



## ZERO A 200 EM QUATRO ANOS

Em um mercado em que a potência e a rapidez motivam a paixão da imprensa, **Jornalistas&Cia Imprensa Automotiva** acelerou quase sem ver o tempo passar. Foi de sua edição zero à 200ª em quatro agradáveis anos de vida. Contou histórias, mostrou pessoas, entrou em polêmicas, fez enfim o papel de um veículo de integração. Se a nave-mãe **Jornalistas&Cia** tem como principal imagem a praça do interior, onde todos se encontram uma vez por semana, J&Cia Auto é um banco desta praça, ou seja, um nicho dentro do nicho, com o claro objetivo da integração, do fortalecimento e do enobrecimento da atividade.

O embrião da *newsletter* foi o *Especial Salão do Automóvel* de J&Cia, editado em outubro de 2008. Alguns meses depois, mais precisamente no final de março de 2009, surgiu o primeiro ensaio, com a edição zero, e duas semanas depois, em 16 de abril, nascia oficialmente o primeiro filho de J&Cia, atendendo pelo sobrenome de Imprensa Automotiva.

O número inaugural trouxe como destaque a ida de **Carlos Guimarães**, hoje editor da **Car and Driver**, para a **Autoesporte**, como editor. Sobre aquele período, ele lembra: "Havia trabalhado com o **Glauco Lucena** [N.R.: redator-chefe da Autoesporte] no **Carsale** e queria ir para a Autoesporte. Acabei sendo contratado como editor *online* e conseguimos boas conquistas em audiência, além de coberturas marcantes, como o lançamento do **Lamborghini Gallardo Superleggera**, sendo o primeiro jornalista brasileiro a participar de um evento oficial da marca, que havia acabado de ter representação autorizada pela fábrica no País". Enquanto Guimarães chegava a Autoesporte, **Alexandre Carvalho** saía da publicação a caminho da **Nissan**, onde permanece até hoje como coordenador de Imprensa. A primeira edição trouxe ainda nosso primeiro *test-drive*, com a então editora **Heloísa Valente** acompanhando o lançamento do *smart* no Brasil, e a estreia das colunas *Linha do Tempo*, de **Bob Sharp**, *Destaque da Semana*, de **Luís Perez**, e *Bravos Desbravadores*, de **Alzira Rodrigues**, que, assim como esta edição especial, teve **Luiz Carlos Secco** como protagonista.

Secco, a propósito, foi certamente o profissional mais citado nesses quatro anos. Não por mudanças de redação ou lançamento de projetos, mas pelo reconhecimento que ganhou de todo o mercado automotivo. Em nossa edição de um ano, foi novamente entrevistado por Heloísa na coluna *Álbum*, mas ainda sem a profundidade que queríamos e nosso homenageado merecia. O pretexto inicial foram os 50 anos de carreira, completados em 2012. Não deu certo no final do ano passado, mas deu neste início de 2013. O resultado das quase três horas de conversa você confere a partir da pág. 8.



Parabéns, Jornalistas & Cia. 200 edições são muitos quilômetros rodados e, com certeza, uma longa jornada de sucesso.



Respeite os limites de velocidade.

A MAN Latin America, líder em vendas de caminhões há dez anos consecutivos, parabeniza o Jornalistas & Cia por sua 200ª edição. Homenageamos também aqueles que fazem do cotidiano sempre uma notícia. Parabéns, jornalistas, pelo seu dia.





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

## Gabriel Marazzi deixa a Motor Quatro e lança revista digital

Sem circular desde dezembro, publicação tem seu futuro indefinido



Gabriel Marazzi



Após finalizar o conteúdo das últimas três edições da revista **Motor Quatro**, que não chegaram a ser impressas, o editor-chefe **Gabriel Marazzi** anuncia sua saída da publicação que ajudou a fundar três anos atrás ao lado de **Sergio Quintanilha**, e passa a publicar suas reportagens na nova revista digital **Cultura do Automóvel**. Curiosamente, ela nasce com o nº 4, pois todo o material produzido inicialmente para as três primeiras edições do ano da Motor Quatro foi editado e integrará as edições 1, 2 e 3 da nova publicação, ainda sem data para circular. “Apenas há alguns dias caiu a ficha e percebi que a Motor Quatro havia morrido. O Quinto estava fora oficialmente e apenas eu poderia editá-la. Juntei o material mais recente e criei a revista virtual, baseada no site que mantenho há 13 anos”, explica Marazzi.

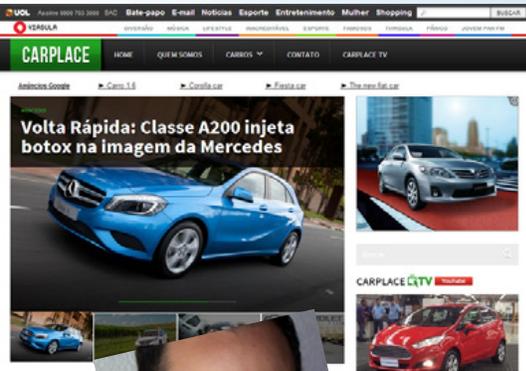
Questões financeiras já vinham dificultando a vida da revista, que em 22/11/2012 (ver Auto 183) teve sua divisão anunciada. Na época, Sergio ficou com o site **Motor 4**, enquanto **Arilo Alencar Júnior**, proprietário da editora **Art Plus**, comprou os direitos da edição impressa. “O Sergio Quintanilha quis passar para mim, mas eu não quis. Sei fazer revista, não administrar”, diz Marazzi. “Muito me orgulho dessa publicação, que comecei há três anos com uma redação improvisada na minha casa, eu e o Quinto, no início quinquenal, batalhando e fazendo bonito com muito esforço”. Na Art Plus ainda não há uma definição sobre o futuro dela. “A falta de investimento das empresas, que só têm anunciado nas publicações mais tradicionais, deixa o nosso futuro incerto”, esclarece Arilo.

Com 36 páginas em sua primeira (ou quarta) edição, a **Cultura do Automóvel** chega destacando o lançamento do **Peugeot 208**, e traz ainda os principais fatos que movimentaram o mercado em março, como os lançamentos do **Chevrolet Prisma**, da **Pick Up Rely** e da linha 2014 da **Volkswagen**. Sobre a nova empreitada, Gabriel afirma: “Fico muito à vontade em lançar a minha própria revista, mesmo que, inicialmente, sem qualquer suporte comercial. O maior impacto para mim é não ver o resultado final do meu trabalho impresso, levando uma revista amassada embaixo do braço e mostrando-a a todos”.

**Cultura do Automóvel** continuará mantendo os moldes editoriais da **Motor Quatro**, com avaliação de veículos, apresentação de lançamentos e reportagens opinativas sobre automóveis e motocicletas; mas terá também, oportunamente, reportagens técnicas e sobre a história do automóveis e das marcas, assim como coberturas de eventos de antigomobilismo. O resultado desse novo trabalho já está disponível no [www.marazzi.com.br](http://www.marazzi.com.br).

Sobre o fim da parceria com Sergio Quintanilha, Gabriel explica: “Já me perguntaram se eu havia me desentendido com ele, o que nunca aconteceu. Desde que começamos a trabalhar juntos, em 1993, na primeira edição da revista **Carro**, ficamos amigos e nos damos bem até hoje. A razão da separação foi única e exclusivamente ‘falta de grana’”. Os novos contatos de Marazzi são 11-2579-4793, 99194-9374 e [gabriel@marazzi.com.br](mailto:gabriel@marazzi.com.br); Sergio atende pelos 11-2925-9743, 98305-8643 e [quinta@motor4.com.br](mailto:quinta@motor4.com.br).

## Carplace completa sete anos e anuncia novo formato, parceria e reforços na equipe



Após completar sete anos de vida, o **Carplace** passa por uma profunda transformação, que envolve mudança em seu formato, nova parceria e reforços na equipe. Abandona o formato de *blog*, que lhe rendeu nesse período dois prêmios *Top Blog*, e adota o formato de um site tradicional, com conteúdo exposto em uma página mais abrangente. Com isso, firma parceria com o **UOL Carros** e passa a ter suas principais notícias, testes, avaliações e reportagens com chamadas na página do portal.

Após completar sete anos de vida, o **Carplace** passa por uma profunda transformação, que envolve mudança em seu formato, nova parceria e reforços na equipe. Abandona o formato de *blog*, que lhe rendeu nesse período dois prêmios *Top Blog*, e adota o formato de um site tradicional, com conteúdo exposto em uma página mais abrangente. Com isso, firma parceria com o **UOL Carros** e passa a ter suas principais notícias, testes, avaliações e reportagens com chamadas na página do portal.

Outra novidade por lá foram as chegadas do fotógrafo **Rafael Munhoz**, que permitiu maior aprofundamento nos ensaios fotográficos, e de **Rodrigo Lara** (ex-**UOL Carros** e colaborador da *Folha de S.Paulo*), para atuar como editor-assistente, coordenando a área de notícias do site, além de colaborar com as avaliações e cobertura de eventos.

O site também tem novidades na cobertura de assuntos relacionados a motos. Patrocinador do piloto **André Veríssimo**, atual campeão do *Brasileiro de Moto 1000 GP*, na categoria 600 cc, o **Carplace Moto** possibilitará a seus leitores acompanhar as provas deste ano em vídeos *on-board* e depoimentos do piloto. A seção passa a contar também com colaboração de **Guilherme Silveira**.

“Essa mudança é reflexo do crescimento do nosso conteúdo”, explica o diretor executivo **Fábio Trindade** ([fabio.trindade@carplace.com.br](mailto:fabio.trindade@carplace.com.br)). “Desde outubro do ano passado, quando adquirimos um aparelho de medições da **Racelogic**, importado da Inglaterra, passamos a realizar



Rodrigo Lara

## Cicero Lima deixa a Duas Rodas e se associa à Infomotor



Cicero Lima

Depois de 15 anos na equipe da **Duas Rodas**, **Cicero Lima** despede-se da casa onde começou como repórter, passou a editor e ultimamente exercia a função de gerente de Conteúdo e Relacionamento, coordenando os prêmios *Moto do Ano* e *Melhor Motociclista do Brasil*. Ele associou-se a **Aldo Tizzani** e **Arthur Caldeira**, na **Infomotor Comunicação Integrada**, empresa responsável pela **Agência Infomoto** e pela revista bimestral **Ordem de Serviço**, que Cicero passa

a dirigir. Em seu terceiro ano, a publicação é dirigida a vendedores e profissionais de pós-vendas das concessionárias de automóveis e motocicletas, em que chega gratuitamente via *mailing*. Cicero também atuará como diretor de **Novos Negócios**, elaborando soluções editoriais e promoções para empresas ligadas ao segmento de duas e quatro rodas. Os novos contatos dele são [cicero@ordemdeservico.com.br](mailto:cicero@ordemdeservico.com.br) e 11-2574-5640.



PELAS REDAÇÕES ... PELAS REDAÇÕES ...

## Ford é destaque no Best Cars 2013

A **Motorpress Brasil** anunciou na última 3ª.feira (2/4) os vencedores do **Best Cars 2013**, concurso que promove com os leitores da revista **Carro** para eleger os melhores automóveis do ano em 12 categorias. Em sua 18ª edição, a premiação, realizada por 22 publicações de 17 países onde o **Grupo Motorpress** atua, teve este ano a **Ford** como principal destaque, com seus veículos ganhando em três categorias: **Fusion** (Luxo), **Edge** (SUV) e **Ranger** (Pick-Up). Outro destaque foi a **GM**, que emplacou dois modelos **Chevrolet** entre os vencedores, o **Cruze Sport6**, na categoria **Hatch Médio**, e o **Camaro**, na categoria **Esportivo**.

Os outros premiados foram **Hyundai HB20** (Compacto), **Audi A1** (Compacto Premium), **Honda Civic** (Sedã Médio), **Volkswagen Jetta Variant** (Station Wagon/Monovolume), **BMW Série 5** (Executivo), **Porsche Panamera** (Top) e **Range Rover Evoque** (SUV Premium).

Segundo **Wilson Toume**, editor-chefe da **Carro**, foram quase dez mil votos de leitores que receberam as cédulas ou código para a eleição *online* nas edições de novembro e dezembro. Apenas quem adquiriu a revista nesse período teve direito a voto, limitado a um por pessoa. Além de participarem na escolha dos melhores carros, os leitores elegeram os vencedores das premiações de imagem: **Toyota**, em duas categorias (*Meio*

*Ambiente e Cliente Mais Satisfeito*), **BMW** (*Emoção*), **Honda** (*Qualidade*) e **Fiat** (*Melhor Negócio*).

Outra novidade foi que os leitores também puderam participar da pesquisa **Best Brands**, que reconheceu as melhores empresas de autopeças e teve como vencedoras **Shell** (*Lubrificantes*), **Fram** (*Filtros*), **Philips** (*Lâmpadas*) e **Michelin** (*Pneus*).

Com tiragem de 40 mil exemplares, a próxima edição da **Carros**, que chega às bancas no final deste mês, trará o caderno adicional **Edição dos Campeões**, com a cobertura do evento de premiação e a divulgação dos vencedores, incluindo fotos, pesquisa e informações sobre os automóveis.

*Fusion, Edge e Ranger vencem competição da revista Carro em suas categorias. Chevrolet, com dois carros premiados, também se destaca*



Confiável  
Rápido  
Eficiente  
Versátil

Temos muita coisa em comum.

7 de abril - Dia Nacional do Jornalista.

Parabéns aos profissionais de informação e ao  
Jornalistas & Cia / Imprensa Automotiva  
pelos seus 4 anos e 200 edições.

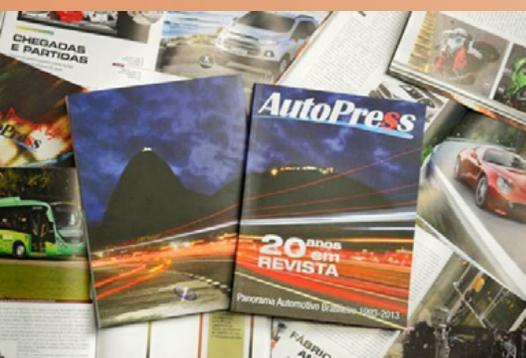


Mercedes-Benz



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

## Auto Press comemora 20 anos e lança retrospectiva do mercado automotivo



Para celebrar seus 20 anos de fundação, a agência **Auto Press** lançou a revista especial **Auto Press 20 Anos em Revista – Panorama Automotivo Brasileiro 1993/2013**. Com 100 páginas, a publicação reúne 15 reportagens temáticas, como evolução de mercado, produto, produção, *design* e marketing, apresentando inclusive uma *timeline* com datas e fotos dos principais lançamentos automotivos, de janeiro de 1993 a dezembro de 2012. No total, foram impressos cinco mil exemplares, distribuídos para profissionais do setor automotivo, mas também é possível conferir o resultado do trabalho em versão digital, no <http://bit.ly/Yyq2ea>.

Coordenaram a produção do especial os dire-

tores Editoriais **Luiz Humberto Monteiro Pereira** ([humberto@autopress.com.br](mailto:humberto@autopress.com.br)) e **Eduardo Rocha** ([eduardo@autopress.com.br](mailto:eduardo@autopress.com.br)), que contaram com o apoio dos redatores **Rodrigo Machado**, **Michael Figueredo**, **Raphael Penaro** e colaboração de **Luiz Fernando Lovik** e **Augusto Paladino**. Integram ainda o time, na equipe de Fotografia, a editora **Luiza Dantas** e os repórteres fotográficos **Jorge Rodrigues Jorge** e **Pedro Paulo Figueiredo**. Entre os veículos que utilizam o conteúdo distribuído pela Auto Press estão jornais como **O Tempo** (Belo Horizonte), **Jornal de Brasília**, **Correio do Estado** (Campo Grande), **A Gazeta** (Cuiabá) e **Notícias do Dia** (Joinville e Florianópolis), além dos sites **Motor Dream**, **Meu Carro Novo**, **CarZ** e **CoisasdeAgora**.



## Aline Dumelle começa no iCarros

A equipe de redação do portal **iCarros**, comandada pela editora **Anelisa Lopes** ([anelisa.lopes@icarros.com.br](mailto:anelisa.lopes@icarros.com.br)), passa a contar a partir desta 6ª.feira (5/4) com o reforço da estagiária **Aline**

**Dumelle**. Com passagens pela revista **Pense Leve** e pelo Instituto de Defesa do Consumidor, os novos contatos dela são 11-3702-3024 e [aline.dumelle@icarros.com.br](mailto:aline.dumelle@icarros.com.br).



Esta será a 11ª edição da série de palestra **Atualizar O Mecânico**

## O Mecânico prepara edição especial e série de palestras para Automec

A revista **O Mecânico** prepara uma série de iniciativas para promover sua marca e relacionamento com leitores durante a **11ª Automec**, principal evento do segmento de autopeças e serviços automotivos, que acontece de 16 a 20/4, no Anhembi, em São Paulo. A edição especial de abril traz um caderno, disponível na íntegra em [www.omecanico.com.br](http://www.omecanico.com.br), com as novidades dos principais expositores e três matérias técnicas: manutenção

dos cabos e velas do **Chevrolet Montana**; troca do sistema de exaustão do **Volkswagen Gol**; e evolução do motor **EC5** dos modelos **Citroën** e **Peugeot**. Outra iniciativa será a realização de mais uma rodada de sua série de palestras **Atualizar O Mecânico**. "Dentro do estande da publicação serão ministrados, durante todos os dias do evento, diversos cursos, com duração média de 40 minutos, e todos os participantes ganharão certificados e um ano de assinatura grátis da revista", explica a editora **Carol Vilanova** ([carol@omecanico.com.br](mailto:carol@omecanico.com.br) e 11-5035-0028).



## Balcão Automotivo divulga vencedores do 5º Loja em Destaque

O jornal **Balcão Automotivo**, editado pela **Praná Editora**, promoveu na noite desta 5ª.feira (4/4) a cerimônia de entrega de seu **5º Prêmio Loja em Destaque**, que este ano reconheceu o trabalho de 26 lojas de autopeças na Grande São Paulo. A pesquisa, realizada com 2.500 empresas especializadas em reparação automotiva, levou em conta o desempenho das escolhidas em cinco quesitos:

Atendimento, Estoque, Prazo de entrega, Garantia e Pós-venda. Integram a equipe do jornal o editor-chefe **Silvio Rocha** ([editor@balcaoautomotivo.com.br](mailto:editor@balcaoautomotivo.com.br)), o editor de Veículos **Edison Ragassi** (11-99181-0175 e [ragassi@gmail.com](mailto:ragassi@gmail.com)) e a repórter **Simone Kühl** ([redacao@balcaoautomotivo.com.br](mailto:redacao@balcaoautomotivo.com.br)). O telefone da redação é 11-5084-1090.

PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO...



## Juliana Cabrini assume Comunicação Corporativa da Nissan

Mais uma importante mudança na equipe de Comunicação Corporativa da **Nissan**, que recentemente foi transferida de São José dos Pinhais, no Paraná, para o Rio de Janeiro (ver Auto 196). Deixa a empresa o diretor **Fernando Menezes**, que estava no posto desde agosto de 2012, e em seu lugar assume **Juliana Cabrini**, que em novembro passou a comandar a então recém-criada área de Assuntos Corporativos (ver Auto 180) e agora ficará responsável também pelas de Responsabilidade

Social, Relações com a Imprensa e Comunicação Interna. A equipe não sofrerá mudanças, com **Celso Estrella** como gerente de Responsabilidade Social e **Marcelo Rodrigues** gerenciando as áreas de Comunicação Interna e Relações com a Imprensa, respectivamente coordenadas por **Mila Poli** e **Alexandre Carvalho**. A equipe conta ainda com **Ana Genaro**, **Ana Marques** e **Mabelle Baliero**.



PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO...

## Brasileiro de Marcas e F-3 Sul-americana começam neste fim de semana em Interlagos

Começam neste fim de semana em Interlagos as temporadas 2013 do *Campeonato Brasileiro de Marcas* e da *Fórmula 3 Sul-americana*. Assim como no ano passado, **Chevrolet, Ford, Honda, Toyota e Mitsubishi** competirão na disputa de marcas, respectivamente com os modelos *Cruze, Focus, Civic, Corolla XRS e Lancer GT*. Promovido e organizado pela **Vicar**, que também é responsável pela *Stock Car*, as competições contam com os trabalhos de **Milton Alves** (11-98335-4781 e imprensa@brasileirodemarcas.com.br) à frente do atendimento à imprensa, e integram sua equipe o repórter **Eduardo Antonialli** e o fotógrafo **Duda Bairros**. Para a abertura do calendário deste ano são esperados mais de 80 profissionais de imprensa, que se credenciaram pelo [www.brasileirodemarcas.com.br](http://www.brasileirodemarcas.com.br). Até o momento, outras sete etapas estão confirmadas: Brasília (5/5 e 29/10), Curitiba

(30/6), novamente Interlagos (21/7), Tarumã (27/10) e Cascavel (17/11), além de uma prova alternativa em Goiânia, em 1º/12, e uma possível etapa ainda em negociação na Argentina, em 23 e 24/8, apenas para a F-3.



## Nossa especialidade é transportar soluções.

A Scania é a marca que estabeleceu um modelo mundial de qualidade em serviços de transporte. Caminhões, chassis para ônibus, motores, serviços e soluções financeiras voltados para atender às necessidades específicas dos negócios de cada cliente. Por isso, **faz diferença ser Scania**.



facebook.com/ScaniaBrasil



SCANIA  
www.scania.com.br



PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO... PELO MERCADO...

## Grupo Máquina passa a atender Fenatran, ExpoFenabreve e Auto Esporte Exposhow

O Grupo Máquina conquistou a conta da Reed Exhibitions Alcantara Machado para atendimento à imprensa de três eventos ligados ao setor automotivo: Fenatran, ExpoFenabreve e Auto Esporte Exposhow. A conta terá coordenação da diretora Renata Asprino, com atendimento de Adriana

Pedroso e Igor Taborda. E-mails formados por nome.sobrenome @grupomaquina.com. Na Reed, o atendimento à imprensa continua sob a responsabilidade de Toninho Alves (11-3060-5019 e antonio.alves@reedalcantara.com.br).



## MAN apresenta novidades para a área militar em congresso do segmento

A MAN Latin America prepara uma recepção especial para a imprensa em seu estande durante a 9ª LAAD – Defense & Security, maior evento especializado na área militar em toda a América Latina, que acontece de 9 a 12 de abril, no Rio de Janeiro. Veículos nacionais e importados estarão expostos no estande da fábrica, que contará com a presença de especialistas

para apresentar detalhes de modelos como o VW Worker 13.180 4x4, primeiro caminhão Volkswagen homologado pelas Forças Armadas e lançado em 2007. A área de Comunicação e Imprensa, gerenciada por Marcos Brito, terá um time para atendimento durante todo o dia de abertura do evento, com a presença das assessoras Carolina Gonçalves, Danielle Ritton e Karina Ushimaro. Mais informações pelos 11-5582-5335, 24-3381-1328 ou comunicacao@man.eu.

## TOME NOTA.... TOME NOTA.... TOME NOTA.... TOME NOTA....

**Mitsubishi Racing** – ■ A Mitsubishi e sua equipe de competições X Team Mitsubishi Racing promove coletiva para apresentar os pilotos que defenderão a equipe na temporada 2013, entre eles o piloto de Nascar Nelsinho Piquet e os competidores do Global Rallycross Championship, torneio integrante dos X Games, que acontecem de 18 a 21/4, em Foz do Iguaçu. O evento esta marcado para a próxima 2ª.feira (8/4), a partir das 10h30, na sede da XYZ Live Press, com Bruno Vicaria ou Rodolpho Siqueira, pelos 11-3144-9990 e press@xyzlive.com.br.



de uma concessionária da marca em São Paulo, uma clínica com 30 jornalistas que puderam conhecer, em primeira mão, o modelo T8, que será lançado comercialmente em outubro. Segundo Eduardo Pincigher, diretor de Assuntos Corporativos da fabricante, “a ideia era colher depoimentos e opiniões a respeito da aparência e dirigibilidade do modelo, que ainda pode sofrer alterações antes de ser importado e vendido regularmente”.

**VUC Fair** – ■ Na próxima 5ª.feira (11/4), o Mercure Grande Hotel Ibirapuera (av. Sena Madureira, 1.355) recebe coletiva de lançamento da VUC Fair 2014, evento que será produzido pela G-Linder, de Gianfranco Linder, em parceria com a recém-criada Nascimento Feiras e Eventos, de Evaristo Nascimento (ex-Reed). Confirmações de presença pelo 11-3791-0767 ou vucfair@vucfair.com.br.

**T8** – ■ A JAC Motors promoveu na última 3ª.feira (2/4), durante evento de inauguração

especiais sobre o trabalho dos motoprofissionais e seu dia a dia. A edição de conteúdo é de Talita Scotto (11-3432-3937 e pauta@agenciacontatto.com.br), com reportagens de Raquel Goulart (11-2837-3848 e redacao@revistamundomoto.com.br).



**Motoprofissionais** – ■ A revista digital Mundo Moto (www.revistamundomoto.com.br), direcionada para motoprofissionais (motofretistas e mototaxistas), apresentou esta semana seu novo site. Mais moderno e dinâmico, o portal traz notícias diárias como dicas de segurança, manutenção, saúde, legislação, trânsito, lançamentos de motos, acessórios e equipamentos, além de matérias

**Honda** – ■ A Honda Serviços Financeiros, holding que reúne as operações de consórcio, banco, leasing e seguros da marca, anunciou nesta 4ª.feira (3/4) o nome de Ricardo Tomoyose como seu novo presidente. No grupo há 10 anos, era diretor da HSF, tendo atuado também na Controladoria da Moto Honda da Amazônia.



### Parabéns pra você...

profissional que tem na alma o espírito jornalístico.

Dia 07 de abril – dia do Jornalista



## É o fim

De repente nós acordamos e não existe mais imprensa automotiva. Revistas, suplementos, sites, programas de tevê e toda sorte de veículos de comunicação que cubram o dia a dia do "setor" foram extintos. Nunca mais vamos nos encontrar no saguão do aeroporto para reclamar do excesso de eventos no fim de semana, nunca mais vamos quase cochilar naquela apresentação técnica demais enquanto se está ávido para dirigir o novíssimo modelo, nunca mais vamos comentar quem se desentendeu com o chefe e saiu dessa ou daquela Redação...

Ah, as fofocas de quem está indo para onde, quem ralou (ou deu PT...) que carro... Que jornalista está saindo com outro – e suas versões jornalista-assessor, assessor-assessor. Que assessor deu vexame e partiu para o ataque a jornalista depois de uns goles a mais... Que veículo está na lista negra de qual fabricante por ter pesado a mão na crítica a um carro... Nunca mais comentar sobre aquela briga que quase levou dois assessores às vias de fato durante uma reunião da Anfavea. E saber que depois os dois foram direto para um chopinho no bar (ou não...).

**Luís Perez**, jornalista e historiador, é editor do site *Carpress* ([carpress.uol.com.br](http://carpress.uol.com.br)) e colaborador do *UOL Carros* e de outros veículos.

Como seria terrível a vida sem a imprensa automotiva. Sem comentar quais são os picaretas que inventam veículos fictícios para curtir hotéis que nunca poderiam pagar e dirigir automóveis que nunca poderiam comprar... Que veículos encaram as viagens a convite como prêmio e enviam jornalistas que nem sequer carteira de habilitação têm... Sem ficar mais de uma hora tomando chá de cadeira para devolver ou retirar um carro... Sem comentar com os colegas as últimas estratégias que os que têm acesso às informações com antecedência lançaram mão para furar um embargo – sabendo que nada vai lhes acontecer.

Sem imprensa automotiva os lançamentos de carro mereceriam no máximo uma burocrática nota de rodapé nas editorias de Economia.

E a nossa vida seria bem chata.

**Pingos nos is** – Na edição 199, por erro de revisão – e não do autor –, publicamos no texto de Luís Perez *Choveu "conselhos"* em lugar de *Choveram "conselhos"*. A ele e aos leitores, nosso pedido de desculpas.

## DESTAQUE DA SEMANA



Por Luís Perez

Na semana em que comemoramos 200 edições, colunista imagina o desaparecimento da imprensa automotiva

## TOME NOTA.... TOME NOTA.... TOME NOTA....

**Volkswagen** – ■ A Volkswagen do Brasil também tem novidade em seu quadro executivo: **Holger Rust** acaba de assumir como novo vice-presidente de Recursos Humanos, no lugar de **Josef-Fidelis Senn**, que se aposenta após sete anos de trabalho no Brasil. Holger iniciou sua carreira no Grupo Volkswagen na **Porsche**, nos anos 1990, sendo responsável pelo Gerenciamento Central de Recursos Humanos.

**Car and Driver** – ■ A equipe da **Car and Driver** comemora os recentes resultados do IVC, que registrou o quarto recorde de circu-

lação em pouco mais de um ano. Segundo dados fornecidos pela própria equipe, os últimos números indicam um crescimento de 107% nas vendas da revista em pouco mais de dois anos, chegando a 32.647 exemplares comercializados em março.

**Bravo** – ■ A seção *Um Mês ao Volante* do **Best Cars** ([www.bestcars.com.br](http://www.bestcars.com.br)) chega



ao seu terceiro ano e 27º veículo avaliado com o **Fiat Bravo Sporting**. "A seção complementa nossas avaliações regulares e os comparativos ao obter impressões de diferentes motoristas por um período bem mais

longo", explica o editor **Fabrizio Samahá**. A seção também traz medições de consumo em percursos de cidade e rodovia, tanto utilizando etanol quanto gasolina.

**Cesvi** – ■ A edição 84 da **Revista Cesvi**, publicação bimestral do **Centro de Experimentação e Segurança Viária**, traz como matéria de capa um estudo sobre a oferta de veículos com ABS no Brasil e na Argentina.

A revista publica ainda *crash-test* e estudo de reparabilidade do **Suzuki Jimny**, e uma entrevista com o gerente de segurança no trânsito da CET paulistana **Luiz Montans**. Ela também está disponível para a leitura no [www.cesvibrasil.com.br](http://www.cesvibrasil.com.br).





ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...



## Luiz Carlos Secco

### Acima de tudo, o ser humano

**Luiz Carlos Secco** começou a carreira em uma repartição pública, em 1958, e chegou ao jornalismo pelo **Estadão** em 1961, por insistência de um amigo que queria vê-lo trabalhando no jornal. Primeiro foi noticiário de esportes, principalmente amadores, e chegou a pedir afastamento da cobertura de futebol por considerar chato demais o modelo de jogo do Brasil e do Santos: de “jogar a bola no Pelé”. Foi quando assumiu na cobertura automotiva a vaga de seu colega de redação **Vladimir Bernick**, que havia deixado o jornal para concluir o curso de Medicina. Bernick, a propósito, hoje é um renomado médico na área de Psiquiatria.

Ainda na década de 1960, trabalhou com **Mino Carta** na **Edição de Esporte** do próprio Estadão, e na sequência foi cobrir carros no **Jornal da Tarde**. Os seus cinco filhos com Maria Stella nasceram entre 1962 e 1968; três deles seguiram os passos do pai e são jornalistas.

Mas foi na equipe de comunicação da **Ford**, onde começou em 1974, que Secco ganhou notoriedade e a grande identificação não só com a marca mas com o próprio segmento automotivo. Uma prova disso é a coluna **Album**, que por mais de 150 edições **Heloisa Valente** publicou nas páginas deste J&Cia Auto; em 56 delas, a resposta ao pedido para que o entrevistado indicasse “um profissional da imprensa automotiva para homenagear o segmento” foi a mesma: Luiz Carlos Secco.

Hoje, aos 78 anos, apoia seu filho **José Carlos** na **Secco Consultoria**, que atende, entre outros clientes, às contas de **Marcopolo, Agrale, Artecóla, MVC, Honeywell**, entre outras.

Secco recebeu no começo de março a equipe deste J&Cia Auto – o diretor **Eduardo Ribeiro**, o editor-executivo **Wilson Barancelli** e o editor **Fernando Soares** – em seu escritório, na Zona Sul de São Paulo, para um bate-papo de quase três horas, onde falou, entre muitos assuntos, de sua infância, da rápida carreira como ciclista, do começo, quase que por acidente, no jornalismo e de seus mais de 50 anos de carreira, com casos que marcaram sua história e entraram para a história desse que é um dos mais organizados e glamourosos segmentos do jornalismo. A seguir, a íntegra da entrevista:



Secco, com a equipe de J&Cia Auto: Eduardo Ribeiro (esq.), Fernando Soares e Wilson Barancelli

**Jornalistas&Cia Imprensa Automotiva** – A maioria dos jornalistas da imprensa automotiva ouvidos por nós cita o seu nome como principal referência do setor. Você tem uma facilidade imensa para fazer amigos e uma dificuldade ainda maior para fazer inimigos. Qual a receita?

**Luiz Carlos Secco** – Sempre tentei dar o máximo de atenção às pessoas, não importando quem fosse. É muito chato quando precisamos falar com alguém, principalmente na área de imprensa, e essa pessoa não nos atende. Uma vez tentei falar com o diretor de uma empresa e a secretária disse que ele nada tinha a dizer. Nunca soube o motivo, se era porque estava mal-humorado, preocupado com alguma coisa, mas aquilo me chocou, me marcou muito.

**J&Cia Auto** – Consegue lembrar de algum caso em que alguém tenha ficado profundamente aborrecido e enraivecido com você? E como conduziu a situação?

**J&Cia Auto** – Quais foram as oportunidades de que você falou?

acho que tenho esse talento de aproveitar oportunidades. Mas afirmo que valeu a pena porque fiz, vamos dizer assim, um milhão de amigos, recebo reconhecimento espontâneo da maioria, como tem acontecido no J&Cia Auto. Acho que contribuí com as empresas para as quais trabalhei. Tive ideias malucas, muitas vezes babacas, mas felizmente tudo aquilo que fiz deu bom resultado. Então, acho que valeu a pena.

**J&Cia Auto** – Convites de trabalho. Quando eu estava no jornal recebi vários convites para me transferir para algumas empresas. Por gostar do jornal, por ter medo de não dar certo, por achar que não era o momento, por várias razões, enfim, abri mão dos convites e agradei. Foi quando chegou o convite da Ford e achei que seria interessante. Conversei com a minha mulher em casa, expliquei qual era o convite, falei do salário, dos benefícios, e ela mesma disse que eu não podia recusar. E tem mais: o convite veio de amigos como **Greco** [N.R.: **Luiz Antonio Greco**, então chefe da equipe de automobilismo da Ford], hoje já falecido, o **Mesaneli**

**Secco** – Lembro do caso de um diretor de Relações Públicas da Ford, **Mark Raizman**, que numa entrevista me disse que a empresa ia lançar o **Maverick**. Ora, se ele me contou aquilo sem pedir sigilo, não era *off*. Para mim era matéria, e publiquei no **Jornal da Tarde**. Ele ficou danado, mas já era a segunda pisada na bola que ele dava em pouco tempo; antes já havia cometido uma gafe durante uma palestra, em que falou para um repórter de Política que o brasileiro tinha o hábito do “jeitinho”. Não creio que tenha dito para ofender, mas pegou muito mal o fato de um cidadão de outro país estar no Brasil falando que o brasileiro tem esse hábito para resolver as coisas. O jornalista fez um artigo contra esse diretor e o texto foi parar nos Estados Unidos. Claro, ficaram de olho nele.

**J&Cia Auto** – São mais de 50 anos de estrada, desde outubro de 1961, quando quase casualmente começou a trabalhar no **Esporte do Estadão**. Desde então foram 13 anos de redações e quase 40 de assessoria de imprensa. Valeu a pena?

**Secco** – Se valeu! É claro que eu não soube aproveitar as oportunidades. Tive muitas, todas lícitas, honestas, descentes, mas sinceramente não

[N.R.: **Reinaldo Mesaneli**] e o **Júlio Carvalho**, que eram da área de Relações Públicas da Ford. O legal é que eles me informaram que a ordem viera do presidente da Ford **Joseph O’Neil**, com o seguinte recado: “Como não conseguimos evitar que ele conte nossos segredos, é melhor vocês o chamarem e pronto!”. Agora vou contar uma passagem que mostra ter valido a pena: um dia, num coquetel, esse presidente – desculpem a falta de modéstia – chegou pra mim e disse que eu havia sido o melhor funcionário que ele contratou em toda a sua vida. Isso me deu uma baita satisfação. Um presidente falar isso pra você... Eu não forcei uma situação para ele dizer isso.

**J&Cia Auto** – Foram quantos anos na Ford?

**Secco** – Foram 23, como funcionário e prestador de serviços. Até hoje ainda estou ligado à Ford, porque participei de um PDV junto com a aposentadoria e fiz um acordo de benefícios que inclui a troca de carro com eles todo ano.

**J&Cia Auto** – E se não fossem o jornalismo e a assessoria de imprensa, o que você tinha na cabeça como um segundo plano de carreira?

**Secco** – Eu fui trabalhar muito tarde, com 23

“Vou dizer que tive ideias malucas, muitas vezes babacas, mas felizmente tudo aquilo que fiz deu bom resultado. Então, acho que valeu a pena.”



## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...

anos. Eu era ciclista. Meu treinador, um português, um cara fantástico, que me ensinou muita coisa, disse que eu iria ganhar a vida correndo de bicicleta, então eu fui correr pela Portuguesa. Depois fui para o Palmeiras, voltei para a Portuguesa, mas não ganhei coisa nenhuma. Eu recebia um salário mínimo. Era um papel em branco que eu assinava e o diretor da Portuguesa me dava um dinheiro. Agora, quanto ele punha no papel, eu não sei.

**J&Cia Auto** – Quando você começou no ciclismo?

**Secco** – Com 16 anos comecei a andar de bicicleta e com 17 ouvi na **Jovem Pan** que esse português estava chegando ao Brasil para instituir a modalidade na Portuguesa. No programa falaram que quem quisesse podia aparecer na Ponte da Bandeira – na época chamada de Ponte Grande –, às 7 da manhã, e eu fui. Acabei ficando.

**J&Cia Auto** – Até começar a trabalhar?

**Secco** – Exato. Um amigo tinha uma fábrica de espaguete isolante de motor, que era uma capa de fio, com umas telas de plástico que o envolviam, para não dar curto-circuito em contato com o motor. Eles estavam fazendo umas experiências e como eu tinha parado de correr me chamaram. Perguntaram se eu não queria trabalhar em um

na Artur de Azevedo. Minha casa era junto do riacho.

**J&Cia Auto** – Onde hoje é a Henrique Schumann?

**Secco** – Isso, só que na parte de baixo, numa travessinha. Eu morava numa casa junto do riozinho, onde hoje tem um restaurante italiano. Fiquei ali até meus dez anos, depois mudamos para o Belém e ali ficamos até 1954, quando fomos morar na Vila Diva. Meus pais compraram um terreno lá, construíram uma casinha. E ali fiquei até me casar, em 1961.

**J&Cia Auto** – Mesmo ano em que você começou no Estadão?

**Secco** – Isso. Foi na mesma época que conheci minha mulher. Namorei pouco, hein!

**J&Cia Auto** – Como você chegou ao jornal?

**Secco** – É um negócio engraçado. Há pessoas que gostam de mim de graça. Eu conheci um cara que trabalhava no Estadão à noite, na redação de esportes, e ele gostou de mim e me dizia que eu tinha que trabalhar no Estadão. Na Contadoria eu fazia os pagamentos, era do departamento de pessoal, e atendia todo mundo. Sempre que ele vinha receber falava que eu tinha que ir para

os outros esportes. Então, eu conhecia muito de esporte. Cheguei ao Estadão sabendo mais de esportes do que todo mundo. Enquanto uns conheciam natação, outros, tênis, eu conhecia tudo. Outra coisa: eu escrevia muito bem à máquina, porque havia feito curso de datilografia. Um dia o Celso Brandão me chamou e disse: “Secco, estou com um problema e não sei o que fazer. Tenho só uma vaga e dois estagiários, você e o fulano [não lembro o nome do outro rapaz], e não sei com quem eu fico”. Aí eu sugeri o seguinte: como eu estava empregado e o rapaz não, que ele desse a vaga para o outro e assumisse o compromisso de me chamar quando surgisse outra oportunidade. Ele ficou aliviado e agradecido com a ajuda. Mas um belo dia me chamou de novo e falou, “Secco, vem cá, já decidi, fica você porque eu dispensei o outro rapaz”. Fiquei, é claro, e fui fazendo outras coisas, até um dia ser promovido a repórter de futebol, que era o sonho de todo mundo.

**J&Cia Auto** – Menos o seu, não é?

**Secco** – Pois é... Mas aí, o que aconteceu? Houve dois jogos seguidos no Pacaembu, um Santos x Peñarol e outro da Seleção Brasileira contra a Argentina. Escrevi a matéria da primeira partida. Na semana seguinte, Brasil e Argentina, eu vi o mes-

negócio que precisava ser sigiloso por causa da concorrência. Fui lá, mas ao mesmo tempo fiz um concurso para uma repartição pública que hoje não existe mais, chamada Contadoria Geral de Transportes. Fui trabalhar com esse amigo até eventualmente ser chamado, e quando me chamaram eu saí. Eles até ficaram aborrecidos, porque queriam me tornar sócio interessado da firma. Nunca tinha ouvido falar disso na minha vida, sócio interessado, mas fui embora. Até hoje são meus amigos; quer dizer, o pai e os tios já morreram, mas o filho, **Antonio Alba**, que também era um ciclista e grande campeão, é meu amigo.

**J&Cia Auto** – E aí você foi para a Contadoria. Ficou quanto tempo?

**Secco** – Fiquei de 1958 a 1962, quando fui efetivado no Estadão.

**J&Cia Auto** – Quer dizer que você já estava fazendo alguma coisinha por lá?

**Secco** – Eu já era noticiário no Estadão.

**J&Cia Auto** – Voltando às suas origens, como foi sua infância? Você aprontava muito? Dava muito trabalho? Namorava muito?

**Secco** – Não, não, eu era mais ou menos tranquilo. Arteiro, como todo moleque. Nasci na Celso Garcia, mas só fui dar pelas coisas em Pinheiros,

a redação. E dizia: “O Estadão é que é legal, o salário é bom, o mínimo de aumento é de 30%, você precisa ir para lá”. Um dia ele apareceu no balcão e falou que havia uma vaga no jornal. Disse que eu só precisava passar um período em teste. Se fosse bem, seria contratado. Eu disse: “No Estadão? Você está louco! Não tenho coragem de entrar naquele prédio”. Não fui e no outro dia ele me questionou. Pedi desculpas e falei que aquilo não era para mim, que meu caminharzinho era pequeno. Mas depois que ele me disse que o chefe estava esperando, decidi ir. O chefe era o **Celso Eduardo Brandão**, falecido recentemente [N.R.: Celso Brandão faleceu em 3/9/2012, aos 72 anos]. Mas na época era um moleque, bem novinho, devia ter uns 18 anos, mas era fantástico. Aí comecei a fazer os meus telegraminhas de pugilismo, natação, automobilismo. Ele me pedia para fazer cinco linhas disso, dez daquilo, oito daquele outro. Eu juntava os telegramas e fazia.

**J&Cia Auto** – Sem nenhuma escola de jornalismo anterior? Foi na raça?

**Secco** – Como eu corria de bicicleta, lia muito jornal; a **Gazeta Esportiva**, por exemplo, eu lia de cabo a rabo. Não era muito de futebol, lia mais

o jogo. Todo mundo mandando bola pro Pelé o jogo inteiro, não havia outra opção para passar a bola que não o Pelé, talvez como acontece com o Neymar agora. Achei aquilo um absurdo. Escrevi a matéria, entreguei e falei pro Celso: “A partir de amanhã me devolva para o esporte amador, não quero mais futebol”. Lembro que tinha um cara legal pra caramba, **Milton José de Oliveira**, que fazia Corinthians. Esse homem me falou que não era possível, “um milhão de jornalistas no mundo querendo cobrir o Santos do Pelé e você caindo fora, não é possível!”. Fui cair no automobilismo, porque o responsável pelo setor, o **Vladimir Bernick**, estudava Medicina e estava nos anos finais, precisando se dedicar aos estudos. Ele saiu do jornal para terminar o curso e eu fiquei com o automobilismo, foi quando comecei.

**J&Cia Auto** – Mas você gostava de automobilismo?

**Secco** – Eu era fã de Leônidas da Silva, Jair da Rosa Pinto, Brandãozinho e outros craques do futebol, mas meu ídolo mesmo se chamava **Chico Landi**. E um dia, fazendo automobilismo, eu me vi diante do Chico Landi, e depois me vi amigo do Chico Landi. Ele ia me visitar porque gostava de mim – como falei, tem gente que gosta de mim



Aos 24 anos de idade, durante corrida exclusiva para jornalistas no Autódromo de Interlagos

“Meu ídolo mesmo se chamava **Chico Landi**. E um dia, fazendo automobilismo, eu me vi diante do Chico Landi, e depois me vi amigo do Chico Landi. Ele ia me visitar porque gostava de mim.”

## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...

de graça. Chico Landi aparecia no meu escritório e falava: "Oi, tudo bem! Quero bater um papo com você". Que alegria, receber o Chico Landi na minha época! O cara virou meu amigo e vinha pra almoçar comigo, bater papo comigo. Acompanhei também a carreira do **Emerson Fittipaldi**, desde que ele estreou no kart até a *Fórmula 1*.

**J&Cia Auto** – Como foi seu começo nessa área?

**Secco** – Logo depois que assumi automobilismo, o **Mino Carta** foi contratado pra lançar a Edição de Esportes, e me chamou para trabalhar também. Ele me pediu uma página fria toda semana sobre automobilismo.

**J&Cia Auto** – Era o caderno de Esportes do Estadão?

**Secco** – Não, a Edição de Esportes, isolada.

**J&Cia Auto** – Mas do Estadão?

**Secco** – Do Estadão, mas não saía junto, era vendido no domingo à noite e na 2ª.feira de manhã, para concorrer com a Gazeta Esportiva.

**J&Cia Auto** – Isso foi em 1964?

**Secco** – Por aí.

**J&Cia Auto** – Voltando às origens, pelo que você falou, sua família era humilde. O que seus pais faziam?

depois virou a Estação Roosevelt. E minha mãe, convivendo com ele, também aprendeu e foi se especializando. Foi quando surgiu a penicilina, no final dos anos 1940, que exigia aplicação de três em três horas. Como em São Paulo todo homem tinha gonorreia, aquilo era a salvação da lavoura para o meu pai. Ele recebia os pacientes em casa, e ali improvisava umas esteiras para dez, 12, 15 caras. De três em três horas ele ia lá aplicar a injeção e se revezava com a minha mãe. Um dia minha mãe foi aplicar a injeção e o cara estava de pinto duro. Ela o cobriu e o acordou para tomar a tal da penicilina. Aplicou nos outros também e foi embora. Vi aquilo e nunca mais esqueci da cena.

**J&Cia Auto** – Vocês eram em quantos irmãos?

**Secco** – Dois. Eu e minha irmã.

**J&Cia Auto** – E como foi a sua infância? Jogava bolinha de gude? Empinava papagaio?

**Secco** – Eu gostava muito de empinar papagaio, não era muito bom em pião, mas fazia as brincadeiras normais da época. Não era como hoje, em que os filhos ganham computador, celular, *tablet*, e não saem de casa por nada. Uma vez, no Natal, pedi para o meu pai um carrinho de bombeiro

**Secco** – Meu pai era de uma família de italianos que chegou ao Brasil no final de 1800, junto com aquele enxame de imigrantes, precisando ganhar a vida, e que vinham com uma mão na frente e outra atrás, bem como aquela novela da Globo mostrou [N.R.: *Terra Nostra*, exibida pela TV Globo entre 1999 e 2000]. Quando chegavam no Brasil e em São Paulo, desembarcavam e se espalhavam a procura de emprego. Meu avô arrumou um na Santa Casa, com as irmãs de caridade. Como não podia sustentar a filharada, passou a fornecer filhos a determinadas famílias de São Paulo. Meu pai foi alocado em uma família no bairro de Pinheiros. Ele me contava que sofria muito lá e fugia para a casa do meu avô, mas este o pegava e levava de volta. Meu pai teve que aguentar aquilo, e foi perambulando por aí, até ir trabalhar numa fazenda, onde conheceu minha mãe, em São Luis do Paraitinga, e se casaram. Durante a revolução de 1932 ele aprendeu enfermagem, e começou a ajudar os médicos. Era corajoso, na verdade um porra louca. Aprendeu na prática, autodidata, e se tornou enfermeiro, indo trabalhar na Caixa de Pensões dos Ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil, na antiga Estação do Norte, que

vermelho. Fui dormir no dia 24 e quando acordei no dia 25 embaixo da cama tinha um pacote. Fui abrir e eram livros e cadernos. (risos)

**J&Cia Auto** – Papai Noel errou de presente?

**Secco** – Que frustração! Aí não tinha jeito, eu fazia os meus brinquedos. Pegava uma lata de óleo, cortava, fazia uma carroceria. Um tijolo, metia um prego com cuidado para não quebrar e fazia um caminhão. Pegava um pedaço de pau, fazia um buraquinho, pegava carretéis de linha fazia um carrinho. Uma vareta de bicicleta e um arame, fazia meu gancho de rodinha. Coisas assim... Eu não ganhava presentes dos meus pais, era difícil a vida naquela época.

**J&Cia Auto** – Era bom de bola?

**Secco** – Eu jogava, mas nunca fui bom de bola. Houve uma época em que larguei de correr de bicicleta e tinha um clube perto de casa, na Vila Diva, o Cruzeiro do Sul, onde se reunia a turma da cachaça. Um dia passei e perguntaram se eu não jogava. Falei que havia jogado quando era moleque, e me convidaram para o segundo time. Comecei e depois de um tempo me promoveram a titular do primeiro time. Mas não durou muito; eu

já estava namorando, chegava tarde e a namorada me enchia o saco.

**J&Cia Auto** – E você teve muitas namoradas?

**Secco** – Algumas, mas sempre frustrações. Eu era apaixonado por elas, mas namorava dois, três meses e não dava certo, aí partia para outra. Até que conheci minha mulher e a danada me enquadrou direitinho. (risos)

**J&Cia Auto** – Na escola, você estudou o quê?

**Secco** – Aí vocês pegaram num assunto delicado. Eu fugi da escola para andar de bicicleta. Estudar pra quê? Meu técnico me dizia que eu ia ficar rico andando de bicicleta. Quando a coisa apertou, que eu poderia estudar, casei, tive que trabalhar para ganhar dinheiro, sustentar a família. Então, fiz até o Científico e depois abandonei.

**J&Cia Auto** – Mas você era estudioso, aplicado?

**Secco** – Que nada, era vagabundo pra caramba! (risos)

**J&Cia Auto** – E teve alguma professora por quem se apaixonou?

**Secco** – Se eu falar vocês vão dizer que é sacrilégio. Tinha uma professora no primário que era irmã de caridade e eu era apaixonado por ela, e ela me adorava. Eu era o melhor aluno da classe por causa dela. O gozado é que uma vez senti uma baita emoção, porque ela veio falar comigo

e sem querer caiu uma gota da saliva dela na minha boca, acredita? (risos) Eu me lembro até hoje, professora Leda, irmã Leda, que mulher maravilhosa!

**J&Cia Auto** – Há coisas que ficam, não é?

**Secco** – Não é absurdo um negócio desses? Saliva!

**J&Cia Auto** – Chegou a ter aulas de latim?

**Secco** – Tive latim, francês... Mas era mau aluno. E havia uma tal de Irmã Helena que eu detestava...

**J&Cia Auto** – Era um colégio de freiras?

**Secco** – Isso. Chamava-se Auxiliadora e ficava na avenida Celso Garcia. Me lembro de um dia ela ter me colocado de castigo, atrás da porta, de pé, depois de me dar um murro na cara que me ensanguentou. Meu pai foi me buscar e eu estava de castigo. Fui chamado, saí de trás da porta, as meninas me viram, fiquei morrendo de vergonha. Tinha uma árvore no espaço do recreio, e meu pai falou: "Por que você não pega uma corda e dá uma de Judas Iscariotes e se enforca?". (pausa)

**J&Cia Auto** – Mudando de assunto, você virou autodidata depois que saiu do Científico? Em termos de leitura, do que gostava?

**Secco** – Sinceramente, eu gostava de jornal. Gazeta Esportiva, absolutamente prioritária. E o Estadão, que eu achava um jornal sério.

No cockpit de um Carcará, primeiro e único carro de recordes produzido no Brasil, com desenho de **Anísio Campos**, carroceria feita pela dupla **Anísio e Rino Malzoni** (ao fundo), e conjunto mecânico preparado pela **Vemag**, sob direção de **Jorge Lettry**

"Eu fazia os meus brinquedos. Pegava uma lata de óleo, cortava, fazia uma carroceria. Um tijolo, metia um prego com cuidado para não quebrar e fazia um caminhão. Eu não ganhava presentes dos meus pais, era difícil a vida naquela época."



## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...

**J&Cia Auto** – Tem ideia de quando começou a gostar de jornal?

**Secco** – Com uns 14 anos. Quando comecei a mexer com bicicletas lia jornais de esportes em geral. E o Estadão, não sei por quê. Eu gostava do bendito, tinha uma baita credibilidade para mim.

**J&Cia Auto** – Você chegou ao jornalismo em uma época de grande efervescência. Embora fosse do esporte, estava dentro de um contexto político, de mudanças muito grandes. Chegou a ser seduzido pela política, pela militância?

**Secco** – Não. Engraçado, embora eu trabalhasse num jornal como o Estadão, com vários companheiros militantes, sinceramente não sei por que não aderi. Acompanhei e até acolhi em casa alguns jornalistas que estavam sendo perseguidos. Nem lembro mais quem eram. Tinha um que era do Estadão no Rio de Janeiro. Ele apareceu em São Paulo, assustado. Eu o havia conhecido quando fui fazer um Campeonato Mundial de Bola ao Cesto no Rio de Janeiro, em 1963. Quando ele ficou com problemas, veio para São Paulo e me procurou. Ficou uns três dias comigo e depois foi embora. Sei que depois também acolhi outros colegas da redação, mas não lembro dos nomes.

garagem e de lá iria, na contramão, para ser fotografado no estúdio. Eu e o fotógrafo **Oswaldo Luiz Palermo** íamos para o bar num fusquinha que eu tinha. Era bom porque tomávamos um café, um refrigerante, comíamos um sanduiche e ficávamos lá até de noite, quando o dono fechava o boteco. Mesmo depois que ele fechava, continuávamos por lá, porque de madrugada o carro saía. E assim ficamos alguns dias, na espreita. Pouco depois lembrei que minha cunhada morava perto. Resolvi pedir para ela ir ao estúdio e perguntar uma coisa qualquer, o que era ali, dizer que estava procurando emprego, para ver se conseguia uma vaga. Imbecilidade minha. Ela foi, e eu lá na porta do boteco. Depois que ela saiu e foi me encontrar, fui levá-la para casa. Quando estávamos chegando, um monte de carros da polícia me cercou. Era próximo da esquina, uns vieram de um lado, outros de outro, aquele baita carnaval. Minha sogra, bem velhinha, na janela em cima do quarto, vendo aquele aparato todo. Eu só falava para a minha cunhada: “Pelo amor de Deus, não reaja, deixe te prenderem sem problemas!”. Olhei pra minha sogra, dona Cecília, e falei pra ficar tranquila que dali a pouco voltaríamos, que não era nada não.

problema e que poderia me revistar ali mesmo. Ele disse que não, que teria que me levar para uma sala reservada. Nesse meio tempo, fui puxando outros assuntos, enrolando para ver se ganhava tempo e no momento em que ele relaxasse eu sairia correndo. E foi o que aconteceu. Na hora em que deram sopa eu saí na carreira. Acabei indo parar num salão onde havia um coquetel de algum político de Brasília. Aquele bando de seguranças e no meio deles um me pegou pelo gogó e me derrubou. Me levaram para uma sala, onde pensei que fossem me deixar pelado. Até me lembrei de um livro em que, em algum lugar da América Central, havia um presídio onde era comum as pessoas esconderem seus segredos no ânus, para que ninguém encontrasse provas contra elas. Mas é claro que eu não iria fazer aquilo, ainda mais com um filme fotográfico... Para minha sorte, fui entregue a um policial que conhecia o Percival. Falei a ele: “Sou jornalista. Esses caras estão preocupados demais, não tem nada. Sou do Jornal da Tarde, amigo do Percival. Você conhece o Percival?”. “Claro que conheço”, respondeu ele. Aí eu disse para ligarmos que ele confirmaria. Pra meu azar naquele dia o Percival não estava na redação. Liguei pra casa e pedi pra Stella dar um jeito de encontrá-lo e dizer que eu

**J&Cia Auto** – Não tinha medo?

**Secco** – Talvez eu não tivesse a dimensão da coisa. Minha preocupação era outra, na verdade. Como eu trabalhava incentivado em descobrir segredos das fabricantes, o que acontecia? Eu vigiava as fábricas, pulava cercas e entrava nelas, no local onde os carros estavam escondidos. Era um negócio engraçado, porque a segurança ligava para polícia e falava que tinha terrorista lá dentro. Aí apareciam três, quatro, cinco carros da polícia, todos com metralhadoras e faziam aquele carnaval e prendiam a gente. Eu só falava pro fotógrafo não reagir, mas nunca senti medo.

**J&Cia Auto** – Quantas vezes isso aconteceu?

**Secco** – Foram duas na Ford, duas na GM e uma na Chrysler. Isso, foram cinco vezes.

**J&Cia Auto** – Pelo visto, você era metido pra caramba...

**Secco** – Não, eu era irresponsável, não tinha noção, mesmo quando engatilhavam a metralhadora. Uma vez estavam fotografando um *Opala*, mudança de modelo e ano, num estúdio na Rua Clélia e fiquei sabendo. Chegando lá, descobri um bar na esquina, de onde dava para ver a porta do estúdio. Ali soube que o carro ficaria em uma

Aí nos levaram para a delegacia da Lapa, na Vila Romana.

**J&Cia Auto** – Na rua Tito?

**Secco** – Isso. E aquele superaparato... Acho que os caras pensaram: “Pegamos uma mulher no meio de dois terroristas”. Mas aí fizemos a nossa farrá. Chegamos lá e o delegado veio com intimidação e eu disse a ele: “Meu amigo, é o seguinte: eu sou jornalista. Liga pro Jornal da Tarde, fala com o **Percival de Souza**, que ele vai dizer quem eu sou, que não tenho nada de terrorista”. Ele foi checar e acabou nos liberando.

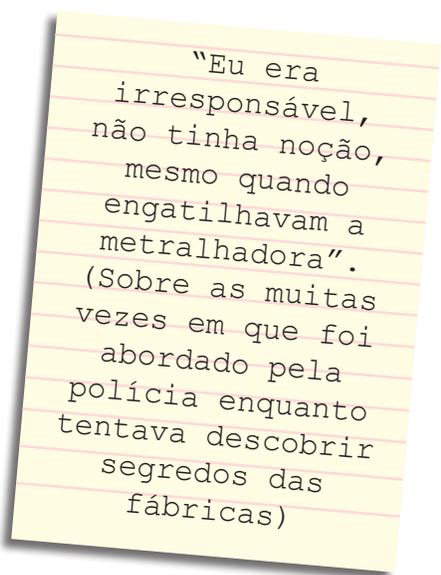
**J&Cia Auto** – Casos como esse eram frequentes?

**Secco** – Aconteciam de vez em quando. Teve um dia que foi mais divertido ainda. Havia uma apresentação no Hotel Hilton, e estávamos numa salinha pequena vendo uns modelos do **Dodge Dart**, além de outros. Não podia fotografar, mas eu levei uma maquininha fotográfica, e quando mostraram o carro eu fotografei. Naquela sala silenciosa, já viu, né? Pensei: “Os caras vão descobrir”. Quando terminei e estava indo embora, um segurança disse que eu não poderia sair e que precisávamos conversar. Veio com aquele papo de que precisava me revistar. Falei que não tinha

estava preso. Nessa hora, sabem o que o policial me disse? Perguntou se eu tinha fotografado, eu confirmei. Pediu a câmera e falou pra eu concordar em ser revistado e que fosse embora em seguida, porque ele mesmo entregaria a máquina ao Percival. Tirei toda a roupa, fiquei pelado, não viram nada e me liberaram. No dia seguinte a máquina estava em minhas mãos e pude fazer a matéria. Foi bacana isso, porque um mês depois a **Quatro Rodas** chupou a nossa matéria e publicou também.

**J&Cia Auto** – Quantos prêmios ganhou nesse período?

**Secco** – Dois. Uma reportagem com o Fittipaldi e um segundo com um caderno sobre uma temporada de *Fórmula 2* no Brasil. O pessoal do jornal me ligou para fazer um caderno no sábado sobre a competição que ia acontecer no domingo. Pautei tudo o que havia sobre a corrida, os pilotos, o regulamento, isso, aquilo, tal, e trabalhei. Cheguei na redação às duas da tarde e fui fazendo. Quando dei por mim, o dia estava amanhecendo. Virei a noite e nem senti. Concorri com esse Caderno e ganhei o prêmio de reportagem da **Aceesp** [Associação dos Cronistas Esportivos do Estado de São Paulo].



À frente de ônibus da Marcopolo, um dos clientes de sua Secco Consultoria

**ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...**

"Vi esses dias a seguinte mensagem: 'Tenho o que preciso, recebi mais do que mereço'. Sinceramente, acho que tudo o que recebi na minha vida foi mais do que mereço."

**J&Cia Auto** – Já são 50 anos casado com dona Stella...

**Secco** – Pois é... E até hoje a vida é dura. A rapadura é doce mais é dura. (risos) Não sei, mas quando casei acho que foi a escolha mais certa que fiz. Se não tivesse casado com ela estaria ferrado. Pra começar, a minha situação financeira sempre foi um desastre, sempre no vermelho, os bancos me adoram por isso. Mas ela administrou as nossas economias. Entrego tudo a ela no começo do mês. Companhia fantástica, mulher simples, eu não tenho do que me queixar.

**J&Cia Auto** – Cinco filhos, não é mesmo?

**Secco** – Isso, um por ano, praticamente. Os três primeiros vieram quase em sequência; a quarta demorou um pouquinho mais, um ano e meio; e o quinto, um ano e meio também.

**J&Cia Auto** – Três se tornaram jornalistas, é isso?

**Secco** – Isso. O mais velho, **Luís Roberto**, é engenheiro, mora na Alemanha, trabalha na Voigt e foi transferido para lá. O **José Carlos**, a **Raquel** e o **Luiz Fernando (Kiko)** são jornalistas, e a **Fernanda** é médica e mora em Sorocaba. O José Carlos e o Kiko trabalham comigo. A Raquel também trabalhou, mas hoje está em uma empresa que

presta serviços para a **Volkswagen**, mas não como jornalista; atende problemas que ocorrem com jornalistas.

**J&Cia Auto** – E netos?

**Secco** – São sete. Um deles está aqui conosco. Estuda comunicação, mas não jornalismo. Quero até ver se o convenço a mudar para jornalismo para nos ajudar com mídias sociais. E a caçula foi quem escreveu este bilhete para mim [mostra um quadro em uma das paredes do escritório com uma folha onde se lê: "Vô meus amigos falam muitos palavrões, por exemplo, veado e filho da puta"]. (risos)

**J&Cia Auto** – O jornalismo o ajudou a fazer um pé de meia? Ficou rico?

**Secco** – Sinceramente, ajudou. Vi esses dias a seguinte mensagem: "Tenho o que preciso, recebi mais do que mereço". Sinceramente, acho que tudo que recebi na vida foi mais do que mereço. Não creio merecer tudo o que tenho. Eu comecei do zero, zero, zero, zero.

**J&Cia Auto** – Foi dura a batalha?

**Secco** – E como! Mas o jornalismo deu minha casa; uma propriedade em Sorocaba, onde mora minha filha; uma na praia; e tenho o escritório



Secco, durante reportagem no veículo de combate Urutu, produzido pela Engesa nos anos 1960 para exportação a países do Oriente Médio

aqui, não pago aluguel. Já tive outros imóveis e vendi, até porque minha mulher falou que a gente não precisava de muita coisa. Eu não sou rico, trabalho porque a aposentadoria não me permite parar. Com o dinheiro da aposentadoria pago o plano médico. Daí que preciso trabalhar para ganhar o restante.

**J&Cia Auto** – Mas você pararia se tivesse uma aposentadoria alta?

**Secco** – Acho que não.

**J&Cia Auto** – A necessidade coincide com o prazer?

**Secco** – Com certeza. E já pensou ficar em casa, enchendo saco da minha mulher e vice-versa?

**J&Cia Auto** – Existem casos de profissionais de redação que vão para o campo de assessoria e voltam. Você nunca ficou tentado?

**Secco** – Ficar, fiquei, mas não tive oportunidade. Na verdade, quando fui para a Ford – um belo emprego, fantástico – às vezes a pressão era tão grande que a jornada era extenuante. Tinha até vergonha, porque saía à 1h ou 2h da madrugada... o último a deixar a empresa. E ficava pensando se achavam que eu era incompetente ou puxa-

-saco para trabalhar até aquele horário. Era muita coisa pra fazer. Nessa época eu tinha um sítio em Saquarema, no Rio de Janeiro, e ia todo mês pra lá. Na maior parte das vezes minha mulher ia e voltava dirigindo enquanto eu trabalhava, revisando textos, escrevendo cartas para clientes, respondendo questionários de jornalistas.

**J&Cia Auto** – Na Imprensa Automotiva, quais foram as pessoas que te abriram caminhos?

**Secco** – Eu tenho medo de cometer injustiças, mas o primeiro grande nome foi o **Expedito Marrazzi**, na Quatro Rodas. Também teve o **Mauro Forjaz**. Tinha muita gente boa. O **Joelmir Beting**, que fazia uma coluna de automóvel na Folha, onde também estava o **Durval Silva**. O próprio **Vladimir Bernick**, no Estadão, que foi o primeiro homem a cobrir automobilismo. O **Fernando Calmon**, que era de O Cruzeiro na época. **Mauro Salles**, não posso esquecer dele, que foi colunista de O Globo e depois veio para São Paulo montar uma agência, cuja construção tive a honra de acompanhar.

**J&Cia Auto** – E quando você estava na redação, quem eram as figuras de assessoria que se destacavam?

**Secco** – Tinha o **Marco Antonio Lellis**, o **Ênio**

**Campoi**. Nas assessorias de fábrica, vamos lá: na Volkswagen, **Reginaldo Finotti** e **Alaor José Gomes**; na Mercedes, **Juan Córduan**; na Ford, **Nehemias Vassão** e **Wladir Dupont**, que foi a quem sucedi; na Chrysler, **Roberto Rocha**; na GM, não lembro quem trabalhava na Imprensa. Lembro que o chefe era o diretor de Relações Públicas **Antonio Romeu Neto**, um coronel da Aeronáutica reformado. Esse homem, aliás, era fantástico, um exemplo. Também tinha um outro cara excepcional na Willys, **Edmundo Rossi**, que era pai daquela primeira mulher do Roberto Carlos, a Nice. Ele me ajudou muito, me chamando inclusive para escrever uns anúncios publicitários, vejamos se pode... Houve até uma vez, no **Diário de S.Paulo**, que um colunista de publicidade considerou o anúncio que fiz o melhor da semana. Fiquei orgulhoso...

**J&Cia Auto** – Como avalia a evolução da assessoria de imprensa?

**Secco** – Creio que o cargo de assessor de imprensa foi criado pela indústria automobilística. Quando comecei a me relacionar com essa área, a Willys era a empresa que mais se comunicava com a imprensa, que desenvolvia esse trabalho de maneira mais intensa; as outras não tinham a

mesma estratégia. A Willys chamava os jornalistas para ir às corridas. Fui a Brasília e ao Uruguai acompanhar a equipe dela a convite da empresa, que ganhou lá o *Grande Premio Air France*, em Montevideú. A Willys mantinha um relacionamento forte com a imprensa, sempre procurando divulgar as suas atividades. A Volkswagen também tinha um polo de relações públicas, com o **Reginaldo** e o **Alaor**. Não havia equipes de assessoria de imprensa como hoje, mas ainda assim se fazia um trabalho interessante.

**J&Cia Auto** – Mudou muito, não é?

**Secco** – Sim. Primeiro com a Volkswagen, que até hoje tem lá um time de cobras sob o comando do **André Senador**. Trouxeram gente da Folha de S.Paulo, do *Jornal do Carro*, do Rio de Janeiro, da Autopress, sempre mantendo a tradição de ter na equipe jornalistas. Na Ford, o **Celinho [N.R.: Célio Galvão]**, gerente de Imprensa] tem também uma equipe bastante forte, e assim todas as outras, que foram seguindo se estruturando.

**J&Cia Auto** – Estamos certamente falndo do segmento de imprensa mais organizado do País...

**Secco** – Acho que sim. Vejo no Estadão, por exemplo, que eu leio muito, muita coisa sobre tecnologia da informação. Samsung, Apple,





## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...

essa mídia voltada para o segmento eletrônico, que também é muito forte, não é? O Estadão dá uma cobertura grande. Acho que a indústria automobilística foi uma escola para eles. Com as fábricas americanas e europeias veio o desenvolvimento dessa cultura, de investimento nessa área. E é engraçado que há jornais que não permitem que seus profissionais participem de viagens internacionais quando são convidados por empresa. Acho isso um erro, porque é uma baita oportunidade que a fábrica dá para a cultura do profissional. O simples fato de o cidadão entrar num avião já está lhe dando a oportunidade de fazer uma coisa diferente. O profissional sai daqui, desembarca em Roma, Paris, Londres, Tóquio. Já pensou o ganho cultural para essa pessoa? Não só em termos de relacionamento com o foco de seu trabalho, que é o carro, mas todo o contexto. Vai ver gente, costumes e paisagens diferentes. Depois que deixei de trabalhar na indústria me desatualizei do mundo. Eu viajava muito. Saía daqui e desembarcava em Miami, Nova York, Los Angeles, Roma ou em Lisboa e estava em casa. Fui fazer uma viagem para Miami outro dia com meu filho, e tudo estava diferente. Esse não foi o

anfitrião, tem que proporcionar o melhor para o seu convidado. Houve um caso comigo, com um jornalista, cujo nome me permito omitir, em que ele chegou ao ponto de, num evento nosso, pegar o meu carro. Cheguei ao hotel e pedi o veículo e fui informado que um amigo meu havia saído com ele. Era o jornalista que pediu meu carro e foi dar uma volta. O pior de tudo: bateu o carro. Aí esse cidadão foi demitido, mas não por isso, porque eu nada falei sobre o caso, e sim por outros motivos. Mas esse cidadão mandou por duas vezes carta ao presidente da Ford, em épocas diferentes, pedindo a minha cabeça porque eu era um mau profissional. Só que todo mundo sabe que ele é um grande pilantra, e que continua aí no mercado.

**J&Cia Auto** – *Há também quem considere tantas benesses, carinho, consideração, uma tentativa de fazer a imprensa automobilística ser dócil com relação à indústria, como se estivesse comprando boa vontade. O que você pensa disso?*

**Secco** – Nunca fiz nada com esse objetivo. Sempre tentei facilitar o trabalho do jornalista com o objetivo de proporcionar aos profissionais o melhor nível de informação possível. Teste de carro, por exemplo, sempre usei como uma prática, e não em favor. Nunca pedi para que alguém

fiz uma nota sobre o *Del Rey*, quando a produção atingiu a marca de 300 mil. Mandei fazer um texto e fotografei um gerente da Ford ao lado do carro sorrindo. E o jornalista escreveu assim: “Sorrindo de quê? Este cidadão que está ao lado do *Del Rey*, sorridente, realmente está sorrindo. Sorrindo dos 300 mil idiotas que compraram um *Del Rey*”. Não gostei, é claro, mas era a visão dele. Vou brigar com ele? A Ford me ordenou que o excluísse dos eventos, mas eu os fiz ver que estavam enganados.

**J&Cia Auto** – *E o que foi feito?*

**Secco** – Disse que o melhor era irmos a Belo Horizonte e conversar com o profissional numa boa, falando que ele havia exagerado, pegado pesado. Brigar com ele não iria resolver. Era aceitar e administrar a coisa, para que não criássemos nenhuma animosidade entre a empresa e o profissional. Esse jornalista inclusive criou o troféu *Pinóquio de Ouro*, que elege todo ano as maiores mentiras do automobilismo brasileiro. Acho isso divertido. Você vai brigar com o cara? Acho que ele deve ter liberdade. E se errar, aí você pega o telefone e expõe o seu ponto de vista. E se ele aceitar, muito bem, se não, fazer o quê? Mas não vou brigar com ele e nem deixar de anunciar no jornal dele.

país que conheci, porque é uma atualização permanente. Viajei para a Alemanha, para visitar meu filho, e quando desci em Zurique, onde fiz escala, já não me lembrava de mais nada. O profissional precisa ter essa chance. Não é porque foi convidado pela Ford, por exemplo, que você é obrigado a falar bem dela. Você faz o seu trabalho e fim!. O que viu de errado, tem obrigação de apontar. Se o carro não é bom, não adianta esconder. Então, acho uma babaquice incrível quando um veículo não permite que seu jornalista vá a esse tipo de evento, porque o próprio jornal está impedindo que ele ganhe cultura.

**J&Cia Auto** – *Mas também tem outro lado, que é essa coisa do glamour que a indústria automobilística gera ou permite e atrai de tudo, sejam profissionais sérios ou não, para grandes festas, viagens. Como você, com todo esse tempo de estrada, analisa as pessoas que querem tirar proveito disso? Como enfrentava a situação?*

**Secco** – É evidente que existem pessoas e profissionais sérios, e outros, nem tanto, em qualquer atividade. Acho até que não é falta de seriedade, mas deslumbramento com esse ambiente de atenções, bajulações. Infelizmente, você, como

falasse bem. Meu objetivo, sinceramente, nunca foi comprar ou agradar. Cumprir a minha obrigação profissional oferecendo os instrumentos necessários para que fizessem o melhor trabalho possível. Sempre que um jornalista criticava o nosso produto, eu pegava o telefone e ligava para conversar com ele e falar onde podia estar certo, onde podia estar errado; ou que não tinha pegado muito bem o tom que ele havia usado. E sempre que ele tinha razão eu encaminhava para a engenharia da Ford, a fim de que ela tivesse como parâmetro para melhorar o produto. E ninguém nunca reclamou por causa disso. O assessor precisa ter essa dimensão de que ele não está ali para evitar que o cidadão fale mal do produto ou da empresa, mas para mostrar que ela é bem organizada e que ele terá o melhor nível de informação possível para formar o juízo dele. Por exemplo, houve um jornalista famoso aqui no Brasil a quem emprestei um *Corcel* para teste, e por azar o carro quebrou. Ele chamou o guincho, pendurou o carro, fotografou e colocou na chamada: “E assim terminou o teste do *Corcel*”. O pessoal da Ford ficou maluco, eu próprio achei que havia exagerado; mas era a visão dele, e não deixei de ser amigo dele nem de lhe emprestar outros carros. Em outra oportunidade,

**J&Cia Auto** – *A gente sabe que imprensa é um dos produtos estratégicos no setor automotivo, portanto, nesse processo de abertura da economia chegaram novas fábricas, todas com um bom padrão de relacionamento com a mídia. Só que isso se multiplicou de tal forma que, por exemplo, no ano passado houve a média de quase um lançamento por semana, ou dois numa semana, até três, numa maratona de esgotar os profissionais. Como vê todo esse movimento, essa overdose de imprensa automobilística no mundo jornalístico?*

**Secco** – Realmente, acho overdose, mas não há como resolver. Nenhum país do mundo tem tantas marcas como o mercado brasileiro. Você não encontra carro chinês ou coreano em todo lugar, assim como também não encontra carro americano; e aqui encontra de tudo. Não há como evitar a overdose. Agora imagina o impacto disso para quem, como nós, assessora empresas de autopeças, ou de ônibus, como a **Marcopolo**. É covardia, por exemplo, uma notícia sobre pastilha de freio disputar espaço com, sei lá, uma **Ferrari**, qualquer que seja a notícia que ela gere. O que o jornalista vai publicar no espaço dele, que é limitado? A Ferrari é claro, e a minha fica em segundo, terceiro, último plano. Mas é inegável



“Há jornais que não permitem que seus profissionais participem de viagens internacionais quando são convidados por empresa. Acho isso uma imbecilidade, porque é uma baita oportunidade que a fábrica dá de contribuir para a cultura do profissional.”



## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...



que houve uma evolução no setor e nós temos que aprender a administrar. O bom é que isso também provoca abertura de empregos. No meu tempo do Jornal do Carro éramos eu e o **Emílio Camanzi** ou o **Castilho de Andrade**, dois ou três na Quatro Rodas, e outros dois ou três na Auto Esporte. Hoje, quantos são?

**J&Cia Auto** – Também são muitos os jornais de interior que têm suplementos de carros.

**Secco** – Justamente. Você faz um evento e tem que chamar gente de todo o Brasil, porque cada cidade importante tem caderno e programa de televisão. E essa multidão de jornalistas especializados de hoje em dia?

Uma molecada competente.

**J&Cia Auto** – Como você compararia esses 40, 50 anos em termos de evolução? Melhorou a qualidade da produção jornalística?

**Secco** – Melhorou muito, e faço aqui uma con-

que quando os jornalistas os procuram para pedir uma informação é em benefício da própria empresa. Se eles não atendem telefone e não respondem e-mails, meu amigos, eles não estão no lugar certo. Precisam ter a consciência de que um dia a casa cai. Sempre dei graças a Deus quando era procurado na Ford, na **Fiat** ou na **Autolatina**, porque era o meu pão de cada dia. Você tem que tratar bem não só porque ele escreve sobre a sua empresa, mas porque ele é um ser humano e um profissional. Os problemas dele também são seus.

**J&Cia Auto** – Aí você fez essa transição da indústria para o escritório. Há muita diferença entre o trabalho em uma consultoria e em uma fábrica diretamente?

**Secco** – É muito diferente. Na fábrica o céu é o limite e você pode fazer um monte de coisas. Eu brinco, mas é claro que há um limite, um orçamento. Mas como consultoria precisa saber controlar isso ainda mais. Há momentos em que você não pode participar e compensa de outra forma. Eu tinha a mania de ir semanalmente à banca do Gaúcho, na Ipiranga com a São João, e comprar jornais de todo o Brasil e do mundo, porque o retorno que eu dava para a Ford era imenso. Deixei de fazer isso porque, sendo meus clientes de autopeças, só aparece uma coisa ou

fidência: o que eu sabia de automóvel quando comecei? Nada. Corria o risco de alguém me dizer que havia quebrado a bomba d'água do *Fusca* e eu aceitar aquilo.

**J&Cia Auto** – Você diria então que a imprensa automotiva está em boas mãos?

**Secco** – Muitíssimas boas mãos.

**J&Cia Auto** – Dos dois lados?

**Secco** – Dos dois lados. Mas eu gostaria de deixar um recado para o pessoal das fábricas. Há empresas com as quais você tem dificuldade em falar. Não vou mencionar, mas parece que está tratando com os "reis da cocada preta". Olha só, já vi muito presidente cair. Um deles, inclusive, uma vez, me chamou na casa dele. Na hora pensei: "Ou vai me promover ou me demitir". Fui, conversamos e ele disse: "Secco, a Ford me demitiu e eu preciso da sua ajuda. Preciso sair com dignidade". Ora, se presidente cai, você acha que um "gerentinho" de imprensa, um funcionário de imprensa, qualquer homem de imprensa, um diretor de Comunicação, não pode cair? O meu recado é para esses cidadãos que dificultam o acesso da imprensa, não respondem e-mails ou contatos telefônicos; esses caras precisam saber

outra. Aí fica difícil. Às vezes até acho que sou meio incompetente, porque deveria descobrir uma forma de fazer com que as minhas notícias se transformassem em atração para os jornalistas, mas é complicado. Fico fuçando, inventando.

**J&Cia Auto** – E quais foram os momentos que marcaram sua trajetória na imprensa automotiva, os mais difíceis, mais decisivos?

**Secco** – Com certeza, a primeira greve no ABC. O Lula comandou a greve na **Scania**. Aí eu alertei o pessoal que da Scania ele viria para a Ford ou para a Volkswagen. Pedi ao pessoal da fábrica para me avisar tão logo a greve começasse. Da diretoria da Ford eu havia recebido a ordem, vinda dos Estados Unidos, de que não atenderíamos a imprensa em caso de greve. Pensei: não é possível, mas ordem não se discute. Quando fui informado de que no dia seguinte haveria greve, pensei numa estratégia sem saber ao certo se seria boa ou não: preparei informações sobre os carros que produzíamos, quantos eram, qual era o salário médio de um trabalhador, quantos funcionários tínhamos, além outros números. Combinei que, assim que a greve começasse, ligaríamos para todos os jornais, todas as emissoras de rádio e televisão, para que não deixássemos o sindicato avisá-los primeiro. O que pensei? Se não tivéssemos nada para dar a

esse pessoal, seria uma avalanche sobre nós, mas se eu os avisasse, suavizaria o impacto. Conseguimos chegar às redações antes que o sindicato. Naquele tempo não havia computador, apenas telex. Mandei preparar uma mesa com água, café, refrigerantes, salgadinhos, docinhos e assim que a imprensa começou a chegar eu recebia os profissionais avisando que a decisão da Ford era de não falar, mas que havia aquelas informações disponíveis para eles. Sabem o que aconteceu? A greve foi coberta com toda a imprensa dentro da Ford. O pessoal se concentrou lá porque foi bem atendido, tinha café, tinha água, quem quisesse podia almoçar com a gente.

**J&Cia Auto** – E como foi a repercussão?

**Secco** – Só um jornal fez menção a isso, o **Última Hora**, que estranhou o fato de a própria Ford ter informado o início da greve. Uma outra situação mais complicada aconteceu em 1976, quando a Ford inaugurou a fábrica de tratores em São Bernardo. Dois ou três dias antes da inauguração, que teria como convidado o Figueiredo [N.R.: general João Batista Figueiredo, último presidente do regime militar], um gerente da **Ford Tratores** foi assassinado por um acompanhante que ele

levou para o apartamento. Parece que se desentenderam e o cara meteu uma gilete no pescoço dele. Vejam a minha imbecilidade. A diretoria da Ford me chamou e falou que isso não podia sair em jornal nenhum. Daí eu saí de redação em redação pedindo para o pessoal não publicar que o homem era da Ford. Só não consegui no **Jornal do Brasil**. Hoje eu não teria coragem de fazer isso, os jornais não aceitam. Ninguém publicou, a não ser o Jornal do Brasil, que naquele tempo pouca gente lia em São Paulo. Vocês acreditam? Hoje isso é visto como antijornalismo, e reconheço que não devia ter feito.

**J&Cia Auto** – Houve alguma ação que você criou e da qual se orgulha?

**Secco** – Houve algumas coisas interessantes que saíram da minha cabeça. A primeira viagem de carro a álcool de São Paulo a Assunção, na época para divulgar o *Proálcool*. Descobri que havia um posto de álcool em Ciudad Del Este e outro em Assunção. Fizemos uma viagem com paradas em Ponta Grossa, Foz de Iguaçu, Ciudad Del Este e Assunção. Também promovi a primeira viagem SP-RJ-SP com um único tanque de gasolina. E inventei uma ida de São Bernardo a Detroit, de

"Há empresas com as quais você tem dificuldade em falar. Mas eu já vi muito presidente cair. E se presidente cai, você acha que um "gerentinho" de imprensa ou um diretor de Comunicação não pode cair?"



## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...

carro, com um *Del Rey*, para a Quatro Rodas.

**J&Cia Auto** – Mas você foi?

**Secco** – Não. Apresentei o projeto ao Sr. Guerrity [N.R.: **Robert Guerrity**, presidente da Ford no começo dos anos 1980], com a ideia da viagem de um *Del Rey* saindo de São Bernardo para Detroit, duas capitais do automobilismo. Ele virou para mim na mesma hora e falou: “Um, não, dois. Se um quebra, o outro chega”. Acreditam nessa? (risos)

**J&Cia Auto** – Quanto tempo durou essa viagem?

**Secco** – Quarenta dias.

**J&Cia Auto** – E os dois chegaram?

**Secco** – Chegaram. Na realidade, eu não lembro se a ideia foi minha ou da Quatro Rodas. Mas tanta coisa engraçada aconteceu naquela viagem... Isso em 1981, 82. Eu organizei todo o roteiro na minha casa. Começamos a viagem com um fotógrafo, um repórter, um mecânico e um engenheiro, em uma *Pampa* e um *Del Rey*. Na *Pampa* iam ferramentas e peças. E a cada alfândega aquilo não passava, tínhamos que dar o chamado jeitinho brasileiro.

**J&Cia Auto** – País por país?

**Secco** – Isso. Mas o bacana foi o seguinte: falei para o Zé Augusto, que era engenheiro da Ford,

me ligar pelo menos de dois em dois dias. Aí ele telefona de Mendoza e diz: “Secco, temos um grande problema. A passagem pela Cordilheira dos Andes está bloqueada pela neve e não há previsão de quando abre”. Pesquisei por telefone e descobri que havia uma única passagem para o sul do Chile por Bariloche ou Osorno, em uma estrada de terra. Eles estavam no norte. Decisão tomada, essa alteração aumentou a viagem em três mil quilômetros. Outra coisa: o combinado era que iriam um fotógrafo e um repórter até Caracas. Aí tinha ido até Caracas com o **Renato Modernell** um fotógrafo que não andava de avião. A Quatro Rodas o pressionou: “Como assim, fotógrafo que não anda de avião?”. O fotógrafo ponderou que, como era apenas uma perna de Caracas até São Paulo, talvez conseguisse. Mas na hora não teve santo que o fizesse entrar no avião; o repórter foi embora e o



Reportagem da Quatro Rodas leva *Del Rey* da fábrica de São Bernardo do Campo a Detroit

largou lá. Acho que ele foi o primeiro brasileiro a fazer uma viagem de Caracas a São Paulo de ônibus. Chegou pingando e foi demitido. A partir de Caracas seguiram viagem Emílio Camanzi e outro fotógrafo. Quando eles estavam chegando em Detroit, ficaram em uma cidade próxima e foi combinada a recepção para a chegada às 11h do dia seguinte. Toda a diretoria da Ford, inclusive os cobrões, esperava na portaria. Deu 11h05, 11h10, 11h15, 11h20, e nada. A diretoria começou a ficar preocupada, achando que tinha acontecido alguma coisa. Naquele tempo não havia celular e o pessoal de imprensa e relações públicas estava simplesmente desesperado. Quando foi meio dia, o Emílio e o fotógrafo adentram a sede do quartel-general da Ford, em Detroit. Todos ali desesperados e os dois se gabando: “Pontualidade britânica”. O problema é que entre uma cidade e a outra havia uma diferença por causa de horário de verão, e o pessoal da Ford esqueceu de informá-los disso. Chegaram no horário, mas uma hora atrasados. (risos)

**J&Cia Auto** – Como você conseguiu conciliar sua vida profissional com a familiar?

**Secco** – Complicado. Nesse aspecto acho que minha mulher teve um papel fantástico. Porque eu saía muito, virava noites viajando. Cheguei a

passar 20 dias na Argentina cumprindo temporada de corrida, voltei e no dia seguinte embarquei para mais 25 dias entre Canadá e Estados Unidos – 45 dias fora. Um dia saí atrás de carro para fotografar e fui até São Miguel Arcanjo, no interior de São Paulo. Chegando lá, falaram que os carros estavam em São Joaquim, Santa Catarina. Falei para o Oswaldinho [Palermo]: vamos embora. Fomos até lá, não achamos o carro e na volta sofri um acidente em Juquiá. Não sei como, mas chegou a ela a notícia de que nós tínhamos morrido no acidente. Imagina o susto! O mais legal da minha mulher era que muitas vezes, para ir atrás de carro à noite, eu chegava em casa cismado e decidia descer a serra pela estrada velha de Santos. Baixava o banco traseiro do *Fusca*, forrava, punha meus filhos ali, cinco charutinhos, minha mulher do lado, e ia até Peruíbe pesquisar. Que mulher faz isso?

**J&Cia Auto** – Sem cinto de segurança?

**Secco** – Pois é, colocava os moleques ali, deitados, dormindo, e chegava em casa na manhã do dia seguinte. Era uma doença.

**J&Cia Auto** – Foi mais de uma vez?

**Secco** – Várias vezes.

**J&Cia Auto** – E hoje, como é sua rotina?

**Secco** – Hoje brigo com minha mulher porque vou correr de bicicleta aos domingos. Ela fica brava porque acordo às quatro da manhã para ir pedalar na USP e 21h30, 22h, já estou na cama.

**J&Cia Auto** – Outro dia você foi visto aqui na Marginal, correndo, às 5h da manhã. Pediram para perguntar se faz isso habitualmente.

**Secco** – Maluquice, não é?

**J&Cia Auto** – O que mais entra na sua rotina?

**Secco** – Vou pouco ao cinema, vejo muita televisão, mas não vejo muito futebol.

**J&Cia Auto** – Torce para algum time?

**Secco** – Não tenho time, gosto de bom futebol. Era corintiano quando moleque, mas aí competi cinco anos pela Portuguesa, um ano pelo Palmeiras, e misturou tudo. A sede da Portuguesa era no Largo de São Bento e os jogadores iam lá jogar sinuca, bater papo no bar e a gente se relacionava com eles. Por causa da bicicleta, acabei perdendo aquela ligação com o Corinthians. Quando cheguei ao jornal já não tinha mais um time, cobria Corinthians, Palmeiras. Só não cobria São Paulo porque era propriedade do Paulo, meu

cunhado [N.R.: **Paulo de Aquino**]; ninguém mexia com o São Paulo. Hoje até torço pelo Real Madrid, por causa do Kaká, para ver se ele joga bem, mas ultimamente não há meio, não é? No Brasil gosto de ver o Neymar, mas ele também não vem jogando bem.

**J&Cia Auto** – Levanta cedo todo dia?

**Secco** – Terças e 5<sup>as</sup>, às quatro da manhã; sábados, um pouquinho mais tarde.

**J&Cia Auto** – Você está com quantos anos?

**Secco** – 78 e felizmente com boa saúde. Minha vida é muito pacata e faço esportes, além de gostar de viajar um pouquinho de vez em quando. Gosto muito de viajar de carro. Além disso, saio cedo para pedalar, depois vou para o trabalho, volto para casa, vejo um filmezinho ou outro, converso com a mulher. Vida de velho... É uma pena. Antigamente era oficina, boteco, boate, autódromo...

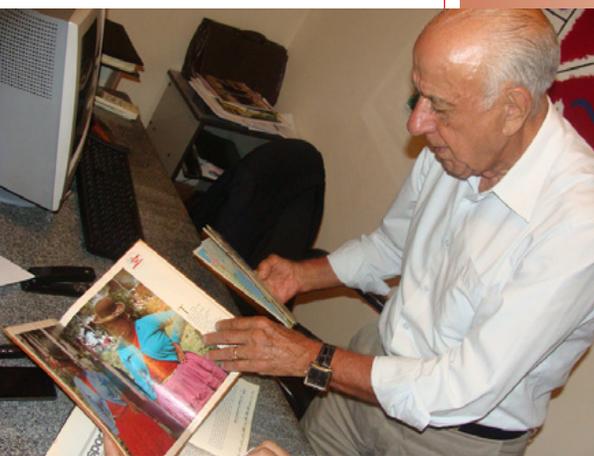
**J&Cia Auto** – Em relação à imprensa em geral,



Paixão de pai para filho. Recorte de reportagem da Gazeta Esportiva relata ida de José Carlos Secco, de bicicleta, de São Paulo ao Rio de Janeiro, em 1983.



Em reportagem de O Globo, Secco – que teve seu nome publicado erroneamente como Luís Alves Sêco – é destaque em competição de ciclismo.

**ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...**

que análise você faz? Você lê jornais?

**Secco** – Hoje temos um grande número de publicações de excelente nível. Acho até que, pessoalmente, não teria mais condições de trabalhar em um jornal. A turma é muito boa. O profissional de hoje atingiu um nível invejável. Não sei se a imprensa de fora do Brasil, a americana, a europeia, está melhor, mas acho essa turma muito boa. Por exemplo: o **Heródoto Barbeiro** está entrevistando um cara que fraudou o INSS; aí o pessoal descobre que o algoz dele está dando entrevista na Bandeirantes e põe os dois no

ar, provocando um debate. Teve aquela vez em que o próprio Heródoto ligou para um banco que estava sendo assaltado numa cidade do interior do Mato Grosso e falou com o assaltante, ao vivo. Um monte de denúncias que não sei como eles descobrem: mensalão, propina, cueca. Precisa ter peito, não? Eles têm muita coragem. Isso sem falar nessa molecada aí, que é muito boa. Você vê esse menino, filho do **José Lago**, o **Rodolfo Lago**; ele escreve com uma propriedade incrível, com base.

ainda declarou que havia colocado mais um poste para iluminar este País. É preciso ter respeito por um cara desses. Eu tenho muito respeito por ele, e não sou petista. Vocês vão até estranhar: apesar disso, não tenho simpatia por ele, pela figura dele; mas pelo que ele fez por esse País, eu tenho. Ele transformou a indústria automobilística no que hoje é o segmento mais bem pago do País. Os salários dos caras são muito altos. Hoje eu ganho menos do que um operador de máquinas, um apertador de parafusos. O custo salarial é muito alto na mão de obra brasileira por causa do Lula; ele comeu o pão que o diabo amassou por uma causa. Em geral eu acompanho política com parcimônia; sou do tempo antigo, do PSD, da UDN, mas acompanho as coisas superficialmente.

**J&Cia Auto** – E a sua convivência com a modernidade, tablets, smartphones?

**Secco** – Acho que esse é um grande problema para mim. Não cuidei disso, nem meus filhos, com exceção ao Zé Carlos. Não tenho a habilidade necessária para cuidar disso, é uma deficiência, mas tenho incentivado meus filhos a se dedicarem e intensificarem nossa atuação nesse sentido. Eu até gostaria de servir como exemplo, de comandar, estar na frente. Eu que acompanhei

do. Já fiz o caminho: ando um quarteirão, pego ônibus – tenho até o privilégio de não pagar –, vou até a Praça da Bandeira, passo na passarela, entro no metrô, vou para outra estação, faço baldeação de novo, e chego lá... Temos que pensar em outro modelo. Porque entram em São Paulo mil novos carros por dia; multipliquem isso por cinco, seis metros quadrados – que é o que um carro ocupa –, dá mais de 5 mil metros quadrados por dia. Pergunto: abrem-se 5.000 metros quadrados de vias para o tráfego? Antigamente, eu saía de casa e em dez ou 15 minutos já estava aqui. Hoje já nem sei quanto leva, mas já há congestionamento na porta da minha casa. Para ir ao banco, por exemplo, vou porque tem estacionamento; mas se for ao cartório, peço para alguém me levar e deixar porque não há onde estacionar. Ou precisa pagar estacionamento e muitas vezes não há vaga no estacionamento. Meu filho vem trabalhar de bicicleta, com o computador pendurado nas costas, não usa mais carro. O automóvel teria que ser repensado, reprojetoado. Precisava ter algo de quatro rodas, no lugar da motocicleta, que é muito perigosa.

**J&Cia Auto** – Quais são os grandes nomes do jornalismo para você?

**Secco** – Não sei, posso falhar... Gosto muito do **Clovis Rossi**. O **José Nêumanne Pinto** é outro, a **Dora Kramer**... Todos são fantásticos e leio permanentemente. O **Celso Ming**, em Economia, o **Rolf Kuntz**... Leio muito o Estadão. Outro é o **José Paulo Kupfer**. Eles são muito bons.

**J&Cia Auto** – Como você se posiciona politicamente? Pode revelar em quem votou para presidente na última eleição?

**Secco** – Acho política um negócio meio complicado. Mas vou ser sincero: politicamente, sou fã do Lula. Porque o acompanhei desde a primeira greve, acompanhei toda a batalha dele e acho que ninguém teria o peito para fazer o que ele fez. Dias e noites seguidas de greves, sempre presente, não sei se tomando uma cachaça ou outra para esquentar do frio, comendo mortadela. Pergunto: quem faria um negócio desses, enfrentar o que ele enfrentou? Se ele, por exemplo, de operador de máquinas, sem estudo nenhum, se transformou em presidente da República. Esqueça o mensalão, propina, esqueça tudo o que for – é preciso ter respeito pela trajetória do cara, não é? E tudo o que ele conquistou, toda a sociedade. Hoje ele manda no Brasil, tanto que elegeu o Haddad e

o **Reginaldo Manente** na introdução da telefoto no Brasil; e na indústria automobilística, onde a primeira empresa que teve essa tecnologia foi a Ford, porque aprendi no jornal e levei para lá. Nos passos iniciais dessa modernidade – fax, telefoto – eu estava atualizado. Hoje não sei mexer com essas coisas mais novas e queria, claro, melhorar nesse aspecto.

**J&Cia Auto** – Mas você gosta?

**Secco** – Gosto, mas não sei mexer. Tenho *facebook* porque meu filho me enfiou lá.

**J&Cia Auto** – O que você imagina do automóvel em um curto, médio e longo prazo? Ele sobreviverá a um possível esgotamento do atual modelo urbano, em um mundo pautado pela sustentabilidade?

**Secco** – Considero isso uma séria equação, porque precisamos do carro. Você tem uma reunião no centro da cidade, sai com seu carro e fica entupido no trânsito. Não pode. Precisa haver uma séria mudança. A gente adora automóvel, vive automóvel, curte automóvel, mas temos que pensar em outra solução. Infelizmente o transporte público não está pronto para atender a boa parte da população. Se eu tiver que sair daqui e ir para cidade com transporte público, é muito demora-

**J&Cia Auto** – O tempo que se perde...

**Secco** – Solange, a menina que trabalha aqui, conta que tem dia de esperar cinco, dez trens, sem conseguir entrar. Precisa pegar o trem no sentido inverso para procurar uma estação com menor afluência de passageiros e aí entrar. Está tudo saturado.

**J&Cia Auto** – Que conselhos você daria para aqueles que estão iniciando agora? Essa meninada que está começando no jornalismo e quer entrar no setor automotivo?

**Secco** – Precisa gostar e se especializar. Não pode mais ser como eu fui, superficial. Precisa conhecer e gostar para que possa falar com propriedade. Tem que ler, saber para que serve um motor, uma embreagem, como funciona, tem que conhecer estilo. Precisa atualizar-se internacionalmente também, não pode ficar só na nossa indústria. E o mais importante: ser humilde e não achar que sabe tudo, pois sempre há o que aprender. Reconhecer o que não sabe e buscar ensinamentos para poder se aperfeiçoar. Ser muito sério porque estará transmitindo uma informação que servirá de parâmetro para o consumidor.



## ENTREVISTA... ENTREVISTA... ENTREVISTA...

**J&Cia Auto** – Podemos agora partir para um pingue-pongue?

**Secco** – Claro.

**J&Cia Auto** – Uma cor.

**Secco** – Azul, a cor do meu carro.

**J&Cia Auto** – Um político.

**Secco** – São muitos para pensar. Fernando Henrique.

**J&Cia Auto** – Um vício.

**Secco** – Trabalhar. Não fumo e não bebo... Ah, claro, gosto muito de bicicleta. Uma noite dessas não conseguia dormir. Quando deu umas 4h da manhã, pensei: quer saber? Desci, peguei minha bicicleta, coloquei no porta-malas e fui para a USP. Estava com vontade de andar de bicicleta, acreditam? Outro dia também, não conseguia dormir, era meia-noite, peguei os tênis, o calção e fui correr. Voltei, tomei banho e fui dormir de novo.

**J&Cia Auto** – Um prato.

**Secco** – Feijoada.

**J&Cia Auto** – Você é bom de garfo? Gosta de cozinhar?

**Secco** – Gosto de comer, mas sou o maior fritador de ovo e esquentador de arroz do que sobra lá de casa.

**J&Cia Auto** – Um filme marcante.

**Secco** – São vários, mas o que mais marcou foi

**J&Cia Auto** – Uma música.

**Secco** – Chão de estrelas.

**J&Cia Auto** – Um cantor.

**Secco** – Se for da moda antiga, Nelson Gonçalves; se for um pouco mais recente, Roberto Carlos.

**J&Cia Auto** – Uma cantora.

**Secco** – São várias. Eu até me incomodo quando alguém fala que fulana é a maior cantora do Brasil. O Brasil tem tantas cantoras maravilhosas que não dá para definir qual é a maior. Para mim, a Elis Regina é uma grande cantora.

**J&Cia Auto** – Uma cidade.

**Secco** – Buenos Aires. Conheci muitas cidades no mundo, mas Buenos Aires faz a diferença.

**J&Cia Auto** – Um grande brasileiro.

**Secco** – Monteiro Lobato.

**J&Cia Auto** – Uma grande brasileira.

**Secco** – Acho que pode ser a Dilma, ela me surpreendeu.

**J&Cia Auto** – Uma paixão.

**Secco** – Minha família.

**J&Cia Auto** – Um sonho.

**Secco** – Não gosto de ser demagogo, mas talvez eu seja agora. Uma coisa que me incomoda mesmo é ver gente sofrer. Um sonho meu, sinceramente, seria que todos os países fossem livres dessas chagas. Todos nós devemos dar um pouco

O homem que sabia demais, do Hitchcock.

**J&Cia Auto** – Uma peça de teatro.

**Secco** – Trair e coçar, é só começar.

**J&Cia Auto** – Um ator.

**Secco** – Do meu tempo, John Wayne.

**J&Cia Auto** – Uma atriz.

**Secco** – Grace Kelly.

**J&Cia Auto** – Um livro.

**Secco** – Podem ser dois? *Meus 50 anos de Brasil*, do **Claudio Carsughi**, editado por minha filha Raquel, e *O silêncio do delator*, de José Nêumanne Pinto.

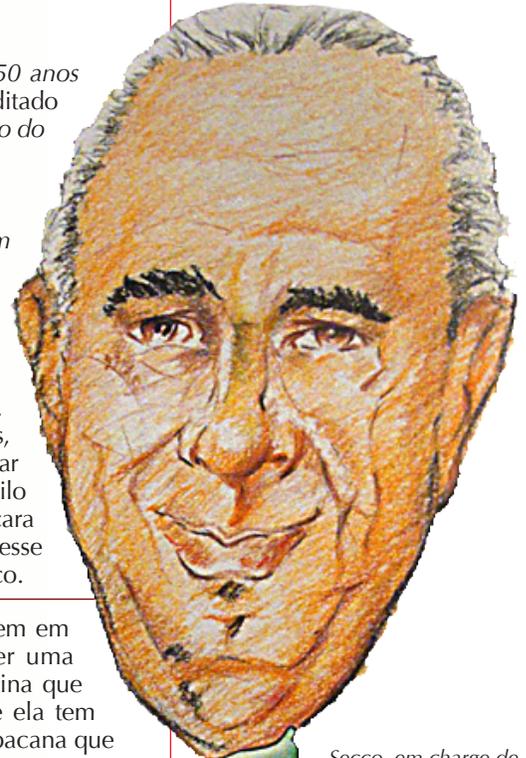
**J&Cia Auto** – Um autor.

**Secco** – Dias Gomes.

**J&Cia Auto** – Uma reportagem inesquecível. Pode ser sua ou alguma que tenha te marcado.

**Secco** – Não sei o título da matéria, mas foi do **Carlos Vieira do Amaral**, uma entrevista com o Di Cavalcanti, para o *Jornal da Tarde*. Que obra-prima! Contava as manias, as passagens dele e conseguiu montar a entrevista transformando tudo aquilo numa peça. Diz que ele era um cara muito enjoado e exigente. Se pudesse resgatar essa matéria seria fantástico.

de nós para que pessoas que vivem em situação de miséria pudessem ter uma vida melhor. Por exemplo, a menina que trabalha comigo aqui, eu sei que ela tem uma vida sacrificada. Cada coisa bacana que ela faz, digo ao meu filho que precisamos retribuir, porque isso não é obrigação dela e eu sei das dificuldades que tem. Gostaria que o ser humano como um todo tivesse uma vida digna, não só aqui como na Nigéria, na Zâmbia, Espanha. Não é possível ver pessoas catando comida no lixo para sobreviver. Eu já tive dificuldades na minha vida e já vi muita gente com dificuldades também. O que eu não aprovo muito é essa política paternalista do PT, mas acho que o sentido da coisa é esse: tirar essas pessoas do sofrimento extremo, para que elas tenham um pouco mais de dignidade na vida.



Secco, em charge de Ênio Longo

