

**SEIS SETORES  
VENDERAM MAIS**

**VERMELHO PERSISTE  
EM 55% DOS BALANÇOS**

**TRC REAGIU E  
GANHOU DINHEIRO**

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

PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 7 - NÚMERO 7 - 1994 - R\$ 6,00

## **CRESCENDO COM PREJUÍZOS**



**Declaração  
dos direitos  
do passageiro  
na teoria:**

**Todo passageiro  
tem direito  
ao conforto,  
à máxima  
segurança e  
à pontualidade.**



# Declaração dos direitos do passageiro na prática: Ônibus rodoviário Mercedes-Benz.



A Série O-400 é a prova de que a Mercedes-Benz sabe atender tanto às necessidades dos

passageiros quanto às dos frotistas. Antes de mais nada, pôs o pé na estrada e foi ouvir as sugestões dos próprios clientes. O resultado está aí. Aos passageiros a Série O-400 oferece conforto e máxima segurança e aos frotistas, o melhor retorno do mercado. Com novo design e em quatro versões, a Série O-400 apresenta os seguintes modelos: RSD e RSL, para longas e médias distâncias, RS, para médias e curtas distâncias e R, para fretamento e curtas distâncias.



ZUG GREY

## Série O-400

### Um negócio seguro.

A Mercedes-Benz incorporou 37 inovações realmente significativas, entre elas: parte frontal em várias peças de fibra de vidro mais leves e chapeamento lateral segmentado, que facilitam a manutenção. Central elétrica localizada numa parte mais alta no veículo para maior proteção, suporte do bagageiro interno composto por peça única que elimina ruídos. Além disso, a Série O-400 está equipada com motor turbocooler BR-400 mais econômico e rentável. Pense nisso na hora



de investir e aplique seu dinheiro na Série O-400.

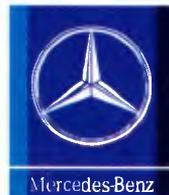
### Máxima flexibilidade.

Outra grande vantagem da Série O-400 são as várias opções de configuração do salão de passageiros: de 25 a 52 poltronas, toailete espaçoso, comissaria completa, ar-condicionado e porta-pacotes de fácil acesso. Assim todos podem escolher o ônibus sob medida para as necessidades do seu negócio.

**TUDO VAI BEM NUM MERCEDES-BENZ.**

### Garantia em dobro para o frotista.

Os ônibus rodoviários da Série O-400 agora têm garantia em dobro. São 24 meses ou 200.000 km para o trem de força e 12 meses ou 100.000 km para o veículo total, o que primeiro ocorrer. O seu concessionário Mercedes-Benz, além disso, oferece também vantagens, como acordo de manutenção terceirizada. Faça uma consulta sem compromisso. Credibilidade e a segurança da marca devem ser levadas em consideração. Afinal, fazer negócios lucrativos é um direito do frotista.



**Dá resultado.**

# A APRESENTAÇÃO

## VENDAS REAGEM, MAS PREJUÍZOS PERSISTEM

Visto como um todo, o setor de transportes, no ano passado, engordou bastante as suas receitas, mas continuou perdendo muito dinheiro. De maneira geral, o melhor faturamento não se traduziu em lucro para as empresas. As estatísticas mostram (veja o Quadro "A Extensão dos Prejuízos", na página 8) que as perdas operacionais persistiram em 54,49% dos 490 balanços analisados por **AS MAIORES** (em 1992, esse índice era de 56,29%).

O vermelho continua presente nos resultados operacionais da totalidade das companhias ferroviárias, de 88,89% das operadoras metropolitanas de passageiros, de 74,39% das empresas rodoviárias de passageiros, de 62,50% das firmas de fretamento e turismo, de 56,67% dos armadores, de 52,38% das transportadoras aéreas e de 39,93% das empresas de transporte de cargas.

O mesmo quadro se repete quando se analisa o desempenho de cada setor. Embora as vendas tenham crescido em seis deles (o único onde regrediram em relação ao exercício anterior foi o de fretamento e turismo), o aumento da receita não foi suficiente para evitar o vermelho (veja o Quadro "O Desempenho de Cada Setor", na página 8). A rentabilidade foi negativa em seis setores, e ainda pior que a do ano passado em três deles. O único segmento que logrou, ao mesmo tempo, melhorar as receitas e ganhar dinheiro foi o rodoviário de cargas.

Um fato positivo é que, no geral, o endividamento manteve-se estável e até declinou um pouco, enquanto a liquidez acusou ligeira melhora em seis dos sete setores analisados.

*Neuto Gonçalves dos Reis*  
Editor

Transporte cresce menos que o PIB, mas prejuízos são ligeiramente menores

6

Marítimo mostra vendas estagnadas e balanços sem rentabilidade

46

Rodoviário de Passageiros consegue sair do sufoco

58

Critérios de análise dos balanços das maiores empresas do setor

12

No Metropolitano de Passageiros, privadas se saem melhor

52

Melhores receitas são insuficientes para resgatar Ferroviário

62

Listagem pela ordem de classificação e por modais de transporte

14

As aéreas regionais crescem com lucro e as nacionais encolhem

66

Rodoviário de Cargas recupera frete e começa a deixar o vermelho

36

Suspensão de contratos gera mau desempenho para Fretamento

73

## PAUSA PARA TOMAR FÔLEGO

Ao crescer 3,5% em 1993, o setor obtém, pela primeira vez em cinco anos, índice inferior ao do PIB

**U**ma tendência marcava, desde há vários anos, as atividades dos transportes dentro da economia nacional. Era a sua expansão, superior à dos demais meios produtivos, o que sempre lhe rendia um bom resultado em termos de crescimento. Nos últimos cinco anos, esse desempenho superou, com folga, a taxa de crescimento do PIB. Até mesmo em 1992, quando o PIB atingiu um de seus piores índices, de -0,99%, o setor dos transportes totalizou um crescimento de 2,36%.

Em 1993, ano em que as expectativas política e financeira infiltravam-se por toda a parte, em meio à onda de pseudodepuração institucional, o setor, mesmo apresentando um menor índice de balanços no vermelho, totalizou um crescimento de 3,5%, taxa acima da alcançada no ano anterior, mas abaixo do índice

do PIB, de 4,97%. Trata-se de um dado que conflita com o elevado crescimento nas vendas, apresentado por quatro dos sete setores analisados por este anuário. Admitindo-se, porém, que a informação esteja correta, o que teria acontecido com a tendência para uma integração maior dos meios produtivos? O transporte teria fraquejado diante da política de sucessivos choques econômicos num ano em que não houve propriamente um choque? Na verdade, o que parece ter ocorrido em 1993 foi uma acomodação da participação econômica, que disfarçou uma intensa modernização interna da atividade. No entanto, essa importante mudança só deverá aparecer no cálculo do PIB, a cargo da paquidérmica Fundação IBGE, quando esta vir a modificar suas matrizes

de insumo-produto, ainda restritas ao censo de 1980.

“Insisto na tese de que o transporte continua a se intensificar dentro da economia”, garante Joaquim Elói Cirne de Toledo, da FEA/USP, que, desde há vários anos, vem defendendo o mesmo ponto de vista na análise do setor e sua participação no Produto Interno Bruto do país. Para ele, o fato de que o resultado é menor que o índice de crescimento do PIB deve-se à sensível queda da produção agrícola, que em 1993 foi -1,86%, menor que a de 1992, quando comemorou o crescimento de 5,75% sobre 1991. Na verdade, o que houve foi uma inversão dos resultados de 1992, pois a indústria, que naquele ano teve uma retração de -4,11%, cresceu 9,04% em 1993. “O reflexo da queda na agropecuária é maior porque o volume da tonelada/quilômetro é mais sensível ao transporte do que o representado pela queda na indústria”, afirma Toledo. Mesmo assim, ele admite que o aprimoramento dos procedimentos internos, como, por exemplo, o controle dos custos de transporte e a adoção de programas de qualidade, está, de fato, influenciando esse quadro. “Entretanto, não o está de forma visível, pois o PIB ainda é um indicador parcial demais para demonstrar tal esforço”, garante. Para amparar sua velha tese de que o transporte é um importante fator de inter-relação econômica, o professor da FEA/USP afirma que esse é um fenômeno de longo prazo. “É elementar: ou o transporte cresce ou a economia cai”, define.

### Matriz incongruente

A análise feita por este anuário conclui que houve realmente um leve acréscimo da atividade, a qual,

nos últimos dois anos, parece ter encontrado o fundo do poço financeiro. Das 490 empresas que enviaram seus balanços à redação, 54,49%, ou seja, 267 delas, estão em situação deficitária, um índice ligeiramente menor que os 56,29% registrados em 1992, quando, dentre as 517 empresas avaliadas, 291 estavam em situação difícil. O número de empresas de transporte insolventes também caiu, de 25 para quinze.

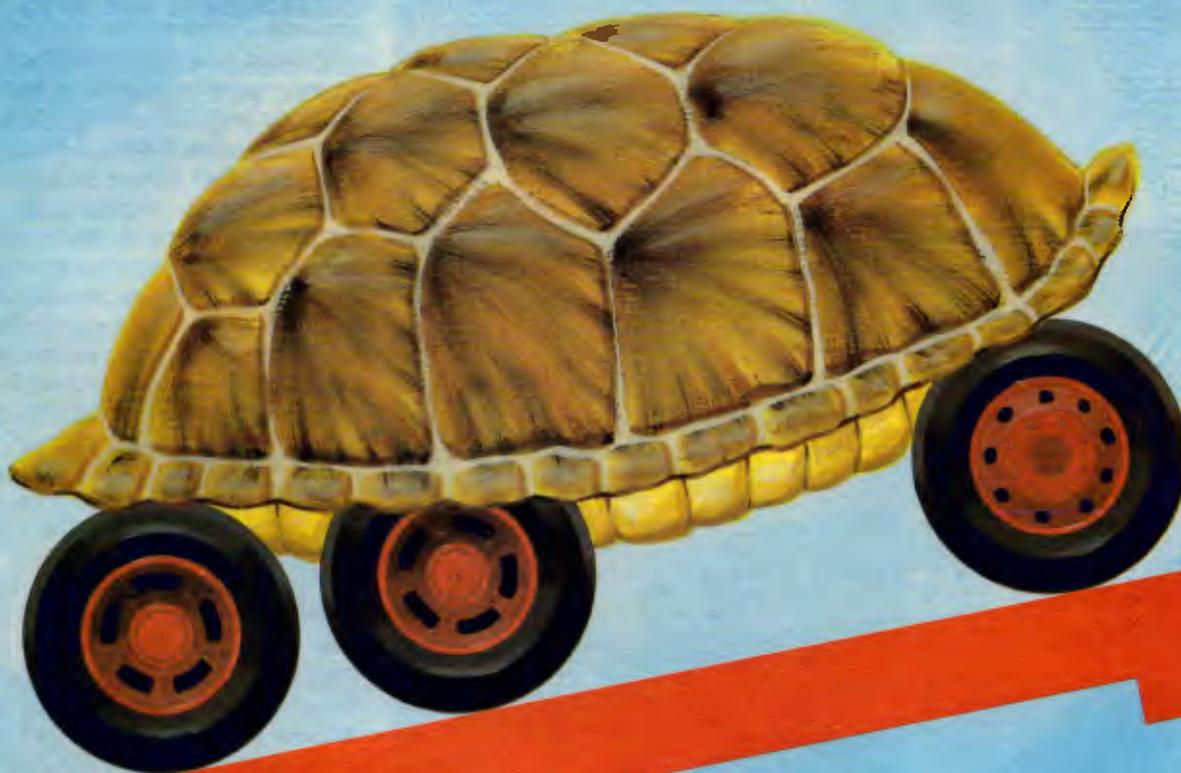
Os setores mais deficitários são o ferroviário, o metropolitano e o rodoviário de passageiros. Efetivamente, esses setores foram tolhidos, em 1993, por políticas e ajustes legislativos que os obrigaram, inclusive, a rever seus procedimentos internos e externos para continuarem atuando. Embora a lei de modernização portuária tivesse entrado em vigor no ano passado, o longo prazo para sua implantação e sua consolidação ainda não permitiu que seu im-

pacto fosse absorvido pelas operadoras marítimas de carga, pelo menos em termos financeiros.

A confiabilidade dos indicadores do IBGE continua baixa, e a Fundação continua a se basear no consumo do diesel para estimar o volume de atividades do transporte rodoviário de carga, um parâmetro que torna o universo do TRC bem mais abstrato, na realidade, do que parece aos olhos do governo federal, a julgar pelas políticas adotadas para o setor em 1993. "Não se pode permanecer utilizando uma matriz de 1980, época em que a maior parte do transporte de transferência era feita em veículos médios, para avaliar a década de 90, quando o caminhão pesado domina as estradas nacionais", analisa Toledo.

Mas, se é assim, por que o IBGE continua lançando mão de índi-

ces tão incongruentes? Pelo mesmo motivo que o impossibilitou de concluir o cálculo consolidado do PIB antes do mês de outubro: a falta de recursos humanos e materiais. "Continuamos sem recursos, apesar de os métodos adotados serem os mais avançados possíveis na área de estatística", garante Heloísa Valverde Filgueiras, chefe da divisão de Síntese do IBGE. Desde há anos que a equipe técnica da Fundação espera o momento de colocar em prática uma nova metodologia de cálculo do PIB, baseada no sistema francês, com uma avaliação mais crítica de cada setor produtivo. Esse método reduz o número de produtos avaliados para 150. O atual sistema, que considera seiscentos itens, demora quase dois anos para ser concluído. Entretanto, o que prevalece é o cálculo trimestral, cuja matriz de insumo-produto é a



# ANÁLISE SETORIAL

mesma do velho sistema consolidado — o resultado do primeiro é corrigido quando sai o do anual —, ou seja, aquela que se baseia nos números do censo de 1980. “O censo de 1990 entra agora na sua fase crítica, o que nos dará melhores parâmetros para estipularmos a nova

matriz de insumo-produto, bem mais resumida no número de produtos avaliados”, afirma Filgueiras. Entretanto, não é possível arriscar o prazo em que o novo método entrará em vigor.

Mas a equipe técnica do IBGE alimenta boas esperanças. Ainda em 1994, deverá contar com uma rica fonte indicadora, a Receita Federal, que irá colocar à disposição da Fundação os dados obtidos por meio da arrecadação do Imposto de Renda nas empresas privadas. A partir desses dados, o IBGE espera avaliar a oferta e a demanda das atividades econômicas, o que aumentaria a confiabilidade dos números divulgados. Os dados da Receita Federal deverão chegar ao IBGE em disquetes para microcomputadores, e isso facilitará a tabulação dos mesmos de acordo com a metodologia do cálculo do PIB.

O desempenho de cada setor				
Setor	RPL (%)	EG (%)	LC	CRV (%)
Aéreo	-25,78	88,16	1,50	29,71
Ferrovário	-10,95	50,00	0,21	22,41
Fretamento e Turismo	-10,39	29,30	2,50	-3,15
Marítimo e Fluvial	-18,41	51,70	1,99	0,41
Metropolitano de Passageiros	-16,74	46,62	0,59	16,46
Rodoviário de Cargas	8,50	43,22	1,77	28,44
Rodoviário de Passageiros	-4,64	26,70	0,90	11,71
Médias	-3,84	47,96	1,35	13,71

RPL - Receita sobre o Patrimônio Líquido; EG - Endividamento Geral; LC - Liquidez Corrente; CRV - Crescimento Real de Vendas.

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

PIB trimestral — Taxa acumulada em 1993 (%)				
Setor	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre
PIB	4,15	5,28	5,03	4,97
Agropecuária	-0,92	-0,73	-1,76	-1,86
Indústria	7,75	9,94	9,43	9,04
Serviços	2,65	3,47	3,44	3,52
Transporte	2,25	3,89	2,63	3,50

Fonte: Fundação IBGE

A extensão dos prejuízos				
Setor	Ano	Número de empresas analisadas	Número de empresas deficitárias	Percentual de empresas com prejuízos operacionais
Aéreo	93	21	11	52,38
	92	24	19	79,17
Ferrovário	93	6	6	100,00
	92	6	6	100,00
Fretamento e Turismo	93	24	15	62,50
	92	24	13	54,17
Marítimo e Fluvial	93	30	17	56,67
	92	35	23	65,71
Metropolitano de Passageiros	93	54	48	88,89
	92	54	51	94,44
Rodoviário de Passageiros	93	82	61	74,39
	92	79	53	67,09
Rodoviário de Cargas	93	273	109	39,93
	92	295	126	42,71
Total	93	490	267	54,49
	92	517	291	56,29

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

## Estabilidade em 1995

Dentro desse quadro de adaptação interna, para melhor atuação num mercado mais exigente e seletivo, o que espera o setor de transporte para o ano de 1994? Houve uma nova inversão na taxa trimestral do PIB em janeiro/fevereiro/março, o que fez o transporte saltar para um crescimento de 6,41%, acompanhando o aumento da atividade agropecuária, de 8,49%, e o decréscimo da indústria, de 6,18%, que fechou o ano passado com 9,04%. Esse reaquecimento, motivado pela expectativa da primeira fase do Plano Real, parece ter dado um bom pretexto para que as empresas colocassem à prova sua nova realidade administrativa.

Para Toledo, há um panorama que se estenderá até dezembro de 1994, inabalado pelas eleições presidenciais. “Persiste uma demanda crescente acompanhada da queda da taxa da inflação”, explica. Com a subida do nível de atividade econômica, o transporte, obviamente, segue junto, o que seria o laboratório ideal para o setor testar seus métodos de controle de custos e de qualidade. A extensão desse quadro até o final do ano seria apenas o trecho inicial de uma estrada que encontra-

# Primeira e única

(outra vez).



UNIVERSAL

**Delco Remy. A primeira e única a conquistar o ISO 9002.**

A Delco Remy, fabricante da Delco Freedom, a primeira e única que nunca requer água, agora também é a primeira e única bateria para veículos automotivos, do Brasil, a conquistar o ISO 9002, o Oscar da indústria. Um justo reconhecimento pelo alto padrão de controle de qualidade em produtos e serviços, concedido pela ABS Quality Evaluation, que, com mais de 130 anos de tradição, atua em mais de 90 países. Delco Remy, a primeira e única. Mais uma vez.



 **Delco Remy**

# ANÁLISE SETORIAL

“ A queda da atividade agropecuária explica o descompasso entre crescimento dos transportes e PIB, pois o impacto do segmento primário nas estatísticas é maior do que o provocado pelo setor industrial. ”



Foto: Jacqueline Pithan

Joaquim Elói Cirne de Toledo,  
professor da FAE/USP

rá sua bifurcação já em janeiro de 1995. “O próximo ano guarda dois cenários específicos e divergentes, um trágico e negativo e o outro otimista”, garante.

A primeira probabilidade, a pessimista, é a de uma tenebrosa volta ao passado. Ou seja, o plano tomará o mesmo rumo que os seus antecessores. O elevado nível de demanda viabilizaria altos ganhos sem conter a inflação, que voltaria a crescer entre 1% e 2% ao mês, forçando, assim, em dezembro de 1995, a irrupção de um novo choque econômico. No entanto, esse período arastaria a uma nova recessão.

A segunda probabilidade investe no prosseguimento do plano, aproximando-o ainda mais de sua matriz argentina, o plano Cavallo. Com a vitória de FHC nas eleições presidenciais, o governo federal continuaria segurando o câmbio, e realizando, concomitantemente, mudanças fis-

cais que proporcionariam uma grande defasagem cambial. “Chegaria, então, um momento em que os preços internos em dólar ficariam muito altos, de modo que a abertura para a importação forçaria esses preços a baixar muito mais”, afirma Toledo. Com isso, os índices inflacionários se estabilizariam entre 2,5% e 3% ao mês até dezembro de 1995.

Porém, Toledo teme a expectati-

va criada pelas eleições presidenciais, que gera a chamada inflação antecipada. Tal fenômeno exigiria um comprometimento do candidato do atual governo no sentido de apagar os focos de incêndio inflacionários, no caso, setores específicos, tais como o de aluguéis e o de financiamento. “Entretanto, é perigoso o comprometimento da equipe econômica com o câmbio parado, pois isso também geraria uma corrida inflacionária”, afirma. Esse comprometimento, ao que tudo indica, ocorrerá somente após as eleições, quando muito após o primeiro turno, conforme já aventam os boatos políticos.

Seguindo essa segunda via da bifurcação, bem melhor pavimentada para a economia, o transporte continuaria sua trajetória de agente de integração das atividades econômicas. À parte os ciclos inconstantes da economia, o setor segue, entre vermelhos e saltos positivos, sua modernização rumo ao próximo século.

## A melhor do transporte

Empresa	RO	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	Total
Rio-Sul	9	9	10	7	4	6	9	9	9	72
TNT	8	6	8	9	5	8	10	10	7	71
Andorinha	6	8	9	5	10	10	8	5	5	66
Nacional	7	7	7	8	6	7	6	7	10	65
Domínio	4	4	6	10	9	9	7	6	4	59
Metrô-SP	10	10	4	4	8	4	4	4	8	56
Real	5	5	5	6	7	5	5	8	6	52

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

## Rio-Sul somou mais pontos

Na avaliação da melhor empresa dentre as dez maiores, mais uma vez não prevaleceu a tendência geral de crescimento de cada setor. Em 1993, a Frota Oceânica Brasileira havia alcançado o maior número de pontos atribuídos aos nove indicadores finance-

ros. No entanto, foi um ano em que o setor marítimo e fluvial registrou enormes prejuízos, a ponto de colocar 85,7% das 35 empresas avaliadas em dificuldades financeiras.

O ano de 1994 não foi muito diferente. A melhor empresa foi a Rio-Sul, subsidiária da Varig, que somou 77 pontos, total superior ao alcançado pela Frota Oceânica, no ano passado, que obteve 41.

O setor aéreo registrou um respeitável aumento de vendas (29,71% sobre 1992), mas insuficiente para reduzir o

vermelho dos balanços. Mais da metade das empresas avaliadas (52,38%) fechou com prejuízo e quatro estão insolventes. O endividamento geral registrou aumento de 66,10% para 88,16%, resultante de contratos de financiamento feitos em anos anteriores.

Tudo isso comprova que os procedimentos internos vêm dando o tom no aprimoramento do desempenho das empresas em um mercado que sofre diretamente os efeitos das constantes oscilações da economia nacional.

# RAPIDÃO COMETA/OMNISAT



## A sua carga controlada na ponta dos dedos, via satélite.

Buscando aprimorar, cada vez mais, o seu alto padrão de serviços de transporte de cargas, no Rapidão Cometa, a preocupação com o cliente estende-se à escolha de seus fornecedores, exigindo qualidade para oferecer qualidade.

### GARANTIA TÉCNICA

Confirmando a escolha de bons parceiros, o Rapidão Cometa, através da Autotrac Comércio e Telecomunicações S.A. implanta o OmniSAT, o mais moderno sistema de rastreamento de veículos, que utiliza a alta tecnologia do primeiro mundo. O cliente saberá tudo sobre sua carga em questão de segundos e, num tempo pré-determinado, poderá até abrir os portões para recebê-la. Tudo com a maior segurança e pontualidade.



**EFICIÊNCIA GERA LUCRO**  
Agora, o gerenciamento da sua carga, através do Sistema OmniSAT, possibilita a garantia de prazos, confirmação de pedidos, otimização de rotas, agilizando cargas e descargas e ainda, implementando uma nova filosofia de distribuição, permitindo ao cliente maior produtividade com o seu capital de giro em movimento. No Rapidão Cometa, a carga que tem pressa de chegar, chega via satélite, com toda segurança, na ponta dos dedos.



## ENTENDA MELHOR AS TABELAS

Os critérios utilizados para avaliar o desempenho das setecentas maiores empresas do setor dos transportes

**A**s páginas seguintes apresentam, de maneira sistemática e ordenada, os dados e os indicadores extraídos dos balanços do exercício de 1993 de cerca de setecentas das maiores empresas ligadas ao transporte brasileiro.

Todas as tabelas trazem, atrás de si, os esforços desenvolvidos num longo e persistente trabalho. Tudo começa no princípio de cada ano, com uma exaustiva caça aos balanços dos setores cobertos pelo anuário. Um trabalho onde a equipe da Editora TM Ltda. lança mão de todos os meios de comunicação disponíveis, como, por exemplo, anúncios na revista **Transporte Moderno**, circulares, mala-direta, telex, fax e telefones.

Depois de previamente selecionados e classificados, os documentos são entregues à Dinamic Auditores Independentes S.C., empresa de consultoria contábil de São Paulo, onde são planilhados e processados por computador, dando origem aos Quadros apresentados neste capítulo e a outros Relatórios e Tabelas que aparecem no anuário.

Listadas pela ordem decrescente da receita operacional líquida de 1993, as empresas foram classificadas em três grandes grupos: a) Serviços de Transportes; b) Indústrias de Transportes; e c) Serviços Auxiliares.

Os Serviços de Transportes, por sua vez, foram desdobrados nos seguintes setores, que aparecem em ordem alfabética: a) Aéreo; b) Ferroviário; c) Freta-

mento e Turismo; d) Marítimo e Fluvial; e) Metropolitano de Passageiros (por ônibus); f) Rodoviário de Cargas; e g) Rodoviário de Passageiros.

Cada uma dessas atividades mereceu análise mais aprofundada e publicação de reportagens especiais neste anuário.

As Indústrias de Transportes apresentam, em ordem alfabética, dados sobre os seguintes setores: a) Carroçarias e Implementos para Caminhões; b) Carroçarias para Ônibus; c) Construção Naval; d) Equipamentos para Movimentação Interna e Industrial de Materiais; e) Indústria Aeronáutica; f) Material Ferroviário; g) Montadoras de Veículos Comerciais; h) Peças e Componentes para Veículos Comerciais; e i) Pneus (fabricantes).

Finalmente, o setor de Serviços abriga: a) *Leasing* ou Locação de Veículos Comerciais; b) Recauchutagem de Pneus; e c) Retífica de Motores.

**OS CRITÉRIOS** — As receitas foram ajustadas ao mês de dezembro de 1993 por meio da utilização da UFIR — Unidade Fiscal de Referência. Com isso, obteve-se um resultado menos distorcido para indicadores como, por exemplo, a rentabilidade sobre a receita e a produtividade do capital.

Eis agora os critérios que orientaram a avaliação das cerca de setecentas maiores empresas do setor dos transportes que enviaram balanços ao anuário:



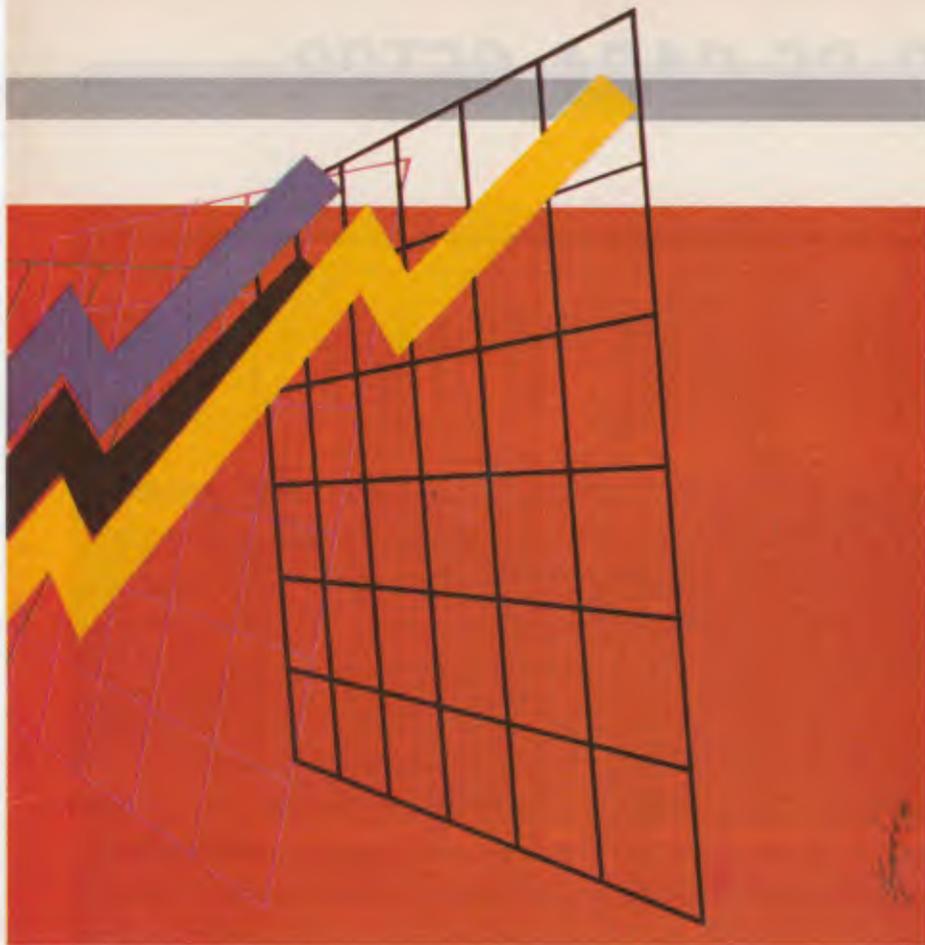
**Receita operacional líquida** — Receita bruta menos vendas canceladas, descontos incondicionais e impostos sobre a venda e sobre os serviços.

**Patrimônio líquido** — Capital social mais reservas de capital e de reavaliação, reservas de lucros ou prejuízos acumulados.

**Lucro operacional** — Receita operacional líquida menos custos dos produtos vendidos e dos serviços prestados, despesas operacionais relativas a vendas, gerais e administrativas, e financeiras — deduzidas das receitas, mais outras receitas e menos despesas operacionais.

**Correção monetária** — Conta destacada na demonstração do resultado do exercício. Lançamento das contrapartidas da correção monetária do patrimônio líquido e do ativo permanente. Seu saldo poderá representar uma despesa ou uma receita.

**Lucro líquido** — Resultado líquido do período, depois da Contribuição Social e da provisão do Imposto de Renda, apurado na demonstração do resultado do exercício e transferido para a conta de lucros acumulados. Ocorrendo prejuízo, este é apresentado com sinal negativo.



**Liquidez corrente** — Ativo circulante sobre passivo circulante. Representa a relação entre cruzeiros reais disponíveis de imediato, ou bens facilmente conversíveis em dinheiro, e dívidas de curto prazo.

**Endividamento geral** — Passivo circulante mais exigível a longo prazo sobre ativo total. Expressa a participação do endividamento nos fundos totais ou a porcentagem do ativo financiada com recur-

sos de terceiros. Não estão incluídas nessa avaliação as contas de compensação.

**Rentabilidade da receita** — Lucro líquido sobre a receita operacional líquida ajustada ao mês de dezembro de 1993, utilizando-se como inflator a UFIR de dezembro de 1993 sobre a UFIR média de 1992. Indica a margem líquida sobre as vendas.

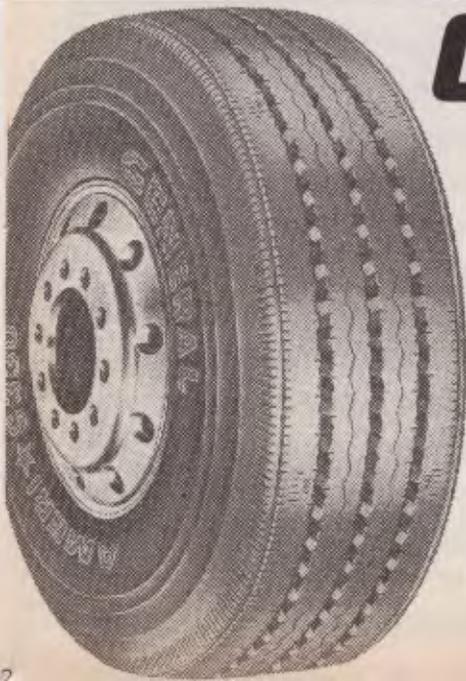
**Rentabilidade do patrimônio líquido** —

Lucro líquido sobre patrimônio líquido. Indica a lucratividade em relação aos recursos próprios, ou seja, a remuneração do capital.

**Produtividade de capital** — Receita operacional líquida ajustada ao mês de dezembro (multiplicada pela UFIR de dezembro de 1993 sobre a UFIR média de 1993) sobre ativo total. Representa o quanto a empresa obteve para cada cruzeiro do ativo. Quanto maior, melhor o resultado. Quando o patrimônio líquido da empresa é negativo, o índice não existe e o fato está indicado na tabela por um traço (-).

**Crescimento real da receita** — Receita operacional líquida do exercício sobre a receita operacional líquida do exercício anterior, inflacionada pela UFIR (UFIR média de 1992). Representa o crescimento real da receita (descontada a inflação do exercício em relação ao exercício anterior). Um traço (-) indica que não foi possível obter o dado.

**Asteriscos** — Um asterisco (\*) na frente do nome da empresa significa que ela exerce outras atividades além daquela em que a apresentamos enquadrada. Porém, muitas empresas deixaram de fornecer esta informação, exigida ao preencherem o questionário. Dois asteriscos (\*\*) na última coluna indicam que o balanço da empresa foi realizado em moeda constante.



# GENERAL TIRE



Uma das mais tradicionais marcas de pneus norte-americanos, agora está no Brasil:

Uma linha completa de pneus radiais para carros de passeio, caminhões e ônibus.

E também pneus convencionais para equipamentos agrícolas e terraplenagem.

Tecnologia, qualidade e preços competitivos.

## ALGUS ENTERPRISES, INC.

Exportador Oficial para o Brasil

**CONFIRA AS VANTAGENS**

Tel: 001(305) 326-0101

Fax: 001(305) 325-1901

2165 N.W. 17TH AVE. - MIAMI, FL - 33142 - USA

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## SERVIÇOS DE TRANSPORTE

### Aéreo

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
1 VARIG S.A. Viação Aérea Rio-grandense	RS	795 916 328,0	28 030 141,0	-86 071 608,0	0,0	-74 774 966,0	0,44	96,43	-3,00	-266,77	3,17	22,75
2 VASP - Viação Aérea São Paulo S.A.	SP	116 953 153,0	-124 307 189,0	-35 894 255,0	0,0	-33 124 758,0	0,35	178,26	-9,05	-	-	-25,28
3 TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	SP	39 706 648,0	3 273 056,0	1 480 495,0	0,0	1 310 906,0	0,76	83,64	1,05	40,05	6,21	41,69
4 TRANSBRASIL S.A. Linhas Aéreas	SP	39 439 150,0	-51 151 094,0	-103 484 880,0	81 081 780,0	-22 432 991,0	0,22	155,83	-18,17	-	-	20,92
5 RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	RJ	27 295 058,0	10 342 051,0	2 243 427,0	0,0	3 180 520,0	0,98	56,47	3,72	30,75	3,60	64,85
6 BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	SP	8 839 191,0	717 024,0	894 261,0	0,0	749 513,0	0,42	85,17	2,71	104,53	5,72	199,40
7 TABA Transp. Aéreos Reg. da Baía Amaz. S.A.	PA	3 760 101,0	2 273 428,0	-479 919,0	3 436 782,0	-1 802 291,0	0,33	77,87	-15,31	-79,28	1,15	17,32
8 ITAPEMIRIM Transportes Aéreos S.A.	ES	2 913 917,0	583 027,0	-1 739 350,0	1 873 053,0	133 703,0	0,60	85,91	1,47	22,93	2,20	345,33
9 LÍDER Táxi Aéreo S.A.	MG	2 369 140,0	997 884,0	-1 501 824,0	8 440 835,0	-14 459 717,0	0,09	95,98	-195,00	-1 449,04	0,30	-36,03
10 TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	SP	2 107 529,0	5 474 637,0	1 757 216,0	3 149 671,0	1 979 166,0	0,33	57,15	30,00	36,15	0,49	-9,34
11 VOTEC Táxi Aéreo S.A.	RJ	1 403 905,0	6 652,0	-2 162 227,0	12 579 267,0	4 888,0	0,26	99,96	0,11	73,48	0,27	25,20
12 LLOYD Aéreo Boliviano S.A.	SP	1 173 525,0	425 231,0	289 750,0	-671 768,0	-382 018,0	4,71	7,34	-10,40	-89,84	8,00	-21,44
13 TOTAL Linhas Aéreas S.A.	RJ	1 015 535,0	462 475,0	29 405,0	492 932,0	218 903,0	1,06	44,10	6,89	47,33	1,37	-4,21
14 METRÔ Táxi Aéreo S.A.	SP	835 856,0	1 136 377,0	429 154,0	-223 849,0	192 661,0	2,69	16,43	7,36	16,95	1,92	-16,24
15 ABC Táxi Aéreo S.A.	MG	273 507,0	807 224,0	230,0	62 359,0	64 858,0	0,63	18,30	7,58	8,03	0,87	26,62
16 TRANSAR Táxi Aéreo S.A.	SP	135 946,0	95 796,0	-4 614,0	-256 165,0	-259 279,0	4,91	74,76	-60,93	-270,66	1,12	195,41
17 AEROFOTO Cruzeiro S.A.	RJ	123 398,0	1 419 299,0	134 258,0	-249 791,0	-293 048,0	6,61	1,76	-75,87	-20,65	0,27	-35,73
18 ORION Aero Táxi S.A.	SC	60 978,0	-566 092,0	-265 761,0	-112 931,0	-378 692,0	0,00	344,30	-198,41	-	-	-69,69
19 BATA - Bahia Táxi Aéreo Ltda.	BA	24 493,0	429 594,0	15 068,0	351 283,0	364 971,0	2 591,17	0,00	476,07	84,96	17,84	-47,28
20 CRUZEIRO Táxi Aéreo S.A.	RJ	14 200,0	250 674,0	-18 229,0	-94 463,0	-99 819,0	1,59	4,02	-224,58	-39,82	0,17	-72,25
21 ANGRA Táxi Aéreo S.A.	SP	7 780,0	-95 761,0	-83 867,0	-61 055,0	-145 812,0	0,00	179,58	-598,78	-	-	-75,03

## Ferroviário

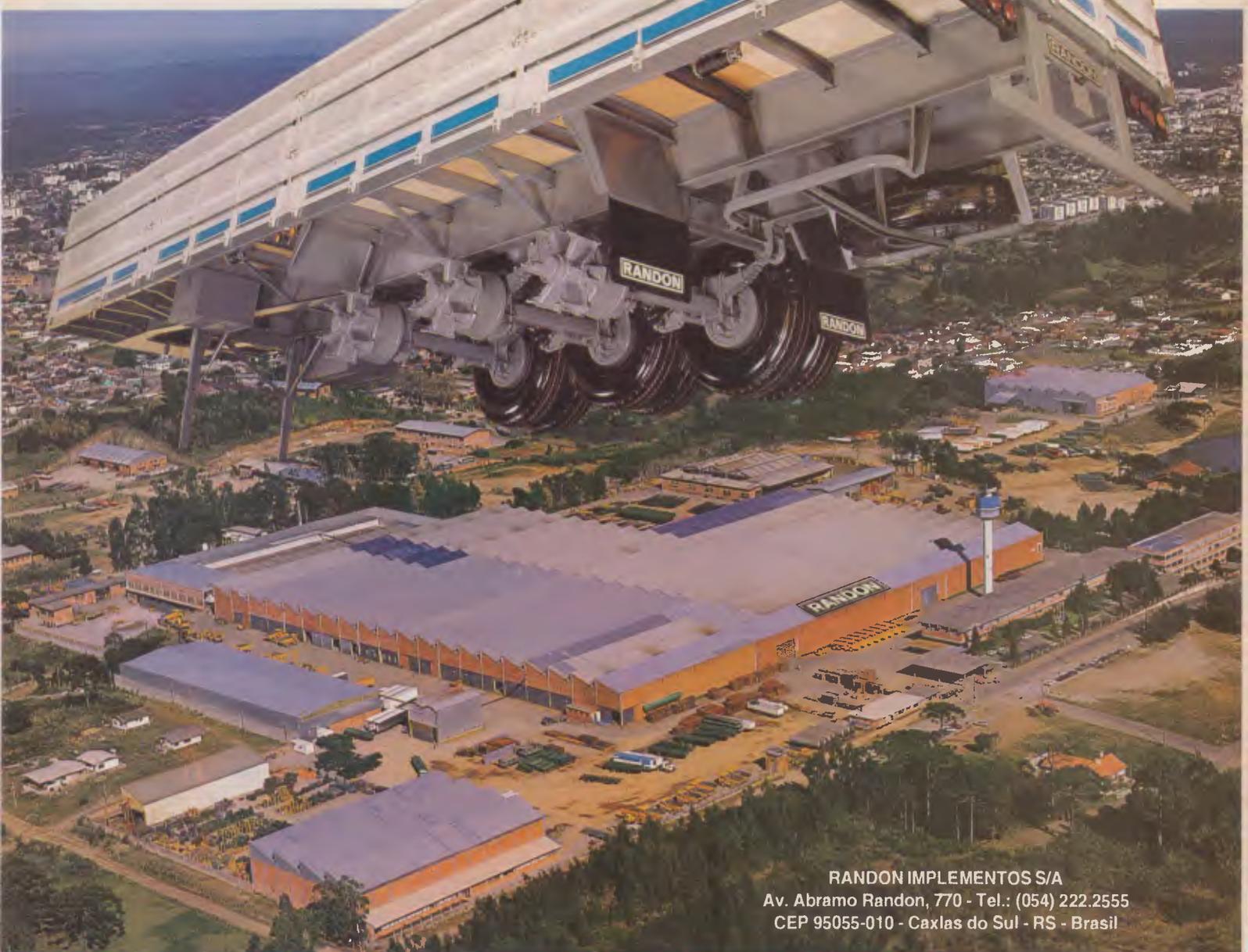
1 RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	RJ	66 183 268,0	4386 683 981,0	-938 949 183,0	549 796 247,0	-383 110 744,0	0,09	17,25	-184,94	-8,73	0,04	-0,46
2 METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	SP	54 633 209,0	1232 822 960,0	-72 593 582,0	0,0	-52 211 604,0	0,10	26,62	-30,53	-4,24	0,10	41,09
3 CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	RJ	41 425 310,0	729 024 375,0	-50 334 089,0	171 972 451,0	-14 736 457,0	0,07	22,51	-11,37	-2,02	0,14	34,86
4 FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	SP	21 099 877,0	1360 062 970,0	-117 176 842,0	811 709 052,0	-99 586 144,0	0,10	43,83	-150,79	-7,32	0,03	15,63
5 METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	RJ	8 531 319,0	-384 955 920,0	-514 710 096,0	970 649 411,0	-145 699 236,0	0,00	158,61	-545,63	-	-	27,14
6 TRENSURB - Emp. Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	RS	616 097,0	35 131 658,0	-1 490 446,0	14 083 038,0	-1 524 031,0	0,72	31,16	-79,03	-4,34	0,04	16,24

## Fretamento e turismo

1 BREDA Transportes e Turismo Ltda.	SP	3 347 713,0	2 987 202,0	-1 806 794,0	1 148 182,0	-625 197,0	0,71	64,51	-5,97	-20,93	1,25	9,49
2 Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	RJ	689 593,0	1 277 209,0	-2 735,0	-329 152,0	-118 637,0	5,66	4,48	-5,50	-9,29	1,61	-31,69
3 Viação MONTENEGRO S.A.	RS	634 880,0	828 681,0	-174 915,0	59 813,0	-86 302,0	0,82	26,55	-4,34	-10,41	1,76	-23,51
4 Viação JACAREÍ Ltda.	SP	539 478,0	1 211 992,0	-262 539,0	547 793,0	151 090,0	0,60	34,43	8,95	12,47	0,91	-2,65
5 DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	SP	537 435,0	1 196 994,0	628 723,0	-400 199,0	191 995,0	3,94	14,48	11,41	16,04	1,20	-2,42
6 TURSAN - Turismo Santo André S.A.	SP	469 305,0	398 879,0	-140 195,0	-82 252,0	-222 447,0	0,84	34,10	-15,14	-55,77	2,43	-16,39
7 JÚLIO SIMÕES FRETAMENTO e Turismo Ltda.	SP	404 537,0	123 002,0	53 648,0	43 214,0	-16 423,0	0,87	56,84	-1,30	-13,35	4,44	43,97
8 BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.*	RJ	397 061,0	251 602,0	-71 343,0	43 666,0	-895,0	0,60	43,11	-0,07	-0,36	2,81	201,40
9 ARAUTUR Turismo Ltda.	PR	346 030,0	523 937,0	10 910,0	2 105,0	-1 811,0	1,58	22,43	-0,17	-0,35	1,60	-14,65
10 BENFICA TURISMO Transp. Turist. Benfca Ltda.	SP	316 596,0	237 723,0	28 385,0	-35 402,0	2 920,0	1,80	32,14	0,29	1,23	2,83	-7,88
11 Transportes RUFINO Ltda.	SP	288 592,0	361 035,0	55 254,0	-8 741,0	-55 026,0	0,77	14,68	-6,09	-15,24	2,13	-
12 GRACIMAR Transportes e Turismo Ltda.	SP	265 918,0	300 970,0	32 022,0	-20 259,0	21 807,0	1,23	9,82	2,62	7,25	2,49	-8,49
13 ALBA Turismo Ltda.	SP	213 692,0	154 055,0	-14 782,0	27 590,0	-3 884,0	0,46	29,34	-0,58	-2,52	3,07	-8,07
14 Viação MERAUMAR S.A.	SP	205 639,0	700 592,0	92 970,0	166 824,0	-73 520,0	6,02	3,87	-11,42	-10,49	0,88	-30,81
15 TRANSTURISMO Transportadora Oriental Ltda.	RJ	204 066,0	224 225,0	35 867,0	85 028,0	114 371,0	1,20	10,09	17,91	51,01	2,56	0,09
16 TRANSMIL Transporte e Turismo Ltda.	SP	152 206,0	-233 259,0	-130 564,0	54 620,0	-78 815,0	0,27	126,44	-16,54	-	-	-1,91
17 REAL Turismo Ltda.	RJ	112 565,0	148 079,0	5 299,0	-15 440,0	-23 014,0	1,08	32,01	-6,53	-15,54	1,62	11,14
18 Transportadora TRIAUTO Ltda.	RJ	69 467,0	62 735,0	-8 843,0	9 693,0	885,0	2,17	28,49	0,41	1,41	2,48	46,50
19 Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	RJ	66 917,0	89 998,0	-25 996,0	26 268,0	-1 940,0	0,04	19,31	-0,93	-2,16	1,88	-60,55
20 CORCOVADO Transportadora Turística Ltda.	SP	43 019,0	8 377,0	964,0	-15 389,0	-14 425,0	1,64	42,69	-10,71	-172,20	7,10	5,17
21 TAUATTUR - Tauá Transporte e Turismo Ltda.*	CE	23 325,0	172 692,0	-33 521,0	32 005,0	-1 516,0	0,08	22,23	-2,08	-0,88	0,33	-
22 Viação SILVEIRA Ltda.	SP	13 437,0	69 348,0	-4 957,0	826,0	-5 783,0	0,88	20,73	-13,75	-8,34	0,48	-85,24
23 ENSA Turismo Ltda.	MG	8 629,0	3 063,0	3 063,0	-5 731,0	-2 668,0	21,29	4,06	-9,88	-67,61	6,57	-31,64
24 Transporte e Turismo REAL BRASIL Ltda.	RJ	4 732,0	6 007,0	1 963,0	2 822,0	4 629,0	5,34	6,45	31,25	77,06	2,31	-

# RANDON

*Semi-Reboque Asa Delta*



RANDON IMPLEMENTOS S/A  
 Av. Abramo Randon, 770 - Tel.: (054) 222.2555  
 CEP 95055-010 - Caxlas do Sul - RS - Brasil

**O que era bom, agora está muito melhor!**

# S

*sf - Qualidade de sério, modos próprios de pessoa séria.*

## ERIEDADE

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 31 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação séria é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a seriedade é um deles.



Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano.  
Sei que receberei 12 exemplares por apenas R\$ 40,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ CIDADE \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117  
Tel.: (011) 575-1304  
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Marítimo e fluvial

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
1 DOCEANA - Vale do Rio Doce Navegação S.A.	RJ	15 318 708,0	143 619 155,0	- 1 353 805,0	79 617 602,0	15 049 925,0	0,99	48,46	31,39	10,48	0,17	- 15,12
2 FOBSA Frota Oceânica Brasileira S.A.	RN	6 373 939,0	47 486 259,0	- 2 766 956,0	8 005 989,0	3 895 489,0	0,73	33,50	19,53	8,20	0,27	- 9,09
3 Companhia Marítima NACIONAL	RJ	5 275 161,0	4 813 071,0	1 899 996,0	669 653,0	652 667,0	1,18	34,75	3,95	13,56	2,06	81,60
4 GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	RJ	4 328 635,0	16 082 151,0	- 470 393,0	16 009 744,0	- 716 869,0	0,75	56,39	- 5,29	- 4,46	0,37	- 13,28
5 LOLISA Navegação S.A.	RJ	3 314 067,0	45 056,0	- 113 363,0	716 305,0	- 757 543,0	0,57	91,18	- 7,30	- 1 681,34	3,40	42,28
6 Companhia de Navegação NORSUL	MA	2 748 185,0	6 214 447,0	- 1 785 578,0	3 014 244,0	1 237 399,0	2,45	57,84	14,39	19,91	0,57	10,35
7 Companhia de Navegação LLOYD Brasileiro	RJ	2 169 531,0	- 83 883 634,0	- 81 499 552,0	85 888 511,0	- 40 349 786,0	0,05	275,37	- 594,20	-	-	- 49,78
8 Cia. PAULISTA de Comércio Marítimo	RJ	1 858 980,0	2 525 329,0	423 850,0	- 645 432,0	- 431 778,0	2,11	39,12	- 7,42	- 17,10	1,37	68,00
9 DELBA Marítima Navegação Ltda.	RJ	1 375 512,0	2 055 667,0	460 783,0	3 338 590,0	149 336,0	0,87	65,37	3,47	7,26	0,73	13,75
10 Navegação MANSUR S.A.	RJ	1 268 295,0	3 704 760,0	- 128 314,0	16 700 532,0	- 114 708,0	0,70	84,94	- 2,89	- 3,10	0,16	5,92
11 CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	PA	1 114 094,0	2 885 318,0	843 509,0	- 428 330,0	390 282,0	3,09	13,91	11,19	13,53	1,04	48,85
12 CBO - Companhia Brasileira de Offshore	RJ	937 387,0	3 095 088,0	845 135,0	- 818 026,0	732 276,0	4,79	37,67	24,96	23,66	0,59	- 23,83
13 NORSUL Offshore S.A.	RJ	824 944,0	255 298,0	- 844 257,0	271 710,0	- 569 770,0	1,97	82,12	- 22,07	- 223,18	1,81	- 8,63
14 ENASA - Empresa de Naveg. da Amazônia S.A.	PA	747 837,0	4 627 914,0	- 1 636 934,0	988 097,0	- 634 122,0	0,38	26,93	- 27,09	- 13,70	0,37	- 9,03
15 Companhia de Navegação das LAGOAS	RJ	679 994,0	5 397 995,0	- 2 374 052,0	1 995 618,0	- 606 296,0	0,29	31,69	- 28,49	- 11,23	0,27	5,99
16 MARVI S.A. Transportes Marítimos	RJ	570 868,0	115 967,0	118 150,0	278 313,0	- 166 306,0	1,01	86,81	- 9,31	- 143,41	2,03	56,90
17 INTERUNION Navegação S.A.	RJ	500 553,0	931 915,0	481 679,0	- 451 015,0	22 345,0	20,44	14,03	1,43	2,40	1,45	29,61
18 LIBRA - Linhas Brasileiras de Navegação S.A.	RJ	339 882,0	6 494 939,0	329 722,0	962 896,0	- 2 099 229,0	1,16	25,09	- 197,33	- 32,32	0,12	- 43,68
19 WILSON Sons Serviços Marítimos S.A.	RJ	301 045,0	971 986,0	- 625 875,0	554 556,0	- 77 939,0	0,14	50,35	- 8,27	- 8,02	0,48	- 26,10
20 Navegação TAQUARA S.A.	RS	239 704,0	1 858 758,0	- 1 722 724,0	1 319 122,0	- 798 390,0	0,27	57,38	- 106,41	- 42,95	0,17	- 24,65
21 ENASUL - Emp. Estiv. Naveg. Atlântico Sul S.A.	SP	119 858,0	160 756,0	6 120,0	- 326,0	4 358,0	1,06	13,76	1,16	2,71	2,01	16,16
22 Companhia TUPI de Navegações	RJ	67 009,0	179 458,0	- 250 247,0	1 526 994,0	- 388 434,0	0,01	91,89	- 185,20	- 216,45	0,09	- 62,27
23 Navegação MINUANO S.A.	RS	63 317,0	922 023,0	- 87 058,0	254 028,0	- 56 394,0	0,03	25,82	- 28,46	- 6,12	0,16	8,30
24 PORTO AZUL Transportes Marítimos Ltda.	RJ	44 492,0	75 850,0	4 762,0	- 12 161,0	- 8 829,0	2,80	7,15	- 6,34	- 11,64	1,70	-
25 Companhia de Navegação DIAMANTE	SP	32 178,0	485 362,0	- 31 216,0	1 472,0	- 29 744,0	0,04	31,82	- 29,53	- 6,13	0,14	- 20,36
26 ARGOS Navegação S.A.	RJ	14 926,0	384 685,0	- 10 239,0	33 112,0	- 43 655,0	1,60	1,22	- 93,44	- 11,35	0,12	- 79,61
27 FRANAVE Cia. de Navegação do São Francisco	MG	14 729,0	350 306,0	- 34 534,0	96 030,0	- 118 444,0	0,82	21,87	- 256,92	- 33,81	0,10	31,45
28 GRANICARGA Marítima Ltda.	SP	10 179,0	379 586,0	21 734,0	- 34 684,0	- 12 232,0	1,17	42,20	- 38,39	- 3,22	0,07	-
29 MARLESTE Navegação S.A.	RJ	5 706,0	62 666,0	2 432,0	- 3 915,0	- 1 530,0	8,09	0,82	- 8,57	- 2,44	0,28	- 22,58
30 GRANINTER Transp. Marítimos de Granéis S.A.	RJ	290,0	- 4 135,0	5 465,0	- 9 670,0	- 8 193,0	2 136,00	101,56	- 902,61	-	-	-

## Metropolitano de passageiros

1 CMTC - Cia. Municipal de Transportes Coletivos	SP	46 076 158,0	- 113 389 559,0	- 201 562 151,0	161 119 363,0	- 47 595 349,0	0,16	198,80	- 33,00	-	-	22,89
2 RIO ITA Ltda.*	RJ	2 578 217,0	1 165 921,0	- 1 369 641,0	1 583 258,0	267 141,0	0,09	66,74	3,31	22,91	2,30	17,05
3 Rápido ARAGUAIA Ltda.	GO	2 154 766,0	1 844 408,0	208 393,0	1 554 268,0	- 158 161,0	1,03	53,54	- 2,35	- 8,58	1,48	383,73
4 Auto Viação BRASIL LUXO Ltda.	SP	2 067 029,0	1 524 864,0	- 766 384,0	110 074,0	- 669 212,0	0,31	49,21	- 10,34	- 43,89	2,16	8,46
5 CSTC - Cia. Santista de Transportes Coletivos	SP	1 865 879,0	11 373,0	- 5 748 143,0	2 842 268,0	- 2 903 543,0	0,05	99,81	- 49,72	- 25 530,14	0,97	- 9,13
6 REAL Auto Ônibus Ltda.	RJ	1 740 295,0	1 406 641,0	- 481 388,0	547 650,0	75 292,0	0,82	29,38	1,38	5,35	2,73	23,08
7 Empresa de Transporte FLORES Ltda.	RJ	1 699 440,0	1 890 813,0	- 114 296,0	46 033,0	48 436,0	1,36	26,48	0,91	2,56	2,07	- 13,08
8 Empresa de Ônibus GUARULHOS S.A.	SP	1 686 830,0	603 299,0	- 926 129,0	841 622,0	- 127 891,0	0,23	62,25	- 2,42	- 21,20	3,30	- 2,52
9 Companhia CARRIS Porto-alegrense	RS	1 466 583,0	- 326 818,0	- 3 474 825,0	3 384 117,0	- 86 326,0	0,11	109,98	- 1,88	-	-	1,00
10 VICASA - Viação Canoense S.A.	RS	1 330 810,0	171 355,0	- 521 113,0	2 609 255,0	- 517 448,0	0,08	95,27	- 12,42	- 301,97	1,15	- 2,20
11 Auto Viação JABOUR Ltda.	RJ	1 191 852,0	1 186 288,0	- 244 327,0	24 207,0	14 593,0	1,02	10,19	0,39	1,23	1,46	-
12 URCA URB. DE CAMPINAS - Viaç. C. Eliseos S.A.	SP	1 183 760,0	1 880 372,0	- 4 346 265,0	3 847 021,0	918 750,0	0,36	72,47	24,80	48,86	0,54	- 5,43
13 Expresso PÉGASO Ltda.	RJ	1 062 301,0	1 646 457,0	- 254 528,0	27 001,0	34 597,0	1,47	13,90	1,04	2,10	1,74	64,89
14 LUXOR Transportes Ltda.*	RJ	1 053 431,0	8 792,0	- 379 496,0	213 531,0	- 146 119,0	0,25	121,44	- 4,43	- 1 661,95	7,13	-
15 Transportes SÃO SILVESTRE S.A.	RJ	1 041 911,0	929 260,0	- 46 073,0	110 666,0	8 229,0	1,32	21,72	0,25	0,89	2,75	10,47
16 AUTOVIÁRIA São Vicente de Paulo Ltda.	CE	1 040 916,0	1 715 503,0	- 1 960 596,0	1 375 104,0	- 587 582,0	0,23	52,18	- 18,03	- 34,25	0,91	-
17 CENTRAL S.A. Transp. Rodoviários e Turismo	RS	946 578,0	802 788,0	- 1 053 405,0	1 912 722,0	- 138 017,0	0,35	57,64	- 4,66	- 17,19	1,56	- 5,87
18 Transportes PARANAPAN S.A.	RJ	943 599,0	375 666,0	- 286 548,0	370 543,0	85 057,0	0,12	52,07	2,88	22,64	3,77	5,94
19 Transportes Coletivos TREVD S.A.	RS	751 221,0	541 091,0	- 1 756 494,0	1 858 523,0	91 545,0	0,35	81,70	3,89	16,92	0,80	- 4,70
20 Viação PAVUNENSE S.A.	RJ	683 163,0	2 113 264,0	- 83 907,0	0,0	46 318,0	0,77	8,07	2,17	2,19	0,93	- 3,95
21 Viação ACARI S.A.	RJ	680 970,0	785 616,0	- 115 739,0	189 076,0	17 753,0	0,23	30,03	0,83	2,26	1,90	- 9,79
22 Transporte e Turismo GIDION Ltda.*	SC	657 189,0	417 530,0	- 234 080,0	278 006,0	44 138,0	0,18	62,49	2,15	10,57	1,85	- 8,86
23 Auto Viação ALPHA S.A.	RJ	642 606,0	613 247,0	- 496 307,0	542 017,0	- 23 113,0	0,19	48,42	- 1,15	- 3,77	1,69	5,25
24 Viação NOSSA SENHORA DA PENHA Ltda.	RJ	627 703,0	931 797,0	- 339 002,0	92 331,0	- 165 984,0	1,21	10,65	- 8,45	- 17,81	1,88	3,47
25 Transportes AMIGOS UNIDOS S.A.	RJ	623 134,0	688 559,0	- 69 009,0	- 16 774,0	- 81 094,0	1,14	20,65	- 4,16	- 11,78	2,25	2,71
26 Viação CIDADE DO SOL Ltda.*	RN	614 480,0	1 090 818,0	- 149 946,0	105 184,0	96 253,0	0,16	49,52	5,00	8,82	0,89	-
27 TEL - Transportes Estrela S.A.	RJ	575 977,0	252 355,0	- 464 347,0	423 150,0	- 80 929,0	0,21	64,68	- 4,49	- 32,07	2,52	- 0,69

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Metropolitano de passageiros

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
28 Transporte ESTRELA AZUL S.A.	RJ	571 741,0	-488 939,0	-148 600,0	57 869,0	-89 282,0	0,58	22,89	-4,99	-	-	-1,77
29 Viação LIMEIRENSE Ltda.	SP	568 008,0	126 986,0	-629 511,0	429 565,0	-218 514,0	0,21	82,45	-12,29	-172,08	2,46	-
30 Organização Guimarães Ltda. Empresa VITÓRIA*	CE	540 061,0	1 421 376,0	235 048,0	-134 710,0	80 918,0	2,18	15,13	4,79	5,69	1,01	-11,89
31 Auto Viação TJUCA S.A.	RJ	527 152,0	1 082 078,0	-212 132,0	307 673,0	83 336,0	0,49	15,91	5,05	7,70	1,28	772,49
32 Transportes Coletivos BIGUAÇU Ltda.	SC	512 146,0	194 610,0	-205 911,0	165 727,0	-36 817,0	0,68	55,05	-2,30	-18,92	3,70	17,37
33 Transportes VILA ISABEL S.A.	RJ	474 004,0	946 700,0	-226 806,0	303 048,0	78 485,0	0,26	30,86	5,29	8,29	1,08	6,47
34 Empresa Viação IDEAL S.A.	RJ	455 507,0	436 534,0	-128 560,0	68 336,0	-60 899,0	0,71	23,61	-4,27	-13,95	2,74	3,89
35 JACAREÍ Transporte Urbano Ltda.	SP	451 065,0	196 934,0	-40 255,0	436 073,0	-113 711,0	0,17	66,22	-8,05	-57,74	2,42	-10,12
36 SÃO BERNARDO Ônibus Ltda.	MG	448 160,0	723 125,0	-364 143,0	194 974,0	-170 519,0	0,23	39,38	-12,16	-23,58	1,18	-9,31
37 UNIVALE Transportes Ltda.	MG	400 804,0	279 051,0	-146 226,0	91 570,0	-24 639,0	0,58	37,58	-1,96	-8,83	2,81	-
38 CTA - Cia. de Troleibus Araraquara	SP	384 263,0	274 235,0	4 213,0	-47 243,0	-41 544,0	1,17	34,20	-3,45	-15,15	2,89	10,76
39 Empresa Auto Viação JUREMA S.A.	RJ	308 529,0	1 050 163,0	-5 294,0	41 699,0	36 405,0	0,95	6,95	3,77	3,47	0,86	-13,66
40 Empresa SÃO JOSÉ DE RIBAMAR Ltda.	CE	284 056,0	405 208,0	-148 320,0	42 482,0	-100 392,0	0,03	38,69	-11,29	-24,78	1,35	197,90
41 TRANSEPP - Empr. Transp. Urb. Rib. Preto S.A.	SP	244 737,0	467 283,0	-295 480,0	102 530,0	-190 668,0	0,26	25,64	-24,89	40,80	1,22	5,95
42 ESAL - Empresa Santo Antônio Ltda.	CE	241 993,0	241 646,0	-28 669,0	85 055,0	56 159,0	0,72	19,79	7,41	23,24	2,51	-5,95
43 Empresa de Transp. LIMOUSINE CARIOCA S.A.	RJ	237 794,0	1 136 029,0	12 174,0	55 347,0	67 521,0	1,33	4,07	9,07	5,94	0,63	-11,72
44 ARAUCÁRIA Transporte Coletivo Ltda.	PR	189 611,0	637 382,0	-139 591,0	138 041,0	-3 686,0	0,23	22,98	-0,62	-0,58	0,72	7,49
45 Auto Viação SÃO JOSÉ Ltda.	CE	175 932,0	218 942,0	-240 524,0	217 542,0	-25 799,0	0,09	60,33	-4,69	-11,78	1,00	26,43
46 Viação MOGI-GUAÇU Ltda.	SP	175 356,0	275 473,0	-71 587,0	41 569,0	-60 658,0	0,51	29,71	-11,05	-22,02	1,40	-13,58
47 Auto Viação CHAPECO Ltda.	SC	141 195,0	600 569,0	-70 842,0	102 418,0	21 748,0	0,63	14,86	4,92	3,52	0,63	10,99
48 Viação MARUMBI Ltda.	PR	110 743,0	239 815,0	7 280,0	13 810,0	21 090,0	1,70	14,19	6,08	8,79	2,31	-
49 Viação METROPOLITANA Ltda.	MG	97 491,0	58 364,0	5 445,0	33 080,0	-27 592,0	1,84	18,84	-9,04	-47,28	4,24	-
50 Viação PEDRO ITA Ltda.*	RJ	89 072,0	156 434,0	-120 294,0	92 668,0	-9 621,0	0,18	76,54	-3,45	-6,15	0,42	-
51 Viação VALE DO SOU Ltda.	MG	61 513,0	169 301,0	-16 570,0	19 029,0	2 649,0	0,37	42,39	1,38	1,56	0,66	-71,08
52 Viação SÃO ROQUE Ltda.	ES	53 362,0	30 054,0	-28 518,0	23 828,0	-4 638,0	0,31	55,57	-2,78	-15,43	2,47	-
53 SALUTRANS Salutrans Transportes S.A.	RJ	16 288,0	84 880,0	-17 526,0	-43 233,0	-60 887,0	4,22	31,87	-119,43	-71,73	0,41	17,67

## Rodoviário de carga

1 TNT Brasil S.A.	SP	7 761 943,0	2 992 394,0	609 044,0	827 014,0	1 360 587,0	1,40	45,72	5,60	45,47	4,41	28,33
2 Transportadora ITAPEMIRIM S.A.	ES	6 967 794,0	6 317 179,0	-6 904 529,0	5 196 455,0	-1 709 866,0	0,54	66,53	-7,84	-27,07	1,16	60,90
3 SEG - Serv. Espec. de Seg. e Transp. de Val. S.A.	RJ	6 281 384,0	1 947 811,0	170 463,0	380 325,0	522 891,0	1,02	55,82	2,66	26,85	4,46	7,33
4 Transportadora TRESMAIENSE Ltda.	RS	6 091 885,0	1 180 016,0	-944 710,0	1 013 939,0	4 043,0	1,20	70,23	0,02	0,34	4,81	33,15
5 DOM VITAL Transp. Ultra Rápido Ind. e Com. Ltda.	SP	5 042 753,0	6 358 882,0	767 919,0	-608 993,0	-319 405,0	1,42	12,48	-2,02	-5,02	2,17	22,83
6 TORA - Transportes Industriais Ltda.	MG	4 650 756,0	1 980 520,0	801 875,0	154 455,0	1 425 550,0	1,42	54,55	1,06	7,80	3,34	54,13
7 Rodoviário LIDERBRÁS S.A.	RJ	4 351 477,0	795 252,0	-882 761,0	789 964,0	-16 875,0	0,83	72,66	-0,12	-2,12	4,68	28,97
8 TVR - Transportadora Volta Redonda S.A.	SP	4 191 429,0	1 813 424,0	711 260,0	-566 590,0	147 024,0	1,91	44,86	1,12	8,11	3,99	-5,97
9 Empresa de Transportes ATLAS Ltda.	SP	4 091 886,0	2 190 185,0	1 138 616,0	-50 497,0	137 485,0	1,71	45,90	1,07	6,28	3,16	32,75
10 Transportadora COMETA S.A.	PE	3 959 025,0	1 570 007,0	-419 395,0	551 141,0	127 965,0	1,00	45,43	1,03	8,15	4,31	41,93
11 CESA - Companhia Empreendimentos Sabará	MG	3 949 389,0	3 484 738,0	417 210,0	-61 218,0	18 976,0	1,18	33,30	0,15	0,54	2,37	24,45
12 Cia. Transportadora e Comercial TRANSOLOR	SP	3 731 326,0	1 246 633,0	-1 240 597,0	1 412 684,0	436 539,0	0,59	76,44	3,74	35,02	2,21	52,51
13 TROPICAL Transportes S.A.	SP	3 652 112,0	1 488 025,0	892 942,0	-244 719,0	564 839,0	1,76	43,82	4,94	37,96	4,32	19,19
14 TRANSVALOR S.A. - Transp. de Val. e Segurança	SP	3 552 793,0	1 197 807,0	23 332,0	238 047,0	331 178,0	1,09	56,82	2,98	27,65	4,01	31,93
15 Expresso MERCÚRIO S.A.	RS	3 519 275,0	3 031 354,0	198 785,0	344 078,0	208 112,0	1,25	25,38	1,89	6,87	2,71	18,41
16 TRANSGAMA Transportes S.A.	RS	3 328 043,0	2 554 745,0	106 456,0	-241 507,0	93 029,0	1,44	22,55	0,89	3,64	3,16	62,95
17 SADA Transportes e Armazenagens Ltda.	MG	3 266 821,0	1 786 937,0	87 122,0	-58 123,0	173 486,0	1,07	60,32	1,70	9,71	2,27	20,79
18 TRANSWILSON - Emp. de Transp. Wilson Ltda.	RS	3 066 267,0	768 697,0	309 315,0	-25 581,0	237 179,0	2,12	48,66	2,47	30,85	6,41	75,02
19 Transportes DALCÓQUIO S.A.	SC	3 007 076,0	566 597,0	181 270,0	-123 291,0	46 530,0	1,17	66,07	0,49	8,21	5,64	34,53
20 Transportadora TEGON VALENTI S.A.	RS	2 931 261,0	1 319 008,0	-238 501,0	185 149,0	17 713,0	0,97	42,33	0,19	1,34	4,01	32,32
21 Transportes DELLA VOLPE S.A. Com. e Ind.	SP	2 869 320,0	4 931 049,0	344 301,0	-753 190,0	-424 407,0	10,97	1,48	-4,73	-8,61	1,79	15,18
22 SETP - Sist. Espec. de Transp. de Petróleo S.A.	SP	2 760 325,0	1 697 357,0	122 060,0	-72 864,0	88 182,0	1,14	33,90	1,02	5,20	3,35	30,43
23 Transportadora JÚLIO SIMÕES S.A.	SP	2 701 255,0	2 337 443,0	467 492,0	-149 592,0	129 227,0	1,04	23,69	1,53	5,53	2,76	21,84
24 MINASFORTE S.A. - Transp. de Val. e Segurança	MG	2 631 188,0	1 268 675,0	383 891,0	491 718,0	784 960,0	1,13	43,66	9,53	61,87	3,66	0,49
25 CEMAPE Transportes S.A.	SP	2 613 613,0	1 720 053,0	154 471,0	-165 656,0	-42 809,0	1,35	35,10	-0,52	-2,49	3,09	13,86
26 S.A. Transporte ITAIPAVA	RJ	2 443 703,0	2 242 624,0	209 894,0	-231 101,0	-3 453,0	1,26	24,57	-0,05	-0,15	2,57	5,64
27 Transportadora CONTATTO Ltda.	SP	2 342 353,0	600 448,0	-315 029,0	300 581,0	10 521,0	0,85	77,78	0,14	1,75	2,71	24,12
28 TRANSULTRA S.A. Armaz. e Transp. Especial.*	SP	2 303 655,0	6 470 827,0	556 384,0	-5 659,0	645 451,0	0,99	13,90	8,95	9,98	0,96	3,48
29 TRANSAUTO - Transp. Especial. de Autom. S.A.	SP	2 175 166,0	2 420 240,0	338 946,0	-254 976,0	103 738,0	2,23	13,80	1,52	4,29	2,40	58,03
30 Rodoviário RAMOS Ltda.	MG	2 147 044,0	1 726 190,0	-14 855,0	-119 860,0	-135 304,0	1,46	18,86	-2,01	-7,84	3,16	33,70
31 Expresso ARAÇATUBA Ltda.*	SP	2 123 314,0	1 566 485,0	754 070,0	-773 745,0	-18 355,0	2,67	26,77	-0,28	-1,17	3,11	29,74

# Rodoviário de carga

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE			
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)	PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
32 ITD Transportes Ltda.	SP	2 084 974,0	4 170 211,0	180 985,0	1 432 916,0	111 744,0	0,70	37,29	1,71	2,68	0,98	18,43
33 Transportadora COFAN S.A.	SP	2 077 989,0	6 781 333,0	1 492 131,0	- 1 240 050,0	320 089,0	4,29	6,18	4,92	4,72	0,90	16,21
34 TRANSGALA Transportes Ltda.	RS	2 063 725,0	212 377,0	- 142 557,0	120 221,0	- 500,0	0,96	51,99	- 0,01	- 0,24	10,34	83,04
35 IBL - Irmãos Borlenghi Ltda.	SP	2 042 699,0	806 141,0	- 22 928,0	43 543,0	17 562,0	1,57	39,22	0,27	2,18	4,82	25,90
36 Ottmar B. Schütz S.A. EXPRESSO CRUZADOR	RS	2 041 842,0	- 1 022 612,0	- 1 697 393,0	824 101,0	- 771 363,0	0,71	192,95	- 12,07	-	-	17,48
37 Transportadora LATINOAMÉRICA Ltda.	RS	1 969 145,0	1 797 187,0	- 20 504,0	250 581,0	- 266 718,0	0,66	22,33	- 4,33	- 14,84	2,66	- 16,42
38 RÁPIDO 900 de Transportes Rodoviários Ltda.	SP	1 903 563,0	1 581 760,0	323 360,0	590 903,0	13 113,0	9,34	4,80	0,22	0,83	3,59	1,81
39 Expresso RIO GRANDE SÃO PAULO S.A.	RS	1 901 069,0	3 623 146,0	- 2 507 472,0	1 378 780,0	- 1 387 609,0	0,95	47,63	- 23,32	- 38,30	0,86	22,12
40 Transportadora RÁPIDO PAULISTA Ltda.	PR	1 898 334,0	307 090,0	- 713 934,0	968 109,0	267 257,0	0,81	84,08	4,50	87,03	3,08	28,97
41 Transportadora RODOTIGRE Ltda.	SC	1 863 420,0	19 890 375,0	139 606,0	- 254 903,0	- 222 689,0	1,69	1,98	- 3,82	- 1,12	0,29	33,78
42 Transportadora GIOVANELLA Ltda.	RS	1 836 062,0	81 250,0	- 104 074,0	2 166 035,0	17 434,0	0,44	97,80	0,30	21,46	1,55	83,03
43 SUPERPESA Cia. Transp. Especiais e Intermodais	RJ	1 759 761,0	6 015 837,0	- 835 458,0	600 299,0	- 153 111,0	0,58	4,41	- 2,78	- 2,55	0,16	3,00
44 MESQUITA S.A. Transportes e Serviços	SP	1 720 913,0	8 205 770,0	- 819 487,0	324 101,0	- 491 812,0	0,72	15,21	- 9,13	- 5,99	0,56	16,77
45 DOURO S.A.	MG	1 681 432,0	19 908 313,0	16 174 263,0	16 014 615,0	151 727,0	4,01	47,94	2,88	0,76	0,14	37,16
46 REUNIDAS Transp. Rodoviária de Cargas S.A.	SC	1 612 179,0	1 202 687,0	- 415 022,0	353 560,0	- 74 053,0	0,90	57,26	- 1,47	- 6,16	1,79	37,74
47 ELA S.A. - Transportes e Comércio	MG	1 550 138,0	2 414 620,0	914 587,0	- 644 613,0	190 646,0	2,14	21,08	3,93	7,90	1,59	48,29
48 Rodoviário CAÇULA Ltda.	MG	1 519 778,0	296 257,0	155 014,0	- 107 033,0	68 177,0	2,02	67,73	1,43	23,01	4,94	-
49 Transportadora COLATINENSE Ltda.	ES	1 501 340,0	1 450 418,0	507 555,0	- 646 227,0	136 908,0	3,95	11,41	2,91	9,44	2,87	- 5,12
50 GRANERO Transportes Ltda.	SP	1 454 027,0	42 040,0	36 625,0	- 650 633,0	- 569 882,0	1,99	46,12	- 12,52	- 1 355,57	4,95	-
51 TRANSFARMA Transportes Ltda.	SP	1 442 796,0	1 533 110,0	207 641,0	763 954,0	77 917,0	1,08	48,63	1,73	5,08	1,51	0,61
52 PROSEGUR S.A. Transp. de Valores e Segurança	RS	1 429 878,0	760 364,0	233 274,0	42 543,0	197 176,0	1,19	32,53	4,41	25,93	3,97	27,32
53 MINASFORTE RIO S.A. Transp. de Val. e Seg.	RJ	1 426 901,0	397 234,0	- 89 686,0	29 324,0	- 22 012,0	0,92	63,08	- 0,49	- 5,54	4,15	20,78
54 Rodoviário LÍDER Ltda.	RJ	1 414 587,0	749 923,0	225 603,0	- 115 104,0	- 202 337,0	1,37	50,17	- 4,57	- 26,98	2,94	45,97
55 MINAS-GOIAS S.A. Transportes	MG	1 403 609,0	904 811,0	267 127,0	9 777,0	39 315,0	1,15	29,01	0,89	4,35	3,45	24,16
56 IRGÁ Lupércio Torres S.A.	SP	1 384 867,0	1 668 587,0	- 246 535,0	45 397,0	- 35 655,0	0,92	46,54	- 0,82	- 2,14	1,39	12,01
57 Empresa HASS de Transportes Ltda.	RS	1 289 142,0	238 429,0	- 267 859,0	108 687,0	- 152 200,0	0,53	81,93	- 3,77	- 63,83	4,37	40,00
58 Transportadora MAYER S.A.	RS	1 227 902,0	236 574,0	40 932,0	- 29 413,0	33 644,0	1,37	47,68	0,88	14,22	8,50	10,11
59 CHEIM Transportes S.A.	ES	1 222 976,0	1 097 667,0	487 061,0	- 372 586,0	78 002,0	2,60	20,64	2,04	7,11	2,77	- 82,16
60 JAMEF Transportes Ltda.*	MG	1 222 531,0	590 969,0	- 208 232,0	304 344,0	57 134,0	1,02	57,99	1,49	9,67	2,72	33,37
61 Transportadora FALCÃO Ltda.	PR	1 208 838,0	365 180,0	79 964,0	- 88 750,0	- 5 466,0	1,42	31,44	- 0,14	- 1,50	7,10	-
62 TA - Transportadora Americana Ltda.	SP	1 186 260,0	949 095,0	95 262,0	137 837,0	86 622,0	0,62	34,78	2,33	9,13	2,55	35,28
63 PERDIGÃO Transportes Ltda.	SC	1 165 894,0	230 970,0	- 56 902,0	0,0	- 58 562,0	1,20	33,90	- 1,60	- 25,35	10,44	-
64 TRANSVALE Transp. de Cargas e Encom. Ltda.	PR	1 160 696,0	765 994,0	- 493 790,0	- 202 778,0	173 233,0	1,90	35,42	4,77	22,62	3,06	43,33
65 DACUNHA S.A.	SP	1 156 885,0	735 303,0	233 496,0	- 240 076,0	- 6 502,0	1,22	35,10	- 0,18	- 0,88	3,20	61,17
66 COLISUL Transportes S.A.	RS	1 091 990,0	1 086 332,0	42 712,0	- 55 726,0	20 541,0	1,46	21,44	0,60	1,89	2,47	32,38
67 TRANSRIBE - Transportadora Ribeirão S.A.	SP	1 088 450,0	3 836 284,0	- 126 707,0	- 1 057 881,0	- 1 204 495,0	1,39	30,01	- 35,36	- 31,40	0,62	- 32,31
68 INTEGRAL Transp. e Agenciamento Marít. Ltda.	RJ	1 076 085,0	3 008 383,0	20 212,0	29 135,0	104 217,0	1,04	21,47	0,86	0,97	0,88	28,46
69 Expresso JUNDIAI SÃO PAULO Ltda.	SP	1 061 862,0	825 599,0	- 15 767,0	86 369,0	127 053,0	1,08	29,89	3,82	15,39	2,82	31,15
70 CATARINENSE Cargas e Encomendas Ltda.	SC	1 059 195,0	740 359,0	- 925 644,0	727 715,0	- 86 075,0	0,38	63,64	- 2,60	- 11,63	1,63	34,34
71 GAFOR Transportes S.A.	SP	1 018 419,0	1 620 381,0	- 191 447,0	205 983,0	41 566,0	1,77	39,53	1,30	2,57	1,17	22,97
72 Empresa de Transportes SOPRO DIVINO S.A.	SP	1 010 518,0	1 594 375,0	3 628,0	- 58 297,0	- 18 402,0	1,27	25,55	- 0,58	- 1,15	1,48	420,13
73 TRELSA - Transp. Especializ. de Líquidos S.A.	RJ	948 224,0	607 372,0	- 241 207,0	92 653,0	- 131 054,0	1,09	46,11	- 4,42	- 21,58	2,63	- 13,37
74 SOTRANGE Transportes Rodoviários Ltda.	SP	909 016,0	451 000,0	185 178,0	- 174 897,0	10 333,0	1,15	34,55	0,36	2,29	4,13	51,18
75 CTV - Coop. Transp. Veic. e Carg. em Geral Ltda.*	81	857 991,0	340 936,0	95 560,0	- 22 920,0	46 033,0	1,44	28,46	1,71	13,50	5,64	32,51
76 ANDORINHA Transportadora Ltda.	SP	829 358,0	167 874,0	- 108 291,0	21 246,0	- 58 260,0	1,31	63,36	- 2,24	- 31,01	5,06	38,70
77 Transportadora PRIMOROSA S.A.	RS	822 517,0	4 491 422,0	- 2 620 535,0	971 836,0	- 2 061 425,0	0,43	29,13	- 80,07	- 45,90	0,41	29,95
78 Transporte EXCELSIOR Ltda.	RJ	802 614,0	387 692,0	34 240,0	- 13 285,0	17 658,0	1,47	34,34	0,70	4,55	4,71	42,45
79 Expresso MIRASSOL Ltda.	SP	802 212,0	- 5 887,0	- 51 064,0	- 7 844,0	- 58 908,0	4,00	100,97	- 2,35	-	-	125,84
80 Transportadora MATSUDA Ltda.	PR	787 659,0	616 503,0	13 189,0	- 49 684,0	- 26 198,0	1,31	30,03	- 1,06	- 4,25	2,80	- 3,85
81 Expresso SUL FLUMINENSE Ltda.	RJ	779 172,0	1 697 759,0	- 51 707,0	942 612,0	383 605,0	0,95	50,64	15,73	22,59	0,71	25,06
82 Transportadora CRUZ DA MALTA Ltda.	SP	778 825,0	925 463,0	124 669,0	1 191,0	78 332,0	1,73	10,29	3,21	8,46	2,36	29,13
83 SITCAR - Soc. Interest. de Transp. Carvalho Ltda.	MG	754 357,0	560 537,0	- 397 011,0	289 153,0	- 39 308,0	0,32	47,74	- 1,66	- 7,01	2,20	63,99
84 TRANS-AÇO S.A. Transportes de Aço	RS	746 942,0	583 603,0	69 741,0	- 126 468,0	- 54 179,0	2,70	31,38	- 2,32	- 9,28	2,75	- 10,47
85 Rodoviário BEDIN Ltda.	RS	744 839,0	725 792,0	- 81 558,0	102 271,0	15 944,0	0,70	31,08	0,68	2,20	2,21	41,05
86 Expresso JÁVALI S.A.	RS	740 486,0	606 794,0	- 50 517,0	7 393,0	- 163 618,0	0,65	42,81	- 7,06	- 26,96	2,18	22,70
87 ITD Transportes Internacionais Ltda.	SP	733 608,0	92 972,0	125 747,0	- 34 186,0	47 977,0	1,44	80,02	2,09	51,60	4,94	58,21
88 Transporte SIDERAL Ltda.	RJ	719 783,0	1 243 360,0	73 228,0	- 225 529,0	- 112 484,0	4,89	4,51	- 4,99	- 9,05	1,73	54,10
89 TRANSEDEPE S.A.	RJ	716 331,0	- 115 397,0	- 10 697,0	233 189,0	- 71 204,0	1,58	147,63	- 3,18	-	-	- 24,75
90 Transporte e Comércio FASSINA Ltda.	SP	677 366,0	283 957,0	- 118 176,0	74 633,0	- 41 368,0	0,51	44,76	- 1,95	- 14,57	4,12	14,88
91 AGROPÊL Transportes Ltda.	SC	661 679,0	159 856,0	48 407,0	117 588,0	- 56 576,0	1,10	75,98	- 2,73	- 35,39	3,11	-
92 RDDRIMAR S.A. Transp. Equip. Inds. e Arms. Ger.	SP	653 077,0	1 200 478,0	45 582,0	130 761,0	+ 77 065,0	1,72	14,51	- 3,77	- 6,42	1,46	27,64
93 AMAZON MODAL Transporte Intermodal Ltda.	SP	642 718,0	2 014 635,0	61 614,0	203 420,0	- 69 184,0	1,08	20,78	- 3,44	- 3,43	0,79	-
94 Transportes FÁTIMA Ltda.	MG	639 854,0	2 490 029,0	129 585,0	- 43 196,0	156 828,0	3,29	5,78	7,83	6,30	0,76	28,00

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Rodoviário de carga

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
95 Empresa de Transportes SETA Ltda.	RJ	639 341,0	550 451,0	-163 015,0	134 276,0	16 178,0	0,99	34,19	0,81	2,94	2,39	26,36
96 FERTICENTRO Transportes Gerais Ltda.	SP	620 799,0	139 940,0	92 270,0	-19 425,0	64 247,0	1,68	33,70	3,31	45,91	9,21	2,44
97 Transportadora GUAIRACA S.A.	PR	620 206,0	381 094,0	88 109,0	-116 959,0	-25 832,0	2,72	13,63	-1,33	-6,78	4,40	24,38
98 Rodoviária VELDGO Ltda.	SP	597 062,0	985 050,0	166 821,0	12 103,0	119 496,0	0,91	22,51	6,39	12,13	1,47	-
99 Empresa de Transportes ASA BRANCA S.A.	MG	594 941,0	789 298,0	164 750,0	-212 554,0	-47 654,0	2,91	9,66	-2,56	-6,04	2,13	25,85
100 SAMCASS TRANSP. Samcass Itinerante Ltda.	SP	545 449,0	120 284,0	-4 201,0	-45 423,0	-6 635,0	1,55	42,55	-0,39	-5,52	8,15	33,80
101 Transportadora DM S.A.	RS	530 153,0	360 959,0	117 609,0	-149 761,0	-30 020,0	1,70	26,50	-1,81	-8,32	3,38	-30,35
102 Transportadora SULISTA S.A.	PR	514 280,0	662 212,0	12 324,0	51 964,0	-43 068,0	1,34	26,90	-2,68	-6,50	1,78	125,64
103 Transportadora TRANSPLEX Ltda.	SP	513 959,0	275 022,0	9 405,0	32 105,0	-177 735,0	0,53	60,33	-11,05	-64,63	2,32	-
104 UBERTRAN Transportes S.A.	MG	510 000,0	580 416,0	-56 079,0	-118 387,0	-58 071,0	1,11	19,04	-3,64	-10,01	2,23	59,73
105 TRANSCCEL Transportes e Armazéns Gerais Ltda.	SP	508 929,0	646 926,0	394 850,0	-226 122,0	161 350,0	1,23	27,41	10,13	24,94	1,79	37,93
106 Transportes WALDEMAR Ltda.	RS	505 672,0	340 294,0	-118 644,0	101 149,0	-10 749,0	0,56	44,13	-0,68	-3,16	2,60	76,32
107 TRANSEGUR S.A. Transportadora de Valores	RJ	498 566,0	190 499,0	140 285,0	2 629,0	87 049,0	1,66	39,91	5,58	45,70	4,92	-5,06
106 PQ Transportes Especializados Ltda.	BA	498 323,0	-574 601,0	-722 636,0	236 352,0	-486 828,0	1,07	196,98	-31,21	-	-	23,90
109 Expresso MARINGÁ Transportes Ltda.	PR	492 615,0	227 034,0	53 463,0	-146 147,0	-94 162,0	2,03	24,25	-6,11	-41,47	5,14	20,30
110 TRANSPAC Transporte Rodoviário Ltda.	SP	473 385,0	28 697,0	-10 069,0	-28 660,0	-1 133,0	0,92	86,72	-0,08	-3,95	6,86	5,92
111 Companhia de Transportes ÚNICO	SP	467 859,0	546 687,0	19 996,0	-43 565,0	-24 187,0	1,21	13,08	-1,65	-4,42	2,33	-9,01
112 PROSEGUR Transportadora de Val. e Seg. Ltda.	SC	458 098,0	82 918,0	1 550,0	83 414,0	-14 308,0	0,55	75,72	-1,00	-17,26	4,20	-18,09
113 TRANSEMBA Transportes Rodoviários Ltda.	PR	457 388,0	181 655,0	-222 602,0	385 956,0	145 581,0	0,73	73,91	10,17	80,14	2,06	43,46
114 IRMÃOS FARIA Transportes Rodoviários S.A.	GO	439 592,0	376 633,0	-143 339,0	171 320,0	29 559,0	0,34	43,41	2,15	7,81	2,06	-
115 Empresa FORNECEDORA de Transportes S.A.	MG	437 060,0	240 209,0	-238 079,0	68 270,0	125 284,0	0,61	48,51	-9,16	-52,16	2,93	20,85
116 Empresa SANTA ROSA Transportes Ltda.	RS	436 913,0	4 500,0	-252 175,0	-38 399,0	-285 974,0	1,68	99,53	-20,91	-6 354,98	1,42	15,19
117 V. Weiss & Cia. Ltda. TRANSSWEISS	PR	436 379,0	113 005,0	-161 172,0	134 988,0	-195 573,0	0,68	74,75	-14,32	-173,07	3,05	2,90
118 Transportes NIQUINI Ltda.	MG	427 121,0	216 765,0	85 296,0	-92 350,0	-5 688,0	2,13	27,01	-0,43	-2,62	4,50	-
119 IMBAU Transportes e Locação de Máquinas Ltda.	PR	426 510,0	196 694,0	-32 319,0	17 888,0	425,0	0,82	40,00	0,03	0,22	4,07	36,79
120 A.N.R. Transportes Rodoviários Ltda.	SP	419 126,0	840 765,0	7 223,0	-89 800,0	-55 693,0	4,72	8,39	-4,25	-6,62	1,43	-53,75
121 Transportadora CAFEGUASSU Ltda.	PR	417 251,0	341 189,0	34 677,0	0,0	37 106,0	20,40	5,02	2,84	10,88	3,64	113,21
122 Transportadora AJDFER Ltda.	SP	415 464,0	327 539,0	13 593,0	43 036,0	-29 443,0	1,82	13,89	-2,26	-8,99	3,42	3,82
123 Empresa PARTEZANI Transportes Ltda.	SP	413 295,0	203 316,0	-258 611,0	178 580,0	-90 865,0	0,23	62,65	-7,02	-44,69	2,38	51,07
124 VITRAN Transportes Ltda.	MG	401 402,0	305 360,0	-22 556,0	16 216,0	-5 164,0	0,93	21,31	-0,41	-1,69	3,24	22,00
125 Transportadora ATLÂNTICA Ltda.	SP	397 528,0	1 323 594,0	243 981,0	-174 755,0	69 905,0	1,10	10,42	5,62	5,28	0,84	7,21
126 GESTIL S.A.	MG	393 861,0	11 211 158,0	483 766,0	2 586 012,0	38 491,0	6,89	29,10	3,12	0,34	0,08	68,23
127 TRANSPAINS - Transportes Pains Ltda.	MG	393 754,0	318 697,0	-87 716,0	124 223,0	54 755,0	0,76	39,80	4,44	17,18	2,33	10,13
128 Transportadora GRANDE ABC Ltda.	SP	390 267,0	199 389,0	-38 904,0	-106 135,0	-144 187,0	1,00	40,89	-11,80	-72,31	3,62	-11,91
129 TRAÇÃO Assessoria de Transportes S.A.	MG	386 107,0	14 749 235,0	433 755,0	8 685 681,0	204 983,0	2,60	37,48	16,96	1,39	0,05	-
130 Transportadora PRIMEIRA DO NDRDESTE Ltda.	BA	385 728,0	139 722,0	38 528,0	-358 889,0	-313 899,0	3,14	14,27	-26,00	-224,66	7,41	17,91
131 TRANSNORTE S.A. Transp. de Prod. de Petróleo*	CE	385 225,0	523 477,0	154 531,0	-125 198,0	59 257,0	4,19	6,24	4,91	11,32	2,16	9,68
132 Transp. MARTINELLI Martinelli & Muffa Ltda.	SP	377 866,0	314 700,0	10 587,0	-70 951,0	20 440,0	1,43	37,99	1,73	6,50	2,33	74,24
133 Transportadora 1040 Ltda.	SP	375 359,0	191 748,0	29 358,0	60 424,0	71 603,0	1,21	17,04	6,09	37,34	5,08	-
134 TVA - Transportes Venâncio Aires Ltda.	RS	373 991,0	60 663,0	18 034,0	-13 526,0	4 276,0	1,09	32,46	0,37	7,05	3,65	28,94
135 Transportadora BOMPREGO Ltda.	PE	363 491,0	776 628,0	10 992,0	-36 375,0	64 934,0	16,77	8,71	5,71	8,36	1,34	-28,55
136 LAZINHO Transportes Ltda.	SP	357 081,0	702 094,0	45 759,0	-8 511,0	30 127,0	2,48	5,12	2,70	4,29	1,51	67,60
137 Transportadora MECA Ltda.	SP	344 739,0	284 652,0	134 446,0	-78 962,0	46 909,0	4,86	10,04	4,35	16,48	3,41	53,14
138 MILA Transportes Ltda.	ES	343 334,0	207 761,0	-144 972,0	80 679,0	-61 929,0	0,62	49,06	5,76	-29,81	2,63	85,63
139 TRANSFINAL Transporte Com. e Repres. Ltda.	ES	337 898,0	379 610,0	81 479,0	-23 558,0	39 492,0	4,15	3,38	3,73	10,40	2,69	195,71
140 TCG - Transportadora de Cargas em Geral S.A.	RJ	328 792,0	1 203 453,0	-199 598,0	119 300,0	-77 193,0	0,08	12,37	-7,50	-6,41	0,75	16,76
141 Transportadora TAPAJÓS S.A.	PR	327 877,0	219 790,0	-22 870,0	-22 870,0	-158 559,0	0,66	66,85	-15,45	-72,14	1,55	-53,55
142 Transportadora CARDEAL Ltda.	PE	317 361,0	193 585,0	18 837,0	49 420,0	73 025,0	1,06	31,99	7,35	37,72	3,49	22,31
143 Transportadora MINUANO Ltda.	RS	316 743,0	161 872,0	37 438,0	-22 966,0	5 580,0	1,51	27,40	0,56	3,45	4,45	77,35
144 ARGETRANS Transportes S.A.	RJ	311 425,0	180 996,0	-86 062,0	50 652,0	-149 992,0	0,55	68,00	-15,39	-82,87	1,72	20,66
145 A.C. LIRA Transportes Ltda.*	PE	310 080,0	121 871,0	67 430,0	0,0	76 928,0	5,48	12,36	7,93	63,12	6,98	-
146 Transportadora SIMAS Ltda.	BA	303 749,0	474 321,0	76 603,0	-328,0	59 539,0	1,84	12,16	6,26	12,55	1,76	2,27
147 TRANSBRASA - Transitária Brasileira Ltda.	SP	303 192,0	163 137,0	-117 405,0	61 698,0	8 073,0	0,63	47,08	0,85	4,95	3,08	24,47
148 Transportes FURLONG S.A.	SP	302 508,0	4 106,0	-23 071,0	28 996,0	5 530,0	0,60	94,34	0,58	134,71	13,06	931,01
149 Transportadora MOTONOVOE Ltda.	SP	292 104,0	77 615,0	-201 294,0	132 526,0	24 232,0	0,59	76,97	2,65	31,22	2,71	9,40
150 PICORELLI S.A. Transportes	RJ	285 954,0	247 557,0	9 946,0	-42 462,0	-32 573,0	1,64	25,40	-3,64	-13,16	2,70	13,89
151 Transportes Carvalho Ltda. CARVALHÃO*	RJ	283 765,0	310 207,0	85 490,0	70 292,0	1 744,0	2,30	12,65	0,20	0,56	2,16	-
152 Empresa de Transportes SÃO LUIZ S.A.	RJ	281 321,0	579 855,0	14 501,0	-35 975,0	-5 405,0	0,05	9,13	-0,61	-0,93	1,38	20,60
153 JALOTO Transportes Ltda.	PR	270 972,0	146 899,0	21 028,0	-19 307,0	1 593,0	2,04	12,23	0,19	1,08	5,07	-1,71
154 Transportadora PAINEL Ltda.	SP	268 848,0	286 793,0	26 556,0	-12 401,0	18 019,0	1,50	29,63	2,14	6,28	2,06	-
155 Transportes FS Ltda.	RJ	267 395,0	356 028,0	9 784,0	-59 843,0	6 081,0	6,45	5,09	0,73	1,71	2,23	6,83
156 SUL Transportes S.A.	SP	258 663,0	448 295,0	187 916,0	-133 096,0	39 205,0	4,02	11,61	4,84	8,75	1,60	14,69
157 BELO VALE Transportes Ltda.	MG	258 507,0	75 600,0	-168 593,0	182 726,0	20 147,0	0,36	82,10	2,49	26,65	1,92	39,95

# Rodoviário de carga

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
158 EXPANSÃO Transportes Gerais Ltda.	SP	255 153,0	26 207,0	45 424,0	- 24 709,0	13 469,0	1,60	34,39	1,69	51,39	19,99	29,69
159 J. JARDIM & Cia. Ltda.	MS	248 755,0	537 143,0	115 918,0	- 90 096,0	25 822,0	2,53	7,96	3,32	4,81	1,33	-
160 CONFIANÇA Mudanças e Transportes Ltda.	CE	239 802,0	692 844,0	- 42 459,0	9 490,0	9 159,0	1,04	13,16	1,22	1,32	0,94	7,23
161 TQUIM - Transp. Químicos Especializados Ltda.	SP	236 635,0	103 700,0	10 081,0	- 42 105,0	- 32 023,0	2,05	29,20	- 4,32	- 30,88	5,06	16,04
162 RODOCERTO Transportes Ltda.	SP	234 503,0	85 967,0	22 657,0	- 84 458,0	- 33 172,0	3,18	23,43	- 4,52	- 38,59	6,54	10,31
163 SISTEMA Transportes S.A.	SP	229 251,0	627 560,0	- 82 289,0	0,0	65 983,0	1,67	14,76	9,20	10,51	0,97	-
164 TRANSRURAL - Transportadora Rural Ltda.	RJ	222 582,0	123 834,0	62 020,0	27 097,0	84 427,0	4,16	26,60	12,12	68,18	4,13	125,68
165 TRANSVALCOOP - Transp. de Carg. Rodov. Ltda.	PR	221 458,0	81 490,0	- 24 551,0	20 167,0	- 3 542,0	0,70	42,47	- 0,51	- 4,35	4,89	40,85
166 TPS - Transportes e Participações Sociais Ltda.	RS	212 851,0	1 646 718,0	330 581,0	- 81 108,0	229 305,0	5,31	1,74	34,42	13,92	0,40	33,33
167 Transportadora FF Ltda.	SP	209 589,0	12 188,0	14 756,0	0,0	10 503,0	0,77	75,94	1,60	86,17	12,95	-
166 COPETRANS - Coop. Transp. Petr. e Deriv. Ltda.*	MG	197 048,0	337 462,0	30 320,0	0,0	17 060,0	1,07	59,08	2,77	5,06	0,75	-
169 TRANSALVES - Transp. e Represent. Alves Ltda.	CE	196 083,0	85 537,0	- 9 18,0	2 379,0	5 075,0	1,06	37,94	0,83	5,93	4,45	- 28,21
170 TRANSPEMINAS - Transp. Pesados Minas Ltda.	MG	195 995,0	786 260,0	71 799,0	- 86 150,0	13 399,0	29,96	0,60	2,18	1,70	0,78	- 18,53
171 Transporte GOIASIL Ltda.	GO	195 674,0	160 694,0	- 8 713,0	11 284,0	1 665,0	0,47	37,28	0,27	1,04	2,39	- 62,53
172 Transportes K.M. e Montagens Ltda.	SP	192 790,0	96 851,0	6 774,0	- 8 670,0	- 1 265,0	1,12	25,67	- 0,21	- 1,28	4,54	19,15
173 BM Transportes Rodoviários Ltda.	SP	190 386,0	331 131,0	- 79 520,0	71 651,0	- 7 869,0	2,30	6,65	- 1,32	- 2,38	1,68	-
174 TTS - Transportadora Telmo Silva Ltda.	RS	189 559,0	95 377,0	- 38 854,0	26 970,0	- 9 718,0	0,66	44,67	- 1,64	- 10,19	3,44	52,17
175 Empresa de Transportes CARATINGA Ltda.	MG	187 789,0	154 789,0	61 853,0	- 40 691,0	- 5 835,0	4,67	21,66	- 0,99	- 3,77	2,97	64,95
176 CNT - Companhia Nacional de Transportes	MG	180 562,0	145 464,0	54 692,0	- 19 998,0	33 344,0	1,01	33,73	5,90	22,92	2,57	54,24
177 CONCÓRDIA Transportes Rodoviários Ltda.	BA	175 838,0	383 842,0	879,0	- 25 332,0	17 792,0	1,05	14,43	3,23	4,64	1,23	622,20
178 Transportadora CANALCO Ltda.	SP	175 254,0	197 786,0	26 480,0	- 23 340,0	27 019,0	4,96	9,19	4,93	13,66	2,52	-
179 TRANSFUEL Transportes Ltda.	SP	172 415,0	13 154,0	- 76 916,0	29 004,0	- 47 253,0	0,20	91,66	- 8,76	- 359,23	3,42	-
180 Transportes GRECCO Ltda.*	SP	171 953,0	106 537,0	2 070,0	- 11 638,0	- 9 568,0	0,91	18,93	- 1,78	- 8,98	4,10	-
181 ESQUADRA Transp. Rodoviário de Cargas Ltda.	PE	168 354,0	55 493,0	- 5 877,0	7 093,0	649,0	8,00	1,85	0,12	1,17	9,32	130,93
182 Transportadora RAVANELLO Ltda.	RS	164 079,0	170 078,0	- 8 732,0	64 293,0	54 348,0	1,55	20,70	10,58	31,95	2,39	33,75
183 Expresso TRANSCORRE Ltda.	SP	161 541,0	226 689,0	33 682,0	61 075,0	8 288,0	0,44	26,62	1,64	3,66	1,52	32,76
184 Transportadora CONCORDE S.A.	MG	155 552,0	530 444,0	- 14 310,0	- 39 276,0	- 54 904,0	4,72	4,31	- 11,28	- 10,35	0,88	7,26
185 ESSEMAGA Transportes e Serviços Ltda.	SP	154 385,0	48 853,0	14 493,0	0,0	27,0	0,87	32,04	0,01	0,06	6,72	14,46
186 TRANSCOPAGRIL Copagril Transp. Rodov. Ltda.	PR	154 207,0	163 186,0	6 730,0	- 38 821,0	- 60 430,0	1,06	12,72	- 12,52	- 37,03	2,58	59,75
187 RIOS UNIDOS Transportes de Ferro e Aço Ltda.	SP	152 803,0	360 726,0	128 906,0	- 114 562,0	41 149,0	1,99	38,40	8,60	11,41	0,82	- 3,23
188 BTR - Bartholo Transportes e Represent. Ltda.	PR	152 674,0	107 275,0	995,0	0,0	- 4 325,0	1,61	14,35	- 0,91	- 4,03	3,82	57,57
189 Empresa de Transportes CORDIAL Ltda.	SP	148 389,0	178 013,0	44 558,0	- 225 825,0	- 179 235,0	2,78	10,82	- 38,59	- 100,69	2,33	- 61,93
190 TDB - Transportes e Distribuição de Bens Ltda.	SP	147 503,0	126 265,0	102 909,0	- 9 529,0	112 577,0	12,21	5,49	24,38	89,16	3,46	748,85
191 Transportadora CALEZANI Ltda.	ES	145 177,0	134 660,0	3 029,0	- 1 019,0	2 087,0	1,06	19,20	0,46	1,55	2,73	-
192 Transportadora CAIBIENSE Ltda.*	SC	138 563,0	412 933,0	- 31 751,0	61 174,0	- 76 208,0	1,21	10,51	- 17,57	- 18,46	0,93	12,97
193 TRANSBRAS Transporte Paranaense Ltda.	PR	135 260,0	51 610,0	86 550,0	72 836,0	- 13 714,0	0,05	64,77	- 3,24	- 26,57	2,93	71,10
194 TRANSDelta Transporte de Cargas S.A.	RJ	134 937,0	1 105 684,0	- 91 707,0	40 154,0	- 51 468,0	0,86	19,07	- 12,19	- 4,65	0,31	- 6,84
195 CONSTELAÇÃO Transportes S.A.	RJ	131 752,0	64 539,0	- 5 461,0	- 10 648,0	- 13 219,0	1,06	55,24	- 3,21	- 20,48	2,86	0,62
196 CHEBABE Transportes Ltda.	RJ	125 653,0	1 330 945,0	7 587,0	- 17 146,0	3 765,0	2,21	4,47	0,96	0,28	0,29	- 64,53
197 TRA - Transportes Rodrigues & Anchieta Ltda.	SP	125 108,0	48 629,0	- 1 421,0	- 2 223,0	- 3 408,0	0,13	34,25	- 0,87	- 7,01	5,29	105,71
198 BLITZ Transportes Ltda.	RJ	124 163,0	4 319,0	- 13 928,0	44 867,0	- 32 919,0	0,67	95,58	- 8,47	- 762,19	3,98	- 21,53
199 Expresso LUZO BRASILEIRO Ltda.	RJ	123 894,0	152 332,0	- 22 288,0	22 934,0	1 255,0	1,05	25,97	0,32	0,82	1,88	68,47
200 Expresso PIRACICABANO de Transporte S.A.	SP	123 865,0	198 574,0	- 24 791,0	- 5 497,0	- 25 460,0	0,86	31,94	- 6,57	- 12,82	1,33	7,20
201 TRANSBIA Transportes Baldan S.A.	SP	123 325,0	27 294,0	53 084,0	- 35 554,0	17 064,0	1,30	69,57	4,42	62,52	4,30	45,86
202 Transportadora SOLASOL Ltda.	PR	120 220,0	284 555,0	- 14 865,0	- 7 085,0	3 565,0	1,17	15,93	0,95	1,25	1,11	-
203 PIAYE Transp. Rod. e Deriv. de Petróleo Ltda.	SP	118 828,0	180 443,0	15 563,0	- 6 008,0	7 379,0	2,25	9,30	1,98	4,08	1,87	111,34
204 Transportes SAMBORJENSE de Cargas Ltda.	RS	115 672,0	20 069,0	29 836,0	1 311,0	19 821,0	0,56	42,90	5,47	98,76	10,30	-
205 URB-TRANS Transportes Gerais Ltda.	MG	114 585,0	124 646,0	11 363,0	- 5 056,0	4 498,0	1,07	17,49	1,25	3,61	2,37	-
206 Unicopa Transp. Com. Servs. Ltda. COPA TRANS	BA	114 464,0	21 860,0	- 21 515,0	6 073,0	- 12 387,0	0,16	40,11	- 3,46	- 56,67	9,82	0,07
207 RICAFAE Transportes Ltda.	ES	113 336,0	216 002,0	122 285,0	- 120 232,0	3 190,0	8,69	7,34	0,90	1,48	1,52	- 20,07
206 Transportadora VIGILANTE Ltda.	SP	109 670,0	60 091,0	- 11 102,0	- 11 556,0	2 113,0	2,24	16,09	0,62	3,52	4,79	-
209 Rodoviário SÃO JERÔNIMO Ltda.	RJ	109 590,0	44 833,0	12 394,0	- 57 611,0	- 45 181,0	2,42	29,38	- 13,17	- 100,78	5,40	- 20,93
210 Transportadora PRECARGAS Ltda.	MG	108 639,0	49,0	- 37 403,0	44 329,0	6 169,0	0,35	99,90	1,81	12 589,80	6,77	10,35
211 TRANSEICH Assessoria e Transportes Ltda.	RS	108 314,0	312 680,0	- 81 806,0	73 802,0	- 8 004,0	4,45	34,43	- 2,36	- 2,56	0,71	10,45
212 TRANSBARBOSA Ltda.	MG	107 645,0	134 032,0	- 1 377,0	4 496,0	3 825,0	0,82	20,99	1,14	2,85	1,99	1 153,35
213 TRANSCENTRO Transportes Gerais Ltda.	SP	106 918,0	49 908,0	12 477,0	2 606,0	15 047,0	1,85	26,35	4,50	30,15	4,94	86,97
214 ÁTLIA Transportes de Máquinas Ltda.	SP	104 527,0	250 044,0	58 607,0	- 46 500,0	12 133,0	1 021,89	0,03	3,71	4,85	1,31	-
215 Expresso NOVATO Ltda.	MG	103 797,0	368 396,0	16 036,0	- 30 629,0	- 15 070,0	5,26	2,52	- 4,64	- 4,09	0,86	31,03
216 JUDICE Transportes Ltda.	SP	102 800,0	469 512,0	104 694,0	19 858,0	114 871,0	15,95	3,88	35,70	24,47	0,66	40,32
217 TRANSIRES Transportes e Serviços Ltda.	BA	99 860,0	45 730,0	16 927,0	33 671,0	4 388,0	1,45	34,07	1,40	9,60	4,51	-
218 TRANSVALTER Ltda.	PR	96 373,0	86 188,0	14 874,0	- 4 631,0	4 469,0	3,34	15,03	1,48	5,19	2,83	5,51
219 TRANSJÓIA - Transportadora Jóia Ltda.	ES	91 756,0	97 350,0	9 328,0	- 83 603,0	- 76 705,0	3,09	18,36	- 26,71	- 78,79	2,41	-
220 TRANSTAP Transportes Ltda.	BA	90 619,0	31 616,0	21 592,0	- 2 267,0	17 908,0	22,57	3,97	6,31	56,64	8,62	-

# Pra você, pato



## Pra sua frota não pagar o pato: E

Caminhão é igual a gente. Quando você trata bem, ele responde na hora, melhorando o desempenho. Se uma pessoa sorri de orelha a orelha quando é bem alimentada, um caminhão sorri de pneu a pneu quando você abastece com Extra Diesel Aditivado Petrobrás. Mas como você não tem só um caminhão ou só um ônibus para cuidar, a sua responsabilidade aumenta ainda mais. O seu cuidado tem que ser muito maior. Por isso, Extra Diesel Aditivado

**Cuide  
da sua frota  
como você  
cuida de você.**



Petrobrás é a melhor pedida. Assim como você gosta de ir a um bom restaurante e pedir aquele delicioso pato com laranja, extremamente bem feito, o pato bem macio, o tempero na medida certa, o molho com aquelas fatias de laranja dando aquele toque,...hummm...saiba que a sua frota vai salivar com Extra Diesel Aditivado Petrobrás. Uma alimentação rica em aditivos, com o tempero exclusivo da Petrobrás. Extra Diesel Aditivado Petrobrás foi desenvolvido por técnicos

**Extra Diesel Aditivado.  
O Diesel com  
o tempero  
Petrobrás.**

# com laranja.



CONTEMPORANEA

## Extra Diesel Aditivado Petrobrás.

altamente qualificados do CENPES-Centro de Pesquisa da Petrobrás o maior da América Latina. Antes de chegar às bombas, ele passou por testes de frota com carga pesada, percorrendo mais de 5 milhões de km, durante 18 meses. Cuide da sua frota como você cuida de você. Vá de Extra Diesel Aditivado Petrobrás. Pois, quando você não usa o diesel aditivado certo, quem paga o pato é você e a sua frota. E, como empresário de sucesso, você já mostrou que pato você não é.

### BENEFÍCIOS DO EXTRA DIESEL ADITIVADO PETROBRÁS:

- MANTÉM OS BICOS DAS BOMBAS INJETORAS SEMPRE LIMPOS
- GARANTE MÁXIMA POTÊNCIA AO MOTOR
- REDUZ A FREQUÊNCIA DOS REPAROS E OS GASTOS COM MANUTENÇÃO
- EVITA A FORMAÇÃO DE ESPUMA E O DESPERDÍCIO NO ABASTECIMENTO
- PROTEGE OS CONDUTOS E O TANQUE DA CORROSÃO
- PROPORCIONA GRANDE ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL
- REDUZ A POLUIÇÃO, PROTEGENDO O MEIO AMBIENTE.



**PETROBRÁS**

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Rodoviário de carga

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
221 Transportadora LANFREDI S.A.	SP	81 025,0	50 009,0	18 506,0	- 3 938,0	11 746,0	1,32	26,21	4,63	23,49	3,74	32,44
222 ANTARES Transportes Rodoviários Ltda.	SP	80 610,0	118 325,0	- 24 034,0	- 20 945,0	- 44 285,0	0,27	15,32	- 17,55	- 37,43	1,81	- 7,84
223 MASA - Mesquita Amazônia S.A.	AM	79 486,0	401 200,0	25 432,0	- 20 258,0	13 468,0	7,08	15,42	5,41	3,36	0,52	- 2,60
224 Transportadora TEBAS Ltda.	MG	78 383,0	50 078,0	10 148,0	- 20 150,0	- 10 012,0	2,06	13,92	- 4,08	- 19,99	4,22	-
225 TMA - Transportadora Monte Alto Ltda.	SP	77 769,0	207 805,0	63 268,0	- 71 095,0	- 8 553,0	8,35	5,29	- 3,51	- 4,12	1,11	16,72
226 TRANSERBA - Transportes Sergipe Bahia Ltda.	SP	76 335,0	142 218,0	- 3 761,0	25 726,0	22 646,0	0,91	7,83	9,48	15,92	1,55	-
227 Transportadora ENSA Ltda.	MG	75 644,0	54 391,0	13 321,0	- 9 555,0	2 647,0	1,40	29,17	1,12	4,87	3,06	0,03
228 NEXT-DAY Transportes Ltda.	SP	75 388,0	301 507,0	92 828,0	20 810,0	104 522,0	12,38	4,45	44,30	34,67	0,75	31,10
229 Transportes RASADOR Ltda.	RS	69 410,0	34 470,0	17 154,0	- 4 925,0	12 200,0	1,91	14,79	5,62	35,39	5,37	-
230 COOPERTRANS Transportes Ltda.	SP	67 183,0	76 913,0	37 940,0	27 044,0	63 053,0	4,50	9,57	29,98	81,98	2,47	-
231 Transportadora RIO POTY Ltda.	CE	66 202,0	77 463,0	- 11 432,0	- 30 539,0	- 41 971,0	0,78	6,86	- 20,26	- 54,18	2,49	- 41,28
232 Transportes MONTONE Ltda.	SP	64 527,0	37 059,0	11 432,0	2 861,0	8,0	2,79	14,15	0,00	0,02	4,68	59,93
233 Transportadora SIMELO Ltda.	SP	62 290,0	34 523,0	- 3 995,0	2 048,0	- 1 947,0	0,65	28,85	- 1,00	- 5,64	4,02	104,64
234 RODEMAVE Transportes Ltda.	RS	60 962,0	36 748,0	4 656,0	- 24 174,0	- 20 100,0	1,94	22,08	- 10,53	- 54,70	4,05	- 6,20
235 Transportadora PRINCESA DO OESTE Ltda.	SC	60 601,0	174 446,0	- 69 879,0	97 770,0	32 326,0	0,47	28,70	17,04	18,53	0,78	-
236 SÃO LUIZ ENCOMENDAS E CARGAS Ltda.	MS	53 347,0	53 229,0	6 645,0	- 2 019,0	3 486,0	1,82	19,99	2,09	6,55	2,51	75,83
237 Transportadora MANTELLO Ltda.	SP	52 990,0	32 556,0	6 169,0	16 114,0	15 184,0	1,37	18,55	9,15	46,64	4,15	-
238 TRANSCARAMORI Transp. Rod. de Cargas Ltda.	SC	51 608,0	168 671,0	24 053,0	- 44 901,0	- 20 848,0	0,31	11,61	- 12,91	- 12,36	0,85	-
239 TRANSPOLIM Transportes Rodoviários Ltda.	SP	50 400,0	112 332,0	14 820,0	- 5 595,0	6 011,0	2,77	6,21	3,81	5,35	1,32	-
240 Transportadora SANTAMARIENSE Ltda.	RS	48 073,0	147 097,0	- 68 624,0	- 5 688,0	- 8 381,0	0,51	34,32	- 5,57	- 5,70	0,67	3,56
241 REQUIPE Transportes Ltda.	SP	47 086,0	23 787,0	- 3 795,0	- 8 396,0	- 12 191,0	0,80	36,65	- 8,27	- 51,25	3,92	17,93
242 Comércio e Transporte CONFIANÇA Ltda.	RJ	44 973,0	228 788,0	14 382,0	- 15 799,0	19 526,0	6,96	1,68	13,87	8,53	0,60	16,24
243 CTIL - Containers e Transp. Integrados (SP) S.A.	RS	43 784,0	28 970,0	- 6 543,0	- 18 049,0	- 16 343,0	1,42	53,03	- 11,93	- 56,41	2,22	- 90,79
244 Transportadora Comercial FILPI Ltda.	MG	41 096,0	130 440,0	- 8 565,0	- 13 525,0	- 13 525,0	1,97	5,55	- 10,51	- 10,37	0,93	20,89
245 JR TRANSPORTE de Derivados de Petróleo Ltda.	GO	40 713,0	40 502,0	4 110,0	- 13 469,0	- 8 824,0	4,96	6,87	- 6,92	- 21,79	2,85	-
246 Expresso LASER Ltda.	RS	35 905,0	11 586,0	6 990,0	- 4 629,0	828,0	2,26	20,40	0,74	7,15	7,72	-
247 TRANSMESA S.A. Transporte e Mecânica	SP	32 260,0	24 903,0	9 213,0	- 6 707,0	2 727,0	3,32	17,06	2,70	10,95	3,36	14,23
248 SERVIMEX Transportes Ltda.	SP	31 235,0	35 111,0	16 924,0	- 19 755,0	- 4 785,0	4,82	11,46	- 4,89	- 13,63	2,47	-
249 TRANSMILLEN Transportes Ltda.	BA	29 540,0	10 349,0	2 322,0	4 142,0	6 464,0	1,30	27,75	6,99	82,46	6,46	18,98
250 CAIÇARA Ônibus S.A.	MG	28 752,0	296 237,0	215 323,0	84 918,0	298 037,0	7,54	7,98	331,18	100,61	0,28	-
251 Cia. de Transp. COMERCIAL E IMPORTADORA	RJ	28 245,0	59 163,0	6 004,0	- 18 011,0	- 12 007,0	6,68	1,84	- 13,58	- 20,29	1,47	23,50
252 JOMAR Transportes Ltda.	SP	24 538,0	75 349,0	20 447,0	- 8 858,0	10 668,0	6,44	4,25	13,89	14,16	0,98	67,38
253 GOMINHA Transportes Ltda.	MG	24 452,0	16 382,0	9 893,0	2 308,0	11 679,0	0,65	48,61	15,26	71,29	2,40	-
254 Coletivos SANTINENSE S.A.	SP	23 032,0	4 780 768,0	- 144 720,0	98 826,0	1 310 540,0	0,60	14,83	1 817,92	27,41	0,01	-
255 ORLY Comércio Exterior e Transportes Ltda.	SP	22 531,0	3 173,0	2 132,0	272,0	1 573,0	1,70	38,42	2,23	49,57	13,69	253,62
256 CESA Transportes S.A.	MG	22 293,0	783 502,0	375,0	- 607 524,0	- 66 421,0	33,13	17,59	- 95,19	- 8,48	0,07	170,91
257 ITAEMBU Transporte e Comércio S.A.	SP	22 018,0	217 770,0	43 121,0	- 79 894,0	- 35 873,0	269,24	0,08	- 52,05	- 16,47	0,32	-
258 VALEVERDE Transportes Rodoviários Ltda.	SP	21 157,0	77 531,0	- 32 837,0	7 308,0	- 11 512,0	0,31	16,03	- 17,38	- 14,85	0,72	25,36
259 SAT - Serv. Aduaneiros e Transportes Ltda.	SP	20 224,0	43 024,0	- 10 641,0	26 922,0	17 226,0	0,07	53,20	27,21	40,04	0,69	-
260 TRD - Transportadora RD Ltda.	MG	19 081,0	719 366,0	- 22 898,0	57 533,0	- 949,0	0,06	21,62	- 1,59	- 0,13	0,07	80,79
261 Transportadora REIS Ltda.	RJ	17 932,0	4 571,0	846,0	- 275,0	571,0	1,29	42,83	1,02	12,49	7,02	-
262 TIQUARA Transportes Ltda.	BA	17 515,0	245 420,0	- 5 086,0	5 879,0	581,0	0,52	42,52	1,06	0,24	0,12	-
263 Rodoviário SANTA CRUZ Ltda.	PR	17 163,0	51 955,0	4 501,0	- 13 133,0	- 8 133,0	10,41	0,99	- 15,14	- 15,65	1,02	- 75,68
264 Transportes SARAPIRANGA S.A.	RS	13 006,0	39 859,0	- 18 943,0	3 595,0	17 614,0	9,14	11,28	43,27	44,19	0,91	148,54
265 TRANSMUNDIAL Transportes Ltda.	BA	12 376,0	2 825,0	- 1 019,0	1 795,0	435,0	0,24	42,58	1,12	15,40	7,87	- 49,17
266 Transportadora DEISS Ltda.	SC	8 322,0	3 991,0	- 5 502,0	0,0	6 016,0	0,44	41,76	23,10	154,61	3,90	- 9,82
267 TRANS ÚNICA Transp. de Deriv. de Petr. Ltda.	RJ	7 715,0	285 091,0	- 13 327,0	- 2 498,0	- 14 933,0	0,80	3,42	- 61,84	- 5,24	0,08	-
268 TRANSCOLAI Ltda.	MG	7 475,0	9 499,0	- 6 076,0	- 8 643,0	- 14 750,0	0,31	45,90	- 63,04	- 155,28	1,33	49,10
269 TRANSFREEZER Cia. Bras. Com. Transp. Congel.	SP	4 110,0	19 196,0	- 35 327,0	19 338,0	- 15 988,0	0,14	85,95	- 124,28	- 83,29	0,09	- 97,16
270 FÊNIX Empresa Transportadora de Cargas Ltda.	SP	1 469,0	48 745,0	3 307,0	5 163,0	3 625,0	1,88	25,43	78,84	7,44	0,07	- 97,63
271 PERMA Transportes S.A.	RJ	1 097,0	11 802 918,0	2 835 817,0	380 827,0	2 698 969,0	0,10	12,61	78 604,41	22,87	0,00	- 99,90
272 PICCILLI Transportes Ltda.	SP	873,0	23 296,0	- 6 834,0	- 5 371,0	- 4 123,0	2,08	13,19	- 150,89	- 17,70	0,10	- 89,39
273 Transportadora PIRATININGA S.A.	MG	570,0	72 118,0	- 278,0	12 200,0	10 153,0	0,00	0,04	569,08	14,08	0,02	- 79,47

## Rodoviário de passageiros

1 Viação ITAPEMIRIM S.A.	ES	9 262 764,0	17 092 496,0	- 7 124 347,0	5 603 308,0	- 2 299 393,0	0,32	38,48	- 7,93	- 13,45	1,04	6,22
2 Cia. SÃO GERALDO de Viação	MG	6 139 208,0	11 302 358,0	- 2 778 305,0	3 712 953,0	6 18 641,0	0,54	41,54	3,22	5,47	0,99	18,35
3 Viação ÁGUA BRANCA S.A.	ES	5 669 150,0	9 333 987,0	- 1 507 736,0	1 256 333,0	- 246 178,0	0,59	22,53	- 1,39	- 2,64	1,47	5,37
4 Viação COMETA S.A.	SP	4 987 442,0	13 832 224,0	1 895 634,0	- 2 031 561,0	- 39 646,0	3,22	7,56	- 0,25	- 0,29	1,04	- 9,33

# PARADISO GV 1450 LOW DRIVER

## O CONFORTO GANHA VISTA PANORÂMICA

Para ampliar as opções de modelos rodoviários especiais destinados ao mercado de exportação, foram projetados os novos ônibus da série MARCOPOLO PARADISO GV 1450 Low Driver, nas versões 3 e 4 eixos.

O novo Overdeck Low Driver apresenta como maior novidade a colocação dos passageiros em todo o salão superior, com espaços internos maiores e mais livres, baixos níveis de ruído e aproveitamento total da visibilidade.

Para o motorista e auxiliar, foi reservado uma cabina exclusiva sob o salão dos passageiros, proporcionando condições ideais de máximo conforto e segurança, além de oferecer itens opcionais que complementam a sofisticação do veículo.

Novo MARCOPOLO PARADISO GV 1450 LD 6 x 2 ou 8 x 2. O melhor da viagem é a vista panorâmica.



 **MARCOPOLO**



Em exposição no stand Marcopolo, da EXPOBUS, São Paulo, de 26 de setembro a 02 de outubro/94.

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Rodoviário de passageiros

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
5 Empresa GONTIJO de Transportes Ltda.	MG	4 424 042,0	11 425 022,0	- 610 748,0	326 189,0	151 698,0	1,03	19,09	1,10	1,33	0,98	3,42
6 Empr. de Ônibus Nossa Senhora da PENHA S.A.	PR	3 224 464,0	6 630 228,0	- 1 538 912,0	1 541 981,0	- 178 015,0	1,04	28,98	- 1,76	- 2,68	1,08	14,96
7 TRANSBRASILIANA Transportes e Turismo Ltda.	GO	3 192 371,0	4 522 609,0	- 1 328 608,0	424 160,0	- 877 877,0	0,58	24,23	- 8,79	- 19,41	1,59	- 2,51
8 Auto Viação 1001 Ltda.	RJ	3 187 262,0	9 175 664,0	1 531 011,0	- 898 347,0	897 286,0	1,83	13,90	8,99	9,78	0,94	2,13
9 Viação GARCIA Ltda.	PR	2 792 012,0	4 832 038,0	52 271,0	301 034,0	209 236,0	0,74	30,28	2,39	4,33	1,26	- 0,41
10 Empresa de Transporte ANDORINHA S.A.	SP	2 632 533,0	6 236 876,0	- 493 641,0	171 886,0	1 746 798,0	0,63	11,13	21,20	28,01	1,17	5,28
11 PLUMA Conforto e Turismo S.A.	PR	2 539 678,0	6 367 382,0	- 25 689,0	897 598,0	455 857,0	0,41	37,68	5,73	7,16	0,78	0,58
12 Empresa de Ônibus PASSARO MARROM S.A.	SP	2 342 698,0	6 327 189,0	625 691,0	1 244 764,0	1 116 739,0	1,24	22,31	15,23	17,65	0,90	- 8,14
13 REUNIDAS S.A. Transportes Coletivos	SC	2 131 239,0	2 488 412,0	- 1 792 960,0	- 916 408,0	975 941,0	0,54	57,61	- 8,57	- 22,96	1,14	1,50
14 Viação SANTA CRUZ S.A.	SP	1 644 919,0	4 917 503,0	- 852 152,0	688 995,0	- 172 574,0	0,51	18,50	- 3,35	- 3,51	0,85	17,92
15 Expresso ITAMARATI Ltda.	SP	1 597 956,0	3 874 458,0	191 668,0	- 354 435,0	- 182 287,0	2,15	5,44	- 3,24	- 4,19	1,22	- 3,80
16 Expresso PRINCESA DOS CAMPOS S.A.	PR	1 554 678,0	2 499 133,0	- 1 003 683,0	634 484,0	- 343 575,0	0,77	35,77	- 7,06	- 13,75	1,25	4,24
17 UTIL - União Transp. Interestadual de Luxo S.A.	MG	1 553 515,0	3 809 982,0	- 916 408,0	975 941,0	90 647,0	0,71	21,55	1,86	2,38	1,00	- 1,73
18 PLANALTO Transportes Ltda.	RS	1 409 409,0	1 303 990,0	- 274 498,0	1 448 928,0	191 399,0	0,68	60,66	4,34	14,68	1,33	5,21
19 Viação VERDUN S.A.	RJ	1 409 190,0	1 278 128,0	- 532 306,0	356 302,0	- 23 550,0	0,99	20,94	- 0,53	- 1,84	2,73	- 1,35
20 CATTANI S.A. Transportes e Turismo*	PR	1 196 306,0	1 620 579,0	- 72 378,0	627 122,0	- 343 235,0	0,97	38,59	- 9,17	- 21,18	1,40	- 13,98
21 Viação RIO DOCE Ltda.	MG	911 140,0	2 076 466,0	- 494 055,0	184 503,0	- 315 134,0	0,80	19,94	- 11,05	- 15,18	1,10	- 2,75
22 Empresa AUTO VIAÇÃO CATARINENSE S.A.	SC	882 624,0	4 250 067,0	- 571 661,0	450 900,0	- 153 285,0	0,27	18,51	- 5,55	- 3,61	0,53	12,70
23 Viação ARAGUARIANA Ltda.	GO	842 737,0	1 955 011,0	10 963,0	- 40 746,0	- 28 715,0	1,68	8,22	- 1,09	- 1,47	1,24	8,61
24 REAL Transportes e Turismo Ltda.	RS	777 111,0	480 141,0	- 557 458,0	225 459,0	- 464 675,0	0,45	54,21	- 19,10	- 96,78	2,32	-
25 Viação SERTANEJA Ltda.	MG	754 148,0	1 397 257,0	- 15 868,0	2 138,0	- 11 383,0	1,27	9,06	- 0,48	- 0,81	1,54	5,85
26 Viação SALUTARIS e Turismo S.A.	RJ	743 017,0	3 008 794,0	- 198 579,0	113 195,0	- 85 384,0	2,70	9,83	- 3,67	- 2,84	0,70	- 9,79
27 Viação CIDADE DO AÇO Ltda.	RJ	730 018,0	3 704 966,0	- 638 596,0	68 821,0	- 495 020,0	0,42	15,57	- 21,66	- 13,36	0,52	1,10
28 CITRAL Transporte e Turismo S.A.	RS	706 630,0	595 273,0	- 548 566,0	505 333,0	- 59 447,0	0,24	55,30	- 2,69	- 9,99	1,66	5,05
29 Expresso CONTINENTAL Ltda.	MA	697 645,0	692 248,0	- 260 291,0	530 352,0	270 678,0	0,27	38,72	12,40	39,10	2,00	-
30 Viação PASSARO VERDE Ltda.	MG	611 461,0	1 587 311,0	- 168 840,0	90 591,0	- 57 906,0	0,54	15,04	- 3,03	- 3,65	1,02	0,47
31 Viação CAPPRIOLI Ltda.	SP	589 939,0	805 439,0	- 142 837,0	55 821,0	- 156 297,0	0,82	22,88	- 8,46	- 19,41	1,77	11,40
32 Viação NASSER S.A.	SP	573 103,0	357 129,0	- 143 067,0	111 164,0	- 30 920,0	0,63	40,24	- 1,72	- 8,66	3,00	1,02
33 Viação BONAVITA S.A. Transportes e Turismo	SP	566 963,0	1 132 836,0	- 80 224,0	204 593,0	- 86 194,0	1,38	28,06	- 3,73	- 5,84	1,13	- 18,48
34 Viação PRESIDENTE Lda.	MG	554 813,0	1 212 032,0	- 146 267,0	57 327,0	- 89 620,0	0,91	20,33	- 5,16	- 7,39	1,14	- 1,64
35 Viação SÃO BENTO S.A.	SP	548 972,0	705 953,0	- 142 604,0	70 475,0	- 68 656,0	0,46	16,96	- 4,00	- 9,73	2,02	- 0,43
36 Rápido MACAENSE Ltda.	RJ	543 233,0	212 250,0	- 146 577,0	328 644,0	28 974,0	0,24	40,48	1,70	13,65	2,95	- 1,50
37 Viação PROGRESSO e Turismo Ltda.*	RJ	489 397,0	1 067 743,0	- 53 272,0	39 982,0	- 24 847,0	1,32	21,77	- 1,82	- 2,33	1,09	- 3,85
38 Expresso CAXIENSE S.A.	RS	485 664,0	459 424,0	- 140 889,0	70 039,0	- 133 833,0	0,53	36,90	- 8,80	- 29,13	2,09	1,32
39 Viação GRACIOSA Ltda.	PR	473 432,0	497 349,0	- 40 046,0	65 913,0	- 29 945,0	0,50	24,86	- 2,02	- 6,02	2,24	- 8,31
40 Viação SÃO LUIZ Ltda.	MS	436 427,0	44 311,0	- 152 306,0	124 221,0	- 21 802,0	0,48	86,70	- 1,60	- 49,20	4,10	27,57
41 Viação OURO BRANCO S.A.	PR	425 341,0	594 636,0	- 22 093,0	- 13 251,0	1 912,0	1,34	24,44	0,14	0,32	1,69	5,87
42 NOVETUR Viação 9 de Julho S.A.	SP	393 320,0	389 509,0	- 196 864,0	109 544,0	- 57 447,0	0,55	34,75	- 4,67	- 14,75	2,06	- 13,58
43 Expresso CRISTÁLIA Ltda.	SP	381 408,0	1 028 896,0	- 108 958,0	103 340,0	- 23 148,0	1,04	14,08	- 1,94	- 2,25	1,00	15,76
44 Expresso da MANTIQUEIRA S.A.	SP	381 035,0	957 119,0	200 414,0	141 350,0	141 350,0	1,68	15,09	11,85	14,77	1,06	- 7,47
45 Expresso GARDÊNIA Ltda.	MG	370 272,0	1 033 921,0	- 424 968,0	496 640,0	55 649,0	0,13	21,75	4,80	5,38	0,88	14,67
46 Expresso REDENÇÃO Transportes e Turismo Ltda.	SP	353 153,0	1 073 698,0	26 155,0	- 51 044,0	17 156,0	2,44	9,45	1,55	1,60	0,93	-
47 IMPALA Auto Ônibus S.A.	SP	334 853,0	1 079 716,0	27 489,0	- 164 416,0	- 136 927,0	1,88	7,53	- 13,06	- 12,68	0,90	- 0,78
48 Empresa Auto Ônibus MANOEL RODRIGUES S.A.	SP	305 029,0	1 732 572,0	- 68 792,0	41 338,0	- 38 387,0	0,57	6,22	- 4,02	- 2,22	0,52	- 4,55
49 LOCADORA ARATU Transportes Rodoviários Ltda.	BA	292 377,0	375 695,0	- 121 227,0	4 501,0	- 95 071,0	1,30	14,16	- 10,39	- 25,31	1,76	-
50 Viação NACIONAL S.A.	MG	272 065,0	581 353,0	236 459,0	244 053,0	29 864,0	0,69	61,25	3,51	5,14	0,57	23,77
51 Viação NORDESTE Ltda.	RN	269 839,0	5 256 815,0	- 1 547 603,0	4 388 520,0	2 928 860,0	0,11	1,98	346,78	55,72	0,18	- 24,97
52 Empresa UNIÃO de Transporte Ltda.	SC	251 100,0	601 434,0	- 176 077,0	104 330,0	- 75 939,0	0,38	26,26	- 9,66	- 12,63	0,96	- 6,44
53 Expresso REAL RIO Ltda.	RJ	231 584,0	247 015,0	- 67 967,0	42 794,0	6 424,0	0,85	34,18	0,89	2,60	1,93	-
54 COLITUR Transportes Rodoviários Ltda.	RJ	223 834,0	184 993,0	- 80 485,0	76 551,0	1 804,0	0,39	33,65	0,26	0,98	2,51	2,65
55 ENSA - Empresa Nossa Senhora Aparecida Ltda.	MG	209 407,0	308 165,0	- 35 633,0	- 34 556,0	- 86 198,0	0,47	26,68	- 13,15	- 27,97	1,56	- 20,54
56 Expresso GAUCHO S.A.	RS	204 828,0	464 148,0	- 121 552,0	87 286,0	- 73 854,0	0,29	27,67	- 11,52	- 15,91	1,00	- 8,93
57 TRANSUL Transportes Coletivos Ltda.	SP	204 419,0	261 014,0	- 34 728,0	3 110,0	- 145 587,0	0,88	17,94	- 22,75	- 55,78	2,01	- 6,35
58 Viação GOIÂNIA Ltda.	GO	196 223,0	227 088,0	- 96 744,0	- 90 465,0	4 025,0	12,31	9,70	0,66	1,77	2,44	22,13
59 Expresso AZUL de Transportes S.A.	RS	189 151,0	307 204,0	- 109 201,0	59 645,0	- 29 106,0	0,52	24,95	- 4,92	- 9,47	1,45	- 3,75
60 Viação PRINCESA DO SUL Ltda.	MG	184 278,0	221 047,0	73 644,0	56 798,0	145 041,0	0,41	32,27	25,15	65,62	1,77	50,14
61 Viação ALTO PARAÍSO Ltda.	DF	178 086,0	433 361,0	13 445,0	30 498,0	- 18 396,0	0,43	30,75	- 3,30	- 4,24	0,89	- 71,37
62 JANDAIA Transportes e Turismo Ltda.	SP	178 002,0	280 753,0	- 44 200,0	79 065,0	35 747,0	0,79	19,44	6,42	12,73	1,60	44,42
63 ULTRA S.A. Transportes Interurbanos	SP	178 038,0	1 244 089,0	22 311,0	21 056,0	941,0	0,58	3,29	0,17	0,06	0,43	- 99,85
64 Expresso ADAMANTINA S.A.	SP	164 965,0	84 157,0	- 71 427,0	- 53 349,0	- 118 514,0	0,44	62,60	- 22,95	- 140,82	2,29	- 5,14
65 Viação CAMPO BELO Ltda.	MG	149 298,0	753 474,0	- 21 353,0	- 130 504,0	17 180,0	1,74	9,34	3,68	2,28	0,56	-
66 TRANSUR - Transporte Rodoviário Mansur Ltda.*	MG	144 274,0	341 005,0	11 291,0	- 11 524,0	7 696,0	2,89	4,60	1,70	2,26	1,26	315,37
67 GUERINO SEISCENTO Transportes Ltda.	SP	137 942,0	458 045,0	13 302,0	- 25 398,0	11 703,0	1,41	3,02	2,71	2,55	0,91	11,28

# Rodoviário de passageiros

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
66 Transportes ZUCA LOPES Ltda.	PI	135 428,0	329 263,0	16 893,0	-7 891,0	2 341,0	1,18	5,79	0,55	0,71	1,21	13,69
69 Viação SARTORI Ltda.	MG	133 468,0	138 561,0	-57 244,0	46 123,0	-11 745,0	0,33	29,17	-2,81	-8,48	2,14	-25,17
70 Viação RÁPIDO BRASIL S.A.	SP	119 503,0	758 075,0	20 134,0	19 036,0	824,0	0,46	4,79	0,22	0,11	0,47	-99,86
71 Expresso AMARELINHO Ltda.	SP	118 668,0	245 694,0	-41 556,0	-3 872,0	-44 428,0	1,26	16,74	-11,96	-18,08	1,26	-7,97
72 Viação UMUARAMA Ltda.*	PR	116 928,0	543 801,0	27 227,0	-15 917,0	15 451,0	1,39	15,17	4,22	2,84	0,57	-59,42
73 Rápido MARAJÓ Ltda.	GO	100 344,0	50 189,0	-63 770,0	22 774,0	50 198,0	1,88	59,29	-15,98	-100,02	2,23	0,04
74 Cia. REX de Transportes	SC	96 535,0	410 150,0	-66 484,0	71 823,0	11 479,0	0,21	21,21	3,80	2,80	0,58	-2,06
75 Elson Souto & Cia. Ltda. EXPRESSO 1002	PE	87 166,0	772 537,0	-17 839,0	-7 070,0	-24 909,0	1,25	9,85	-9,13	-3,22	0,32	-72,51
76 Empresa de Transportes COUTINHO Ltda.	MG	81 552,0	49 382,0	-48 840,0	36 768,0	-12 729,0	0,04	47,15	-4,99	-25,78	2,73	-
77 Viação PATO BRANCO Ltda.	PR	73 941,0	112 160,0	1 518,0	202,0	1 197,0	1,17	13,77	0,52	1,07	1,78	8,15
78 FÁCIL Transportes e Turismo Ltda.	RJ	72 017,0	1 043 536,0	-8 674,0	36 842,0	-3 235,0	0,67	14,36	-1,44	-0,31	0,18	-55,66
79 Empresa BRASIL S.A. Transporte e Turismo	RJ	62 801,0	152 077,0	12 477,0	-7 579,0	4 899,0	0,13	6,15	2,49	3,22	1,21	-10,37
80 Rápido SUDESTINO Ltda.	MG	46 252,0	68 980,0	4 038,0	6 077,0	425,0	0,98	10,23	0,29	0,62	1,68	3,33
81 TRANSCOLIN - Transp. Colet. Interest. Ltda.	MG	23 609,0	167 944,0	-6 664,0	6 921,0	-50,0	0,48	22,75	-0,07	-0,03	0,34	-65,32
82 Viação CIDADE CAÇULA Ltda.*	MS	19 037,0	4 716,0	960,0	-792,0	363,0	1,08	66,13	0,61	7,70	4,28	70,20

## INDÚSTRIA DE TRANSPORTE

# Carroçarias e implementos para caminhões

1 RANDON S.A. Veículos e Implementos*	RS	11 104 114,0	17 286 465,0	1 966 104,0	-559 753,0	1 861 045,0	1,36	33,68	5,35	10,77	1,33	58,56
2 IDEROL S.A. Equipamentos Rodoviários	SP	4 425 552,0	3 317 446,0	-1 010 526,0	0,0	-1 003 370,0	0,45	63,88	-7,24	-30,25	1,51	327,46
3 RECRUSUL S.A.	RS	2 095 777,0	7 079 268,0	4 422 036,0	-3 926 422,0	466 270,0	3,41	21,06	7,11	6,59	0,71	-3,05
4 RODOVIAÁRIA S.A. Ind. de Impl. p/lo Transp.	RS	1 836 068,0	4 268 165,0	514 885,0	-583 031,0	-193 902,0	1,74	25,27	-3,37	-4,54	1,01	102,03
5 A. GUERRA S.A. Implementos Rodoviários	RS	1 823 122,0	2 754 779,0	463 212,0	337 220,0	552 432,0	1,14	42,74	9,68	20,05	1,19	93,06
6 Euclides FACCHINI & Filhos	SP	1 699 730,0	9 431 312,0	219 642,0	883 459,0	807 281,0	0,77	17,59	15,17	8,56	0,46	32,97
7 CIBER - Cia. Ind. Bras. de Equipam. Rodoviários	RS	1 050 991,0	1 141 277,0	148 032,0	-221 987,0	-206 533,0	1,08	45,95	-6,28	-18,10	1,56	84,15
8 MULTIVAN S.A. Veículos e Equipamentos	RS	851 778,0	285 274,0	266 847,0	-82 985,0	149 751,0	1,31	73,40	5,62	52,49	2,49	413,62
9 NOMA & Cia. Ltda.	PR	816 274,0	697 023,0	321 907,0	-209 725,0	88 842,0	1,73	47,61	3,48	12,75	1,92	-
10 DAMBROZ S.A. Indústria Mecânica e Metalúrgica	RS	749 995,0	1 008 093,0	206 737,0	-228 244,0	-21 466,0	1,48	36,94	-0,91	-2,13	1,47	12,74
11 CIBI - Cia. Industrial Brasileira Implanti	SP	665 916,0	1 110 415,0	-77 294,0	-123 997,0	-201 537,0	2,20	33,13	-9,39	-18,15	1,29	15,04
12 PIERINO GOTTI Ind. de Impl. Rodov. Mec. Ltda.	PR	468 686,0	1 575 553,0	24 736,0	283 851,0	251 448,0	1,02	16,02	17,14	15,96	0,78	13,54
13 MASSARI S.A. Indústria de Viaturas	SP	314 962,0	680 369,0	5 160,0	-137 509,0	-134 420,0	1,17	45,20	-13,64	-19,76	0,79	-39,05
14 CIMASA - Veículos p/ Combate a Incêndios S.A.	RS	292 199,0	466 776,0	-104 467,0	51 835,0	-61 051,0	0,94	71,17	-6,68	-13,08	0,56	-22,75
15 Carrocerias LINSHALM Ltda.	SC	207 081,0	853 595,0	132 373,0	-190 628,0	175 867,0	3,50	14,92	27,13	26,91	0,84	25,59
16 TURISCAR do Brasil S.A.	RS	173 894,0	184 866,0	-342 592,0	302 892,0	-34 642,0	0,60	71,16	-6,36	-18,74	0,85	6,54
17 LÍDER S.A. Viaturas e Equipam. Industriais Ltda.	MG	155 989,0	116 482,0	5 512,0	-17 200,0	-11 689,0	1,41	41,80	-2,39	-10,04	2,44	61,49
18 NOVA KABI Kabi Indústria e Comércio S.A.	RJ	129 075,0	162 757,0	-19 920,0	-80 035,0	-3 885,0	2,61	29,97	-0,96	-2,39	1,72	-9,20
19 Hornburg Ind. Carroc. Blind. Ltda. CARROÇ. HC	SC	113 462,0	58 702,0	10 567,0	5 025,0	11 305,0	2,32	44,40	3,18	19,26	3,36	-
20 THERMOSUL Carrocerias Ltda.	SC	80 646,0	62 482,0	25 543,0	20 640,0	4 107,0	2,51	24,95	1,63	6,57	3,03	77,25
21 ALTARI S.A. Viaturas a Refrigeração	RS	61 247,0	38 612,0	-12 737,0	5 313,0	-7 419,0	0,79	50,20	-3,87	-19,21	2,47	15,41
22 SERFEÇAS Alagoas Implementos Rodov. Ltda.	AL	59 555,0	109 458,0	26 069,0	-89 760,0	-63 691,0	5,49	5,53	-34,17	-58,19	1,61	61,13
23 A.S.H. Equipamentos Hidráulicos do Brasil Ltda.	SP	49 557,0	39 998,0	-1 120,0	-139 828,0	-140 948,0	0,93	49,01	-90,87	-352,39	1,98	-
24 IRGA Industrial Ltda.	SP	36 726,0	-363 941,0	-27 427,0	155 209,0	-65 217,0	0,08	328,94	-56,73	-	-	-97,03
25 RODOPEÇAS Indústria e Comércio Ltda.*	SE	25 070,0	216 802,0	10 704,0	-8 477,0	2 227,0	2,17	10,53	2,84	1,03	0,32	-
26 TRUCK S. JOÃO Ind. de Impl. Rod. S. João Ltda.	SP	15 258,0	63 623,0	3 377,0	-2 771,0	573,0	1,45	26,17	1,20	0,90	0,55	-72,20
27 Indústria de CARROCELIAS DALLA COSTA Ltda.*	PR	2 689,0	1 697,0	-452,0	-808,0	-1 260,0	0,58	33,35	-14,97	-74,25	3,31	-
28 Carrocerias POHL Ltda.*	RS	2 197,0	6 915,0	849,0	-830,0	-7,0	1,58	11,26	-0,10	-0,10	0,68	-

# Carroçarias para ônibus

1 MARCOPOLO S.A.	RS	22 783 610,0	33 298 875,0	14 155 814,0	-6 973 557,0	5 597 822,0	1,80	28,68	7,86	16,81	1,53	-4,66
2 BUSSCAR Carrocerias Nielson S.A.	SC	8 710 550,0	9 841 918,0	4 225 153,0	-3 596 910,0	629 189,0	1,73	32,22	2,31	6,39	1,88	-7,82
3 CAIO - Cia. Americana Industrial de Ônibus	SP	7 382 227,0	6 971 853,0	997 935,0	-2 454 596,0	-1 469 777,0	1,10	46,23	-6,36	-21,08	1,78	10,10
4 HIDROPLAS S.A.	SP	1 736 641,0	4 855 713,0	-752 476,0	289 746,0	-454 799,0	0,54	24,64	-8,37	-9,37	0,84	62,06

# NÃO REQUER NEM HABILIT

Ao fazer a assinatura anual de TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas.

**GRÁTIS!**  
CAPA-FICHÁRIO E  
DIVISÓRIAS



Editora TM Ltda  
Rua Vieira Fazenda, 72  
Vila Mariana  
04117 - São Paulo - SP  
Tels.: (011) 575-1304  
Telex: (11) 35247





# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Carroçarias para ônibus

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
5 CMA - Cia. Manufatureira Auxiliár	SP	163 147,0	746 277,0	57 227,0	-69 058,0	-11 832,0	2,70	5,25	-2,32	-1,59	0,65	-53,28

## Construção naval

1 EMAU-VEROLME Estaleiros S.A.	RJ	46 602 444,0	88 916 872,0	2 072 611,0	0,0	2 082 783,0	0,60	42,55	1,43	2,34	0,94	4,51
2 Ishikawajima do Brasil Estat. S.A. ISHIBRAS	RJ	33 884 089,0	22 079 696,0	23 782 124,0	13 365 064,0	-5 990 324,0	1,23	78,52	-5,65	-27,13	1,03	-26,86
3 Ind. Reunidas Caneco S.A. ESTALEIRO CANECO	RJ	6 320 335,0	57 862 791,0	873 516,0	4 705 762,0	-412 721,0	1,03	13,77	-2,09	-0,71	0,27	16,61
4 Companhia COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO	RJ	5 378 823,0	13 868 630,0	-10 614 514,0	12 293 945,0	-21 086 798,0	0,23	70,55	-125,25	-152,05	0,32	-38,75
5 Emp. Brasileira de Reparos Navais S.A. RENAVAL	RJ	1 140 987,0	1 104 128,0	-375 848,0	2 329 779,0	-3 333 692,0	0,14	84,59	-93,35	-301,93	0,50	-15,21
6 ENAVI S.A. Engenharia Naval e Industrial	RJ	1 091 738,0	209 231,0	-377 996,0	457 441,0	-710 197,0	1,04	90,48	-20,78	-339,43	1,55	-7,88
7 COBRENA Cia. de Reparos Marítimos e Terrestres	RJ	274 022,0	4 268 780,0	48 573,0	-32 001,0	17 252,0	1,09	10,84	2,01	0,40	0,18	248,65
8 Estaleiro SO S.A.	RS	244 995,0	2 869 048,0	-144 097,0	648 194,0	-172 746,0	1,27	24,82	-22,53	-6,02	0,20	-79,36

## Equipamentos de movimentação interna

1 AMEISE Comércio e Indústria S.A.	RJ	800 924,0	1 833 073,0	24 150,0	-128 163,0	-144 930,0	1,52	24,34	-5,78	-7,91	1,03	-4,89
2 MAUSA S.A. Equipamentos Industriais	SP	742 095,0	7 082 011,0	2 029 880,0	-1 934 166,0	1 372 649,0	5,96	6,26	59,10	19,38	0,31	10,67
3 TECTRAN Engenharia, Indústria e Comércio S.A.	SP	701 299,0	1 472 411,0	-317 285,0	485 343,0	168 500,0	1,09	49,89	7,68	11,44	0,75	148,05
4 Equipamentos ITAMARATI Ltda.	SP	691 390,0	578 650,0	152 058,0	-209 544,0	-63 762,0	2,07	22,44	-2,95	-11,02	2,90	46,36
5 MADAL S.A.	RS	568 113,0	1 328 906,0	117 221,0	-35 468,0	14 707,0	2,46	28,44	0,83	1,11	0,96	35,79

## Indústria aeronáutica

1 EMBRAER - Emp. Brasileira de Aeronáutica S.A.	SP	28 547 033,0	-4 926 597,0	-3 896 170,0	279 476 958,0	-19 610 769,0	0,22	101,61	-21,95	-	-	-19,26
2 Companhia Eletromecânica CELMA	RJ	13 963 016,0	20 815 532,0	2 354 356,0	0,0	1 277 490,0	1,96	33,17	2,92	6,14	1,40	10,44
3 AVIBRÁS Indústria Aeroespacial S.A.	SP	10 839 236,0	40 513 110,0	1 336 864,0	756 379,0	6 913 139,0	2,20	38,51	20,38	17,06	0,51	-9,29
4 Indústria Aeronáutica NEIVA S.A.	SP	1 384 570,0	33 887,0	653 806,0	589 450,0	-686 192,0	0,77	99,14	-15,83	-2 024,94	1,10	-
5 MOTORTEC Indústria Aeronáutica S.A.	RJ	454 951,0	6 320 497,0	-2 833 552,0	4 020 922,0	-745 842,0	0,05	45,12	-52,38	-11,80	0,12	-5,78
6 AEROMOT Aeronaves e Motores S.A.	RS	431 123,0	576 565,0	223 484,0	205 849,0	48 421,0	1,69	55,09	3,59	8,40	1,05	3,81
7 AEROELETRÔNICA Ind. de Comp. Aviónicos S.A.	RS	407 657,0	168 099,0	287 886,0	365 414,0	-3 401,0	1,30	79,91	-0,27	-2,02	1,52	22,27

## Material ferroviário

1 MAFERSA Sociedade Anônima	SP	10 623 688,0	26 819 357,0	-1 219 690,0	2 133 996,0	889 280,0	1,10	35,86	2,67	3,32	0,80	56,00
2 COBRASMA S.A.	SP	5 596 215,0	-23 205 498,0	-63 380 883,0	43 555 786,0	-20 706 135,0	0,09	142,78	-118,21	-	-	-11,65
3 JARAGUÁ S.A. Indústrias Mecânicas	SP	2 562 849,0	4 962 682,0	-2 730 074,0	2 049 176,0	709 996,0	1,53	46,45	8,85	14,31	0,87	10,63
4 IAT - Industrial Arte Técnica S.A.	RS	1 099 231,0	707 588,0	160 890,0	-37 823,0	56 708,0	1,34	37,49	1,65	8,01	3,04	39,68
5 SAB WABCO do Brasil S.A.	SP	890 930,0	2 984 236,0	556 211,0	-100 801,0	298 903,0	2,63	27,26	10,72	10,02	0,68	101,73
6 MAQUINAS E FERROVIAS São Paulo S.A.	SP	66 124,0	-34 178,0	-61 171,0	34 202,0	-26 044,0	0,12	198,89	-12,58	-	-	-16,94
7 GEOVIA Industrial S.A.	RJ	61 667,0	341 476,0	-59 416,0	31 185,0	-26 774,0	0,69	40,47	-13,87	-7,84	0,34	-

## Montadora de veículos comerciais

1 MERCEDES-BENZ do Brasil S.A.	SP	176 402 489,0	175 022 284,0	32 293 160,0	-27 856 192,0	9 155 353,0	1,52	37,20	1,66	5,23	1,98	16,05
2 TOYOTA do Brasil S.A. Indústria e Comércio	SP	17 510 942,0	18 918 558,0	6 127 878,0	-5 519 007,0	322 353,0	1,74	29,75	0,59	1,70	2,04	95,59
3 AGRALE S.A.	RS	9 438 248,0	5 320 955,0	-6 343 188,0	3 420 034,0	-3 337 786,0	0,62	70,40	-11,30	-62,73	1,64	91,53

# Peças e componentes para veículos comerciais

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
1 *COFAP - Companhia Fabricadora de Peças	SP	104 820 000,0	65 120 000,0	6 168 000,0	0,0	6 351 000,0	1,30	32,83	1,94	9,75	3,38	9,36
2 METAL LEVE S.A. Indústria e Comércio*	SP	56 950 000,0	43 128 000,0	- 9 120 000,0	0,0	- 9 283 000,0	1,27	28,84	-5,21	-21,52	2,94	27,13
3 Freios VARGAS S.A.	SP	51 164 271,0	19 954 286,0	2 164 413,0	0,0	1 992 612,0	1,18	38,49	-1,24	9,99	4,94	43,39
4 BRASINCA Industrial S.A.*	SP	26 382 860,0	6 364 255,0	1 140 909,0	0,0	15 966,0	1,21	57,56	0,02	0,25	5,51	-
5 ZF do Brasil S.A.	SP	21 947 649,0	11 929 168,0	-3 554 689,0	622 252,0	-2 938 746,0	0,86	59,01	-4,28	-24,63	2,36	50,24
8 NAKATA S.A. Indústria e Comércio	SP	21 361 137,0	12 625 705,0	1 760 904,0	0,0	1 360 592,0	2,05	28,20	2,03	10,78	3,80	24,45
7 ALBARUS S.A. Indústria e Comércio	RS	20 795 162,0	39 444 701,0	6 612 151,0	0,0	4 823 129,0	1,68	13,50	7,41	12,23	1,43	-0,01
8 TRW do Brasil S.A.	SP	17 625 686,0	13 946 670,0	605 687,0	177 488,0	96 757,0	2,02	37,48	0,18	0,69	2,47	39,63
9 Alliedsignal Automotive Ltda. BENDIX/GARRETT	SP	11 360 796,0	-11 687 738,0	-22 439 355,0	19 984 914,0	-2 204 189,0	0,84	166,23	-6,20	-	-	-
10 EATON Corporation do Brasil	SP	9 045 156,0	3 291 543,0	-1 697 239,0	2 644 740,0	847 126,0	1,18	62,07	2,99	25,74	3,26	80,24
11 FRAS-LE - Francisco Stedie S.A.	RS	7 465 630,0	18 466 692,0	231 889,0	-2 082 651,0	-2 008 140,0	1,76	19,25	-8,59	-10,87	1,02	6,21
12 VOITH S.A. Máquinas e Equipamentos	SP	7 188 074,0	10 508 076,0	-227 658,0	604 870,0	225 396,0	0,84	44,62	1,00	2,14	1,19	-17,73
13 DHB Componentes Automotivos S.A.	RS	5 277 941,0	5 736 039,0	1 447 318,0	3 288 345,0	1 727 940,0	0,45	51,02	10,46	30,12	1,44	66,69
14 KADRON S.A.	SP	4 360 747,0	3 094 797,0	-1 888 969,0	2 253 504,0	416 135,0	1,31	64,38	3,05	13,45	1,57	-1,61
15 Indústrias C. FABRINI S.A.	SP	4 235 671,0	49 546,0	-936 043,0	0,0	-730 199,0	0,68	98,53	-5,51	-1 473,78	3,93	25,00
16 MONROE Auto Peças S.A.	SP	3 991 749,0	3 295 901,0	1 471 327,0	-1 464 688,0	6 639,0	1,65	47,79	0,05	0,20	1,98	21,74
17 Borrachas VIPAL S.A.	RS	3 192 343,0	2 709 852,0	328 068,0	-87 498,0	92 640,0	1,50	54,69	0,93	3,42	1,67	9,07
18 COBREQ - Companhia Brasileira de Equipamentos	SP	3 048 990,0	2 628 495,0	106 605,0	-61 908,0	39 365,0	0,96	39,52	0,41	1,50	2,20	18,15
19 Indústrias Freios KNORR Ltda.	SP	3 035 201,0	4 724 659,0	425 132,0	-56 048,0	370 562,0	1,40	24,21	3,90	7,84	1,52	17,22
20 Fábrica de Artefatos de Borracha CESTARI S.A	SP	2 834 034,0	4 953 358,0	2 201 784,0	-1 960 677,0	135 947,0	4,43	15,13	1,53	2,74	1,52	19,90
21 CINPAL - Cia. Industrial de Peças p/ Automóveis	SP	2 768 173,0	10 319 259,0	6 580 930,0	-3 915 650,0	1 823 595,0	7,41	14,21	21,05	17,87	0,72	35,21
22 Companhia TEPERMAN de Estofamentos	SP	2 616 417,0	656 356,0	-1 146 282,0	1 200 613,0	55 983,0	0,91	83,45	0,68	8,53	2,06	30,96
23 Válvulas SCHRAEDER do Brasil S.A.	SP	2 511 386,0	3 248 269,0	950 257,0	-749 906,0	199 709,0	2,48	16,51	2,54	6,15	2,02	7,02
24 CALLAS Têxtil S.A.	SP	2 347 248,0	1 037 676,0	257 961,0	-189 017,0	56 591,0	1,24	58,73	0,77	5,45	2,92	24,93
25 TECALON Brasileira de Auto Peças Ltda.	SP	1 707 155,0	1 216 438,0	349 773,0	-228 633,0	68 908,0	1,62	35,45	1,29	5,66	2,84	28,17
26 RON Radiadores S.A.	SP	1 703 716,0	2 412 934,0	431 060,0	-25 763,0	399 465,0	2,04	20,05	7,49	16,56	1,77	53,04
27 THERMOID S.A. Materiais de Fricção	SP	1 632 010,0	31 621,0	485 671,0	355 638,0	-382 640,0	1,01	98,63	-7,49	-1 210,08	2,21	74,52
28 FANAUPE S.A. Fabrica Nacional de Auto Peças	SP	1 556 755,0	2 972 861,0	-40 155,0	1 316 661,0	-278 513,0	1,01	49,06	-5,72	-9,37	0,83	26,52
29 CORTIRIS S.A. Indústria e Comércio	SP	1 433 967,0	-325 273,0	-882 537,0	-611 452,0	-268 889,0	0,82	128,64	-5,99	-	-	9,05
30 KL Rayton Industrial S.A.	SP	1 393 212,0	2 277 359,0	302 000,0	-215 567,0	90 071,0	1,46	23,07	2,07	3,96	1,47	4,23
31 DUREX Industrial S.A.	SP	1 070 405,0	921 104,0	-1 198 878,0	845 876,0	-353 002,0	1,12	66,28	-10,54	-38,32	1,23	-11,69
32 PIGOZZI S.A. Engrenagens e Transmissões	RS	1 048 743,0	2 842 546,0	-11 320,0	760 637,0	-576 043,0	0,52	39,20	-17,55	-20,27	0,70	28,48
33 DE MAJD GALLO S.A. Ind. Com. Peças p/ Autom.	SP	1 029 136,0	579 298,0	-2 612 433,0	0,0	-500 181,0	0,25	83,88	-15,53	-86,34	0,90	3,60
34 CIMOBRAS - Cia. de Molas Brasileiras S.A	RJ	911 925,0	869 687,0	260 971,0	-191 905,0	81 730,0	1,12	65,85	2,86	9,40	1,12	97,42
35 SADA Forjas Ltda.	MG	856 003,0	963 963,0	29 849,0	272 534,0	227 284,0	1,76	43,37	6,48	23,58	1,57	24,47
36 TECNFORJAS S.A. Indústria de Auto Peças	SP	821 222,0	1 141 552,0	1 899,0	-78 535,0	-35 956,0	1,10	28,14	-1,40	-3,15	1,62	13,25
37 COLMÉIA S.A. Indústria Paulista de Radiadores	SP	767 139,0	-686 239,0	-2 644 886,0	1 441 185,0	-1 200 743,0	0,37	126,26	-50,01	-	-	14,97
38 LAGUNA Comércio e Indústria S.A.	SP	763 910,0	237 464,0	-506 531,0	369 477,0	-137 054,0	0,84	82,16	-5,73	-57,72	1,80	-1,68
39 ELASTIC S.A. Indústria de Artefatos de Borracha	SP	712 043,0	234 848,0	19 882,0	-23 767,0	6 820,0	1,01	63,68	0,31	2,90	3,45	32,43
40 Freios CONTROL S.A.	RS	642 807,0	1 071 686,0	276 833,0	288 632,0	-32 962,0	2,42	27,71	-1,64	-3,08	1,06	0,99
41 AUTO PIRA S.A. Indústria e Comércio de Peças	SP	601 983,0	631 787,0	-646 222,0	573 647,0	-71 309,0	0,57	63,54	-3,78	-11,29	1,09	55,65
42 Mecânica SILPA Ltda.	RS	561 333,0	163 912,0	-46 572,0	65 569,0	-37 566,0	0,79	66,16	-2,14	-22,92	3,63	37,17
43 Pistões SULOY S.A. Indústria e Comércio	RS	443 708,0	484 232,0	96 632,0	-151 324,0	10 519,0	1,47	47,88	0,76	2,17	1,49	-13,19
44 CONTROL S.A. Ind. Com. Freios e Art. Borracha	RS	429 777,0	818 966,0	91 087,0	82 667,0	18 936,0	1,23	29,00	1,41	2,31	1,17	34,59
45 Luiz Kirchner S.A. Indústria de Borracha	SP	391 991,0	3 274 792,0	-76 123,0	-11 389,0	-72 220,0	0,87	6,07	-5,89	-2,21	0,35	-
46 ABRACATEC Artefatos de Metais Ltda.	SP	383 265,0	-73 884,0	-251 086,0	264 423,0	40 561,0	1,13	111,01	3,38	-54,90	-	-
47 CIP - Companhia Industrial de Peças	SP	360 077,0	329 375,0	166 017,0	-120 396,0	45 621,0	2,09	32,18	4,05	13,85	2,32	153,02
48 Indústria e Comércio PIZZOLI S.A.	SP	282 995,0	52 347,0	33 461,0	-35 047,0	-2 344,0	1,41	62,42	-0,26	-4,48	6,36	1,51
49 CEN Ind. Com. Peças Sist. Eletr. p/ Veic. Ltda.	SP	250 656,0	176 151,0	-14 108,0	16 553,0	1 690,0	0,97	56,16	0,22	0,96	1,95	5,70
50 Indústria de Peças INPEL S.A.	RS	247 840,0	1 903 824,0	101 299,0	338 548,0	-31 905,0	5,68	4,48	-4,11	-1,68	0,39	22,22
51 Auto Peças GF Ltda.	SP	192 471,0	356 491,0	-142 627,0	144 960,0	-4 394,0	1,11	41,07	-0,73	-1,23	1,00	-
52 Freios GOTS Auto Partes S.A.	SP	185 585,0	229 630,0	19 035,0	9 139,0	17 419,0	1,38	40,80	3,00	7,59	1,50	-9,39
53 OBENAUS Indústria e Comércio de Molas Ltda.	SC	136 332,0	86 311,0	-27 777,0	30 604,0	2 839,0	0,82	57,38	0,67	3,29	2,11	-15,46
54 PRADOLUX Indústria e Comércio Ltda.	MG	95 995,0	130 151,0	25 737,0	-44 113,0	2 916,0	2,91	15,51	0,97	2,24	1,95	4,46
55 TRIÂNGULO Ind. e Com. de Virabrequins Ltda.	SP	64 014,0	75 024,0	12 213,0	-18 392,0	1 505,0	4,57	6,15	0,75	2,01	2,53	2,69
56 Indústria e Comércio ORLI Ltda.	SP	40 680,0	45 110,0	11 012,0	-14 233,0	-3 221,0	2,04	22,92	-2,53	-7,14	2,18	-

## Pneus

1 PIRELLI Pneus S.A.	SP	140 140 000,0	55 394 000,0	3 553 000,0	0,0	2 968 000,0	1,62	32,34	0,88	5,41	5,36	4,78
----------------------	----	---------------	--------------	-------------	-----	-------------	------	-------	------	------	------	------

# A S MAIORES DE CADA SETOR

## Pneus

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
2 RINALDI S.A. Indústria de Pneumáticos	RS	857.506,0	947.518,0	115.624,0	58.840,0	57.993,0	1,36	46,17	2,16	6,12	1,52	-7,58

## SERVIÇOS AUXILIARES

## Leasing ou locação de veículos

1 SOGERAL LEASING S.A. Arrendamento Mercantil	SP	9.829.809,0	6.594.245,0	-20.325.523,0	23.282.892,0	2.949.091,0	0,08	82,82	9,59	44,72	0,80	-36,58
2 LOCALIZA RENT A CAR Ltda.	MG	9.266.086,0	6.043.768,0	-230.947,0	9.352.363,0	109.756,0	2,06	74,53	0,38	1,82	1,22	-41,96
3 AUTOLATINA LEASING S.A. Arrendam. Mercantil	SP	7.439.854,0	8.326.944,0	-20.458.326,0	23.821.149,0	2.973.124,0	0,02	76,54	12,77	35,70	0,66	44,27
4 TRANSPIRATININGA Transp. e Braç. Pirat. Ltda.	SP	1.234.351,0	1.643.649,0	225.239,0	-320.270,0	-44.730,0	1,19	39,37	-1,16	-2,72	1,43	-6,27
5 SANTO AMARO Transp. Loc. e Com. de Veic. Ltda.	SP	1.045.785,0	322.345,0	-148.837,0	-514.867,0	-663.704,0	0,75	63,69	-20,28	-205,90	3,69	166,48
6 MCCL - Mesquita Containers e Chassis Ltda.	SP	223.154,0	305.825,0	-38.547,0	23.521,0	-9.272,0	1,06	19,96	-1,33	-3,03	1,83	17,15
7 SERVMAQ Transp. e Locação de Máq. Ltda.	MG	171.314,0	184.270,0	35.634,0	769,0	40.045,0	1,23	21,38	7,47	21,73	2,29	19,81
8 VERTICAL Locação e Comércio de Máquinas Ltda.	RS	156.569,0	121.224,0	4.631,0	-6.758,0	-1.549,0	1,22	22,09	-0,32	-1,28	3,15	22,01
9 TRANSVEPAR - Transp. e Veículos Paraná Ltda.	PR	142.070,0	97.661,0	-4.206,0	3.937,0	1.604,0	1,14	20,78	0,36	1,64	3,61	85,52
10 INTERLOCADORA S.A.	SP	139.219,0	326.693,0	34.404,0	0,0	4.505,0	0,97	93,13	1,03	1,38	0,09	-
11 TRESCINCO LOCADORA Ltda.	MT	65.455,0	321.169,0	855,0	-14.034,0	-16.232,0	9,62	50,67	-7,92	-5,05	0,31	18,82
12 EXPANSÃO Serviços, Indústria e Comércio Ltda.	RR	62.362,0	145.041,0	24.112,0	-333,0	16.390,0	0,79	11,97	8,40	11,30	1,18	-3,93

## Recauchutagem de pneus

1 CACIQUE PNEUS Indústria e Comércio Ltda.	PI	514.347,0	81.375,0	12.299,0	-50.875,0	-36.640,0	0,97	63,51	-2,28	-45,03	7,22	34,81
2 STEFFEN PNEUS Irmãos Steffen & Cia. Ltda.*	RS	414.348,0	269.511,0	26.916,0	-58.434,0	-31.091,0	1,37	28,34	-2,40	-11,54	3,45	9,62
3 Renovadora de Pneus IRMÃOS HOFF Ltda.*	RS	347.038,0	424.434,0	118.947,0	0,0	3.100,0	5,67	6,71	0,29	0,73	2,39	53,15
4 AUTO LINS S.A. Recauchutagem	SP	296.582,0	223.250,0	82.100,0	-140.909,0	-58.376,0	0,48	20,40	-6,29	-26,15	3,31	-27,18
5 RECAL - Recauchutadora Caiado Ltda.	SP	293.956,0	532.509,0	34.021,0	-82.409,0	-48.388,0	0,88	15,14	-5,26	-9,09	1,47	-5,03
6 Renovadora de Pneus VACARIA S.A.	RS	252.103,0	115.165,0	81.172,0	-81.793,0	-115,0	1,91	18,56	-0,01	-0,10	5,58	0,96
7 Industrial PNEUBOM Ltda.	SP	184.641,0	214.572,0	26.158,0	-38.835,0	-3.054,0	2,35	9,82	-0,53	-1,42	2,43	-11,72
8 VICINI Pneus Ltda.*	SC	127.163,0	107.886,0	24.414,0	-33.833,0	-9.418,0	3,10	10,01	-2,37	-8,73	3,32	-
9 SERRANA Pneus S.A.	RS	111.242,0	195.885,0	-35.822,0	-14.992,0	-43.111,0	0,66	18,99	-12,38	-22,01	1,44	-37,81
10 Recauchutagem de Pneus RENOVAR Ltda.	SP	83.516,0	39.268,0	22.093,0	-27.342,0	-5.470,0	4,31	18,23	-2,09	-13,93	5,44	27,75
11 ZÉ CARLOS Pneus Ltda.	SP	32.802,0	52.359,0	13.212,0	211,0	13.368,0	4,35	6,48	13,02	25,53	1,83	-
12 RECAP - Recup. e Com. Americ. de Pneus Ltda.	SP	25.799,0	104.792,0	1.031,0	0,0	9.235,0	2,69	14,02	11,44	8,81	0,66	-

## Retífica de motores

1 RETIMAQ - Retífica de Máquinas Ltda.*	PR	288.607,0	341.742,0	88.769,0	-107.042,0	-18.847,0	2,37	17,49	-2,09	-5,51	2,18	11,66
2 SANCAR Ltda.	MG	254.680,0	245.932,0	-37.895,0	-14.099,0	-48.097,0	1,69	41,52	-6,03	-19,56	1,90	-
3 Indústria e Comércio RETIPAR Ltda.	PR	196.510,0	307.832,0	66.705,0	23.706,0	28.228,0	0,64	18,67	4,59	9,18	1,63	5,73

### LuK

Maciez pra quem dá duro na estrada



Embreagens para Caminhões,  
Ônibus, Tratores e Utilitários



**Embreagens**

# Retífica de motores

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE			
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)	PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
4 Retífica LAGUNA Ltda.	SP	189 821,0	187 961,0	48 260,0	9 097,0	-30 066,0	1,95	37,40	-5,06	-16,00	1,98	3,77
5 Indústria e Comércio MOTORIT S.A.	SP	186 751,0	917 418,0	-16 238,0	59 395,0	44 006,0	1,00	16,23	7,53	4,80	0,53	-35,47
6 Retífica e Mecânica CONFIANÇA Ltda.	SP	161 739,0	193 410,0	31 514,0	-55 881,0	-23 761,0	2,08	15,02	-4,18	-12,29	2,50	8,19
7 BOSCOLO Motores e Retífica Ltda.	SP	175 693,0	92 786,0	90 201,0	-61 193,0	29 705,0	3,14	31,17	5,40	32,01	4,08	52,93
8 Auto MINAS BRASIL Ltda.*	MG	171 579,0	307 579,0	173 238,0	-172 137,0	1 101,0	5,77	11,00	0,21	0,36	1,95	-12,05
9 Retificadora COLATINENSE Ltda.	ES	158 472,0	160 399,0	-21 466,0	-292,0	-26 176,0	0,96	29,83	-5,28	-16,32	1,53	-0,31
10 Retífica BRASÍLYA Ltda.	MG	157 119,0	145 179,0	49 120,0	52 027,0	-4 989,0	2,59	16,57	-1,01	-3,44	2,53	9,58
11 Retificadora MARINGÁ Ltda.	PR	125 086,0	82 426,0	-4 203,0	-11 368,0	-14 702,0	0,98	31,68	-3,76	-17,84	3,25	-
12 REVARIG - Retífica Vale do Rio Grande Ltda.	SP	114 969,0	114 885,0	12 346,0	16 728,0	-4 382,0	1,39	25,08	-1,22	-3,61	2,35	21,18
13 Retífica MOTORTEC S.A.	PR	103 472,0	193 967,0	19 364,0	-27 386,0	-2 060,0	1,33	16,66	-0,64	-1,06	1,39	-35,12
14 Retificadora DEBACCO S.A.*	RS	82 093,0	47 595,0	4 040,0	-14 554,0	-10 295,0	1,11	34,79	-4,01	-21,63	3,52	6,70
15 JUNDIAI Retífica de Motores S.A.	SP	62 839,0	52 988,0	-960,0	-15 522,0	-16 482,0	1,02	40,08	-8,38	-31,11	2,22	8,15
16 TUIUTI Comércio e Retificação de Motores S.A.	RS	62 349,0	188 372,0	8 289,0	-38 710,0	-30 423,0	1,49	27,16	-15,59	-16,15	0,75	-41,09
17 THOMEU RETÍFICA de Motores Ltda.	SP	61 414,0	441 850,0	44 964,0	-73 328,0	-31 018,0	6,29	2,02	-16,14	-7,02	0,43	-25,94
18 Retífica WINSTON Ltda.	SP	60 634,0	116 997,0	38 311,0	-36 609,0	1 319,0	5,94	6,14	0,69	1,13	1,52	-
19 SOMEL S.A. Comercial e Técnica*	RS	45 111,0	216 619,0	86 863,0	-58 237,0	24 175,0	5,38	7,47	17,12	11,16	0,60	-
20 Retífica PIRAMID Ltda.	RJ	39 345,0	190 268,0	8 738,0	-17 755,0	9 017,0	3,99	2,12	7,32	4,74	0,63	3,30
21 Retífica de Motores ESBRA Ltda.	RJ	23 949,0	124 983,0	-7 621,0	-2 075,0	-9 431,0	0,94	25,74	-12,58	-7,55	0,45	-83,53



## PODE PRODUZIR



Um sistema integrado  
de transporte.

# QUE NÓS TRANSPORTAMOS



exportação, alternativas exclusivas de transporte rodo-ferroviário e rodo-marítimo, são apenas alguns dos diferenciais proporcionados pela TORA. Fale conosco e preocupe-se em produzir. O restante das soluções nós oferecemos.

**Tora Transportes Industriais Ltda.**  
BRASIL, ARGENTINA, CHILE,  
PARAGUAI E URUGUAI.

**CENTRAL TORA FRETE:**  
(031) 361-2328

O transporte de grandes tonelagens de cargas deve ser visto como parte integrante da sua produção. É neste ponto que a TORA se diferencia, porque, mais do que transportar, oferece soluções de transporte especialmente desenvolvidas para as necessidades de abastecimento ou escoamento de produção.

Transporte internacional, centrais de armazenagem, terminais alfandegados, apoio burocrático em importação e

# **RUZITAC.** **AQUI COMEÇA A REV** **RECAUCHUTAGEM**



Depois de muitos anos realizando pesquisas e testes com a mais avançada tecnologia, a Ruzi S.A. lança no mercado um novo e revolucionário processo na recauchutagem de pneus.

Através de um produto pioneiro em todo mundo - o pré-moldado Ruzitac - o sistema de vulcanização entra, agora, numa nova era.



Composto por matérias-primas de alta qualidade, Ruzitac apresenta uma grande inovação: uma camada adesiva especial, protegida por filme de poliéster metalizado, que vem oferecer incomparáveis benefícios.



• Dispensa a aplicação de cola na banda, eliminando irregularidades e contaminações pela poeira, luz ou umidade • Aumenta a força de adesão à carcaça • Reduz o tempo de mão-de-obra • Atende às mais rígidas normas de segurança • Dá qualidade superior no acabamento • Aumenta a vida útil dos pneus • Reduz sensivelmente o custo operacional em todo o processo.

Mais uma vez o pioneirismo tecnológico da Ruzi S.A. vem promover muito mais eficiência, produtividade e rentabilidade no setor da recauchutagem.

Ruzitac - um processo revolucionário criado pela Ruzi que coloca a recauchutagem brasileira de pneus como uma das mais avançadas em todo o mundo.



# EVOLUÇÃO MUNDIAL DA DE PNEUS.

Composto de borracha com matérias-primas de primeira qualidade e produzido em prensas de alta compactação. Garantia de muito mais quilometragem.

Bandas com perfeita fidelidade na reprodução dos desenhos originais dos fabricantes de pneus.

O autêntico pré-moldado Ruzitac, traz estampado na proteção metalizada a marca da tecnologia Ruzi.

Protegido por filme de poliéster metalizado, elimina contaminações por poeira, luz e umidade. Apresenta menos peso que qualquer outro tipo de proteção convencional.

O pré-moldado Ruzitac é processado normalmente em autoclaves ou através do Anel Ruzitac de vulcanização a frio - complemento adicional do processo, de fácil manuseio, baixo custo, e que não requer manutenção. Disponível em cinco medidas para pneus radiais e convencionais de todas as marcas.



Camada adesiva super especial que proporciona maior poder de aderência à carcaça. Aumenta a vida útil do pneu.

# Ruzi®

## O ÚNICO QUE CRESCEU E LUCROU

Depois de dois anos difíceis,  
TRC amplia movimento e  
volta a ganhar dinheiro

**E**m 1993, depois de passar dois anos enfurnado na escuridão dos prejuízos, o setor do transporte rodoviário de cargas começou a ver uma nascente luz no fim do túnel: a luz azul dos lucros. Dentre as cinquenta maiores empresas do setor, apenas doze (ou 24%) apresentaram prejuízos em 1993. Em 1992, 28 (57%) das cinquenta maiores empresas perderam dinheiro. Mais ainda: dentre os 273 balanços analisados por **AS MAIORES**, relativos ao desempenho das empresas no ano passado, 39,9% apresentaram prejuízos, um percentual menor que os 42,7% registrados em 1992 (quando foram analisados 295 balanços).

A multinacional TNT, a maior empresa do setor, que vinha enfrentando grandes prejuízos, e cuja venda chegou a ser anunciada pela matriz australiana, já não corre mais este risco. Pelo contrário, foi a empresa que apresentou melhor desempenho em 1993. Seu balanço mostra não só o maior lucro do setor como também a melhor liquidez e a melhor rentabilidade tanto sobre o patrimônio líquido como sobre as vendas.

A recuperação não chega a ser espetacular, mas é animadora. "Saímos de um período terrível, os anos tingidos de vermelho, para usar uma expressão cunhada por **AS MAIORES**", relata Geraldo Vianna, vice-

presidente executivo da NTC. "O setor necessita urgentemente de lucratividade para que possa sair do sucateamento a que foi levado", adverte Nelson José Schiavi, superintendente da Transportadora Tresmaiese, do Rio Grande do Sul.

Para Vianna, a recuperação tem algumas explicações lógicas. A primeira delas, óbvia, foi a retomada da economia em 1993. "O PIB industrial cresceu 11%, e isso aumentou a quantidade de carga praticamente na mesma proporção", calcula ele. "O transporte de produtos agrícolas também cresceu com a safra." Os números de **AS MAIORES** comprovam: as vendas do setor do transporte rodoviário de cargas cresceram 28,4% em 1993, um salto gigantesco sobre o seu desempenho em 1992 (quando as vendas aumentaram 3%), e muito melhor que os terríveis anos de 1990 e de

1991, quando as vendas encolheram 15% e 8%, respectivamente.

### Melhores fretes

Outro fator que explica o retorno do lucro está no aumento do valor da tarifa. Segundo Moacir Ferro, diretor da ITD Transportes, um dos coordenadores do movimento de recuperação do frete, lançado por um grupo de sete transportadoras em 1992, "as empresas descobriram que transportar carga a qualquer preço só para ganhar volume era uma loucura, um caminho sem volta". Dados coletados por Ferro indicam que o valor médio da tonelada transportada subiu desde agosto de 1992. "De US\$ 250,00 por tonelada naquela época, a tonelada transportada atingiu US\$ 350,00 em agosto de 1993 e US\$ 380,00 em abril de 1994, embora tenha caído para US\$ 345,00 em julho de 1994", relata Ferro.

A melhoria, no entanto, beneficiou todo o setor. Por exemplo, a rentabilidade sobre o patrimônio líquido foi de 8,5% positivos em 1993, depois de dois anos de índices negativos. A liquidez corrente atingiu 1,77, o melhor resultado dos últimos seis anos. E o endividamento pulou de 40,9%, em 1992, para 43,2%, em 1993, o que indica uma forte retomada nos investimentos em equipamentos e em veículos.

### A descoberta do homem

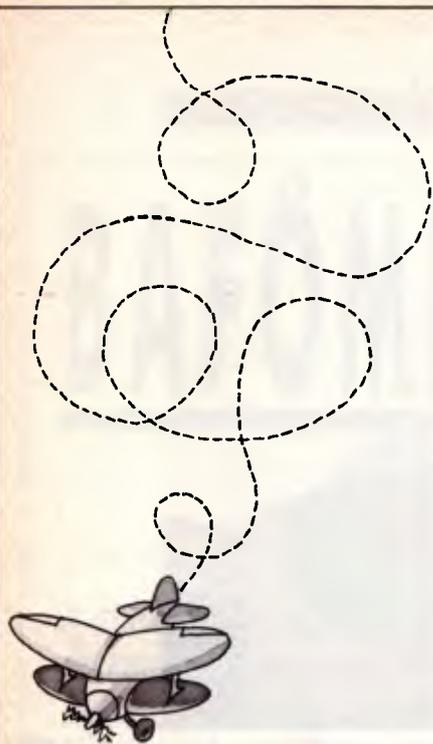
Para que esses resultados fossem atingidos, contribuíram técnicas de administração que estão revolucionando o setor. Dentre elas, a que mais se destaca em termos de novidade é o investimento na qualifica-

Desempenho do Transporte Rodoviário de Cargas

Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	9,82	11,10	18,56	-8,77	-5,95	8,50
Endividamento Geral	39,06	42,91	51,27	38,30	40,88	43,22
Liquidez Corrente	1,38	1,48	1,14	1,15	1,45	1,77
Crescimento de Vendas	-	-	-15,07	-7,99	2,95	28,44



O crescimento da economia aliado ao uso de modernas técnicas administrativas e operacionais tiram setor da escuridão.



**A INFORMAÇÃO  
É O MELHOR  
CAMINHO**



**TM. HÁ 31 ANOS  
PONDO A INFORMAÇÃO  
NO SEU CAMINHO**

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas R\$ 40,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_

CIDADE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

RAMO DE ATIVIDADE \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

DATA \_\_\_\_\_ ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

**transporte**  
MODERNO

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana  
CEP 04117 - Tels.: 572-8867  
575-1304/575-4236/575-3983  
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP



**“ O investimento em patrimônio e em imóveis revelou-se inadequada aos momentos de crise, devido à perda de liquidez que isso representa.**

**A melhor opção é aplicar recursos no próprio negócio, melhorando a operação e atendimento. ”**



Foto: Paulo Igarashi

**Thiers Fattori Costa,  
ex-presidente da CMT**

ção de pessoal, isto é, na valorização do homem no setor do transporte. “Somente por intermédio da participação ativa do funcionário a empresa pode aplicar corretamente programas de racionalização e de qualidade total”, ensina Paulo Sergio Pinheiro da Silva, presidente da Tora, de Minas Gerais, que passou do décimo-primeiro lugar entre as maiores do setor em 1992 para o sexto lugar em 1993, em termos do faturamento líquido.

A empresa adotou o QTT — Qualidade Total, Tora em outubro de 1992, um programa de treinamento e de integração do funcionário que trouxe retornos imediatos para a empresa. “Por meio de pequenos projetos criados pelos empregados, solucionamos uma infinidade de problemas identificados por eles, e eliminamos da empresa o desperdício de tempo e de recursos”, diz Silva. Em troca, os empregados ganharam melhores salários e melhores condições de trabalho. Por exemplo, os motoristas recebem gratificações por desempenho e dispõem de um sistema montado pela empresa que permite uma comunicação mais fácil com suas famílias quando em viagem. “Os autônomos que trabalham

conosco tiveram um aumento de padrão”, afirma Silva.

A Translor, de São Bernardo do Campo, transportadora de veículos que passou do décimo-oitavo para o décimo-segundo lugar no ranking de AS MAIORES entre 1992 e 1993, busca na ‘felicidade geral’ de seus empregados um componente extra de produtividade e de competitividade. O sistema, criado pela acionista majoritária da empresa, Bettina Lency, baseia-se nas concepções de que empresa e funcionários ‘têm alma’, e de que ambas as partes devem estar afinadas num mesmo ‘projeto de vida’. A estrutura de administração é participativa, e há planos claros de carreira e de salário. Novos empregados trabalham com tutores durante um período e recebem treinamento polivalente. Depois de um certo tempo, escolhem qual o trabalho que querem fazer.

### **Avanço da terceirização**

Falar em terceirização no setor dos transportes é fazer chover no molhado. O setor aplica a teoria desde os seus primórdios, muito antes de esta virar uma coqueluche da administração moderna. Mesmo assim, durante 1993 as empresas ampliaram o conceito, procurando formar parcerias com fornecedores, e até mesmo com clientes.

# RODOVIÁRIO DE CARGA

“ **A melhor rentabilidade verificada pode ser atribuída ao aumento do valor das tarifas. As empresas descobriram que transportar carga a qualquer preço, apenas para ganhar volume, é um caminho sem volta, levando a prejuízos contínuos.** ”

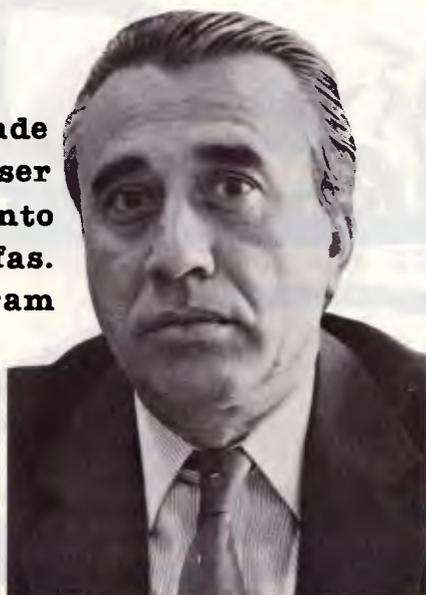


Foto: Arquivo TM

**Moacir Ferro,**  
coordenador do Movimento de  
Recuperação de Fretes

A ocorrência de uma maior lucratividade e o surgimento de melhores fretes tiveram um impacto positivo

nos investimentos. Em 1993, o mercado de caminhões apresentou um aumento de vendas de 25,7%, atingindo 37 769 unidades, segundo dados da Anfavea, e retirando os produtores desses veículos para fora de um período igualmente tenebro-

so. As vendas de 1992 haviam baixado para o pior nível atingido em mais de duas décadas.

O endividamento geral das empresas analisadas por **AS MAIORES** subiu um pouco (de 40,9%, em 1992, para 43,2%, em 1993), indicando que as empresas voltaram a investir. Além de comprarem caminhões e computadores, as empresas passaram a adotar sistemas de comunicações. O Grupo ITD (ITD, Transfarma, Amazon Intermodal e ITD Carga Aérea), que, no conjunto de suas operações, manteve-se como a oitavo conglomerado do setor em 1992 e em 1993, incrementou ainda mais a informatização de seus terminais. “Fomos a primeira empresa a utilizar computador de grande porte no Brasil”, reivindica Thiers Fatori Costa, presidente do Grupo ITD.

O grupo adotou um novo sistema de informatização que garante independência de processamento de dados para cada um de seus terminais espalhados pelo país, o que permite acesso direto por parte do consumidor-cliente. “Por meio de um

## As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — Transportadora RÁPIDO PAULISTA Ltda.	87,03
2 — MINASFORT S.A. Transp. de Val. e Segurança	61,87
3 — TNT Brasil S.A.	45,47
4 — TROPICAL Transp. S.A.	37,96
5 — Cia. Transportadora e Comercial TRANSLOR	35,02
6 — TRANSWILSON Emp. de Transportes Wilson Ltda.	30,85
7 — TRANSVALOR S.A. Transp. de Val. e Segurança	27,65
8 — SEG Serv. Espec. de Seg. e Transp. de Val. S.A.	26,85
9 — PROSEGUR S.A. Transp. de Val. e Seg.	25,93
10 — Rodoviário CAÇULA Ltda.	23,01

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — MINASFORT S.A. Transp. de Val. e Segurança	9,53
2 — TRANSULTRA S.A. Armaz. e Transp. Especializado	8,95
3 — TNT Brasil S.A.	5,60
4 — TROPICAL Transp. S.A.	4,94
5 — Transportadora COFAN S.A.	4,92
6 — Transportadora RÁPIDO PAULISTA Ltda.	4,50
7 — PROSEGUR S.A. Transp. de Val. e Seg.	4,41
8 — ELA S.A. Transportes e Comércio	3,93
9 — Cia. Transportadora e Comercial TRANSLOR	3,74
10 — TRANSVALOR S.A. Transp. de Val. e Segurança	2,98

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As que têm maior liquidez

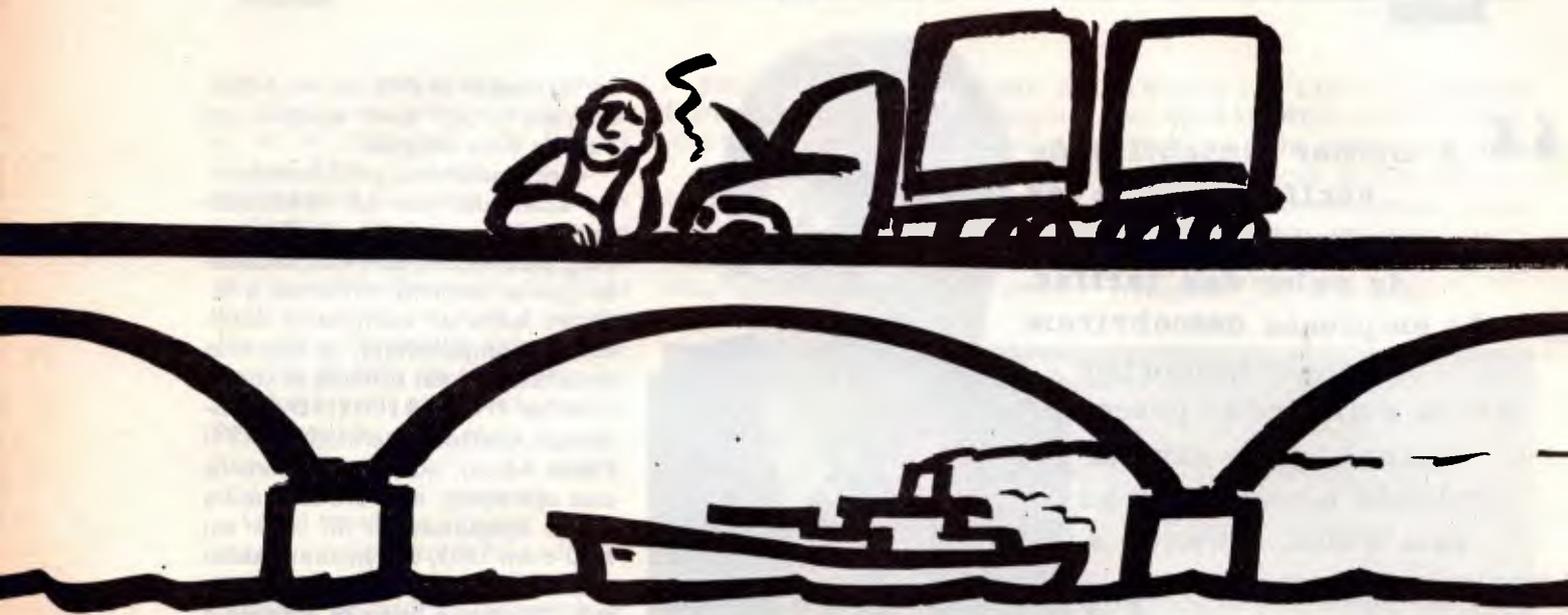
Empresa	
1 — Transportes DELLA VOLPE S.A. Com. e Ind.	10,97
2 — RÁPIDO 900 Transportes Rodoviários Ltda.	9,34
3 — Transportadora COFAN S.A.	4,29
4 — DOURO S.A.	4,01
5 — Transportadora COLATINENSE	3,95
6 — Expresso ARAÇATUBA Ltda.	2,67
7 — TRANSAUTO Transp. Espec. de Automóveis S.A.	2,23
8 — ELA S.A. Transportes e Comércio	2,14
9 — TRANSWILSON Emp. de Transportes Wilson Ltda.	2,12
10 — Rodoviário CAÇULA Ltda.	2,02

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — DOURO S.A.	19 903
2 — Transportadora RODOTIGRE Ltda.	19 890
3 — MESQUITA S.A. Transportes e Serviços	8 205
4 — Transportadora COFAN S.A.	6 781
5 — TRANSULTRA S.A. Armaz. e Transp. Especializado	6 470
6 — DOM VITAL Transp. Ultra Rápido Ind. e Com. Ltda.	6 358
7 — Transportadora ITAPEMIRIM S.A.	6 317
8 — SURPRESA Cia. Transp. Especiais e Intermodais	6 015
9 — Transportes DELLA VOLPE S.A. Com. e Ind.	4 931
10 — ITO Transportes Ltda.	4 170

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.



# Foi de caminhão e ficou a ver navios. Não usava peças originais Sabó.

Peça perfeição.  
Peça retentores, juntas  
e mangueiras Sabó.



**SABÓ**  
Tecnologia da perfeição

# FORD CARGO.



**A tecnologia  
da carga.**

Se você acha que  
versatilidade é uma  
grande qualidade  
para um caminhão,  
parabéns.



Nós também achamos.

# Linha Ford Cargo. Especificações técnicas.

	C-1215	C-1415	C-1422	C-1617
<b>MOTOR</b>	CUMMINS			
Marca	CUMMINS			
Modelo	Diesel 6BT 5,9 litros	Diesel 6BT 5,9 litros	Diesel 6CT 8,3 litros	Diesel 6BT 5,9 litros
Tipo de alimentação	Turboalimentado	Turboalimentado	Turboalimentado	Turboalimentado
Nº de cilindros / disposição / cilindrada (cm³)	6 / linha / 5.883	6 / linha / 5.883	6 / linha / 8.270	6 / linha / 5.883
Diâm. dos cilindros / curso dos pistões (mm)	102 / 120	102 / 120	114 / 135	102 / 120
Relação de compressão	17,5:1	17,5:1	17,3:1	17,5:1
Pot. máx. líquida (NBR-cv / kW / rpm)	160,5 / 118 / 2.500	160,5 / 118 / 2.500	214,8 / 158 / 2.200	160,5 / 118 / 2.500
Torque máximo líquido (NBR-mkgf / Nm / rpm)	55,1 / 540 / 1.500	55,1 / 540 / 1.500	83,3 / 817 / 1.500	55,1 / 540 / 1.500
Consumo específico de combustível na pot. máx. (g/kWh)	201	201	225	201
Sistema de injeção de combustível	Bosch em linha			
Seqüência de injeção	1-5-3-6-2-4			

<b>EMBREGEM</b>				
Tipo / nº de discos	A seco, molas de pressão angulares / 1 disco cerâmico	A seco, molas de pressão angulares / 1 disco cerâmico	A seco, molas de pressão angulares / 2 discos cerâmicos	A seco, molas de pressão angulares / 1 disco cerâmico
Diâmetro do(s) disco(s) (mm)	350	350	350	350
Área efetiva de atrito (cm²)	413	413	619	413
Acionamento	Hidráulico com regulação automática			

<b>TRANSMISSÃO</b>				
Marca	EATON			
Modelo	FS-4205-A	FS-4205-A	FS-6306-A	FS-5205-A
Relação de redução: 1ª / 6ª	8,05 / -	8,05 / -	9,01 / 1,0	7,52 / -
2ª / 7ª	4,35 / -	4,35 / -	5,27 / -	4,35 / -
3ª / 8ª	2,45 / -	2,45 / -	3,25 / -	2,54 / -
4ª / 9ª	1,48 / -	1,48 / -	2,04 / -	1,52 / -
5ª / 10ª	1,00 / -	1,00 / -	1,36 / -	1,00 / -
Ré - 1ª / 3ª	8,05 / -	8,05 / -	8,63 / -	6,27 / -
2ª	-	-	-	-
Tomada de força recomendada (normal / c/ bomba de óleo)	Clark 3.318.306 / -	Clark 3.318.306 / -	Clark 3.318.307 / -	Clark 3.318.191 / -
Relação de redução	1,63	1,63	1,16	1,65
Máx. rot. motor p/ operação da tomada de força (rpm)	-	-	-	-
Potência máx. transmissível (cv)	48,7	48,7	48,7	48,7
Bomba de óleo (vazão (l/rot) / pressão (kg/cm²))	-	-	-	-

<b>EIXO MOTRIZ</b>				
Marca	ROCKWELL BRASEIXOS			
Modelo (simples / dupla velocidade)	RS-19145 / RS-19220	RS-23145 / RS-23230	RS-23-145 / RS-23-240	- / RS-23-240
Relações de redução (simples - normal - reduzida)	4,88:1 - 4,56 / 6,36:1	4,88:1 - 4,88 / 6,80:1	4,10 - 4,10 / 5,59:1	4,88 / 6,65 - 5,38 / 7,33:1 / 6,14 / 8,38:1

<b>DESEMPENHO P/ PBT (4X2)*</b>				
Velocidade máx. no plano - km/h (eixos simples / normal / reduzido)	95 / 98 / -	95 / 95 / -	103 / 103 / -	- / 91 / 89 - 80
Velocidade máx. no corte da bomba - km/h (eixos simples / normal / reduzido)	95 / 102 / -	95 / 95 / -	103 / 103 / -	- / 99 / 89 - 80
Capacidade máx. de subida - % (eixos simples / normal / reduzido)	34 / 44 / -	28 / 40 / -	38 / 53 / -	- / 30 / 33 - 38
Capacidade de partida em rampa - % (eixos simples / normal / reduzido)	23 / 30 / -	20 / 28 / -	23 / 32 / -	- / 21 / 23 - 27

<b>DESEMPENHO P/ PBT C/ TERC. EIXO (6X2)**</b>				
Velocidade máx. no plano - km/h (eixos simples / normal / reduzido)	89 / 88 / -	84 / 84 / -	98 / 98 / -	- / 81 / 84 / 78
Velocidade máx. no corte da bomba - km/h (eixos simples / normal / reduzido)	95 / 102 / -	95 / 95 / -	103 / 103 / -	- / 98 / 89 - 78
Capacidade máx. de subida - % (eixos simples / normal / reduzido)	21 / 27 / -	17 / 24 / -	24 / 33 / -	- / 20 / 23 - 26
Capacidade de partida em rampa - % (eixos simples / normal / reduzido)	14 / 18 / -	13 / 17 / -	15 / 20 / -	- / 15 / 16 - 19

<b>DESEMPENHO P/ PBTC (COMPOSIÇÃO ARTICULADA)**</b>				
Velocidade máx. no plano - km/h (eixos simples / normal / reduzido)	- / 80 / -	- / 82 / -	97 / 92 / -	- / 75 / 79 - 78
Velocidade máx. no corte da bomba - km/h (eixos simples / normal / reduzido)	- / 102 / -	- / 95 / -	103 / 103 / -	- / 98 / 89 - 78
Capacidade máx. de subida - % (eixos simples / normal / reduzido)	- / 22 / -	- / 23 / -	23 / 27 / -	- / 17 / 19 - 22
Capacidade de partida em rampa - % (eixos simples / normal / reduzido)	- / 15 / -	- / 17 / -	14 / 16 / -	- / 13 / 14 - 16

\* Em condições normais, é recomendada a relação mais longa entre as disponíveis.

(d) = curtos para entre eixos 3.560mm.

\*\* Em condições normais, é recomendada a relação mais reduzida entre as disponíveis.

# Linha Ford Cargo. Especificações técnicas.

	C-1215	C-1415	C-1422	C-1617
<b>DIREÇÃO</b>				
Modelo	TRW TAS-65	TRW TAS-65		
Tipo	Hidráulica de esferas recirculantes	Hidráulica de esferas recirculantes		
Relação de redução	20,4:1	20,4:1		
Acionamento de bomba	Engrenagens	Engrenagens		
<b>RODAS</b>				
Tipo	Disco de aço estampado	Disco de aço estampado		
Dimensões (polegadas)	20,00 x 7,0	20,00 x 7,5		
Fixação	Parafusos prisioneiros	Parafusos prisioneiros		
<b>PNEUS</b>				
Diagonal c/ câmara (dianteiro / traseiro)	9,00 x 20-14	9,00 x 20-14	10,00 x 20-16	10,00 x 20-16
Radial c/ câmara (diant. / tras.)	-	-	10,00 R x 20-16	-
Diagonal c/ câmara borrachudo (eixo(s) motriz(es))	9,00 x 20-14	9,00 x 20-14	-	10,00 x 20-16
<b>FREIOS</b>				
Serviço (tipo)		Duplo circuito totalmente a ar tipo "S-Came"		
Estacionamento (tipo)	A ar, com molas acum. e válv. de ação prog. atuando no(s) eixo(s) tras.(s), c/ comando pneum. no painel			
Área varrida de frenagem (cm²)	6.080	6.688	6.688	7.905
Freio motor - sistema de atuação	Sistema de acionamento eletropneumático			
Reboque / semi-reboque	-	-	-	-
Vazão de ar do compressor 2.200 / rpm (litros/min.)	260	260	260	260
<b>CHASSIS / DIMENSÕES</b>				
Distância entre eixo dianteiro e primeiro eixo motriz (mm)	4.800d	3.560 / 4.800d	4.340 / 4.800d	3.560b / 4.340 / 4.800d
Distância entre eixos primeiro motriz ao auxiliar ou seg. motriz (mm)	-	-	-	-
Balanço traseiro (mm)	985 / 2.134 / 2.286	985 / 2.134 / 2.286	985 / 2.134 / 2.286	985 / 2.134 / 2.286
Balanço dianteiro (mm)	1.338	1.338	1.338	1.338
Comprimento total (mm)	5.883 / 7.812 / 8.424	5.883 / 7.812 / 8.424	5.883 / 7.812 / 8.424	5.883 / 7.812 / 8.424
Min. dist. entre eix. motriz e extrem. da longarina p/ corte do balan. tras. (mm)				
Para lanterna na longarina	1.175	1.175	1.175	- / 2.010 / 2.010
Para lanterna no equipamento	880 / 975 / 975	880 / 975 / 975	880 / 975 / 975	- / 1.840 / 1.840
Altura carregado na superfície superior das longarinas (mm)				
Centro do eixo dianteiro	871	868	868	932
Centro do(s) eixo(s) traseiro(s)	913	904	904	947
Altura em ordem de marcha na superf. superior da longarina (mm)				
Centro do eixo dianteiro	917	944	944	1.001
Centro do(s) eixo(s) traseiro(s)	959	1.002	1.002	1.021
Altura da superfície da 5ª roda acima das longarinas (mm)	-	-	-	-
Posição do centro da 5ª roda à frente do eixo traseiro (mm)	-	-	-	-
Altura da cabine acima das longarinas (mm)	1.710	1.710	1.710	1.709
Altura tomada ar acima da cabine (mm)	113	113	113	113
Largura total (mm)	2.415	2.415	2.415	2.455
Bitola dianteira (mm)	2.043	2.070	2.070	2.086
Bitola traseira (mm)	1.829	1.835	1.835	1.835
Vão livre dianteiro / traseiro (mm)	238 / 252	230 / 222	230 / 222	243 / 236
Diâmetro do círculo de viragem parede a parede (m)	14,58 / 17,10 / 18,56	14,58 / 17,10 / 18,56	15,97 / 17,10 / 18,96	14,75 / 17,10 / 18,96
Dist. do eixo diant. ao painel traseiro da cabine (mm)	255	255	255	255
Min. dist. do eixo diant. à carroceria (mm)	730	730	730	730
Larg. externa quadro do chassi (mm)	864	864	864	870
Longarinas principais (perfil tipo)	"C"	"C"	"C"	"C"
Altura int. do perfil das longarinas (mm)	216	216	216	241
Larg. int. das abas das longarinas (mm)	70	70	70	70
Espessura da chapa das longarinas (mm)	7,1	7,1	7,1	9,5
Reforços das longarinas (perfil tipo)	-	-	-	-
Altura int. do reforço (mm)	-	-	-	-
Largura int. das abas do reforço (mm)	-	-	-	-
Espessura do reforço (mm)	-	-	-	-
Posição do perfil do reforço em rel. à long. (sup./inf./ext.)	-	-	-	-
RBM (momento resistente à flexão do chassi - kgfm)	4.462 / 4.462 / 6.024	6.024 / 7.920 / 7.920	6.024 / 7.920 / 7.920	9.315

a - Distâncias entre eixos disponíveis mediante transformação pós-venda para as versões com a maior distância entre eixos original.

d - Os veículos com D.E.E. (distância entre eixos) /

b - Distância entre eixos recomendada para transformação em cavalo mecânico.

e - Os veículos com D.E.E. (distância entre eixos) /

c - Requer a substituição do escapamento pela versão original do C-3224.

C-1622	C-2322 (6 X 2)	C-2422 (6 X 4)	C-3224 (CAVALO)	C-3530 (CAVALO)
ZF 8097	ZF 8097	ZF 8097	ZF 8097	ZF 8097
Hidráulica de esferas recirculantes de redução variável	Hidráulica de esferas recirculantes de redução variável	Hidráulica de esferas recirculantes de redução variável	Hidráulica de esferas recirculantes de redução variável	Hidráulica de esferas recirculantes de redução variável
20,1:1 a 23,8:1	20,1:1 a 23,8:1	20,1:1 a 23,8:1	20,1:1 a 23,8:1	20,1:1 a 23,8:1
Engrenagens	Engrenagens	Engrenagens	Engrenagens	Engrenagens
Disco de aço estampado	Disco de aço estampado	Disco de aço estampado	Disco de aço estampado	Disco de aço estampado
20,00 x 7,5	20,00 x 7,5	20,00 x 7,5	20,00 x 7,5	20,00 x 7,5
Parafusos prisioneiros	Parafusos prisioneiros	Parafusos prisioneiros	Parafusos prisioneiros	Parafusos prisioneiros
10,00 x 20-16	10,00 x 20-16	10,00 x 20-16	-	-
10,00 R x 20-16	10,00 R x 20-16	-	10,00 R x 20-16	10,00 R x 20-16
10,00 x 20-16	10,00 x 20-16	10,00 x 20-16	-	-
Duplo circuito totalmente a ar tipo "S-Came"				
A ar, com molas acum. e válv. de ação prog. atuando no(s) eixo(s) tras.(s), c/ comando pneum. no painel				
7.905	12.161	12.161	7.905	7.905
Sistema de acionamento eletropneumático				
-	-	-	Triplo comando pneumático no painel	
260	260	260	260	260
4.340 / 4.800e	3.464 / 4.374 / 5.064 2.988 a / c / 4.565a	3.488 / 4.398	2.972	3.560
-	1.304	1.304	-	-
985 / 2.134 / 2.286	1.182 / 1.638 / 1.638	1.122 / 1.578	985	985
1.338	1.338	1.338	1.338	1.338
5.883 / 7.812 / 8.424	7.288 / 8.654 / 9.344	7.288 / 8.654	5.295	5.883
- / 2.010 / 2.010	2.120	- / 2.060	-	-
- / 1.840 / 1.840	1.960	1.900	-	-
932	938	1.003	887	920
947	1.002	1.022	928	938
1.001	1.014	1.079	963	996
1.021	1.023	1.054	965	1.012
-	-	-	340	340
-	-	-	420	540
1.709	1.709	1.709	1.714	1.710
113	113	113	113	113
2.455	2.455	2.455	2.455	2.455
2.086	2.086	2.086	2.086	2.086
1.835	1.835	1.835	1.835	1.835
243 / 236	243 / 236	308 / 236	230 / 224	230 / 224
14,75 / 17,10 / 18,96	18,64 / 19,46 / 22,42	18,42 / 19,46	13,70	14,75
255	255	255	255	255
730	730	730	-	-
870	882	882	870	870
"C"	"C"	"C"	"C"	"C"
241	241	241	241	241
70	70	70	70	70
9,5	9,5	9,5	9,5	9,5
-	"C"	"C"	-	-
-	264	264	-	-
-	70	70	-	-
-	6	6	-	-
-	Externo	Externo	-	-
9.315	11.730	11.730	9.315	9.315

.800mm possuem furação que permite transformação para D.E.E. (distância entre eixos) 3.614mm.

.800mm possuem furação que permite transformação para D.E.E. (distância entre eixos) 3.429mm.

# Linha Ford Cargo. Especificações técnicas.

	C-1215	C-1415	C-1422	C-1617
<b>SISTEMA ELÉTRICO</b>				
Tensão regular (V)	12	12	12	12
Alternador (A)	65	65	60	65
Bateria (quantidade / V / Ah)	1 / 12 / 150	1 / 12 / 150	1 / 12 / 150	1 / 12 / 150
Motor de partida (cv / kW / V)	4,1 / 3 / 12 (WAPSA)	4,1 / 3 / 12 (WAPSA)	6,8 / 5 / 12 (WAPSA)	4,1 / 3 / 12 (WAPSA)
			5,9 / 4,3 / 12 (DELCO)	

## PESOS (kgf)

Pesos do veic. em ordem de marcha (P.V.O.M. - entre eixos curto/médio/longo)

Dianteiro	2.597	2.591 / 2.757	2.918 / 2.947	2.907 / 2.924 / 2.947
Traseiro	1.627	1.563 / 1.717	1.746 / 1.787	1.707 / 1.816 / 1.893
Total	4.224	4.154 / 4.474	4.664 / 4.734	4.614 / 4.740 / 4.840

Pesos diant./traseiro dos equipamentos (não incluídos no P.V.O.M.)

Defletor dianteiro	10,5 / 0	10,5 / 0	10,5 / 0	10,5 / 0
Calotas dianteiras	2,5 / 0	2,5 / 0	2,5 / 0	2,5 / 0
Luzes externas do teto	0,3 / 0	0,3 / 0	0,3 / 0	0,3 / 0
Proteção do estribo lateral	0,6 / 0	0,6 / 0	0,6 / 0	0,6 / 0
Conj. bancos - leito com 6 ajustes	12 / 0	12 / 0	12 / 0	12 / 0
Conj. bancos - leito com suspensão	28 / 0	28 / 0	28 / 0	28 / 0
Aquecedor	5 / 2	5 / 2	5 / 2	5 / 2
Cinto de segurança de 3 pontos	2 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0
Kit - mangueira p/ encher pneus	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0
Limpador do pára-brisa c/ intermitente	0,1 / 0	0,1 / 0	0,1 / 0	0,1 / 0
Buzina a ar	2 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0
Estribo - pára-choque dianteiro	1,4 / 0	1,4 / 0	1,4 / 0	1,4 / 0
Acelerador manual	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0
Tanque - 275 litros (cheio)	76 / 42	63 / 55 - 76 / 42	73 / 45 - 76 / 42	63 / 55 - 72 / 46 - 77 / 41
Pneus radiais	-	-	24 / 60	24 / 60
Motorista	70 / 0	70 / 0	70 / 0	70 / 0
Eixo traseiro de 2 velocidades	0 / 11	0 / 30	-	-

## CAPACIDADES DE CARGA (kgf)

Capacidade de carga bruta no eixo dianteiro	4.100	5.000	5.000	6.000
Capacidade de carga bruta no(s) eixo(s) traseiro(s)	7.700	8.800	9.000	10.400
Capacidade de carga bruta total (PBT)	- limite legal	11.800	13.800	14.000
	- limite especificado	11.800	13.800	14.000
Capacidade de carga bruta total c/ terceiro eixo instalado externamente (PBT)	19.500	22.000	22.000	23.000
Capacidade de carga útil mais carroceria (entre eixos curto / médio / longo)	- limite legal	7.576	9.646 / 9.326	9.336 / 9.266
	- limite especificado	7.576	9.646 / 9.326	9.336 / 9.266
Capac. máxima de tração (eixo simples / eixo 2 velocidades) (PBTC)	23.000	23.000	23.000 / 27.000	27.000

## CAPACIDADES VOLUMÉTRICAS (litros)

Reservatório de combustível

Principal	150	150	150	150
Opcional	275	275	275	275

Óleo do motor

Com filtro	16,4	16,4	22,0	16,4
Sem filtro	14,2	14,2	18,9	14,2

Transmissão	4,5	4,5	7,8	5,0
Eixo motriz (eixo simples / eixo 2 velocidades)	15 / 14	15 / 20	15 / 20	18,0
Sistema de arrefecimento	26,0	26,0	33,0	26,0
Direção hidráulica	3,5	3,5	3,5	3,6
Reservatório de ar comprimido (quantidade / volume)	3 / 61	3 / 61	3 / 61	3 / 61

## SUSPENSÕES

<b>Dianteira</b>	
Tipo	Eixo rígido com barra estabilizadora
Eixo	Viga de aço forjado com perfil "I"
Molas	Semi-elípticas de duplo estágio
Amortecedores	Telescópicos hidráulicos de dupla ação
<b>Traseira(s)</b>	
Tipo	Eixo rígido
Eixo(s)	Simple ou dupla velocidade c/ carcaça de aço estampado
Molas	Feixes de molas semi-elípticas, princ. (d) e aux. com lâminas parabólicas, com apoios deslizantes e lâm. tensores (4 x 2)

C-1622	C-2322 (6 X 2)	C-2422 (6 X 4)	C-3224 (CAVALO)	C-3530 (CAVALO)
12	12	12	12	12
60	60	60	60	60
1 / 12 / 150	1 / 12 / 150	1 / 12 / 150	2 / 12 / 63	1 / 12 / 150
6,8 / 5 / 12 (WAPSA)	6,8 / 5 / 12 (WAPSA)	6,8 / 5 / 12 (WAPSA)	6,8 / 5 / 12 (WAPSA)	6,8 / 5 / 12 (WAPSA)
5,9 / 4,3 / 12 (DELCO)	5,9 / 4,3 / 12 (DELCO)	5,9 / 4,3 / 12 (DELCO)	5,9 / 4,3 / 12 (DELCO)	5,9 / 4,3 / 12 (DELCO)
3.143 / 3.193	3.158 / 3.186 / 3.214	3.278 / 3.346	3.500	3.571
1.834 / 1.961	3.006 / 3.028 / 3.050	3.256 / 3.563	2.300	2.357
4.977 / 5.154	6.164 / 6.214 / 6.264	6.804 / 6.909	5.800	5.928
10,5 / 0	10,5 / 0	-	-	-
2,5 / 0	2,5 / 0	2,5 / 0	-	-
0,3 / 0	0,3 / 0	0,3 / 0	-	-
0,6 / 0	0,6 / 0	0,6 / 0	-	-
12 / 0	12 / 0	12 / 0	-	-
28 / 0	28 / 0	28 / 0	-	-
5 / 2	5 / 2	5 / 2	5 / 2	5 / 2
2 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0	2 / 0
1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0
0,1 / 0	0,1 / 0	0,1 / 0	0,1 / 0	0,1 / 0
2 / 0	2 / 0	2 / 0	-	-
1,4 / 0	1,4 / 0	1,4 / 0	-	-
1 / 0	1 / 0	1 / 0	1 / 0	-
72 / 46 - 77 / 41	70 / 48 - 79 / 39 - 84 / 34	70 / 48 - 79 / 39	-	-
24 / 60	24 / 60	24 / 108	-	-
70 / 0	70 / 0	70 / 0	70 / 0	70 / 0
0 / 29	0 / 29	-	-	-
6.000	6.000	6.000	5.400	5.400
10.400	9.500 + 9.500	10.100 + 10.100	10.400	10.400
16.000	23.000	23.000	15.000	15.000
16.400	25.000	26.200	15.800	15.800
23.000	-	-	-	-
11.423 / 10.846	16.836 / 16.786 / 16.736	16.196 / 16.091	26.200	29.072
11.423 / 11.246	18.836 / 18.786 / 18.736	17.396 / 17.291	26.200	29.072
27.000 / 30.000	27.000 / 30.000	35.000	32.000	35.000
150	150	150	132 + 284	275 + 275
275	275	275	-	-
22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
20,0	20,0	20,0	18,9	20,0
7,8	7,8	9,2	9,0	7,0
21,0 / 18,0	21,0 / 18,0	19,5 (ant.) e 16,0 (post.)	18,4	21,0
33,0	33,0	33,0	33,0	33,0
3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
3 / 61	4 / 94	4 / 94	3 / 61	3 / 61
Eixo rígido com barra estabilizadora				
Viga de aço forjado com perfil "I"				
Semi-elípticas de duplo estágio				
Telescópicos hidráulicos de dupla ação				
Eixo rígido				
Simples ou dupla velocidade c/ carcaça de aço estampado				
Igual aos demais 4 x 2	4 semi-elípticas com barras equalizadoras	2 semi-elíp. progr. c/ barras tensores e viga equalizadora inferior	Igual aos demais 4 x 2	

C-1622

C-2322 (6 X 2)

C-2422 (6 X 4)

C-3224 (CAVALO)

C-3530 (CAVALO)

## CUMMINS

Diesel 6CT 8,3 litros

Diesel 6CT 8,3 litros

Diesel 6CT 8,3 litros

Diesel 6CTAA 8,3 litros

Diesel 6CTAA 8,3 litros

Turboalimentado

Turboalimentado

Turboalimentado

Turbo pós-arrefecido "ar-ar"

Turbo pós-arrefecido "ar-ar"

6 / linha / 8.270

114 / 135

114 / 135

114 / 135

114 / 135

114 / 135

17,3:1

17,3:1

17,3:1

16,5:1

16,5:1

214,8 / 158 / 2.200

214,8 / 158 / 2.200

214,8 / 158 / 2.200

240,7 / 177 / 2.200

291 / 214 / 2.200

83,3 / 817 / 1.500

83,3 / 817 / 1.500

83,3 / 817 / 1.500

92,3 / 905 / 1.400

121,0 / 1.186 / 1.400

225

225

225

214

216

Bosch em linha

1-5-3-6-2-4

A seco, molas de pressão angulares / 2 discos cerâmicos

350

350

350

350

350

619

619

619

619

619

Hidráulico com regulação automática

## EATON

FS-8306-A

FS-6306-A

RT-7608 LL

FS-6205-B

RT-8609-A

9,01 / 1,0

9,01 / 1,00

18,81 / 3,32

7,22 / -

12,66 / 2,48

5,27 / -

5,27 / -

12,31 / 2,48

3,89 / -

8,48 / 1,82

3,22 / -

3,22 / -

8,24 / 1,83

2,22 / -

6,24 / 1,36

2,04 / -

2,04 / -

6,07 / 1,36

1,27 / -

4,64 / 1,00

1,36 / -

1,36 / -

4,51 / 1,00

1,00 / -

3,42 / -

8,63 / -

8,63 / -

17,87 / 3,52

7,22 / -

12,03 / -

-

-

11,89

-

3,52

Clark 3.318.307 / -

Clark 3.318.307 / -

- / EATON 3.000.404

Clark 3.318.303 / -

- / EATON 3.000.404

1,16

1,16

0,84

1,07

0,84

-

-

2.500

-

2.500

48,7

48,7

67,5

48,7

67,5

-

-

0,048 / 140

-

0,048 / 140

## ROCKWELL BRASEIXOS

RS-23-155 / RS-23-240

RS-23-155 / RS-23-240

RT-46-145 / -

RS-23240

RS-23-155 / -

4,88 - 4,10 / 5,59 - 4,56 / 6,21:1

4,88 - 4,10 / 5,59 - 4,56 / 6,21:1

4,88:1

4,56 / 6,21:1 - 5,38 / 7,33:1

4,10:1

87 / 103 / 93

-

-

-

-

87 / 103 / 93

-

-

-

-

40 / 45 / 51

-

-

-

-

24 / 28 / 31

-

-

-

-

87 / 97 / 93

87 / 97 / 93

- / 87 / -

-

-

87 / 103 / 93

87 / 103 / 93

- / 87 / -

-

-

27 / 31 / 35

27 / 31 / 35

- / 58 / -

-

-

17 / 19 / 21

17 / 19 / 21

- / 35 / -

-

-

87 / 88 / 89

87 / 88 / 89

- / 85 / -

- / 93 / 79

99 / - / -

87 / 103 / 93

87 / 103 / 93

- / 87 / -

- / 93 / 79

103 / - / -

23 / 24 / 27

23 / 24 / 27

- / 38 / -

- / 22 / 26

31 / - / -

14 / 15 / 16

14 / 15 / 16

- / 23 / -

- / 15 / 17

18 / - / -

**Se para comprar  
um caminhão  
você precisa  
conhecer todos  
os detalhes,**



**Cabine basculante.**



**Facilidade de manutenção.**

**esteja à vontade.**



O que é versatilidade em uma linha de caminhões? Para nós da Ford, versatilidade é oferecer opções tão variadas que vai ser impossível você não achar o caminhão que está procurando. ■ As carrocerias: plana, furgão, furgão refrigerado, coleta de

lixo, transporte de concreto, de bebidas e de alimentos, caminhão tanque, trator, entregas urbanas e muito mais. ■ Capacidade de carga: de 12 a 35 toneladas de PBT, em seus modelos 1215, 1415/1422, 1617/1622, 2322, 2422, 3224 e 3530. ■ Tecnologia. Motorização (potentes e modernos motores Cummins Turbo), suspensão de alta durabilidade e resistência, transmissão macia, sistema de freios e direção hidráulica garantindo a perfeita adequação às suas necessidades. ■ Caminhões modernos, com linhas aerodinâmicas, spoiler integrado ao pára-choque e defletores de ar. ■ Cabine avançada, que permite levar mais carga (mais lucro para você),



e basculante (você tem total acesso aos componentes mecânicos, reduzindo os custos em manutenção). ■ O rodar é macio e confortável como o de um automóvel. Câmbio fácil de engatar, excelente visibilidade e manobrabilidade, suspensão macia, amplo espaço interno, painel completo e funcional, com instrumentos legíveis e comandos ergonomicamente posicionados, bancos confortáveis e muito mais. ■ Linha Cargo da Ford, força e versatilidade em caminhões.

**Amplo espelho retrovisor. Mais visibilidade e segurança.**

**Lanternas modernas e funcionais.**

**Pára-choque de aço rígido, na cor do veículo.**

**Motor Cummins Turbo. Mais motor para o seu caminhão.**



Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE.



**Quinta roda instalada  
de fábrica.**



**Cabine basculante,  
facilitando o acesso  
a todos os componentes  
mecânicos.**

**Chassi super-resistente.  
Longarinas retas,  
dispensam reforço.  
Facilitam o  
encarroçamento.**



**Terceiro eixo instalado de  
fábrica.**

**Sistema de  
freios eficientes.  
Seguram qualquer carga.**

**Tanque plástico.**

**Suspensão especial.  
Forte e macia.**



**Painel de instrumentos completo.**



**Facilidade de acesso à cabine.**



**Motor Cummins Turbo em toda linha.**



**Caixa de transmissão EATON.**



**Freios e eixo traseiro.**



**Tanque plástico.**



**3º eixo traseiro instalado de fábrica.**



**Furação das longarinas. Facilidade de encarroçamento.**

# A Ford garante o que produz. Quer ver?

## **1. A Garantia.**

Linha Cargo:

Veículo - 12 meses ou 50.000km.

Motor - 12 meses sem limite de quilometragem.

## **2. Plantão Cargo 24 Horas.**

Na Ford você tem um telefone exclusivo, 24 horas por dia, para resolver os seus problemas de assistência técnica. E o serviço é feito pelo Distribuidor indicado pela Ford, mesmo que o seu caminhão não esteja mais na garantia.

## **3. Oficinas Volantes.**

As Oficinas Volantes são veículos equipados com ferramental específico para manutenção dos caminhões Ford. Eles percorrem Distribuidores Ford e frotistas (caso você necessite, solicite antecipadamente ao Distrito Regional de Vendas Ford), prestando assistência técnica e promovendo cursos de treinamento. Estes cursos mostram como operar os veículos de forma econômica e conhecimentos técnicos sobre os caminhões.

## **4. Escola de Treinamento.**

A Ford mantém uma escola, com instrutores aptos a ensinar aos técnicos dos frotistas e Distribuidores, tudo sobre a sua linha de veículos.

## **5. Atendimento a Unidades Paradas.**

Se o seu veículo estiver parado (no caso de não poder ser removido) devido à falta de alguma peça, não se preocupe. A Ford envia a peça para o Distribuidor mais próximo e este se encarrega de fazê-la chegar até você.

## **6. Programa de Manutenção Preventiva.**

Uma forma de diminuir os custos futuros com serviços e peças é a manutenção preventiva. Este programa da Ford visa instruir os frotistas para a realização sistemática dessas manutenções.

## **7. Engenharia Simultânea.**

A Engenharia Simultânea é outra grande idéia da Ford. Colocamos todas as áreas de fabricação para trabalharem juntas no desenvolvimento de novos produtos. Engenharia trabalhando com montagem, trabalhando com peças, com serviços, com custos e reposição, etc. Participam também deste processo os fornecedores de peças e equipamentos. Todos ouvindo o cliente. Desta forma diminuimos o tempo de desenvolvimento dos nossos produtos, eliminamos erros e enganos e, principalmente, nos antecipamos às necessidades dos nossos clientes. Aliás, essa é a grande função da Engenharia Simultânea: a satisfação dos nossos clientes.

## **8. Cobertura Nacional no Atendimento de Peças e Serviços.**

\* 171 Distribuidores em todo o país comercializam toda a linha de caminhões.

\* 273 Distribuidores em todo o país prestam serviços a caminhões.

\* 558 Distribuidores em todo o país vendem peças e acessórios para caminhões.

Use sempre peças e acessórios originais Ford.

As informações aqui contidas encontram-se atualizadas até a data em que foi autorizada a impressão deste folheto (set./94). A Autolatina Brasil S.A. - Divisão Ford reserva-se o direito de alterar as especificações e os desenhos de seus produtos a qualquer tempo, ou mesmo descontinuí-los, independente de aviso ou comunicação e sem incorrer em obrigações ou responsabilidades de qualquer espécie.

Para maiores informações, entrar em contato com o Distribuidor Ford mais próximo.



FORD CARGO



# RODOVIÁRIO DE CARGA

número de telefone, o cliente pode acessar o terminal e localizar sua carga, mesmo se estiver em trânsito”, afirma Costa. É um aumento de qualidade tanto para o cliente como para nossas operações, celebra.

## Empresas atléticas

Para Geraldo Vianna, da NTC, o aumento do valor do frete, ocorrido em 1993, é natural. “O valor subiria de qualquer maneira, devido ao aumento da demanda, da mesma forma que o desaquecimento da economia nos anos anteriores provocou uma guerra de descontos entre as transportadoras e derrubou o frete”, argumenta.

Porém, tanto Vianna como Moacir Ferro, coordenador da Comissão de Recuperação do Frete, concordam neste ponto: as empresas aprenderam a operar de maneira mais eficiente. Depois de apelar para as técnicas convencionais de enfrentamento de crise no início da década de 90 (como, por exemplo, a simples demissão de funcionários), as transportadoras passaram a adotar técnicas modernas de administração, que já estão mudando o perfil do setor. Vianna é entusiástico a esse respeito. “As mudanças foram profundas e, quando a carga voltou, as empresas estavam atléticas, prontas para a recuperação.”

Segundo Ferro, isso pode ser observado nos dados das sete empresas que formam o movimento de recuperação do frete (TNT, Itapemirim, ITD, Dom Vital, Cometa, Tresmaiese e Mercúrio). “Por volta de agosto de 1992, essas sete empresas transportavam, em média, 78 mil t por mês”, lembra. “Em junho de 1993, o volume ficou em 68 mil t.” Ou seja, as empresas transportaram menos, mas melhor. E, das sete, quatro apresentaram lucro em 1993. Em 1992, apenas uma delas escapou do vermelho.”

A Tora, por exemplo, foi fundo na contratação de autônomos e de pequenas empresas para cuidar do transporte. Procurou concentrar investimentos em semi-reboques, contratando cavalos mecânicos para o serviço de transferência. Autôno-



**“ As transportadoras passaram por verdadeiras revoluções internas que geraram maior eficiência operacional e administrativa. Quando começou a retomada do crescimento industrial, as empresas estavam preparadas para a recuperação. ”**

Geraldo Vianna,  
vice-presidente executivo da NTC

mos e pequenos frotistas foram transformados em ‘sócios’ da Tora. “Por meio do contato mais próximo, buscamos a redução dos custos de operação de nossos subcontratados, orientando na manutenção e transferindo para eles nosso poder de compra”, relata Silva. Na Tora, 55% das cargas são atualmente puxadas por terceiros, contra 40% no ano passado. “A participação deles vai crescer ainda mais”, assegura Silva.

A Tresmaiese, por sua vez, adotou o sistema de *franchising* para terceirizar as operações nos terminais (mais de cem em todo o Brasil). “O sistema começou com a própria empresa, há mais de quatro décadas”, lembra o superintendente Schiavi. “O sistema não é uma panacéia”, adverte. “Ao contrário, traz desvantagens explícitas, pois, ao conceder uma franquia, a empresa cede mercado para terceiros e repassa recursos.” Por outro lado, acrescenta, o sistema permite a expansão da empresa sem que ela tenha de aplicar recursos próprios diretamente numa filial.

A economia de recursos tornou-se uma prioridade. Segundo Costa, da ITD, a época dos investimentos em sedes bonitas, incrementadas com piso de mármore, pertence ao passado. “Investir em patrimônio e em imóveis revelou-se uma atitude completamente errada no momento de

crise que enfrentamos.” Em períodos difíceis, o patrimônio perde a liquidez e se desvaloriza, e as empresas ficam paralisadas e sem recursos. Segundo ele, a melhor saída consiste em aplicar recursos no próprio negócio. A ITD, por exemplo, vendeu quatro de seus terminais em 1993.

## Carroçaria inédita

Investimento em tecnologia dá retorno. Para a Translor, a modernização dos equipamentos melhorou os negócios. Quando as transportadoras de veículos zero-quilômetro foram informadas de que a modernização das montadoras traria ao país veículos com características diferentes das daqueles em produção, como, por exemplo, entreixos maiores e perfis mais baixos, a Translor decidiu investir US\$ 1,2 milhão de recursos próprios no desenvolvimento da Nova Era, uma carroçaria-cegonha que poderia receber e descarregar esses novos produtos, bem como os carros importados, de maneira mais rápida e mais eficiente. Dotada de rampas hidráulicas, a Nova Era custa 25% mais do que as carroçarias convencionais, mas consome 45% menos tempo na operação. Além

# RODOVIÁRIO DE CARGA

disso, é duas toneladas mais leve.

“O ganho em eficiência nos trouxe novos contratos”, diz Rubens Forbes Alves de Lima, presidente da Translor. Ele conta que, graças à eficiência da nova carroçaria, a empresa pôde conquistar 80% da movimentação dos carros no Porto de Vitória (ES), por onde a maioria dos carros importados entra no país, além de 60% do transporte dos veículos daquele porto para o mercado consumidor. Para executar o serviço, a Translor criou até mesmo uma subsidiária, a Autoport.

Outra tacada da Translor na área de novos equipamentos foi a adoção, no Brasil, do sistema Clip-Lock, de caixas de madeira desmontáveis e reutilizáveis, que permite uma embalagem mais racional da carga fracionada, melhorando o aproveitamento da cubagem dos baús de carga. O sistema é hoje utilizado pela Autolatina e por outras empresas do setor automobilístico nas trocas

de peças e de componentes entre as fábricas do Brasil e da Argentina com transporte feito pela Translor.

A empresa conseguiu, além disso, obter uma lucratividade acima do padrão da concorrência: a rentabilidade sobre o patrimônio líquido atingiu 35% (o quinto melhor desem-

penho entre as empresas analisadas por **AS MAIORES**), embora o endividamento tenha subido para 76%, devido à compra de 120 carretas, entre outros investimentos. “Nós adiantamos com os investimentos para aproveitar o crescimento do transporte”, anuncia Lima.

## As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — TNT	10	8	10	6	7	10	10	7	4	72
2 — SEG	8	5	9	4	4	9	9	8	2	58
3 — TORA	5	6	8	7	5	6	6	4	9	56
4 — TVR	3	4	7	10	9	7	7	5	1	53
5 — COMETA	1	3	5	3	8	8	8	6	8	50
6 — ATLAS	2	7	6	9	6	5	5	3	6	49
7 — TRESMAIENSE	7	2	4	5	2	4	4	10	7	45
8 — DOM VITAL	6	10	2	8	10	2	2	2	3	45
9 — ITAPEMIRIM	9	9	1	1	3	1	1	1	10	36
10 — LIDERBRÁS	4	1	3	2	1	3	3	9	5	31

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

## UM ANJO DIFERENTE!

A FRT Tecnologia Eletrônica Ltda., apresenta seu novo produto: o "ANJO DAGUARDA", um eficiente sistema que evita que o ônibus trafegue com as portas abertas.

Ligado ao sistema de aceleração, o "ANJO DAGUARDA" desativa o acelerador do veículo em todas as ocasiões em que as portas se encontram abertas, evitando assim a aceleração do veículo, reduzindo o número de acidentes, além de diminuir sensivelmente a evasão de receita.

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- SISTEMA ELETRÔNICO SEM AÇÃO PNEUMÁTICA.
  - MANUTENÇÃO PRATICAMENTE INEXISTENTE.
  - AUMENTA A SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS.
  - FÁCIL INSTALAÇÃO.
  - O ANJO DAGUARDA DESATIVA O ACELERADOR DO VEÍCULO QUANDO:
    1. AS PORTAS ESTIVEREM ABERTAS.
    2. A ROTAÇÃO DO MOTOR ULTRAPASSAR SEU LIMITE IDEAL.\*
    3. A VELOCIDADE MÁXIMA ESTABELECIDA, SEJA ULTRAPASSADA.\*
    4. SAÍDA DO VEÍCULO FORA DE PRIMEIRA MARCHA.\*
- \* ÍTENS OPCIONAIS.



ANJO  
DAGUARDA



R. CORONEL CÉLIO REGUEIRA, 353 - 50740-510 - RECIFE-PE - FONE/FAX: (081) 453-1257

PRODUTOS COM TECNOLOGIA FRT:

TacomaX

F.M.I.  
Fornecedores Inteligentes

BATTEST

GET

GERENCIADOR EMBARCADO DE TRANSPORTE

# VEÍCULOS, PEÇAS SERVIÇOS



**TRATE SEU  
BRUTO COM  
RÉDEA  
CURTA.  
EXIJA  
MANGUEIRAS  
ESPIRAIS  
TECOIL, DA  
TECALON.**

Quem tem anos de estrada e muito caminho pela frente, pede mangueiras espirais da carreta pelo nome: **Tecoll** da **Tecalon**.

Produzidas com tubo de nylon super resistente, suportam as mais severas condições de uso e variações climáticas. Caminhoneiro que é vivo e quer permanecer vivo, não se engana, exige **Tecoll**. Fáceis de instalar, as mangueiras espirais **Tecoll** garantem economia, pois duram anos e anos e nunca deixam você na mão.

Na hora da troca, não economize com a sua segurança. Mangueira espiral da carreta é **Tecoll**. O resto é enrolação.



**tecalon**  
BRASILEIRA DE AUTO PEÇAS LTDA.

'TECNOLOGIA EM NYLON'

Rua Rego Barros, 729/745  
V. Formosa - Cep 03460-000  
Fone: (011) 918-9300  
Fax: (011) 271-1502  
São Paulo - SP

## DATACAR

INDICADO APENAS PARA  
VEÍCULOS MOTORIZADOS.



- Computador de bordo para veículos automotores.
- Gerenciamento e controle total de sua frota.
- Acompanhamento constante da eficiência de seus motoristas.
- Custo acessível.
- Lucre mais acompanhando de perto os seus veículos.



SGF Computadores Automotivos Ltda.  
R. Anita Costa, 400 - CEP 04320-040 - SP  
Tel.: (011) 588-2880 - Fax: (011) 588-2613

## ALUGUEL DE CAMINHÃO E UTILITÁRIOS



Dispomos de moderna frota  
Manutenção preventiva e corretiva inclusos  
Seguro total • Kilometragem livre



Av. Piracema, 250-Tamboré-SP  
TEL: (011) 725-2155

## Campos Sales

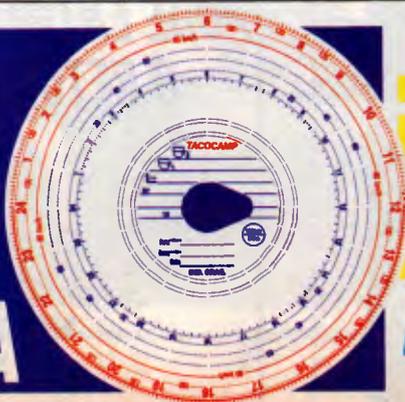
PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS MERCEDES BENZ

# DISK-PEÇAS

## (011) 514-6933

RUA JOSÉ BARROS MAGALDI, 1247, SANTO AMARO-SP  
CEP: 05815-010, FAX: 514-6939, TELEX: (11) 57-113

**EFICIÊNCIA  
ECONOMIA  
TECNOLOGIA**



## DISCOS DIAGRAMA TACOCAMP

*Custam menos que os produtos similares.*

*Diminuem o custo de manutenção do tacógrafo porque o papel é absolutamente liso e não solta impurezas.*

*São impressos em até duas cores, facilitando a análise.*

*Podem ter impressa a velocidade desejada pela empresa.*

*Sua empresa pode personalizá-los com seu logotipo.*

## TACOCAMP

Tacocamp Comercial Ltda. R. 17, nº 293 (Km. 108 da Via Anhanguera) - Sumaré - SP  
Telefax: (0192) 64-2437 - Atendimento aos clientes - DDG - 0800-142437 - Cep: 13.179-040

# BAFÔMETRO



*A única maneira  
de controlar a  
ingestão de  
bebidas alcoólicas.*

■ BAIXO CUSTO ■ TOTAL CONFIABILIDADE

CSP - CONTROLE E AUTOMAÇÃO



**LIGUE: (0482) 34.1856**

RUA LAURO LINHARES, 125 • 4º ANDAR • CEP: 88036-000 • FPOIS / SC



**RETORNO GARANTIDO  
PARA SEU  
ANÚNCIO!**

LIGUE JÁ!

**575-1304**

**VEÍCULOS, PEÇAS  
SERVIÇOS**

PARA ANUNCIAR NA SEÇÃO "VEÍCULOS, PEÇAS  
E SERVIÇOS", LIGUE E DESCUBRA COMO É FÁCIL  
E BARATO ANUNCIAR EM TM.

FONE: 575-1304  
FAX: (011) 571-5869  
TELEX: (11) 35.247

## ONDE SEU USADO FICA COMO NOVO

Reforme seus equipamentos com a competência  
e tradição da **GILMAG**.

- Bombas p/ lavagem
- Compressores de ar
- Elevadores Hidráulicos
- Propulsores de Graxa, etc.

**GILMAG**<sup>®</sup>  
20 anos

Loja/Assistência Técnica: 954-7400  
Av. das Cerejeiras, 666 - Vila Maria - São Paulo - SP.

## AUTOMAÇÃO DE TRANSPORTADORAS



INFORMÁTICA LTDA.

- Administração de Frota • Faturamento • EDI • Almoarifado
- Gestão Financeira • Folha • Contabilidade • Clientes
- Gestão pela Qualidade • Planejamento de Informática

Av. Rio Branco, 45 s/1613 • Rio de Janeiro • RJ • Tel. (021) 233-4622



**PODE ENTRAR COM SEU ANÚNCIO  
O RETORNO É GARANTIDO!**

LIGUE JÁ!

**575-1304**

**VEÍCULOS, PEÇAS  
SERVIÇOS**



**Pequenos detalhes  
que garantem  
segurança!**

**REBITE  
TUBULAR**

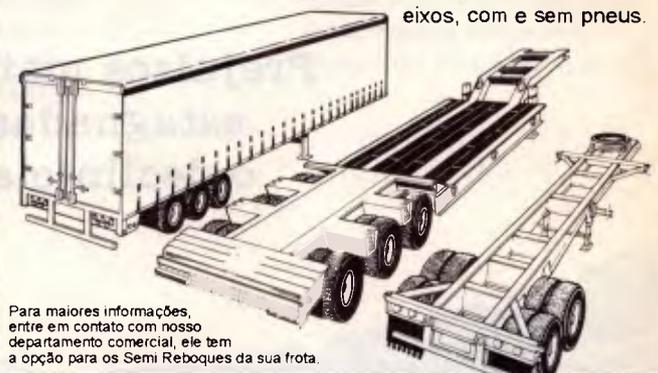
**REBITE  
SEMI TUBULAR**

Av. São Leopoldo, 800  
CEP: 95098-000 - Caxias do Sul - RS  
Fone: (054) 223-1188 - Fax: (054) 223-1064

**MEC. INDUSTRIAL  
COLAR**  
PARAFUSOS - REBITES

# ALUGAR A GRANDE OPÇÃO

**ALUGAR SEMI-REBOQUES É O NOSSO NEGÓCIO.**  
Carga Seca, Porta Container, Baú, Prancha, etc... com 2 ou 3 eixos, com e sem pneus.



Para maiores informações, entre em contato com nosso departamento comercial, ele tem a opção para os Semi Reboques da sua frota.

**RUSSO** EQUIPAMENTOS E TRANSPORTES LTDA.  
Rua Particular Ana Santos, 101 - CEP 11085-350  
Chico de Paula - Santos - SP  
**TELEFAX: (0132) 30-3522**

CARROÇARIAS **HC**  
FURGÕES, FRIGORÍFICAS  
E SEMI-REBOQUES

FONE: (0473) 71.2511  
FAX : (0473) 71.2130  
JARAGUÁ DO SUL - SC



**Lambertucci**

A MAIOR RETÍFICA DO BRASIL  
Av. Francisco Sá, 197 a 251  
Belo Horizonte - 031-291-0655

Filiais:  
Cel. Fabriciano - Divinópolis - Montes Claros

# MÁQUINAS DE CONTAR MOEDAS E CÉDULAS.



A KSC apresenta ao mercado brasileiro as mais modernas máquinas para contar moedas, fichas, cédulas e tiquetes.

Tecnologia de ponta, rapidez e precisão, com as máquinas IME, de contar moedas, importadas da Itália, com exclusividade pela KSC. E as máquinas Notex 1.200C, contadoras de cédulas, vales-transporte e tiquetes-refeição, fabricadas pela KSC, de grande aceitação no mercado nacional.

Aproveite esta oportunidade de lançamento. Consulte a KSC, disque (041) 276-8166 ou passe um fax: 278-9532.

**KSC**  
EQUIPAMENTOS ELETROMECÂNICOS

**276-8166**

Rua Carlos de Laet, 994 - Vila Hauer - CEP 81810-850 - Curitiba - PR

Uma pessoa leva 45 segundos para colocar 100 cedulas. E precisa conferir. A Notex, da KSC, faz o mesmo trabalho, com exatidão, em 5 segundos.

## SEM SINAIS DE RECUPERAÇÃO

Prejuízos maiores e vendas estagnadas indicam que o declínio ainda persiste

**S**em sobressaltos, mas também sem qualquer indício de recuperação. Foi assim o ano de 1993 para o setor do transporte marítimo, na opinião de suas principais lideranças. Ainda como um reflexo das dificuldades que se agravaram a partir do início desta década, o setor experimentou, no ano passado, uma continuidade do declínio. Os obstáculos para a implantação da Lei 8 630, sancionada em fevereiro de 1993, esvaziaram as expectativas de que o aumento da participação do setor privado nos portos e a redução dos custos portuários poderiam contribuir para a melhoria do desempenho das empresas. O ano terminou e ficou faltando muito para que a lei fosse implementada. O impasse persiste até hoje.

Mas o maior obstáculo à retomada do crescimento do setor reside na falta de oportunidade para com-

petir em igualdade de condições com os armadores estrangeiros. Grande parte deles recebe subsídios diretos para a construção de navios. Além da obrigatoriedade de operar embarcações com número de tripulantes maior que a média internacional, as empresas brasileiras têm encargos sociais bem mais altos que suas concorrentes. Uma vez que a guerra pelos fretes é cada vez mais acirrada, os armadores estão vendo suas receitas operacionais minguarem, embora cobrem fretes competitivos. “Somos o único país do mundo que exporta impostos”, lamenta o presidente do Syndarma — Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Sérgio Salomão, ao falar sobre a pesada carga tributária imposta às empresas nacionais.

Sérgio lembra que a frota brasileira está envelhecendo, e se tornando ainda mais anti-econômica, e

que em 1993 as empresas não tiveram condições de encomendar novos navios, pois os recursos do Fundo da Marinha Mercante estiveram mais escassos do que nunca, obrigando o agente financeiro a suspender as análises de pedidos de financiamento. Resultado: as despesas com o afretamento de navios estrangeiros continuaram em alta.

Até o início da década passada, a participação de navios de bandeira brasileira era de, pelo menos, 30% no transporte de carga geral. Nos últimos dez anos, a frequência de navios *outsiders* foi aumentando lentamente até que, em 1990, com a desregulamentação da marinha mercante e o conseqüente fim da divisão de cargas, a participação da bandeira brasileira na carga geral despencou de vez. Há dois anos, os navios próprios transportaram cerca de 9%, e em 1993, segundo o Syndarma, o percentual caiu para apenas 3%, o mais baixo índice desde a década de 60. “Além disso, os fretes caíram e não têm remunerado o risco da atividade, sendo incompatíveis com o capital investido”, critica Salomão.

De acordo com as análises dos balanços enviados pelas empresas para **AS MAIORES**, em 1993 o setor apresentou prejuízos ainda piores que os do ano anterior. Vinte das 29 empresas (70%) fecharam o ano no vermelho. Este percentual é bem parecido com o registrado em 1992, quando 70,9% das empresas terminaram o ano no vermelho. Embora a liquidez tenha melhorado, registrando a média de 1,99, as vendas em 1993 praticamente estagnaram. O aumento neste item foi de apenas 0,41%, contra 23,05% no ano anterior. As dificuldades vivenciadas pelo setor também podem ser constatadas a partir dos resultados do prejuízo médio sobre o patrimônio líquido, que aumentou, passando de -11,15%, em 1992, para -18,41% em 1993. O endividamento geral também evidencia o agravamento da crise. Em 1993, as empresas de navegação aumentaram seu nível de endividamento de 48,17% para 51,70%.

“O que vivemos em 1993 foi decorrência das medidas incoerentes tomadas ainda no governo Collor,

Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	-39,26	-23,70	-29,16	-3,96	-10,91	-18,41
Endividamento Geral	64,32	53,14	69,93	49,62	48,17	51,70
Liquidez Corrente	1,82	1,86	1,24	1,18	1,22	1,99
Crescimento de Vendas	—	—	18,21	-3,15	23,05	0,41



Fotos: Divulgação

que demonstrou total desconhecimento do que sejam transporte marítimo e indústria naval.” A afirmação é do presidente da Fenavega — Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário, Meton Soares. Segundo ele, medidas como, por exemplo, o fim dos *pools* de carga e a abertura dos tráfegos não trouxeram conseqüências imediatas, pois muitas empresas já tinham contratos operacionais fechados. “Os resulta-

dos dessa abertura sem contrapartida só foram plenamente sentidos no ano passado”, afirma ele, lembrando ainda que o corte pela metade na arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, em 1991, comprometeu o caixa do FMM somente nos anos seguintes, até chegar ao auge no ano passado, quando os recursos não só inviabilizaram a contratação de novos navios como também colocaram em risco a continuidade das

**Melhor do ano, a Nacional iniciou programa de qualidade na administração da frota; já a Docenave mudou os procedimentos de manutenção para reduzir custos.**

obras em andamento. O presidente da Fenavega ressalta que tanto os países da Comunidade Européia como os EUA incentivam suas marinhas mercantes por meio da concessão de diversos subsídios.

# T TRANSPORTE MARÍTIMO

“ Reorganizamos as vendas e conquistamos mais mercado. ”



Foto: Arquivo TM

**Newton do Amaral Figueiredo,**  
vice-presidente do Grupo Libra

O Brasil, ao contrário, tem desestimulado continuamente as empresas de navegação, reduzindo seu poder de competição. “O país jamais poderia ter aberto mão da reserva de carga nos moldes de 40-40-20 (40% para o país comprador, 40% para o vendedor e 20% para país de terceira bandeira). A competição é salutar, sim, mas deve ocorrer dentro do percentual de cada bandeira, e não so-

bre o total”, afirma Soares. O desinteresse do governo brasileiro pela preservação do seu transporte marítimo introduziu um componente novo no ano passado, que foi a entrada no tráfego brasileiro dos chamados megatransportadores, empresas de navegação que têm faturamento superior a US\$ 1 bilhão/ano e frota superior a cem navios. “Perdemos o controle do nosso comércio exterior”, conclui Meton Soares.

Segundo Meton Soares, a diminuição da rentabilidade do setor é mais uma consequência dos proble-

mas enfrentados nos últimos anos, associados às quedas dos níveis de fretes em cerca de 35%. “Com a queda desses níveis, não tivemos como compor os custos; daí o fato de o endividamento ter aumentado. A liquidez melhorou porque as empresas estão procurando reduzir os custos de todas as maneiras possíveis. Aliás, o lucro de alguns veio justamente do corte das despesas, pois as empresas não ganharam dinheiro com os fretes”, conclui.

## Reorganização

Uma das poucas empresas lucrativas foi a Companhia Marítima Nacional. “Buscamos aumentar nossa participação no mercado; daí o crescimento em nossas vendas. Além disso, alteramos nossa organização principal de vendas em São Paulo e separamos nossa área de vendas em São Paulo da área operacional em Santos, de modo a racionalizar mais os procedimentos”, explica o vice-presidente da empresa, Newton Figueiredo. De acordo com a análise feita por AS MAIORES, a Nacional registrou a melhor *performance*

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — DOCENAVE Vale do Rio Doce de Navegação S.A.	183,94
2 — CBO - Companhia Brasileira de Offshore	23,66
3 — Companhia de Navegações NORSUL	19,91
4 — Companhia Marítima NACIONAL	13,56
5 — CNA - Companhia de Navegações da Amazônia	13,53
6 — FOBSA - Frota Oceânica Brasileira S.A.	8,20
7 — DELBA Marítima Navegações Ltda.	7,26
8 — ENASUL Empr. Estiv. Naveg. Atlântico Sul S.A.	2,71
9 — INTERUNION Navegação S.A.	2,40
10 — MARLESTE Navegações S.A.	-2,44

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — DOCENAVE Vale do Rio Doce de Navegação S.A.	550,96
2 — CBO - Companhia Brasileira de Offshore	24,96
3 — FOBSA - Frota Oceânica Brasileira S.A.	19,53
4 — Companhia de Navegações NORSUL	14,39
5 — Companhia Marítima NACIONAL	3,95
6 — DELBA Marítima Navegações Ltda.	3,47
7 — INTERUNION Navegação S.A.	1,43
8 — ENASUL Empr. Estiv. Naveg. Atlântico Sul S.A.	1,16
9 — Navegações MANSUR S.A.	-2,89
10 — GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	-5,29

### As que têm maior liquidez

Empresa	
1 — INTERUNION Navegação S.A.	20,44
2 — MARLESTE Navegação S.A.	8,09
3 — CBO - Companhia Brasileira de Offshore	4,79
4 — CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	3,09
5 — Companhia de Navegações NORSUL	2,45
6 — Cia. PAULISTA de Comércio Marítimo	2,11
7 — NORSUL Offshore S.A.	1,97
8 — ARGOS Navegação S.A.	1,60
9 — Companhia Marítima NACIONAL	1,18
10 — GRANCARGA Marítima Ltda.	1,17

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — DOCENAVE Vale do Rio Doce de Navegação S.A.	143 619
2 — FOBSA - Frota Oceânica Brasileira S.A.	47 486
3 — GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	16 082
4 — LIBRA - Linhas Brasileiras de Navegações S.A.	6 494
5 — Companhia de Navegações NORSUL	6 214
6 — Companhia de Navegações das LAGOAS	5 397
7 — Companhia Marítima NACIONAL	4 813
8 — ENASA - Empresa de Navegações da Amazônia S.A.	4 627
9 — Navegações MANSUR S.A.	3 704
10 — CBO - Companhia Brasileira de Offshore	3 095

# MOTORES CUMMINS. DISPONÍVEIS NAS MAIS DIVERSAS EMBALAGENS.

Impulsionando caminhões, tratores, barcos ou gerando energia para múltiplas finalidades, os motores Cummins são cada vez mais utilizados no país.

Seus diferentes usuários necessitam de produtos da mais alta tecnologia: mais duráveis, econômicos, e, principalmente, mais produtivos. Tudo que a marca Cummins representa mundialmente.

Nas embalagens mais variadas, cada vez mais o conteúdo é Cummins.



75 Anos de Tecnologia em  
Motores Diesel

“ O Brasil jamais poderia ter feito a abertura que fez. ”

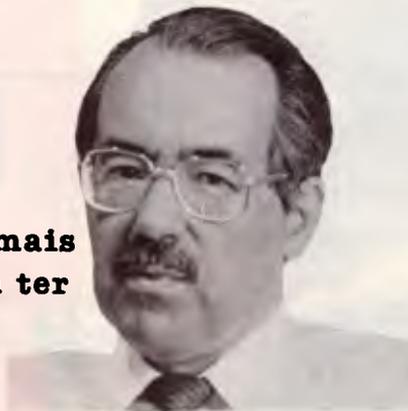


Foto: Arquivo TM

**Meton Soares,**  
presidente da Fenavega — Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário

financeira do setor no ano passado. A empresa mostrou excelente crescimento real da receita, ótima produtividade de capital e boa rentabilidade sobre o patrimônio. Além disso, teve considerável lucro líquido e baixo endividamento geral.

A Nacional opera em três tráfegos internacionais: Brasil—Costa Leste dos EUA e do Canadá, Brasil—Golfo dos EUA e Brasil—Gol-

fo do México. No primeiro tráfego, atua em regime de aluguel de espaço dos navios de uma empresa norte-americana, e no terceiro, em *joint venture* com uma armadora mexicana. Em nenhum deles opera com navios próprios.

O Grupo Libra, que também inclui as empresas de navegação Paulista e Libra, tem igualmente se empenhado em melhorar a qualidade dos seus serviços. No ano passado, o grupo iniciou seu programa visando a obtenção do Certificado ISO 9000 para administração de navios. Desde 1987, as empresas do Grupo estão passando por profundas mu-

danças organizacionais, que almejam uma melhor adequação à realidade da competição internacional. Áreas como, por exemplo, gerenciamento da frota e de contêineres, administração, seguros, afretamentos e financeira foram aglutinadas tendo-se em vista obter redução de custos. Somente as áreas operacionais de cada uma das empresas permaneceram separadas até julho deste ano, quando o Grupo Libra sofreu outra alteração organizacional. A divisão passou a ser feita por áreas de negócios: transportes marítimos, *marketing*, logística e serviços portuários. A direção de administração e finanças dá suporte a todas as áreas.

O baixo endividamento da Nacional também pode ser atribuído ao fato de não ter nenhum navio em construção e apenas dois em fase de amortização do financiamento. Desde há alguns anos, a empresa vem planejando ampliar sua frota, mas só neste ano obteve prioridade para financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante. Ela deverá contratar um navio porta-contêineres com capacidade para 2 300 cofres de carga. Segundo Newton Figueiredo, a Nacional preten-

## Falido e sem comprador

A empresa de navegação em pior situação é o Lloyd Brasileiro. Do alto de seus 105 anos de experiência, a empresa atravessa a mais grave crise de sua história, e está prestes a ser liquidada. O Lloyd, que já operou com dezenas de navios e, até há pouco tempo, participava de todos os principais tráfegos marítimos internacionais, está no fundo do poço. No ano passado, a empresa registrou o pior percentual de endividamento (275,37%) do setor, e praticamente parou de operar.

Embora tenha atravessado 1993 às voltas com mais um plano de saneamento financeiro, os resultados obtidos ficaram muito aquém de suas necessidades. Afastado da linha dos Estados Unidos desde 1992, o Lloyd, no ano passado, insistiu em operar no

transporte de cargas para a linha mais rentável: a Brasil—Norte da Europa. Devido ao arresto de seus dois principais navios, os modernos porta-contêineres Lloyd Atlântico e Lloyd Pacífico, sofrido em 1991, a estatal se viu obrigada a abandonar, em 1992, a *joint venture* formada por empresas nacionais e européias nesse tráfego. Fora dele, a empresa não obteve resultados satisfatórios e, por temer novos arrestos, abandonou o mercado.

No ano passado, a empresa promoveu centenas de demissões incentivadas e vendeu três navios para quitar dívidas de curto prazo. Durante todo o ano, o Lloyd auferiu apenas US\$ 6,9 milhões em fretes no transporte de carga geral, e US\$ 9,7 milhões no transporte de grãos. As despesas fixas do Lloyd somam cerca de US\$ 3 milhões mensais, sendo que somente a folha de pagamento chega a US\$ 1,1 milhão. De acordo com o atual presidente da empresa, Joaquim Nogueira, os seis graneleiros, durante o ano passado, operaram normalmente.

Desde o início deste ano, o governo renegociou dívidas do Lloyd com o Banco do Brasil e com o Banco Central. O governo também assumiu dívidas do Lloyd junto a credores externos. Foi igualmente feito um aporte de capital com recursos do Fundo da Marinha Mercante, no valor de US\$ 10 milhões. Outra tentativa do governo para melhorar a situação da empresa, facilitando assim sua privatização, foi a transferência inicial de cinco navios, e em seguida de outros cinco, que pertenciam ao FMM. Com isso, o Lloyd conta, atualmente, com uma frota de 23 navios, dos quais pelo menos oito estão incapacitados para operar, e deverão ser vendidos para minimizar o fluxo de caixa da estatal. Neste ano, o Lloyd foi a leilão por três vezes, mas não surgiram interessados. No momento, o governo estuda a realização de um novo leilão, ou a liquidação da empresa, o que acarretará para o estado prejuízos de cerca de US\$ 80 milhões.

dia contratar quatro navios, mas só conseguiu recursos para um.

Apesar dos resultados bastante satisfatórios apresentados pela Docenave — Vale do Rio Doce Navegação, o ano passado não foi excelente. “Tivemos de utilizar alguns artifícios para atingir os resultados”, afirma Alberto Cusnir, secretário-geral da empresa, acrescentando que a principal novidade empreendida pela estatal no ano passado foi a revisão dos procedimentos de manutenção. Dona de uma frota formada por vinte navios, sendo que treze deles estão registrados em sua subsidiária liberiana Seamar Shipping, a Docenave não adotava um processo de manutenção satisfatório. Mas a partir da troca da diretoria de operações, foi criada uma nova mentalidade no setor. Melhor programação das docagens para reparo nos navios, inclusive no Exterior, e a custos mais baixos, foi uma das providências iniciais, e que deram resultados positivos.

Entre os pontos de destaque no balanço da Docenave estão a receita operacional, o patrimônio líquido, o lucro operacional e a rentabilidade sobre a receita. Lembrando sempre que a Docenave não opera exclusivamente o minério de ferro exportado pela Vale do Rio Doce, mas disputa no acirrado mercado internacional de cargas a granel como, por exemplo, carvão, grãos, óleo e produtos siderúrgicos, Cusnir afirma que, em 1993, a empresa enfrentou uma situação adversa de mercado, uma vez que a recessão na Europa e no Japão trouxe, como reflexo, uma redução na demanda de transporte marítimo, com efeitos negativos nos contratos de fretes. Ainda assim, no ano passado, a empresa obteve receita de US\$ 256,3 milhões e lucro de US\$ 46 milhões com a movimentação de 28,9 milhões de toneladas. As estimativas para este ano tendem a indicar que as operações manter-se-ão estáveis. Ainda em 1993, a empresa deu prosseguimento à implantação do programa de Gerenciamento de Qualidade Total, que, entre suas principais metas, almeja obter o Certificado ISO 9000.



“ Os fretes não refletem o capital investido. ”

Para incrementar sua atuação no mercado internacional, a Docenave também tem planos de ampliar sua frota mercante. Até o próximo ano, a empresa deverá contratar dois novos navios especializados no transporte de granéis, com capacidade para 75 mil toneladas de porte bruto. As embarcações deverão custar, cada uma, cerca de US\$ 60 milhões, e serão financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Sérgio Henrique Cavalcanti Salomão, presidente do Syndarma — Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

## Renovação

A preocupação com a ampliação e com a renovação da frota mercante como estratégia decisiva para fazer frente à concorrência internacional também está presente na Frota Oceânica Brasileira, uma das mais tradicionais empresas de navegação nacionais. A Frota está construindo dois navios do tipo *multipurpose*, que operarão no tráfego Brasil—Extre-

mo Oriente. Os navios substituirão embarcações afretadas que a empresa utiliza para complementar o serviço, que é operado por um cargueiro próprio. A empresa possui dois outros cargueiros, que são utilizados por outra empresa do grupo, a Frota Amazônica. Sua empresa também opera o transporte de granéis, que é responsável por cerca de 45% do faturamento. Nesse mercado, trabalha com seis navios próprios e, eventualmente, com afretados. No próximo ano, a armadora quer ampliar sua frota de graneleiros, e o primeiro passo para isso já foi dado a partir da recente aprovação de seu pedido para contratar dois graneleiros de 42 mil tpb.

### As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — NACIONAL	8	6	7	8	9	7	8	9	10	72
2 — DOCENAVE	10	10	10	7	7	10	10	3	2	69
3 — FOBSA	9	9	9	4	10	9	7	4	4	65
4 — NORSUL	5	7	8	10	5	8	9	6	6	64
5 — PAULISTA	3	4	4	9	8	2	3	8	9	50
6 — DELBA	2	3	6	6	4	6	6	7	7	47
7 — GLOBAL	7	8	3	5	6	4	4	5	3	45
8 — LOLISA	6	2	2	2	2	3	2	10	8	37
9 — MANSUR	1	5	5	3	3	5	5	2	5	34
10 — LLOYD Brasileiro	4	1	1	1	1	1	1	1	1	12

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

## CARIOCAS CONTORNAM CRISE

Num ano difícil, prevaleceu o desempenho privado contra a derrocada definitiva das estatais

**P**elo segundo ano consecutivo, as empresas cariocas do setor metropolitano de passageiros conseguiram chegar na frente, contornando com destreza a imensa crise que atinge o restante das empresas no país. Apesar do crescimento nas vendas, de 16,46%, a liquidez do setor continua baixa (0,59), e a rentabilidade sobre o patrimônio líquido permanece no vermelho (-16,75%). A visão parcial desse setor não esconde as dificuldades adquiridas ainda no período de estígio imposto pelo governo Collor. Dentre as 53 empresas que enviaram seus balanços para este anuário, 31 delas (ou seja, 58,5% do total) estão em situação deficitária, sendo que outras três empresas, duas delas estatais, apresentaram quadro de insolvência.

“A inflação elevada e a sistemática atualização mensal da tarifa foram as principais responsáveis por esse quadro”, aponta Otávio Vieira da Cunha, presidente da NTU. Para ele, em 1993 os preços evoluíram bem mais rapidamente que a receita das empresas, o que impediu sua recuperação financeira.

Mas o que é que as cariocas têm para conseguirem crescer em meio à crise generalizada? “Um desempenho profissional cada vez mais aprimorado”, responde Luiz Carlos Urquiza da Nóbrega, secretário execu-

tivo da Fetranspor, entidade que reúne os sindicatos empresariais do setor. Aliás, é essa entidade que consegue fazer um peculiar milagre. O transporte público do Rio de Janeiro não recebe qualquer subsídio da prefeitura e pratica uma das mais baixas tarifas do país — R\$ 0,35 em setembro —, inferior às praticadas em dez outras capitais, dentre elas Boa Vista, Aracaju e Campo Grande, cidades de porte muito menor. A Fetranspor também administra o vale-transporte na cidade carioca, benefício que atinge, segundo Nóbrega, 61% dos trabalhadores empregados. A entidade congrega as 34 empresas que respondem pelo transporte de 7 milhões de passageiros/dia na capital carioca, contra apenas 300 mil transportados pelo metrô, 500 mil pelos trens de subúrbio e 150 mil pelas barcas.

“As linhas do Rio têm a característica de uma alta renovação de passageiros no trajeto, cerca de duas vezes e meia em média por linha”, aponta Cunha, da NTU. Na sua opinião, com esse alto índice de rotatividade é possível operar com uma baixa tarifa e com uma boa produtividade. “Por isso, as empresas têm passado longe das crises que atingem as demais operadoras do país”, avalia.

Toda a receita advinda do trans-

porte urbano vai para uma câmara de compensação, onde é distribuída proporcionalmente às operadoras. Desde 1992, quando o sistema foi adotado, a tarifa é única. “A compensação sempre acaba gerando alguns desencontros entre os empresários”, avalia Nóbrega. “Quem contribui acha que está perdendo, e quem recebe nunca considera a quantia suficiente.” Entretanto, o sistema vem funcionando a contento, a ponto de garantir os bons resultados financeiros das transportadoras do Rio de Janeiro. Dentre as 53 empresas que participam neste ano da avaliação por AS MAIORES, 21 delas estão sediadas no Estado e sete estão entre as quinze maiores.

### Usando recursos próprios

A Real Auto ônibus, empresa que opera o transporte público da Zona Sul carioca, região privilegiada, é uma das principais alimentadoras da câmara de compensação. Aliás, essa característica é apontada pelo assessor financeiro da empresa, Athayde Ceciliano, como um fator que impede um melhor resultado financeiro. “A unificação da tarifa e a criação da câmara de compensação, ambas adotadas pelo prefeito César Maia, prejudicaram nosso desempenho”, afirma Ceciliano, até mesmo diante do resultado positivo apoiado num crescimento real de vendas de 23,03%.

A empresa possui uma frota de 280 ônibus com uma idade média de três anos. Sessenta desses veículos foram adquiridos no ano passado, todos eles da marca Volkswagen com carroceria Ciferal, o que consolida a substituição de velhos Mercedes-Benz. “Desde há dois anos, estamos substituindo uma marca pela outra, pois o Volksbus tem saído bem mais barato”, afirma João Morgado, sócio-diretor da empresa.

Esse investimento na frota não comprometeu o endividamento da empresa, pois todo ele partiu de recursos próprios. “Preferimos pagar mais imposto do que dever para os bancos”, garante Morgado. “Só compramos à vista, usando, para isso, as nossas sobras de caixa.”



Devolvida pelo governo em 1989, a Real Auto Ônibus colhe frutos dos investimentos dos últimos anos; já a Rio-Ita obtém resultados da racionalização das operações no novo terminal.

Foto: Paulo Igarashi

# METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

“ Os custos operacionais evoluíram mais rapidamente do que a correção das tarifas, contribuindo para os prejuízos das empresas. ”



**Otávio Vieira da Cunha,**  
presidente da NTU — Associação  
Nacional das Empresas de  
Transporte Urbano

A Real, que, em 1992, havia alcançado a décima colocação entre as maiores, pulou para o sexto lugar. A Verdun, empresa que obteve o melhor desempenho em 1992, não enviou seu balanço do ano passado. Se o fizesse, admite Aníbal de Siqueira, também sócio-diretor da Real, “certamente seria a melhor outra vez”. Encampada em 1985 pela CTC, empresa estatal de ônibus, e devolvida aos antigos donos dois anos depois, somente em 1993 os diretores da Real puderam colher os primeiros resultados dos investimentos feitos após essa fase. “Levamos quatro anos para recuperar a frota, e ainda tivemos de ceder parte dela para a CTC, como condição para retomar a operação”, lembra Siqueira.

Além das linhas urbanas, a Real opera linhas seletivas com ônibus rodoviários, os chamados *frescões*, e mantém uma frota de trinta ônibus para fretamento e turismo. De olho nesse setor, a Real adquiriu um terreno de 10 mil m<sup>2</sup> nas proximidades da rodoviária Novo-Rio, para futura expansão.

## Ação contra ‘baloeiros’

A segunda melhor empresa, além de ter sido a Rio-Ita, outra carioca, guarda mais uma coincidência: seus donos são de origem portuguesa, assim como os diretores da Real. “Não basta ser português para ter sucesso no transporte coletivo. É ne-

cessário ter dedicação”, adverte Eduardo Pereira Gonçalves, sócio majoritário da Rio-Ita e também de uma dezena de restaurantes, de uma emissora de rádio e de uma fazenda. Instalada em São Gonçalo, cidade próxima de Niterói, a Rio-Ita opera linhas intermunicipais com itinerários que variam de 15 km a 60 km, com tarifa diferenciada. É a empresa que obteve o maior lucro líquido e a maior rentabilidade sobre a receita e sobre o patrimônio líquido. Instalada numa garagem de 60 mil m<sup>2</sup>, que

já chegou a ser modelo para outras empresas do país, a Rio-Ita mantém 3 200 funcionários e 605 ônibus, dos quais 93 são de empresas do grupo (Rio Minho, Fagundes, Cachoeirense e Expresso Rio de Janeiro).

Quando a empresa se restabeleceu dos US\$ 10 milhões investidos em 1991 na construção da sede, iniciou a recuperação de sua frota. “Só em 1993 compramos 150 ônibus, reduzindo a idade média para três anos”, conta Paulo Brito, sócio-diretor da empresa. Segundo o diretor operacional, Marcos de Luca Rothen, foram esses investimentos que levaram aos piores resultados do balanço: baixa liquidez (0,07) e alto endividamento geral (66,74%), que desembocaram num baixo lucro líquido. Além disso, a Rio-Ita registrou alta evasão de receita, como a de 10% apurada numa só linha, o que tem por causa a ação dos chamados ‘baloeiros’, passageiros que descem pela porta traseira sem pagar a tarifa. “O defeito que mais leva ônibus para a oficina é quebra de porta traseira”, acrescenta Rothen.

## As melhores entre as dez maiores

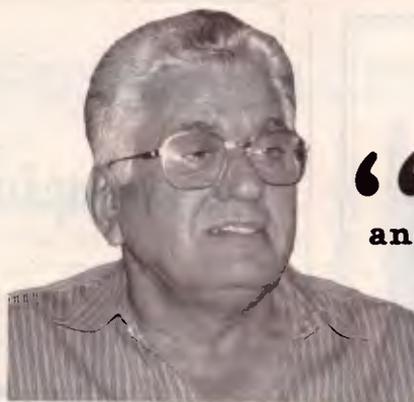
Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — REAL	5	7	9	8	9	9	9	9	9	74
2 — RIO ITA	9	6	10	3	5	10	10	8	7	68
3 — ARAGUAIA	8	9	5	9	7	6	7	5	10	66
4 — FLORES	4	10	8	10	10	8	8	6	1	65
5 — BRASIL	7	8	3	7	8	4	5	7	3	52
6 — GUARULHOS	3	5	6	6	6	5	6	10	4	51
7 — CMTC	10	1	1	5	1	2	2	2	8	32
8 — CARRIS	2	2	7	4	2	7	1	1	6	32
9 — VICASA	1	4	4	2	4	3	4	4	5	31
10 — CSTC	6	3	2	1	3	1	3	3	2	24

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

## Desempenho do Transporte Metropolitano de Passageiros

Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	5,45	5,58	6,65	4,20	-17,86	-16,74
Endividamento Geral	37,69	39,61	56,54	41,50	45,87	46,62
Liquidez Corrente	0,46	0,43	0,45	0,41	0,50	0,59
Crescimento de Vendas	—	—	15,88	8,27	-0,21	-16,46

Considerada uma empresa enxuta — tem cinco funcionários por ônibus —, a Rio-Ita adota, além disso, uma política de investimentos na mão-de-obra e na aproximação com a comunidade. Na opinião de seus diretores, o bom relacionamento com a comunidade é uma estratégia importante para melhorar a satisfação do usuário com o serviço prestado e, conseqüentemente, para melhorar os resultados financeiros da empresa.



“ Levamos quatro anos para recuperar e renovar a frota e estamos preparados para crescer. ”

## Política negativa

Se as empresas cariocas vivem um bom momento, o mesmo não acontece com as de São Paulo. Abaladas por duas políticas de transporte consecutivas, e, essencialmente, antagônicas, as empresas não conseguiram reunir fôlego suficiente para investir em frota nem em pessoal. “O setor tenta pagar um passivo muito alto, o que dificulta um reinvestimento no próprio sistema”, afirma Sérgio Pavani, presidente da Transurb, sindicato das empresas de transporte coletivo urbano de

passageiros de São Paulo. Prejudicadas por uma dívida da CMTC, de US\$ 80 milhões, referente ao pagamento por quilômetro rodado, como estabelecia o sistema municipalizado da prefeita Luiza Erundina, as operadoras só receberam esse valor quatro meses após o vencimento, sem juros nem correção monetária. Entretanto, o pagamento foi feito sob um acordo entre o estatal e as empresas. “Além disso, fomos remunerados durante três meses pela tarifa de US\$ 0,30, o que nos ge-

**Aníbal de Siqueira,**  
sócio-diretor da Real Auto Ônibus

rou dívidas com encargos sociais”, conta Pavani. Esse valor desembocou numa disputa judicial entre as empresas e a prefeitura, que, por sua vez, majorou a tarifa para o equivalente a US\$ 0,46, ainda baixo para cobrir os custos das operadoras. O caso só encontraria sua solução em junho de 1994, com a chegada do plano Real, quando, enfim, a tarifa foi estabelecida em R\$ 0,50.

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — URCA URBANO DE CAMPINAS Viação C. Elísios S.A.	48,86
2 — ESAL - Empresa Santo Antônio Ltda.	23,24
3 — RIO ITA Ltda.	22,91
4 — Transportes PARANAPUAN S.A.	22,64
5 — Transportes Coletivos TREVO S.A.	16,92
6 — Transporte e Turismo GIDION Ltda.	10,57
7 — Viação CIDADE DO SOL Ltda.	8,82
8 — Viação MARUMBI Ltda.	8,79
9 — Transportes VILA ISABEL S.A.	8,29
10 — Auto Viação TIJUCA S.A.	7,70

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — URCA URBANO DE CAMPINAS Viação C. Elísios S.A.	24,80
2 — Empresa de Transporte LIMOUSINE CARIOCA S.A.	9,07
3 — ESAL - Empresa Santo Antônio Ltda.	7,41
4 — Viação MARUMBI Ltda.	6,08
5 — Transportes VILA ISABEL S.A.	5,29
6 — Auto Viação TIJUCA S.A.	5,05
7 — Viação CIDADE DO SOL Ltda.	5,00
8 — Empresa VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	4,79
9 — Transportes Coletivos TREVO S.A.	3,89
10 — Auto Viação JUREMA S.A.	3,77

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

### As que têm maior liquidez

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — Empresa VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	2,18
2 — Viação METROPOLITANA Ltda.	1,84
3 — Viação MARUMBI Ltda.	1,70
4 — Expresso PÉGASO Ltda.	1,47
5 — Empresa de Transporte FLORES Ltda.	1,36
6 — Empresa de Transporte LIMOUSINE CARIOCA S.A.	1,33
7 — Transporte SÃO SILVESTRE S.A.	1,32
8 — Viação Nossa Senhora da PENHA Ltda.	1,21
9 — CTA - Cia. de Trolebus Araraquara	1,17
10 — Transportes AMIGOS UNIDOS S.A.	1,14

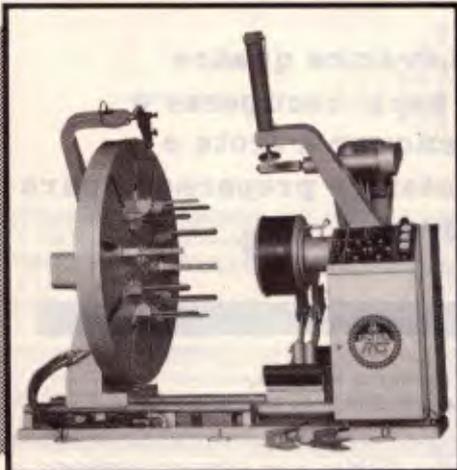
Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — Viação PAVUNENSE S.A.	2 113
2 — Empresa de Transporte FLORES Ltda.	1 890
3 — URCA URBANO DE CAMPINAS Viação C. Elísios S.A.	1 880
4 — Rápido ARAGUAIA Ltda.	1 844
5 — AUTOVIÁRIA São Vicente de Paulo Ltda.	1 715
6 — Expresso PÉGASO Ltda.	1 646
7 — Auto Viação BRASIL LUXO Ltda.	1 524
8 — Empresa VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	1 421
9 — REAL Auto Ônibus Ltda.	1 406
10 — RIO ITA Ltda.	1 165

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## SISTEMA RTS. A REFORMA SEM EMENDA.



### CARACTERÍSTICAS EXCLUSIVAS

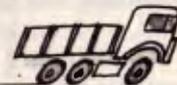
- Anel de borracha contínuo sem emenda.
- Acabamento perfeito.
- Ausência de pontos fracos e nenhuma descontinuidade do anel.
- Vulcanização em temperaturas mais baixas, aumentando a vida útil da carcaça.
- Balanceamento perfeito.
- Mais segurança, inclusive em eixos dianteiros.

**Renosul**  
P.N.E.U.S

R. Joaquim Lessa Carneiro, 75  
Jd. Nova Cumbica  
CEP 07223-240 - Guarulhos - SP  
TELEFAX: (011) 912-6858



## A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO



## TM HÁ 31 ANOS PONDO A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano.  
Sei que receberei 12 exemplares por apenas R\$ 40,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ CIDADE \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_

ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

**transporte**  
MODERNO



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117  
Tel.: 575-1304 (Linha seqüencial)  
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

## ZURLO COLOCA A QUALIDADE NOS EIXOS.

A Zurlo está lançando no mercado um novo eixo para caminhões, projetado e produzido segundo as mais modernas tecnologias do setor e dentro das normas nacionais mais rigorosas de produção. Este eixo, desenvolvido a partir de pesquisas, aplicação

de conceitos inovadores e tecnologia avançada, mereceu receber pelo seu alto padrão de qualidade, a licença para uso da Marca Nacional de Conformidade, concebida pelo INMETRO, segundo os critérios de avaliação da NBR 19002. Isto significa que a qualidade deste novo eixo está totalmente compatível com as mais conceituadas normas internacionais, podendo atender aos mais exigentes mercados. Inclusive o seu. INMETRO. O produto precisa ter qualidade para ser aprovado por ele.



Studio Uno

**ZURLO**

ZURLO IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS LTDA.  
Rua das Fruteiras, s/nº (RS 230 - Km 11)  
Cx. Postal 1164 - Fone (054) 224.1000  
Fax: (054) 224.1676 - CEP 95001 - 970  
Caxias do Sul - RS

## Novo eixo para caminhão com certificado INMETRO.

# METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

Embora a demanda tenha crescido, o custo incompatível e o aumento da atividade clandestina não deixaram os balanços das empresas experimentarem um acréscimo na receita. “O projeto de privatização do transporte em São Paulo foi negativo para o setor”, sentencia o presidente da Transurb, entidade que congrega 44 empresas, inclusive as que foram criadas para se encarregar das linhas do antigo sistema municipalizado.

Comparecendo, provavelmente, pela última vez na análise de **AS MAIORES**, a CMTC viveu 1993 entre licitações e negociações de suas dívidas (veja Boxe). Essa estatal, assim como outra, a CSTC — Companhia Santista de Transportes Coletivos, da cidade de Santos (SP), puxaram o alto endividamento do setor. Esta última, com um prejuízo líquido de quase o dobro da sua receita, teve sua liquidez reduzida para quase zero (0,05), totalizando uma rentabilidade sobre o patrimônio líquido de -25,000% e um endividamento de 99,81%, o que caracteriza sua quase insolvência.

“Enquanto vigorar a Portaria 17, assinada por Collor, que proíbe as empresas de contraírem empréstimos do Finame, as empresas públicas estão condenadas à insolvência”, avalia Sérgio Paladini, presidente



Foto: Arquivo TM

“ **As empresas perderam com a municipalização da receita e com a tarifa defasada e não tem fôlego para investir em frota.** ”

da CSTC, que se diz vítima da legislação que regulamenta o serviço em sua cidade. Com o seccionamento das tarifas, determinado pelo DER em dezembro de 1992, a empresa sofreu perda de demanda, que era, antes, de 7 milhões de passageiros/mês, e agora é de cerca de cinco milhões no mesmo período.

Paladini também aponta como vilões do sistema as gratuidades estabelecidas por leis municipais e o pagamento de benefícios especiais, como, por exemplo, as férias em dobro, pagas aos funcionários da empresa. Estas elevaram a dívida da CSTC com o INSS para US\$ 1 milhão, débito renegociado em 1994. Completando esse quadro negativo, houve, além disso, uma redução no

**José Sérgio Pavani,**  
presidente do Transurb — Sindicato das  
Empresas de Transporte Coletivo Urbano  
de Passageiros de São Paulo

tamanho da frota da empresa, que, em 1993, operava 272 ônibus, e hoje, apesar de ainda possuir um total de 266, mantém apenas 197 deles circulando. A saída para essa crise foi encontrada somente em 1994, quando a CSTC assinou um contrato provisório de 180 dias com a Executiva Transportes Urbanos, que passou a explorar onze das 45 linhas do sistema. Há estudos para a licitação dessas mesmas onze linhas, e também para a abertura do capital da empresa, mantendo-se, mesmo assim, a prefeitura como sócia majoritária.

## **CMTC tem dívidas a vencer até 2030**

Quando o prefeito de São Paulo, Paulo Maluf, decidiu desfazer-se da frota de treze mil veículos da CMTC, tornando a empresa uma gerenciadora de transporte público, ele tinha em mente liquidar um gigantesco sorvedouro de recursos. No entanto, analisando o problema mais profundamente, a prefeitura descobre hoje a verdadeira dimensão dos prejuízos dessa empresa pública. Embora não esteja mais sendo alimentada por qualquer receita, a CMTC tem dívidas a vencer até 2030. Somente em 1993, ano em que as linhas da empresa foram licitadas entre as operadoras privadas, a CMTC pagou US\$ 85 milhões em aumentos salariais previstos em acor-

dos sindicais; US\$ 37 milhões a fornecedores e em dívidas sobre encargos sociais e financeiros; e uma indenização no valor de US\$ 35 milhões, recebida pela Viação Brasília, referente a um processo que se arrastava desde a gestão Jânio Quadros.

Além disso, uma vez que foi um ano de limpeza da casa, a empresa pagou US\$ 47 milhões de indenizações trabalhistas, processo que prosseguiu em 1994, com o pagamento de mais US\$ 60 milhões. Por força de uma antiga legislação municipal, a CMTC tem ainda de complementar a aposentadoria de seus ex-funcionários de modo que os rendimentos correspondam ao salário atualizado recebido quando estavam na ativa. Assim, há o compromisso de pagar US\$ 2 milhões/mês até o fim da vida desses ex-funcionários, pagamento que, estima a diretoria da empresa, deverá estender-se até o distante ano de 2030.

Há também os encargos financeiros,

que têm um custo médio mensal de US\$ 5 milhões, referentes a juros de empréstimos tomados junto ao Banespa, ao Badesp e ao Banco do Brasil. “Esse montante não cobre as amortizações, que, quando chegarem, duplicarão o valor médio mensal”, explica Carlos de Souza Toledo, diretor financeiro da CMTC. A dívida com os bancos será totalmente saldada somente em 2023. Outras dívidas, como, por exemplo, as assumidas junto ao INSS, foram negociadas de modo a serem pagas em vinte anos por meio de parcelas fixas mensais de US\$ 350 mil. “Dá para ver que somente estancamos a vazão pelo buraco”, aponta Toledo. Ele não acredita que estará vivo para ver todas essas dívidas quitadas. De onde virá o dinheiro para isso tudo? Infelizmente, sem receita, a CMTC dependerá, até 2030, de verbas específicas concedidas pela prefeitura.

# RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

## VENDAS REAGEM, PERDAS PERSISTEM

Balanços mostram tímida  
recuperação da receita, mas  
também muitos prejuízos

**O**s empresários do setor de transporte rodoviário de passageiros não escondem um certo alívio ao analisar os índices econômico-financeiros de desempenho da categoria em 1993. E há motivos para isso, pois esses índices apontam para o fim do processo de queda de receitas, que culminou com o péssimo resultado de 1992, e também para o tímido início de uma recuperação.

Mesmo assim, o vermelho continuou sendo a cor predominante, sinalizando prejuízo operacional em 61 das 82 empresas analisadas em 1993, ou seja, em 74,39% do total. Um desempenho ainda pior que o de 1992, quando amargaram resultado negativo. A rentabilidade sobre o patrimônio líquido do setor, que havia caído para -14,60% em 1992, a mais baixa nos últimos cinco exercícios, recuperou-se parcialmente, atingindo -4,64% em 1993. Da mesma forma, o endividamento, historicamente baixo (na faixa de 25% a 28%), diminuiu um pouco: de 27,25% em 1982 para 26,70% no ano passado. A liquidez continuou apertada (0,90), e em queda, comparativamente ao valor 0,98 registrado em 1992. Quanto ao índice de crescimento de vendas, constatou-se um aumento muito pequeno, de 1,71%, o que, na prática, significa quase estagnação frente às receitas

computadas em 1992 (queda de 6,87%) e, ao mesmo tempo, indicio de que o movimento contínuo de queda desde 1990 foi estancado.

Se a comparação entre os dados do balanço do setor nos exercícios fiscais de 1992 e 1993 revela seu comportamento e suas tendências, a análise das causas estruturais desse desempenho apresenta mais elementos para se entender o que aconteceu no mercado.

O presidente da NTR — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário, Aylmer Chieppe, insiste no fato de que o problema crucial do setor continua sendo a defasagem tarifária, sobretudo a das tarifas estabelecidas pela União. De modo geral, diz ele, as empresas situadas nos melhores mercados puderam ostentar bons resultados. No entanto, as que operam apenas na jurisdição da União (DNER) en-

frentaram a realidade permanente de tarifas defasadas, levando-as a resultados aquém da expectativa. Em alguns estados, como, por exemplo, Bahia e Sergipe, as tarifas extremamente arrochadas quase levaram as empresas regionais a um completo desmantelamento.

A crítica de Chieppe é endossada por Cláudio Nelson C. Rodrigues de Abreu, diretor do Setpesp — Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo e da Viação Santa Cruz. Cláudio lembra que, no caso da tarifa interestadual, o reajuste foi de 2 439,74%, contra uma inflação de 2 708,55%, medida pelo Índice Geral de Preços, baseado no conceito de Disponibilidade Interna, da Fundação Getúlio Vargas. “A diferença parece não ser grande, mas pesa muito, principalmente quando se leva em conta os aumentos semanais e, muitas vezes, diários dos custos operacionais, enquanto as tarifas eram reajustadas apenas uma vez por mês”, comenta.

Da mesma maneira, o presidente da Rodonal, José Augusto Pinheiro, protesta contra o que chama de “política míope e sem bases técnicas, que o poder concedente exerce sobre as tarifas”, responsável pelos sérios prejuízos de quase todos os operadores de linhas interestaduais e internacionais. As exceções, segundo ele, foram as operadoras que também executam outras atividades, como, por exemplo, o transporte de cargas (muitas vezes sob a mesma pessoa jurídica) e, principalmente, as que operam linhas curtas (intermunicipais), e que tiveram tarifas, definidas pelos estados, em nível muito superior ao estabelecido pelo Ministério dos Transportes.

Desempenho do Transporte Rodoviário de Passageiros						
Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	11,24	12,03	12,46	4,12	-14,60	-4,64
Endividamento Geral	26,91	28,61	39,54	25,48	27,25	26,70
Liquidez Corrente	0,94	0,93	0,76	0,87	0,98	0,90
Crescimento de Vendas	—	—	2,59	0,65	-6,87	1,71



Foto: Paulo Igarashi

Para sobreviver ao descompasso entre planilha de custos e tarifas estabelecidas pelo DNER, a qual, no fim de 1993, chegou à casa dos 46%, as empresas de transporte interestadual e internacional não tiveram outra alternativa a não ser apertar ainda mais o cinto.

“As operadoras continuaram com fortes programas de redução de custos e baixos níveis de investimento”, resume Pinheiro. É a essa política de cortes e de enxugamento que ele atribui a redução dos níveis de perdas do setor em 1993, em comparação com os dois exercícios anteriores. Projetos de investimento em renovação de frota e nas áreas de qualidade total e de produtividade, que trariam benefícios diretos aos usuários do sistema, foram protelados ou tiveram seu ritmo diminuído. O menor endividamento das empresas do setor em 1993 também foi consequência direta dessas medidas.

O crescimento de 1,71% na receita operacional líquida em 1993, em comparação com o resultado de 1992, não é motivo de comemoração para os empresários. A falta de passageiros persistiu, levando à supressão de linhas, à junção de itinerários e de horários e à redução de tamanho das frotas. Tudo para compatibilizar a oferta com a baixa demanda. O movimento continuou caindo, segundo Cláudio Abreu, do Setpesp, que cita como evidência desse fato a diminuição do volume de passageiros embarcados nos quatro terminais rodoviários da cidade de São Paulo — Tietê, Jabaquara, Barra Funda e Bresser —, de onde saem ônibus para quase todas as regiões do país. A Socicam, administradora dos terminais, registrou o embarque de 20,3 milhões de passageiros em 1993, o que representa -4,73% em relação aos 21,2 milhões que viajaram em 1992.

**O respiro do setor deveu-se à reorganização operacional interna das empresas e também a medidas de ajuste administrativo. O melhor exemplo veio da Andorinha que, além disso, praticou um marketing mais agressivo e acordos amigáveis com a concorrência.**

Confrontando essa queda com a registrada em 1992 (-25,17%), e o aumento de 2,89% nas vendas, no primeiro semestre de 1994, em comparação com o mesmo período de 1993, Cláudio Abreu julga que o ano passado pode ser considerado o fim do período crítico do setor, pelo menos na questão da demanda dos usuários.

### **Maiores mais prejudicadas**

O balanço das transportadoras rodoviárias de passageiros intermunicipais, interestaduais e internacionais em 1993 revela que as grandes

# RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

“ Nas regiões onde a defasagem tarifária manteve-se em patamares menores, as transportadoras ostentaram resultados positivos. Os reajustes efetuados pelo DNER continuaram sendo os que menos cobriram os custos operacionais. ”

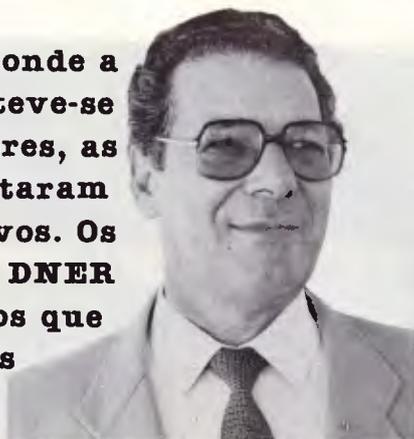


Foto: Arquivo TM

**Aylmer Chieppe,**  
presidente da MTR

empresas do setor não tiveram bom desempenho.

Para o presidente da Rodonal, José Augusto Pinheiro, isto se deve ao fato de as empresas de maior porte — usualmente operadoras de linhas mais longas — terem menor flexibilidade para a redução de custos e para sustentarem programas de investimentos, correndo, conse-

qüentemente, maiores riscos em períodos de tarifas deprimidas e de elevadas taxas de juros. “Quem foi apanhado em meio a intensos programas de crescimento e/ou de diversificação com base em recursos de terceiros, certamente teve problemas”, avalia.

A Viação Itapemirim, primeira em patrimônio líquido e em receita, foi um dos destaques negativos em 1993. Teve o mais elevado endividamento (38,48%), o maior prejuízo e a menor liquidez corrente do setor (0,32).

Os motivos que levaram a esse desempenho são praticamente os mesmos que foram impostos ao conjunto das empresas. O diretor da Itapemirim, José Luiz Santolin, cita, entre eles, a elevada defasagem tarifária, que vem se mantendo desde 1992, e que se agravou em 1993; os elevados custos financeiros que incidiram sobre financiamentos, para os quais a estrutura da planilha tarifária não prevê cobertura; a estagnação da demanda em relação ao ano anterior, em decorrência da recessão econômica; o aumento de preço de alguns itens de custo, especialmente mão-de-obra, combustível e peças; e as precárias condições das rodovias federais, que aumentam os custos operacionais de empresas como, por exemplo, a Itapemirim, que só opera ligações de longo percurso, e sempre nas piores rodovias.

Para minimizar o peso desses fatores adversos, a Itapemirim deu prosseguimento ao seu programa de adequação da oferta em relação à demanda, imprimiu maior rigor na política de suprimentos e fez investimentos na qualidade do pessoal. Também implantou melhorias

## As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — Expresso CONTINENTAL Ltda.	39,10
2 — Empresa de Transp. ANDORINHA S.A.	28,01
3 — Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	17,65
4 — Expresso MANTIQUEIRA S.A.	14,77
5 — PLANALTO Transportes Ltda.	14,68
6 — Rápido MACAENSE Ltda.	13,65
7 — Auto Viação 1001 Ltda.	9,78
8 — PLUMA Conforto e Turismo S.A.	7,16
9 — Cia. SÃO GERALDO de Viação	5,47
10 — Expresso GARDÊNIA S.A.	5,38

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — Empresa de Transp. ANDORINHA S.A.	21,20
2 — Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	15,23
3 — Expresso CONTINENTAL Ltda.	12,40
4 — Expresso MANTIQUEIRA S.A.	11,85
5 — Auto Viação 1001 Ltda.	8,99
6 — PLUMA Conforto e Turismo S.A.	5,73
7 — Expresso GARDÊNIA S.A.	4,80
8 — PLANALTO Transportes Ltda.	4,34
9 — Cia. SÃO GERALDO de Viação	3,22
10 — Viação GARCIA Ltda.	2,39

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As que têm maior liquidez

Empresa	
1 — Viação COMETA S.A.	3,22
2 — Viação SALUTARIS e Turismo S.A.	2,70
3 — Expresso REDENÇÃO Transp. e Turismo Ltda.	2,44
4 — Expresso ITAMARATI Ltda.	2,15
5 — IMPALA Auto Viação S.A.	1,88
6 — Auto Viação 1001 Ltda.	1,83
7 — Viação ARAGUARINA Ltda.	1,68
8 — Expresso MANTIQUEIRA S.A.	1,68
9 — Viação BONAVITA S.A. Transporte e Turismo	1,38
10 — Viação OURO BRANCO S.A.	1,34

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — Viação ITAPEMIRIM S.A.	17 092
2 — Viação COMETA S.A.	13 832
3 — Empresa GONTIJO de Transportes Ltda.	11 425
4 — Cia. SÃO GERALDO de Viação	11 302
5 — Viação ÁGUIA BRANCA S.A.	9 333
6 — Auto Viação 1001 Ltda.	9 175
7 — Empresa de Ônibus Nossa Senhora da PENHA S.A.	6 630
8 — PLUMA Conforto e Turismo S.A.	6 367
9 — Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	6 327
10 — Empresa de Transp. ANDORINHA S.A.	6 236

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

no atendimento ao cliente, informatizando boa parte da área de vendas para agilizar e aperfeiçoar o serviço e a qualidade dos equipamentos.

A transportadora de melhor *performance* no setor em 1993, a Empresa de Transportes Andorinha, de Presidente Prudente (SP), ficou em décimo lugar no *ranking* das 82 analisadas. Ela apresentou excelentes resultados em vários critérios de avaliação. Teve o maior lucro líquido (CR\$ 1 746 798,00), as melhores rentabilidades sobre a receita (21,2%) e sobre o patrimônio (28,01%), baixo endividamento (11,13%) e excelente produtividade do capital (1,17%).

O diretor geral da Andorinha, Celso Mitsuro Oishi, atribui a saúde financeira da organização a algumas medidas administrativas e operacionais. Os custos foram mantidos sob controle graças ao aperfeiçoamento do sistema de manutenção preventiva programada. Todos os componentes mecânicos passaram a ser trocados nas garagens da empresa em São Paulo, em Presidente Prudente, em Campo Grande (MS), em Rondonópolis (MT) e em Cuiabá (MT), no limite de sua vida útil, evitando-se, assim, a necessidade de reparos após as quebras.

Por outro lado, para evitar prejuízos decorrentes da baixa ocupação dos ônibus em 1993, a Andorinha fez um estudo estatístico sobre os dias e os horários de maior e de menor movimento, adequando seus horários e sua oferta de veículos ao fluxo de passageiros. Além disso, adotou uma política mais agressiva de vendas, ampliando os pontos de comercialização e oferecendo comissões sobre as vendas. Nos estados de Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, firmou acordos com seus concorrentes para que não sobrepusessem horários, para que vendessem passagens em parceria e para que operassem linhas em dias e em horários alternados.

Apesar dessas iniciativas, e do seu destaque entre as empresas do setor, Celso Oishi avalia que 1993 também foi um ano ruim para a Andorinha, que renova normalmente, a cada ano, 15% de sua frota



Foto: Fernando Barros

“ Programas de redução de custos e baixo nível de investimento foram as marcas administrativas na maioria das empresas e a origem da redução das perdas. Renovação da frota e programas de qualidade tiveram que ser novamente postergados. ”

de 450 ônibus, e no ano passado só conseguiu renovar 10% dela. “A única modalidade de financiamento para o setor é o *leasing*, que tem taxas de juros altíssimas, o que dificultou a renovação. Nos últimos anos, utilizamos sempre 30% de recursos próprios e 70% via *leasing*, mas ficou inviável”, diz ele.

O que contribuiu bastante para o desempenho da empresa foi o fato de ela não depender apenas de tarifas interestaduais fixadas pelo DNER, as mais defasadas. Elas representam 40% de seu faturamento, sendo que outros 40% vêm das tarifas arbitradas pelo DER-SP, “que, pelo menos, acompanharam a inflação no último ano”, e mais 20% de outros estados. O transporte regular de passageiros em oito estados (SP, RJ, PR, MT, MS, GO, RO e MG) responde por 95% da sua receita; o restante é fruto de fretamento e turismo.

José Augusto Pinheiro,  
presidente da Rodonal

As avaliações de empresários e de líderes setoriais sobre o comportamento do setor em 1993 convergem para os mesmos problemas estruturais e para uma pauta de reivindicações de cinco pontos básicos: novo regulamento para o segmento federal, adequação da tarifa federal e apoio às empresas que tenham problemas tarifários em seus respectivos estados, recuperação da malha viária nacional, redução da carga tributária e abertura de financiamentos específicos para o setor.

Com a solução, mesmo que gradativa, desses entraves, eles acreditam que 1993 será lembrado como o último ano de um período recessivo e ponto de partida para a recuperação do setor.

As melhores entre as dez maiores										
Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - ANDORINHA	1	3	10	5	9	10	10	7	6	61
2 - SÃO GERALDO	9	7	8	2	1	8	8	5	10	58
3 - COMETA	7	9	5	10	10	5	5	6	1	58
4 - VIAÇÃO 1001	3	5	9	9	8	9	9	1	4	57
5 - GONTIJO	6	8	6	7	7	6	6	2	5	53
6 - ÁGUA BRANCA	8	6	3	4	6	4	4	10	7	52
7 - GARCIA	2	2	7	6	3	7	7	8	3	45
8 - PENHA	5	4	4	8	4	3	3	4	9	44
9 - ITAPEMIRIM	10	10	1	1	2	2	2	3	8	39
10 - TRANSBRASILIANA	4	1	2	3	5	1	1	9	2	28

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

## ANO DE AÇÕES E EXPECTATIVAS

Descentralização, privatização e programas de qualidade querem isolar prejuízos no passado

O quadro financeiro do setor ferroviário continua o mesmo: desequilíbrio evidenciado pelo vermelho nas contas e desempenho na mesma média da faixa de demanda. A velha cantilena política também se repete: devido à mal-planejada matriz de transporte, o rodoviário engole o setor, fazendo com que ele baixe suas tarifas e seus fretes. No entanto, algo de novo inverteu o panorama das ferrovias em 1993, e não foi apenas uma sombra de promessa para o futuro, mas um impulso administrativo que, embora tardio, poderá salvar o setor da estagnação econômica na virada do século. Trata-se da adoção de procedimentos nada ortodoxos na adequação operacional e administrativa das empresas de um setor eminentemente estatal (ou em vias de privatização, como é o caso da RFFSA).

Não é mera coincidência que somente as duas últimas empresas do ranking de AS MAIORES, a Fepasa e o Metrô do Rio de Janeiro, ainda não tenham adotado políticas de emergência.

O setor teve seu prejuízo sobre o patrimônio líquido aumentado para -10,95%, contra -5,04% em 1992. A redução do endividamento geral foi irrisória: baixou de 51,22% em 1992 para 50% em 1993. A liquidez

subiu um pouco, de 0,13 para 0,21. O melhor resultado foi no item crescimento das vendas, 22,41%. Em 1992, houve uma retração (-14,62%) em relação a 1991. Somente a RFFSA bateu o recorde do total de cargas transportado pelo setor, alcançou 39,8 bilhões de TKU (toneladas úteis por quilômetro), tendo obtido um faturamento de US\$ 796 milhões. Essa quantia, no entanto, não beneficiou o resultado do balanço, pois foi facilmente consumida pelas despesas financeiras, que, no ano passado, contribuíram para um prejuízo de US\$ 52,2 milhões.

A Companhia do Metrô de São Paulo foi a empresa que registrou o mais alto índice de crescimento de vendas: 41,09%, resultado que acabou puxando o desempenho de quase todo o setor ferroviário.

### Qualidade na receita

A Companhia do Metropolitano de São Paulo teve bons motivos para comemorar o melhor desempenho no setor ferroviário de 1993. Os resultados confirmam que o a implantação do TQC (Programa de Qualidade Total), já rendeu os primeiros frutos, revelados principalmente na pesquisa encomendada ao Instituto Gallup: a satisfação de 95% dos usuários do sistema.

Com a adequação de procedimentos operacionais internos, a empresa conseguiu reduzir seu endividamento geral, de 26,64%, para 17,25%. A expectativa para 1994 é ainda maior, pois, com o TQC consolidado, o lucro líquido do Metrô deverá aumentar ainda mais, mesmo que se repita a demanda de 1993. “Nossa receita depende do número de dias úteis do ano”, garante Celso Giosa, presidente da companhia. Ele afirma ainda que a consolidação do trecho Paulista da linha Vila Mariana—Vila Prudente, inaugurado em 1992, não se refletiu nos resultados da empresa em 1993. “Grande parte dos usuários desse trecho não paga a tarifa, porque o ramal é alimentado, via integração, pela linha Norte—Sul”, explica.

Como antítese, há o Metrô do Rio de Janeiro, que ainda aguarda uma definição política sobre sua transferência para o município. Desde setembro de 1993, o governo do Estado administra os ramais cariocas da CBTU — Companhia Brasileira de Transportes Urbanos, transferidas pelo governo federal. “Os cofres do Estado não suportam as

As melhores do setor

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — METRÔ-SP	9	8	8	9	8	9	9	9	10	79
2 — CBTU	8	7	9	6	9	10	10	10	9	78
3 — TRENSURB	5	6	10	10	7	8	8	7	7	68
4 — RFFSA	10	10	5	7	10	6	6	8	5	67
5 — FEPASA	7	9	7	8	6	7	7	6	6	63
6 — METRÔ-RJ	6	5	6	5	5	5	5	5	8	50

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.



O Metrô de São Paulo, que tem na estação Trianon sua vitrine, obteve lucro; já a CPTM opera com trem reformado.

duas empresas ao mesmo tempo”, avalia Almir Braga, diretor presidente do Metrô. Braga assumiu a empresa em setembro para ficar três meses e promover a municipalização, mas, passado um ano não conseguiu. A dimensão da insolvência da empresa a obrigou a desativar o Pré-Metrô em fevereiro último. O endividamento geral do Metrô do Rio chegou a 158,61% (em 1992, era de 136%).

Longe dos financiamentos do BNDES por falta de patrimônio para oferecer como garantia, o Metrô carioca não tem motivos para comemorar seus quinze anos de operação. Mesmo assim, Braga conseguiu diminuir gastos sem, segundo ele, comprometer a qualidade do serviço prestado aos trezentos mil usuários/dia do sistema que tem 24 quilômetros. “Reformamos dois trens em nossas oficinas, com produção interna das peças, ao invés de importá-las”, conta o diretor. A empresa e seus 3 400 funcionários aguardam a boa vontade do prefeito César Maia para fazer a transferência para o município. A empresa já havia sido entregue à

União durante o governo Collor, mas foi devolvida ao Estado que tem gastado US\$ 173 mil mensais somente na manutenção de canteiros de obras paralisados.

### Arrancada para o futuro

Ainda no segmento de passageiros, a CBTU conseguiu manter o desempenho de 1992 mesmo cumprindo o programa de transferência de suas operações aos estados. Em estágio avançado (veja Quadro), esse programa revelou-se como tábua de salvação do sistema e da própria empresa. “Há um conflito evidente

entre gerenciar a transferência e, ao mesmo tempo, operar o sistema”, afirma Antônio Carlos Sarmiento, assessor da Diretoria Técnica da CBTU. Entretanto, a empresa repetiu a liquidez de 1992 e registrou um crescimento de 34,86% em sua receita.

O mesmo ocorreu com a gaúcha Trensurb. Assumindo a característica de transporte metroviário, a empresa investiu numa política interna de recursos humanos que promete alçá-la ao patamar de competitividade exigido em sistemas mercedores de empréstimos internacionais. O resultado foi um programa sane-

Desempenho do Transporte Ferroviário						
Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	-9,88	-2,05	-42,37	-7,20	-5,04	-10,95
Endividamento Geral	100,20	66,75	95,78	46,70	51,22	50,00
Liquidez Corrente	0,18	0,17	0,23	0,14	0,13	0,21
Crescimento de Vendas	-	-	-8,08	15,29	-14,62	22,41

# T TRANSPORTE FERROVIÁRIO

“ A Fepasa precisa de um saneamento financeiro para competir no Mercosul com o transporte hidroviário. ”



Foto: Arquivo TM

**Oliver Hossepian Salles de Lima,**  
diretor-presidente da Fepasa

ador desfechado essencialmente no ano de 1993, que incluiu a informatização, a racionalização de obras de construção e de conservação, a racionalização de peças e a renovação da frota destinada ao serviço administrativo-operacional. Isso, somado às estratégias financeiras, como, por exemplo, a suspensão de doação e de convênio de vendas de bilhetes com desconto, e da penhora de trens e de equipamentos destinados ao pagamento de dívidas trabalhistas, possibilitou o crescimento do número de usuários, os quais, diante de um aumento da oferta de trens nos sábados e nos domingos, sentiram-se motivados a optar pelo

sistema. Houve, além disso, a assinatura de um novo contrato com a Companhia Estadual de Energia Elétrica, que permitiu uma economia de US\$ 23 mil mensais nos gastos com energia de tração.

“A empresa também promoveu o treinamento de 962 empregados do total de 1 114, o que estabeleceu quadros de desempenho que motivaram uma maior eficiência do serviço prestado”, explica Argeu da Silva Brum, contador da Trensurb. Como resultado, a Trensurb registrou um crescimento real de vendas de 3,8%. Além disso, esse conjunto de medidas reduziu o passivo circulante da empresa em 21,7%, enquanto que aumentou o ativo em 28,9%. O patrimônio, que teve rentabilidade negativa em 1992, (-9,78%) passou a -4,34% em 1993.

Em 1993, a empresa deu início à implantação do Programa de Qualidade e Produtividade e à extensão do sistema no trecho Sapucaia—Uni-Sinos, que, em dezembro passado, tinha cerca de 80% da terraplenagem concluída. “Essa foi, sem dúvida, uma arrancada da Trensurb para que, no próximo milênio, ela se caracterize como uma operadora estrutural do transporte de passageiros na região metropolitana de Porto Alegre”, define Brum.

## Positivo e negativo

Para a RFFSA, 1993 foi um ano de ajustes para a privatização que deverá se realizar ainda em 1994. Em março de 1993, a direção da Rede concluiu aquilo a que chamou de Reavaliação dos Bens. Considerando a situação real do patrimônio, o estudo resultou na sua depreciação para os atuais US\$ 14,4 bilhões. Mesmo com o recorde de TKUs, que ultrapassou o anterior, alcançado em 1986, quando foram transportados 38,8 bilhões de TKUs, a estatal passou o ano com 40% de suas locomotivas imobilizadas, índice que reflete as dificuldades no gerenciamento da frota.

“Outro fato prejudicial ao nosso balanço foi o baixo repasse, pela União, dos ressarcimentos referentes aos ramais não-rentáveis, de apenas US\$ 13,8 milhões, quando deve-

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	-2,02
2 — METRÔ Cia. do Metropolitano de São Paulo	-4,24
3 — TRENURB Emp. Trens Urb. de Porto Alegre	-4,34
4 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	-7,32
5 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	-8,73
6 — METRÔ Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro	-37,85

### As que têm maior liquidez

Empresa	
1 — TRENURB Emp. Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	0,72
2 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	0,10
3 — METRÔ Cia. do Metropolitano de São Paulo	0,10
4 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	0,09
5 — CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	0,07
6 — METRÔ Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro	0,00

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	-11,37
2 — METRÔ Cia. do Metropolitano de São Paulo	-30,53
3 — TRENURB Emp. Trens Urb. de Porto Alegre	-79,03
4 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	-150,79
5 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	-184,94
6 — METRÔ Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro	-545,63

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	4 386 683
2 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	1 360 062
3 — METRÔ Cia. do Metropolitano de São Paulo	1 232 822
4 — CBTU - Cia. Bras. de Trens Urbanos	729 024
5 — TRENURB Empr. Trens Urb. de Porto Alegre	35 131
6 — METRÔ Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro	-384 955

ria ser de US\$ 99,1 milhões”, salienta Nelson de Andrade, superintendente de Controle da Diretoria Financeira da RFFSA. Com isso, a Rede passa a ter um crédito de US\$ 431 milhões referente ao atraso desses repasses nos últimos anos. No entanto, a dívida da estatal com a União, somente no que se refere às despesas com o INSS, chega a US\$ 311 milhões. Esse total, somado às dívidas com fornecedores (US\$ 211,8 milhões) e com ações cíveis e trabalhistas transitadas em julgado (US\$ 36,8 milhões) é considerado pela empresa como um débito passível de alongamento. O que não ocorre com outros US\$ 208,5 milhões, referentes a operações de crédito externo e do BNDES. Além disso, existem as dívidas a vencer, que somam outros US\$ 711,3 milhões, grande parte delas referente ao risco com ações cíveis e trabalhistas. “Essas causas é que são o grande vilão do desempenho financeiro da Rede”, define Andrade.

Houve ainda um ajuste financeiro que possibilitou um leve aumento na liquidez, que passou de 0,07 para 0,09.

Esse estranho quadro financeiro, em que a capacidade operacional bate piques de vendas e a rentabilidade sofre golpes com as dívidas, se transforma, aos olhos do presidente da estatal, Raul Bernar-



Foto: Arquivo TM

“ Com o programa de qualidade consolidado, o lucro da companhia será maior este ano, mesmo com demanda igual à de 1993. ”

**Celso Giosa,**  
diretor-presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo

do Nelson de Senna, num bom indicativo de que a empresa possui um alto potencial de produtividade. Senna deflagrou recentemente um programa gerencial interno que tem por objetivo aumentar a produção da empresa. Foram criadas superintendências de Coordenação Executiva nas quatro áreas de negócios da estatal. Elas deverão viabilizar estratégias, metas e objetivos definidos para cada região de atuação da Rede.

O mesmo fenômeno de acréscimo de vendas não refletido no balanço ocorreu com a Fepasa, que teve um aumento de 5% no volume de carga transportada em 1993. A empresa, entretanto, continua emaranhada nos acordos salariais que prevêem garantia de emprego até 1995 para seus funcionários, o que

impossibilita a adoção de políticas saneadoras.

Uma das únicas esperanças da empresa, o Mercosul, se viu ameaçado em 1993 pela intensificação do transporte hidroviário nas fronteiras do Brasil com a Argentina. “Ainda não encontramos a salvação do sistema. A empresa precisa passar por um processo de saneamento financeiro para virar ferramenta de transporte para o Mercosul”, garante o presidente da empresa, Oliver Hossepian Salles de Lima. Enquanto a medida não vem, a Fepasa continua perdendo sua receita por tonelada/quilômetro transportado, reduzida em 10% desde 1992.

## CBTU gerencia recursos do Bird

Desde que a CBTU negociou com o Banco Mundial (Bird) a verba de US\$ 1 bilhão, o gerenciamento desses recursos tornou-se o seu maior desafio dentro do projeto de estadualização da estatal. Foram liberados, até agora, cerca de US\$ 550 milhões. A empresa montou, então, todo um esquema logístico e operacional para distribuir esse dinheiro e proceder às licitações internacionais necessárias para o projeto.

Entretanto, o processo de descentralização só se tornou legal em 3 de agosto de 1993, com o sancionamento da Lei Federal n.º 8 693, dispositivo que,

dentre outras coisas, determinou a separação acionária e patrimonial entre a Rede e a CBTU. Desde essa ocasião, grandes passos foram dados. A CPTM — Companhia Paulista de Trens Metropolitanos assumiu os ramais paulistas em maio passado, recebendo seu quinhão de investimentos do Bird, no valor de US\$ 281 milhões. Para monitorar a estadualização, a CBTU montou um escritório em São Paulo. Até julho passado, US\$ 171 milhões em licitações haviam sido contratados, de modo que outros US\$ 31 milhões ainda estavam sendo disputados pelas empresas, e mais US\$ 41 milhões aguardavam licitação. A previsão para o término da transferência, em São Paulo, é para o início de 1995.

Por sua vez, no Rio de Janeiro, que receberá os ramais em setembro, apenas US\$ 33 milhões foram gastos em contra-

tos assinados, restando US\$ 164 milhões em processos não-concluídos e US\$ 57 milhões a licitar. A CBTU espera concluir a etapa carioca somente em 1996. “As licitações foram internacionais e envolveram, até o momento, a participação de mais de duzentas empresas”, conta Paulino Talarico Corrêa, coordenador do projeto CBTU-Bird.

Além dos dois principais sistemas, a CBTU já obteve empréstimos do Bird para a adequação dos ramais de Belo Horizonte e de Recife, que somam US\$ 196 milhões e US\$ 204 milhões, respectivamente. Para os demais sistemas, Salvador, Fortaleza, Maceió, João Pessoa e Natal, o órgão obteve do governo japonês uma doação no valor de US\$ 1,3 milhão, que deverá ser investida em estudos técnicos sobre a descentralização nesses estados.

## MERCADO CRESCE, EMPRESAS OSCILAM

Com boa saúde financeira, as regionais se expandem; endividadas, as nacionais tentam sobreviver

**H**á uma regra que se encaixa como uma luva nas companhias aéreas brasileiras: o desempenho do setor em 1993 mostra que quem operou com recursos próprios teve saúde para continuar crescendo, mas quem dependeu dos bancos para girar o capital, não teve sequer a segurança de sobreviver. Não foi outro motivo, a não ser a independência financeira, que colocou a Rio-Sul como a melhor entre as dez maiores, enquanto que a Varig, a maior em receita operacional líquida, mas dependente dos bancos, quase chegou à insolvência.

A pontuação da Rio-Sul só não foi a maior porque teve de socorrer sua empresa-mãe, exatamente a Varig, que detém 97,5% de suas ações ao conceder-lhe dividendos, os quais consumiram boa parte de sua liquidez, conta Percy Rodrigues, diretor de Administração e Finanças da Rio-Sul.

“Nossos problemas são de ordem escritural e financeira, e não econômica ou operacional”, devolve Joaquim Fernandes dos Santos, vice-presidente Executivo e Financeiro da Varig. “Obtivemos um resultado operacional de US\$ 43 milhões no ano passado, que foi engolido pelo custo financeiro.”

Operacionalmente, o setor teve um desempenho favorável, medido

pelo crescimento de 29,71% das vendas, contra uma evolução de apenas 2,96% em 1992. Esse crescimento permitiu a algumas empresas buscar equilíbrio para enfrentar o alto endividamento registrado nos balanços (88,16%, em média) resultante de compras efetuadas em exercícios anteriores. Desse modo, o índice médio de liquidez mostra que há boa capacidade de cobertura dos débitos; em relação ao ano anterior, ele aumentou 50%.

Os balanços de 1993 indicam, assim, uma situação mais favorável do que a apurada em 1992, na qual se destaca o aumento real da receita operacional líquida.

Santos justifica esse aumento atribuindo-o a um maior índice de ocupação das aeronaves, com a consequente redução da ociosidade da frota, ao fim dos descontos na tarifa e ao enxugamento de pessoal pelas

empresas. “A frota também foi diminuída com a venda e com a devolução de aviões”, complementa.

Não há motivos para qualquer euforia, pois os balanços exibem, na coluna do lucro operacional, o fato de que 55% das empresas fecharam no vermelho. Há também pesados prejuízos sobre o patrimônio líquido, embora ligeiramente menores que os do ano anterior (caíram de -30,84% para -25,78%).

### A queda da maior

Se é verdade que quanto maior é o tamanho mais feio é o tombo, então, no caso da Varig, há quem diga que a gravidade da queda provocou internação imediata na UTI, e o tratamento será tão doloroso que deixará inevitáveis seqüelas. O balanço de 1993 mostra uma Varig quase insolvente, mas a situação tornou-se praticamente insustentável a partir de fevereiro deste ano. Apesar dos dividendos e da garantia para seguidos socorros financeiros da Rio-Sul, os credores decidiram participar da administração da empresa a fim de garantir recebimento de seus débitos.

Competindo com empresas poderosas, algumas delas estatais subsidiadas, e convivendo com economias fortes do Primeiro Mundo, a Varig sofre, segundo Santos, as conseqüências da crise econômica e do estágio de desenvolvimento do seu país de origem. Estatais, como a TAP e a Allitalia, na Europa, e as asiáticas, que operam no chamado regime de quinta liberdade, fazem uma concorrência desigual. Segundo Santos, os governos dos países asiáticos criam empresas aéreas como estratégia de desenvolvimento econômico, entre as quais a Cinga-

Desempenho do Transporte Aéreo						
Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	-97,92	-51,06	-30,68	-80,25	-30,84	-25,78
Endividamento Geral	71,45	68,84	71,64	67,50	66,10	88,16
Liquidez Corrente	0,88	1,18	1,61	0,91	1,00	1,50
Crescimento de Vendas	-	-	23,20	-0,56	2,96	29,71



Fotos: Paulo Igarashi

pore Airlines, a Korean Airlines e a Thai, da Tailândia, que são altamente lucrativas porque operam sem custos financeiros. “As aeronaves são compradas à vista, enquanto que nós financiamos em doze anos, pagando 78% de juro.”

Uma vez que quase três quartos das operações da Varig são realizados no exterior (72,3% dos passageiros e 73,4% das cargas), a empresa enfrenta mais dificuldades que suas concorrentes listadas nesta edição, assegura Santos. Pode-se dizer que

a recessão econômica mundial comprometeu o desempenho da Varig. “Só nos Estados Unidos, a empresa perdeu de 6% a 7% do mercado no ano passado, em particular para a American Airlines.”

Para evitar um número ainda maior de prejuízos, a Varig passou a fazer parceria com as principais companhias, visando a otimização da frota e das linhas e a racionalização dos custos. Além disso, desativou linhas de baixa demanda, passou a operar outras de maior poten-

**Com frota consolidada, a Rio-Sul só não teve resultado melhor porque socorreu a Varig, que quase chegou à insolvência.**

cialidade, como as que fazem ligação com a Ásia, e eliminou escalas na Europa, mesmo em prejuízo da qualidade do serviço. Santos contou que a Allitalia, que administra os aeroportos da Itália, cobra US\$ 7

# T TRANSPORTE AÉREO

mil por pouso de um B-747-400, contra US\$ 4 mil cobrados pela Infraero em Cumbica.

Graças a essas medidas, a empresa registrou um aumento de 7,5% na taxa de passageiro/km transportado no exterior e, no mercado doméstico, de 10,4%. Nas operações de carga, os resultados foram ainda melhores: a tonelada/km aumentou 4,7% nas operações internacionais e 36,6% no mercado doméstico.

O resultado dessas taxas positivas foi engolido pelos bancos. Por isso, a empresa tentou renegociar suas dívidas com financiadores estrangeiros e nacionais, mas não obteve o êxito almejado. Três contratos, no valor de US\$ 460 milhões, com o Eximbank (o BNDES dos EUA) tiveram de ser renegociados pelos credores (General Electric e McDonald Douglas). Quanto à dívida interna com os bancos, no valor de US\$ 150 milhões, foi equacionada, via BNDES, com o lançamento de debêntures com prazo de três anos. Desse modo, a assembleia, marcada para 30 de setembro, aprovaria a substituição de quatro dos nove membros do Conselho de Ad-

ministração da empresa por representantes dos credores.

## Avanço das menores

Ao contrário da empresa-mãe, a Rio-Sul teve o melhor desempenho do ano, não só no setor aéreo como também entre as melhores dos demais modais. O quadro da evolução de tráfego de seu relatório anual mostra três itens de crescimento superior a 100%: assentos/km ferecidos (112,98%), passageiros/km transportados (131,17%) e toneladas de carga/km (113,16%). O número de passageiros transportados aumentou em 70,63%, o de quilômetros voados, em 38,27%, e o de horas voadas, em 29,35%.

Esses resultados, segundo Percy Rodrigues, foram obtidos com a introdução de cinco novas aeronaves (três Fokker-50 e dois Boeing 737-500); com a conquista de rotas de grande demanda entre São Paulo e Belo Horizonte, e entre Curitiba e Rio de Janeiro; com o aumento da oferta de assentos para os vôos a Porto Alegre, a Caxias do Sul e a Porto Seguro; e com a orien-

tação de uma empresa de consultoria para a execução de seu programa de qualidade, denominado Rota de Excelência.

Considerada uma das mais enxutas empresas aéreas, a Rio-Sul, segundo o engenheiro Fernando Pinto, seu diretor-presidente, terceiriza tudo o que é possível.

Embora, neste ano, a Rio-Sul não venha obtendo as mesmas taxas de crescimento registradas no balanço de 1993, Fernando Pinto prevê para o transporte aéreo regional um horizonte promissor. "Com o surgimento de pólos de desenvolvimento, novas linhas serão criadas", exemplificou. Por sua vez, Percy Rodrigues considera que o futuro reserva para a Rio-Sul a ampliação de sua vocação regional em direção às operações nacionais, substituindo gradualmente a Varig, que se dedicará mais ao mercado internacional.

Seja como for, a Rio-Sul não está crescendo sozinha. Em 1993, a TAM saltou do quinto para o terceiro lugar entre as maiores do transporte aéreo no Brasil, tendo registrado um crescimento real da receita de 41,69% em relação a 1992. A em-

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 - METRÔ Táxi Aéreo S.A.	116,95
2 - BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	104,53
3 - VOTEC Táxi Aéreo S.A.	73,48
4 - TOTAL Linhas Aéreas S.A.	47,33
5 - TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	40,05
6 - TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	36,15
7 - RIO SUL Serviço Aéreo Regional S.A.	30,75
8 - ITAPEMIRIM Transporte Aéreo S.A.	22,93
9 - ABC Táxi Aéreo S.A.	8,03
10 - AEROFOTO Cruzeiro S.A.	-20,65

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 - TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	30,00
2 - ABC Táxi Aéreo S.A.	7,58
3 - METRÔ Táxi Aéreo S.A.	7,36
4 - TOTAL Linhas Aéreas S.A.	6,89
5 - RIO SUL Serviço Aéreo Regional S.A.	3,72
6 - VARIG S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)	3,00
7 - BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	2,71
8 - ITAPEMIRIM Transporte Aéreo S.A.	1,47
9 - TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	1,05
10 - VOTEC Táxi Aéreo S.A.	0,11

### As que têm maior liquidez

Empresa	
1 - AEROFOTO Cruzeiro S.A.	6,61
2 - TRANSAR Táxi Aéreo S.A.	4,91
3 - LLOYD Aéreo Boliviano S.A.	4,71
4 - METRÔ Táxi Aéreo S.A.	2,69
5 - CRUZEIRO Táxi Aéreo S.A.	1,59
6 - TOTAL Linhas Aéreas S.A.	1,06
7 - RIO SUL Serviço Aéreo Regional S.A.	0,98
8 - TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	0,76
9 - ABC Táxi Aéreo S.A.	0,63
10 - ITAPEMIRIM Transporte Aéreo S.A.	0,60

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 - VARIG S.A. (Viação Aérea Rio-Grandense)	28 030
2 - RIO SUL Serviço Aéreo Regional S.A.	10 342
3 - TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	5 474
4 - TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	3 273
5 - TABA Transp. Aéreo Reg. da Bacia Amaz. S.A.	2 273
6 - AEROFOTO Cruzeiro S.A.	1 419
7 - METRÔ Táxi Aéreo S.A.	1 136
8 - LÍDER Táxi Aéreo S.A.	997
9 - ABC Táxi Aéreo S.A.	807
10 - BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	717

# Volvo NL.

## Pra você não ficar sentado à beira do caminho.



*Na linha NL você encontra a combinação exata entre rentabilidade, disponibilidade e desempenho em qualquer aplicação.*

Nada pior do que ficar com o caminhão parado na beira da estrada, com a carga estragando e a margem de lucro indo embora. Por isso você deve ter a nova linha NL na sua frota, a

melhor combinação de rentabilidade e desempenho que você pode encontrar. São 4 modelos de motor: 310 e 340cv para os NL10 e 360 e 410cv para os NL12, nas versões 4x2, 6x2 e 6x4. Assim você tem sempre a opção certa para cada aplicação. É o melhor de tudo é que você pode adquirir pelo Consórcio Nacional Volvo ou financiando pelo Transbanco. Porque com o NL, você só fica sentado à beira do caminho na hora de descansar e aproveitar o conforto e a maior cama do mercado. Volvo. Vai mais longe.

# VOLVO

# T TRANSPORTE AÉREO

“ A empresa está colhendo frutos de investimentos bem aplicados. ”



Foto: Paulo Igarashi

**Fernando Pinto,**  
diretor-presidente da Rio-Sul

a ter lucro e obteve nota dez em crescimento da receita: 345,33%.

presa continuou apresentando lucro, e manteve o segundo lugar entre as melhores, tendo perdido novamente em desempenho para a Rio-Sul, que obteve maior lucro líquido e maior rentabilidade da receita. O balanço da TAM mostra um resultado muito favorável em produtividade do capital (6,21%), e seu patrimônio líquido rendeu 40,05%, tendo revertido a situação do ano anterior, em que o rendimento foi negativo (-70,90%). A TAM saiu igualmente do vermelho na rentabilidade sobre a receita, de -1,06%, para 1,05%. Sua liquidez também subiu um pouco, de 0,43 para 0,76, e o endividamento geral mostra pequena redução, de 97,55%, em 1992, para 83,64%, em 1993.

Além da TAM, é preciso registrar igualmente o crescimento da Brasil Central, do mesmo grupo, que do oitavo subiu para sexto lugar em receita operacional líquida, e do oitavo lugar entre as melhores saltou para o terceiro lugar. Saiu do vermelho, aumentou a liquidez, diminuiu o endividamento geral, teve a maior taxa de rentabilidade sobre o patrimônio e também uma respeitável produtividade do capital, e só perdeu para a Itapemirim em crescimento da receita.

A ITA — Itapemirim Transportes Aéreos, que vinha patinando nos dois primeiros anos de operação, deslanchou no ano passado, voltou

## Difícil saída

As quedas da Vasp e da Transbrasil, desde o começo da década, ainda não lhes permitiram retomar a recuperação. Seus balanços continuam registrando patrimônio líquido negativo e a condição de insolvência crônica. A Vasp manteve-se como vice na lista das maiores, mas o balanço registrou uma queda real da receita de 25,28% em relação a 1992. Esse resultado comprometeu ainda mais o patrimônio líquido, que já era negativo. A queda nas vendas, provocada pela menor oferta de vôos e de equipamentos, resultou em elevado prejuízo operacional e líquido.

Mesmo assim, subiu um posto entre as dez melhores, tendo ficado em oitavo lugar, mantendo-se acima da

Transbrasil e da Líder. A liquidez da Vasp continuou caindo, tendo chegado a 0,35, contra 0,42 registrado no balanço de 1992. Mas é o item endividamento geral que decreta a insolvência da empresa: era de 141,57% em 1992, e subiu para 178,26% em 1993. No entanto, o encolhimento da empresa começa a trazer os primeiros resultados: a rentabilidade sobre a receita, embora negativa (-9,05%), é menor que a registrada no balanço de 1992 (-20,06%).

Por sua vez, a Transbrasil, apesar de ter perdido uma posição (de terceiro para quarto lugar) para a TAM entre as dez maiores, aumentou sua receita líquida em 20,92% em relação a 1992. No entanto, seu patrimônio líquido permanece negativo. A empresa continuou no vermelho, e com elevado prejuízo operacional, mostrando que não superou a insolvência. A Transbrasil só não ficou novamente como a última entre as dez melhores porque a Líder conseguiu um resultado ainda pior em função da maior queda na receita (-36,03%).

O endividamento geral da Transbrasil aumentou de 142,20%, em 1992, para 155,83% em 1993. O balanço exibe déficit da receita menor que o registrado no balanço anterior, -18,17% contra -27,12%.

A TAM, a Vasp e a Transbrasil não atenderam às insistentes solicitações de **AS MAIORES**, feitas durante três semanas consecutivas, para comentar os resultados de seus balanços.

### As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — RIO-SUL	6	9	10	10	10	9	7	8	8	77
2 — TAM	8	7	8	9	7	6	9	10	7	71
3 — BRASIL CENTRAL	5	4	7	6	6	8	10	9	9	64
4 — TAM-Táxi	1	8	9	4	9	10	8	4	3	56
5 — ITAPEMIRIM	3	3	6	8	5	7	6	6	10	54
6 — VARIG	10	10	1	7	3	5	4	7	6	53
7 — TABA	4	6	5	3	8	3	5	5	4	43
8 — VASP	9	1	2	5	1	4	2	2	2	28
9 — TRANSBRASIL	7	2	3	2	2	2	1	1	5	25
10 — LÍDER	2	5	4	1	4	1	3	3	1	24

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

# Sabe qual é a melhor maneira de evitar um caminhão de problemas?

**Sul América Assistência Carga  
a proteção contra acidentes de percurso.**

Sul América Assistência Carga: o melhor companheiro de viagem para quem transporta mercadorias pelo Brasil afora. Um serviço exclusivo para quem faz seguros de transporte ou de responsabilidade civil do transportador com a Sul América.

Em caso de Acidentes envolvendo o Veículo Transportador, Roubo do Veículo ou da Carga, e ainda quaisquer danos à mercadoria transportada, é só telefonar para a plataforma de Assistência. De imediato um perito será deslocado para o local da ocorrência, o qual adotará as providências adequadas ao caso, tais como contratação de um novo veículo para o transporte das mercadorias ou a sua armazenagem.

Tudo isso poupa sua empresa de aborrecimento e despesas extras. Segurança na estrada é mais que dirigir com cuidado. É contar com a estrutura da Sul América Assistência Carga.

Para saber mais, fale com  
seu corretor ou ligue para:

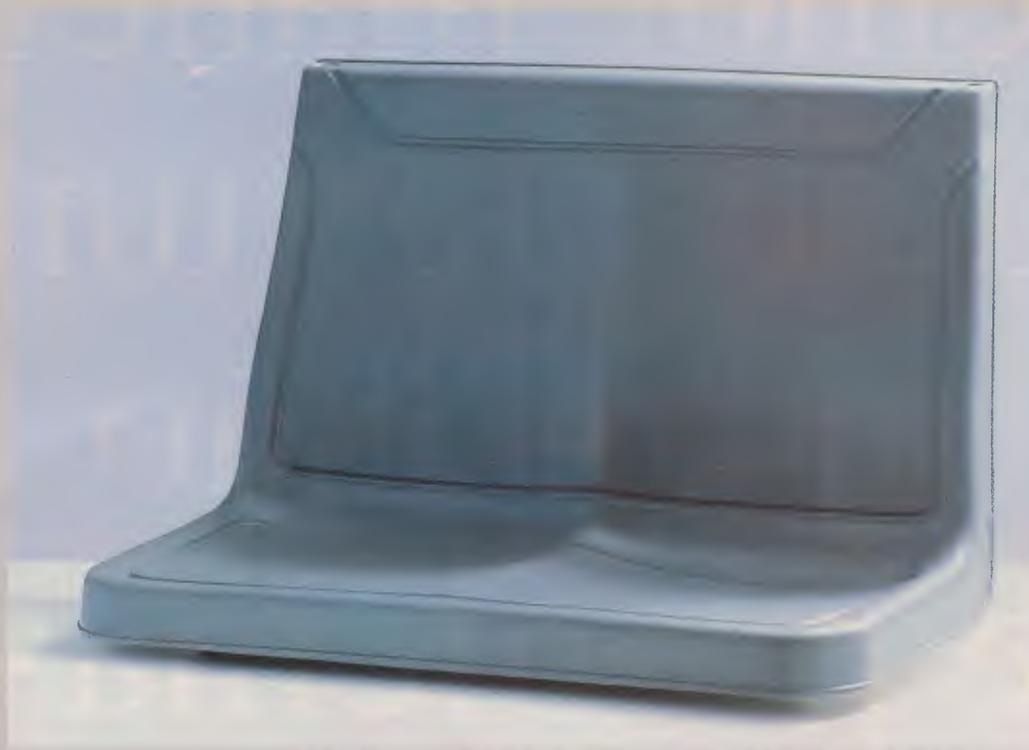
**0800-212424**



**SUL AMERICA  
SEGUROS**

Assistência 24 Horas

# Entre os bancos comuns e os bancos em polipropileno...



TRIADE

## ... prefira os bancos em que você pode investir com segurança.

### **Segurança para sua imagem**

Os bancos em composto de polipropileno da Unidade de Especialidades Industriais da Poliolefinas/PPH, desenvolvidos com a tecnologia Hidroplas, possuem excelente resistência, diminuindo assim, o efeito das agressões naturais do dia-a-dia que poderiam comprometer o visual dos ônibus e prejudicar a imagem da sua empresa no mercado.

### **Segurança para seus passageiros**

Os bancos em composto de polipropileno são extremamente resistentes a impactos e, no caso de rompimento, não produzem arestas pontiagudas.

### **Segurança para a natureza**

Além dessas vantagens que são aprimoradas a cada dia, os bancos feitos em composto de polipropileno são recicláveis e não poluem a natureza.

### **TECNOLOGIA SOB MEDIDA**

POLYVANCE Compostos de PP e Hyperfilleds

EVANCE Compostos de EVA para Injeção

Especialidades de PEBD/PEBDL/PEAD



**Poliolefinas**



**UNIDADE DE ESPECIALIDADES INDUSTRIAIS**

Maiores Informações: Fone (011) 524 0029 - Fax (011) 521 4101

## MATIZ VERMELHO EMOLDURA SETOR

Sem novos contratos, vendas caem, frotas não se renovam e prejuízos aumentam

**D**epois de passar pelo sufoco econômico-financeiro de 1992, durante o qual a redução dos preços dos fretes foi compensada por renovações contratuais que permitiram ao setor a aquisição de veículos novos e um ganho de liquidez, as empresas de fretamento e turismo en-

frentaram, em 1993, uma grande retração de demanda, que, além de gerar prejuízos, acabou desviando muitas delas de sua atividade principal. “Muitas indústrias cortaram o benefício do transporte gratuito de seus funcionários, ou diminuíram em muito o número de linhas opera-

das, rescindindo contratos com as transportadoras”, analisa Martinho Ferreira de Moura, presidente da Antur — Associação Nacional das Transportadoras de Fretamento e Turismo, arriscando um percentual de 30% de redução de clientes em relação a 1992. Manter antigos contratos com tomadores de serviço foi considerado uma vitória em meio às adversidades, e as empresas que conseguiram isso sentiram-se recompensadas pela sorte.

Além da disputa dentro do segmento, as transportadoras de fretamento e turismo também enfrentaram o agravamento da interferência de empresas de linhas regulares urbanas e rodoviárias no seu mercado. Para comprovar o que diz, o presidente da Antur cita a Viação Santa Cruz, operadora do sistema urbano regular da cidade de São Paulo, que conseguiu vencer uma grande concorrência de transporte de funcionários para a Mercedes-Benz, contra a Sabetur.

Com todos esses problemas, aumentaram as pressões por descontos e por redução de preços das viagens. Martinho Moura conta que o pre-



A Domínio valeu-se de antigos contratos para sobreviver à crise em 1993

# FRETAMENTO E TURISMO

“ Programa de qualidade envolvendo funcionários e tomadores de serviços propiciou ganhos de produtividade. ”



Foto: Paulo Igarashi

**José Luis Apud,**  
diretor da Domínio Transportadora  
Turística

ço médio praticado caiu sensivelmente. Como exemplo, adianta que foi uma prática comum adotar descontos de até 20% sobre o preço de US\$ 3 mil por quarenta viagens/mês.

Para algumas empresas, a saída também foi partir para a diversificação, diz Martinho. Para poderem sobreviver, entraram em licitações em sistemas de transporte urbano, em regiões como, por exemplo, os estados do Paraná e do Rio Grande do Sul e o interior de São Paulo. As alternativas individuais para continuarem no mercado resultaram, até mesmo, numa pequena melhora no índice negativo definido como crescimento de vendas. Em 1993, foi possível recuperar três pontos negativos, e a análise geral ficou em -3,15%.

## Balanco comprovado

Os números gerais do prejuízo, definidos pela rentabilidade sobre

o patrimônio, comprovam o mau ano do setor. Se, em 1992, nove dentre as 24 transportadoras analisadas tiveram prejuízos, 1993 registrou balanços negativos de dezesseis transportadoras dentre 24. O saldo de prejuízos de todas as empresas estacionou, no fechamento dos balanços, em 10,39%, contra os 7,66% constatados em 1992. Apesar disso, a liquidez das empresas ficou em 2,50, representando ligeiro crescimento em relação ao ano anterior.

A crise econômica não permitiu ao segmento renovar sua frota. O índice, segundo Martinho Moura, foi praticamente zero. “Um reduzido número de empresas adquiriu ônibus, e, mesmo assim, poucas unidades”, disse. O endividamento geral aumentou um pouco em relação a 1992, ficando no percentual de 29,30%, contra 27,20%. “As dívidas foram contraídas, muitas vezes, para manutenção dos custos operacionais, encarecidos por altas taxas financeiras. Desse modo, o atendimento ao fluxo financeiro pode ter dilatado o endividamento.”

Enxugamentos administrativos, redução de estoques de peças e do almoxarifado em geral, e encolhimento de frotas (em torno de seis mil ônibus) foram as medidas tomadas para as transportadoras de fretamento e turismo se adequarem ao novo mercado reduzido. No entanto, a crise trouxe um aspecto positivo, ressaltado pelo presidente da Antur. “Nossa frota ficou mais produtiva”, explica.

## Desempenhos exemplares

A Domínio Transportadora Turística fagocitou a melhor colocação entre as dez maiores do setor, em 1993, graças à implantação de um programa de qualidade extensivo a 195 funcionários e a onze tomadores de serviço na Grande São Paulo (veja Tabelas). Programas de treinamento interno propiciaram ganhos de produtividade, com efeito nos custos operacionais (menor equipe de mecânicos, redução de 51% nos estoques, eliminação de peças obsoletas e melhor administração de compras). Os saldos devidos a fornecedores caíram 74% (em relação a 1992) e refletiram menor necessidade de capital de giro.

Porém, não logrou nenhum novo contrato em 1993, valendo-se de antigos para sobreviver à crise e tirar vantagens operacionais com o programa, responsável pelo padrão de atendimento à clientela, com a mesma frota de 1992. “Conseguimos manter as tomadoras de serviço”, enfatizou o diretor José Luis Apud, citando contratos com várias empresas: Autolatina (30% do fretamento geral), Goodyear, NEC, Editora FTD, Garret, Nife, Metalúrgica Zani, ZF, Bergamo e Sarcinelli.

Segundo Apud, o investimento de US\$ 30 mil em treinamento de pessoal não só propiciou redução do custo operacional como também abriu caminho para certificar a empresa no ISO-9000.

“Agora, partimos para um curso de direção econômica com 126 motoristas”, animou-se, informando que a empresa já dispõe de mecânicos e de pessoal administrativo aptos para operarem novas ferramentas nos campos contábil, legal, estatístico e de controle.

## Desempenho do Fretamento e Turismo

Indicador	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	19,06	20,02	14,30	-1,93	-7,66	-10,39
Endividamento Geral	27,01	32,77	39,29	28,79	27,20	29,30
Liquidez Corrente	1,36	0,91	1,05	0,92	2,17	2,50
Crescimento de Vendas	—	—	6,19	4,60	-6,53	-3,15

Em termos de remuneração de capital, a Domínio destacou-se, entre as dez maiores do setor, com o terceiro melhor desempenho: a rentabilidade sobre o patrimônio líquido (16,04%) superou, de longe, o resultado de 1992 (2,86%). No ano passado, a empresa promoveu aumento de capital (CR\$ 250 milhões), totalizando CR\$ 2,987 bilhões de patrimônio líquido, sendo parte dos recursos oriunda de aplicação financeira, e outra parte, do saldo de reservas de 1992.

“A perda de receita foi irrelevante”, estimou Guy Almeida Andrade, auditor da Domínio, referindo-se ao crescimento real da receita em 1993 (-2,42%), inferior ao de 1992 (4,07%). Comparativamente, o custo dos serviços prestados em 1993 foi 6% menor que o de 1992. Os gastos administrativos apresentaram retração de 1,5% em relação ao exercício anterior.

Porém, segundo Andrade, o fator determinante do crescimento econômico decorreu de um melhor aproveitamento da capacidade ociosa da empresa e do aumento do capital de giro (aplicado no mercado fi-

nanceiro). Em 1993, a rentabilidade sobre a receita líquida evoluiu favoravelmente (11,41%), suplantando o fraco resultado anterior (1,56%).

A venda de veículos usados fortaleceu a rentabilidade da receita, sem que houvesse necessidade de se alocar recursos para a compra de sete ônibus B 1618-40E, da Autolatina.

A redução do endividamento (14,48%) ocorreu devido ao crescimento do ativo total derivado de lucro (dinheiro novo gerado pelo próprio negócio), à pequena renovação de frota e à ausência de financiamentos. No balanço corrigido, o valor do imobilizado ficou reduzido em 23% em relação a 1992.

O lucro líquido (CR\$ 191,9 milhões) foi influenciado pela redução nos custos de manutenção da frota (6%) e de administração (1,5%). “Com as altas taxas de juros, os ganhos financeiros cresceram cerca de 600%”, afirmou Andrade.

### Breda: alto prejuízo

Embora tivesse apresentado a maior receita operacional líquida (CR\$ 3,347 bilhões), a Breda Trans-

portes e Turismo, de Guarulhos (SP), fechou o último exercício no vermelho, com um prejuízo de CR\$ 625 milhões. Segundo o subcontador Vítor Inácio da Silva, a causa desse lucro líquido negativo foi a mesma que atuou em 1992: juros de financiamentos e quotas de *leasing*.

No final de 1993, a Breda ainda contava com parcelas de contratos de aluguel (de 36 meses ou de 24 meses), remanescentes do exercício anterior, para serem saldadas. “Sempre mantivemos uma base de dez contratos de *leasing* por ano”, disse Silva, para justificar CR\$ 2,587 bilhões de despesas financeiras envolvendo encargos sobre financiamentos e empréstimos, e cinco contratos Finame para a aquisição de cinquenta ônibus.

Em 1993, o endividamento geral (64,51%) quase duplicou em relação a 1992 (35,25%). Esse péssimo resultado deveu-se a empréstimos bancários, que totalizaram CR\$ 4,635 bilhões, para giro de capital junto à frota de 850 ônibus.

No entanto, a rentabilidade sobre a receita (-5,97%) foi pior do que a de 1992 (-0,34%). O prejuízo foi

#### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — Transporte e Turismo REAL BRASIL Ltda.	77,06
2 — TRANSTURISMO Transportadora Oriental Ltda.	51,01
3 — DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	16,04
4 — Viação JACAREÍ Ltda.	12,47
5 — GRACIMAR Transportes e Turismo Ltda.	7,25
6 — Transportadora TRIAUTO Ltda.	1,41
7 — ARAUTUR Turismo Ltda.	-0,35
8 — BEL TOUR Turismo e Transporte Ltda.	-0,36
9 — TAUATTUR - Tauá Transporte e Turismo Ltda.	-0,88
10 — Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	-2,16

#### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — Transporte e Turismo REAL BRASIL Ltda.	31,25
2 — DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	11,41
3 — Viação JACAREÍ Ltda.	8,95
4 — GRACIMAR Transportes e Turismo Ltda.	2,62
5 — Transportadora TRIAUTO Ltda.	0,41
6 — BEL TOUR Turismo e Transporte Ltda.	-0,07
7 — ARAUTUR Turismo Ltda.	-0,17
8 — ALBA Turismo Ltda.	-0,58
9 — Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	-0,93
10 — JÚLIO SIMÕES FRETAMENTO e Turismo Ltda.	-1,30

#### As que têm maior liquidez

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — ENSA Turismo Ltda.	21,29
2 — Viação MERAUMAR S.A.	6,02
3 — Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	5,66
4 — Transporte e Turismo REAL BRASIL Ltda.	5,34
5 — DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	3,94
6 — Transportadora TRIAUTO Ltda.	2,17
7 — CORCOVADO Transportadora Turística Ltda.	1,64
8 — ARAUTUR Turismo Ltda.	1,58
9 — GRACIMAR Transportes e Turismo Ltda.	1,23
10 — TRANSTURISMO Transportadora Oriental Ltda.	1,20

#### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(CR\$ milhões)
1 — TURSAN Turismo Santo André S.A.	398 879
2 — Breda Transportes e Turismo Ltda.	2 987
3 — Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	1 277
4 — Viação JACAREÍ Ltda.	1 211
5 — DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	1 196
6 — Viação MONTENEGRO S.A.	828
7 — Viação MERAUMAR S.A.	700
8 — ARAUTUR Turismo Ltda.	523
9 — Transportes RUFINO Ltda.	361
10 — GRACIMAR Transportes e Turismo Ltda.	300

# FRETAMENTO E TURISMO

motivado pela perda de algumas linhas de fretamento. Em 1990, a Breda tinha 85% de seu faturamento assegurado pela linha da Cosipa, de Santos. Em 1993, esse faturamento caiu para 35%. A perda de linhas expressivas levou a Breda a investir em pessoal. "Implantamos o programa para conseguir uma melhoria no mercado", confessou Silva, preocupado em "passar uma boa imagem do serviço".

A produtividade de capital (1,25) ficou abaixo da verificada em 1992 (1,72). "Não tivemos aumento do ativo em 1993 porque não havia recursos disponíveis", explicou Silva.

Contudo, no ano passado, o crescimento real da receita (9,49%) superou o resultado de 1992 (-8,32%), indicando aumento na venda de passagens. Isto porque a Breda ampliou a atividade com cinco novas linhas para Mongaguá (SP), e beneficiou-se de um aumento do número de passageiros em feriados prolongados.

## Gracimar: vendas caem

A Gracimar Transportes e Turismo, de Taboão da Serra (SP), primeiro lugar no ranking das maiores de 1992, mostrou menos brilho no desempenho de 1993. A rentabilidade do patrimônio líquido (7,25%) foi quase a mesma 1992 (7,24%).

Segundo o subcontador Wilson Marquizeppe, para garantir remuneração do capital, no exercício de 1993, a empresa decidiu não fazer distribuição de lucros aos acionistas. Isso também contribuiu para assegu-

rar uma boa liquidez (1,23), apesar de esta ser inferior à obtida em 1992 (2,15). A empresa manteve o índice de liquidez elevado para atender ao crescimento do passivo (na conta 'fornecedores'), com compras efetuadas no final do exercício.

A rentabilidade sobre a receita líquida (2,62%) caiu muito pouco em relação ao ano anterior (2,79%). "Isso ocorreu devido a um pequeno aumento nas despesas operacionais", afirmou Marquizeppe. O endividamento geral (9,82%) caiu em comparação com o resultado de 1992 (16,54%). "Conseguimos diminuir o endividamento adquirindo boa parte do ativo fixo (veículos) à vista", justificou, esclarecendo que, dentre os doze ônibus comprados (e mais quinze kombis), apenas três foram encarroçados sobre chassis novos. Os outros nove eram usados, porém, seminovos.

Em 1993, houve redução no item crescimento real da receita (9,75%) da empresa em comparação com o do ano anterior (31,46%). O resultado deveu-se ao fato de os preços dos fretamentos não terem acompanhado a inflação no ano passado.

O lucro líquido, de CR\$ 21,807 milhões, espelhou um resultado favorável, assim como a receita operacional (CR\$ 265,9 milhões) e o patrimônio líquido (CR\$ 300,9 milhões). Isto porque ocorreu uma pequena redução no custo das vendas e um pequeno aumento no faturamento devido a poucos novos contratos.

Na realidade, a Gracimar firmou contratos com poucas empresas, para transporte de cinquenta ou cem funcionários por viagem (uma ou duas/dia). "Além disso, o resultado por causa do aumento do capital e de reservas, e da não distribuição de lucros no exercício", finalizou.

## As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - DOMÍNIO	6	7	10	9	9	10	10	2	1	64
2 - TRÊS AMIGOS	9	9	3	10	10	3	5	5	3	57
3 - BENFICA	1	2	8	8	6	8	8	9	6	56
4 - JACAREÍ	7	8	9	2	4	9	9	1	7	56
5 - ARAUTUR	2	5	6	7	8	6	7	4	5	50
6 - BEL-TOUR	3	3	7	1	3	7	6	8	10	48
7 - JÚLIO SIMÕES	4	1	5	6	2	5	3	10	9	45
8 - MONTENEGRO	8	6	4	4	7	4	4	6	2	45
9 - BREDA	10	10	1	3	1	2	2	3	8	40
10 - TURSAN	5	4	2	5	5	1	1	7	4	34

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

## AS MAIORES DO TRANSPORTE

### Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

### Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

### Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

### Serviços Editoriais

Freelance Comunicações Ltda.

### Colaboradores

Elaine Saboya, Marco Piquini, Rosângela Vieira, Sérgio Lucas e Walter de Sousa

### Arte e Produção

Quatrix Produção Gráfica e Editorial Ltda.  
Lucy Midori Tanaka

### Fotógrafo

Ryniti Igarashi

### Ilustrador

Carlos Bourdier

### Análise Financeira

Dinamic Auditores Independentes S.C.  
**Jornalista Responsável**  
Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)

### Composição

Fotocomposição Linares Ltda.

### Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga,

Rua Cadete, 209

Fone: 825-3255 - São Paulo-SP

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

#### Diretor

Ryniti Igarashi

#### Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

#### Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Vito Cardaci Neto

#### Representantes

Paraná e Santa Catarina: Spela Marketing e Representações (Gilberto A. Paulini) - R. Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704 - Fone (041)

222-1766 - 80060-100 - Curitiba-PR

**Rio Grande do Sul:** CasaGrande - Representações (Ivano CasaGrande) - R. Gonçalves Ledo, 118 - Fones: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 339-4926 - 9060-250 - Porto Alegre-RS

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

**Contabilidade:** Mitugi Di

**Circulação:** Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição:** Lobra - Mala Direta Com. e Distrib. Ltda.

**TELEFONE: (011) 575-1304 (Linha Sequencial)**

**TELEX: (11) 35247 FAX: (011) 571-5869**

AS MAIORES DO TRANSPORTE, Anuário Brasileiro dos Transportes, é enviado gratuitamente aos 20 mil leitores da revista TRANSPORTE MODERNO. Exemplares avulsos estão à venda no Departamento de Circulação. Registrado no 5º Cartório de Títulos e Documentos sob o nº 7 906, em 25/08/88. Dispensado de emissão de documentação fiscal conforme R.E. Processo DRT1 nº 14 498/85, de 06/12/85.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são, necessariamente, as mesmas das AS MAIORES DO TRANSPORTE. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de anúncios. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

Uma publicação de



**Editora TM Ltda.**  
Rua Vieira Fazenda, 72  
CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo-SP  
CGC nº 53 995 553/0001-05  
Inscrição Estadual nº 111 168 673 117  
Filiada à ANATEC, à ABEMD e ao IVC





# O 3º MAIOR CUSTO DAS FROTAS

# O MENOR CUSTO EM PNEUS



VIPAL, líder em reparos a frio para pneus e câmaras de ar.

Uma linha completa de produtos para a obtenção de ótimos índices de custo por quilômetro em frotas de caminhões, ônibus e taxis.

Com sua equipe de assistência técnica distribuída por todo país, está pronta a prestar toda orientação para a melhor utilização de seus produtos.



**MANCHÕES**



**REPAROS PARA  
CÂMARAS**



**REPAROS PARA  
TUBELESS**



**PROTETORES  
PROTEFORT**



**PRÉ-MOLDADO  
VIPAMOLD**



**ASSISTÊNCIA  
TÉCNICA**

Consulte o Departamento de Assistência Técnica na Filial Vipal mais próxima:  
Porto Alegre (051) 222-0556, Curitiba (041) 346-4048, São Paulo (011) 829-8988,  
Rio de Janeiro (021) 264-9792, Recife (081) 461-1787 e Belo Horizonte (031) 418-1400

**CONFIANÇA PARA  
RODAR TRANQUILO**



**COM O SISTEMA OMNISAT  
MONITORANDO SUA FROTA,  
VOCÊ VAI SABER EXATAMENTE  
A POSIÇÃO DE SUA EMPRESA  
NA EDIÇÃO DE 95:**



**ELA VAI ESTAR ENTRE  
AS MAIORES E MELHORES DO MUNDO**

Exclusivo Para America Do Sul:

**AUTO**TRAC

Comercio e Telecomunicações S.A.  
Tel: (061)347 2900 - Fax: (061)347 3144

**NOSSA LIDERANÇA É A SUA CERTEZA**