

O DESEMPENHO  
DAS MIL MAIORES

A PRODUÇÃO CAIU. MAS  
O TRANSPORTE CRESCEU.

O COMPORTAMENTO  
DE SETE MODAIS

# **A** **S MAIORES** **DO TRANSPORTE**

PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 2 - NÚMERO 2 - 1989 - NCz\$ 20,00

O ANO DA CONTRADIÇÃO

# RODE TRANQUÍLO.

**PRO  
SCANIA**

Quem roda com Scania pelas estradas sabe o que é dirigir com menos preocupações.

Tem em suas mãos um veículo da mais avançada tecnologia, que lhe garante o máximo padrão de desempenho. Como máquina e como ferramenta de trabalho.

Para a Scania, porém, fabricar os melhores caminhões, ônibus e motores não é suficiente. Ela põe à disposição dos usuários de seus produtos o mais completo programa de atendimento - Pro Scania.

Um eficaz apoio logístico, composto de serviços, garantia, assessoria técnica, financeira e comercial, serviços de oficina e de emergência, revisões, peças, componentes à base de troca, cadastro integrado, manutenção programada, cursos diversos, etc.

"Rode tranquilo". Esta expressão é hoje uma verdadeira marca registrada Scania: o melhor produto, com o melhor serviço.

Conheça no

Concessionário Scania todas as vantagens que o Pro Scania pode lhe oferecer.



**SCANIA**  
especializada em transporte pesado



**PRO SCANIA**

Veículos em conformidade com o PROCONVE - (Resolução Conama nº 18/00)

Officina.ar

# Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 25 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor – e vai mais longe.

Revista

**transporte**  
MODERNO

## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")

Estou enviando cheque n.º \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de 45 BTN s. Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o recibo ou a fatura. CGC n.º \_\_\_\_\_

em meu nome

em nome da empresa Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para:  endereço da empresa  endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(carimbo da empresa)



## Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
  - Regulamentos do transporte
  - Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



**Editora TM Ltda**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117 - Vila Mariana

Tels.: 575-1304/575-4236

Telex 35247 - São Paulo - SP

ISR-40-3723/84  
UP Central  
DR/SÃO PAULO

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

05999 São Paulo-SP.

# Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 25 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor – e vai mais longe.

Revista

**transporte**  
MODERNO

## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

*Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")*

( ) Estou enviando cheque n.º \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de 45 BTN s. Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o recibo ou a fatura. \_\_\_\_\_ CGC n.º \_\_\_\_\_

em meu nome

em nome da empresa \_\_\_\_\_ Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para:  endereço da empresa  endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(carimbo da empresa)



## Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
- Regulamentos do transporte
- Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



**Editora TM Ltda**

Rua Vieira Fazenda, 72  
CEP 04117 - Vila Mariana  
Tels.: 575-1304/575-4236  
Telex 35247 - São Paulo - SP

ISR-40-3723/84  
UP Central  
DR/SÃO PAULO

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

05999 São Paulo-SP.

## Oito meses após uma **UM ANUÁRIO MELHOR** exaustiva gestação, eis aí o segundo número de **AS MAIORES DO** **E MAIS PRÁTICO** TRANSPORTE. A primeira novidade está no visual. Depois

de cortar o cordão umbilical que o ligava à revista-mãe, o anuário vai, aos poucos, conquistando sua própria identidade. A começar pela capa. O logotipo desceu um pouco e as "chamadas" ganharam novo arranjo. No "miolo", a adoção de duas colunas (deixando uma faixa livre) e a modernização dos gráficos "arejaram" a diagramação das reportagens.

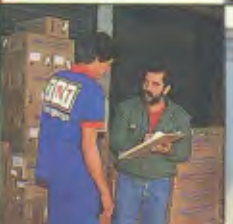
Mas, os aperfeiçoamentos não ficaram apenas na aparência. Além de aprimorar sua consagrada receita editorial, **AS MAIORES DO TRANSPORTE** ganhou um novo ingrediente que a torna ainda mais útil. No final da edição, o leitor encontrará um guia contendo os endereços e as especialidades das mais de quatrocentas transportadoras de carga incluídas no *ranking* da edição.

Temos certeza que, desta vez, seu anuário está ainda melhor e mais prático. Mas, como não somos infalíveis, nosso trabalho não está isento de *Neuto Gonçalves dos Reis* erros. Portanto, agradecemos as correções. **Editor**

Em 1988, mesmo com a retração econômica, o transporte cresceu	6	Defasagem da tarifa prejudica rodoviário de passageiros	78	Mesmo com subvenções, ferrovias continuam operando no vermelho	135
Os índices financeiros desta edição e as regras para calculá-los	14	Urbano de passageiros às voltas com a ameaça de estatização	94	Desdolarização reduz dívidas do setor marítimo e fluvial	146
Desempenho financeiro das mil maiores empresas do transporte	16	Fretamento e turismo crescem à margem dos favores oficiais	110	Guia: transportadoras citadas no anuário e suas especialidades	153
Inflação reduz lucros dos transportadores rodoviários de carga	62	Aéreo acumula muitos prejuízos e até algumas insolvências	120		

Atendimento. Automação. Competência. Comunicação. Confiabilidade. Dedi-  
cação. Eficiência. Equipe. Especialização. Experiência. Infra-estrutura. Mobilidade.

# A TNT CHEGA A ES



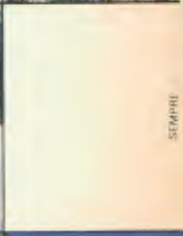


Organização. Padrão. Pontualidade. Profissionalismo. Qualidade. Rapidez. Recursos. Segurança. Sofidez. Talento. Treinamento. Trabalho. Trabalho. Trabalho.

# TA EDIÇÃO ASSIM.

**TNT** Brasil

**TNT** The Worldwide Transportation Group



## O PIB CAIU. O TRANSPORTE SUBIU. COMO É QUE PODE?

Em 1988, enquanto a indústria e a agricultura regrediram, o transporte cresceu. Há várias explicações para este paradoxo.

**P**or mais paradoxal que possa parecer, a única ponta positiva do tripé do combalido PIB de 1988 — decresceu 0,3% — foi a de serviços. O setor engordou 2,2%, contra 3,3% em 1987. Neste resultado, estão incluídos os transportes, que alcançaram um índice de 3,4% de crescimento (em 1987, o aumento foi de 4,6%). As duas outras pontas acompanharam o vermelho do PIB total.

A indústria encolheu 2,5%, quando no ano anterior já experimentara outra retração, de 1,1%. Por sua vez, a agropecuária apresentou uma queda de 0,4%, ao passo que em 1987 ostentava um inegável crescimento de 15%.

Na análise do desempenho do transporte por modal, despontam os setores ferroviário, com 4,3%, e o rodoviário, com 3,5% de crescimento. Acontece que o setor que alimenta o transporte ferroviário, a indústria extrativa mineral, se manteve praticamente estável, tendo crescido apenas para 0,4% em 1988, resultado que, de maneira alguma, justifica a expansão dos serviços ferroviários.

Já o rodoviário possui uma estatística pouco confiável, devido ao crônico problema de ausência de fontes de informações sobre o desempenho do setor vivido pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), responsável pelos cálculos anual e trimestral do PIB.

Paralelamente, o setor aéreo cresceu 3,1%. O número não guarda nenhuma relação com a indústria e a agropecuária, já que a base do serviço é o transporte de passageiros. Finalmente, o setor hidroviário caiu 4,8%.

Tudo indica que as dificuldades persistem. O que parecia um grande primário-de-abril confirmou-se no fim do primeiro trimestre de 1989. Segundo um relatório trimestral do mesmo IBGE, o PIB acumulado nos últimos três trimestres caiu 0,7%, enquanto que a taxa acumulada na agropecuária recuou 2,1% e a da indústria encolheu 3%. O setor de serviços, mais uma vez, acumulou uma taxa positiva de 2%, puxado pelo transporte, que chegou aos 3%.

Como explicar o aparente paradoxo entre a retração do PIB e o crescimento do setor de transportes? Como é possível aumentar o

movimento de transporte (toneladas vezes quilômetro) se os volumes a transportar decresceram? Os técnicos aventam, pelo menos, três teorias sobre o assunto. A primeira delas, propositalmente mais visível, é a tese que tem causado *frisson* entre economistas neste final de década – o crescimento da economia informal. No entanto, a avaliação de uma grande gama de economistas ligada ao governo, incluindo o ministro Mailson da Nóbrega, de que a atividade econômica informal no país movimentaria até 50% do PIB parece superestimada.

Segundo o economista Joaquim Elói Cirne de Toledo, da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, o próprio IBGE reconhece que a participação da economia informal no PIB é de 13%, valor que já é computado indiretamente pelo órgão estatístico. “A construção civil, de fato, admite grande número de

funcionários sem registro trabalhista. Agora, não consigo acreditar que estas pequenas atividades que envolvem funcionários de baixos salários representem metade do nosso PIB”, raciocina Toledo.

Acompanhando o exemplo da construção civil, a apuração pelo IBGE do desempenho deste setor não seria atrapalhado por esses empregos informais. Há uma relação inevitável da construção com a indústria extrativa mineral. Ora, é fácil levantar o consumo de cimento e o conseqüente desempenho da construção, sem danos ou erros estatísticos.

Mas, quando a informalidade da economia envolve grande parte da agropecuária e da indústria, seja qual for seu ramo de atuação, os incompreensíveis dados revelados no crescimento dos transportes trazem para cima do pano essa atividade.



**“Fazemos um verdadeiro garimpo para achar o melhor indicador. O trabalho é frustrante, pois queremos alcançar um grau de sofisticação que a falta de estrutura do país ainda não permite.”**

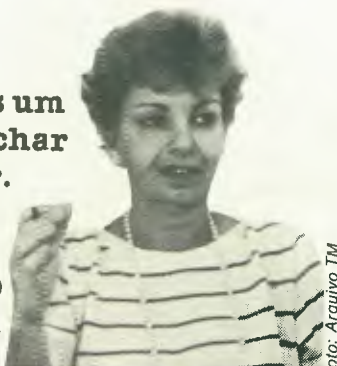


Foto: Arquivo TM

**Maria Alice Velloso, chefe da Divisão de Planejamento e Estudos do DECNA/IBGE**

**ENTERRO DE DIVISAS** – Outro ângulo que aponta para o paradoxo do PIB parece confundir-se com o primeiro. Trata-se do conceito paralelo de economia subterrânea, subentendendo-se as atividades formais que envolvem evasão de divisas para fora do país. Ou, usando o termo mais corrente nas fronteiras, o contrabando. “Sobre esse tipo de atividade sim, ninguém tem controle, não há quem meça o tamanho”, alerta o economista da USP.

O fator que mais estimula essa prática é obviamente a constante alta do dólar no paralelo. E nenhuma empresa, por mais desavisada que esteja, irá juntar número sobre estas atividades para entregar ao IBGE. No entanto, acredita-se que, por decorrer de uma política econômica de reflexos sociais recentes, a economia subterrânea ainda não tenha alcançado tamanho peso no produto econômico do país.

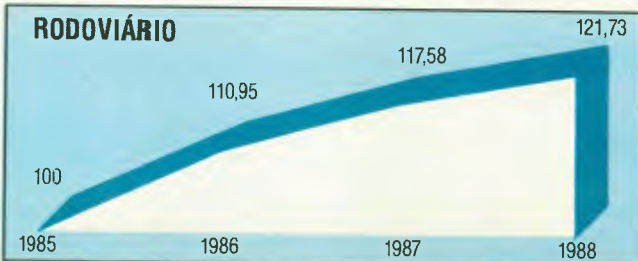
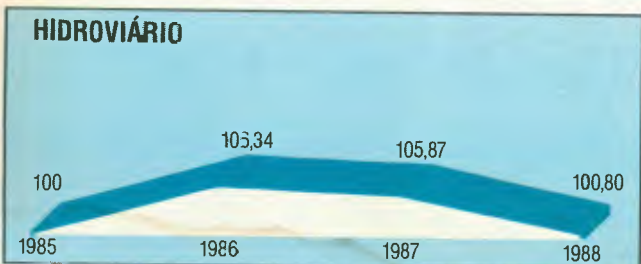
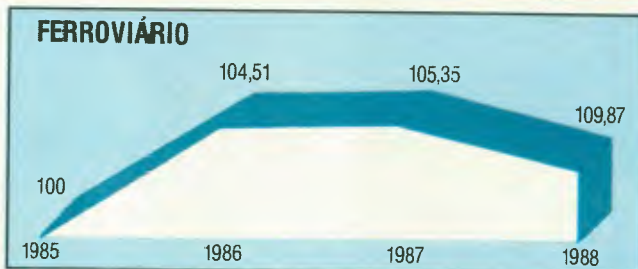
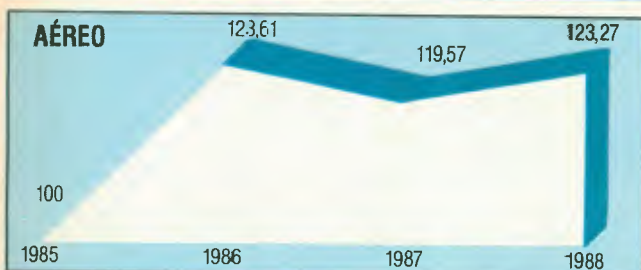
Enfim, o último disparo que, apesar de camuflado, pretende ser certo em seu al-

vo, é uma tese muito simples: a de que estivesse ocorrendo uma maior integração da economia, sintoma imediato do processo de desenvolvimento que estaria intensificando os transportes, embora a produção se apresente estável ou decrescente. Ou seja, um alongamento de distâncias num país que continua do mesmo tamanho e com a produção razoavelmente estacionada.

Mas, por trás da densa mata de conjecturas e teses explicativas, existem fontes de informações usadas para o cálculo do PIB que não são suficientemente confiáveis para constituírem-se em manual de sobrevivência na selva econômica. Se existe algum setor que prima pela fidedignidade de suas fontes, esse é o de comunicações. Ele apresentou um surpreendente índice de crescimento na década de 80 e não sucumbiu às instáveis marés por onde soçobra o total do PIB. No entanto, este índice é fornecido pelos órgãos de telecomunicações, que não deixam margem para a atuação informal. Logo, o crescimento não é tão questionável quanto os balanços referentes à indústria e à agropecuária. Quanto aos transportes, que meandros atravessariam seus números até chegarem ao cálculo efetivo do PIB?

**GARIMPO DE DADOS** – Se a análise do setor feita por intermédio do PIB calculado pelo IBGE soa “sem explicação econômica possível”, conforme o economista Toledo, a caça às informações dentro dos quatro modais dos transportes tem sido à custa de dispendiosas e exaustivas excursões pelas empresas e órgãos oficiais. “Fazemos um verdadeiro garimpo para achar o melhor indicador. Isso, na maioria das vezes, frustra

## EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE POR MODAL




# PARE COM SEGURANÇA.

## *Detroit*



A DETROIT produz a mais confiável e completa linha de componentes para o sistema de freio e circuitos de ar e combustíveis. São: válvulas, conexões, adaptadores, tubos, tubos espiralados (Truk Coil), mangueiras e registros com resistência e qualidade comprovadas.

Os produtos com a marca  DETROIT são os "originais" utilizados por conceituadas montadoras no Brasil e no exterior (na fabricação de veículos médios, pesados e tratores), pelos fabricantes de equipamentos rodoviários e em sua criteriosa manutenção.

Exija você também o insuperável padrão DETROIT de qualidade, resultado de uma avançada tecnologia desenvolvida ao longo de 32 anos de tradição e pioneirismo. Pare com segurança. DETROIT.

 ***Detroit***  
Confiabilidade e precisão a qualquer prova!

nosso trabalho, por querermos alcançar um grau de sofisticação que a falta de estrutura estatística no país não permite”, afirma Maria Alice Velloso, chefe da Divisão de Planejamento e Estudos do Departamento de Contas Nacionais (Decna) do IBGE.

Diante de modais como o ferroviário e o aéreo, as excursões são bem-sucedidas. O número restrito de empresas possibilita extração dos dados diretamente dos balanços das empresas. Mesmo assim, quando se trata do cálculo trimestral, há uma defasagem de três meses na entrega dos balanços no modal aéreo contra um mês e meio no rodoviário. Já o hidroviário, que até 1982 tinha seus dados enviados pela Sunaman, hoje também tem seus índices calculados a partir de balanços das empresas, que rão são em número tão restrito como as do ferroviário e aéreo. “Mesmo assim, e apesar da defasagem de três meses na entrega dos balanços, acredito que a cobertura está sendo ampla e de boa qualidade”, analisa Maria Alice.



Foto: Arquivo TM

“O Geipot interrompeu suas pesquisas em 1982. Isso prejudicou a coerência e a fluidez dos dados. Não existem boas estatísticas sem bons indicadores de apoio.”

Maria Lúcia Gadioli, chefe da equipe do DECNA/IBGE

O Decna passa a empunhar definitivamente a bateia quando entra no modal rodoviário, até hoje órfão de uma fonte satisfatória capaz de cobrir o setor em toda a sua rede de subsectores. A saída mais utilizada, ou mais disponível, é a estimativa pelo consumo de óleo diesel, que traz embutida a imponderável relação consumo *versus* qualidade das vias. Ou seja, quanto pior a via, maior o consumo pelo mesmo veículo, com a mesma carga.

Outras minas anteriormente exploradas estão hoje abandonadas por não terem rendido quase nada nos anos anteriores. O Geipot, por exemplo, que vive o impasse da desativação, deixou de colaborar com o IBGE em 1988. “O órgão interrompeu suas

pesquisas iniciadas em 1982. Isso atrapalha a fluidez e coerência dos dados, o que só se garante com a contínua pesquisa dos indicadores de apoio”, aponta Regina Lucia Gadioli, chefe de equipe do Decna.

Resta o DNER, responsável pelo Registro de Transportes Rodoviários de Bens (RTB) que teria a função de criar um cadastro nacional do transportador autônomo para conseqüente controle dos impostos. Pois bem: o trabalho iniciado em 1984 não alcançou êxito até hoje, ajudando em quase nada ao Decna como fonte.

Chega-se então a um estágio em que não há mais o que garimpar. Por isso, o IBGE partirá no próximo ano para um censo de autônomos usando o sistema de pesquisa de domicílios (como num censo demográfico) que garantirá uma amostra nítida e confiável, pelo menos, dos veículos autônomos dentro do modal rodoviário.

**METODOLOGIA RENOVADA** – Visando suprir definitivamente sua deficiência de fontes, o IBGE espera concluir até dezembro deste ano sua matriz insumo-produto quinquenal referente ao período 1975–80 que permitirá a construção de um quadro macroeconômico da produção nacional de bens e exportação, tudo com base na experiência francesa *Système Elargi de Comptabilité Nationale*. “Estamos detalhando a atividade econômica em seiscentos produtos e duzentas atividades. Ao mesmo tempo, o censo econômico coincide com as matrizes quinquenais, possibilitando ainda maior detalhamento”, explica Regina Lucia.

Com a conclusão da matriz insumo-produto de 1980 e o acúmulo de experiência que permitirá a construção da matriz 1980–85 em bem menor espaço de tempo, o IBGE espera ter condições de analisar os dados de ambas as experiências para enfim atualizar suas estatísticas em relação ao quinquênio 1985–90. Até lá, a convivência com o falho universo de fontes informativas dos transportes será uma constante que comprometerá a avaliação final do desempenho do setor dentro do PIB.

**CONFIRMAÇÃO NUMEROLÓGICA** – Mesmo diante destes números incertos, o economista Joaquim Elói de Toledo, que também é PhD do Departamento de Economia da FEA-USP, não se recusa a fazer seu exercício de futurologia econômica. “É conhecido que a taxa de crescimento médio do país desde 1980 tem sido de 3% ao ano. Há investimentos no setor privado e o setor público funciona em seu limite máximo, o que acaba forçando um crescimento, pelo menos, estatístico”, analisa Toledo. É certo que, em comparação a 1988, 1989 já sai com um tremendo desaquecedor econômico,



# ALTA TECNOLOGIA EM ENGRENAGENS.



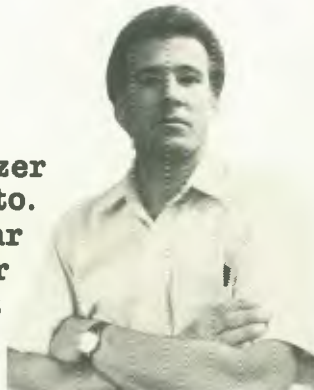
*Engrenando o Brasil*



**RAYTON  
INDUSTRIAL S.A.**

R. Guaicurus, 226 - Fone: (011) 252-2800 - Telex: (11) 83836  
Cx. Postal 972E - CEP 05033 - São Paulo - SP

**“O fim do ano pode trazer um pequeno reaquecimento. Mas, se o governo editar um novo choque ao apagar das luzes, acordaremos do sonho eleitoral em plena hiperinflação.”**



Joaquim Elói Teixeira, do Departamento de Economia da FEA/USP

que foi o Plano Verão, que vigorou no primeiro trimestre do ano.

O segundo semestre deste ano promete, no entanto, um pequeno reaquecimento. O PIB poderá experimentar então ligeira recuperação econômica, apesar de ainda não alcançar o índice apresentado no primeiro semestre de 1988. A previsão lógica, portanto, é de discreto crescimento dos transportes este ano.

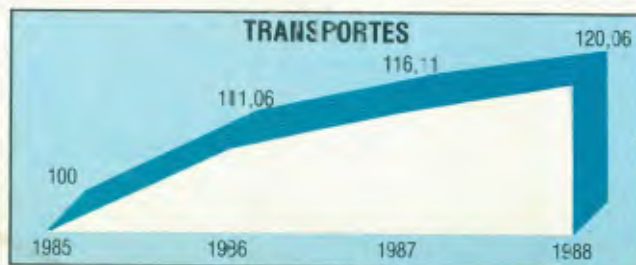
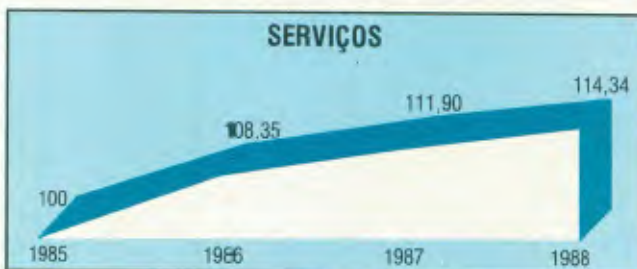
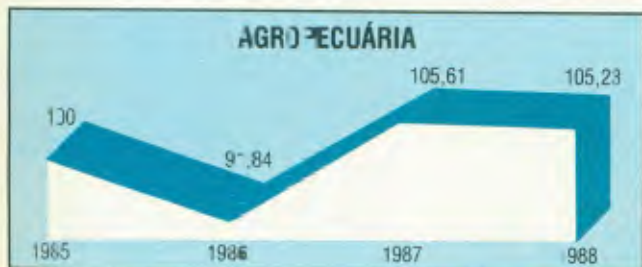
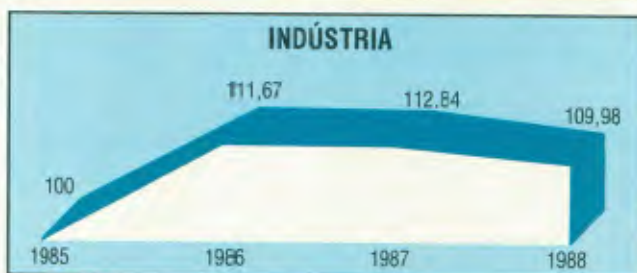
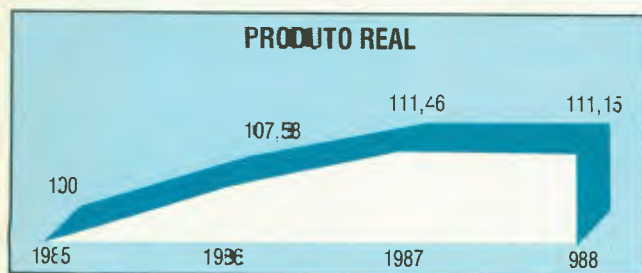
O economista, no entanto, não se limita à simples projeção numérica para prever o

futuro do transporte. Toledo lança mão ainda do empoeirado cristal da política sucessória para completar sua previsão: “Acredito que a inflação possa ser conduzida em 30% até às vésperas das eleições, para então alcançar os 40% de hiperinflação”. Caso contrário, ou seja, se a inflação iniciar o processo de “argentinização” da economia já em agosto e obrigar o governo no apagar das luzes a editar “um novo e paliativo choque, aí alcançaremos a hiperinflação antes mesmo de acordarmos do sonho eleitoral. E surpreendidos pelo tombo da hiper-recessão”.

Mas a crise cambial não é tão séria a ponto de consumir a possibilidade da negociação. “Já estamos com a década perdida em termos de renda *per capita*, só nos restando o banho-maria da negociação”, finaliza Toledo, que atribui ao presidente eleito a tarefa imediata da instalação de um choque pós-Nova República já em janeiro caso a hiperinflação só chegue no final do ano.

Uma tese que só pode ser ilustrada com o farrusco ditado da mitologia corintiana: “Aquele que entrar na chuva, será efetivamente para se queimar”.

## EVOLUÇÃO DO PRODUTO REAL POR ATIVIDADE



Fonte: IBGE