasileiras. “O desenvolvimento está acontecendo, talvez não na velocidade que todos desejamos, mas está ocorrendo. Cada investida do setor público, como a implementação de corredores ou mesmo faixas exclusivas de ônibus, exige a contrapartida das empresas, que têm respondido favoravelmente, com a aquisição de veículos mais modernos”, frisou. E reconhece que a causa do transporte público virou pauta nacional desde as manifestações que culminaram em junho de 2013.

Mas tanto o presidente executivo da NTU, quanto o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), José Antônio Fernandes Martins, alertam para o momento ruim vivido pelo segmento – sem perspectivas imediatas de melhora – com a queda de 50% da produção em dois anos. Segundo Martins, em 2013, a indústria nacional produziu 29 mil veículos e, para este ano, a projeção mais otimista aponta para algo entre 14 e 15 mil unidades. “Faltam incentivos à indústria nacional do ônibus, que tem pedido insistentemente ao BNDES a retomada dos juros subsidiados mais atrativos, como foi em 2013 e 2014, quando o Finame PSI financiava 100% do bem com juros de 6% ao ano. Atualmente, a linha de crédito financia 70% do valor do ônibus para as empresas de pequeno porte e 50% para as grandes e para arcar com a diferença, empresários pagam juros anuais de 17%”, enfatiza.



R\$ 12 bilhões em investimentos

O secretário nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Dário Raís Lopes, informou que a carteira para investimentos em mobilidade está em R\$ 153 milhões. "Temos compromissos com grandes projetos de transporte público, como São Paulo e Recife. E outros diversos em outros municípios. Pretendemos obter mais R\$ 12 bilhões com os recursos disponíveis do FGTS. Além disso, deve ser votada uma nova normativa para a criação de uma linha de financiamento da Caixa para empresas concessionárias, a princípio, apenas para projetos sobre trilhos. Mas nada impede de expandi-la para empresas que operam as linhas urbanas rodoviárias."

"É preciso buscar outras fontes de recursos para custear o sistema de transporte de passageiros, defendendo entre outras medidas, uma política de proibição de estacionamento nas vias e a criação de pedágio urbano", comentou ainda o coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), Nazareno Affonso. Ele reforçou que empresas e governos devem continuar colocando a qualidade do serviço em primeiro lugar, buscando veículos compatíveis com a necessidade local, aprimorando o atendimento ao usuário, além de buscar alternativas que promovam a redução de custo e a universalização dos recursos.



Corredores e faixas exclusivas

O secretário municipal de transportes de São Paulo, Jilmar Tatto, defendeu a criação de uma lei que sustente o pagamento do sistema de transporte público também pela iniciativa privada, a fim de dividir a conta com o usuário, cujo custo com transporte já é descontado dos salários. Ele também reforçou a manutenção da estratégia da prefeitura que prioriza o transporte coletivo em detrimento do carro individual.

“O usuário do automóvel usa a maior parte do espaço público. Essa disputa é desafiadora, pois não é democrática e há resistência de todos os lados. Mas dados mostram que a criação de corredores e faixas exclusivas aumentou significativamente a velocidade média dos ônibus, que oscilava entre 13 km/h e 14 km/h e que agora está entre 22 km/h e 23 km/h. Isso representa um ganho para o usuário de até quatro horas por semana em economia de tempo. Ao mesmo tempo, a velocidade média do trânsito de carros, que era de 20 km/h, hoje está entre 8 km/h e 12 km/h.”



Ciao, Itália

Com paisagens de tirar o fôlego e cultura por todos os lados, o país europeu é um dos destinos mais surpreendentes da Europa em qualquer época do ano

Ao reconhecer um quase familiar sotaque pelas ruas, cruzar com incríveis obras de arte a cada esquina e se esbaldar com o melhor da gastronomia mundial, não tenha dúvidas: a Itália é realmente um dos lugares mais encantadores do planeta. Com uma história de quase três mil anos, o país em forma de bota não cansa de surpreender quem se rende ao seu charme – uma interessante mistura entre história e cultura. Na força de monumentos que reverenciam o legado do Império Romano para a formação do mundo ocidental, o lugar exala a herança de um passado que insiste em se manter vivo, apesar da ação do tempo. Em cenários dignos dos mais belos cartões postais, a região ainda oferece passeios românticos, com direito a colinas de um verde infinito e fontes esculturais de onde jorram águas cristalinas. De uma ponta

A bela Bogliasco fica na região da Ligúria, província de Gênova.



a outra do mapa, são mais de 100 mil atrações turísticas, com opções para todos os gostos – entre caminhadas a pé por vielas antigas e visitas guiadas a museus cheios de obras clássicas. Para começar a desbravar a Itália, nada como iniciar a viagem por sua cidade mais imponente. Em Roma, palacetes e templos merecem a atenção especial dos visitantes, ao mesmo tempo em que dividem sua atenção com prédios modernos e uma agitada vida noturna. Os principais monumentos ficam localizados em um preservado centro histórico, o que faz com que possam ser desbravados a pé por turistas de todas as idades. Na lista de atrações imperdíveis, estão o Coliseu e o Pantheon, lugares construídos no primeiro século depois de Jesus Cristo e onde foram forjados os alicerces de uma nova ordem mundial.

Para encher os olhos de história, os viajantes não devem deixar de conhecer as deslumbrantes Fontana de Trevi e Piazza Navona, praças públicas que foram cenários de filmes inesquecíveis e convidam para um final de tarde entre cafés espressos e *gelattos* cremosos, tudo como manda a tradição italiana. O Fórum Romano, antigo centro da vida política e religiosa construído pelo imperador Julio Cesar, também merece ser contemplado de perto. Do outro lado do Tibre, rio que banha a cidade, encontra-se outra joia local: o Vaticano, pequena cidade com status de país onde se encontra a sede da Igreja Católica. A divisão é feita a partir de muros altíssimos, que guardam a maior e mais famosa catedral do mundo e uma praça repleta de fiéis em quase todos os momentos do dia.

A Basílica de São Pedro ocupa uma área de 23 mil metros quadrados e de sua impressionante cúpula é possível contemplar uma das vistas mais belas da região. Já a Capela Sistina deixa os turistas de boca aberta por conta de seus esplendrosos afrescos pintados por Michelangelo. Com uma arquitetura inspirada no Templo de Salomão e decoração cheia de detalhes retratados por artistas da Renascença, o local fica dentro dos limites do Palácio Apostólico, residência oficial do Papa Francisco. Por falar no pontífice, sua aguardada aparição pública – sempre aos domingos, durante a mensagem de “Angelus” – costuma reunir milhares de admiradores vindos das mais diferentes partes do mundo.





Agitação e bom gosto

De alma cosmopolita e com a pulsação típica das grandes cidades, Milão é considerada, desde a Idade Média, o maior centro comercial, industrial e financeiro da Itália – e um dos maiores da Europa. Na capital mundial da moda, não faltam lojas das grifes mais badaladas, além de hotéis luxuosos e espaços de design renomados. Apesar de sua intensa ligação com o universo fashionista, a cidade também chama a atenção por seu rico passado cultural e por suas maravilhas arquitetônicas. De inspiração gótica, a catedral – chamada de Duomo di

Milano – foi construída em 1386 e impressiona os turistas que transitam pela principal área aberta da região. Mais singela, a pequena igreja Santa Maria Delle Grazie também atrai curiosos ao expor o original da “Última Ceia”, obra-prima do mestre Leonardo da Vinci. Além de se encantar com a arte milenar e com a rica história local, os visitantes precisam se esbaldar na famosa noite milanesa, farta em restaurantes e bares estrelados.



Construída às margens do Rio Arno, Florença também marca presença no roteiro dos sonhos pela Itália. O local, que é considerado o berço do Renascimento, é repleto de casarões de cúpulas ornamentadas que guardam, ao longo dos séculos, boa parte dos maiores patrimônios italianos. De acordo com estudiosos, aproximadamente 40% do acervo artístico do país se encontra espalhado pelos museus e pelas ruas da cidade. Em duas galerias disputadas, Uffizi e Accademia, é possível ver

de perto obras originais de Rafael, Botticelli e outros gênios da pintura. Por conta disso, valem uma visita especial – e de pelo menos duas horas. Depois de se deleitar com a arte local, os visitantes ainda devem explorar a Piazza del Duomo, praça que abriga a catedral Santa Maria Del Fiore e o Battistero di San Giovanni. Da mesma forma, atrações como o Bargello, o Museu da Ópera, o Palácio Pitti e a Capela dos Médici não podem ser deixadas de lado. Na lista de passeios imperdíveis ainda está uma travessia pela Ponte Vecchio, um dos mais belos cartões postais do planeta.

Catedral Duomo di Milano, em Milão, norte da Itália.



O encanto de Veneza

Por conta de sua aura romântica e geografia inusitada, Veneza é um dos destinos mais populares em solo italiano. Ao ser banhada pelo mar Adriático, a cidade foi erguida sobre 118 ilhotas entre pequenos canais. Com mais de 400 pontes, o lugar – que era considerado uma das maiores potências comerciais do mundo entre 1140 e 1160 – impressiona por suas construções antigas e cheias de desenhos renascentistas. A Piazza San Marco é o principal atrativo e é famosa por seus bares com mesinhas ao ar livre e pelas centenas de pombos que insistem

em posar para as fotos de turistas que se aglomeram pelo local. Por lá, ainda pode ser conhecida a Basílica de San Marco, cuja arquitetura bizantina é considerada um dos patrimônios artísticos mais importantes do mundo moderno. Ao se aventurar pelas águas, a bordo das famosas gôndolas, os viajantes ainda não devem deixar de passar pela belíssima Ponte Rialto, a travessia mais antiga sobre o Grande Canal, maior via aquática de tráfego da cidade.



Na foto, o Grande Canal de Veneza, maior e mais importante canal da cidade.

Dicas:



PARA

IR

A época ideal para visitar a Itália é na primavera, entre os meses de abril e maio, quando são registradas poucas chuvas e a temperatura é agradável – em torno de 20 graus. Nos meses de verão, o calor é grande e é preciso enfrentar multidões de turistas em quase todas as grandes atrações. Já a partir de outubro, o clima é mais ameno e afugenta boa parte dos visitantes, especialmente os que têm medo do frio.

Saiba mais: www.italia.it



PARA

CHEGAR

A TAM (www.tam.com.br) oferece voos diários diretos para Milão partindo de São Paulo e do Rio de Janeiro. A Alitalia (www.alitalia.com.br) voa da capital paulista para Milão e Roma, todos os dias. Com conexões em outras capitais europeias, é possível comprar passagens pela KLM (www.klm.com), Air France (www.airfrance.com.br), TAP (www.flytap.com.br), Iberia (www.iberia.com) e Lufthansa (www.lufthansa.com.br).



PARA FICAR

Como um dos destinos mais populares do mundo, a Itália tem uma vasta capacidade hoteleira – desde simples albergues até hotéis luxuosos. Os estabelecimentos de uma a três estrelas muitas vezes são administrados por famílias, em acolhedoras pensões. Para quem procura uma estrutura mais completa, é aconselhável optar pelos quartos de algumas das grandes redes internacionais, que oferecem ofertas interessantes em determinadas épocas do ano.

Saiba mais: www.booking.com/it



PARA COMER

“Em Roma, faça como os romanos”. Como aponta o famoso ditado, na Itália aproveite para se esbaldar em pratos tipicamente locais – entre pizzas, polentas e massas com molhos cheios de emoção. Não deixe os vinhos da região de fora das aventuras gastronômicas e aproveite para saborear os famosos *gelattos*.



PARA SE LOCOMOVER

Com estradas em ótimo estado e muito bem sinalizadas, alugar um carro pode ser uma boa opção para quem quer sair dos grandes centros e conhecer o interior do país. Para quem não quer dirigir, ônibus são frequentes e operam com regularidade. Os trens são uma excelente opção, com serviços razoavelmente frequentes e pontuais, estações são bem equipadas e malha que chega às principais cidades turísticas.



Em casa, à frente da pintura do Lotus, carro pilotado pelo escocês Jim Clark.

O maior jornalista brasileiro da Fórmula 1

Famoso por cobrir os mais importantes eventos do automobilismo, o comentarista Reginaldo Leme comemora mais de 650 GPs

O fato de acompanhar a Fórmula 1 e o automobilismo desde o início da década de 70 faz de Reginaldo Leme o principal jornalista da área. Não apenas do Brasil, mas de todo o mundo. Enquanto a grande parte dos "astros" da imprensa internacional que acompanhavam a Fórmula 1 no início dos anos 70 foram cedendo lugar para novas gerações de profissionais, Reginaldo Leme manteve-se sempre firme, primeiro como repórter do jornal O Estado de S. Paulo e, em seguida, como comentarista das transmissões que passaram a ser feitas pela TV Globo.

Com Reginaldo Leme, além dos títulos conquistados por Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet e Ayrton Senna, o Brasil possui dois importantes outros títulos: o de maior participação em Grandes Prêmios, com Rubens Barrichello, e o de maior número de coberturas jornalísticas de corridas da Fórmula 1, com o próprio Reginaldo Leme. No ano passado, foi criada uma medalha para homenagear os poucos jornalistas com mais de 500 GPs. Reginaldo já somava 630.

Reginaldo Leme fez para o jornalismo automotivo brasileiro o mesmo que Emerson Fittipaldi fez para o automobilismo esportivo: descobriu e mostrou o caminho para chegar à Fórmula 1.

Moneo Revista – Para você, o que representa esse histórico de participação na Fórmula 1?

Reginaldo Leme – É algo que estava fora do alcance até dos meus melhores sonhos. Fui um devorador das revistas Auto Esporte e Quatro Rodas (quando ela ainda publicava esporte a motor). Ficava esperando principalmente a Auto Esporte chegar às bancas e lia de cabo a rabo umas dez vezes até chegar a próxima edição. Isso quando eu ainda fazia cursinho para a Cásper Líbero. Quando me formei, o sonho era ser jornalista de automobilismo, sempre de olho no que escrevia o grande mestre de toda a nossa geração, que era o Luiz Carlos Secco. Acabei entrando no Estadão fazendo o que dava, especialmente futebol. Foi como setorista do Palmeiras (mesmo sendo são-paulino) que saí do Brasil pela primeira vez. Em 1970, fui

para uma excursão por Iugoslávia, Itália e vários países da então União Soviética. Só consegui mesmo o automobilismo em 1972.

MR – Quantos anos você tem de participação na Fórmula 1 e quantas corridas acompanhou ao longo de sua carreira?

RL – Comecei em 1972, mas apenas com dois GPs. O do Brasil, a prova extracampeonato, e a de Monza, justamente a da conquista do primeiro título do Emerson. Sigo até hoje. Deixei de viajar por quase um ano em 1977, na pior época da equipe Fittipaldi, e voltei em 78, ainda pelo Estadão. Mas, nesse mesmo ano, fiz corrida também pela TV Globo. Eu sempre digo que um dia vou fazer a conta certa dos GPs. Fiz um levantamento aproximado na época da medalha do ano passado. Mas era aproximado porque bastava ter mais de 500 para merecer a medalha.





Reginaldo com a esposa, Carmen Sylvia Leme.



No cockpit do Lotus no qual Jim Clark disputou as 500 Milhas de Indianápolis, em 1965.

MR – Você teve a visão e a coragem de enfrentar um mundo diferente, conformando-se em viver na Europa com limitados recursos financeiros, para trazer para o Brasil todas as informações, primeiro de Emerson Fittipaldi, e, em seguida, de toda a Fórmula 1. Como ocorreu essa “aventura”?

RL – Aventura é o nome certo disso. Em 72, no dia 1º de maio quando ouvi pela Jovem Pan a corrida em que o Emerson derrotou a Ferrari de Ickx em Jarama, Espanha - na época a TV ainda não transmitia - tive certeza de que ninguém tiraria aquele campeonato dele. Passei o resto do domingo escrevendo um projeto que apresentei para o Estadão no dia seguinte. O projeto foi analisado com muita atenção, mas na época era muito difícil uma empresa topar uma empreitada dessas. Jornalistas só viajavam na época da Copa do Mundo, e eram dois ou três de cada empresa da mídia tradicional.



Com Ayrton Senna, em comemoração no Club Med.

Na Inglaterra, em 1983, em reportagem com Senna.

Eles me pediram um adiamento da decisão que, de fato, veio em agosto. Viajei para a Inglaterra para várias matérias com o Emerson e a disputa da Race of Champions, uma corrida tradicional, mas que não valia pelo Mundial. De lá, duas semanas depois, veio o GP da Itália e a grande conquista que abria as portas da F1 para o Brasil. Coragem mesmo teve o Emerson, de buscar um lugar em um mundo até então inatingível para um piloto brasileiro. A história registrava rápidas passagens de Chico Landi (até ganhou corrida em 1949, fase pré-Mundial, criado em 1950), Fritz D'Orey e Hernando da Silva Ramos. Mas o Emerson, além do talento, tem uma estrela incrível. Ele chegou à F3 no momento certo, a ponto de merecer um telefonema de Colin Chapman para testar a Lotus de F1.

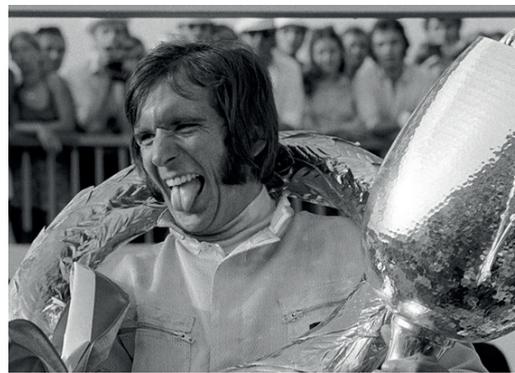
MR – Conte como conseguiu convencer sua esposa, Carmen Sylvia, a abandonar a redação do Estadão e ir com você para essa aventura.

RL – Aí já estávamos em 1973. Aquele mesmo projeto de 72 foi refeito, mas já a partir do GP da Espanha, que abriria a temporada europeia. Eu tinha me casado com a Carmen Sylvia em junho de 72 porque imaginava que aquele projeto de maio seria aprovado. Não foi e acabei indo sozinho a Monza, mas em 1973 a gente estudava um jeito de fazer a viagem, quando ela chegou em casa em um fim de tarde e me contou que o Suplemento Feminino do Estadão ia fazer alguns cortes e o nome dela estava incluído. Até hoje constantemente a gente revive aquele momento, falando das lágrimas que caíram logo que ela começou a me contar. Mas, na verdade, aquilo não era o fim de um sonho e, sim, o começo de outro muito maior e mais forte. Com o plano sendo aprovado em 73, ela teria mesmo que deixar o jornal.

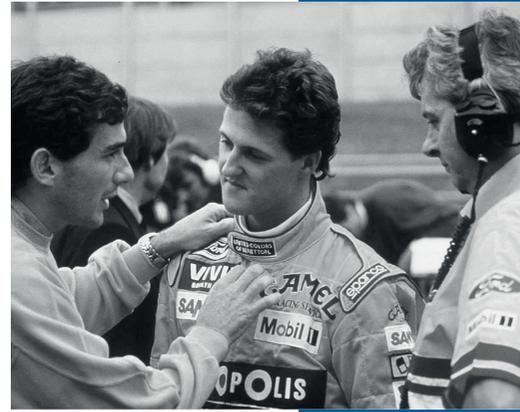
A vontade de ir era tão grande que fiz um orçamento bem baixo. Na época, 15 dólares por dia para tudo, hotel, alimentação e algumas viagens de carro alugado. Fora isso, só tínhamos os trechos aéreos de locais mais distantes. Fizemos uma base em Londres porque me permitia cobrir também os brasileiros que corriam na F3, sonhando em chegar à F1. Passamos muitas dificuldades para administrar o dia-a-dia com aqueles 15 dólares. Sem contar, as vezes, em que o dinheiro, enviado através de um banco, demorava muito para chegar. Passamos uma semana inteira comendo pão com alface. E não foi apenas uma vez. Na época era difícil essa operação de enviar o dinheiro. O Estadão gostou do trabalho que eu fazia e, para que eu não desistisse, no segundo semestre aumentou a diária de 15 para 20 dólares. E a Carmen Sylvia vivia aquela aventura com a mesma satisfação que eu, dois jovens enfrentando o mundo, curtindo cada momento. Inesquecível. É algo que todo casal jovem deve fazer, mesmo que seja antes de começar a batalha profissional que a vida nos impõe. No nosso caso, deu certo de ser um início de vida profissional que proporcionava essa vida a dois na Europa, enfrentando juntos o novo e o desconhecido.



Com Emerson Fittipaldi durante a temporada de 1974.



Vitória de Emerson Fittipaldi no GP da Áustria de 1972.



Senna e Schumacher, quando o alemão iniciou sua carreira na F1 correndo pela Benetton.



Senna e Piquet conversando antes de se tornarem "inimigos".



Em momento de descontração da F1, ao lado de Senna.

MR – Foi um início difícil, tanto para sobreviver quanto para ingressar no circo internacional. Como aconteceu e qual foi a estratégia para essas conquistas?

RL – Bom, a primeira dificuldade era viver com muito pouco dinheiro. Para entrar no meio da F1 na época era um pouco difícil. Como é que um sujeito novo, desconhecido, e de um país ainda sem tradição internacional no esporte a motor seria recebido numa tentativa de entrevista com Jackie Stewart, Jacky Ickx, Niki Lauda? O que mais interessava para a minha cobertura era o Emerson e, pouco depois, José Carlos Pace e Wilsinho Fittipaldi. Essa parte era tranquila. O relacionamento com eles sempre foi muito bom. No começo de tudo, quando cheguei pela primeira vez à Inglaterra, tive a ajuda do Chico Rosa, que tinha sido este amigo inseparável de Emerson e, depois, de Pace no início da carreira deles fora do Brasil. Devo dizer que Stewart era meu grande ídolo na época. E, apesar de ser rival na pista, foi o Emerson quem me apresentou a ele.

Ainda nos anos 60, o meu sonho era viver o automobilismo nacional. Adorava pilotos como Bird Clemente, Marinho Cesar Camargo, Luizinho Pereira Bueno, Ciro Cayres, Marivaldo Fernandes - quando criança tinha um carrinho de rolimã com o número 45, que era do Marivaldo. Lia sobre eles, queria conhecê-los, mas como? Lembro-me de um dia entrando no Salão do Automóvel, que ainda era no Ibirapuera, e cruzei com um grupo onde estavam Emerson, Wilsinho, Pace e vários outros. Parei e fiquei olhando até eles sumirem de vista. Pensar hoje que consegui conviver com todos eles, tornei-me amigo de alguns e conversei com um "monstro" como Bird Clemente recebendo um tratamento de amigo... Isto é o que eu chamo de realização de vida.

MR – Você teve o privilégio de conviver com Emerson, José Carlos Pace, Wilsinho Fittipaldi, Ayrton Senna, Nelson Piquet, Rubens Barrichello e outros pilotos brasileiros que integraram esse universo. Como foi e como é conviver o dia a dia com essa casta de super-homens?

RL – Eu sempre agradeço pela sorte que tive. Conhecer a F1 do lado de dentro já é um privilégio que poucos jornalistas alcançaram. Mas viver a época que eu vivi é algo que não vai se repetir. Pude presenciar três títulos mundiais que o Brasil conquistou e das 101 vitórias, incluí a de Pace (que tinha talento para ser campeão), as 11 de Barrichello e 11 de Massa. Como se isso não fosse suficiente, ainda vi Jackie Stewart, Niki Lauda, Alain Prost e vivi do começo ao fim a era Michael Schumacher. Para falar de talento, mesmo sem título, houve ainda os geniais Gilles Villeneuve e Ronnie Peterson. Mais os atuais Sebastian Vettel, Lewis Hamilton e Fernando Alonso, o mais talentoso dos três. São todos verdadeiros super-homens.

MR – Como se processou esse seguimento ao circo da Fórmula 1 ao redor do mundo, com providências referentes a emissão de passagens, reserva em hotéis, locação de veículos, credenciamento para as provas, entrevistas, produção e textos e remessa para o Brasil?

RL – Este é um aspecto que mudou muito no decorrer desses 41 anos. No começo todo jornalista era credenciado corrida a corrida, com um pedido oficial feito pela empresa dele. A partir do meu quarto ano, tornei-me membro da International Racing Press Association, um tipo de clube de jornalistas presentes a, no mínimo, dez corridas por ano, que ganhavam essa credencial permanente, uma braçadeira de couro. Depois veio a credencial permanente da FIA (Federation Internationale de L'Automobile),

para jornalistas da imprensa escrita, e da FOM (Formula One Management) para os de rádio e TV, cujas empresas pagam direitos comerciais de transmissão. Esta permanente foi instituída nos anos 80. Quem não tem, pode ser credenciado corrida a corrida se o dossiê enviado para a FIA for aprovado. Mudança ainda mais radical aconteceu na forma de enviar matérias para o Brasil. No começo, o meio era o telex. Sempre um problema porque havia muito mais jornalistas do que máquina para escrever. Ficava aquela fila de companheiros esperando. Isso para quem sabia escrever diretamente na máquina do telex (picotando uma fita que, depois de feita uma ligação quase telefônica, era enviada através de uma leitura que a máquina fazia das perfurações na fita. Depois veio o fax, já facilitou bastante. E, mais tarde, os primeiros laptops, quando conseguir uma conexão dava um trabalho enorme. Hoje cada sala de imprensa tem equipamento para os cerca de mil jornalistas ligarem seus laptops, cada qual com a sua conexão. No caso da TV tem o satélite com um horário pré-estabelecido. A gente grava entrevistas, escreve um texto em que caibam essas entrevistas, e desenvolve uma linha de pensamento. Se o repórter parte para uma linha não adequada, não tem volta porque chega a hora do satélite e é ali ou nunca. Se perder o satélite, o Brasil não recebe seu material. Hoje o sistema é altamente desenvolvido, com cada TV tendo seu próprio satélite. Até alguns anos atrás, a emissão era feita em um único lugar dentro do que se costuma chamar de TV Compound, uma área ocupada pelos caminhões de todas as emissoras que pagam direitos para a FOM. E houve até mesmo um tempo em que tínhamos que sair do autódromo para editar o material em uma emissora no centro da cidade e, de lá, fazer a geração.

Quanto a hotéis e locação de carros, é a parte que funciona melhor. Mas sempre precisa de reserva. Acabou o tempo de chegar a uma cidade sem reserva para procurar hotel. Conheci muito brasileiro que fazia isso. Em GPs em lugares mais retirados como Áustria, Bélgica e mesmo Inglaterra, a maior parte se hospeda em pequenas pensões ou até casas de família que alugam quartos. Mas também isso exige tempo de experiência. Raramente um lugar desses aluga quarto para pessoas diferentes daquelas que estão lá todos os anos.

MR – Seria possível definir o estilo, a personalidade, o jeito de ser, o comportamento de pilotos famosos? Quais mais chamaram a sua atenção? Exemplos: Niki Lauda, James Hunt, Jackie Stewart, Graham Hill, Emerson Fittipaldi, Alain Prost, Ronnie Peterson, Mike Schumacher, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel e outros, se quiser.

RL – Tem aqueles que confiam tanto no próprio talento que arriscam mais. Nem sempre a história acaba bem. Exemplos: Jim Clark (que não conheci), Ronnie Peterson, Gilles Villeneuve, Ayrton Senna. Schumacher era desse tipo, mas saiu ileso depois de 307 grandes prêmios e, ironicamente, acabou sofrendo um acidente numa pista de esqui. Nigel Mansell era um cara assim, sempre muito próximo do erro. Bateu muitas vezes, mas, por sorte, sobreviveu. Há os professorais, que andavam forte e foram campeões, mesmo arriscando menos, a não ser quando fosse necessário. Exemplos: Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Alain Prost.

O James Hunt, como mostra muito bem o filme "Rush", era um sujeito irreverente, sem compromisso com nada, nem com a carreira, embora tivesse talento. Uma vez, no GP do Japão, véspera da corrida, eu o vi no saguão do hotel vestindo smoking, descalço, com uma taça de champanhe na mão e pendurado em duas loiras. Dos atuais, vejo o Alonso como o piloto mais completo porque reúne o agressivo e o professoral. Hamilton é puro talento. Vettel é um vencedor, provavelmente sem o mesmo talento de Hamilton e Alonso, mas é um cara que sabe o caminho da vitória. E é, de longe, o mais simpático dos estrangeiros. Esse tipo de comparação extra pista com os brasileiros não dá pra fazer porque a gente sempre tem mais acesso a eles, claro.

MR – Nos tempos de Emerson, Senna e Piquet, o Brasil era considerado uma fonte de grandes pilotos e o Jackie Stewart, ao ser perguntado sobre as razões para o surgimento de tantos astros, teria respondido: "deve ser a água que eles tomam". O que está faltando hoje para a continuidade desse ritmo?

RL – De fato, naquela época a gente podia apostar que o talento brasileiro não teria fim. E existe muita gente boa por aí, mas o que falta no Brasil é uma categoria entre o kart e uma Fórmula 3, por exemplo. Pela falta dessa categoria intermediária, muito garoto de talento se vê obrigado a sair do Brasil muito cedo e, pela ausência de pai, mãe, amigos, acabam desistindo de seguir uma carreira tão difícil.

MR – Defina: o que é preciso para um piloto ser campeão mundial?

RL – Antes de tudo, talento, é claro. Mas é essencial estar no lugar certo no momento certo. Ter talento e errar no restante resulta no que está acontecendo com Alonso, reconhecido como o piloto mais completo, mas perseguindo o tri desde 2006. E o tempo está passando para ele.

MR – Como justificar essa falta de campeões mundiais se o automobilismo brasileiro evoluiu fortemente, mas não tem gerado campeões como no passado? O que deve estar faltando?

RL – O automobilismo brasileiro evoluiu na Stock Car e voltou a ter um campeonato de marcas, mas sem uma categoria de monoposto não se cria piloto para tentar a F1. Certamente temos na Stock Car um número de pilotos talentosos maior que em qualquer outro campeonato com carros de turismo do mundo. Mas ela não é uma categoria formadora de pilotos.

MR – O que representa para o Brasil a manutenção do Grande Prêmio no calendário da Fórmula 1 ou, qual é a importância do Brasil na visão de pilotos e dirigentes do automobilismo?

RL – O Brasil não pode perder o seu GP. Isso é tão claro que a prefeitura de São Paulo, independente de partido ou tendência política, há muito tempo vem lutando para manter o GP, com seguidas reformas em Interlagos - a maior delas está sendo feita agora. Não é o caso do Rio, que perdeu o direito de sediar o GP por falta de interesse. Na área que destinaram a um eventual novo autódromo que substituiria o anterior, hoje ocupado por arenas olímpicas, é impraticável a construção de um autódromo. Se o Brasil perder o seu GP, vai ficar ainda mais difícil formar novos pilotos.

MR – Quais os momentos mais marcantes ao longo de sua carreira e as maiores emoções?

RL – Os momentos mais emocionantes foram aqueles em que um brasileiro conquistou o título mundial. Cito especialmente o primeiro do Emerson, em Monza (1972), o segundo do Piquet, em Kyalami (1983) e o primeiro de Senna (1988). Cada qual com suas histórias. Também sofri muito com a perda de pilotos com os quais eu convivia. Especialmente Ronnie Peterson e Gilles Villeneuve.

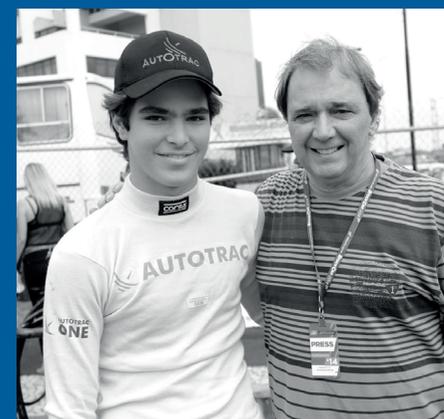
MR – Qual a contribuição do automobilismo, em especial a Fórmula 1, para o desenvolvimento dos veículos de venda ao público?

RL – Hoje só um empresário ultrapassado ainda é capaz de dizer que “a vitória do domingo não aumenta a venda da marca na segunda-feira”. A F1 atrai as grandes montadoras justamente porque as marcas sabem que vencer esse desafio é prova incontestada da qualidade do automóvel que elas fabricam. Está aí o exemplo da Mercedes, que ficou fora da F1 desde 1955 e voltou em 2010 para sofrer por quatro anos antes de voltar a ser uma vencedora. A Honda, depois dos títulos que ganhou como motor, está de volta mesmo sabendo que ainda vai demorar bastante para se tornar competitiva. A Renault, que entrou em 77 e saiu em 85, voltou em 2002 e saiu de novo em 2011, está tentando comprar uma equipe atual, provavelmente a Toro Rosso, para voltar à F1. No campo tecnológico, praticamente tudo o que vemos de mais moderno nos nossos automóveis, em termos de segurança e desempenho, veio da F1. Até o que, por questão de custo, atualmente é proibido na F1, mas está presente nos carros de rua.

No cockpit da Brabham de Piquet, campeã em 1981.



Reginaldo no Museu da Ferrari, ao lado da modelo que levou Jody Scheckter ao título de campeão mundial, em 1979.



Reginaldo e Pedro Piquet nos bastidores da Stock Cars.

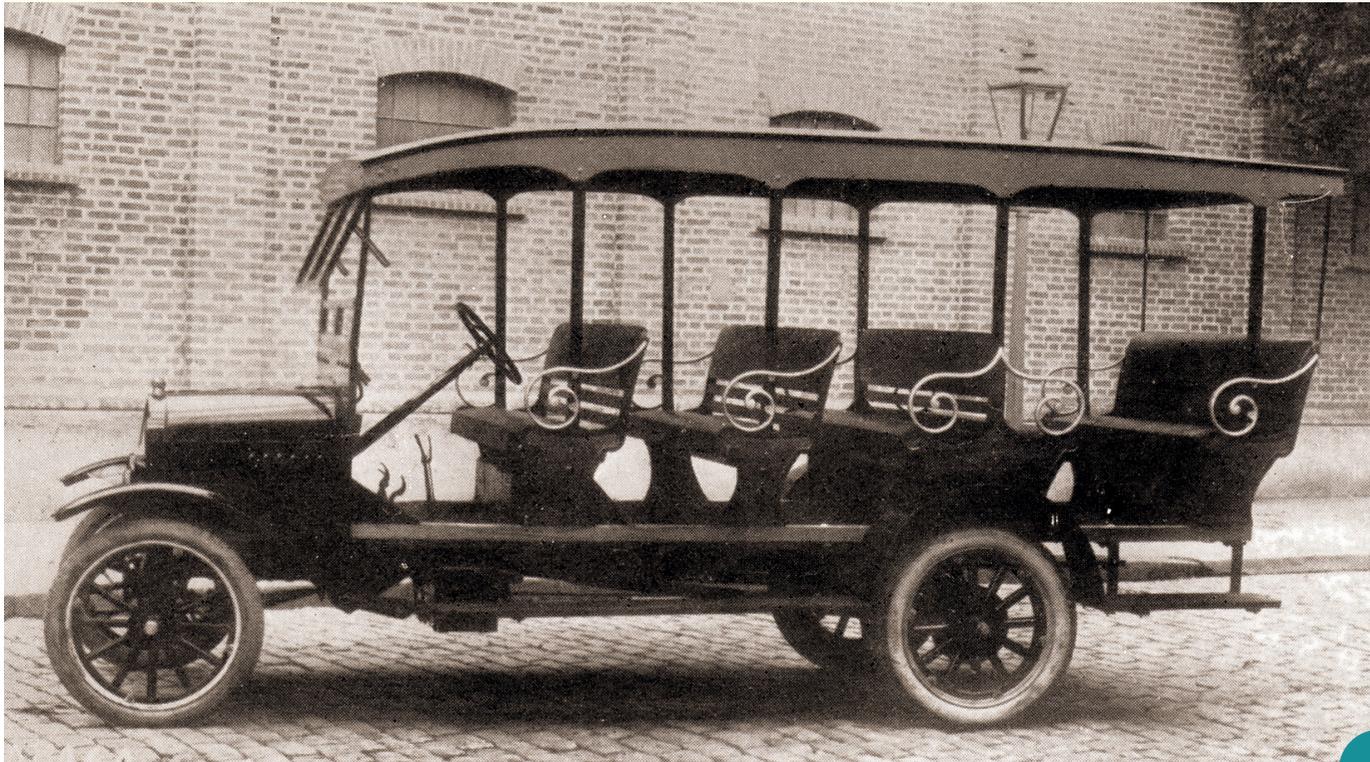




120 anos em sintonia com ruas e estradas

(Antonio Ferro)

O ônibus motorizado, o mais importante modelo de mobilidade coletiva, completa 120 anos de amplo uso, principalmente em ambientes urbanos



Primeiro ônibus motorizado.

Criada na Alemanha em 1895, a primeira carruagem que incorporou um motor de 5 HP revolucionou os conceitos de uma época em que o transporte era realizado pela tração animal. Com o passar dos séculos e o desenvolvimento de tecnologias, o ônibus se tornou um verdadeiro símbolo da democracia e da revolução industrial. Promoveu e acompanhou a transformação da sociedade, do transporte, teve e tem papel decisivo no desenvolvimento da economia, das cidades e na vida da grande maioria da população mundial.

O termo ônibus começou a ser empregado na cidade francesa de Nantes, em 1826, com Stanislav Baudry, dono de uma casa de banho. Como seu negócio era distante da cidade, o empresário criou um tipo de condução que pudesse levar seus clientes até o local. O termo ônibus deriva da palavra Omnes, uma chapelaria que funcionava como ponto inicial e ponto final. Vindo do termo em latim Omnes Omnibus, significa "tudo para todos".

As más condições da época com estradas e clima, no entanto, fizeram que a ideia fosse abandonada, pois se usavam carroças para realizar o transporte. Somente em 1895, Karl Benz resolveu retomar o conceito do transporte coletivo, com o primeiro ônibus motorizado, derivado do automóvel Landau.

Os modelos pioneiros não passavam de inventos rústicos, improvisados, que não proporcionavam qualquer segurança e conforto aos passageiros, como as jardineiras - apelido brasileiro aos modelos que tinham estrutura precária. Com bancos de madeira, não eram fechados e não proporcionavam qualquer conforto. Foi a partir da década de 1930, que essa imagem começou a mudar, com a introdução de elementos para a promoção de viagens mais cômodas. Com isso, os veículos passaram a ser fechados, com designs diferenciados, apesar da base ainda ser de chassi para caminhões.



O Brasil conheceu seu primeiro ônibus em 1908, com a chegada de um modelo importado da Inglaterra para os serviços de transporte no Rio de Janeiro, durante a Exposição Mundial - um evento de comemoração ao primeiro centenário da abertura dos portos brasileiros. Já a produção local foi iniciada em 1911, pelos irmãos italianos Grassi, em São Paulo, para atender a Hospedaria dos Imigrantes, fabricando o pioneiro veículo sobre um chassi francês. Daquela data em diante, a indústria nacional deu a partida para o que é hoje uma das mais eficientes do mundo em termos de *know-how*, qualidade, desempenho, produtividade e a terceira maior em volume de fabricação.



Primeiro Monobloco do Brasil.



Primeiro Trólebus brasileiro.

Com o incentivo à formação da indústria automobilística brasileira, nos anos de 1950, e após a chegada das primeiras marcas fabricantes de veículos automotores, o parque tecnológico dos ônibus iniciou uma nova etapa de evolução, desenvolvendo chassis com características mais indicadas ao transporte de pessoas, com elementos que proporcionavam mais conforto, como a suspensão e a motorização idealizada para o modal. Começaram a surgir novos fabricantes de carroçarias e foram introduzidos novos modelos e configurações para diferenciar os serviços urbanos e rodoviários. As carroçarias passaram a ter poltronas mais confortáveis, janelas panorâmicas e desenhos diferenciados.

Modelos integrais, unindo carroçaria e chassi de uma mesma marca, revolucionaram os padrões para o período, quando o setor ainda engatinhava. Primeiro com a General Motors do Brasil, que introduziu o veículo chamado ODC, e, anos depois, com a Mercedes-Benz, que trouxe ao país o seu monobloco O-321, o modelo de maior sucesso em nossas ruas e rodovias.

A tração elétrica também foi uma opção ao ônibus aqui e antecipou o que hoje se transformou na melhor opção para a preservação ambiental nos grandes centros urbanos. Começou a ser utilizada na década de 1920, no Rio de Janeiro, com um modelo que utilizava baterias. Já no final da década de 1940, São Paulo se tornou exemplo nacional ao implantar uma rede de trólebus (veículos elétricos com conexão à rede aérea externa).

Ao longo desses anos, o ônibus brasileiro vem sendo reconhecido por sua versatilidade, pelas características de conforto e segurança e, também, pela consciência de sustentabilidade. Os principais nomes da produção nacional não pouparam esforços em desenvolver modelos idealizados para o transporte regular nas cidades, em rodovias ou também para os serviços turísticos. Nesse sentido, o que se vê são veículos com identidades próprias, destacando cada detalhe de harmonia, do conjunto e dos elementos pensados minuciosamente para permitir viagens cada vez mais cômodas.

O papel do ônibus é essencial na vida de todo brasileiro. Não se pode pensar em mobilidade eficiente, em sustentabilidade e em transporte público sem a presença desse modal, que é capaz de se integrar a diversos outros sistemas. Sua importância só aumenta e a priorização dos seus serviços pode resultar em benefícios nos deslocamentos diários de milhões de pessoas, aqui e nos quatros cantos do planeta.



Os ônibus elétricos movidos a hidrogênio são a aposta do futuro da mobilidade urbana.



A relação do Brasil com o ônibus é nitidamente conhecida. Daqui surgiu a gênese dos corredores exclusivos urbanos, hoje definidos como BRTs, que ganhou o mundo e transformou os espaços urbanos com uma solução de baixo custo, podendo atender grandes demandas de passageiros com maior rapidez em suas viagens. Diferente de quase todo o resto do mundo, as fabricantes nacionais transformaram-se em grandes fornecedoras mundiais pela sua capacidade de desenvolver e produzir uma variada gama de chassis e carroçarias dos mais diversos tipos, do menor ao maior modelo, urbano e rodoviário, com ou sem requinte, equipados com trações tradicionais ou alternativas.

Quanto às questões ambientais, o veículo é uma das soluções mais eficientes e de menor custo para as cidades, em função das opções limpas em propulsão, como a eletricidade, etanol, biodiesel, diesel de cana-de-açúcar ou ainda em versões híbridas, combinando motor de combustão e elétrico. No Brasil, adotamos, desde 2012, a norma Euro 5 para motores Diesel. Na Europa, existe uma mais moderna, a Euro 6, com índices bem expressivos na redução das emissões dos gases tóxicos. Também estão em estágio bem evoluído projetos inovadores de tração elétrica, sistemas híbridos (combinação de motor de combustão e elétrico) ou totalmente elétricos (baterias), favorecendo em muito o meio ambiente urbano.

Nestes 120 anos, a evolução tecnológica, acompanhada pela qualidade dos produtos, colocou o ônibus em posição estratégica para atender as necessidades de locomoção das pessoas e contribuir para o desenvolvimento sustentável e bem-estar da sociedade, seja nos mercados do primeiro mundo, mas principalmente nos países emergentes e em desenvolvimento.

O ônibus é a oportunidade da cultura racionalizada do transporte público, aliado a uma mobilidade inteligente, com competência para facilitar o cotidiano dos cidadãos. Uma sintonia fina com as ruas e estradas, a favor do desenvolvimento.

Antonio Ferro é jornalista da Revista Eletrônica Autobus e premiado SAE 2015.

Com açúcar, com afeto

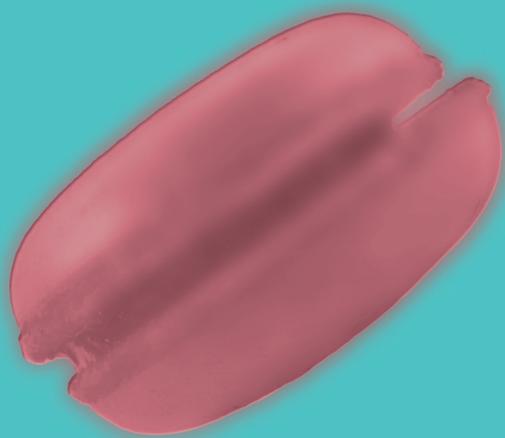


Cada vez mais elaboradas e com forte apelo emocional, as sobremesas atuais impressionam ao combinar técnicas apuradas e sabores marcantes

No fim de um jantar de negócios ou na simplicidade de um almoço em família, não importa. Com status de unanimidade entre os *gourmets* de plantão, um “docinho” sempre fecha com perfeição qualquer refeição. Entre preparos cheios de alma e ingredientes escolhidos a dedo, o mundo das panelas se rende ao apelo das sobremesas e celebra a exuberância da *pâtisserie* – termo francês que remete aos quitutes mais elaborados do mundo. Ao esbanjar requinte em cada detalhe, as receitas do momento chamam a atenção pelo apuro técnico que se revela em sabores intensos e apresentações de dar água na boca. Entre a tradição europeia e o legado brasileiro, os pratos conquistam até mesmo os paladares mais exigentes ao misturar doses generosas de dedicação com pitadas de memórias da infância. Afinal, quem não guarda lembranças de um bolo quentinho ainda na fôrma ou doce de leite preparado na hora?

O hábito de saborear um doce logo após uma refeição surgiu na Europa no século 17, quando Catarina de Médici desembarcou em Marselha, na França, para se casar com o futuro rei Henrique II. Entre a bagagem da italiana haviam dezenas de livros de receitas – além de um séquito de cozinheiros – e, por sua influência, os pratos finais dos almoços e jantares na corte mais copiada do mundo passaram a levar açúcar. Já no casamento, a nobre mostrou seu apreço pela culinária ao encomendar aos seus confeitores um bolo diferente – feito em andares e com camadas distintas de sabor – para impressionar os convidados. Desde então, as sobremesas passaram a ser sinônimo de bom gosto e, por consequência, de riqueza. No Brasil, o hábito assumiu influências portuguesas e se popularizou no período colonial. Entre os preparos mais famosos, estavam pratos que até hoje estão na lista de preferências nacionais, como quindim, papo de anjo, ambrosia, manjar e pudim.







De bolos caseiros à macarons, as sobremesas completam com doçura os melhores momentos da vida.

Em busca do novo

Hoje em dia, os pratos ganharam um toque a mais de sofisticação, com direito a receitas incrementadas, ingredientes especiais e visuais elaborados. De acordo com dados da Associação Brasileira da Indústria de Panificação e Confeitaria (Abip), as empresas do setor movimentaram R\$ 82,5 bilhões em 2014, faturamento 8,02% superior ao registrado no ano anterior. Para a *chef* Silvia Garcia, profissional que já passou pela cozinha de mestres como Claude Troisgros e Felipe Bronze, a recente valorização da pâtisserie – com direito a uma

avalanche de programas de televisão sobre o assunto – tem relação direta com o fenômeno *gourmet* que toma conta das ruas. “Acho que as pessoas estão cada vez mais exigentes com sua alimentação em geral, além de mais seletivas e ousadas também. A parte boa é que estão interessadas na experiência e querem saber quais ingredientes são usados. É sensacional o que podemos proporcionar aos sentidos de alguém apenas com açúcar, ovos e farinha”, destaca.



Em dia com as tendências deste mercado, escolas de confeitaria e casas especializadas em guloseimas – que oferecem de brigadeiros a *cupcakes*, passando por *macarons* e até mesmo bolos caseiros – se multiplicam pelas grandes cidades. De acordo com o *chef* Douglas Turella, a crescente valorização da *pâtisserie* fez com que muitos profissionais da área se dedicassem ainda mais ao segmento. “Muitos cozinheiros não se atraem pela preparação do “*dessert*” ou do “*dolce*”, como as sobremesas

são conhecidas na França e na Itália, por se tratarem de receitas de sobrenome, muitas vezes complexas, que exigem serem levadas à risca e sem permitir grandes mudanças de técnica ou ingrediente”, comenta. Em sua visão, os profissionais que miraram no ramo ao se especializar em *pâtisserie* têm credenciais suficientes para desconstruir ícones como *tiramissu*, *creme brulê*, *pannacotta* e *cheesecake* e transformá-los em obras primas modernas que não deixam a tradição de lado.

“Já fiz de tudo, desde paçoca de baru até sorvete com formiga saúva”, conta a chef Sílvia Garcia, no seu chamoso Meloá, em Copacabana.



Doces lembranças

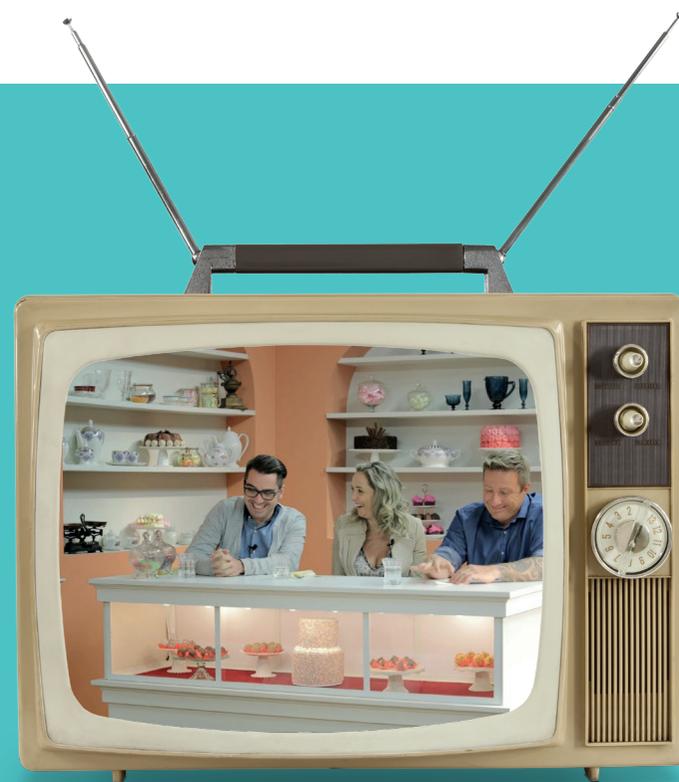
Com status de prato principal, as sobremesas do momento ainda impressionam pela criatividade ao se apropriar de elementos típicos da cozinha nacional. Entre as invenções de Sílvia – que mantém o charmoso Meloá em terras cariocas – estão doces como um bolo xerém, recheado de creme de doce de leite coberto de castanha-de-caju e castanha-do-pará torradas, e uma torta que reúne a deliciosa combinação de chocolate com creme de cupuaçu. “O Brasil é o lugar mais incrível do mundo quando falamos de variedade de ingredientes. Em cada canto do país, encontramos diferentes culinárias e costumes. Já fiz de tudo, desde paçoca de baru, que vem do serrado, até sorvete com formiga saúva”, comenta. Para a *chef*, a combinação entre técnica e criatividade é o que faz a diferença neste segmento, assim como matérias-primas de qualidade e que passam longe de aditivos, como estabilizantes e outros componentes com química em excesso.

Em meio a descobertas de novos sabores e de técnicas cada vez mais inovadoras, uma coisa é certa: os doces têm ligação direta com as lembranças do passado e são capazes de ativar a memória afetiva da maioria das pessoas – independente de suas preferências culinárias. “A sobremesa perfeita, para mim, é aquela que fecha a refeição com uma leve doçura. Eu me lembro de minha infância, quando minha mãe cozinhava pudim de leite, e de minha avó preparando seus cremes dizendo que bolo quente era sinônimo de dor de barriga”, comenta. Com a nostalgia de quem também viveu perto da cozinha, Sílvia também se recorda de inesquecíveis momentos junto à família. “Desde pequena minha madrinha Eleonora sempre fazia uma deliciosa torta de maçã da qual nunca esqueci. Eu continuo esperando o ano inteiro para chegar o Natal e poder comer essa delícia novamente”, recorda.



Para adoçar a vida

Em meio a diversas atrações culinárias espalhadas pela programação televisiva – entre canais abertos e fechados – o fantástico universo da confeitaria é celebrado em programas originais, onde chefs amadores buscam o reconhecimento de jurados implacáveis.



QUE SEJA DOCE

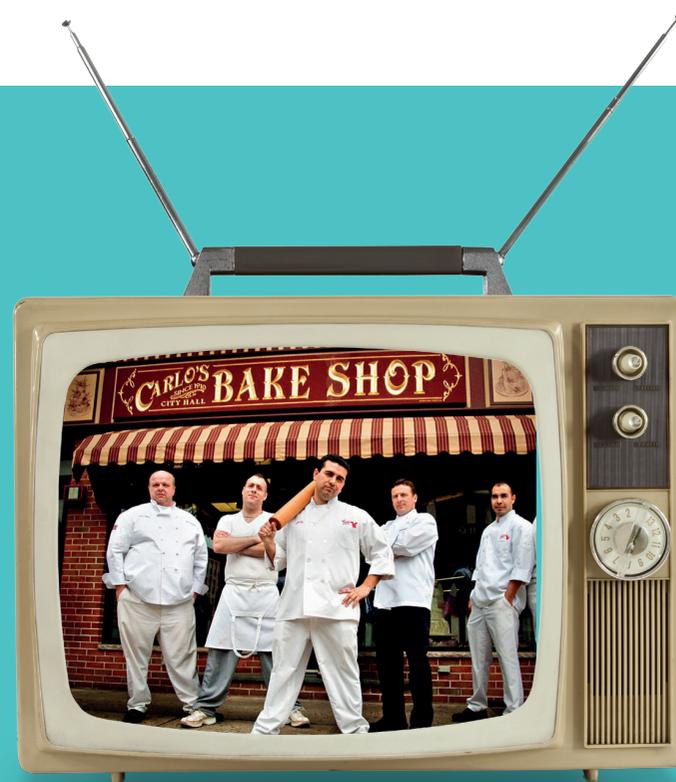
Sob o comando do *chef* Felipe Bronze – do renomado restaurante Oro, do Rio de Janeiro – o programa é uma espécie de concurso onde três participantes disputam, a cada episódio, o título de “confeiteiro mais doce do Brasil”. Diante dos olhares e paladares exigentes dos jurados Lucas Corazza, Carole Crema e Roberto Strongoli, os doceiros passam por uma série de desafios e provas dinâmicas para vencer e ter sua receita autoral publicada em um livro especial. A atração está em sua segunda temporada e é exibida pelo canal a cabo GNT.





BAKE OFF BRASIL

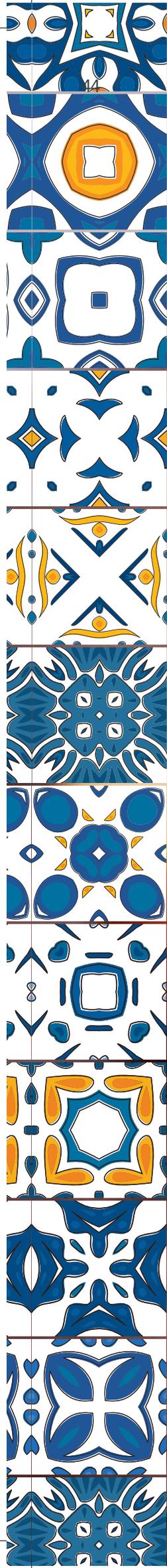
Sucesso absoluto em mais de vinte países, o programa de origem britânica também é sucesso no Brasil – onde ganhou uma versão exclusiva com apresentação da jornalista Ticiano Villas Boas no SBT. No *reality show*, 12 candidatos disputam pela chance de ser coroado o “melhor confeitador amador do país”. A atração possui dois rigorosos jurados – o empresário Fabrizio Fasano Jr. e a *chef* confeitadora Carolina Fiorentino – que avaliam o desempenho dos competidores prova a prova.



BATALHA DOS CONFITEIROS

Conhecido por estrelar alguns dos programas culinários mais vistos na TV paga, o “boleiro” Buddy Valastro – conhecido como “*cake boss*” – chegou ao Brasil através de uma atração exclusiva na Record. Em provas acirradas, confeitadores de todo o país realizam desafios semanais para mostrar seu potencial criativo. Ao final, o vencedor se tornará uma espécie de sócio do *chef* e terá a função de administrar a primeira franquia fora dos Estados Unidos da famosa loja de doces “Carlo’s Bakery”.

BEBIDAS

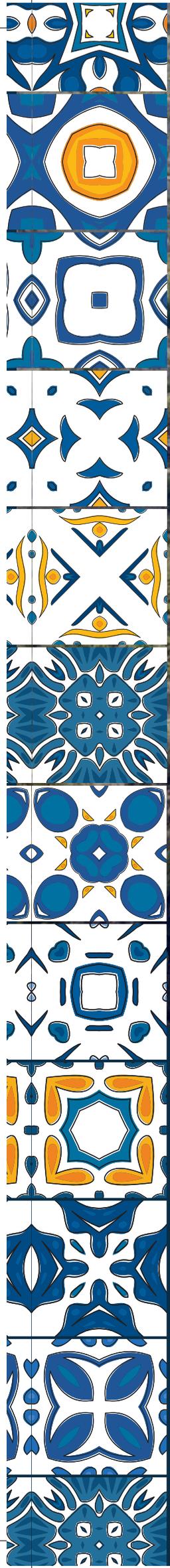


Requinte português à mesa

Com espaço nobre nas melhores adegas do mundo, o vinho do Porto agrada os apreciadores de bebidas adocicadas com uma variedade de apresentações

De sabor intenso e com uma história fascinante, uma bebida em especial vem ganhando a cada dia mais espaço na mesa dos brasileiros: o vinho do Porto. Com o status de instituição portuguesa, o produto é conhecido por sua doçura característica e pelo teor alcoólico elevado – que pode ficar entre 19 e 22%. Por conta destas características, uma dose deve ser apreciada antes ou depois das refeições, especialmente ao lado de uma seleção de queijos ou ainda acompanhada

de uma deliciosa sobremesa. Entre os aspectos que chamam a atenção em relação aos rótulos, está o fato de eles serem fortificados, ou seja, produzidos mediante a adição de uma porção de aguardente vínica depois de ter encerrado a sua fermentação. O resultado é uma bebida que absorve com maior ênfase a doçura natural da uva, deixando o líquido mais rico, redondo e macio a cada gole.



A montanhosa região de Alto Douro, em Portugal.





O vinho do Porto tem origem na acidentada zona montanhosa do Alto Douro, no nordeste de Portugal, local que abriga uma das mais antigas áreas vitivinícolas do mundo, com pelo menos dois mil anos. Apesar de serem produzidos no interior do país – e a cerca de 80 quilômetros de distância da costa – os rótulos adotaram o nome da cidade de onde começaram a ser exportados: Porto, lugar que até os dias de hoje recebe milhares de turistas por ano interessados em saber mais sobre a bebida. Da mesma maneira que todos os outros grandes vinhos clássicos, o produto tem as suas características únicas e distintas relacionadas a

aspectos como clima, solo, casta e tradição. As uvas utilizadas, principalmente de variedades específicas como a Touriga Nacional, a Touriga Francesa ou a Tinta Barroca, são cultivadas nas encostas íngremes e rochosas da região.

De acordo com o especialista Sidney Lucas, sommelier da importadora de vinhos finos Decanter, desde as primeiras garrafas produzidas – ainda em meados do século 17 – a bebida já estava destinada a se tornar popular muito além das fronteiras portuguesas. “O primeiro grande mercado do vinho do Porto foi a Inglaterra. Depois disso, ele rapidamente

se tornou mundial, sendo cada vez mais consumido por pessoas em diferentes partes do planeta. Hoje, talvez pela facilidade de acesso às mais diversas informações, inclusive as do universo enológico, os rótulos passam por grande momento de popularidade e reafirmação”, destaca. No mercado, é possível encontrar diferentes versões da bebida, sempre com variações de sabor e aroma. De acordo com o tempo de armazenamento e o tipo de envelhecimento, o líquido apresenta determinadas características, recebendo uma classificação própria.



Diferentes rótulos

Para destacar as diferenças no preparo, o vinho do Porto pode ganhar duas denominações: Ruby e Tawny. O primeiro – cujo nome é uma referência a sua cor avermelhada – é elaborado com uvas tintas, normalmente sem data de colheita, com permanência de dois a três anos em pipas de carvalho. Por ser encorpado e frutado, é considerado jovem, mantendo suas características originais por muito tempo, com sabor puxado para ameixas e frutas silvestres.

Já o outro – que também utiliza as mesmas uvas tintas e ainda passa por pipas de carvalho pelo mesmo período – segue para barricas de

carvalho, ampliando o contato da bebida com a madeira e com o oxigênio. O processo acelera a oxidação do vinho, deixando sua cor mais próxima do âmbar, de topázio queimado, e com sabores que remetem a amêndoas, nozes e outros frutos secos.

Apesar das apresentações distintas, as bebidas têm características em comum. “A diferença principal está no estilo. Enquanto que a maioria dos vinhos finos é seco, estes são doces e fortificados. O resultado é um gole encorpado, exuberante, deliciosamente doce e com o álcool conferindo-lhe maciez”, afirma o sommelier. Para manter



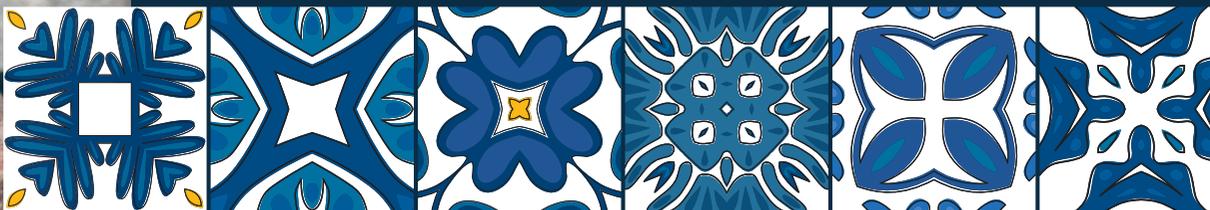
seus sabores intactos, os rótulos precisam ser armazenados em local fresco, mas não excessivamente frio e com pouca umidade. Normalmente, são servidos a uma temperatura entre 15 a 20 graus, com exceção de sua versão produzida a partir de uvas brancas e do Tawny, que pode ser degustado gelado. O vinho do Porto é servido em pequenas quantidades e em copos ligeiramente menores do que os utilizados para vinho branco. Além disso, os recipientes devem estar cheios apenas até a metade para permitir uma melhor oxigenação do líquido e uma maior valorização de seu sabor e aroma.

Irresistível, o vinho do Porto está disponível em diversos rótulos.

A photograph of a glass of red wine on a wooden surface. In the background, there are several dark grapes. A cork is visible in the foreground. The glass is partially filled with a deep red liquid. The lighting is soft, highlighting the texture of the wood and the clarity of the glass.

Combinação perfeita

Em Portugal, a tradição manda servir a bebida como aperitivo, antes das refeições, para abrir o apetite. Em várias partes do mundo, uma dose vem ganhando espaço na hora da sobremesa, fazendo par com tortas e doces à base de chocolate. A bebida ainda combina muito bem com queijos de sabor forte, em especial roquefort, gorgonzola, stilton e pecorino maduro. Em termos de preços, é possível encontrar bons exemplares no Brasil a partir de R\$ 50. Na lista de rótulos nobres indicados por Lucas estão garrafas de vinícolas tradicionais como a Warre's, casa fundada em 1670, e a Fonseca, em funcionamento desde 1815. Aos que estão iniciando seus passos neste universo, o sommelier oferece dois conselhos importantes. "Nunca compare o Porto com outro vinho, principalmente com os não fortificados, e sirva-o levemente resfriado, assim diminuirá a percepção do álcool", comenta.



OS TIPOS DE VINHO DO PORTO

Ruby

Com nome que faz uma referência direta à sua cor, a bebida é elaborada a partir de uvas tintas, com permanência de dois a três anos em pipas de carvalho. Encorpado e frutado, tem sabor puxado para ameixas e frutas silvestres.

Tawny

Elaborado com uvas tintas, também passa por pipas de carvalho por um período de dois ou três anos. A diferença é que, posteriormente, segue para barricas de carvalho, ampliando o contato do vinho com a madeira e com o oxigênio.

Branco

A bebida – que não evolui depois de engarrafada – é produzida exclusivamente com uvas brancas, passando pelo carvalho durante dois ou três anos. Na maioria das vezes, são vinhos jovens e frutados, podendo ser encontrados em versões doces ou secas.



O templo brasileiro do automobilismo

(José Carlos Secco)

Nada se compara a uma corrida de Fórmula 1 no Autódromo de Interlagos

Vista aérea do Autódromo José Carlos Pace, o inigualável Interlagos.





Primeiro autódromo do Brasil, Interlagos (Autódromo José Carlos Pace), com o seu traçado original de 7.960 metros, foi inaugurado no dia 12 de maio de 1940, com a realização do 3º Grande Prêmio Cidade de São Paulo e a presença de cerca de 15 mil pessoas. A corrida foi vencida pelo piloto brasileiro Nascimento Júnior, em um Alfa Romeo 3.500cm³, seguido por Chico Landi em seu Maserati 3.000cm³, e Geraldo Avellar, em um Alfa Romeo 2.900cm³.

Nos anos seguintes, pilotos de destaque no Brasil, como Landi, Carlos Guinle, Sabbado D'Angelo e Manuel de Teffé, ajudaram a chamar a atenção do mundo para o autódromo de Interlagos. O circuito sediou sua primeira corrida internacional, a Circuito Internacional de Interlagos, em 30 de março de 1947, com carros Grand Prix, antecessores da Fórmula 1.

O circuito foi administrado pela AESA até 1954, quando foi vendido por um valor simbólico ao comitê de celebração do IV Centenário da Cidade de São Paulo. Em 1957, a pista passou a ter duas opções de circuitos, com a criação de um anel externo, para imitar Indianápolis, com extensão de 3.205m, e o tradicional circuito de 7.960 metros. No final de 1967, o autódromo foi fechado para reformas e voltou a funcionar em 1º de março de 1970.



Palco para o surgimento de diversos e talentosos pilotos brasileiros - a maioria desconhecida pelos apaixonados pelo automobilismo de hoje - Interlagos colaborou muito para o surgimento dos campeões que tanto falamos e lembramos e para transformar a paixão nacional pela Fórmula 1. Os shows de pilotagem de Chico Landi, Fritz D'Orey, Hernando da Silva Ramos, Bird Clemente, Marinho Cesar Camargo, Luizinho Pereira Bueno, Ciro Cayres, Marivaldo Fernandes, Wilson Fittipaldi Júnior, Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace, Paulo Gomes, Tite Catapani, entre muito outros, construíram e moldaram o caminho que levou o Brasil, em 1972, a realizar a sua primeira corrida de Fórmula 1, uma prova extracampeonato vencida pelo argentino Carlos Reutemann, com o sueco Ronnie Peterson em segundo, seguido de Wilsinho Fittipaldi.

No ano seguinte, 1973, passou a fazer parte do Campeonato Mundial de Fórmula 1 e foi realizado todos os anos, em Interlagos, com exceção das provas de 1978 e entre os anos de 1981 e 1989, disputadas no Autódromo de Jacarepaguá (Autódromo Internacional Nelson Piquet). Sempre foi considerado um dos mais seletivos e exigentes do mundo e é um dos poucos no atual calendário da Fórmula 1 a ter sentido anti-horário.

A primeira vitória brasileira aconteceu em 11 de fevereiro de 1973, com o então campeão mundial, Emerson Fittipaldi, seguido pelo escocês Jackie Stewart e pelo neozelandês Dennis Hulme. Emerson, com a McLaren, também foi o vencedor da corrida de 1974. E, no ano seguinte, mais uma conquista brasileira, a terceira seguida, com José Carlos Pace – esta foi sua única vitória na categoria, em prova marcada pela primeira dobradinha brasileira. Emerson terminou em segundo, e pela estreia de

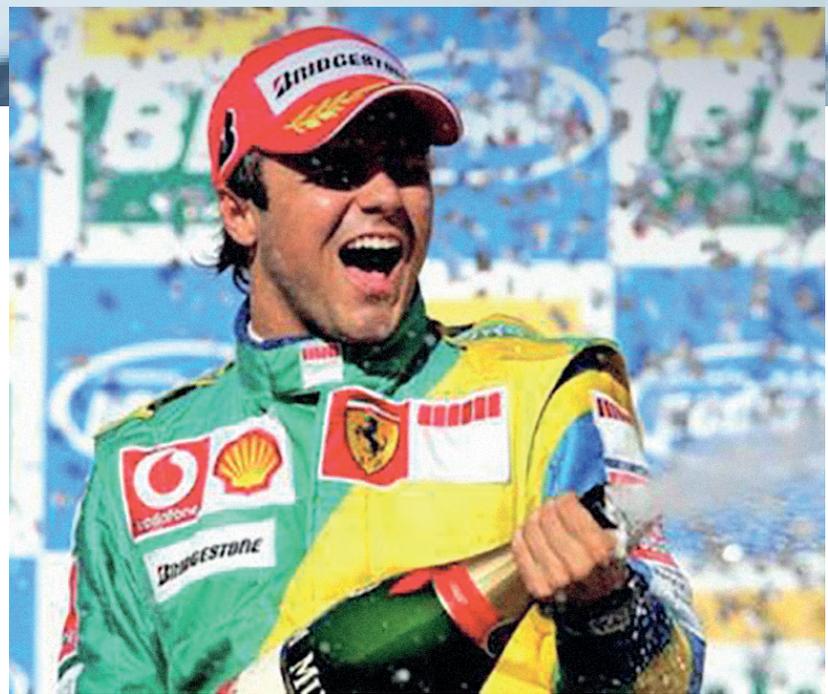
Wilsinho Fittipaldi com o primeiro e único carro de Fórmula 1 brasileiro, o Copersucar-Fittipaldi, terminou em 13º lugar.

No início dos anos 90, Interlagos voltou a receber a Fórmula 1, a pista do autódromo foi reformada e o seu traçado encurtado e modificado. Os 7.960 metros deram lugar a um circuito de 4.325 metros, que perdeu parte do espetáculo e da magia das Curvas 1, 2 e 3, além da Ferradura, Sol, Sargento e do Retão. Qual piloto da época não tinha como desafios fazer (ou ao menos tentar) as Curvas 1 e 2 de "pé embaixo", frear na Curva 3 depois da placa dos 50 metros e contornar o Sol (que tinha dois pontos de tangência)? Somente quem conheceu pode avaliar o grau de dificuldade do traçado original, idealizado pelo engenheiro britânico Louis Romero Sanson, que fez uma extensa pesquisa sobre os melhores autódromos do mundo da época, como Indianápolis, Roosevelt Raceway (EUA), Brooklands (Inglaterra) e



Monthey (França), e consultou engenheiros e técnicos especializados, além de pilotos experientes. A reinauguração aconteceu no dia 23 de março de 1990. A corrida foi vencida pelo francês Alain Prost, com o austríaco Gerhard Berger em segundo lugar e o brasileiro Ayrton Senna, em terceiro.

Um dos GPs mais marcantes e ainda na memória dos brasileiros foi o de 1991, o primeiro vencido de maneira dramática por Ayrton Senna, que no final da corrida perdeu quase todas as marchas do seu McLaren e, devido ao desgaste físico acima do normal, parou na Reta Oposta e não conseguiu sair do carro sozinho. Também foi a primeira vitória de um brasileiro em um grande prêmio disputado no Brasil desde 1986, quando Nelson Piquet saiu vitorioso, com Senna em segundo lugar.



Felipe Massa consagrou-se vice-campeão mundial em 2008, na pista de Interlagos.



Os pit stops fazem a diferença e podem definir o vencedor da prova.



A corrida começou com Senna na liderança e Mansell em segundo, quando este conseguiu a ultrapassagem em Patrese logo após a largada. Senna e Mansell ditavam o ritmo da prova abrindo larga vantagem com relação aos seus adversários. Com esse andamento, os pit stops poderiam fazer a diferença para se conhecer o vencedor da prova. A parada da McLaren foi perfeita, igualmente o da Williams. Porém Mansell, com um pneu furado, teve que fazer uma segunda parada, o que deu a Senna alguns segundos de vantagem sobre Patrese, que assumiu a segunda colocação. Neste momento, os problemas mecânicos começaram a aparecer no carro do brasileiro. Primeiro Senna perdeu a quarta marcha, tendo assim, que passar da terceira direto para a quinta. Depois, nenhuma marcha funcionava sem que o piloto brasileiro tivesse que segurar a alavanca de marchas para que ela permanecesse engatada. Senna teve que segurar a alavanca de câmbio com a mão direita e pilotar com a esquerda. Nesse ínterim, Mansell, com problemas no câmbio semiautomático, abandonou a prova. Devido ao problema no seu câmbio, a diferença de Senna para Patrese diminuía a cada volta. O brasileiro terminou a corrida só com a sexta marcha funcionando normalmente. Faltando duas voltas para o final, começou a chover em Interlagos, o que acabou decidindo a corrida. Após cruzar a linha final, Senna permaneceu no carro, sem forças para sair. Depois, auxiliado, entrou em um carro da organização e foi para os boxes. No pódio ficou evidente seu esforço para obter a vitória. Ele mal conseguiu levantar a taça, precisando de ajuda para fazê-lo.

Nos anos 2000, o Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 ganhou mais importância ao ser a prova decisiva para o título mundial. Em 2005, pela primeira vez, o GP decidiu o Campeonato Mundial de Fórmula 1, que teve a primeira conquista do espanhol Fernando Alonso. Na temporada de 2006, Alonso tornou-se bicampeão, novamente em Interlagos. Felipe Massa foi o vencedor da corrida e quebrou um jejum de 13 anos de vitórias brasileiras.

A prova foi ampliando a sua audiência internacional e, em 2007, foi o evento esportivo internacional mais assistido no mundo. Em 2008, pela terceira vez na história e a primeira com um brasileiro envolvido, a corrida também decidiu o título mundial de pilotos. Felipe Massa venceu a prova (havia vencido também em 2006) e sagrou-se vice-campeão mundial, apenas um ponto a menos que o inglês Lewis Hamilton, o primeiro negro campeão da categoria.

Em 2012, o alemão Sebastian Vettel tornou-se o mais jovem tricampeão da categoria ao terminar o GP do Brasil em sexto lugar. Em 2013, vitória e novo título de Vettel. O GP brasileiro foi eleito pela FIA como o melhor de toda a temporada, como já havia acontecido em 2006.

No ano passado, Interlagos assistiu ao domínio dos Mercedes de Lewis Hamilton, campeão, e do alemão Nico Rosberg, vice. Rosberg fez a pole-position, venceu a prova e ainda quebrou, no treino classificatório, o recorde da pole que durava 10 anos e pertencia a Rubens Barrichello.

Um olhar para o sagrado

No ano de seu centenário, Aldo Locatelli (1915 – 1962) é lembrado pelo legado nas artes plásticas e por importante contribuição para a cultura brasileira

No simples ato de apreciar o elaborado teto de uma igreja, muitos pensamentos tomam conta da cabeça de quem se curva diante do indefinível. Em meio aos sentimentos de acolhimento, proteção e humildade, ainda há aqueles que se perdem nos minuciosos afrescos que retratam com perfeição o encontro do homem com o divino. Com este olhar sacro sobre o mundo das artes, um admirador em especial encontrou sua verdadeira vocação e, ao misturar referências clássicas e renascentistas, construiu uma carreira admirada nos quatro cantos do mundo. Aos 10 anos de idade, o menino Aldo Locatelli já manifestava seu interesse pela pintura ao observar com especial atenção o trabalho de restauradores que davam nova vida aos desenhos da paróquia de sua cidade natal, a pequena Villa d'Almè, na Itália. Desde então, telas e pincéis passaram a fazer parte da vida do jovem sonhador, que trouxe seu talento para o Brasil no final dos anos 40.

De origem humilde, o pintor recebeu uma sólida formação em academias italianas e, mesmo contra a vontade dos pais, seguiu o caminho das artes. Nos bancos escolares, absorveu traços renascentistas, mas também foi influenciado pelo maneirismo barroco e, mais adiante, pelo modernismo. Depois de deixar a universidade, em 1938, recebeu suas primeiras encomendas profissionais ainda no país europeu: os murais do Santuário de Pompéia e da Igreja de Santa Cruz. Apesar de sua total devoção ao universo artístico, Locatelli logo foi convocado para o exército e, no início da Segunda Guerra Mundial, enviado como soldado para Nápoles. De lá, partiu para a África, onde participou de várias ações militares. Após ser ferido em uma batalha, foi finalmente dispensado pelo governo e pôde voltar, com entusiasmo, a se dedicar ao universo da pintura, sua verdadeira paixão.

Em 1945, o artista abriu as portas de um modesto atelier – ainda em sua provinciana terra de origem – e mergulhou em desenhos cujos temas retratavam o cotidiano popular, assim como “naturezas mortas” e retratos pessoais. Nesta época, iniciou um importante trabalho como restaurador, chegando a renovar valiosas peças da coleção do Vaticano. No ano seguinte, mais uma obra sacra receberia a sua assinatura, já que vencera uma espécie de licitação para a restauração da cúpula de uma igreja em Gênova – conhecida como Colegiada Abacial de Nossa Senhora dos Remédios – cujo prédio havia sofrido com bombardeios durante os anos de guerra. Para dar conta do desafio, o pintor buscou se aprofundar em novas técnicas ao mesmo tempo em que mantinha sua produção das chamadas “obras de cavalete”, que vendia para clientes importantes da região onde morava.



Retrato de Paulo Menna
Barreto Dutra, de 1956, óleo
sobre tela.



MAIESTATIS.
QUI SALVANDOS
REX TREMENDAE
VIII

MIHI QUOQUE
EXAUDISTI
SPEM DEDISTI
XIII

NON SUNT DIGNAE.
PRECES MEAE
SED TU BONUS...
XIV

LOCUM PRESTA
ET AB HOEDIS...
INTER OVES
XV

CONFUTATIS MALEDICTIS
FLAMMIS ACRIBUS ADDICTIS
VOCATE ME CUM BENEDICTIS
XVI

DIES ILLA
QUA RESURGET...
LACRYMOSA
XVIII

JUDICANDUS
EX FAMILIA
HOMO REUS
XVIII

PARCE DEUS!
HUIC ERGO
PIE JESU...
XIX

No sul do Brasil

Por conta da fama de artista especializado em artes sacras, conquistada ao longo dos anos em que restaurou templos na Itália, Locatelli recebeu um convite inusitado: dar vida aos afrescos de uma igreja no interior do Brasil. Através do intermédio do bispo da cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, o pintor desembarcou em terras tupiniquins em 1948, quando aceitou a missão de pintar a Catedral São Francisco de Paula. Em pouco tempo, seu talento se tornou assunto na cidade, com suas grandiosas obras sendo reconhecidas pelos moradores das redondezas como um perfeito exemplo do que se considerava a “verdadeira arte”. Com seu talento sob os holofotes, passou a ministrar aulas na Escola de Belas Artes do município e, em seguida, foi chamado para assinar a decoração da igreja de São Pelegrino, em Caxias do Sul, considerada por muitos estudiosos como a maior criação da carreira do artista.

Depois de ver seus traços ganharem vida em alguns dos espaços mais sagrados do estado, o pintor levou seu nome para Porto Alegre. Em 1951, Locatelli assinaria um contrato que colocaria em definitivo seu nome na história da cultura brasileira: o da execução dos painéis do Palácio Piratini, sede do governo local. Nos desenhos, a região foi retratada com forte carga emocional com espaço para a imponente figura do gaúcho, assim como aspectos importantes da formação histórica do Rio Grande do Sul, como a criação do gado e o folclore nativo. Entre seus trabalhos, destacam-se ainda a pintura das catedrais de Santa Maria e de Novo Hamburgo e impressionantes murais no aeroporto Salgado Filho, na capital gaúcha, e no antigo prédio da Festa da Uva, em Caxias do Sul. Ao analisar o conjunto de sua obra, historiadores e críticos de artes são unânimes ao definir o italiano como um dos grandes gênios do século 20.

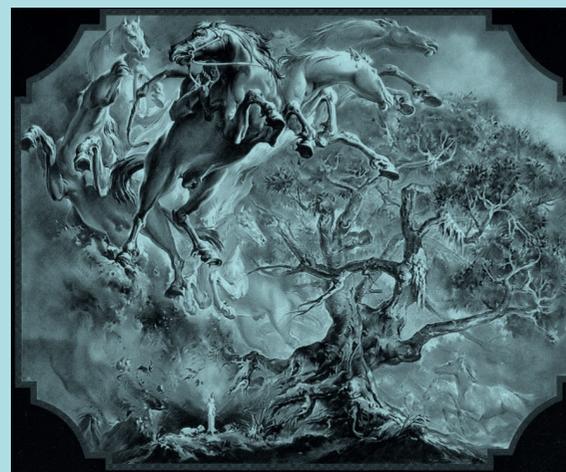
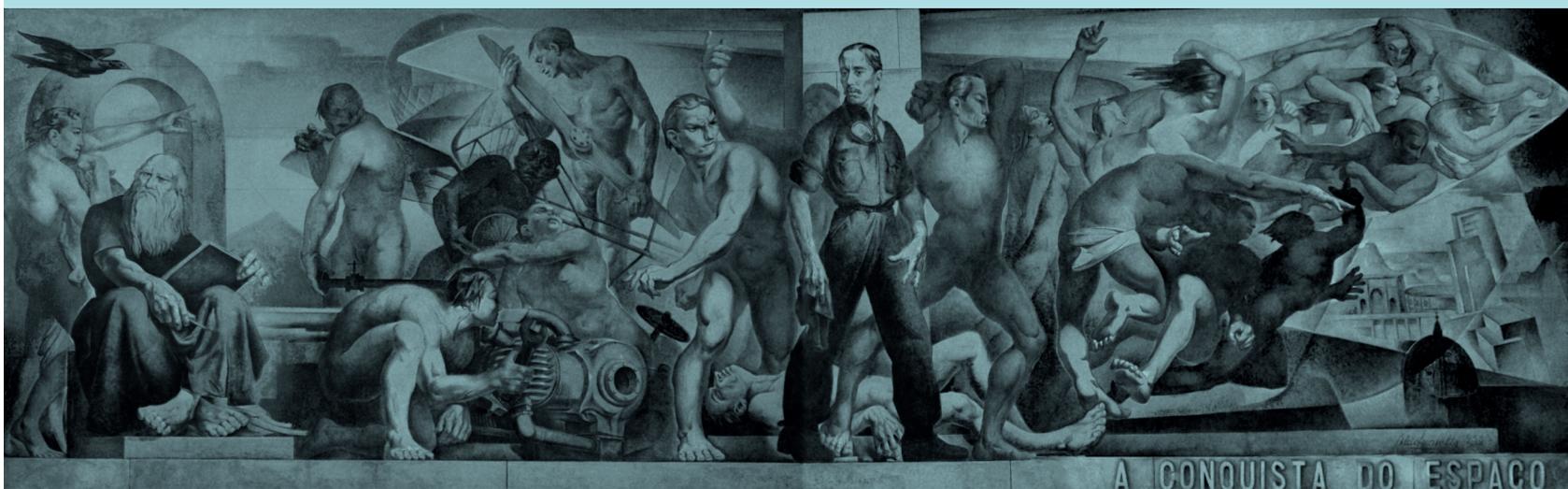
Criação do Cosmo, a Criação da Mulher, a Expulsão do Paraíso e o Juízo Final: os painéis de tirar o fôlego cobrem o teto da Igreja de São Pelegrino, em Caxias do Sul.



Legado reconhecido

Para marcar o centenário de nascimento do artista, a paróquia São Pelegrino, em Caxias do Sul, inaugura neste ano a chamada "Casa de Memória". Em uma sala projetada sob a igreja, ganha destaque o Espaço Aldo Locatelli, ambiente que apresenta fotos e esboços originais das criações do pintor, assim como cartas trocadas entre ele e o pároco local, incluindo até mesmo livros com os valores pagos pelo trabalho, que retrata as doze estações da Via Sacra, assim como a representação em versos do "Dies Irae". Além disso, chega às telonas neste ano o longa-metragem "Ego Sum!", idealizado pelo diretor Waner Biazus, cuja trama tem as pinturas do teto do templo como inspiração principal. A data ainda foi celebrada com a mostra "Expressão Pura – Locatelli e Seus Discípulos" que reuniu trabalhos do mestre e dos seus alunos brasileiros.





Acima, da esquerda para direita: um dos painéis de "Negrinho do Pastoreio" e "A Conquista do Espaço", ambas no Palácio Piratini, em Porto Alegre; "Ceia"; "Fundadores de Porto Alegre", obra de 1960, presente na FIERGS; outro painel de "Negrinho do Pastoreio".



Para unir corpo e mente

Ao combinar técnicas que tonificam os músculos com esforço calculado, o pilates conquista praticantes interessados em uma vida mais saudável

Depois de uma rotina intensa no trabalho, que atire a primeira pedra quem nunca pensou em deixar a academia de lado apenas por conta do excesso de estímulos, como música nas alturas, espelhos por todos os lados e aparelhos disputados. Ao oferecer um ambiente menos intimidador e ainda propor exercícios físicos que trabalham a flexibilidade usando o peso do próprio corpo, o pilates ganha a cada dia mais adeptos – entre homens e mulheres de todas as idades. Através de uma técnica que visa proporcionar equilíbrio físico e mental, a prática envolve movimentos realizados sem pressa e com ênfase no fortalecimento dos músculos centrais, como abdômen, coluna e pélvis. Além disso, o método de condicionamento – criado nos anos 20 pelo alemão Joseph Pilates – ainda ajuda a melhorar a postura e estimular a concentração.



Ao propor treinos que esculpem o corpo sem exageros, o pilates se baseia em seis princípios que pretendem devolver aos praticantes uma movimentação mais espontânea e consciente no dia a dia: concentração, alinhamento, controle, precisão, respiração e fluidez. De acordo com a fisioterapeuta Milena Marolato Ventura, são muitos os benefícios do método, que é realizado com a ajuda de aparelhos específicos e em sessões em grupo ou individuais. "O trabalho de alongamento ajuda a fortalecer a musculatura, o que faz a técnica se tornar a queridinha de quem não gosta muito de musculação, caminhadas e corridas. Nas aulas, trabalhamos a versatilidade e a variedade dos movimentos, além do fortalecimento da musculatura que estabiliza a coluna. Desta forma, buscamos melhorar a tonificação e a flexibilidade", destaca a profissional.

Apesar de parecerem leves, os exercícios do pilates dependem de muito esforço. Na visão de especialistas, a prática frequente proporciona o fortalecimento do corpo de forma integrada ao facilitar a respiração, desenvolver a consciência corporal e ainda melhorar a coordenação motora. Entre os princípios fundamentais do método, se destaca a atuação sobre a chamada "casa de força", área abdominal localizada entre as costelas superiores e a pélvis e que envolve os músculos profundos da coluna. Durante as sessões, o objetivo do aluno é manter o centro corporal estável enquanto os movimentos de braços e pernas são executados com precisão. Além disso, a ginástica promove o realinhamento postural ao amenizar dores nas costas e mostra efeitos positivos em casos de desconforto lombar, até mesmo decorrente da fibromialgia.



Em busca de equilíbrio

Com a ajuda de filosofias de autoconhecimento, o pilates ainda busca contemplar corpo e alma em uma série de atividades que despertam a mente. Ao trabalhar a concentração, os exercícios agregam benefícios ao cérebro, auxiliando no controle da ansiedade e do estresse. Os especialistas ainda são unânimes ao afirmar que o método tem o poder de deixar seus adeptos mais dispostos a enfrentar a rotina diária – incluindo até mesmo uma melhora no desempenho sexual. Como atividade física, a prática também pode proporcionar uma intensa perda de peso. Segundo a fisioterapeuta Fernanda Barca da Costa Basile, os exercícios ajudam, e muito, a manter o corpo mais enxuto. “Em um treino básico para iniciantes e com uma intensidade baixa, o aluno pode queimar cerca de 210 calorias por hora, podendo chegar até 450, dependendo de cada organismo”, afirma a instrutora.

O pilates é indicado para pessoas de todas as idades – incluindo até mesmo sedentários convictos – e não tem contraindicações, a não ser restrições de ordem médica. Os exercícios estimulam uma vida mais saudável, incluindo boa postura, músculos flexíveis e corpo bem definido, podendo ser realizados de duas maneiras: com a ajuda de aparelhos ou mesmo no solo. Na primeira opção, os equipamentos são compostos por molas que reduzem ou aumentam o esforço que o aluno deve fazer ao longo do treinamento. No chão, o método exige maior força e concentração, já que os movimentos se utilizam, com maior ênfase, do peso do próprio corpo. A diferença entre as duas modalidades, segundo os instrutores, está no nível de prática de cada indivíduo. Em ambos os casos, o importante é se dedicar ao método ao lado de profissionais com formação específica.

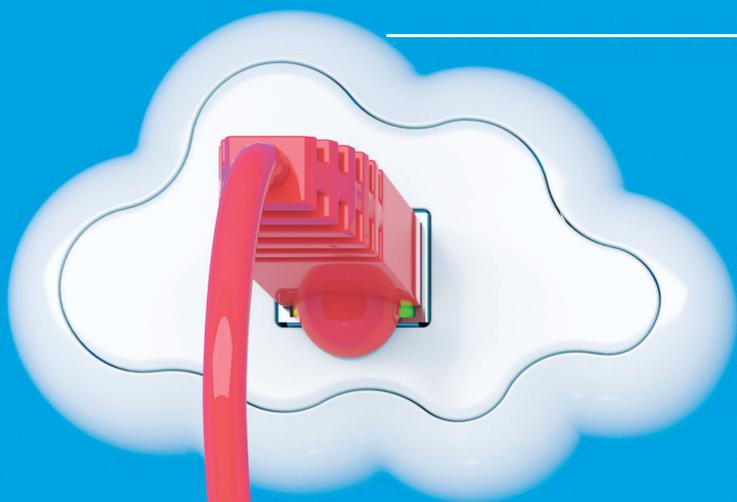
A origem do método

Desde cedo interessado no mundo dos esportes, o alemão Joseph Hubertus Pilates (1883 – 1967) começou a pensar na prática de uma ginástica diferenciada ainda muito jovem. Depois de enfrentar vários problemas de saúde na infância – como raquitismo, asma e febre reumática – passou a estudar anatomia e adotou uma severa rotina de exercícios como hábito de vida. Por conta de seus conhecimentos em medicina, trabalhou como enfermeiro durante a Primeira Guerra Mundial, quando passou a utilizar técnicas pouco convencionais para reabilitar os feridos em combate. Em suas primeiras experiências, resolveu tirar proveito das molas dos colchões das camas hospitalares para trabalhar a resistência muscular dos pacientes. O resultado foi incrível: nenhum dos internos que fizeram parte do seu treinamento se contagiou com a epidemia de gripe que matou milhares de outras pessoas na época. Em 1923, o europeu mudou-se para Nova Iorque e abriu seu primeiro estúdio. Na cidade americana, dedicou-se a trabalhar com a reabilitação de bailarinos da prestigiada New York City Ballet, onde desenvolveu um método inovador de condicionamento físico que ganhou o mundo.



OS BENEFÍCIOS DO PILATES

- > Alongar, tonificar e definir a musculatura
- > Melhorar a postura
- > Tonificar a musculatura do abdômen
- > Trabalhar a percepção do corpo e da mente
- > Prevenir e recuperar lesões
- > Reduzir o "stress" e aliviar as tensões
- > Deixar a coluna mais forte e flexível
- > Melhorar a área de movimento das articulações
- > Melhorar a circulação sanguínea
- > Aumentar a coordenação e o equilíbrio
- > Melhorar a mobilidade e a agilidade



Nas nuvens

De forma impactante, tecnologia que armazena e distribui dados sem a necessidade de download está a cada dia mais presente na rotina dos internautas de todo o mundo

Em tempos onde a tecnologia exerce um impacto poderoso sobre a vida de praticamente todas as pessoas do planeta, era apenas uma questão de tempo para que as informações ultrapassassem as barreiras físicas e estivessem em todos os lugares – de forma literal e nas mais diferentes plataformas. Na lista de revoluções digitais recentes, uma em especial vem facilitando o compartilhamento de dados ao redor do mundo: o *cloud computing*. Ao utilizar o conceito de “nuvem” para se fazer entender junto aos usuários, o recurso serve para acessar arquivos e executar diferentes tarefas através da internet. Na prática, tudo que for colocado em um servidor remoto pode ser visualizado em todos os lugares, de qualquer dispositivo e sem a necessidade de *softwares* – basta ter uma

senha de acesso em mãos. Além disso, o sistema ainda tem relação direta com a popularização do *streaming*, iniciativa que vem mudando a maneira como as pessoas consomem mídias como filmes, games e músicas.

De forma simples, o recurso foi criado para descomplicar a vida dos usuários, já que torna desnecessária a instalação de muitos aplicativos no computador, uma vez que eles podem ser acessados online. Pela rede, várias são as empresas que oferecem o serviço que, depois de conectado, permite a escolha de ferramentas especiais, que vão desde documentos de texto até editores de vídeo, e ainda salva todo o trabalho feito para acessá-lo depois de onde o internauta quiser. “É por isso que chamamos

este processo de ‘nas nuvens’, afinal os dispositivos não estão em nenhum lugar visível e ainda sim podem ser localizados a qualquer momento, seja pelo computador, pelo tablet ou até mesmo pelo aparelho celular. Na realidade, trata-se de uma excelente maneira de guardar documentos importantes e ainda ter mais espaço livre no *hardware*”, afirma o técnico em tecnologia da informação, Márcio Oliveira de Castro.

Muito além de apenas armazenar conteúdo, os serviços disponíveis no mercado ainda permitem o compartilhamento de informações entre diferentes pessoas. Na lista dos dispositivos mais populares, estão os aplicativos de sincronização de

arquivos que permitem uma interação entre dois ou mais usuários. Na maioria dos casos, os benefícios são gratuitos ou de baixo custo, permitindo ao internauta aumentar seu espaço de armazenamento mediante assinaturas específicas. Entre as empresas que apostam no sistema, estão gigantes como Google, Apple e Microsoft, que contam com ferramentas remotas para auxiliar seus clientes nas tarefas do dia a dia. “O uso da computação em nuvem já está tão disseminado na cultura digital que a tendência é que, em um futuro próximo, muitos computadores cheguem ao mercado com capacidade simplificada, já que muitos dos recursos podem ser utilizados em rede”, acredita Castro.

Segurança em rede

Um dos aspectos mais discutidos em relação à “nuvem” tem relação direta com a segurança dos arquivos. Como as informações estão depositadas em um ambiente virtual, muitos usuários podem se sentir vulneráveis aos ataques de vírus ou mesmo a ação de *hackers*. Para driblar os problemas, as companhias que administram os sistemas passaram a oferecer serviços de encriptação integrados em suas formas de armazenamento, ou seja, com programas específicos que impossibilitam a leitura, a alteração e a exclusão dos documentos em caso de uma eventual invasão. “É necessário que as pessoas estejam cientes de que seus arquivos estão em constante risco, por isso, alternativas como *backups*, além do uso de plataformas confiáveis e a transferência dos arquivos para espaços físicos, são extremamente importantes”, destaca Marco Lima, especialista em *cloud computing* e executivo da Oracle. Entre os riscos apontados pelo especialista –

que recentemente foi destaque no 16º Fórum Internacional Software Livre (FISL) – estão o roubo de dados, os sistemas frágeis de segurança, a indisponibilidade de serviços, o travamento de acesso às contas e o controle de terceiros. De acordo com Lima, a preocupação com o serviço contratado deve ser do próprio cliente, que deve priorizar a privacidade de seus arquivos. “A computação em nuvem é um meio completamente necessário para o funcionamento de uma empresa nos dias atuais. O sistema traz diversas vantagens, mas ao mesmo tempo, apresenta alguns riscos que devem ser avaliados com atenção. Além de facilitar o compartilhamento de arquivos, o sistema possibilita o cliente a acessar o seu material de qualquer lugar do mundo, mas cabe a nós sabermos que tipos de arquivos devem ser disponibilizados e utilizados neste tipo de serviço”, reforça.

Streaming: a bola da vez

Ao analisar o universo do *cloud computing*, é impossível deixar de lado a recente expansão do sistema de *streaming*, forma de transmissão instantânea de dados de áudio e vídeo através da internet. Por conta do recurso, é possível assistir a filmes, escutar música e jogar videogame sem a necessidade do *download*, o que torna mais rápido – e seguro – o acesso a qualquer material em rede. Com a crescente popularização da banda larga no Brasil, a tecnologia ganha mais adeptos a cada dia, já que é necessária uma conexão de internet estável e rápida para visualizar os conteúdos disponíveis. O diferencial do serviço é o fato de colocar o espectador no controle – é ele quem escolhe o melhor horário e o melhor programa para assistir. A tecnologia ainda permite o total domínio sobre exibição. Ou seja, é possível avançar, retroceder e pausar o vídeo ou a música. No caso dos games, os usuários podem jogar centenas de títulos e com pessoas de diferentes partes do mundo.



Para entender melhor

O que é *cloud computing*?

O termo, que em português significa "computação nas nuvens", surgiu para definir uma mudança na forma de utilizar aplicativos e recursos digitais. De forma remota, a tecnologia permite o acesso a programas de computador e a execução de diferentes tipos de tarefas pela internet. O armazenamento de dados é feito online e em serviços que podem ser conectados de qualquer lugar do mundo, não havendo necessidade de instalação de programas específicos.

O que é *streaming*?

A tecnologia é uma forma de transmissão instantânea de dados de áudio e vídeo através de redes. Por meio do serviço, é possível assistir a filmes ou escutar música sem a necessidade do *download*, o que torna mais rápido o acesso aos conteúdos online. Na contramão da pirataria, o recurso – que recebe as informações ao mesmo tempo em que as repassa ao usuário – permite que conteúdos protegidos por direitos autorais sejam reproduzidos de maneira legal. O *streaming* se destaca por enviar dados em fluxo contínuo através da banda larga.



Esporte fino

Sempre na preferência masculina, os tênis ganham as ruas e chamam a atenção para uma moda casual e em dia com as tecnologias de performance

Em busca da combinação perfeita entre moda e conforto, os homens mais uma vez se rendem ao universo esportivo para deixar o visual com uma certa leveza – e uma pitada extra de atitude. Nas passarelas badaladas, elementos que remetem ao mundo fitness chamam a atenção e ganham a cada dia novos adeptos, em especial profissionais com uma rotina atribulada e que precisam estar em sintonia com as tendências. Neste cenário, os tênis ganham todos os holofotes ao marcarem presença em produções casuais onde um pisar macio faz toda a diferença.





Entre as apostas favoritas do público masculino, há espaço para modelos de todos os tipos, desde calçados que valorizam elementos de corrida até produtos com modelagem vintage. Em comum, os artigos têm o fato de serem excelentes companheiros para ocasiões menos formais e ainda serem considerados ícones de estilo para pessoas de todas as idades.

“A moda fitness invadiu as ruas principalmente depois que marcas como Dior e Chanel colocaram tênis em seus desfiles. Hoje, vivemos uma busca por um estilo mais cotidiano, com visual descomplicado, simples, que prima pelo conforto. Desta forma, a tendência chega ao universo esportivo, que a cada coleção lança modelos com mais apelo de moda”, destaca Milton de Souza, gestor de marketing da Diadora, marca italiana conhecida por unir tecnologia e design em criações que ganham o mundo. Em relação ao mercado brasileiro, o executivo enxerga uma valorização crescente de modelos com características de performance, inclusive com cases de sucesso global em linhas específicas. Para agradar o consumidor, a empresa aposta em artigos que enaltecem a modelagem ao mesmo tempo em que oferecem sistemas de troca para saída do calor dos pés.



Casual com estilo

Apesar de estar incorporado ao uniforme urbano desde a década de 80, a escolha do tênis ideal para ser usado no dia a dia não é tarefa das mais fáceis. Para não parecer que saiu da academia direto para o trabalho ou para aquele *happy hour* com os amigos, é importante estar atento a uma série de detalhes – da modelagem do calçado até os materiais em destaque. “Já faz algum tempo que os sapatos esportivos caíram no gosto masculino e passaram a circular em ambientes menos formais. Ao lado de calças jeans e camisetas básicas, o artigo se destaca e, por isso mesmo, merece ser tratado como a estrela do visual”, afirma o produtor de moda Matheus Andrieri. Por conta disso, o *stylist* recomenda a escolha por versões em tons neutros e design minimalista. Em resumo: nada de peças com uma profusão de cores ou detalhes como fitas refletivas e molas aparentes. Entre os artigos que devem estar em alta com a chegada dos dias quentes, estão tênis que não passam batido mesmo ao valorizar linhas minimalistas e acabamentos discretos.

“No próximo verão, os modelos chegam ao mercado com um estilo mais casual, com modelagens ‘limpas’ e recortes baixos. Nos cabedais, veremos muita mistura de materiais e uma cartela enorme de cores, desde os tons neons até os mais neutros”, comenta Souza. Os tradicionais ‘iate’ – sem cadarços e com elásticos nas laterais – e os famosos vulcanizados que remetem ao universo rock n’ roll também prometem ganhar espaço nas ruas. “Nestes casos, o importante é o calçado estar em sintonia com a personalidade de quem o usa. O tênis pode até mesmo combinar com peças em alfaiataria e circular em ambientes formais. Os mais ousados podem usar o sapato sem meias ou ainda dobrar a barra da calça”, afirma Andrieri.



De volta ao passado

Entre as tendências esportivas que tomam conta do mercado, uma em especial vem deixando os adeptos dos tênis ainda mais entusiasmados: os artigos em versões retrô. Para valorizar o aspecto vintage dos calçados, muitas marcas reeditam sucessos do passado – com direito a modelagem original. De acordo com Souza, os produtos são o carro-chefe da marca na Europa e fazem sucesso também entre os brasileiros, especialmente nas versões em camurça. “No primeiro semestre de 2016, ampliaremos os lançamentos da linha casual, com modelos dentro deste estilo”, comenta. Para Andrieri, a moda celebra a força do segmento junto ao público masculino e mostra o quanto os homens estão interessados em ousar sem perder o conforto. “Existem modelos para todos os gostos, desde artigos com cabedais discretos até produtos de alma fashionista. De qualquer maneira, são uma boa forma de imprimir personalidade ao visual de todos os dias”, acredita.



Indicadores Econômicos

(outubro 2015)

Moedas

MOEDA	COMPRA	VENDA	VAR.%	DATA
Dólar Comercial	R\$ 3,76	R\$ 3,76	-0,81%	09/out
Dólar Paralelo	R\$ 3,55	R\$ 3,96	-1,24%	09/out
Dólar Turismo	R\$ 3,55	R\$ 3,96	-1,24%	09/out
Dólar X Euro	R\$ 1,14	R\$ 1,14	0,70%	09/out
Real X Euro	R\$ 4,25	R\$ 4,25	-2,24%	09/out
Dólar PTax	R\$ 3,74	R\$ 3,78	-2,93%	09/out

Inflação

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODICIDADE	DATA
Índice de Custo de Vida Mês	0,48%	mês	07/out
Índice de Custo de Vida Ano	8,04%	ano	07/out
IGP-DI Mês (FGV)	1,42%	mês	07/out
IGP-M Variação Ano (FGV)	6,34%	ano	29/set
IGP-M Mês (FGV)	0,95%	mês	29/set
INPC - Mês (IBGE)	0,51%	mês	09/out
IPC-DI Variação Ano (FGV)	7,66%	ano	07/out
IPCA - Mês (IBGE)	0,54%	mês	09/out
IPCA - Variação Ano (IBGE)	7,61%	ano	09/out

Investimentos

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODICIDADE	DATA
CDB Pré 30 dias p/ R\$1 Mi	13,50%	ano	09/out
Poupança em D+1	0,69%	mês	10/out
Poupança em D+0	0,66%	mês	09/out
CDI Ano - CETIP	14,13%	ano	09/out

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/dez
01.01.2014	R\$ 724,00	R\$ 24,13	R\$ 3,29	24/dez

BNDES Finame

CLASSIFICAÇÃO	PRODUTO	%FINANCIADO	CUSTO BNDES	CUSTO INTERMEDIARIAÇÃO	SPREAD BANCO	CUSTO FINANCEIRO
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame TJLP	70%	1,50%	0,10%	A negociar	TJLP
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame TJLP	20%	1,20%	0,10%	A negociar	TAXA MÉDIA SELIC
Média - Grande e Grande empresa**	Finame TJLP	50% de 70% 50% de 70%	1,20% 1,20%	0,50% 0,50%	A negociar	TJLP TAXA MÉDIA SELIC
Média - Grande e Grande empresa**	Finame TJLP	20%	1,20%	0,50%	A negociar	TAXA MÉDIA SELIC

Juros

DESCRIÇÃO	FECH.	PERIODICIDADE	DATA
Taxa de Juros Longo Prazo Ano	7,00%	ano	09/out
Selic Meta Copom Bacen	14,25%	ano	09/out

CLASSIFICAÇÃO	PRODUTO	%FINANCIADO	CUSTO BNDES	CUSTO INTERMEDIARIAÇÃO	SPREAD BANCO	TOTAL CUSTO
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame PSI	70%	6,50%	0,00%	3,00%	9,50%
Micro - Pequena - Média empresa*	Finame PSI	20%	19,79%	1,00%	3,00%	23,79%
Média - Grande e Grande empresa**	Finame PSI	50%	8,50%	0,00%	1,50%	10,00%
Média - Grande e Grande empresa**	Finame PSI	40%	19,79%	1,00%	1,50%	22,29%

% aa

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

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

Fonte: CMA, 09 de outubro de 2015;
G1 - GLOBO; Guia Trabalhista

PARADISO 1350



ROBUSTEZ E EFICIÊNCIA

mk0015



Cinto de segurança salva vidas.

Imagens meramente ilustrativas. Consulte o representante de sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.

www.marcopolo.com.br - nas redes sociais: OnibusMarcopolo

 **Marcopolo**