

É tempo de celebrar a arte de Fernando Calmon

Por **Heloisa Valente**, especial para **J&Cia Auto**

Quem conhece **Fernando Calmon** sabe que ele é do tipo que não gosta de falar de si, muito menos de vangloriar-se de seus feitos no jornalismo automotivo. Mas, cinquenta anos de carreira, meio século de história ou cinco décadas dedicadas ao jornalismo – como queiram descrever – não poderiam passar em vão às comemorações.

E foi em clima de festa, organizada por este **J&Cia Auto**, que a noite de 21/8 reservou muitas homenagens a ele, que é o **+Admirado Jornalista da Imprensa Automotiva Brasileira**. O palco foi o refinado restaurante Coco Bambu JK, em São Paulo, que reuniu cerca de 200 convidados, entre familiares, jornalistas, amigos, executivos da indústria automobilística e até algumas celebridades.

Foram quatro horas de convivência com o “ícone” do setor. Sim, é dessa forma que a maioria das pessoas que o conhecem definem sua presença na imprensa. **Eduardo Ribeiro**, diretor de **J&Cia Auto**, diz que a data não poderia deixar de ser celebrada. “Quando me dei conta de que ele iria chegar aos 50 anos de carreira levei a ideia da festa ao mercado e a adesão foi altamente positiva. Até porque homenagear o Calmon é homenagear a todos, já que ele é um símbolo para todos nós”, disse em sua apresentação no evento.

Em meio a muitos abraços e conversas, o sempre discreto homenageado emocionou-se ao assistir um **vídeo** com depoimentos de seus familiares (esposa e filhos) e ao ver amigos de jornada, como **Bob Sharp** e os pilotos **Bird Clemente** e **Emerson Fittipaldi**, expressarem por ele profunda admiração profissional e pessoal.

“Quem me conhece sabe que não foi fácil estar aqui hoje”, afirmou Calmon. “Só o Eduardo para me convencer a essa homenagem que me toca profundamente. Passei pelos 10, 20, 30 e 40 anos sem comemorações. Enfrentei muitas tempestades e me considero uma pessoa insistente. Acho que a insistência é fundamental para qualquer profissão, mais ainda para o jornalista. Estou profundamente emocionado com muitas das palavras ditas aqui”.

Fernando Calmon

50 anos de jornalismo



A partir da esquerda, a nora **Rafaella**, o filho **Fernando**, **Fernando Soares** (**J&Cia Auto**), a esposa **Márcia**, **Fernando Calmon**, **Eduardo Ribeiro** (**J&Cia**), a filha **Letícia** e o genro **Marco Antônio**



VIDA DE MESTRE

Trocar informações e conversar com ele sobre o setor é sempre um aprendizado. A frase resume um pouco do sentimento que os profissionais têm em relação a ele. Durante a festa, Calmon pôde ensinar um pouco mais da arte da vida e do jornalismo. Seu jeito *workaholic* de ser espelha muita gente que, na atribulada rotina do dia a dia, não tem tempo para separar vida pessoal e profissional.

Ao lidar com essa faceta do marido, a esposa **Márcia Calmon** também é mestre. Ensina que conciliar tudo em prol do casamento e da profissão é

receita de felicidade e crescimento. Ela conta que quando se casaram foram para a Argentina – já que Fernando estaria cobrindo corrida naquele país – bem próximo à data do casamento. A história, também mencionada por Calmon, é um registro de que a profissão às vezes fica acima de qualquer outra coisa.

“Ele é um exemplo de seriedade e lealdade ao seu espectador, na época dos programas automobilísticos, e aos leitores dos seus textos”, relata Márcia. “Por isso, ajeitar a vida com a agenda de trabalho sempre foi uma prática. Gratidão à Deus

Jornalistas&Cia Imprensa Automotiva agradece as participações de Bosch, CAO A, Fiat, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, Nissan, PSA, Renault, Toyota, Volkswagen e W Group. Sem o apoio dessas empresas, a festa em homenagem aos 50 anos de carreira de Fernando Calmon não seria possível!



FERNANDO CALMON.
HÁ 50 ANOS,
VENCENDO TODOS
OS COMPARATIVOS.

A Chevrolet homenageia um dos maiores nomes da história do jornalismo automotivo do Brasil pelos 50 anos de carreira. Não poderíamos deixar de reconhecer a trajetória brilhante deste profissional tão respeitado que ao longo de sua carreira tem formado opinião tanto dos consumidores quanto dos nossos engenheiros. Parabéns, Fernando.

FIND **NEW**ROADS™

CHEVROLET





por estar ao lado dele e por essa festa maravilhosa. Estamos aqui para ser felizes”.

O mestre fez questão de um agradecimento especial a quem lhe ensinou muita coisa: “Agradeço ao **Álvaro Costa Filho**, que me ensinou o bê-á-bá do jornalismo em uma época em que não existia faculdade, em 1967. Aprendi com ele até o que era “pentear” uma matéria. Para os mais novos, que não sabem o que isso significou, era a prática de pegar um texto e emendar a mão as correções dos erros ou cortar as quatro linhas finais. Não dá para acreditar como as coisas mudaram”.

ALÉM DO JUBILEU DE OURO

Com a sua coluna **Alta Roda**, Calmon percorre todos os cantos do mundo com informações precisas, sempre muito bem apuradas. Como ele mesmo diz, nunca escreveu um texto em primeira pessoa ou em plural majestático, sem usar nós ou eu. “Esse é o meu estilo”.

“O que posso deixar como legado para os profissionais é sempre a busca pela informação, checar ao máximo antes de escrever e finalizar, com um texto o mais neutro possível. Também é preciso

retirar-se e dar lugar aos mais jovens. Nunca desistir e sempre buscar alternativas para fazer algo em que possa aplicar o seu conhecimento são fundamentais na profissão”.

Do alto dos seus 50 anos de carreira, ele antecipa o que vem por aí: “No passado, existia vida e trabalho; hoje, a vida é o trabalho. Alguns podem se surpreender, porque hoje se vê até artigo no jornal evidenciando isso. Mas comigo foi sempre assim e continuará sendo”.

E fala da velhice com muita elegância: “É engraçado que a velhice é um momento em quem que você acha que já sabe tudo e aí começa a esquecer. Peço desculpas antecipadas às pessoas porque daqui por diante terei lapsos de memória. Vou lembrar da pessoa, da fisionomia, mas não vou lembrar o nome, vou dizer o nome de outro, enfim, todos passarão por isso. Quero agradecer a todos os que me permitiram chegar a esses 50 anos de atividade, de muita luta e dedicação ao automóvel, que entrou na minha vida e não vai sair nunca mais”.

Por tudo isso, Calmon é referência. Parabéns, o jornalismo agradece, a vida aplaude!

A partir da página 16 você pode conferir uma entrevista especial em que Fernando Calmon revisita sua história. Em 12 páginas, ele fala sobre sua infância, a relação com o pai, braço direito de Assis Chateaubriand nos Diários Associados, a juventude no Rio de Janeiro, o curioso início no Jornalismo Automobilístico, a mudança para São Paulo e os inúmeros desafios e conquistas que o levaram a ser eleito em 2015 O +Admirado Jornalista da Imprensa Automotiva Brasileira.



Pela vida. Escolha o trânsito seguro.



Fernando Calmon.
50 anos de uma história movida a paixão pelo automóvel.

Uma homenagem da Mercedes-Benz aos 50 anos de carreira do jornalista Fernando Calmon, que, assim como a linha esportiva AMG, continua se reinventando a cada novo desafio.

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz



Fernando Calmon, segundo a imprensa e o mercado automotivo

“Falar de Fernando Calmon é extremamente fácil, ele é um ícone da indústria automotiva brasileira. Um dos poucos jornalistas com conhecimento técnico de produtos. Isso faz com que seja um dos remanescentes da imprensa, ao lado de Boris Feldman e Roberto Nasser, com textos altamente precisos, conhecidos no Brasil e no mundo. É o tipo de jornalista que toda a indústria quer que fale de seus produtos porque fala de maneira muito honesta e com conhecimento técnico. É um orgulho participar dos seus cinquenta anos de carreira. Que venham muitos mais! O seu legado é muito importante para a indústria e a imprensa.”

Ary Jorge Ribeiro, diretor de Vendas da **Kia**.



“Estou há 32 anos na indústria e Calmon acompanhou a nossa história de 30 anos. Lembro dele no programa Roda Viva, entrevistando o Ayrton Senna. Ele sempre foi um parceiro da área de autopeças, presente nos eventos de inovação tecnológica e participando da modernização da indústria. É uma pessoa de muita firmeza nas suas posições, sempre com conhecimento técnico. É um prazer conversar com ele, que é formador de opinião. Muito querido no meio, parabéns, é uma unanimidade.”

Besaliel Botelho, presidente da **Bosch**.



“Eu tenho uma vida dedicada ao automóvel. Sou engenheiro de formação e desde que comecei a ler ou assistir a programas sobre automóvel e competição o Fernando sempre foi referência. Quando mudei da área de engenharia para comunicação, me apaixonei pela importância dele na indústria automobilística. Passei de leitor ao convívio com ele em eventos, com a possibilidade de aprender muito com a sua visão crítica de tudo. Sempre falo: para escrever sobre o setor um bom jornalista pode fazer e muitos fazem, mas para dar opinião precisa conhecer muito e é aí que ele se diferencia.”

Carlos Henrique Ferreira, diretor de Comunicação da **Renault do Brasil**.



“Tenho 20 anos no setor, comecei com 18 anos e quando tinha dúvidas ligava para ele para consultar até a sua biblioteca de revistas em casa. Ele sempre me recebeu bem, didático, um professor. Quando ia mudar de empresa ligava para ele para saber sua opinião. Um segundo pai, um consultor. É um profissional que o marketing adora, a engenharia adora, uma referência. É um presente conviver com ele.”

Deborah Encarnato, gerente de Comunicação do **Grupo CAO**.



Bosch. A primeira opção para uma mobilidade segura, conectada e autônoma.

- Bosch Brasil
- Bosch América Latina
- Vídeos Bosch para Mobilidade
- Soluções Bosch para Mobilidade



BOSCH
Tecnologia para a vida



"Acho que tudo o que a gente faz e produz não tem sentido se não tiver a validação de alguém na direção do consumidor. E o Fernando tem um papel excepcional nesses 50 anos, traduzindo o que fazemos de maneira clara e objetiva. Nós não temos essa capacidade de levar aos consumidores informações com o requinte que ele faz. E sem isso o consumidor não percebe os nossos produtos. É um processo de mão dupla: a imprensa apresenta o que produzimos e nós dá o feedback que precisamos. Ele faz isso de maneira isenta, transparente e responsável."

João Ciaco, diretor de Brand Marketing da FCA para a América Latina.



"É difícil falar algo que ainda não se tenha dito sobre o Calmon. Isso é resultado do que ele é, todo mundo o admira, respeita, leva em consideração o que ele escreve. É uma unanimidade, esse é o retrato da carreira dele. É justa a homenagem que reúne jornalistas das antigas, colegas e presidentes de empresas. Felicidade e prosperidade para ele no jornalismo."

Maurício Jordão, gerente Sênior de Imprensa e Relações Públicas da Hyundai.



"Quero cumprimentar o Fernando por esses 50 anos de atividades. Nós respeitamos muito a sua carreira porque ele contribui imensamente para a evolução do jornalismo brasileiro e para o desenvolvimento da indústria automotiva como um todo. Parabéns pela marca e sucesso por muitos anos mais."

Rafael Chang, presidente da Toyota do Brasil.



"Admiro o Fernando Calmon como pessoa e jornalista. É um profissional extremamente cuidadoso com a notícia, um ícone e uma referência para os novos profissionais na maneira de escrever. Ele representa muito para o setor e muitos de nós que estamos aqui. Estou feliz por participar dessa homenagem. Vamos torcer para que outros jornalistas possam completar esse feito também na ativa."

Rogério Louro, diretor de Comunicação Corporativa e Relações Públicas da Nissan.



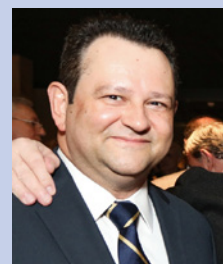
"O Calmon é meio clichê, é unanimidade. Muitos começaram no jornalismo automotivo um pouco inspirados nele, uma pessoa sempre disposta a ajudar. Sou de uma geração mais nova, mas todos falam isso. Ele é dono de um jornalismo crítico que falta muito hoje em dia. A homenagem é justa, a história não pode ficar perdida e de alguma forma é uma celebração para todos os jornalistas."

Marcos Rozen, diretor do Miao – Museu da Imprensa Automotiva.



"O Fernando é um ícone da indústria automotiva. É engenheiro e jornalista, um dos precursores de tudo o que há de mais importante no setor. Sempre rigoroso em tudo o que faz, construiu sua carreira de forma isenta, ética e determinada. Por tudo isso é referência e dita tendências. É um amigo por quem tenho profunda admiração."

Nelson Silveira, diretor de Comunicação Corporativa e Marca da General Motors Mercosul.



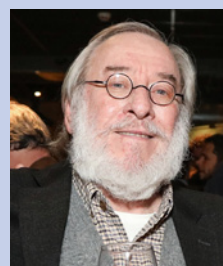
"Ele é um profundo conhecedor da máquina automotiva. Mas esse não é o único atributo a destacar em Fernando Calmon. Integridade, dedicação e a capacidade de não se entusiasmar com a superficialidade são algumas das suas qualidades. É sem dúvida um ícone para todos nós como jornalista, como engenheiro e como pessoa."

Rogelio Golfarb, vice-presidente de Assuntos Corporativos da Ford América do Sul.



"Conheço o Fernando há muitos anos. Ele, Boris Feldman, Roberto Nasser e Sérgio Duarte formam um quarteto histórico no setor automotivo brasileiro. Tivemos muitas aventuras juntos, belas lembranças."

Vicente Alessi, filho, da AutoData Editora.



ALI.

PRODUÇÕES

"NÃO CONTE OS DIAS: FAÇA COM QUE OS DIAS CONTEM"

Muhammad Ali

PARABÉNS, FERNANDO, PELOS 50 ANOS BEM CONTADOS

A celebração em imagens

Crédito: Rafael Munhoz



Eduardo Ribeiro (J&Cia) entrega placa em homenagem aos 50 anos de carreira de Fernando Calmon



Fernando e Marcia Calmon ao lado dos filhos Fernando e Letícia, dos netos Rafael e Bárbara, da nora Rafaella e do genro Marco Antonio



Wilson Fittipaldi Jr., Alex Dias Ribeiro, Bird Clemente, Fernando Calmon, Álvaro Costa Filho e Bob Sharp



Nelson Silveira (GM), Vicente Alessi, filho (AutoData), Chico Barbosa (CB News) e Marcus Vinicius Gasques (Autoesporte)

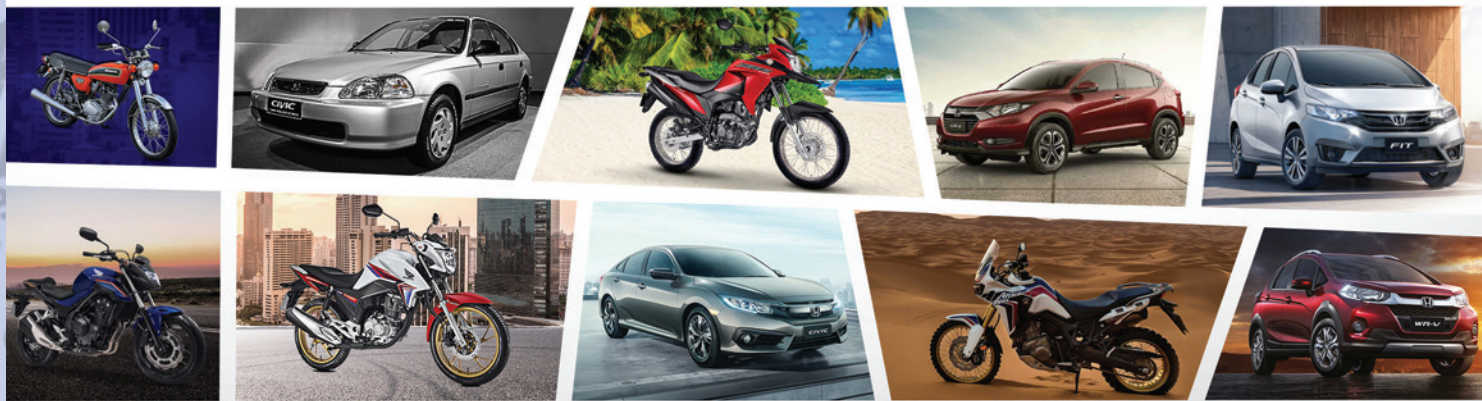


Luiz Carlos de Moraes (Mercedes-Benz), Anderson Suzuki (Toyota), Rafael Chang (Toyota), Philipp Schiemer (Mercedes-Benz) e Celso Simomura (Toyota).

PARABÉNS E OBRIGADO!

A história de inovação e crescimento da Honda no Brasil tem capítulos escritos com a perspectiva aguçada de quem acompanhou cada passo da indústria automotiva brasileira nas últimas cinco décadas.

Fernando Calmon,
O Grupo Honda se orgulha em compartilhar com você a paixão pela mobilidade sobre rodas e agradece pela parceria que contribuiu para que nossa marca se tornasse reconhecida pelos brasileiros.





Fernando Calmon, Cleide Silva (Estadão) e Eduardo Ribeiro (Jornalistas&Cia)



Nicolas Borges (FCA), Elisa Sarti, Leandro Alvarez e Deborah Encarnato (CAOA)



Gilberto dos Santos (W Group), Fernando Calmon com o neto Rafael, Bob Sharp (Autoentusiastas), José Loureiro (Volkswagen) e Fabiano Severo (Volkswagen)



Ricardo Dilser (Fiat), Lucas Litvay (Ali Studio), Alexandre Carvalho (Nissan) e Marcel Dellabarba (Honda)



João Veloso (BMW), Victor Bialski (PSA), Fernando Soares (J&Cia Auto), Rogério Franco (Citroën) e Rogério Louro (Nissan)



Fernando Calmon (ao centro), é parabenizado por Erick Boccia, Rafael Chang, Celso Simomura e Rafael Borges, da Toyota



Silvio Ribeiro e Eduardo Ribeiro, da Jornalistas Editora, e Célio Galvão, da Ford

A Hyundai Motor Brasil parabeniza um dos mais admirados jornalistas da imprensa automotiva do país, pelos seus 50 anos de carreira e milhares de quilômetros de conteúdo.





Besaliel Botelho, presidente da Bosch, e Fernando Calmon



Emílio Camanzi, Caíque Ferreira (Renault), Juliano Barata (FlatOut), Ricardo Dilser (FCA) e Fábio Trindade (Motor 1)



Marcia e Fernando Calmon ao lado dos netos Bárbara e Rafael, da nora Rafaella e do filho Fernando



Lucas Litvay e Henrique Neves, da Ali Studio, e Fernando Calmon



Cassio Pagliarini, Camila Petroni e Maurício Jordão, da Hyundai



Fabio Ferreira (Bosch), Carlos Abdalla (Bosch), Paulo Garbossa e Fred Carvalho (Anfavea)



Isadora Carvalho (Quatro Rodas), Clauco Lucena (Auto Buzz), Deborah Encarnato (CAOA) e Giselli Cardoso (Peugeot)



Marcia e Fernando Calmon



Fernão Silveira (Ford), André Senador (Volkswagen) e Marcel Dellabarba (Honda)



Michel Escanhola (Volkswagen), Fabiano Severo (Volkswagen), Gerson Campos (Acelerados) e Eduardo Sodré (Folha de S.Paulo)



Jaroslav Sussland, Gabriel Marazzi e Lito Cavalcanti



Holger Marquardt (Mercedes-Benz), Alesandra de Souza (Mercedes-Benz) e Luca Bassani (Car Magazine)



Vinicius Romero (Anfavea), Rogério Louro (Nissan), Karina Craveiro (CDN), Marcos Rozen (Museu da Imprensa Automotiva) e Camila Petroni (Hyundai)



Fernando Calmon e Alyaro Costa Filho



Mario Pati, Alberto Otazú e Luiz Carlos Secco



Edison Parro, Rogério Louro (Nissan), Koichiro Matsuo (Textofinal), Luiz Bellini (Reed) e Leandro Lara (Reed)

**A KIA MOTORS DO BRASIL
HOMENAGEIA FERNANDO CALMON
PELOS SEUS 50 ANOS DE CARREIRA.**



FERNANDO CALMON
JORNALISTA AUTOMOTIVO



kia.com.br • 0800 77 11011



The Power to Surprise



Pela vida. Escolha o trânsito seguro.





Lito Cavalcante, Fátima Turci e Álvaro Costa Filho



Representando a Toyota, Rafael Chang, Celso Simomura, Anderson Suzuki e Erick Boccia



Edison Ragassi (Carro e O Mecânico), Caique Ferreira (Renault), Vicente Alessi, filho (Auto Data) e Marcus Vinicius Gasques (Autoesporte)



Elisa Sarti, Fernando Soares e Alzira Rodrigues



Roberto Araújo (Editora Europa), Fernando Calmon e Gilberto Dionísio



Luiz Carlos Secco, Elisa Sarti e Eduardo Pincigher (JAC Motors)



Ricardo Dilser, João Ciaco e Roberto Baraldi, da FCA, entregam homenagem a Fernando Calmon



Chico Barbosa (CB News), Fernando Calmon e Gilberto dos Santos (W Group)



Alexandre Carvalho e Rogério Louro, da Nissan, com o homenageado



Innovation that excites

A MARCA MAIS ATREVIDA PARABENIZA O JORNALISTA QUE É ATREVIDO HÁ 50 ANOS...PARABÉNS FERNANDO!



Prestes a abrir as portas, MIAU inicia busca por apoio

Depois de anos de planejamento, captação e catalogação de acervo, e 12 meses intensos de estruturação de um espaço físico adequado para receber sua primeira exposição, o **Museu da Imprensa Automotiva – MIAU** se prepara para abrir as portas ao público nas próximas semanas.

Em uma área de aproximadamente 100 m² na Vila Romana, Zona Oeste de São Paulo, o espaço traz uma linha do tempo da história da imprensa automotiva nacional, do início do Século XX até a década de 1990, ricamente ilustrada com materiais originais. Há também exposição de itens de *memorabilia* de eventos automotivos, coleção de manuais de proprietário e mostra de edições número 1 originais de revistas como **Quatro Rodas**, **Motor 3**, **Grand Prix**, **Carro**, **0 KM**, **O Mecânico**, **AutoData** e **Car And Driver**.

“Foi um período intenso para montar a melhor forma de exposição do acervo e, paralelamente, obter toda a documentação necessária”, explica o criador do espaço **Marcos Rozen**. “Esta última etapa só agora se completou, com a emissão de CNPJ, alvará da Prefeitura e laudo de vistoria dos bombeiros”.

O espaço – Dividido em dois andares, o *MAU* tem em seu primeiro piso uma área para exposições temporárias e temáticas. A primeira será sobre o **Chevrolet Opala**, abrindo as celebrações do aniversário de 50 anos do lançamento do primeiro automóvel Chevrolet nacional, que se completam em 2018. A exposição contará com diversos materiais de imprensa de época sobre o modelo, como *press-releases*, fotos, ficha técnica e tabela de preços, exemplares de revistas com reportagens sobre o *Opala* e outros, além do exemplar de um *Comodoro* sedã 1988, no qual os visitantes poderão entrar e assistir em seu interior a um pequeno documentário sobre a história do modelo, em uma experiência que remete aos antigos cinemas *drive-in*.

Na escada de acesso ao andar superior ficará a exposição de duas centenas de canetas com gravações de marcas automotivas.

No segundo andar haverá mostra fotográfica de bastidores da imprensa automotiva de várias épocas, exposição de coleção de máquinas de escrever e outros equipamentos, como

Ele calcula que 95% da estrutura estão concluídos, faltando somente alguns detalhes e acabamentos que serão finalizados até outubro, quando pretende abrir as portas. Com a documentação toda em ordem, busca agora apoiadores para a sustentação do museu e para promover um evento de inauguração dedicado à imprensa automotiva. Inicialmente, o *MIAU* funcionará de quarta-feira a domingo, com cobrança de ingresso, mas o valor dependerá de quantos forem os patrocinadores. O espaço do museu estará disponível também para locação para eventos, além de encontros e debates com estudantes de jornalismo, jornalistas automotivos e assessores de imprensa.

gravadores, máquinas fotográficas e filmadoras, TV com exibição ininterrupta de videoreleases e toca-fitas para audição do antigo programa *Jornal do Carro*, da Rádio Eldorado. O maior destaque vai para os cerca de mil *press-kits*, livros e revistas automotivas, nacionais e estrangeiras, disponíveis para livre consulta pelos visitantes, além de um pequeno café e banheiros.

Empresas e agências interessadas em patrocinar a *avant-première* e os primeiros meses de funcionamento do espaço podem solicitar mais informações ou agendar uma visita pelo miau.museu@gmail.com ou 11-981-949-916.



Hector Vieira vai para a KBB Brasil

Depois de anunciar em 14/8 a contratação de **Gustavo Ruffo** como *head* de conteúdo, a **Kelley Blue Book (KBB)**, publicação norte-americana especializada em precificação de veículos que chega ao Brasil nas próximas semanas, confirma um novo reforço para a equipe: o repórter **Hector Vieira** (hector.vieira@kbb.com.br), que chega com o desafio de produzir vídeos e cuidar das redes sociais do *site*.

"Fui convidado pela **Cláudia Cepukas**, da **KBB Brasil**, com quem trabalhei na **Motorpress**,

quando era repórter da revista **Carro** e do **Carro Online**", explica Hector. "Acho que consegui causar boa impressão, ao ponto de fazê-la lembrar de mim na hora de procurar alguém para assumir a responsabilidade de tocar a parte de vídeos da KBB. Essa é uma oportunidade de extremo valor profissional para mim. Estou muito feliz e grato pela confiança e tenho certeza de que vou aprender muito por aqui, além de explorar novas habilidades na minha profissão".





Vitor e PCG: os únicos brasileiros



Camisetas QR: para os fãs da marca



Melhor Compra 2017: já nas bancas

PELAS REDAÇÕES ... PELAS REDAÇÕES ... PELAS REDAÇÕES ... PELAS REDAÇÕES ... PELAS REDAÇÕES ...

Melhor Compra, linha de camisetas e outras novidades na edição de agosto da Quatro Rodas

A edição de setembro da revista **Quatro Rodas**, que chegou às bancas nesta sexta-feira (25/8), trouxe uma série de novidades, tanto editoriais quanto na diversificação da marca para a comercialização de produtos.

Dentre as reportagens de destaque, dois **test-drives** internacionais em que a publicação foi a única entre as brasileiras a participar. No caso da **Ferrari 812 Superfast**, o editor **Paulo Cambo Grande** foi o único representante da América do Sul entre os 30 jornalistas convidados. Já o repórter **Vitor Matsubara** representou o País no lançamento mundial do novo **Mercedes-Benz Classe S**.

Outra novidade editorial é o lançamento do guia **Melhor Compra 2017**. Já nas bancas e livrarias, o especial traz uma seleção dos melhores auto-

móveis na relação custo-benefício do mercado brasileiro. São 72 modelos novos, 84 usados e 21 veículos utilitários.

A revista segue apostando na expansão de sua marca e prepara para 19 de setembro a quarta edição do **Fórum Direções**. O evento reunirá executivos para discutir a cabeça do novo consumidor e a tomada de decisões no atual cenário de mudança digital. A edição apresenta ainda o lançamento de uma linha de camisetas personalizadas, já disponível para compra [online](#).

A última novidade está no apoio ao **Salão Latino-Americano do Veículo Elétrico**, marcado para 21 de setembro. Com um estande montado no local, a revista promoverá para os assinantes **test-drives** agendados de carros elétricos.

Facebook adiciona logotipos dos veículos de mídia a Trending e Pesquisa



Desde 22/8, o Facebook começou a inserir logotipos dos veículos de mídia ao lado de artigos em destaque nas seções Trending e Pesquisa. Isso, segundo o Facebook, "é parte dos contínuos esforços para que as pessoas possam identificar melhor as fontes de distribuição de notícias na plataforma".

Os veículos agora poderão fazer o **upload** de várias versões de seus logotipos a partir de uma nova

Biblioteca de Ativos de Marca, para que possam aparecer ao lado de seu conteúdo no Facebook. Esse desenvolvimento foi feito, segundo informa a organização, em estreita colaboração com vários parceiros, como parte do **Projeto Facebook para Jornalismo**, e agora sendo lançado de forma mais ampla para todos os veículos.

[Confira mais detalhes.](#)



UM MILHÃO E MEIO DE MOTIVOS PARA NOS ORGULHARMOS.

Em 2001, o Grupo PSA iniciou no País a fabricação de produtos das marcas Peugeot e Citroën, reconhecidos pela sua inovação e alta qualidade. Hoje, 16 anos depois, chegamos a **1,5 milhão de veículos produzidos**. Um marco de orgulho e sucesso, símbolo de nossa inabalável confiança no Brasil e de nossa busca por aquilo que nos é mais importante: **a satisfação dos nossos clientes**.



Pela vida. Escolha o trânsito seguro.



PELAS REDAÇÕES... PELAS REDAÇÕES... PELAS REDAÇÕES... PELAS REDAÇÕES...

Pioneiro no jornalismo automotivo, Raimundo Vergílio do Couto morre aos 90 anos

O jornalismo automotivo de Minas Gerais, e do Brasil, perdeu na noite de 16/8 um de seus pioneiros. Faleceu aos 90 anos, em sua casa na avenida do Contorno, em Belo Horizonte, **Raimundo Vergílio do Couto e Silva**. Filho do médico e ex-prefeito de Belo Horizonte Gumerindo do Couto e Silva, Raimundo era pai do também jornalista automotivo **Raimundo Couto**, editor do caderno **Super Motor**, dos jornais **O Tempo** e **Super Notícia**.

Formado em Direito pela UFMG, começou no jornalismo em 1946, como repórter do **Estado de Minas**. Lá criou uma das primeiras colunas especializadas sobre o mercado automotivo e foi o primeiro editor de Automóveis no Estado. Atuou ativamente na cobertura do setor por mais de 30 anos, com destaque para o acompanhamento e inauguração da fábrica da **Fiat** em Betim, em 1976. Durante sua carreira, foi diretor do **Sindicato dos Jornalistas de MG**, presidente da **Associação Mineira de Imprensa** e titular

aposentado do Cartório Criminal do Tribunal de Justiça de Minas Gerais.

Em sua página no **Facebook**, Raimundo dedicou algumas palavras à memória de seu pai:

“Foram 90 anos de uma vida plena e feliz, de muita luta, de muito trabalho, mas também de muita bondade e amor. Dedicou sua jornada à família e dela recebeu carinho até seu último suspiro, às 22h, quarta-feira, exatamente como desejou, na casa de toda uma vida, na Avenida do Contorno. Para os filhos, genros, nora, netos, sobrinhos e amigos, deixa um legado de seriedade, responsabilidade e de bondade. Ficará para sempre na lembrança de quem com ele conviveu. Só tenho que agradecer o privilégio de ter sido seu filho. O pouco que sei foi ele que me ensinou. É um momento de muita dor, mas de gratidão. Pai, tenho certeza de que o senhor terá o merecido descanso, semeou o bem e a caridade em toda sua travessia. Qualquer dia a gente vai se encontrar. Para sempre, eu te amo!”



Raimundo Couto (pai e filho)

DOS LEITORES... DOS EDITORES... DOS LEITORES...

Calmon e os 50 anos de jornalismo automotivo

Fernando Calmon está completando 50 anos de jornalismo, inteiramente dedicados ao setor automotivo. E teve a sua justa homenagem com um evento onde compareceram seus amigos, colegas e os mais os mais destacados executivos do setor.

Quando era diretor de redação da revista **AutoEsporte** (em sua segunda passagem por lá), alavancou o concurso denominado “Carro do Ano”. Logo quando comecei a editar a revista **Jornauto**, em 1989, entre 1990 e 1997 fui um dos 70 jornalistas que escolhiam e votavam nos melhores.

Depois disso, proliferaram os concursos e a distribuição de troféus virou moda. Toda publicação agora quer ter o seu. Após deixar a revista **Calmon** se renovou, aperfeiçoou seu inglês e procurou trabalho, como ele mesmo dizia, colhendo ovos e enchendo a cesta.

Nessa época, em um evento na Alemanha, fiz o convite, mas sem muita convicção, confesso. Mas para minha surpresa ele concordou em fazer as matérias de automóveis para a revista **Jornauto**. E são publicadas até hoje, por meio de sua coluna.

Depois, quando começou a fazer sua coluna semanal **Alta Roda**, em 1999, em pouco tempo já estava sendo publicada em nosso site. Hoje, **Calmon** é figura obrigatória e de destaque em todos os eventos das principais montadoras de veículos em todos os países e em todos os continentes.

Tenho muito orgulho em alardear que sou amigo e admirador do Fernando Calmon. Ele é, sem dúvida alguma, um dos melhores jornalistas automotivos, não só do Brasil, mas está nivelado aos melhores do mundo.

Infelizmente, temos apenas um pequeno grupo de profissionais que se ombram à categoria dele, aqueles que, embora não estejam respaldados por uma grande editora, têm, não só a competência, mas a coragem de destacar os pontos positivos e,

principalmente, criticar os negativos dos veículos lançados no mercado nacional.

A realidade é que parte dos jornalistas brasileiros que se dedicam a escrever sobre veículos não tem essa qualidade e essa coragem. São meros elogiadores das qualidades do que é apresentado pelas montadoras e realçado nos releases.

O que parece ser, de certa forma, bom para os fabricantes e suas assessorias. Mas não é bem isso de que eles precisam. Destacar tecnicamente os defeitos, na fase de lançamento, é importante para que possam corrigi-los. Ninguém é perfeito, nem com toda a estrutura que têm, às vezes disponível e utilizada em diversos países. Alguns detalhes passam. E para isso existem os test-drives nos lançamentos. Claro que, nessa ocasião, é apenas para uma primeira tomada de conhecimento, superficial.

Mas as montadoras investem muito dinheiro na manutenção de uma frota dedicada exclusivamente para avaliação desses jornalistas, em todo o Brasil, para que possam testar exaustivamente os veículos e relatar o que é bom e o que não é também.

Como disse, destacar tecnicamente os defeitos, por um especialista, não é demérito para nenhum fabricante, para nenhum produto.

Ultimamente, testes de impacto mostraram falhas na estrutura de alguns modelos, prejudicando a segurança dos passageiros. Mas poucos jornalistas ousaram publicar isso.

Preocupar-se apenas em elogiar, em não se comprometer, agindo de forma politicamente correta, não é exercer a profissão com competência, personalidade e dignidade.

Aliás – posso afirmar isso com profundo conhecimento de causa – há um grupo que não consegue sequer manter viva e com prestígio a sua própria associação.

ESPECIAL

Fernando Calmon 50 anos de jornalismo



* Por Gilberto Gardesani

* Gilberto Gardesani (editoria@jornauto.com.br) é editor do **Jornauto**.



DESTAQUE DA SEMANA



Por Luís Perez

Por um prato de comida

Há algumas semanas, comentei neste espaço o competente evento realizado pela **Jaguar Land Rover** com o novo *Discovery* em Alter do Chão, distrito de Santarém (PA). Não tardou para que um amigo me puxasse a orelha pelo WhatsApp e como acho a discussão válida trago-a para cá. Ressalto: não sou dono da verdade nem me acho derrotado na empreitada com o site **Carpres**. Mas que a coisa anda difícil, lá isso anda...

Esse amigo escreveu: "Eu meio que discordo da sua coluna. Esse povo tem de fazer menos eventos caros e investir mais em publicidade nos sites. Tem um monte de gente que está quebrando e outros que, embora não estejam, estão totalmente desestimulados a atuar no setor. Se eles anunciassem nos veículos convidados em vez de pagar com viagens e jantares, acho que seria mais interessante e estimulantes para todos. A gente precisa parar de trabalhar a troco de refeição".

Muitos vão dizer que eventos são menos caros do que publicidade, que a verba sai de cofres diferentes etc. Fato é que muitos modelos de negócio não estão parando em pé – e viram até esquetes de humor em programas de "vlogueiras sem noção".

A discussão é válida, sim. Como pioneiro no segmento internet (o **Carpres**, do qual sou *publisher*, nasceu em 2006...), vi meu faturamento cair para algo entre um sexto e um sétimo do que era cinco ou seis anos atrás. Diversos veículos enxugaram seus quadros e fecharam, levando uma legião de (ótimos) profissionais, capazes de produzir conteúdo de alta qualidade, a se

aventurarem como empreendedores – e não é todo produtor de conteúdo que tem talento para empresário. Por outro lado, agências de publicidade tateiam no escuro.

De fato, dá raiva ver uma empresa investir uma cifra de sete dígitos em um evento e em seguida chorar as pitangas porque "não está fácil pra ninguém", para em seguida acenar com migalhas ou nem isso. Ora, se o veículo é importante o suficiente para participar de seu seleto grupo de convidados, por que ele não seria para anunciar ou mesmo participar de parcerias comerciais de *branded content*? Não, não é o caso nem de partir para a audiência a qualquer preço muito menos *gourmetizar* ao extremo (muita gente esfrega as mãos com essa segunda opção, mas será!?).

Produzo este texto para propor uma discussão que acho pertinente. Mas, por favor, sem argumentos como "Ah, se não dessem jabá, poderiam baratear o preço do carro" ou "O carro custaria a metade se não anunciassem". As coisas não são tão simples, muito embora seja mesmo frustrante entrar em contato com um profissional de marketing de uma empresa ou mesmo com sua agência de publicidade e obter como resposta que "já anunciamos via Google AdSense" ou "Preferimos Facebook e Instagram".

Outro dia, outro amigo desabafou: "O dia em que o Google e o Facebook resolverem fabricar carros, será o fim das montadoras". O cético: "Ah, imagina, montar estruturas de engenharia custaria uma fábula". Alguém duvida de que esse futuro está distante?

Luís Perez, jornalista com formação em história e marketing, é editor dos sites **Carpres** (carpres.uol.com.br) e **Mazarine** (www.mazarine.com.br) e colaborador de diversos veículos.

APOIO

Esta edição de **J&Cia Auto** contou com o apoio das seguintes empresas assinantes:



In Press | PORTER NOVELLI



S/A LLORENTE & CUENCA



As agências de comunicação ganharam um prêmio para chamar de seu



Prêmio Excelência e Inovação em PR

Iniciativas de *branded content*, *house organs* e projetos especiais de conteúdo jornalístico tem categoria no **Troféu Jatobá**

www.jatobapr.com.br



0800-703 FORD
3 6 7 3

INFORMAÇÃO DE QUALIDADE AJUDA AS PESSOAS A IREM MAIS LONGE.

Parabéns, Fernando Calmon,
pelos 50 anos dedicados
ao jornalismo automotivo.



Go Further

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

ENTREVISTA: FERNANDO CALMON

Talento, trabalho e dedicação. Um brilho de cinco décadas

Cearense, mas com jeitinho de carioca, **Fernando Calmon** viveu os primeiros anos de sua vida em função dos compromissos profissionais do pai, o jornalista **João Calmon**. Braço direito de **Assis Chateaubriand**, fundador dos **Diários Associados**, o patriarca da família Foi um dos responsáveis pela expansão do grupo no Nordeste, tendo assumido sua presidência após a morte de "Chatô".

Jornalistas&Cia Imprensa Automotiva – Quem é **Fernando Calmon**?

Fernando Calmon – Sou o primogênito de uma família de seis irmãos. Nasci em Fortaleza, em 1946, em função da vivência do meu pai, João Calmon, como jornalista. A pedido de Assis Chateaubriand, ele havia mudado para a capital cearense em 1940, inicialmente para dirigir o Correio do Ceará. Lá conheceu minha mãe, casaram e tiveram os quatro primeiros filhos. Aos oito anos mudei para Recife, e um ano mais tarde nos estabelecemos no Rio de Janeiro, onde nasceram os dois mais novos.

J&Cia Auto – Você guarda muitas lembranças desse período em Fortaleza?

Calmon – Poucas. Lembro muito bem da praia, de ir quando tinha uns seis ou sete anos. Isso ficou bem gravado na minha memória. Minhas lembranças mais fortes de criança são mesmo de quando cheguei ao Rio de Janeiro.

J&Cia Auto – O que mais o marcou nesse período?

Calmon – Acredito que foi minha ida para o colégio. Marcou muito porque eu já havia feito o primeiro ano em Recife, mas quando chegamos

ao Rio de Janeiro, mais ou menos em março ou abril de 1955, minha mãe resolveu não me matricular no segundo ano. Disse que, como a escola era mais forte, eu deveria cursar de novo o primeiro ano para fazer bem feito. Não conseguia entender porque estava fazendo aquilo. Eu tirava dez em todas as matérias, sem exceção. Devia estar no segundo ano, não no primeiro, mas foi uma decisão da minha mãe.

J&Cia Auto – Você era uma criança que dava muito trabalho?

Calmon – De forma alguma. Como era o mais velho, e meus pais viviam viajando, cresci com um senso muito grande de responsabilidade. Era o único que não precisava ser cobrado de estudar. Já meus irmãos davam um pouco mais de trabalho. O pessoal lá em casa costumava até brincar: "O Fernando nasceu velho". Diziam que eu era sério demais. Não sei se é isso, mas é que sempre tive muita noção. Sempre fui muito preocupado em fazer as coisas certas na hora certa.

J&Cia Auto – Você teve algum convívio com Assis Chateaubriand?

Calmon Quando era criança, me lembro de que ele frequentava minha casa. Eu tinha pouco mais de dez anos quando ele sofreu a trombose que o deixou de cama até o fim da vida. Lembro que meu pai ficou bastante consternado.

J&Cia Auto – Rolava nesse tempo a ideia de que ele mandava no Brasil?

Calmon – Eu desconfiava. Nunca liguei muito para política e até por isso não perguntava nada pro papai a respeito. Lembro que ele se envolveu na política por causa do Chateaubriand, e que chegou inclusive a ser cogitado para ser vice-presidente da República, mas a principal lembrança do meu pai que carrego dessa época era a quantidade de jornais que ele lia.



Fernando Calmon no colo de seus pais, João e Maria Teresinha



Quem foi João Calmon?

Nascido em Colatina, no Espírito Santo, **João de Medeiros Calmon** foi advogado, jornalista, empresário e político. Advogado formado pela Faculdade Nacional de Direito, no Rio de Janeiro, começou a trabalhar como jornalista nos Diários Associados, como repórter do Diário da Noite. Em 1940 foi transferido para Fortaleza, onde dirigiu por seis anos o Correio do Ceará e mais tarde participou ativamente da expansão dos Diários Associados nas regiões Norte e Nordeste.

Transferido de volta ao Rio de Janeiro por **Assis Chateaubriand**, dirigiu veículos como as rádios Tamoio e Tupi, além da TV Tupi. Mais tarde tornou-se diretor-geral e a seguir vice-presidente do grupo, mesmo com a transformação deste em um condomínio.

Em meio à sua atividade profissional, entrou para a política em 1962 como deputado federal pelo Espírito Santo. Dois anos mais tarde teve seu nome homologado como candidato à Vice-Presidência da República, nas eleições que deveriam ocorrer em outubro de 1965, compondo a chapa encabeçada por Ademar de Barros, então governador de São Paulo. Porém, com o golpe em 1964, a chapa não foi adiante.

Teve mais um mandato como deputado federal (1966) e três como senador (1970, 78 e 86), também pelo Espírito Santo. Como parlamentar, notabilizou-se pela autoria da emenda constitucional que levou seu nome

(Emenda Calmon), obrigando a destinação mínima para a Educação de 18% da receita federal e de 25% nos estados e municípios.

Ao final de seu terceiro mandato retirou-se da vida pública e passou a trabalhar no Instituto Legislativo Brasileiro. Faleceu em janeiro de 1999, deixando a esposa Maria Terezinha Santiago Calmon, ainda viva.

J&Cia Auto – E você, também gostava de ler jornais?

Calmon – Eu gostava muito de ler, jornal em si nem tanto, era fã mesmo de revistas em quadrinhos. Gostava muito de uma enciclopédia chamada **Tesouro da Juventude**. O curioso é que por causa dela adquiri um hábito ruim: com medo de que acabasse logo, comecei a ler devagar, para render, e foi o meu maior erro. Me acostumei a ler assim e não consigo terminar um livro em velocidade normal. Meus irmãos pegavam as revistas, liam tudo em três minutos, e iam fazer outra coisa. Eu não, ficava apreciando com bastante calma.

J&Cia Auto – De gibis você também gostava?

Calmon – Tinha muitos por causa do Cruzeiro. Muitas revistas infantis eram impressas na gráfica do Cruzeiro, então eu recebia Luluzinha, Bolinha,

Pato Donald. Gostava de tudo, mas sempre lendo devagar para não acabar.

J&Cia Auto – E na televisão, alguma coisa chamava a sua atenção?

Calmon – O Falcão Negro. Foi o único seriado que realmente me fazia parar tudo para assistir. Ainda me lembro da televisão em preto e branco, era algo que me fascinava.

J&Cia Auto – Novelas?

Calmon – Novelas eu fazia questão de não ver. Gostava do Falcão Negro porque cada capítulo era independente. Ali começava e ali terminava. Por isso nunca gostei de novela.

J&Cia Auto – E rádio, você ouvia?

Calmon – Usava muito para ouvir jogo de futebol, era apaixonado. Lembro muito da Copa de 1958, de ficar ouvindo no radinho de pilha, e dos jogos do Flamengo.

J&Cia Auto – Qual é a diferença de idade de você para seus irmãos?

Calmon – Mais ou menos de dois em dois anos. Eu fui o primeiro, depois veio o João Felipe e depois a Virgínia, a única mulher dos seis, e única também que já faleceu. Isso foi em 1984, quando ela tinha uns 30 anos e foi vítima de câncer. Depois dela veio o Célio, ainda nordestino, e por último o Giovanni e o Augusto, os únicos a nascerem no Rio de Janeiro.

J&Cia Auto – Você e seus irmãos se encontram com frequência até hoje?

Calmon – Depois que papai morreu, em 1999, passamos a nos reunir todos os anos em 7 de setembro, que além de feriado era o aniversário dele. Fizemos isso por bastante tempo, depois falhou um ano, mas estamos tentando voltar a fazer.

J&Cia Auto – Além de muitos irmãos, sua família em geral também é grande, não?

Calmon – Sim. A família do meu pai é muito grande. Meus avós tiveram seis ou sete filhos, muita gente, então tenho muitos primos, quase todos morando no Rio de Janeiro. Entre irmãos, primos e tudo mais, chegávamos a reunir umas quarenta pessoas. Logo no começo, com aquele choque coma morte do papai, era mais fácil reunir as pessoas, agora está mais disperso, não é tão fácil reunir as pessoas como era no passado. Já tive primos que morreram, até mais novos do que eu. E só tenho uma tia viva. Ela vai quando pode.

J&Cia Auto – A jornalista **Cristina Calmon**, que faleceu recentemente, era sua prima?

Calmon – Não. Eu sei de dois ramos dos Calmon. Um da Bahia e outro do Espírito Santo, que é o do meu pai. Tem muita gente conhecida por aí de sobrenome Calmon, mas entre meus primos de primeiro grau está o **Rosental Calmon Alves** [N. da R.: diretor do **Centro Knight** da **Universidade do Texas**], que é como um irmão para

mim. Foi o único que realmente entrou a fundo no Jornalismo, mas é bem mais novo do que eu. Quando comecei no jornalismo acho que ele ainda estava estudando no primário. Outro que ficou bem conhecido é o Antonio Augusto, que adotou o nome de **Antonio Calmon**, novelista da TV Globo. Ele nunca mais encontrei, não sei nem onde está. Infelizmente, com o tempo você perde contato com as pessoas, principalmente porque a maioria vive no Rio de Janeiro.

J&Cia Auto – E sua mãe, também mora no Rio?

Calmon – Sim, mas ela já tem a saúde muito debilitada, praticamente não se movimenta mais.

J&Cia Auto – Como era sua relação com o seu pai, com tantos compromissos profissionais e a vida atribulada dele à frente dos **Diários Associados**?

Calmon – Meu pai não queria que eu fosse jornalista de jeito nenhum. Sempre me alertava em relação ao estilo de vida que a profissão exigia. Papai vivia dentro do avião com mamãe, eu raramente os via, tanto que boa parte de nossa criação ficou aos cuidados de nossa governanta. O nome dela era Maria das Dores, uma nordestina que inclusive veio com a gente para o Rio quando nos mudamos. Foi praticamente ela que nos colocou nos eixos. Era muito firme e disciplinada, até porque tomar conta de seis não era fácil.



Fernando Calmon ao lado de seus cinco irmãos: João Felipe, Virgínia, Célio, Giovanni e Augusto

A moça certa no carro errado

Vida de jornalista não é fácil. E na área automotiva, então, com tantas viagens e compromissos profissionais? E que tal um jornalista automotivo que respira trabalho até em sua lua de mel? Com tal cenário é de se esperar que um personagem como esse tenha dificuldade de encontrar uma companheira. E ainda que encontrasse, mantê-la exigiria trabalho árduo. Pois não é que no caminho de Fernando Calmon havia uma moça de Niterói capaz de enfrentar todos esses desafios? Seu único problema? Ela tinha um **Gordini**.

J&Cia Auto – Você era muito namorador?

Calmon – Não era muito, não. Só tive três namoradas até casar. O curioso é que conheci a

minha esposa em uma festinha no Xadrezinho, um clube de Nova Friburgo. Ela chegou lá num **Gordinzinho**, mas naquele dia não deu certo, por algum motivo. Aí conheci outra moça, que namorei pouco tempo. Depois, no Rio, tive minha segunda namorada, com quem fiquei por mais tempo. Talvez até acabasse casando, mas ela estava com muita pressa, e eu não achava que era a hora de me definir. Então terminamos. Aí uma semana depois liguei para a Márcia. Tinha gostado dela lá atrás, em Friburgo, e de repente a lembrança dela voltou. Isso foi em novembro de 1965. Desde então estamos juntos.

O tal do Gordini

Dizem que toda história tem três lados: um para cada envolvido e a verdade. Por mais que Fernando não confesse, Márcia garante que sua aversão ao modelo de carro que ela dirigia foi um dos motivos para o primeiro encontro não ter tido um final feliz.

J&Cia Auto – Como foi essa história Márcia? Ele não gostou do seu carro?

Márcia – (risos) É verdade. Ele queria entender porque eu tinha escolhido aquele carro e não algum outro. Eu adorava meu **Gordini**, era bem bonito, todo estilizado e cheio de detalhes, mas ele não gostava do motor. Fez bico e tudo.

J&Cia Auto – Alguma outra história que o Fernando talvez também esteja contando de outra maneira?

Márcia – Sim. Ele pode até dizer que me ligou um ano depois desse nosso primeiro encontro, mas a verdade é que fui eu que liguei. Na hora em que atendeu ele disse meu nome todo feliz. Lembrou de mim no mesmo momento. Então decidimos nos dar uma nova chance.

J&Cia Auto – Ela era de Nova Friburgo?

Calmon – Não, de Niterói. Era muito comum o pessoal do Rio de Janeiro fazer veraneio nas cidades serranas de Petrópolis, Teresópolis e Nova Friburgo. Só que Friburgo era mais perto de Niterói e ela costumava ir lá.

J&Cia Auto – Sua escolha pelo jornalismo nunca atrapalhou a relação de vocês?

Calmon – Não. A Márcia é muito compreensiva e

desde o começo falei para ela sobre como era seria vida com um jornalista, que ela provavelmente ficaria muito tempo sem me ver, que haveria muitas viagens. Ela sempre concordou, me apoiou e nunca reclamou que eu viajava muito.

J&Cia Auto – Vocês casaram em que ano?

Calmon – Em 1971. Nessa época aconteceu uma coisa interessante. Tínhamos marcado de ficar noivos em junho de 1970, aí surgiu minha primeira





Depois do casamento, lua de mel e trabalho na Argentina

viagem internacional a trabalho. Era para cobrir as 24 horas de Le Mans. Então pensei: não posso noivar agora, preciso viajar. Minha mãe bateu o pé e falou: "Não senhor, você vai ficar noivo então antes da viagem". Ela queria ter certeza de que eu não ia ficar enrolando de novo (risos).

J&Cia Auto – Mas você pretendia enrolar mais?

Calmon – Não, o plano era esse mesmo, o de nos casarmos em janeiro de 1971. Até porque eu já havia planejado o casamento e a lua de mel ligados a uma viagem em que pudesse trabalhar.

J&Cia Auto – Como assim?

Calmon – Em janeiro daquele ano haveria os Mil Quilômetros de Buenos Aires e o Grande Prêmio de Fórmula 1 da Argentina, uma semana seguida da outra. Então fomos para Buenos Aires, assistimos a primeira corrida, depois seguimos para Bariloche e depois voltamos para fazer a segunda corrida.

J&Cia Auto – E ela caiu nessa?

Calmon – Caiu (risos).

J&Cia Auto – E ainda hoje cai?

Calmon – Ainda cai. Ela sabe que é assim mesmo.

O +Admirado só queria uma credencial...

A ideia era que a Engenharia Mecânica o aproximasse dos automóveis, mas uma corrida na Barra da Tijuca mudou sua perspectiva e abriu os olhos de Fernando Calmon para uma nova possibilidade: viver o automobilismo a partir da cobertura jornalística das competições. O resultado...

J&Cia Auto – Apesar dos 50 anos de Jornalismo, sua formação é Engenharia. Por que essa escolha?

Calmon – Sempre gostei e tive foco na parte técnica. Gostava muito de ler artigos técnicos, fiz curso Científico e optei pela Faculdade de Engenharia. Não dá para explicar, tinha facilidade em escrever, tirava boas notas em Português, mas via minha carreira seguindo por outra direção. No primeiro ano não consegui passar no vestibular apesar de ter estudado bastante. Fiquei chateado, mas decidi pegar para valer, estudar ainda mais e no ano seguinte passei no vestibular da PUC, até que bem, entre os 70 primeiros colocados.

J&Cia Auto – Você já gostava de carros nessa época?

Calmon – Bastante. Decidi fazer engenharia inclusive por causa disso. Com 17 anos, faltando poucos meses para completar 18, ganhei um Fusca. Foi quase que um prêmio do meu pai, já que eu sempre me saía bem na escola e era bastante responsável. O curioso é que ele me

deu com a justificativa de que era para eu usar apenas no trecho entre a nossa casa e o local onde pegava ônibus para a escola. Nessa época a gente morava numa rua em Copacabana, uma ladeira gigantesca. Meu pai dizia para eu deixar o carro lá embaixo e pegar o ônibus. Isso até deu certo na primeira semana; na seguinte comecei a ir direto com o carro e assim fui levando.

J&Cia Auto – Você frequentou a faculdade durante a ditadura, ao mesmo tempo em que seu pai estava envolvido na política e tinha forte liderança nos Diários Associados. Você era engajado politicamente?

Calmon – Pouco. Para dizer a verdade, tive uma pequena participação política, durante três meses, num movimento chamado GAP, Grupo de Ação Patriótica. Isso aconteceu uns três meses antes do golpe de 1964. O líder era um jornalista que eu conhecia, **Aristóteles Drummond**. Foi uma coisa bastante juvenil. Achávamos que aquilo era uma revolução, só depois percebi que foi de fato uma tomada a força do poder, aí parei. Nunca mais me interessei por política, principalmente à medida que crescia a participação do meu pai nela.

J&Cia Auto – O que levou seu pai a se tornar político?

Calmon – No começo ele entrou por um desejo

do Chateaubriand. Para contrabalançar as forças depois de 1964, quando houve aquela disputa grande com a TV Globo, que tentava montar um monopólio com ajuda de capital estrangeiro, algo que a Constituição não permitia.

Essa foi uma briga que os Associados compraram. Lembro de alguns embates sérios do papai, um inclusive com o Brizola, mas sempre observava isso à distância. No fim, foram dois mandatos de deputado federal e três de senador. Mas, apesar do interesse inicial, foi na Educação que papai ficou marcado. Essa era a bandeira dele, principalmente na segunda metade de sua vida política.

J&Cia Auto – E como você acabou indo parar no Jornalismo?

Calmon – Foi por um motivo bem curioso. Como disse, eu não pensava em ser jornalista e acabei virando por uma coisa do destino. Gostava muito de futebol. Era flamenguista doente e desde os 16 anos ia regularmente ao Maracanã. Um dia resolvi ir a uma corrida na Barra da Tijuca. Naquela época não havia autódromo. E lá fui eu de carro, ainda não podia, mas fui. Achei aquilo maravilhoso.

Nunca tinha visto uma corrida de automóvel na minha vida e fiquei realmente abismado. Aquilo nada mais era do que a aplicação do que eu gostava, da parte técnica, com o automóvel e as corridas. A técnica estava ali na pista apurada ao máximo, onde você podia levar uma máquina ao extremo, competindo uma contra a outra. Isso na mesma hora já me fez a cabeça.

Aí, em 1966, estava para inaugurar o autódromo no Rio de Janeiro, lá em Jacarepaguá. Como quem não quer nada, tentei entrar de penetra na pista. Naquela época era tudo diferente, as arquibancadas eram de madeira e os boxes também. Era comum as pessoas tentarem penetrar para ver os carros de perto, e geralmente vinha a organização e expulsava todo mundo na hora da largada.

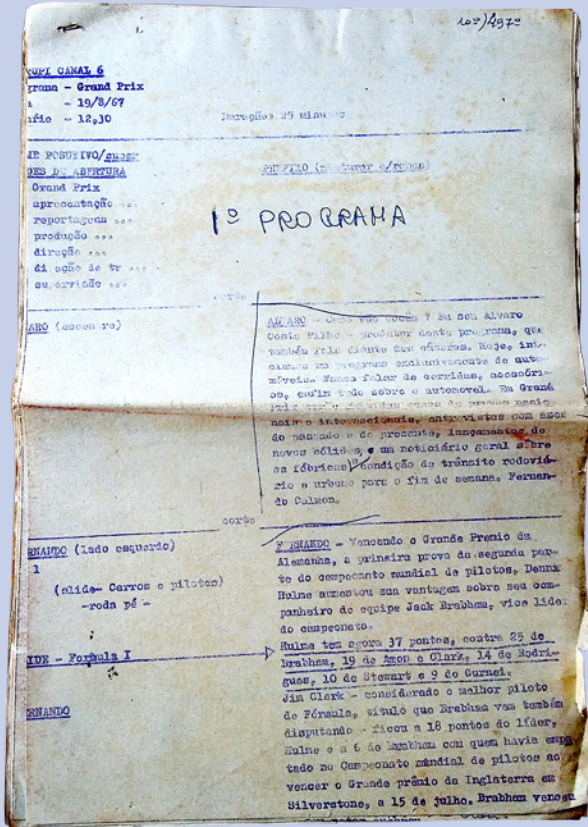
Um dia, fui tentar entrar no box quando um cara me barrou e disse: "Aqui não pode, só com a credencial de imprensa". Então percebi que a única maneira de eu conseguir viver aquela paixão pelo automobilismo mais de perto era como jornalista.

J&Cia Auto – Você achava que levava jeito para a coisa?

Calmon – Sim. Depois de umas duas corridas assistindo pela arquibancada, comecei a perceber a parte estratégica da coisa, quando o cara acelerava mais, o outro menos. Mas no dia seguinte olhava no jornal e a cobertura era muito pequena. Não retratava nada do que eu tinha visto. Sentia que alguma coisa estava errada e o único jeito de conseguir essas informações era entrando nos boxes. Por isso decidi entrar inicialmente como penetra, e depois como jornalista.

J&Cia Auto – Foi quando surgiu a ideia de criar seu próprio programa?

Roteiro original do primeiro Grand Prix (atração foi ao ar em 19/8/1967)



"Foi pensando em mim."

Cássio Scarlatti, dono de um Golf

>> O Cássio comprou um Golf 1.4 TS porque ele exige o que há de mais avançado em tecnologia, desempenho, segurança e design.



Minha escolha faz a diferença no trânsito.

O Cássio e a mídia especializada comprovaram. Agora, a escolha é sua.



#vale



Fonte: Portal Best Cars

Satisfação: eleito pelos consumidores, pelo 4º ano consecutivo, o Melhor Hatch Médio pela Best Cars.

Segurança: nota máxima para crianças e adultos pelo Latin NCAP.

Qualidade: eleito pelos consumidores o Melhor Hatch Médio pela Revista Carro e Carro Online.

Acesse vw.com.br/golf e encontre a Concessionária mais próxima.



Volkswagen

Calmon – Foi. Um dia eu estava conversando com o João Felipe, meu irmão, e sugeri que fizéssemos um programa de corrida. Ele disse que também gostava da ideia, mas assim como eu não sabia como. Lembramos então do **Álvaro Costa Filho**, que era editor de automóveis de **O Jornal**. Fui até lá, apresentei a ideia para ele, que gostou. Foi assim que a coisa começou. Nós três nos reunimos, formatamos o programa e eu sugeri que o nome fosse **Grand Prix**, em homenagem ao filme que havia sido lançado no ano anterior. Até hoje é considerado o melhor filme sobre corridas de automóveis que foi produzido.

Sentamos os três para conversar. O Álvaro explicou como as coisas deveriam funcionar. A partir daí levamos a um produtor da **TV Tupi**, que nos ensinou a montar o roteiro e toda a estrutura do programa. Nosso programa foi ao ar pela primeira vez em 19 de agosto de 1967, ao vivo, com alguns errinhos e tudo, mas nós fizemos.

J&Cia Auto – E então os três seguiram produzindo e apresentando o programa?

Calmon – Na verdade, meu irmão desistiu logo em seguida, depois de uns cinco programas achou que aquilo não era para ele. Gostava de carros, mas não era sua paixão, e então decidiu ir fazer Direito. Como sempre fui uma pessoa muito determinada e muito insistente no que eu queria fazer, daquelas que quando resolvia fazer alguma coisa não voltava atrás, segui com o projeto ao lado do Álvaro.

J&Cia Auto – Qual foi a importância do Álvaro Costa Filho nesse processo?

Calmon – Foi ele quem me ensinou tudo no começo da carreira. Nunca frequentei faculdade de Jornalismo. Ele me explicou como era escrever uma matéria, algumas pequenas técnicas que existiam. Eu escrevia os textos, ele corrigia e todo sábado íamos para a Tupi apresentar o programa.

Juntos também editávamos todo material que chegava do exterior.

J&Cia Auto – Que tipo de material?

Calmon – Filmes que chegavam das agências de notícias internacionais. A corrida era domingo, aí durante a semana chegavam os materiais com todo tipo de informação. Política, economia, tudo, e no meio desse material sempre tinha algo sobre automobilismo. Naquela época eram poucas corridas, então não faltava uma.

J&Cia Auto – Vocês exibiam as corridas uma semana depois?

Calmon – O programa era sábado e a corrida no domingo. Então dava tempo de sobra para preparar o material até o sábado seguinte. Não havia transmissão ao vivo desse tipo de evento. Você só podia saber o resultado lendo o jornal da segunda-feira. A gente acreditava que, com as imagens, poderíamos mostrar algo diferente até o sábado.

J&Cia Auto – E a cobertura local?

Calmon – Também fazíamos. Um dos primeiros eventos de que participamos foram as **Mil Milhas de Interlagos**, e algo interessante aconteceu nesse dia. Para fazer a cobertura, peguei o carro no Rio de Janeiro e segui em direção a São Paulo. Apareci lá na sede da TV Tupi, no Sumaré, para pegar um cinegrafista. Pensei que eles iriam providenciar a credencial, mas na hora H não havia nenhuma. Foi aquela confusão. Mas aí o foca aqui resolveu dar um jeito de entrar. Chamei um rapaz que estava trabalhando quase que como assessor de imprensa do evento. Na verdade, ele não era assessor, era repórter do **Jornal do Carro**. Como a publicação era uma das patrocinadoras do evento, que era organizado pelo Wilson Fittipaldi, o cara estava dando uma força.



Fernando (ao centro) e Álvaro (à direita) entrevistam o deputado Heitor Furtado. O parlamentar eleito pelo bairro de Jacarepaguá participou da campanha do programa **Grand Prix** pela construção do Autódromo de Jacarepaguá

O+ADMIRADO JORNALISTA

DA IMPRENSA AUTOMOTIVA

A W Group com muito orgulho homenageia o jornalista **Fernando Calmon** pelas 5 décadas de honrosa contribuição ao jornalismo brasileiro e em especial ao mundo automotivo. Uma carreira de sucesso e de muita inspiração para todos nós!





Credencial e programa oficial das 24 horas de Le Mans (1970)



Cheguei nele e expliquei todo o ocorrido. Falei que estava vindo do Rio de Janeiro e que havia acontecido um mal entendido com a emissora aqui em São Paulo, e que com isso não havíamos conseguido fazer a carta de credenciamento. Na maior simpatia do mundo, ele liberou meu acesso e me botou pra dentro. O nome dele? **Luiz Carlos Secco.**

J&Cia Auto – *Que encontro...*

Calmon – Pôxa, o cara nunca tinha me visto na vida e nem ouvido falar do meu programa, que só era exibido no Rio de Janeiro, havia apenas quatro meses. Ainda assim ele acreditou em mim. Foi uma daquelas pessoas que me deu uma baita força. Essas coisas eu jamais esqueço.

J&Cia Auto – *E a aceitação ao programa demorou a chegar?*

Calmon – Fomos levando assim até 1970. O pessoal não dava muito valor pra aquele programinha de automobilismo na Tupi, mas em 1970 passei a ser valorizado. Foi o ano da Copa do Mundo de Futebol e da inauguração das transmissões ao vivo via satélite. Se antes você só conseguia fazer uma transmissão dentro da própria cidade, agora poderia transmitir a Copa do México para todo o mundo.

A primeira transmissão ao vivo de um evento esportivo intercontinental para o mundo todo havia sido em maio, durante as *500 Milhas de Indianapolis*. Naquela época a Record era forte e

comprou os direitos. O **José de Almeida Castro**, diretor da TV Tupi do Rio, era um sujeito com fortes ligações com eventos internacionais, conhecia diversas empresas de televisão no exterior e gostava muito de viajar. Um dia ele chegou na emissora e disse: “Pôxa, se eles fizeram isso vamos ver qual é o próximo grande evento para testarmos o satélite”. E o grande evento seguinte eram as 24 horas em Le Mans.

Ele não teve dúvidas. Chegou lá, comprou os direitos e falou o seguinte pra gente: “Vocês estão aqui há três anos, um de vocês vai ter que ir lá. Vou até mandar um locutor e um comentarista. É uma prova longa e vamos fazer os boletins de hora em hora”.

Como o Álvaro continuava a escrever em O Jornal, como editor da página de automóvel, para ele era difícil fazer viagens assim. Então eu fui designado para fazer a cobertura. A corrida largava às quatro horas da tarde naquela época, o que dava meio-dia no Brasil. Assim, ficou combinado que eu faria os boletins até umas duas ou três horas da manhã de lá, para que exibíssemos até as 22 horas.

J&Cia Auto – *Foi sua primeira viagem internacional?*

Calmon – Profissionalmente, sim. Em 1965 eu tinha viajado para Nova York. Logo que passei na faculdade meu pai me deu a viagem como um presente, mas fui com ele e com a minha mãe.

Agora eu teria que viajar sozinho, para um país cuja língua não dominava. Foi minha grande prova de fogo essa transmissão ao vivo.

J&Cia Auto – *E como foi essa experiência?*

Calmon – Eu não queria ir desacompanhado para um país que conhecia e com uma responsabilidade como aquela nas costas. Aí lembrei de um colega que tive no Científico, nunca me esqueço o nome dele, Hubert Bouvin. Não sei por qual motivo ele havia voltado para a França, mas o irmão dele, Patrick, ainda estava no Brasil. Peguei o contato e mandei um telegrama perguntando se ele poderia me encontrar em Paris para irmos juntos para Le Mans, e ele aceitou.

Cheguei lá e aluguei um carro no aeroporto. Até hoje não sei como fui parar no hotel, mas cheguei. Ele foi me encontrar, pegamos o carro e fomos até Le Mans. Chegando lá ele me ajudou a chegar até a cabine, mas disse que não poderia ficar e que voltaria no fim da corrida para me buscar.

J&Cia Auto – *E você ficou sozinho...*

Calmon – Fiquei na cara e na coragem. Não tinha jeito, né? Fui extremamente bem recebido. Fiz todos os testes, o técnico francês me atendeu da melhor forma possível, fazia tudo o que eu pedia com gestos, misturava um pouco de inglês.

O que eu precisava o cara se virava e fazia, tanto que no fim até fiz questão de agradecer a todos pessoalmente. Quando o Hubert foi me buscar ele me chamou a atenção para uma coisa. Na porta da minha cabine, em vez de escreverem Tupi, que era o nome do canal, eles pensaram que fosse uma sigla e por isso estava “T.U.P.I.”. Ou seja, os caras estavam me atendendo daquele jeito porque pensavam que eu era da U.P.I., que na época era a maior agência de notícias do mundo. Acho que o cara pensou que o “T.” na frente seria uma sigla de alguma divisão de televisão deles.

J&Cia Auto – *Correu tudo bem durante a transmissão?*

Calmon – Foi tudo bem, sim. Só passei um mal bocado à noite. De madrugada, quando já havia encerrado os boletins, fui para o carro tentar dormir. O problema é que fez muito frio naquele ano, e chegou inclusive a chover. Dormir dentro de um carro já não é fácil, naquele frio então... Tive que ligar o motor para ele aquecer um pouquinho. Só assim consegui parar de tremer. Mas quando desligava o motor o frio voltava todo. Curioso é que este ano voltei pela primeira vez a Le Mans, e o estacionamento estava exatamente do mesmo jeito que 47 anos atrás.

Le Mans: 47 anos depois

Primeiro evento internacional da carreira de Fernando Calmon, em 1970, as *24 horas de Le Mans* nunca mais haviam entrado em sua programação de cobertura automobilística. A falta de pilotos brasileiros e de tradição do País nessa corrida fez com que os holofotes sempre fossem direcionados para outras categorias, como *Formula 1* e *Formula Indy*.

Porém, com a participação recorde de brasileiros neste ano, oito no total, o interesse na competição aumentou e o número de jornalistas daqui também foi recorde. Entre eles, pela primeira vez desde 1970, estava Fernando Calmon. A presença dele foi destacada na edição 81 da **Car Magazine**, que foi às bancas em julho.



● O Porsche 919 Hybrid conquistou sua terceira vitória em Le Mans. Um ano após o retorno da marca a Sarthe em 2014, os alemães de Stuttgart reinaram em 2015, 2016 e 2017

● O brasileiro Fernando Calmon curiosamente estava presente na primeira vitória da Porsche em Le Mans em 1970 e agora na décima nona conquista da marca em 2017

● O pódio na classificação geral: a tríplice vitoriosa da Porsche da LMP1 liderada por pilotos da LMP2: com tantas quebras quase uma zebra aparece em 2017

J&Cia Auto – *A repercussão da cobertura foi boa aqui?*

Calmon – Na época foi uma coisa que chamou a atenção, mas não era uma transmissão contínua, como haviam sido as *500 milhas de Indianapolis*. Logo depois a Record acabou dando o troco na gente, com a estreia do Emerson da *Formula 1*, pois eles compraram os direitos de transmissão.

No fim, acabamos perdendo a briga por 2 a 1 e em seguida começou a Copa do Mundo. Mas sem dúvida foi uma lição importante para nós.

J&Cia Auto – *Nesse mesmo período você andou se arriscando também como piloto, não é mesmo?*

Calmon – Pois é... E foi nessa época inclusive que conheci o **Bob Sharp**. No ano do lançamento do *Grand Prix* viajei a São Paulo para cobrir as

Mil Milhas. Acontece que depois disso Interlagos ficaria fechado para reforma por dois anos, e com isso o automobilismo brasileiro passou a viver em função do Rio de Janeiro. Então me empolguei para fazer umas corridinhas. Mas fiz a coisa como devia ser feita. Me matriculei em um curso de pilotagem e foi lá que conheci o Bob, em 1968. Ele já era piloto e foi o meu professor de técnica de direção. Pouco tempo depois estávamos competindo, ele de **DKW** e eu de **Fusca**.

J&Cia Auto – Mas você tinha algum apoio?

Calmon – Que nada, só o do Márcia. Ela foi minha grande incentivadora, porque permitiu que eu usasse o carro dela durante a semana e deixasse o meu para fazer a preparação, acertar o motor. Toda hora meu carro estava na oficina sendo preparado para as corridinhas que eu fazia ainda como piloto novato.

J&Cia Auto – Foi também nessa época que você conheceu o Emerson?

Calmon – Foi. Ele tinha a minha idade e já despontava como um dos principais nomes do Brasil nas corridas. Quando eu corria entre os novatos utilizava o número 7 em homenagem a ele. Um dia nós iríamos disputar uma etapa no Rio, ele entre os veteranos e eu entre os novatos, mas os

dois andando de **Fusca**. De repente ele veio até mim para saber que motor era aquele que estava utilizando, que ele não conhecia. Mostrei para ele que era por causa de um carburador diferente que eu havia comprado e que ninguém tinha, e ele gostou da ideia.

J&Cia Auto – No total, quantas corridas você disputou?

Calmon – Foram quatro provas como novato e outras quatro nas categorias superiores.

J&Cia Auto – Chegou a pegar algum pódio?

Calmon – Não, até porque eu tinha um **Fusquina**. Para mim era tudo diversão. Quando estava entre os novatos era mais fácil, porque não fazíamos grandes transformações no carro, mas depois, quando subi de categoria, a coisa ficou mais séria e tive que preparar o carro, tirar os paralamas. Foi aí que a Márcia me ajudou tremendamente. O carro ficava meses na oficina, mas o entusiasmo juvenil fazia valer a pena.

J&Cia Auto – Depois disso seu contato com o Emerson ficou mais constante?

Calmon – Sim, até pelo rumo de nossas carreiras. Eu acompanhei todo o trabalho dele, estava lá em Monza quando foi campeão mundial pela primeira vez. Fui pela TV Tupi, por **O Cruzeiro** e pelo **Jornal**

dos Sports. Naquele dia, inclusive, ele se lembrou da nossa corrida em 1968, no Rio de Janeiro.

J&Cia Auto – Você trabalhava para muitos veículos dos Diários Associados nessa época?

Calmon – Desde 1968 eu escrevia para o **Jornal do Comércio**, que era mais secundário. O pai do Álvaro era o diretor e me arrumou uma coluna para falar sobre automóvel, mas não a parte esportiva. Era um jornal mais voltado para Economia. Em 1970 passei a escrever também para **O Cruzeiro** e no ano seguinte recebi um convite para trabalhar no **Jornal dos Sports**, que foi de fato meu primeiro emprego formal.

J&Cia – Nessa época **O Cruzeiro** ainda era uma revista de grande prestígio, não é mesmo?

Calmon – Já estava declinando e via a **Manchete** tomando o seu lugar, mas ainda era, sim, uma publicação com bastante prestígio. Mas foi **O Cruzeiro** que mudou minha vida. Foi a partir dali que percebi que viver só de automobilismo seria muito complicado. Teria que abrir um segundo campo, e a indústria automobilística era o caminho mais óbvio. Confesso que, no começo, apesar da minha formação, não gostava de cobrir esse tipo

de assunto. Achava que aquilo ali seria apenas um meio para que eu pudesse continuar a fazer o que realmente gostava, que era corrida de automóvel.

Mas resolvi fazer as coisas com seriedade e foi **O Cruzeiro** que realmente me lançou nacionalmente, até pela sua abrangência. Era uma revista de circulação nacional, com tiragens estupidamente altas, em uma época em que quase não existia televisão, nem rádio.

J&Cia – E o programa seguia firme?

Calmon – Começo dos anos 1970 ainda foi bem difícil, até que em 1972 o Emerson Fittipaldi foi campeão de **Formula 1**. Aí eu pensei: agora estou feito. Tenho um programa de televisão sobre automobilismo e o Brasil tem um campeão mundial de **Formula 1**. Além disso, escrevia sobre carros no **Cruzeiro**. Mas a coisa não foi tão bem como eu esperava. A audiência não aumentou muito e a repercussão no **Cruzeiro** foi pontual. Em 1973 a revista começou a entrar em declínio até que em 1975 fechou as portas. Um dia falei para o Álvaro que teríamos que mudar para São Paulo se quiséssemos fazer aquele negócio virar. Como ele não quis vir, decidi vir sozinho.



Primeiro artigo publicado por Fernando Calmon no **Jornal do Comércio**

A ponte-aérea

Em 1975 a difícil decisão: deixar família, amigos e o início de uma carreira promissora no Rio de Janeiro, e mudar-se para São Paulo com esposa e os dois filhos ainda pequenos. A decisão não só aumentou a relevância de seu trabalho como também aproximou Fernando da indústria automobilística.

J&Cia Auto – Quando você decidiu deixar o Rio de Janeiro e se mudar para São Paulo?

Calmon – Como um programa de TV que ia ao ar no sábado à tarde, no Rio de Janeiro, ia concorrer com a praia? Nossa audiência era mínima e o faturamento do programa não ajudava. Além disso, já decidira me profissionalizar. Sentia que era uma profissão meio complicada para viver dela.

Minha filha Letícia tinha nascido em 1972; Fernando nasceu em março de 1975. Eu tinha decidido mudar para São Paulo em junho, mas a Márcia fez um apelo para que eu não fosse de vez. Por isso fiquei na ponte-aérea durante nove meses. Na época era muito comum e fácil porque todas as companhias de aviação tinham permuta com os órgãos de imprensa. Mas chegou a um ponto que não dava mais. Aí falei para a Márcia que teríamos que vir de vez para São Paulo. O desgaste era muito grande. Nós quase não nos falávamos nesse período, e eu tinha dois filhos muito pequenos.

J&Cia Auto – Nunca bateu vontade de retornar ao Rio de Janeiro?

Calmon – Nunca. Até porque não adiantava. Não tinha oferta de emprego no Rio como havia em São Paulo. A maioria das fábricas estava aqui.

J&Cia Auto – Pela Tupi não teve problema a mudança?

Calmon – Na verdade só vim para São Paulo porque eles disseram que não teria problema fazer o programa aqui, desde que eu o mantivesse no mesmo horário.

J&Cia Auto – E o Álvaro?

Calmon – Logo depois que mudei ele saiu. Na época o **Lito Cavalcanti** já me ajudava. Conheci-o nos “peguinhas” que fazíamos de noite no Aterro do Flamengo. Ele gostava muito de automobilismo e tinha muita vontade de escrever. Perguntei se não queria me ajudar lá no **Jornal dos Sports** e depois na TV Tupi. Quando decidi vir de vez para São Paulo, em março de 1976, ele falou que vinha também. Ficou comigo mais ou menos um ano aqui, mas aí tive que arrumar outra pessoa para me ajudar, que foi o **Wagner Gonzalez**.

J&Cia Auto – Vocês se conheceram onde?

Calmon – Nas corridas. Durante os **Mil Quilômetros de Buenos Aires**. Eu estava transmitindo a prova ao vivo quando vi um cara escrevendo um relatório do que acontecia no box da equipe dele. Ele levava jeito, tanto que logo depois da prova fui ao box agradecer. Começamos a conversar e ofereci uma

DESCUBRA MAIS UMA SENSAÇÃO DO FIAT ARGO: A DE FAZER A MELHOR COMPRA.

FIAT

ARGO DRIVE 1.0, ELEITO A MELHOR COMPRA PELA REVISTA
QUATRO RODAS NA CATEGORIA CARRO ATÉ R\$ 50 MIL.

Leo Burnett Tailor Made



ARGO

VOCÊ NÃO DIRIGE.
VOCÊ SENTE.



Pela vida. Escolha o trânsito seguro. SAC 0800 707 1000 / 0800 282 1001

Garantia Fiat de 3 anos. Para usufruir dessa garantia, é obrigatória a realização das Revisões Programadas. O prazo de garantia oferecido já inclui os 90 dias da garantia legal. Para mais informações, consulte os manuais de Garantia e de Uso e Manutenção. Imagem meramente ilustrativa, com alguns itens opcionais.

**Design interno e externo
surpreendente**

Motor Firefly 1.0 Flex de 3 cilindros

Central Multimídia 7" Flutuante

Direção elétrica

Start&Stop

Retrovisor Multitarefa

ARGO.FIAT.COM.BR



oportunidade para ele. Um dia apareceu lá na TV Tupi. Depois disso acabou ficando comigo por lá.

J&Cia Auto – *A chegada a São Paulo também o aproximou da cobertura da indústria?*

Calmon – Pouco tempo depois que cheguei a São Paulo, em novembro de 1976, recebi o convite para trabalhar na revista **Autoesporte**. Foi através do Lito, que já vinha trabalhando lá como repórter. O **Mauro Forjaz** havia acabado de sair do comando da revista e eles contrataram o **Exedito Marazzi** para assumir o posto de redator-chefe. Só que ele ficou só uns dois ou três meses. Aí o Lito sugeriu meu nome ao **Marcus Zamponi**. Em dezembro eu já estava trabalhando na revista.

J&Cia Auto – *Consegue lembrar qual foi seu primeiro evento no setor?*

Calmon – Então, o curioso é que meu primeiro evento de verdade promovido pela indústria não foi nessa época. Tinha sido lá em 1968, logo depois que comecei a escrever para o **Jornal do Commercio**. Na época os eventos eram raríssimos. Havia no máximo uns dez profissionais que escreviam sobre automóveis. Em janeiro daquele ano viajei a São Paulo, por um convite meio inusitado da **Volkswagen**. Eles tinham tão poucos lançamentos que resolveram fazer um teste com o diferencial travante da **Kombi**. Como na época havia muita estrada de terra, eles bolaram uma

a responder por 50% do conteúdo.

Depois de O Cruzeiro, a **Autoesporte** foi a grande alavanca da minha carreira. Fiquei oito anos lá, depois saí, voltei e fiquei mais sete anos, até deixar a casa de vez em 1997. Foi um período muito intenso da minha carreira, cheguei a trabalhar por uns dois anos praticamente como *freelance*, e atuei até na **Motoshow** logo eu que não sabia quase nada de motos.

J&Cia Auto – *E o que você fez?*

Calmon – Resolvi tirar habilitação de motocicleta e fiz um trato com eles. Eu sabia escrever e podia dar um trato nos textos, mas nunca fez muito sentido para mim escrever em uma publicação sobre motos. Só que, em 1984, quatro anos depois do fim da TV Tupi, surgiu uma chance de voltar para a televisão, dessa vez pela **TV Manchete**. Na época eles tinham muito espaço na programação e equipamentos prontos para transmissão de eventos. Então era bom, porque eu podia fazer várias corridas para eles.

Em 1985 comecei a fazer um novo programa, diferente do formato do **Grand Prix**. A ideia era fazer programinhas pequenos, de três minutos,

alavanca que destravava o diferencial traseiro. Era quase que uma resposta ao **Jeep**, que tinha tração nas quatro rodas. A **Kombi** obviamente não era um concorrente direto, mas eles queriam mostrar que ela tinha bom desempenho em estrada de terra e que não atolava com facilidade.

J&Cia Auto – *E como foi esse evento?*

Calmon – Levaram a gente para um campo de provas cheio de lama. Aí mandaram o foca aqui dirigir e não é que atolei a **Kombi**? Foi o primeiro vexame da vida, logo em 1968.

J&Cia Auto – *Demorou muito para ser convidado para o seguinte?*

Calmon – O curioso é que no final desse mesmo ano, num intervalo de uns 40 dias, houve três lançamentos: **Chevrolet Opala**, o **Volkswagen 1600**, que depois recebeu o apelido jocoso de **Zé do Caixão**, e o **Ford Corcel**. Era a primeira vez que três fábricas apresentavam carros num período de tempo tão curto como esse. Aquilo ali foi uma coisa assim espantosa, porque até então havia um lançamento a cada dois, três ou quatro anos, e de repente o mercado se viu cheio de novidades.

J&Cia Auto – *Mas foi só em 1976 que essa transição para a indústria se intensificou?*

Calmon – Com certeza na **Autoesporte** aumentei minha presença na indústria automotiva, mas ainda gostava muito de automobilismo. Tanto que cheguei à revista com a proposta de reforçar a cobertura esportiva, que na época passaria

nas semanas das corridas. Mesmo que a gente não transmitisse, tínhamos o direito de usar as imagens, o que permitia fazer esses programinhas.

A partir daí surgiu a ideia do **Primeira Fila**. Na época, a **Globo** tinha um programa parecido e nossa intenção era concorrer com ele, com a diferença que o da **Globo**, apresentado pelo **Reginaldo Leme**, era uma vez só na semana, aos sábados, enquanto o nosso seria de terça a domingo. O programa vingou e chegou a ser exibido em outras emissoras, como **SBT**, **OM**, **Record** e os últimos dois anos na **Bandeirantes**.

J&Cia Auto – *A competição era intensa entre os outros programas da época?*

Calmon – Quando a **Globo** e a **Tupi** transmitiam **Formula 1**, principalmente na época do **Emerson**, sempre tinha uma rivalidade. Primeiro, quem comentava na **Globo**, se não me engano, era o **Gil Ferreira**, e depois veio o **Reginaldo Leme**. Eu conheci o **Reginaldo** em 1972, justamente no **Grande Prêmio de Monza**, onde o **Emerson** foi campeão pela primeira vez. Ele ainda trabalhava pelo **Estádio**. Depois fui para o **SBT** e continuei transmitindo as corridas até 1975, só que aí a **Globo** começou a ficar muito forte e a pagar exclusividade. Nessa época eu deixei a transmissão para ficar apenas com o programa.

Virando a chave

Em 1994, a morte de **Ayrton Senna** desencadeou uma mudança brusca na carreira de Fernando Calmon. Depois de 27 anos cobrindo automobilismo, havia chegado a hora de voltar aos esforços inteiramente para a cobertura automotiva, que crescia após a recente abertura do mercado nacional para os veículos importados.

J&Cia Auto – *Infelizmente a cobertura de corridas vez ou outra acaba interrompida para abordar um tema muito mais delicado, que é a morte de pilotos. Foram muitas as que você teve que noticiar nesse período?*

Calmon – Algumas, mas todas muito marcantes. É bem chato quando isso acontece. A primeira que eu presenciei mais de perto foi durante minha lua de mel, em 1971, nas **Mil Milhas de Buenos Aires**. O carro do piloto francês **Jean-Pierre Beltoise** havia quebrado e ele tentava empurrá-lo na reta dos boxes quando o italiano **Ignazio Giunti** veio em alta velocidade e não conseguiu desviar. O **Bertoise** conseguiu se safar, mas o **Giunti** morreu na hora, bem na minha frente. Eu vi de perto

aquela explosão. Voltei para o hotel abalado, expliquei para a **Márcia** o que havia acontecido, que eu tinha visto o cara morrer queimado bem ali na minha frente.

A segunda morte na minha frente foi a do britânico **Roger Williamson**, lá no **Grande Prêmio de Zandvoort**, na Holanda, em 1973. Foi uma imagem que ficou bastante famosa porque ele perdeu o controle do carro, que capotou e pegou fogo. Mas o que ficou mais marcado foi a tentativa desesperada de seu compatriota, **David Purley**, de salvá-lo de qualquer maneira. Ele tentou desviar o carro, apagar o fogo com um extintor, mas nada funcionou. Foi uma cena dramática, tanto que a **TV Tupi** mandou fazer um troféu que entregamos para ele em **Monza**.

J&Cia Auto – *E como foi noticiar a morte do Senna?*

Calmon – Não sei explicar, mas desde 1994, depois da morte do **Ayrton Senna**, não sigo mais automobilismo como antes. Uma coisa que me apaixonou a vida inteira foi o automobilismo,

mas hoje não acompanho mais. O programa que tive que fazer sobre a morte do Ayrton foi o mais difícil da minha vida. Primeiro, pelo baque de vê-lo morrer pela televisão, e depois por ter que ir gravar. Tudo aquilo foi muito complicado. Depois disso percebi que o programa não duraria muito mais. Foi batata, no ano seguinte a maioria das empresas começou a perder interesse pela *Formula 1*. Ali percebi que deveria mergulhar de vez na vez na indústria automobilística. Não tinha mais jeito. Nessa época já havia voltado para Autoesporte, onde permaneci até 1997.

J&Cia Auto – Você tinha muita proximidade com o Senna?

Calmon – Ah, tive. Claro que com o Emerson foi maior, mas também acompanhei bem de perto a carreira do Senna. Lembro dele bem no começo, que tinha um assessor que ia toda semana lá na Autoesporte levar os releases dele, primeiro do Kart e depois da Formula Ford.

J&Cia Auto – O que mais o marcou na relação com ele?

Calmon – Lembro de uma gentileza enorme que ele fez para mim. Na época, meu programa, o *Primeira Fila*, já estava no SBT. Ele topou me receber em casa, e olha que já era famoso e tinha conquistado seu primeiro título mundial. Fez uma gravação para mim dizendo como dirigia em todas as corridas da temporada. Fui exibindo esses vídeos ao longo de todo o ano, antes de cada prova. No ano seguinte já não deu mais,

de conseguir um jornal em São Paulo. Com isso, fui adiando até que precisei lançar. Minha única tristeza é que vinha conversando com meu pai sobre o projeto, mas ele morreu poucos meses antes de a primeira coluna circular e ele não pôde vê-la. Mas de qualquer maneira eu me preparei bem para isso. Achava que jamais voltaria para redação, e que a partir de então seria apenas a coluna, mas curiosamente acabei indo parar na **Editora Online**, onde fiquei uns dois anos, e mais recentemente ajudei a criar e venho produzindo a revista **Top Carros**.

J&Cia Auto – Mas é um ritmo diferente da época da Autoesporte?

Calmon – Sim. Mesmo na época da Editora Online, onde chefei uns cinco ou seis títulos, não precisava estar fisicamente na Redação. O papel da Redação perdeu muita relevância no jornalismo atual. É o caso, por exemplo, da Top Carros. Cerca de 80% dela faço a partir de casa. Vou lá só para olhar a paginação e fazer alguns ajustes finais.

J&Cia Auto – Como você enxerga essa transformação pela qual nossa atividade está passando?

Calmon – Tem sido muito difícil. Eu enxergo que está sofrendo e vai sofrer ainda mais. Estamos em um campo nebuloso, e não está muito claro por

porque ele já estava quase inalcançável, mas foi uma experiência muito legal. Senti muito a morte dele e foi algo que apressou uma coisa que eu tinha que fazer, que era entrar de cabeça na indústria. Não estava dando mais para fazer bem as duas coisas, então precisava focar em uma. O mercado havia recentemente sido aberto para as importações e a demanda e o volume de informações não paravam de crescer. Tanto que hoje é assim. Quem cobre automobilismo não cobre indústria, é inviável.

J&Cia Auto – Como surgiu a ideia de criar a *Alta Roda*?

Calmon – Eu já vinha pensando em alguma solução para quando deixasse as redações. Em 1997, quando saí pela segunda vez da Autoesporte, já vinha escrevendo uma coluna na última página da revista que de certa maneira serviu como um protótipo para o que eu pretendia fazer. Depois da minha saída ainda planejei a coluna por dois anos, período em que vivi praticamente de *filas*. Minha ideia sempre foi a de fazer no modelo de *syndication*, vendendo a coluna para um grupo de jornais, a começar pelos Diários Associados.

J&Cia Auto – Porque levou tanto tempo?

Calmon – Tinha garantido umas dez publicações, mas não queria lançar antes

onde seguir. A moda agora são os tais influenciadores digitais. A gente tem que reconhecer que alguns deles realmente falam coisa com coisa, mas a maioria não faz ideia do que está falando e joga a credibilidade pelo ralo. Eu me preocupo porque a internet é terra de ninguém. Praticamente todo mundo tem acesso à notícia e a dar opiniões, e às vezes fica difícil porque você mostra uma opinião fundada que acaba sendo confrontada com a de quem não tem a menor base.

J&Cia Auto – Hoje você escolheria essa profissão?

Calmon – Não só não escolheria como, também, se fosse uns 40 anos mais novo, sinceramente desistiria. Vejo alguns colegas com uns dez anos de carreira e sei como eles estão sofrendo, não é fácil. Houve uma época em que trabalhei para uns três ou quatro lugares diferentes, nunca tive medo de trabalho, e é só agora nessa fase final que estou começando a cansar, principalmente por causa dessa indefinição que vive o Jornalismo.

J&Cia Auto – Ainda assim essa é uma área em que poucos que entram querem sair, não é mesmo?

Calmon – É que hoje o setor tem uma vantagem.

Até uns 20 anos atrás, se você sáísse de uma empresa jornalística ou de alguma fabricante tinha que aguardar uma nova oportunidade em outro lugar. Hoje você pode simplesmente partir do nada e fazer a sua própria página para tentar sobreviver. O problema é que quase todo mundo tem a mesma ideia. O que acontece é que tem muita gente sem vaga tentando se agarrar na internet, mas não há espaço para todos.

J&Cia Auto – Qual foi a melhor época para você trabalhar?

Calmon – Tive uma época muito boa na televisão, principalmente quando me transferi da Manchete para o SBT. Curiosamente, foi na época do Plano Collor. Até pensei que tinha me metido numa roubada e que não receberia o que tinha sido acordado, porque era uma produtora independente que fazia o programa, mas não tive nenhum problema e o programa mostrou-se bastante rentável na época.

J&Cia Auto – Como anda a comercialização da sua coluna?

Calmon – Tem sido difícil por alguns motivos.

Primeiro, porque o modelo de *syndication*, em que você recebe um pouquinho de vários jornais, não tem mais funcionado. Cheguei a ter mais de 100 clientes, mas hoje o número é bem menor. Os jornais não têm mais como bancar isso. Outra possibilidade seria conseguir apoiadores para a coluna, mas é complicado porque não sou publicitário para ir atrás e nem busco apoio de empresas que produzem automóveis, até para evitar qualquer tipo de influência no que escrevo. Vez ou outra até tento de empresa relacionadas ao setor automotivo, onde não haveria conflito de interesses, mas é muito difícil. Em 18 anos de coluna, apenas durante dois anos tive apoio fixo. Um foi de uma fábrica de caminhões e o outro de uma empresa de seguros.

J&Cia Auto – Além da coluna e da Top Carros, você tem se dedicado a outros projetos?

Calmon – Sim. Tenho algumas coisas paralelas. Colaboro regularmente para um site inglês, o *Just Auto*, e escrevo colunas focadas em negócio para o *Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos no Estado de São Paulo (Sincodiv)*.



Hoje prezado
Fernando
um forte abraço
Womach, 5, 07, 82

O +Admirado

De fala mansa, mas contundente, à primeira vista Fernando Calmon pode parecer fechado e de poucas palavras, mas basta uma simples pergunta sobre qualquer assunto relacionado a automóvel que você garantirá um bom papo por horas. Pronto para atender a todos, conquistou ao longo de 50 anos de carreira muito carinho, respeito e admiração (e bota admiração nisso).

J&Cia Auto – *Você sempre foi conhecido por ajudar e orientar as novas gerações. De onde vem isso?*

Calmon – Quando comecei a escrever verifiquei que havia muita desinformação, principalmente porque para escrever sobre carro você precisa ter um mínimo de formação ou conhecimento técnico. Por isso nunca fui de sonegar informação, muito ao contrário, se o sujeito queria aprender ou tirar alguma dúvida eu dava ainda mais atenção. Sempre achei que essa é uma boa maneira de fazer subir o nível do jornalista e, conseqüentemente, da cobertura especializada. Todo mundo que começa precisa de uma mão. Alguém estendeu para mim lá atrás, e depois eu estendi a minha para quem precisou.

+Admirado da Imprensa Automotiva

Em eleição realizada no primeiro semestre de 2015 por este J&Cia Auto, em parceria com a **Maxpress**, Fernando Calmon foi eleito o **+Admirado Jornalista da Imprensa Automotiva Brasileira**. Em eleição similar, realizada por **Jornalistas&Cia**, ele esteve dois anos consecutivos (2014 e 2015) entre os 100 **+Admirados Jornalistas Brasileiros**.

Ambas as eleições contaram com indicações e votos de jornalistas e assessores de imprensa de todo o Brasil.

J&Cia Auto – *É difícil manter um relacionamento saudável em um setor em que jornalistas e assessores convivem com tamanha intensidade, como é o automotivo?*

Calmon – É preciso ter muito jogo de cintura, mas isso faz parte da natureza humana. Lembro de uma frase, lá do começo no automobilismo, que demorei anos e até hoje tenho dificuldade de aceitar: é a definição “Circo da Formula 1”. Sempre achei o termo “circo” meio depreciativo, mas com o tempo até entendi que era porque os atores eram sempre os mesmos e cada vez se apresentavam em um lugar diferente. E isso acaba sendo muito semelhante na cobertura automotiva. Os eventos de lançamentos levam as pessoas a esse tipo de convivência. Os *scripts* são muito parecidos.

J&Cia Auto – *Vira tudo mais do mesmo?*

Calmon – Quase isso. Felizmente, da minha parte, até pela minha formação técnica, sempre aproveitei ao máximo para discutir e conversar com os engenheiros das marcas. Já entrei em algumas discussões bastante prolongadas. Algumas perdi e outras ganhei, mas até por isso acho que

J&Cia Auto – *Você é muito procurado pelos jornalistas do setor?*

Calmon – Com bastante frequência. Muitas vezes estou em casa e recebo ligações de pessoas tentando resgatar algo histórico, tirar dúvida ou simplesmente perguntar minha opinião sobre algum assunto. E eu falo, sem nenhum problema. Se não souber na hora paro o que estou fazendo e vou lá pesquisar nas minhas coisas. Hoje isso até diminuiu porque tudo o que você precisa está lá no Google, mas mesmo lá muitas vezes você encontra informações conflitantes.

J&Cia Auto – *Acha que foi essa a razão de você ter sido eleito em 2015 o Jornalista +Admirado da Imprensa Automotiva?*

Calmon – Acredito que sim. Sempre procurei tratar todas as pessoas com muita atenção. Nunca fui de dizer que não podia atender as pessoas ou que estava ocupado. E ainda que estivesse fazendo algo importantíssimo e não pudesse parar, sempre tive o costume de retornar em seguida.

eles me veem com seriedade, porque costumo ir a fundo nas coisas.

J&Cia Auto – *Esse seu jeito desafiador, de quem defende e sustenta suas opiniões, já provocou alguma discussão mais ríspida com alguém?*

Calmon – Foram poucos enteveros. Se tive três em toda minha carreira foi muito. Sou daquela velha história de dar um boi para não entrar numa briga e uma boiada para não sair. Mas, ainda assim, com o tempo vou esquecendo. Uma vez até tive uma rusga mais séria com um amigo, mas ele estava nervoso. Ficamos seis meses sem nos falar e depois esquecemos. Voltamos numa boa. Essa área é assim: ou você aprende a conviver com as mesmas pessoas, por mais que isso gere ocasionalmente algum estresse, ou não aguenta. Até me surpreende de não haver mais rusgas entre jornalistas.

J&Cia Auto – *Como é sua relação com os profissionais de comunicação das marcas?*

Calmon – Já convivi com dezenas de assessores de imprensa. Com todos eles consegui me dar bem. Uns com mais afinidade, outros com menos, mas posso dizer que nunca briguei com alguém a ponto de nunca mais falar.

Vovô babão

Para quem vive para o trabalho como Fernando Calmon, diminuir o ritmo pode parecer uma proposta inaceitável. E por muito tempo foi, até que em 2014 vieram os netos, e, como não poderia deixar de ser, sua vida nunca mais foi a mesma...

J&Cia Auto – *Seus filhos demonstram interesse em seguir seus passos?*

Calmon – A Letícia fez Jornalismo, trabalhou por muitos anos na área, porém em outros setores. Com ela a tradição meio que seguiu de avô, para pai e depois neta. Mas hoje não exerce mais, com exceção às revisões da minha coluna, que é ela quem faz. Alguns anos atrás voltou a estudar, formou-se em Letras e passou a ser professora, mesma carreira que a mãe. Já meu filho, Fernando, é formado em Economia.

J&Cia – *E os netos?*

Calmon – Tenho um casal de gêmeos (pausa emocionado), Bárbara e Rafael, filhos do Fernando.

Guardo uma tristeza porque nem pude ver o Fernando nascer. Foi em março de 1975 e eu estava no dia cobrindo uma corrida em Brands Hatch, na Inglaterra. Até aí você vê a compreensão da minha mulher, que entendeu que eu tinha que fazer aquela corrida. Só consegui conhecê-lo com 15 dias. Sempre foi muito difícil essa distância dos meus filhos que a carreira muitas vezes me impôs, mas agora com meus netos, pelo menos, estou conseguindo acompanhar a criação mais de perto. Diminuí um pouco meu ritmo de viagens. Foi até curioso outro dia, quando eu voltei a Le Mans depois de 47 anos: o Rafael virou para avô e perguntou porque que eu precisava viajar. Como uma criança de três anos percebe isso, não é? Ele me vê duas vezes por semana, às quartas e domingos, às vezes eu passo o fim de semana lá, então eles se acostumaram comigo, e é complicado explicar essa relação para eles. Mas, em compensação, quando volto eles ficam felizes, porque sempre trago presentes.

J&Cia Auto – *O nascimento dos netos então influenciou na sua decisão de desacelerar o ritmo?*



Por telegrama, Fernando soube do nascimento de seu filho, em 1975

Calmon – Estou tentando me reorganizar. São muitas marcas e não posso mais ir a tudo, até porque hoje quem vai a tudo não faz mais nada. O ritmo de eventos é incessante. Então, adoto alguns critérios para definir. O primeiro é o jornalístico, pautado pela relevância do evento; o segundo, é o que irá me cansar menos. Não adianta eu viajar por horas e sofrer com *jetleg* se isso vai influenciar na minha capacidade de escrever. Outro dia fiz uma conta e, somando todas as viagens de lançamentos, salões e corridas de *Formula 1*, devo ter viajado mais de 2 milhões de milhas em meus 50 anos de carreira. Hoje ainda está um pouco mais tranquilo, mas antigamente para ir para a Europa, como na maioria das vezes viajava com permuta, tinha que ir até Nova York para então pegar outro voo até a Europa. Fiz isso várias vezes, era uma loucura.

J&Cia – Vocês são avós bastante presentes?

Calmon – Sim, muito. A Márcia é mais, ela é muito

vejo eles lá, tão pequenos e tão ligados nas coisas. É curioso como, apesar de gêmeos, são duas pessoas completamente diferentes. A influência que temos sobre eles é muito grande, e sabemos que é agora que a personalidade deles vai começar a ser definida para toda a vida. Então, é um grande esforço para fazer isso direito. Os avós têm muita influência, às vezes até mais do que os pais, porque teoricamente têm mais tempo. Eu bem que gostaria de ter mais tempo para isso, mas a minha mulher é ligadíssima a eles. O ritmo de trabalho dos pais deles também é muito intenso, então quando os dois estão trabalhando é duro. Lá em casa pelo menos eu tinha a Márcia, que tomou conta e criou os dois como eu criaria, então vejo uma responsabilidade grande agora com meus netos.

O meu sonho é que eles se encaminhem na vida por si e que fiquem os exemplos dos avós e dos bisavós. Meu pai e meu sogro foram pessoas excepcionais e espero poder transmitir um pouco

dedicada a eles, até porque os outros avós, que poderiam dividir essa tarefa com a gente, moram em Macapá e só podem vir uma ou duas vezes por ano. O Fernando e a esposa também têm uma vida muito corrida. Ela, ainda por cima, é médica, então a rotina de plantões acaba sendo complicada.

J&Cia – E como é sua rotina com os netos?

Calmon – Eles já descobriram que eu vivo em cima do computador e que lá eles podem ver os desenhos animados. Aí é de lascar! Quando eles chegam já sei que vou ter que parar o que tiver escrevendo, colocar cada um em uma perna e passar o desenho pra eles (risos). Alguns eu não aguento mais assistir, já vi mais de dez vezes. Cada um quer assistir a um desenho diferente e eu tento administrar essa situação.

J&Cia – Você ainda tem algum sonho por realizar?

Calmon – Um sonho? Ver os meus netos bem encaminhados na vida... Até me emociono quando

disso pra eles, como a retidão, que as pessoas não devem mentir ou fazer coisas que não são corretas. Se eu puder passar isso para eles ficarei muito feliz.

J&Cia – Você é de dar bronca?

Calmon – De vez em quando eu chamo a atenção, mas explico falando baixinho no ouvido, para eles aprenderem, e eles aprendem rápido. Estão inclusive em uma escola bilíngue, algo que acho muito importante, já que hoje você não vai a lugar algum se souber apenas uma língua. A Bárbara já consegue formar frases inteiras em inglês.

J&Cia – Você pensa em escrever um livro algum dia?

Calmon – Nunca fui muito bom de memória, até por isso não faço questão de escrever um livro. Várias pessoas já me cobraram. Por outro lado, costumo guardar muita coisa. Tenho umas pastas em casa nas quais jogo um monte de documentos e memórias da minha carreira, mas ainda assim não faço mais ideia das coisas que estão lá.



Fernando com os gêmeos Bárbara e Rafael



FERNANDO CALMON,
OBRIGADA POR DEDICAR
50 ANOS DA SUA VIDA
ESCREVENDO SOBRE CARROS.
OU SEJA, UMA PARTE DELA
VOCÊ DEDICOU A NÓS.

**Parabéns pelos 50 anos
atuando no jornalismo
automobilístico
e pelos 38 anos falando
sobre a CAOA.**

Quem é Fernando Calmon?

Tirar informações pessoais, quase que particulares, de Fernando Calmon não é tarefa fácil. Não porque ele prefira não expor esse seu lado, simplesmente porque sua vida e seu trabalho estão tão ligados um ao outro que muitas vezes fica difícil separar o que é pessoal do que é profissional em sua vida. Mas tentamos descobrir um pouco mais sobre Fernando Calmon.

J&Cia Auto – *Sobre o atual momento político do Brasil. Você acha que quando o superarmos teremos um país melhor?*

Calmon – Acho que sim. Confesso que até alguns anos atrás a última coisa que eu lia em um jornal era política. Começava lendo sobre automobilismo, depois indústria automobilística, depois Economia, mas nos últimos anos a leitura política tornou-se obrigatória, porque ela influencia diretamente a economia, que vai refletir no desempenho da indústria. Acho que podemos ver no Brasil o mesmo que aconteceu na Itália, com a *Operação Mãos Limpas*. A Itália tinha problemas parecidos com os do Brasil e que hoje são bem menores, e sinceramente não acho que teremos que ser diferentes. Acredito que devemos seguir com as reformas, mas se não houver uma reforma política antes, nada vai adiantar. Esse sistema maluco com coligações de tudo que é jeito não

tem o menor sentido. Você precisa ter realmente o tal voto distrital, só isso vai ajudar na mudança. Pelo menos você vai se lembrar em quem votou e poderá cobrá-lo, como é na Europa ou nos Estados Unidos. Mas quem sabe depois de uma normalidade econômica seja mais fácil implantar a política.

J&Cia Auto – *No aspecto político e ideológico, no que você acredita mais?*

Calmon – Sempre fui liberal e contra a participação militar na política. Acho que a Economia tem que ser tocada pela livre iniciativa.

J&Cia Auto – *Algum filme marcou a sua vida, que não seja o Grand Prix (risos)?*

Calmon – Por incrível, nada me impressionou tanto como *Guerra nas Estrelas*, principalmente porque sou fã de ficção científica. Outro gênero de que gosto bastante é aventura. Adoro filmes como *James Bond*, mas também houve alguns que me marcaram muito, como *E o vento levou*, e outros de Velho Oeste. Sei que não é nada brilhante para o currículo de um jornalista, principalmente com formação técnica, mas me divertem muito.

J&Cia Auto – *E teatro?*

Calmon – Vou de vez em quando, principalmente quando sou convidado. Espontaneamente, acho que não iria. Mas há um musical de que sou

realmente fã. Já assisti umas três vezes, e olha que para eu ver três vezes o mesmo musical é porque gostei muito, que é *O fantasma da ópera*. Esse ainda pretendo assistir pelo menos mais uma vez se tiver chance.

J&Cia Auto – *Foram diferentes montagens?*

Calmon – Sim, assisti uma vez no Brasil e duas nos Estados Unidos, sendo uma em Nova York e outra em Las Vegas. Agora quero ver um filme do espetáculo que minha filha comprou. Vou pegar neste fim de ano e ver aquele filme, que dizem ser tão bom quanto a peça.

J&Cia Auto – *É fã de algum gênero musical?*

Calmon – Fui criado ouvindo bossa nova. Então, para mim é a bossa nova e o resto. Até hoje é o ritmo que realmente me faz parar para pensar, não enjoa. Sempre gostei, mas nunca fui boêmio. Aliás, nunca bebi na vida, nem o champanhe no dia do meu casamento. Para dizer que não tomei um gole, uma vez, mas a

coisa desceu ardendo e eu não gostei. Além disso sempre fui muito sério, e eu adolescente via pessoas saindo do sério por causa de bebida. Então, pus na cabeça que era melhor não beber nunca.

J&Cia Auto – *Um livro marcante?*

Calmon – Para falar a verdade, li poucos livros até hoje. Aliás, acho que você ler um jornal no dia a dia é quase como você ler um livro, principalmente pela quantidade de coisas que você lê. Mas também tem outro ponto. Pelo meu hábito de ler muito devagar, que adquiri na infância, acompanhar um livro acaba sendo algo muito desinteressante para mim. Minha mulher, por exemplo, consegue ler um livro umas cinco vezes mais rápido do que eu. Mas o que eu gostei mesmo e gostaria de ler de novo é a série dessas enciclopédias que lia quando criança, a *Tesouros da Juventude*. Boa parte do que aprendi ou que me influenciou foi essa coleção. Também gostava de Monteiro Lobato.

J&Cia Auto – *Um carro inesquecível?*

Calmon – Sempre gostei de carros esportivos, principalmente por causa do automobilismo. Para mim, um carro que é um ícone até hoje é o **Porsche 911**. Todas as pessoas sabem disso, que eu gosto desse carro. Gosto da marca também, mas gosto



Porsche 911, grande paixão automotiva de Fernando Calmon

especificamente desse carro. Consegui comprar dois carros desse, usados, um modelo 1991 e um modelo 1994, ambos com oito anos de uso na época. Fiquei quatro anos com cada um, mas dirigi pouco, até porque as viagens não permitiam.

J&Cia Auto – *Você gosta de dirigir?*

Calmon – Gosto. Já cheguei a ter quatro carros em casa, mas hoje só tenho um, que é da minha mulher. Com o volume de carros que a gente tem que avaliar hoje em dia, fica complicado ter um.

J&Cia Auto – *Existe alguma manchete que você gostaria de escrever?*

Calmon – Eu gostaria de um dia poder escrever que ninguém mais morrerá no volante de um automóvel. O automóvel é uma máquina feita para interagir com milhões de outras máquinas e muitas vezes ele leva injustamente a pecha de inseguro, que causa morte e dor. Acredito que, com a evolução da tecnológica, chegaremos num ponto em que ninguém mais vai morrer em um acidente de carro.

J&Cia – *Você acredita então nessa segurança total?*

Calmon – Sim, nós ainda vamos chegar a ela. Acho que a indústria está cada vez mais im-

buída dessa ação. Em alguns casos, já estamos bem perto disso, pois alguns acidentes podem ser evitados por conta das novas tecnologias. Só que, infelizmente, algumas dessas novas tecnologias acabam contribuindo também para os acidentes. Vemos, por exemplo, diariamente pessoas dirigindo enquanto mexem no celular. Antigamente já era perigoso dirigir e atender ao telefone, hoje fazem isso enquanto escrevem. Isso é terrível. Felizmente já soube de alguns sistemas operacionais que bloqueiam a tela através de um sensor de movimento.

J&Cia Auto – *Os japoneses anunciaram recentemente um GPS com margem de erro limitada a centímetros. A evolução do carro autônomo fica mais próxima dessa maneira?*

Calmon – Com certeza, o carro autônomo vai precisar muito mais do que temos hoje. Os mapas digitais deverão ter precisões absurdas para que os veículos não dependam de faixas para fazer a leitura.

J&Cia Auto – *Esse é o principal empecilho para que o carro autônomo se torne uma realidade?*

Calmon – Acho que o principal impeditivo ainda é o jurídico. As pessoas admitem perder milhares

de vidas por ano no trânsito, mas acham o fim do mundo a possibilidade de que uma morra por culpa de uma máquina. Em caso de um acidente, quem vai ser culpado, o carro ou o motorista? Essa discussão não está bem definida no mundo todo. Há situações em que você não pode evitar um acidente, então a quem caberá a reação? Ao carro ou ao motorista?

Imagine uma situação extrema em que você precisa desviar de algum obstáculo. Se você sai para um lado há um caminhão vindo na sua direção e se você sai para o outro há um ciclista ou um pedestre. Ou você morre ou você mata? Quem tomará essa decisão? Parece absurdo, mas não é tão fora de propósito, porque infelizmente esse é o tipo de escolha a que estamos sujeitos, por mais complicada que a questão ética possa ser nesse momento. A máquina certamente visará a sua segurança em primeiro plano, e muitos defendem que isso jamais aconteceria porque ela conseguiria prever o ocorrido e frear a tempo. Mas todos os testes feitos até o momento foram em baixas velocidades.

Tudo isso tem preocupado muito a indústria. Se uma máquina causar a morte de alguém, será que a própria fabricante não pode acabar responsabilizada por isso? Ainda assim eles acreditam que podem criar sistemas capazes de impedir

que mortes aconteçam no trânsito, e eu acredito nisso. Só espero estar vivo para ver isso um dia.

J&Cia Auto – Se você estivesse agora a bordo de um carro com opção autônoma, você o deixaria guiar ou preferiria guiá-lo?

Calmon – Regra geral sempre vou achar que prefiro dirigir o carro, é algo que me dá prazer. Quando você pega uma estradinha de montanha, não tem



jeito, quer sentir o carro. Mas na hora de andar no trânsito talvez tenha que reconhecer que a opção autônoma seria muito bem-vinda. De qualquer maneira, essa é uma tendência contra a qual não pode ir, principalmente por questões de segurança.

J&Cia Auto – Que lugar do mundo você conheceu que mais o marcou ou que gostaria de conhecer?

Calmon – Fiquei muito impressionado a primeira vez em que viajei para o exterior, em 1965, para Nova York. Era época da Feira Mundial, e eu visitei aquele globo enorme que eles construíram [N. da R.: Unisphere – escultura que representa o globo terrestre, com suas variações no relevo, instalada no Queens para a Feira Mundial de 1964]. Além disso, a primeira viagem é sempre a que mais impacta. Depois fiz algumas que me marcaram bastante, como um lançamento da Porsche na Finlândia, em pleno Círculo Polar Ártico. A China também me impressionou bastante. Também me marcaram viagens que fiz para o Japão e África do Sul.

J&Cia Auto – Você tem algum hobby?

Calmon – É complicado. Não consigo. Só para vocês terem uma ideia, nesses 50 anos se tirei dois períodos de 15 dias de férias foi muito. E ainda assim, em um deles, voltei em uma semana. Só consigo tirar férias entre o Natal e o Ano Novo,

justamente quando a indústria também para, mas não consigo deligar totalmente. Nessas viagens aproveito para ler ou assistir a algumas coisas que não tive ao longo do ano.

J&Cia Auto – Quais são suas comidas favoritas?

Calmon – Gosto muito de frutos do mar, principalmente comida japonesa. Já gostei mais de carne, mas atualmente prefiro coisas mais leves, estou tentando comer de forma mais saudável.

J&Cia Auto – Você se arrisca no fogão?

Calmon – Deus me livre! E olha que eu fui escoteiro! Quando tive que fazer meu primeiro acampamento, o instrutor falou que se eu não fizesse o macarrão eu não ia comer. Aí fiz lá o macarrão de qualquer jeito, mas depois disso não fui a muitos outros acampamentos como escoteiro, não.

J&Cia Auto – Pratica exercícios?

Calmon – Fui obrigado a fazer ginástica. Sempre detestei, até tive uma fase de fazer umas corridinhas, mas nunca foi a minha praia. O problema é que agora o médico disse que eu tenho que fazer por causa de perda de massa muscular, então estou levado a sério, indo umas três vezes por semana. Minha sorte é que nunca fumei, nem bebi. É até engraçado, porque no meio sempre fui conhecido como o cara que pode guiar depois das festas e dos jantares de lançamento.

Fernando Soares, Fernando Calmon, Eduardo Ribeiro e Wilson Baroncelli – O compacto da entrevista pode ser conferido na página de Jornalistas&Cia no [YouTube](#).

J&Cia Auto – Você é religioso?

Calmon – Não, não sou. Estudei em colégio de padre, sou católico, mas não praticante.

J&Cia Auto – Para finalizar, o que é felicidade para você?

Calmon – Fazer o que a gente gosta. Sempre digo que tenho um defeito – vários, na verdade –, mas não adianta dizer que minha mania de trabalho é um defeito horrível. Felizmente consegui diminuir um pouco o ritmo, mas ainda assim é bem intenso.

J&Cia Auto – Você pensa em pendurar as chuteiras?

Calmon – Não. Isso é ruim, mas agora não dá para mudar, porque sempre fui assim, um pouco “Caxias”. Tenho que fazer tudo do jeito certo, na hora certa. A única exceção talvez sejam os meus atrasos. Não sou muito pontual e acho que é a única coisa que a minha mulher não suporta em mim. Não são as minhas ausências, nem os meus excessos de viagens, é viver correndo atrasado para os compromissos. Mas não consigo sair dessa história de trabalhar, é complicado, chega no fim de semana eu me distraio trabalhando, aí na dá!

