

transporte

Todos os modais MODERNO



ANO 40 - Nº 400 - AGOSTO 2002 - R\$ 8,00

AS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Como eram nos anos 60
e como estão hoje
As que desapareceram
e as que sobreviveram

A PROPAGANDA

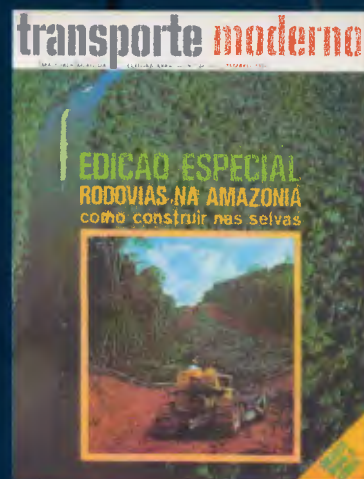
Como as empresas
davam seu recado
aos frotistas em
décadas passadas

OS VEÍCULOS

Do caminhão a gasolina
ao predomínio do diesel
num dos maiores
mercados do mundo

INFRA-ESTRUTURA

O que mudou nas estradas,
ferrovias, aeroportos
e portos depois
das privatizações



TM em 400 edições

FATOS E ANÁLISES QUE COMPÕEM UMA HISTÓRIA

Com Shell Monitor, você não precisa estar perto pra saber que está tudo bem.



Shell Monitor

Imagine gerenciar, dentro do seu escritório, o que acontece com a sua frota na estrada. Assim funciona o Shell Monitor, o Sistema de Gerenciamento de Frota da Shell. Um chip identificador é instalado no caminhão. Quando o motorista abastece, o bico da bomba identifica o veículo e libera ou bloqueia o abastecimento. O sistema envia as informações para a Central Shell. Assim você sabe onde sua frota está e ainda controla a quilometragem, o consumo de diesel, hora, local e a data do abastecimento. Além de gerenciar custos, com Shell Monitor você também evita possíveis fraudes. **E mesmo de longe, quem dirige é você.**

www.shell.com.br/transportes



DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradora

Carmen Lígia Torres

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Maria Rita Fleury Zani
rita@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 22-1766

Tiragem

10.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.
Em estoque apenas as últimas edições

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar,
cj. 702 - Campo Belo - CEP 04604-006
São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

SUMÁRIO

RODOVIÁRIO DE CARGA 10

Com a onda de asfaltamento das principais estradas interestaduais nos anos 50, começaram a hegemonia do modo rodoviário e o fortalecimento das transportadoras. TM conta como foi a evolução de 13 maiores empresas

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS 20

A maioria das operadoras teve seu início plantado numa origem humilde onde seus fundadores fizeram sacrifícios para expandir o negócio. Muitos pioneiros ainda estão no comando, mas preparando a sucessão

VEÍCULOS 24

A história das montadoras que iniciaram a indústria de caminhões e ônibus no Brasil. De importador, o País passou a ser um dos mais importantes fabricantes mundiais, ocupando hoje posições entre os cinco maiores

CRONOLOGIA 27

Para relembrar as quase cinco décadas de história da indústria brasileira de veículos comerciais, Transporte Moderno relacionou os principais fatos e lançamentos de produtos registrados no setor

INFRA-ESTRUTURA 34

Um mapeamento da situação das estradas, portos, ferrovias e aeroportos brasileiros, mostrando também as dificuldades de investimentos e os passos já dados na privatização

FATOS MARCANTES 46

Ao longo de 400 edições, Transporte Moderno testemunhou a trajetória do transporte brasileiro. Uma seleção dos fatos, fotos e análises publicadas em quase 40 anos integra esta histórica edição

PROPAGANDA 52

No acervo dos mais variados anúncios publicitários sobre o transporte, publicados nesta revista, existem muitos que refletem situações e fatos peculiares a determinadas épocas

MONTADORAS 56

Volkswagen apresenta o 18-310 Titan, cavalo-mecânico para 42 t

Iveco muda seu comando no Brasil: assume Antonio Scognamiglio

Mercedes-Benz apresenta o semipesado 1420, com motor mecânico

Scania comemora aniversário com o lançamento da linha 2003

FLUVIAL 66

Transportes Bertolini abre rotas de transporte na Amazônia

TECNOLOGIA 74

Shell lança sistema de controle de frota que reduz custos

NEGÓCIO 84

Randon assina joint-venture com a ArvinMeritor e amplia suas exportações

CONGRESSO ABTC 86

Associação defende intermodalidade para melhorar competitividade no transporte

Seções

Sumário 6

Custos operacionais 79

Atualidades 88

A perda de Carlos Teles - Depois de viajar pela Amazônia para compor reportagem sobre as dificuldades do transporte na região, o repórter Carlos Teles faleceu, em São Paulo, no final de agosto. Carlos, que completaria 27 anos de idade no dia 11 de outubro, foi nosso colaborador no último ano.

Está sur Nova Ford



Nova fábrica

Tecnologia de ponta e soluções revolucionárias de logística e de controle de qualidade fazem da nossa nova fábrica de caminhões uma das mais modernas do mundo. Nosso processo produtivo tem como prioridade oferecer qualidade e flexibilidade para atender às mais variadas necessidades dos nossos clientes e de proteger o meio ambiente.



Disk Ford Caminhões

Você pode falar com a Ford a qualquer hora do dia ou da noite. A ligação é gratuita. Nossos atendentes são especialmente treinados e estão disponíveis 24 horas, 7 dias por semana, inclusive feriados.

0800-703-3673

Temos 129 Distribuidores de caminhões localizados em todos os estados brasileiros. Nosso principal trabalho tem sido o de treinar e preparar nossos Distribuidores para garantir um atendimento adequado, além de um serviço correto e de qualidade superior.

Rede



Peça Fácil Ford

Em todo o território nacional nossos Distribuidores contam com o suporte do mais moderno Centro de Distribuição de Peças, com mais de 30.000 itens de caminhões em estoque. O novo sistema Peça Fácil Ford garante a entrega de peças em até 24h em todas as capitais do país.

gindo uma Caminhões.



Linha completa

São duas famílias de produtos: a Série F com cabine convencional e a linha Cargo com cabine avançada. No total são 21 modelos e mais de 350 configurações normais de produção, além das configurações especiais. Todos os caminhões são equipados com motor Cummins de 4 ou 6 cilindros, e as capacidades de carga vão de 3,5 a 40 toneladas.



S.O.S. Ford

Serviços diferenciados e personalizados para você nunca ficar sozinho na estrada. Caso você necessite de socorro ou de qualquer ajuda, pode contar com a Ford. Atendimento 24 horas em qualquer ponto do território nacional. É só ligar para o Disk Ford Caminhões.

www.ford.com.br



or negócio de ponta a ponta. →

Quando é proibido



Se o leitor nos permitir a modéstia, vamos cometê-la: **Transporte Moderno** sempre pensou grande, desde seu nascimento, em 1963, trazido pelas mãos de Victor Civita, visionário empreendedor que fundou a Editora Abril, certamente a empresa que trouxe excelência às publicações de revistas no Brasil. Civita, no nº 1 de **TM**, em agosto de 1963, dizia que depois de lançar produtos como as revistas Quatro Rodas, Cláudia, Manequim, estava na hora de trazer uma contribuição técnica. O País, depois de séculos de extrativismo e da agricultura baseada na monocultura, começava a “plantar” indústrias – entre elas as automotivas. E progresso não se faz sem a difusão de boas informações.

Transporte Moderno nasceu bem antes de monstros sagrados da mesma editora, como *Veja* e *Exame*. Aliás, *Exame* brotou dentro de **Transporte Moderno**, encarte que era das chamadas publicações da Abril para segmentos dirigidos.

Nesta edição, de nº 400, numa retrospectiva de fatos – selecionados a partir da página 46 pode-se ter uma idéia de quando, quanto e como o Brasil evoluiu. Do caminhão a gasolina, com vela e carburador, chegou-se ao motor diesel com injeção eletrônica e, no estágio seguinte – com alguns produtos já lançados pela DaimlerChrysler –, insere-se o *common-rail*, uma evolução da tecnologia para melhorar o desempenho e a relação custo/benefício.

As estradas de terra, de chão batido, nas quais os pioneiros dos transportes demoravam meses para fazer viagens, viraram um tapete preto, reduzindo não apenas o tempo nos trajetos mas, principalmente, a incidência de mortes e feridos.

É claro que se se considerar sob uma ótica crítica, o Brasil poderia ter feito muito mais pelas estradas. De fato, pode-se dizer que houve uma ascensão abrupta, acompanhada de uma deterioração, gradual e comprometedora. Com efeito, após um progresso fulminante nas décadas de 50, 60 e 70, as rodovias praticamente pararam no tempo. Mas, nada é coincidência. A partir dos anos 70, com a escalada inflacionária, o poder público, em particular, perdeu a capacidade de investir.

O que se viu, a partir dos anos 90, foi a escalada da privatização nos serviços de infraestrutura, fato que se não foi capaz de colocar o Brasil no melhor dos mundos, ao menos indicou um caminho possível de ser seguido. O Estado deve fazer a gestão, estabelecer prioridades. Quando decide operar, em geral, é um desastre. Nos transportes, há o caso da Dersa, em São Paulo, empresa pública que por décadas administrou e operou o complexo Anchieta/Imigrantes, nevrálgico ponto que une a maior economia do País ao porto de Santos. Pois bem: nesse tempo todo, o pedágio foi cobrado rigorosamente dos veículos, mas nenhum centímetro de ampliação foi adicionado ao sistema. Bastaram alguns anos de



pensar pequeno

transporte moderno



EDIÇÃO Nº 1 - 1963

privatização e a Ecovias, a concessionária da ligação, está concluindo a segunda pista da Imigrantes – que compreende 8 km em túnel – para remover o gargalo da rodovia.

Há excessos, sem dúvida. A taxa de pedágio em alguns casos chega a superar o valor gasto com óleo diesel, o que é um absurdo. Os rumos da privatização precisam ser corrigidos, mas o conceito deve ser preservado, até porque a receita para se combater um mal não deve ser a condenação do doente à morte.

Nas ferrovias, após quatro décadas de operação estatal, a privatização também é uma realidade. Há problemas, incontáveis, aliás. Os concessionários alegam que receberam ativos em frangalhos e reivindicam que o Estado deve assumir o investimento da infraestrutura. Apesar de alguns ruídos, o fato é um só: o transporte sobre trilhos cresce acentuadamente, o que não chega a ser novidade, até porque o embarcador quer, precisa e deve ter opções ao transporte rodoviário.

Nos portos, o Brasil, após alguns anos de privatização, parece ter feito a lição de casa. Ainda há problemas com custos de mão-de-obra – mas quem conheceu os portos no passado não acredita no que está vendo agora. O de Santos é ilustrativo. Cantado em prosa e verso como condenado à morte, o terminal vem crescendo ano a ano. E por quê? Nesse período, terminais privativos e privados se instalaram ao longo do cais, estabeleceram, lentamente, suas regras, e, com isso, removeram os esqueletos que condenavam o porto à morte.

Nos aeroportos, o Brasil também evoluiu. Condena-se, é verdade, a mão-de-ferro da Infraero, estatal que administra e muito bem a infra-estrutura aeroportuária. Prega-se a privatização dos aeroportos. A Infraero responde que vai ampliar sua atuação, incluindo shoppings e outros serviços, como forma de arrecadar mais, ampliar seu poder e postergar os ânimos privatizantes.

Seja como for, **Transporte Moderno**, em 400 edições, forneceu os testemunhos de sua trajetória, reforçada por edições referenciais no setor de transportes, entre elas As Maiores do Transporte, que desde meados da década de 70 interpreta a atividade pela análise dos balanços financeiros de seus integrantes. Outra edição de muita utilidade é o Anuário do Transporte, que traz uma base sedimentada de informações sobre o perfil dos transportadores e seus fornecedores.

OTM Editora que publica, ainda, a revista Technibus, dirigida ao setor de ônibus, dedica-se, ainda, à promoção de eventos e seminários ligados à atividade de transporte de carga e de passageiros.

Publicações, feiras, seminários, além de fontes de negócios, são as nossas credenciais para manter contato estreito com a cadeia de valor dos transportes, setor de grande importância social e econômica, o que nos impede de pensar pequeno.



Volkswagen Titan Tractor. Menos você não quer. Mais você não precisa.

Chegou o Volkswagen Titan Tractor 2003.
O caminhão que inaugurou uma nova categoria.



28 toneladas de
carga líquida.



Novo tanque de
alumínio de 480 litros.



Novo banco sofá-cama.



Novo e exclusivo
suporte de estepe.



Novos pneus
295/80R22.5.



Nova suspensão
pneumática traseira.



Novas rampas-guia.



A Volkswagen está lançando mais que um novo caminhão. Está lançando uma nova categoria: Volkswagen Titan Tractor. O primeiro caminhão sob medida para quem precisa transportar até 28 toneladas de carga líquida. Porque até hoje os caminhões disponíveis para transportar essa tonelage provocavam desperdício de espaço e dinheiro. Afinal, por que pagar até 50% mais caro por um caminhão e ainda sair

carregando o próprio peso sem retorno financeiro? Para aumentar a rentabilidade da sua frota, a solução sob medida é o Volkswagen Titan Tractor. Além das novidades da linha 2003, o Titan Tractor é equipado com:

- Motor Cummins 6CTAA Turbo Aftercooler.
- Transmissão ZF de 16 marchas sincronizadas.
- Ar-condicionado de série.



- Exclusiva capacidade de 10 toneladas sobre a quinta roda.
- Banco do motorista com suspensão pneumática.
- 6 opções de altura da quinta roda.
- Sistema elétrico 24 volts.

Volkswagen. Caminhões sob medida.



Transportadoras prontas para novos desafios

Treze empresas de transporte de carga, a maioria com meio século de vida e origem bastante humilde, planejam o futuro sob uma mesma ótica: muita confiança

O início do transporte rodoviário foi como nos filmes de carruagem e caubói, lembra Transporte Moderno na edição de novembro de 1966 num artigo intitulado “Três décadas do transporte rodoviário”

De fato, nos tempos mais antigos, toda e qualquer viagem era uma verdadeira aventura. Tanto assim, que no início da década de 1940 – conforme relata o artigo – “a maior parte da movimentação de carga era feita por navio.” Por terra, o volume era confiado à ferrovia. A penetração no interior cabia aos tropeiros, a cavalo, ou a alguns tresloucados frotistas.

Imagine-se. Havia menos de 100 mil caminhões nos anos 40. O Brasil movia-se lentamente e a gasolina, ao contrário dos tempos atuais, onde o diesel impulsiona a totalidade dos veículos de cargas.

As primeiras viagens feitas para a região Nordeste eram uma tortura. Não havia ainda a estrada Rio-Bahia. Fazendas viravam estradas e o “asfalto”, à época, eram os leitos dos rios secos. As viagens para o Nordeste poderiam demorar de um mês a um semestre.

Um dos pioneiros, o senhor Morgado, da transportadora Estrela do Norte, citado na reportagem de TM, lembrava de um carregamento de molas levado do Sudeste para Sergipe. Demorou 22 dias. “O cliente ficou espantado e satisfeito com a rapidez” da viagem, mas quando soube do preço – 54 contos de réis – caiu de costas. Não pagou o frete, alegando que preferia receber a mercadoria atrasada – por mar demoraria de 120 a 150 dias – a ter de pagar aquela quantia.

Mas, o grande impulso de desenvolvimento do transporte rodoviário veio na década de 1950. O asfaltamento das principais estradas interestaduais brasileiras é daquela época. “Em virtude do asfaltamento das rodovias, a regularidade do serviço passou a ser problema vinculado à empresa e não à estrada.”

A indústria foi beneficiada pelo transporte rodoviário, que tornou possível a coleta da matéria-prima na origem e sua entrega direta no destino, possibilitando o retorno do capital em giro. O fator “tempo”, decisivo nas operações industriais, levou os embarcadores a optarem pelo caminhão, relegando a segundo plano o trem e o navio.

O crescimento do transporte rodoviário obrigou as operadoras a lançar mão dos carreteiros. Estes eram financiados pelas transportadoras, fato que as obrigou a se tornarem “verdadeiras agências bancárias.”

Os primeiros carreteiros eram agricultores que levavam seus produtos. O auge dos caminhoneiros foi o período entre 1958 e 1962, quando surgiram as montadoras que começaram a fabricar caminhões no País. Em 1966 já se alertava para o “perigo” da falta de regras para o setor. “A regulamentação do transporte rodoviário deve ser concretizada o mais breve possível para evitar o pára-queda nocivo às em-



Com o asfaltamento das rodovias, os embarcadores optaram pelo caminhão para movimentar suas cargas

Os passos da sucessão

O processo sucessório em geral é difícil, particularmente nas empresas familiares onde a razão exigida se mistura à emoção, às desavenças, naturais nas relações humanas. Assim, como muitos negócios desmoronam na troca de bastão, outros prosperam e consolidam posições.

Na atividade de transporte, ao longo dos últimos quase 40 anos de publicação de TM, queda e ascensão de empresas foram registradas, analisadas e diagnosticadas.

Jelson Antunes Costa, o comandante do grupo 1001 – controlador da Auto Viação 1001, Catarinense, Rápido Ribeirão Preto – recentemente, ao assumir o controle da cinquentenária Viação Cometa, disse que a dificuldade do processo sucessório é a passagem do bastão do fundador para a segunda geração. “Em geral, se essa fase é vencida, da terceira geração em diante o negócio não tem mais como ser detido”. O grupo pilotado pelo ex-trocador de ônibus já está na terceira geração. “Meus netos estão no negócio”, diz o empresário, com indisfarçável satisfação.

Na maior empresa de transporte rodoviário de carga, o Expresso Mercúrio, o processo sucessório está planejado até 2010. Três diretores tiveram seus nomes escolhidos para, em seqüência de quatro em quatro anos, assumirem o cargo de diretor presidente. O mandato entre 1998 a 2002 ficou com Adir Luiz Fração; de 2002 a 2006 assume Ademir Antônio Fração. De 2006 a 2010 será a vez de Luiz Orlando Fração atuar como presidente. O acordo societário foi selado

presas e ao próprio governo”, reivindicavam os transportadores.

A situação começou a mudar em 1978, quando a Portaria DG-05, do DNER, criada como instrumento de fiscalização do extinto ISTR – Imposto sobre Transporte Rodoviário, instituiu o RCTRC – Registro e Cadastro do Transportador Rodoviário de Carga.

Exigindo que, para se registrar, as empresas de transportes tivessem veículos cuja capacidade atingisse pelo menos 60 t, o RTRC chegou a cadastrar, até 1982, 521 mil veículos, ou seja, pouco mais da metade da frota existente na época, de cerca de um milhão de caminhões. Do total registrado, cerca de 73% pertenciam a carreteiros, 10% a empresas de transporte e 17% a empresas de carga própria.

No ano de 1975, o Brasil tinha um Produto Interno Bruto (PIB) de US\$ 130 bilhões, sua população era pouco mais de 100 milhões de habitantes e a taxa de inflação beirava 30% ao ano.

Num dos pioneiros le-

pelos quatro núcleos familiares que detêm o capital da empresa. Além da alternância da presidência, há critérios estabelecidos, por exemplo, para o ingresso de familiares na empresa.

No grupo Itapemirim, fundado pelo empresário Camilo Cola, de há tempos o processo sucessório não é apenas preocupação, mas ação: uma consultoria especializada encaminha o assunto. A fórmula, que inclui a introdução gradual e planejada da segunda e terceira gerações em postos de comando e funções estratégicas, está em vigor, com a ascensão do filho e neta do fundador em postos-chave da Viação Itapemirim e Transportadora Itapemirim.

Em outras das grandes operadoras de transportes, o grupo Júlio Simões, duas pessoas comandam o negócio, com mais de 2 mil funcionários: o fundador, Júlio, com foco na área financeira e seu filho Fernando Simões, vice-presidente, que cuida da operação, incluindo a área comercial.

Outra empresa de tradição, a Atlas Transporte, o batismo do processo sucessório foi selado a partir de 1991 com a constituição da Atlas S.A. - Empreendimentos e Participações, que define diretrizes estratégicas das empresas que balizam os passos do grupo.

Na Binotto, transportadora marcada por grande avanço nos últimos anos, a primeira fase do processo sucessório foi superada. O objetivo é manter o ritmo de crescimento sustentado sedimentado na profissionalização. Planeja crescer com recursos próprios – reinvestindo o lucro – e recursos de terceiros, buscando parcerias.

vantamentos sobre o desempenho dos balanços do setor de transportes, das dez maiores transportadoras rodoviárias de carga existentes no ranking de 1975 de Transporte Moderno, poucas restaram para contar a trajetória. A maioria ficou no caminho, ou pelas incertezas e descaminhos da conjuntura brasileira, seja por erros estratégicos cometidos, quer pela dificuldade da sucessão, num setor caracterizado pelo traço do negócio familiar. Transportadora Volta Redonda, Transportadora Coral, Dom Vital, por exemplo, deixaram o mercado por algum daqueles ou outros motivos.

Mas, em compensação, as empresas que atravessaram as zonas de turbulência, certamente estão com mais músculos, prontas para novos desafios. Daquele ranking de dez maiores, em 1975, duas ficaram no mercado, Empresa de Transportes Atlas e Transdroga, que se transformou em ITD.

O mais recente ranking levantado por TM mostra que, se muitas soçobraram, outras subiram os degraus, num movimento cíclico natural no mundo dos negócios. Com efeito, no último ranking, referente ao desempenho do ano 2000, a líder, a gaúcha Expresso Mercúrio e a vice-líder, Júlio Simões Transportes e Serviços, reagiram fortemente em relação à posição que mantinham em meados da década de 70. ■

AS DEZ MAIORES*

1975	2000
São Geraldo	Mercúrio
Interbrasil	Júlio Simões
Volta Redonda	Kwikasair
Coral	Itapemirim
Tamoyo	Atlas
Sulina	Tora
Rio Grande-SP	Cesa
Dom Vital	Binotto
Atlas	Ramos
Transdroga	Araçatuba

Fonte: As Maiores do Transporte

Mercúrio: do KB-5 à UPS

No ano de 1946, há mais de meio século, os Irmãos Fração compraram o primeiro caminhão, marca International KB-5. O período, pós-Segunda Guerra mundial, era de desafios permanentes. De um solitário International KB5, importado, os Fração saltaram para seis veículos em 1949, ano em que compraram o Expresso Mercúrio, para quem puxavam cargas no trecho entre a cidade gaúcha de Santa Maria à capital Porto Alegre.

Hoje, cada filial, das dezenas mantidas pela empresa, é uma unidade de negócio, dona de metas e resultados próprios e independentes. As filiais estão agrupadas em nove regionais que se reportam à diretoria executiva, formada pelas áreas operacional, comercial, finanças, recursos humanos e administrativa. A frota de veículos é formada por cerca de mil unidades, desde veículo leve tipo Sprinter até caminhões pesados.

Pode-se dizer que parte da evolução da empresa está representada em ações de parceria, maneira moderna e eficaz de cortar caminho para crescer de forma consistente. Uma aliança se dá no mercado interno, formada com duas operadoras de peso e tradição, a Rapidão Cometa e o Expresso Araçatuba. As três estão unidas em torno de atender a clientela nas regiões que mais entendem. Enquanto a Mercúrio se encarrega



Dos pós-guerra aos dias atuais: serenidade marca a ação da Mercúrio frente aos desafios permanentes

das áreas Sul e Sudeste, Cometa e Araçatuba respondem pela cobertura das regiões Nordeste e Centro-Oeste, respectivamente. Outra aliança de peso foi firmada em março último com a United Parcel Service (UPS), maior empresa de entregas expressas do mundo, com faturamento de US\$ 30,6 bilhões em 2001.

Júlio Simões: expansão firme e gradual

Fundada pelo português Júlio Simões, de Ribeira de Alcalamouque, pequena aldeia a 26 km de Coimbra, Portugal, a Júlio Simões Transportes e Serviços, com sede em Mogi das Cruzes, na região da Grande São Paulo, deverá fechar o ano com faturamento superior a R\$ 320 milhões.

Trata-se de uma expansão passo a passo, com firmeza. A Júlio Simões já esteve bem longe das primeiras empresas no ranking das maiores operadoras de



Júlio Simões: do Big Job ao FM 340, ontem e hoje de uma história



cargas rodoviárias. Era a 22ª empresa do setor no balanço de 1975. No final da década de 80, avançou para a 16ª classificação. Na avaliação de 1990, tornou-se a

nona maior. Recuou em 1991 para o 29º lugar e, a partir daí, só evoluiu:

retornou ao posto de número nove em 1996 e, simplesmente, foi a vice-campeã no placar de 2001.

A história da empresa nasceu com Júlio Simões, desembarcado no Brasil há meio século, então com 24 anos e pouco dinheiro, mas bastante determinado. O começo de Júlio foi o volante, transportando verduras e legumes entre Mogi das Cruzes (SP) e o Ceasa do Rio de Janeiro. O primeiro caminhão, ele não esqueceu. Nos folhetos promocionais, no saguão da empresa, está a foto em preto e branco do pioneiro Ford Big Job F8 ano 51 da Júlio Simões Transportes e Serviços hoje com uma frota em torno de 800 caminhões com idade média de 1,5 ano que rodam 45,7 milhões de km por ano e consomem 18 milhões de litros de óleo diesel.

Hoje, a empresa está estruturada em quatro áreas: transporte rodoviário de cargas, focada em serviços dedicados; operação logística; locação de caminhões, automóveis, máquinas e equipamentos e transporte de passageiros.

Kwikasair: vendida duas vezes

A Transportadora Pampa está na história do transporte brasileiro. E há razões de sobra. Fundada no mesmo ano de TM, 1963, em Porto Alegre, a empresa após dez anos de vida foi comprada pelo grupo australiano TNT. Na época, o grupo TNT era um dos maiores operadores de transportes do mundo. O negócio provocou forte reação dos transportadores rodoviários de carga contra a presença do capital estrangeiro nos transportes.

O resultado deste movimento, comandado pela NTC – Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, foi a lei nº 6.813. Também conhecida como “lei do capital estrangeiro”, determinava que o transporte rodoviário de cargas só poderia ser explorado por empresas que tivessem sede no Brasil e pelo menos 4/5 de capital nacional, além de direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros. As empresas estrangeiras que já operavam no Brasil ficavam obrigadas a destinar 4/5 dos seus futuros aumentos de capitais a brasileiros, sob forma de ações ordinárias.

Talito Endler, um dos proprietários da gaúcha Pampa, foi ser executivo do grupo TNT. Mais tarde, com a venda da TNT para o correio holandês, a Kwikasair, braço de encomendas da TNT no Brasil, foi parar nas mãos de Talito que alterou seu nome para Kwikasair Cargas Expressas. Foi a vez de vender o negócio pela segunda vez, para outra multinacional, a seguradora American International Group, que pretende alçar vôos mais altos.

Por volta de 2005, a empresa, que em 2000 faturou R\$ 130 milhões e teve um déficit de R\$ 37 milhões, espera ter dobrado o faturamento para R\$ 250 milhões.

A virada da Itapemirim nas cargas

Depois da Kwikasair, a quarta maior empresa do setor rodoviário de cargas é a Itapemirim Cargas, do grupo capixaba Itapemirim, que vem fazendo esforço para acertar o passo. Operando sem resultado pelo menos



Itapemirim: o passado do fundador Camilo Cola é uma referência para a evolução



desde 1997, a previsão é fechar 2002 no equilíbrio. Para isso está abrindo algumas frentes. Lançou um produto, chamado It/Ex, de encomendas

expressas originadas em São Paulo, Curitiba e Rio e destinadas a cerca

de mil cidades brasileiras. A transferência pode ser feita tanto pelos ônibus da Viação Itapemirim – braço de passageiros rodoviários do grupo Itapemirim, com frota de 1.217 veículos que cobrem 18 estados e percorrem 192,5 milhões de km cada ano – assim como pelos caminhões da Transportadora Itapemirim, com frota de quase 800 caminhões.

Outra frente aberta pela Transportadora Itapemirim a caminho da modernização é o serviço denominado It/One, um transporte de serviço dedicado. O contrato de estréia do serviço foi assinado com a TNT Logistics para o transporte de peças e componentes entre São Paulo e Camaçari para abastecer a nova linha de montagem da Ford na Bahia.

Atlas desde o Studebaker

Quinta no ranking das maiores de TM no balanço do ano 2000 - a Empresa de Transportes Atlas foi fundada há 50 anos por Lauro Megale, que começou o negócio com um caminhão Studebaker ano 51. Ainda era tempo de caminhão importado. Naquela época as dificuldades eram bravas. “Nos anos 50, 35% das ri-



Atlas: 34 filiais, quase 600 caminhões a serviço da nobre e importante logística

quezas produzidas pelo Brasil eram transportadas num modal rodoviário sem a menor estrutura”, lembra a Atlas em seu site na Internet. De Borda da

Mata, em Minas Gerais, Lauro Megale lançou-se ao desafio de transportar num País que começava a experimentar crescimento. Pouco depois já trafegava pela primeira linha interestadual.

A Atlas tinha ano passado um total de 1.770 funcionários, 34 filiais, 255 caminhões próprios, mais 315 veículos agregados. Especializada em cargas gerais, expressas e sensíveis, a empresa adota o que chama de Sistema Zero Atraso, ferramenta de excelência logística.

Tora: integrada a outros modais

A Tora Transportes Industriais começou a operar 1972, há três décadas. Seu primeiro negócio foi com a Cia. Siderúrgica Belgo-Mineira. Empregava veículos nacionais especialmente projetados, substituindo caminhões fora-de-estrada importados. A partir dessa fase, os anos seguintes foram marcados pelo pioneirismo, diversificação e crescimento. Na década de 80, já consolidada, a empresa desenvolveu sistemas integrados de transportes rodoferroviário e rodomarítimo, oferecendo a grandes clientes soluções compatíveis com suas diversas necessidades.

Em 1986, iniciou operação internacional para realizar a movimentação de cargas entre o Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile.

Com a privatização do serviço ferroviário, em 1996, a Tora estendeu parcerias com a operadora MRS Logística, ferrovia criada para atuar no triângulo Minas, Rio e São Paulo. A empresa, com frota própria de 54 caminhões e cerca de 100 carretas, opera com 350 caminhões de agregados. A carga movimentada pela Tora inclui produtos da Belgo-Mineira, Fiat, OPP Petroquímica, Santista Alimentos e CSN. A empresa atua ainda na América do Sul.



Tora: série 2 (ao lado) e série 4 Scania, a marca teve importante papel na empresa

