

**TODOS OS SETORES  
PERDEM DINHEIRO**

**60% DAS EMPRESAS  
MOSTRAM PREJUÍZOS**

**VENDAS ENCOLHEM  
EM 4 SEGMENTOS**

# **A S MAIORES DO TRANSPORTE**

**PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 6 - NÚMERO 6 - 1993 - CR\$ 600,00**

**VERMELHO OUTRAVEZ**



### TOPLINE - A CABINE DO FUTURO

A mais extraordinária cabine equipa opcionalmente o Scania 94. Guiar um veículo pesado dentro de uma cabine espaçosa, confortável e silenciosa torna bem mais suaves e produtivas as longas viagens de trabalho. Tudo nesta cabine foi feito para que o motorista possa chegar a padrões mais elevados de produtividade. É por isso, que a Scania criou Topline - uma cabine como nunca se viu num caminhão.

### MOTORIZAÇÃO INTELIGENTE: MAIS POTÊNCIA, MENOS CONSUMO

Uma linha de motores de ultra-baixo consumo de combustível, equipa a linha Scania 94. O motor de 14 litros, com 450 cv a 1900 rpm e torque de 195 kgf.m a 1150 rpm, é o motor de caminhão mais potente do Brasil. A gama de potência dos caminhões Scania compreende quatro opções básicas: 310, 320, 360 e 450 cv.

### TREM DE FORÇA: SCANIA DO MOTOR AO EIXO TRASEIRO

Todos os componentes do trem de força - motores, câmbios, diferenciais - são fabricados pela Scania para a Scania. Junto com a maior confiabilidade técnica e operacional, esta exclusividade significa maior economia, maiores velocidades médias e, conseqüentemente, menores custos de operação.

# O CAMINHÃO QUE SE DESTACA.



Manter uma posição de liderança pressupõe evolução contínua frente às exigências do mercado.

Baseados na mais adiantada tecnologia disponível, os caminhões Scania sempre se destacaram como os mais avançados, produtivos e rentáveis caminhões pesados.

Esta verdadeira especialização Scania, atinge agora seu ponto máximo com o novo Scania 94 - o mais moderno caminhão já fabricado no Brasil.

Vá conhecer o caminhão 94 no Concessionário Scania. Você irá avaliar uma nova linha de caminhões, cujo desenvolvimento está voltado inteiramente para a mais alta produtividade.

## ALTA PRODUTIVIDADE E ECONOMIA

Nos tempos de hoje, os avanços tecnológicos industriais têm como premissa principal atingir, o máximo retorno econômico.

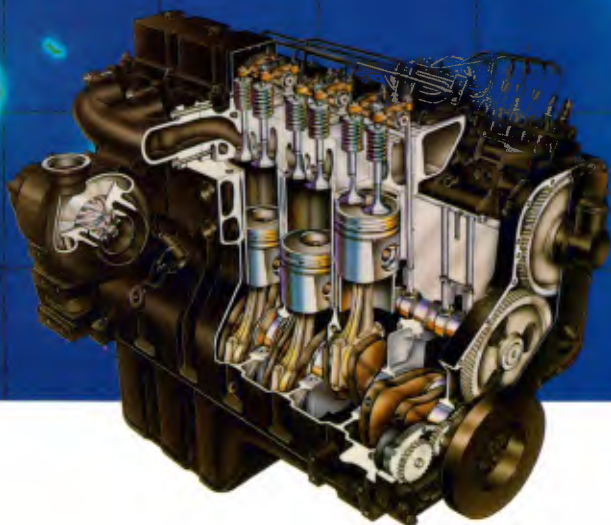
Embora possuindo a mais avançada e rentável linha de caminhões pesados, a Scania equipa seus caminhões 94 com inovações que privilegiam, ainda mais, o desempenho e custo operacional.

## TRANSPORTE E MEIO AMBIENTE

A Scania é uma das mais avançadas empresas do mundo em política ambiental. Nos últimos anos reduziu em mais de 50% a emissão de poluentes e em cerca de 85% os ruídos de seus veículos.

Hoje, ao aumentar a eficiência geral de seus caminhões, a Scania consegue colocar em todos eles a proposição maior do futuro: veículos econômicos e que, ao mesmo tempo, resguardem o meio ambiente.

# NOVO SCANIA 94



CAMINHÕES FORD CARGO  
Linha Completa Equipada  
com Motores Turbo  
Cummins

## No Mundo Todo, Motor Diesel é Cummins.

A **Cummins** é o maior fabricante independente de motores diesel do mundo.

Operando em 147 países, com 4.500 pontos de serviço,

produz anualmente 280 mil motores diesel de 50 Hp a 2.200 Hp.

No Brasil, a **Cummins** mantém seu compromisso de produzir motores diesel "mundiais", com a mesma tecnologia de países do primeiro mundo.

Uma prova disso é que a



empresa foi a **primeira fábrica brasileira de motores diesel a receber a Certificação ISO 9000**, garantindo aos seus clientes nacionais o passaporte ao mercado mundial, e aos usuários produtos e serviços de nível internacional.

Aliando robustez e potência a economia de combustível, os motores **Cummins** da Série B, C e N atendem os mercados de Máquinas para Construção, Mineração, Equipamentos Agrícolas, Barcos, Grupos Geradores, Caminhões e Ônibus para diversos clientes com confiabilidade e

resistência comprovada. O Suporte de Serviços **Cummins**, atende aos usuários em todo território nacional.

Como líder mundial na fabricação de motores diesel, a **Cummins**, investe em tecnologia, tendo como preocupação constante a preservação do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida.



Cummins Brasil Ltda

# APRESENTAÇÃO

Foi um ano ainda pior do que o anterior. Se, em 1991, cerca de 48% das operadoras de transporte fecharam no vermelho, em 1992 esse percentual subiu para 60,7%. Dentre os 517 balanços analisados por **AS MAIORES**, 314 mostraram prejuízos.

Além de continuar dominando todas as empresas ferroviárias, o vermelho esteve presente em 85,7% dos armadores, 72% das companhias aéreas, 70,9% das transportadoras rodoviárias de passageiros, 57,4% das concessionárias de transporte urbano de passageiros, 55,8% das transportadoras rodoviárias de carga e 37,5% das firmas de fretamento e turismo. Nenhum modal escapou da descapitalização. O maior prejuízo sobre o patrimônio líquido foi o do setor Aéreo (51,59%), seguido pelo Metropolitano de Passageiros (17,86%), pelo Rodoviário de Passageiros (14,60%) e pelo Marítimo e Fluvial (11,15%). As perdas menos graves ocorreram nos setores Ferroviário (5,04%), Rodoviário de Cargas (5,95%) e de Fretamento e Turismo (7,66%).

Esses resultados confirmam a informação do IBGE segundo a qual o transporte marcou passo em 1992. Embora as receitas tenham crescido 2,95% no Rodoviário de Cargas, 3,75% no Aéreo e 23,73% no Marítimo e Fluvial, elas encolheram 14,62% no Ferroviário, 6,53% no de Fretamento e Turismo, 0,21% no Metropolitano de Passageiros e 6,87% no Rodoviário de Passageiros.

*Neuto Gonçalves dos Reis*  
Editor

Transporte supera o PIB, apesar de muitos prejuízos dos balanços	4	O pior desempenho da história do Rodoviário de Passageiros	42	Fretamento sai da ociosidade, mas ainda não está recuperado	54
Critérios utilizados neste anuário para avaliar as empresas	10	Queda na demanda prejudica Metropolitano de Passageiros	48	A eficiência das menores melhora os balanços do setor Aéreo	58
As maiores, por modal e pela ordem de receita operacional	12			Resultado sofrível não tira esperança da ferrovia na privatização	62
Rodoviário de Cargas se manteve no prejuízo e não antevê melhoras	32			Marítimo distante da modernização dos portos prevista na lei	67

## ECONOMIA ENRUBESCIDA

Mesmo com prejuízos, transporte cresce mais que o PIB e se torna fator de inter-relação econômica

**U**m ano de muito vermelho. Seria esse o pano de fundo ideal para um ano inesquecível da História política brasileira? O perfeito contraste econômico para o preto vestido

pelo *impeachment* do presidente, ou para as cores verde e amarela que comemoraram o fim da era Collor? Politicamente, poderia até mesmo ser o vermelho a cor que falta-

va para tingir o panorama inquietante que permeou todo o ano de 1992. No entanto, em termos de economia global, esse vermelho talvez seja um sinal de depuração do setor, conforme atesta o economista Joaquim Elói Cirne de Toledo, do Departamento de Economia da FEA/USP:

O fato é que dentre as 517 empresas de transporte de todos os modais que enviaram seus balanços para TM, 314 registraram prejuízos, somando 60,7% do total (*veja Quadro*). Dos sete modais discriminados na análise de **AS MAIORES**, somente os setores Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Cargas e Aéreo apresentaram um crescimento real das vendas, enquanto que os demais apresentaram resultados negativos. Entretanto, por pouco a média aritmética final também não avança o vermelho: 0,31% de crescimento de vendas, relativamente a 1991.

O panorama apresentado pelo cálculo do PIB trimestral também



não é muito diferente. Na taxa acumulada do ano, quando o total do Produto Interno Bruto alcançou o resultado de -0,99%, o setor do Transporte fechou o ano com 2,36% de crescimento, um índice que confirma uma tendência que o setor vem demonstrando ao longo dos anos, a de crescer mais que o total do PIB. Aliás, ele cresce mais que o bloco de Serviços, do qual faz parte, e que fechou 1992 com o resultado de -0,13% de crescimento. Os outros dois pés que sustentam o PIB apresentam resultados opostos. Enquanto a Indústria repetiu seu mau desempenho registrado nos anos anteriores, de 4,11% negativos, a Agropecuária fechou com 5,75% positivos. Isso evidencia que o pequeno crescimento da atividade dos transportes apontado pela Fundação IBGE está vinculado à Agropecuária, que, em 1992, experimentou realmente um considerável impulso econômico devido ao incremento dado

pelo governo federal, com a liberação de verbas para financiamento.

### **Indicadores melhoram**

Mas o velho aspecto da confiabilidade balançada, que, desde há alguns anos, tem-se evidenciado nos números do IBGE, coloca em oposição, mais uma vez, o resultado apresentado pelo PIB trimestral e pela análise dos balanços feitos por TM. O pomo da discórdia é o eterno problema enfrentado pela Fundação IBGE: o de conseguir boas fontes de dados para os seus cálculos.

Se, no ano anterior, a base de cálculo restringia-se ao consumo médio de óleo diesel — parâmetro que, antes, era utilizado apenas como indicador do Transporte Rodoviário de Cargas —, o PIB de 1992 recuperou alguns poucos indicadores perdidos. O modal Aéreo voltou a receber as listagens mensais do DAC — Departamento de Aviação Civil. E o Ferro-

viário tem levado em consideração o balanço de três empresas básicas: a RFFSA, a CBTU e a Trensurb. Ficam de fora os metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro.

A deficiência de dados continua marcando a atividade marítima (que, na análise de TM, foi a que apresentou melhor resultado no ano passado). A extinta Sunaman, provedora de dados do IBGE, encerrou suas atividades durante o governo Collor; desde essa época, o setor deixou de ser levado em consideração no cálculo do PIB. Sua participação fica, desse modo, embutida no misterioso resultado do consumo médio de diesel considerado no Rodoviário de Cargas. Mais uma vez, cabe lembrar que esse indicador não representa, de maneira alguma, o efetivo desempenho do setor, uma vez que veículos velhos e com motores desregulados, que consomem mais litros de combustível e trafegam em estradas piores, não



# ANÁLISE SETORIAL

representam, em si mesmos, um aumento ocorrido na própria atividade.

“Esperamos ter um número de frota de caminhões mais confiável a partir dos resultados do censo econômico de 1989-1990, dados que deverão ser publicados até o final do ano”, revela Heloísa Valverde Filgueiras, chefe da divisão de Síntese do IBGE, responsável pelo antigo método de cálculo consolidado do PIB, diferente do trimestral, que é hoje o mais utilizado. O consolidado, no entanto, baseia-se em matri-

zes de dados. A matriz que é utilizada ainda hoje é de 1980. O Decna — Departamento de Contas Nacionais, do IBGE, responsável pelo cálculo do PIB, espera projetar os dados até 1985 para, depois, reajustar a matriz em 1990. Mas Filgueiras adverte que na nova matriz não haverá um detalhamento muito grande de dados. “Os serviços auxiliares serão calculados juntamente com as atividades principais, pois eles não interferem muito na detecção de tendências econômicas”, afirma.

Desse modo, os transportes terão, no novo método consolidado, um número inteiro, e os resultados não serão mais separados por modal.

Ainda com relação à deficiência de dados no Rodoviário de Cargas, fica a pendência de soma da atividade autônoma, talvez o indicador mais difícil de se conseguir, o que poderá colocá-lo, inclusive, no rol das atividades informais. O IBGE pretende identificar essa participação quando obtiver as tabulações especiais do censo demográfico de 1991, ocasião em que poderá ser mensurado o número de carreteiros do país, conforme a declaração de profissão exercida dada pelos entrevistados. Mesmo assim, persiste a dúvida sobre qual o volume de produção dessa atividade econômica em relação ao total computado em transportes.

A dificuldade maior para tudo isso não está na metodologia estatística ou nos indicadores de base, mas na falta de recursos humanos no IBGE para efetuar todos esses cálculos anuais e trimestrais. Desde que se transformou numa fundação, o corpo técnico desse órgão estatístico vem minguando, situação que se agrava devido à inexistência de novos concursos para a renovação do quadro.

O desempenho de cada setor				
Setor	RPL	EG	LC	CRV
Aéreo	-30,48	66,10	1,00	2,96
Ferrovário	-5,04	51,22	0,13	-14,62
Fretamento e Turismo	-7,66	27,20	2,17	-6,53
Marítimo e Fluvial	-11,15	48,41	1,20	23,73
Metropolitano de Passageiros	-17,86	45,87	0,50	-0,21
Rodoviário de Cargas	-5,95	40,88	1,45	2,95
Rodoviário de Passageiros	-14,60	27,25	0,98	-6,87
Totais/Médias	-16,26	48,42	1,07	0,31

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 1992				
Setor	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.
PIB	5,17	1,15	-1,13	-0,99
Agropecuária	9,24	8,58	6,45	5,75
Indústria	6,23	-1,71	-4,82	-4,11
Serviços	3,18	1,16	-0,11	-0,13
Transporte	14,41	7,86	4,08	2,36

Fonte: Fundação IBGE

A extensão dos prejuízos			
Setor	Número de empresas analisadas	Número de empresas com prejuízo	Percentual de empresas com prejuízo
Aéreo	25	18	72,0
Rodoviário	6	6	100,0
Fretamento e Turismo	24	9	37,5
Marítimo e Fluvial	35	30	85,7
Metropolitano de Passageiros	54	31	57,4
Rodoviário de Cargas	294	164	55,8
Rodoviário de Passageiros	79	56	70,9
Soma	517	314	60,7

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

## Agente mercurial

Isso tudo não impediu que o Decna publicasse uma prévia de seu cálculo consolidado do PIB. Nela, registra-se uma participação de 60,7% dos Serviços no total, 1% a mais que em 1991. Um crescimento de participação aparece na Agropecuária, que responde por 11,5% do PIB (quando, no ano passado, respondia por 10,8%). A Indústria praticamente repete sua participação, 37%, contra os 37,3% em 1991. A soma desses valores ultrapassa 100% porque todos os índices trazem embutidos a imputação de serviços de intermediação financeira, da ordem de 9%.

Uma vez que os transportes têm o segundo melhor resultado em Serviços, perdendo apenas para as comunicações, percebe-se que a atividade vem realmente se intensificando, embora a Agropecuária e a Indústria mantenham, praticamente,



suas tendências econômicas de retração e de expansão moderada.

“O transporte é o principal catalisador do inter-relacionamento na economia, e essa é uma forte tendência que tem se confirmado nos últimos cinco anos”, avalia Cirne de Toledo, da FEA/USP. A atividade é a que reúne maior valor de PIB por unidade. Isso significa que, embora os balanços das empresas sejam, em sua maioria, negativos, trata-se de um setor que tem se comportado positivamente e se adequa com desenvoltura ao novo mercado recessivo. “A maior parte das empresas de transporte têm procurado obter, desde 1990, uma maior produtividade com a redução dos custos”, afirma Toledo, que vê um sinal disso na participação no Mercosul.

Além desse fato, a idéia de globalização da produção, que tem sido a pedra de toque do mercado internacional, tende a tornar o transporte um elemento essencial do intercâmbio econômico. “As montadoras, quando trazem veículos prontos de países do Mercosul, estão promovendo essa globalização”, exemplifica.

O professor da FEA analisa a oscilação econômica registrada pelo PIB trimestral, em que um súbito aquecimento no início do ano acaba sempre em resultados negativos no fechamento do quarto trimestre. “Há dois tipos de oscilação, a sazonal, que intensifica o transporte,

por exemplo na época das safras agrícolas, e a não-sazonal, movida pelo ritmo da economia e pelo nível da inflação.” Uma vez que as ondas de aquecimento de mercado no Brasil ocorrem devido ao impulso dos choques econômicos, Toledo acredita que o início do quarto trimestre de 1993, constitui um cenário perfeito para a preparação do sexto choque econômico dos últimos oito anos.

Como a queda no nível de atividade vem ocorrendo desde maio, e como a período máximo para suportar essa queda é de sete meses, o próximo choque poderá ocorrer em dezembro. Porém, como há uma tendência natural de aumento na atividade econômica no fechamento do ano, ele seria adiado para janeiro.

## Vermelho interno

Uma vez que 1991 foi o ano de cortar as gorduras e que 1992 foi o de assentamento na nova realidade do mercado, o momento atual parece ser decisivo para os próximos anos. O que um novo choque poderia provocar, principalmente, no panorama das empresas que empreendem a busca pela produtividade? Há, na verdade, dois caminhos possíveis. O primeiro, mais escabroso, é a repetição do chamado efeito Alfonsín, registrado na Argentina quando o choque imposto na economia pelo então presidente Raúl Alfonsín,

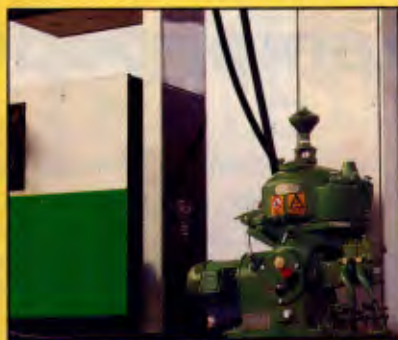
em vez de reduzir a inflação, incentivou a dolarização da economia, o que empurrou os índices inflacionários de 38% para 200%.

A outra alternativa, que pode funcionar, inclusive, como antídoto para a primeira, está vinculada a uma certa boa vontade política. “Se o governo viabilizar mudanças estruturais, como, por exemplo, a reforma tributária e as mudanças constitucionais, que envolvem regras mais claras no processo de privatização, teremos um choque de sucesso”, reflete Toledo. Desse modo, a inflação não apenas seria contida, mas estabilizada ao longo dos meses de 1994. Isso, no entanto, envolverá uma nova desaceleração da economia, para que não se repita o que ocorreu durante o Plano Cruzado, quando o alto consumo pôs a estratégia por água abaixo. Depois de um choque bem-sucedido, a economia se recuperaria lentamente, com crescimento zero em 1994 e números acanhados para os anos seguintes.

Resistirão a mais essa penitência econômica as empresas que, realmente, pensaram na produtividade nos últimos anos, e que hoje mantêm uma estrutura enxuta e ajustada. Sair do vermelho também será, então, um problema interno e não apenas externo. Mesmo que a aquarela brasileira, em 1993, esteja livre do preto e do verde-amarelo políticos da era Collor.

# Diesel centrifugado.

## Veja aqui como purificar seu Diesel.



Diesel Centrifugado é o Diesel purificado através de centrífugas. A centrífuga, girando a alta rotação, purifica o Diesel, retirando muito mais sólidos que os filtros convencionais, além de extrair água e borras. É uma tecnologia já consagrada em navios.

As vantagens de um Diesel puro se conhecem bem: melhor desempenho do motor com conseqüente economia de combustível e redução de poluentes, menor contaminação de óleo lubrificante, melhor conservação de bombas e bicos injetores, e menos gastos com manutenção.

No ponto de abastecimento a centrífuga oferece a vantagem de dispensar lastro nos tanques de recepção, mantendo-os limpos, sem água e sem borra, que é um poluente de difícil descarte.

Peça maiores informações aos nossos especialistas.

Westfalia Separator do Brasil Ltda.

Rodovia Campinas-Monte Mor, Km 12 - Hortolândia - SP

Tel.: (0192) 42-1555 - Telex. 191078 - Fax: (0192) 42-1812

Rio de Janeiro - Fone/Fax: (021) 262-6412

Recife - Fone: (081) 465-4422 - Fax: 465-4898

Porto Alegre - Fone: (051) 330-1109 - Fax: 330-1768

**WESTFALIA  
SEPARATOR**



## Com esta marca na frente, pode fi

Atrás da marca Volkswagen vai muito mais do que uma carga.

São anos de desenvolvimento e tecnologia para se chegar a 11 modelos específicos de caminhões com as características que você precisa.

Desde o 7toneladas, passando

por modelos para as mais diversas aplicações, até o Cavalo Mecânico 35.300.

Seja na entrega urbana, em serviços de apoio à construção civil, em trabalhos fora de estrada, na limpeza pública ou no transporte rodoviário de curtas, médias e

longas distâncias, os Caminhões Volkswagen transportam o que está atrás sem esquecer de quem está na frente.

As cabinas do tipo avançada e basculante proporcionam mais aproveitamento da plataforma de cargas e facilitam sua manutenção.



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.

# car tranquilo com o que está atrás.

Além disso, a Volkswagen tem 140 Concessionários exclusivos para caminhões espalhados pelo



país, com técnicos treinados pela Fábrica e com as Peças Originais Volkswagen. Por isso, quando o negócio é carga, leve na

frente uma marca que você conhece e confia.

Volkswagen. Chega onde você precisa.



**Caminhões Volkswagen**  
Você conhece, você confia.

## 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, dados e indicadores extraídos dos balanços do exercício de 1992 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 Editora TM Ltda. lança mão de todos os meios de comunicação disponíveis, como, por exemplo, anúncios na revista **Transporte Moderno**, circulares, telex, fax e telefones.

Depois de previamente selecionados e classificados, os documentos são entregues à Dinamic Auditores Independentes S.C., 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 1992, as empresas foram classificadas em três grandes grupos: a) Serviços de Transportes; b) Indústrias de Transportes; e d) Serviços Auxiliares.

Os Serviços de Transportes, por sua vez, foram desdobrados nos seguintes setores, que aparecem em ordem alfabética: a) Aéreo; b) Ferroviário; c) Fretamento 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 1992 por meio da utilização do INPC. 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 oitocentas maiores empresas do setor dos transportes:

**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.

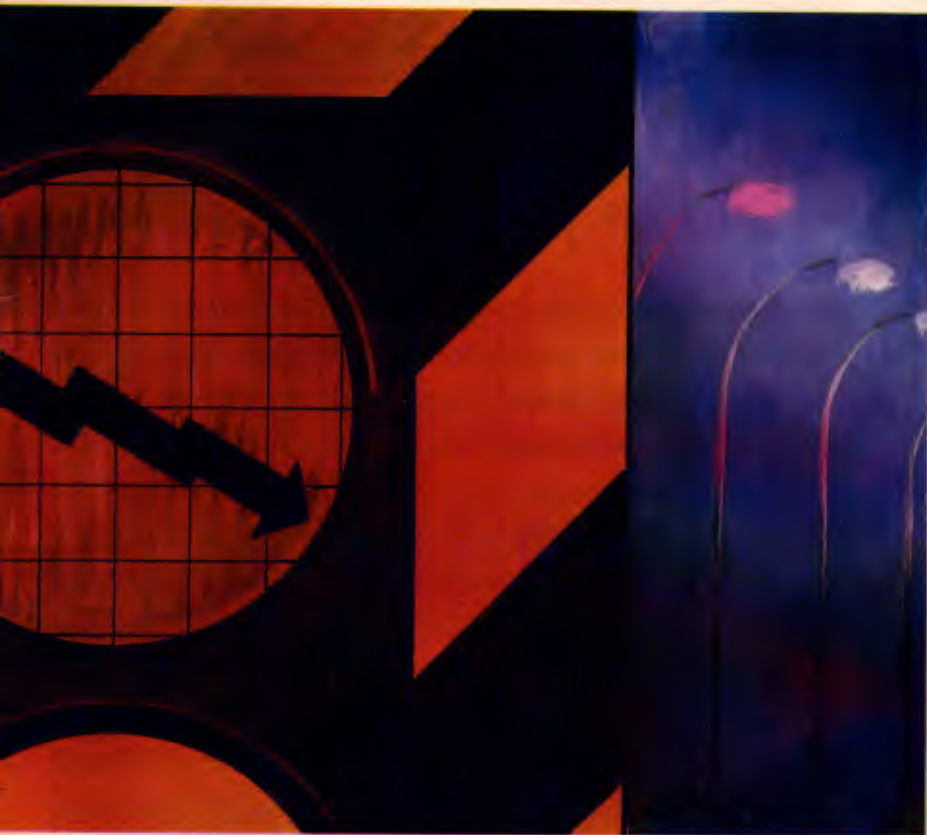


**Lucro operacional** — Receita operacional líquida menos custos dos produtos vendidos e dos serviços prestados, despesas operacionais relativas a vendas, gerais e administrativas, e financeiras — deduzidas das receitas, mais outras receitas e menos despesas operacionais.

**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 disponíveis de imediato, ou bens facilmente convertíveis 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 recursos 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 1992, utilizando-se como inflator o INPC de dezembro de 1992 sobre o INPC médio 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. Quando o patrimônio líquido da empresa é negativo, o índice não existe e o fato está indicado na tabela por um traço (-).

**Produtividade de capital** — Receita operacional líquida ajustada ao mês de dezembro (multiplicada pelo INPC de dezembro de 1992 sobre o INPC médio

de 1992) sobre ativo total. Representa o quanto a empresa obteve para cada cruzeiro do ativo. Quanto maior, melhor o resultado.

**Crescimento real da receita** — Receita operacional líquida do exercício sobre a receita operacional líquida do exercício anterior, inflacionada pelo INPC (INPC médio de 1991). Representa o crescimento real da receita (descontada a inflação do exercício em relação ao exercício anterior). Neste trabalho, esta relação foi de 10,6927 (26,5050/2,4788). 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. Muitas empresas deixaram de fornecer esta informação, exigida pela primeira vez neste ano, ao preencherem o questionário. Dois asteriscos (\*\*) na última coluna indicam que o balanço da empresa foi realizado em cruzeiros constantes. Os dados, portanto, não são comparáveis com os das demais empresas.

# Esta é a sua nova casa. Venha conhecê-la.



## 24.000 m<sup>2</sup> destinados exclusivamente para Caminhões e Ônibus Ford.

Na Senap você tem a certeza de desfrutar de atendimento personalizado e do melhor custo-benefício, na compra de produtos Ford. São 24.000m<sup>2</sup> de área destinada exclusivamente à comercialização e manutenção de Caminhões e Ônibus Ford, onde você conta com total conforto, além de uma equipe especializada de profissionais, que lhe garantem as seguintes vantagens:

- Consórcio CONPROF com garantia de mais de 50.000 veículos entregues
- Leasing
- Finame
- CDC
- Garantia de serviço e plantão 24 H.
- Completo estoque de peças.
- Superavaliação do seu usado para troca ou simples compra.

• **Várias opções de caminhões usados revisados.**



Via Dutra, Km 227 - Guarulhos - SP.  
PABX: 964.0033  
FAX: 913.0551

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## SERVIÇOS DE TRANSPORTE

### Aéreo

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA (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 (%)
1 VARIG S.A. (Viação Aérea Rio-grandense)	RS	25 708 302,0	3 849 833,0	-3 696 828,0	0,0	-4 095 293,0	0,45	87,24	-6,43	-106,38	2,11	-88,98
2 VASP - Viação Aérea São Paulo S.A.	SP	6 206 385,0	-3 636 047,0	-154 701,0	0,0	-3 085 874,0	0,42	141,57	-20,06	-	-	-89,59
3 TRANSBRASIL S.A. Linhas Aéreas	SP	1 632 953,0	-1 549 037,0	-948 458,0	2 592 419,0	-1 097 936,0	0,21	142,20	-27,12	-	-	8,23
4 RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	RJ	656 514,0	361 110,0	-6 125,0	0,0	15 257,0	1,06	52,17	0,94	4,23	2,16	42,04
5 TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	SP	431 811,0	16 066,0	2 529,0	411 632,0	-11 390,0	0,43	97,55	-1,06	-70,90	1,63	54,50
6 LIDER Taxi Aéreo S.A.	MG	185 419,0	612 564,0	-15 327,0	543 721,0	-10 613,0	0,27	54,33	-2,31	-1,73	0,34	-18,81
7 TABA Transp. Aéreos Reg. da Bacia Amaz. S.A.	PA	160 466,0	172 049,0	-2 358,0	13 851,0	-40 924,0	0,43	60,31	-10,29	-23,79	0,92	26,99
8 BRASIL CENTRAL Linha Aerea Regional S.A.	SP	147 811,0	-8 241,0	-9 194,0	98 600,0	-18 648,0	0,21	105,11	-5,09	-	-	13,64
9 TAM - Taxi Aéreo Marília S.A.	SP	116 393,0	88 255,0	-17 249,0	147 003,0	-5 911,0	0,41	75,29	-2,05	-6,70	0,59	-1,91
10 VOTEC Taxi Aéreo S.A.	RJ	56 142,0	916,0	-67 973,0	512 369,0	3,0	0,27	99,86	0,00	0,33	0,21	10,98
11 METRÔ Taxi Aéreo S.A.	SP	49 960,0	35 624,0	22 338,0	-15 806,0	3 487,0	3,30	27,76	2,82	9,79	2,51	75,72
12 ITAPEMIRIM Transportes Aéreos S.A.	ES	32 760,0	17 815,0	-15 838,0	-5 606,0	-23 623,0	0,29	47,67	-29,09	-132,60	2,39	83,90
13 ABC Taxi Aéreo S.A.	MG	10 815,0	30 727,0	-5 543,0	-7 767,0	-13 471,0	1,15	12,14	-50,25	-43,84	0,77	8,87
14 ORION Aero Taxi S.A.	SC	10 073,0	-7 430,0	-9 364,0	1 603,0	-7 963,0	0,04	402,77	-31,89	-	-	155,99
15 AEROFOTO Cruzeiro S.A.	RJ	9 612,0	67 954,0	2 691,0	-10 390,0	8 718,0	3,21	3,45	-36,59	-12,83	0,34	95,42
16 TNT SAVA S.A.	SP	4 140,0	-51 347,0	-40 532,0	20 278,0	-20 554,0	0,00	663,71	-200,29	-	-	-92,11
17 TRANSAMÉRICA Taxi Aéreo S.A.	SP	3 574,0	1 703,0	-12 948,0	20 133,0	7 066,0	0,02	89,80	79,98	416,09	0,53	-71,14
18 CRUZEIRO Taxi Aéreo S.A.	RJ	2 562,0	13 897,0	1 735,0	-4 502,0	-2 159,0	6,04	4,07	-34,00	-15,54	0,44	-70,96
19 BATA - Bahia Taxi Aéreo Ltda.*	BA	2 326,0	2 562,0	1 265,0	-3 406,0	-2 141,0	57,25	1,39	-37,13	-83,57	2,22	-65,80
20 TRANSAR Taxi Aéreo S.A.	SP	2 304,0	14 381,0	-10 798,0	4 015,0	-6 600,0	0,71	56,54	-115,56	-45,89	0,17	-49,06
21 ANGRA Taxi Aéreo S.A.	SP	1 560,0	1 985,0	-3 789,0	1 859,0	-1 954,0	0,12	67,30	-50,53	-98,44	0,64	43,03
22 MAEDA Taxi Aéreo S.A.	SP	236,0	-2 485,0	-243,0	-353,0	-926,0	0,68	4 240,00	-158,29	-	-	83,93
23 MARGIRUS Taxi Aéreo S.A.	SP	131,0	15 447,0	-12 295,0	10 104,0	-1 894,0	0,30	19,90	-583,27	-12,28	0,01	-83,66
24 GHG Aero Taxi S.A.	SP	30,0	4,0	-1,0	-9,0	-8,0	4,00	20,00	-10,76	-200,00	14,87	-

## Ferroviário

1 RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	RJ	3 328 975,0	107 274 735,0	-9 146 863,0	28 492 134,0	-2 785 695,0	0,07	23,54	-33,76	-2,60	0,06	-11,43
2 CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	RJ	1 537 911,0	27 858 602,0	-2 360 595,0	6 452 811,0	-1 684 634,0	0,08	24,15	-44,19	-6,05	0,10	-19,52
3 FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	SP	913 599,0	28 086 380,0	-4 111 769,0	28 086 380,0	-1 901 230,0	0,10	58,15	-83,95	-6,77	0,03	8,91
4 METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	SP	742 799,0	46 971 055,0	-6 077 904,0	12 464 649,0	-2 355 181,0	0,09	26,64	-127,91	-5,01	0,03	5,21
5 METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	RJ	33 825,0	-9 490 843,0	-15 852 707,0	29 430 937,0	-4 299 371,0	0,00	136,00	-5 127,74	-	-	-88,35
6 TRENSURG - Empr. Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	RS	26 538,0	1 311 306,0	-65 187,0	668 311,0	-128 215,0	0,44	38,86	-194,92	-9,78	0,03	17,45

## Fretamento e turismo

1 BREDAS Transportes e Turismo Ltda.	SP	153 078,0	143 232,0	-19 084,0	9 060,0	-1 276,0	0,74	35,25	-0,34	-0,89	1,72	-8,32
2 Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	RJ	50 544,0	120 970,0	23 215,0	-18 497,0	374,0	5,12	3,57	0,30	0,31	1,00	-
3 Viação MONTENEGRO S.A.	RS	41 555,0	40 388,0	-6 815,0	5 833,0	501,0	0,98	27,25	0,49	1,24	1,86	-6,38
4 TURSAN - Turismo Santo André S.A.	SP	28 101,0	27 996,0	4 407,0	-5 143,0	-786,0	2,27	10,43	-1,13	-2,81	2,23	-8,84
5 Viação JACAREÍ Ltda.	SP	27 744,0	52 968,0	1 374,0	13 499,0	5 104,0	0,78	25,76	7,42	9,64	0,96	-3,51
6 DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	SP	27 574,0	37 277,0	4 012,0	-1 917,0	1 065,0	1,57	31,96	1,56	2,86	1,25	4,07
7 ARAUTUR Turismo Ltda.	PR	20 299,0	20 578,0	-75,0	-390,0	-996,0	1,56	16,63	-1,98	-4,84	2,04	-6,67
8 Transportadora Turística BENFICA Ltda.	SP	17 207,0	11 335,0	1 090,0	1 674,0	360,0	1,93	28,76	0,84	3,18	2,68	-23,70
9 Viação MERAUMAR S.A.	SP	14 880,0	35 310,0	6 707,0	-5 235,0	808,0	6,50	3,69	2,19	2,29	1,01	-19,33
10 GRACIMAR - Transporte e Turismo Ltda.	SP	14 549,0	13 918,0	2 691,0	-4 035,0	1 007,0	2,15	16,54	2,79	7,24	2,77	31,46
11 ANATUR Turismo e Transportes Ltda.*	RJ	14 426,0	8 882,0	-5 093,0	3 798,0	497,0	0,33	49,58	1,39	5,80	2,03	23,21
12 JÚLIO SIMÕES FRETAMENTO e Turismo Ltda.	SP	14 068,0	5 503,0	-1 264,0	57,0	42,9	0,80	40,07	0,12	0,78	3,80	-6,95
13 ALBA Turismo Ltda.	SP	11 638,0	5 073,0	333,0	-1 530,0	-1 334,0	1,63	22,87	-4,62	-26,30	4,39	-7,53
14 TRANSTURISMO Transporte Oriental Ltda	RJ	10 208,0	5 317,0	-880,0	986,0	121,0	0,18	29,41	0,48	2,28	3,36	-28,22
15 Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	RJ	8 492,0	3 360,0	-2 144,0	2 400,0	233,0	0,18	42,73	1,11	6,93	3,32	9,85
16 TRANSMIL Transporte e Turismo Ltda.	SP	7 769,0	3 267,0	-9 900,0	8 910,0	-970,0	0,26	91,34	-5,04	-29,69	0,51	2,05
17 Turismo CRUZEIRO DO SUL Ltda.	RJ	6 770,0	2 309,0	-1 206,0	-204,0	-1 381,0	2,35	22,39	-8,23	-59,81	5,64	-
18 BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.	RJ	6 596,0	2 118,0	1 779,0	-564,0	1 189,0	4,21	21,56	7,27	56,14	6,06	-31,69
19 REAL Turismo Ltda.	RJ	5 071,0	6 713,0	-419,0	547,0	-82,0	1,05	21,68	-0,65	-1,22	1,47	-29,32
20 Viação SILVEIRA Ltda.	SP	4 557,0	3 783,0	260,0	77,0	211,0	1,30	15,48	1,87	5,58	2,52	-9,32
21 Transportadora TRIAUTO Ltda.	RJ	2 374,0	2 552,0	-201,0	41,0	100,0	0,98	19,87	1,70	3,92	1,85	-16,22

# Fretamento e turismo

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil Cr\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil Cr\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil Cr\$)	CORREÇÃO MONETARIA (em mil Cr\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil Cr\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
22 CORCOVADO Transportadora Turística Ltda.	SP	2 048,0	445,0	-87,0	-660,0	-741,0	1,32	45,07	-14,60	-166,52	6,25	-9,65
23 BRACINTUR Empresa de Turismo Ltda.	MG	1 499,0	1 159,0	204,0	-251,0	-455,0	0,58	24,69	-12,25	-39,26	2,41	-11,83
24 ENSA Turismo Ltda.	MG	632,0	234,0	168,0	-76,0	92,0	13,38	6,40	5,87	39,32	6,27	-

# Marítimo e fluvial

1 ARGOS Navegação S.A.	RJ	3 665 297,0	16 983 751,0	67 860,0	-4 325 017,0	-2 395 805,0	0,65	4,73	-26,37	-14,11	0,51	18 428,96
2 DOCENAVE - Vale do Rio Doce Navegação S.A.	RJ	903 627,0	5 760 059,0	-418 521,0	980 350,0	-422 237,0	1,08	34,05	-18,85	-7,33	0,26	-16,60
3 Empresa de Navegação ALIANÇA S.A.	RJ	897 922,0	2 024 220,0	16 753,0	286 199,0	-56 175,0	2,24	40,24	-2,52	-2,78	0,62	0,09
4 FROTA Oceânica Brasileira S.A.	RJ	351 019,0	1 307 315,0	-22 486,0	166 682,0	78 432,0	0,84	26,03	9,01	6,00	0,48	9,16
5 GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	RJ	249 905,0	640 326,0	-6 909,0	516 928,0	-9 829,0	0,66	57,43	-1,59	-1,53	0,41	51,09
6 Companhia de Navegação LLOYD Brasileiro	RJ	216 296,0	-1 726 650,0	2 656 202,0	3 139 013,0	-1 128 632,0	0,07	160,29	-210,50	-	-	-25,36
7 FLUMAR - Transp. Fluviais e Marítimos S.A.	RJ	196 666,0	872 698,0	-40 288,0	388 466,0	-210 807,0	0,33	50,49	-43,24	-24,16	0,28	10,88
8 Companhia Marítima NACIONAL	RJ	145 437,0	160 868,0	65 486,0	24 556,0	-12 538,0	0,77	36,46	-3,48	-7,79	1,36	-36,93
9 Companhia de Navegação NORSUL	MA	124 685,0	199 596,0	-135 676,0	140 101,0	13 275,0	1,98	61,16	-4,33	6,65	0,59	-2,92
10 LOLISA Navegação S.A.	RJ	116 618,0	44 688,0	-57 305,0	4 270,0	-39 446,0	0,77	58,19	-13,65	-88,27	2,07	-
11 ASTROMARÍTIMA Navegação S.A.	RJ	94 668,0	437 016,0	-53 172,0	-25 886,0	-25 876,0	2,19	39,48	-	-5,92	0,32	15,54
12 Companhia Brasileira de OFFSHORE	RJ	61 612,0	93 864,0	-32 040,0	-6 448,0	-1 848,0	2,46	53,31	-1,21	-1,97	0,76	14,58
13 DELBA Marítima Navegação S.A.	RJ	60 542,0	71 485,0	8 479,0	149,0	-47,0	0,66	74,61	-0,03	-0,07	0,53	-17,48
14 Navegação MANSUR S.A.	RJ	59 952,0	139 744,0	-146 560,0	142 058,0	-5 612,0	0,33	64,88	-3,78	-4,02	0,37	-19,80
15 Cia. PAULISTA de Comércio Marítimo	RJ	55 401,0	307 527,0	-54 425,0	89,0	-37 190,0	0,84	15,32	-27,08	-12,09	0,38	-31,86
16 NORSUL Offshore S.A.	RJ	45 203,0	30 876,0	-47 629,0	36 857,0	-9 648,0	1,74	64,41	-8,61	-31,25	1,29	266,02
17 CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	PA	37 473,0	96 770,0	12 524,0	-6 647,0	3 994,0	1,91	16,31	4,30	4,13	0,80	19,00
18 Companhia de Navegação das LAGOAS	RJ	32 121,0	238 071,0	-92 219,0	81 556,0	-18 433,0	0,36	29,10	23,15	-7,74	0,24	18,04
19 CINCO - Cia. Interamericana de Naveg. e Comércio	RJ	31 344,0	-37 719,0	-168 810,0	144 805,0	-40 075,0	0,48	124,60	-51,58	-	-	721,11
20 LIBRA - Linhas Brasileiras de Navegação S.A.	RJ	30 214,0	362 119,0	-42 804,0	34 824,0	-61 037,0	0,54	31,03	-81,50	-16,86	0,14	-57,46
21 WILSON Sons Serviços Marítimos S.A.	RJ	20 395,0	40 352,0	-332,0	3 634,0	685,0	1,54	30,32	1,35	1,70	0,87	-
22 INTERUNION Navegação S.A.	RJ	19 335,0	39 115,0	16 219,0	-20 072,0	5 212,0	446,15	13,22	-10,87	-13,32	1,06	-
23 MARVI S.A. - Transportes Marítimos	RJ	18 216,0	10 353,0	439,0	8 039,0	-2 211,0	1,41	70,90	-4,99	-21,36	1,27	17,17
24 Navegação TAQUARA S.A.	RS	15 927,0	108 535,0	-7 569,0	47 927,0	-19 319,0	0,18	39,16	-48,93	-17,80	0,22	3,51
25 Cia. TUPI de Navegação	RJ	8 893,0	22 285,0	-18 133,0	36 398,0	-16 588,0	0,61	77,14	-75,25	-74,44	0,23	-44,63
26 Cia. de Transporte INTERMODAL COMODAL	RJ	7 980,0	-7 301,0	-3 949,0	19 144,0	-6 657,0	0,19	120,66	-33,65	-	-	-30,99
27 Navegação MECA S.A.	SP	6 818,0	-3 929,0	-14 665,0	9 913,0	-4 646,0	0,39	122,96	-27,49	-	-	-
28 ENASUL - Emp. Estivad. Naveg. Atlântico Sul S.A.	SP	5 166,0	6 395,0	-585,0	52,0	-222,0	0,75	16,95	-1,73	-3,47	1,66	-27,78
29 NASA - Navegação Atlântico Sul S.A.	RJ	4 328,0	25 487,0	-23 237,0	17 707,0	-5 583,0	0,17	47,92	-52,04	-21,92	0,22	-30,93
30 SHIPNAVE ROMAN Marítima S.A.	RJ	4 003,0	789,0	187,0	97,0	192,0	1,44	49,69	1,93	24,33	1,98	-
31 Navegação MINUANO S.A.	RS	2 927,0	41 277,0	-3 099,0	4 565,0	-5 636,0	0,05	18,47	-77,68	-13,65	0,14	4,88
32 Companhia de Navegação DIAMANTE	SP	2 023,0	22 026,0	-738,0	-172,0	-909,0	0,39	20,90	-18,13	-4,13	0,18	29,59
33 BRANAVE S.A. Transportes Fluviais	RS	1 257,0	8 560,0	-3 977,0	2 643,0	-1 301,0	0,39	31,73	-41,75	-15,20	0,25	-4,43
34 FRANAVE - Cia. de Navegação do São Francisco	MG	561,0	15 572,0	-1 572,0	-788,0	2 054,0	0,84	13,86	-147,71	-13,19	0,08	-76,26
35 MARLESTE Navegação S.A.	RJ	369,0	2 552,0	255,0	-267,0	-13,0	13,87	0,47	-1,42	-0,51	0,36	-

# Metropolitano de passageiros

1 CMTC - Cia. Municipal de Transportes Coletivos	SP	1 877 185,0	-2 608 822,0	-6 794 174,0	5 343 556,0	-1 496 127,0	0,20	147,53	-32,15	-	-	-14,42
2 Auto Viação BRASIL LUXO Ltda.	SP	113 057,0	86 383,0	-10 253,0	3 795,0	-7 169,0	1,10	33,95	-2,56	-8,30	2,14	16,46
3 RIO ÍTA Ltda.	RJ	110 281,0	33 431,0	-51 067,0	28 248,0	-26 531,0	0,31	64,22	-9,71	-79,36	2,93	-3,42
4 CSTC - Companhia Santista de Transp. Coletivos	SP	102 800,0	107 866,0	-131 095,0	103 718,0	-23 173,0	0,04	56,91	-9,09	-21,48	1,02	-19,22
5 Empresa de Transportes FLORES Ltda.	RJ	97 892,0	73 621,0	-14 041,0	3 104,0	-10 763,0	0,75	30,87	-4,44	-14,62	2,29	-
6 Transporte e Turismo EROLES S.A.	SP	90 312,0	41 325,0	-60 046,0	24 740,0	-35 307,0	0,79	49,96	-15,77	-85,44	2,71	-1,49
7 Empresa de Ônibus GUARULHOS S.A.	SP	86 639,0	28 477,0	-49 677,0	48 608,0	-1 481,0	0,08	67,29	-0,69	-5,20	2,47	-2,17
8 Companhia CARRIS Porto-alegrense	RS	72 698,0	-15 196,0	-132 852,0	107 783,0	-24 677,0	0,05	112,52	-13,69	-	-	-4,91
9 Viação VERDUM S.A.	RJ	71 518,0	48 434,0	-3 702,0	476,0	-794,0	0,64	21,77	-0,45	-1,64	2,86	121,55
10 REAL Auto Ônibus Ltda.	RJ	70 790,0	53 788,0	-18 351,0	21 670,0	3 126,0	0,17	33,15	1,78	5,81	2,18	-4,54
11 Viação CAMPOS ELISEOS S.A.	SP	62 672,0	122 019,0	-164 576,0	132 836,0	-16 097,0	0,42	61,30	-10,36	-13,19	0,49	-2,04
12 CENTRAL S.A. Transp. Rodoviários e Turismo	RS	50 348,0	36 571,0	-56 143,0	47 864,0	-6 353,0	0,22	62,72	-5,09	-17,37	1,27	-3,41
13 Transportes SÃO SILVESTRE S.A.	RJ	47 220,0	33 086,0	-6 247,0	3 738,0	-2 344,0	2,06	25,33	-2,00	-7,08	2,64	-1,80

Você não avalia um ca  
pelo que ele custa, mas pelo

Aqui dentro do meio an h... e...  
Aqui dentro do meio an h... e...  
Aqui dentro do meio an h... e...





# minhão que ele vale.



Você não avalia um bom caminhão pelo que pagou, mas pelo que vai ganhar. Os modelos de caminhões Mercedes-Benz, com cabina avançada, apresentam excelente desempenho, fácil manutenção e baixo consumo específico de combustível.

Colocando tudo na ponta do lápis, um caminhão Mercedes-Benz, com cabina avançada, garante maior economia e maior rentabilidade global, assegurando alto valor de revênda no mercado.



*Chassi com maior espaço para carga.*

### **Os caminhões com mais espaço para carga.**

Na linha de caminhões Mercedes-Benz, com cabina avançada, a cabina localizada sobre o motor permite que a plataforma de carga seja maior, aumentando a capacidade volumétrica. O espaço entre a carroçaria e a cabina é o menor do mercado. Os Mercedes-Benz, com cabina avançada, transportam até 31 t de peso bruto total combinado. Isto quer dizer, mais carga e menos viagens.



*Motor OM-366 A, turboalimentado, com 184 cv de potência.*

### **Torque valente.**

Os motores nas versões turboalimentado de 184 cv e aspirado de 136 cv asseguram em estradas e áreas urbanas maior agilidade, com ótima relação potência e torque, garantindo grande elasticidade, menos mudanças de marcha e baixo consumo específico de combustível.



*Itens de fácil acesso para manutenção e inspeção diárias mais rápidas.*

### **Manobras mais fáceis.**

Os caminhões Mercedes-Benz, com cabina avançada, proporcionam maior visibilidade e possuem reduzido círculo de viragem, facilitando manobras em pequenos espaços. A cabina avançada basculável assegura praticidade na hora da manutenção, além de oferecer maior conforto ao motorista. Suas portas amplas e degraus baixos facilitam o acesso na hora de subir e descer.

### **Serviço de primeira.**

Uma extensa rede de concessionários, com mais de 340 pontos de atendimento, oferece peças genuínas e serviço especializado para os caminhões Mercedes-Benz, em qualquer parte do País.

Por tudo isso, você pode concluir que um caminhão Mercedes-Benz, com cabina avançada, vale muito mais do que custa.

Vá conferir no seu concessionário Mercedes-Benz.

### **O caminhão que dá resultado.**



# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Metropolitano de passageiros

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil C\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil C\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil C\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil C\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil C\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE			
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)	PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
14 Auto Viação JABOUR Ltda.	RJ	46.896,0	68.378,0	-4.106,0	3.291,0	1.416,0	0,65	16,27	1,22	2,07	1,42	-9,26
15 Transportes PARANAPUAN S.A.	RJ	44.593,0	20.040,0	-21.935,0	20.688,0	-1.290,0	0,10	47,42	-1,17	-6,44	2,90	-0,09
16 NATUR - Nápoles Transportes e Turismo Ltda.	PE	40.850,0	78.749,0	-5.106,0	57.017,0	-5.054,0	0,20	45,40	-4,99	-6,42	0,70	-6,34
17 Viação ACARI S.A.	RJ	37.792,0	25.965,0	-6.948,0	13.951,0	1.018,0	0,40	32,40	1,09	3,92	2,44	15,31
18 Viação NOSSA SENHORA DE LOURDES S.A.	RJ	37.007,0	41.371,0	-2.842,0	3.486,0	8,0	1,06	24,06	0,01	0,02	1,68	8,12
19 Viação SANTA CATARINA Ltda	SP	35.217,0	12.995,0	-17.921,0	17.994,0	1.285,0	0,39	66,19	1,47	9,89	2,27	-9,67
20 TRANSUR - Emp. de Transporte Urb. de Salvador	BA	33.417,0	14.013,0	-205.516,0	120.068,0	-84.577,0	0,01	93,84	-102,10	-603,56	0,36	-25,71
21 Expreso PEGASO Ltda	RJ	32.255,0	53.985,0	-9.399,0	13.893,0	1.701,0	0,39	34,10	2,13	3,15	0,98	-28,82
22 Empresa VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	CE	30.688,0	42.134,0	-1.415,0	10.688,0	3.804,0	0,80	36,51	5,00	9,03	1,15	-
23 Auto Viação ALPHA S.A.	RJ	30.568,0	27.867,0	-14.864,0	15.968,0	-1.137,0	0,15	38,98	-1,73	-4,08	1,44	109,10
24 Transportes AMIGOS UNIDOS S.A.	RJ	30.374,0	30.225,0	-3.295,0	-4.928,0	-4.503,0	1,00	15,90	-5,98	-14,90	2,09	-0,08
25 Viação NOSSA SENHORA DA PENHA Ltda	RJ	30.372,0	56.887,0	-4.290,0	4.115,0	917,0	0,45	17,84	1,22	1,61	1,09	5,75
26 Transportes ESTRELA AZUL S.A.	RJ	29.142,0	23.327,0	266,0	7.629,0	4.371,0	0,27	23,77	6,05	18,74	2,38	0,35
27 TEL - Transportes Estrela S.A.	RJ	29.037,0	20.925,0	-13.648,0	10.005,0	-4.842,0	0,25	38,27	-6,73	23,14	2,12	-3,80
28 Viação PENDOTIBA S.A.	RJ	28.491,0	11.468,0	-11.591,0	10.278,0	-246,0	0,22	49,88	-0,35	-2,15	3,09	18,79
29 Auto Viação FORTALEZA Ltda.	CE	26.773,0	10.260,0	-9.239,0	11.447,0	383,0	0,04	56,36	0,58	3,73	2,82	-
30 JACAREI Transporte Urbano Ltda.	SP	25.125,0	12.525,0	7.391,0	11.210,0	-2.149,0	0,47	54,63	-3,45	-17,16	2,26	-4,98
31 SÃO BERNARDO Ônibus Ltda.	MG	24.740,0	38.992,0	-4.043,0	9.481,0	4.307,0	0,59	25,39	7,02	11,05	1,17	-
32 Rápido ARAGUAIA Ltda.	GO	22.302,0	85.091,0	-7.566,0	15.047,0	7.480,0	1,58	56,04	13,53	9,00	0,29	-78,35
33 Transportes VILA ISABEL S.A. Transp. Coletivos	RJ	22.289,0	33.990,0	-18.636,0	-2.801,0	-21.214,0	0,17	36,40	-38,40	-62,41	1,03	-7,19
34 Empresa Viação IDEAL S.A.	RJ	21.952,0	17.306,0	-4.579,0	2.484,0	-2.146,0	0,23	22,53	-3,94	-12,40	2,44	0,88
35 Transportes Coletivos BIGUAÇU Ltda.	SC	21.846,0	12.576,0	-11.648,0	10.791,0	836,0	0,16	47,18	1,54	6,65	2,27	-
36 Empresa Auto Viação JUREMA S.A.	RJ	17.890,0	39.027,0	-1.789,0	1.648,0	-141,0	0,83	10,33	-0,32	-0,36	1,02	-2,10
37 CTA - Cia. de Troleibus Araraquara	SP	17.369,0	14.957,0	-1.464,0	-1.737,0	-3.401,0	1,60	23,79	-7,90	-22,74	2,19	-10,55
38 Empresa de Transporte LIMOUSINE CARIOCA S.A.	RJ	13.486,0	10.490,0	-1.547,0	2.010,0	209,0	0,78	10,40	0,63	0,52	0,74	-6,99
39 ESEL - Empresa Santo Antônio Ltda *	CE	12.882,0	8.890,0	-5.643,0	4.968,0	-706,0	0,04	35,61	-2,21	-7,94	2,31	3,54
40 Transportadora PRIMAVERA Ltda.	RJ	12.463,0	953,0	-5.965,0	2.267,0	-3.479,0	0,19	120,92	-11,26	-	-	2,15
41 CMTB - Cia. Municipal de Transporte de Barueri	SP	11.159,0	36.319,0	-657,0	-3.714,0	-4.373,0	1,61	6,93	-15,81	-12,04	0,71	0,73
42 Viação VALE DO SOL Ltda.	MG	10.648,0	7.020,0	-1.216,0	2.355,0	1.000,0	0,32	32,42	3,79	14,25	2,54	-
43 Viação MOGI-GUAÇU Ltda	SP	10.159,0	17.996,0	-1.038,0	81,0	-1.070,0	1,06	11,24	-4,25	-5,95	1,24	-
44 ARAUCARIA Transporte Coletivo Ltda.	PR	8.832,0	26.993,0	-917,0	1.894,0	941,0	0,60	8,75	4,30	3,49	0,74	5,09
45 Auto Viação SÃO JOSÉ Ltda	CE	6.967,0	11.358,0	-1.921,0	2.755,0	469,0	0,35	20,78	2,72	4,13	1,20	-
46 Auto Viação CHAPECÓ Ltda.	SC	6.369,0	24.619,0	-5.552,0	4.078,0	-350,0	0,15	17,45	-2,22	-1,42	0,53	-11,89
47 Viação PRINCESA DO SUL Ltda.	MG	6.145,0	6.422,0	-1.849,0	3.040,0	438,0	0,28	35,63	2,88	5,20	1,16	-
48 Transporte SÃO LUIZ Ltda.	RJ	5.614,0	8.367,0	-1.312,0	4.825,0	3.017,0	0,43	32,59	21,68	36,06	1,12	4,80
49 Empresa São Jose de RIBAMAR Ltda.	CE	4.774,0	26.512,0	-3.035,0	435,0	2.061,0	0,17	327,35	17,42	7,77	3,00	-64,45
50 Viação PRAÇA 12 Ltda.	MG	4.114,0	2.831,0	-702,0	1.005,0	211,0	0,39	32,00	2,07	7,45	2,45	11,20
51 Auto Viação TIJUCA S.A.	RJ	3.025,0	40.184,0	68,0	518,0	297,0	0,39	19,25	3,96	0,74	0,15	-90,57
52 Auto Viação UNIÃO Ltda.	PR	2.523,0	3.082,0	-1.794,0	2.169,0	5,0	0,15	48,58	0,08	0,16	1,01	-33,91
53 SALUTRANS Salutrans Transportes S.A.	RJ	693,0	3.376,0	-1.707,0	858,0	-849,0	1,23	43,59	-49,42	-25,15	0,29	-
54 TRANSERP - Empr. Transp. Urb. Ribeirão Preto S.A.	SP	12,0	3,0	-7,0	5,0	-0,8	0,67	87,10	-2,69	-26,67	0,98	-99,91

## Rodoviário de carga

1 TNT Brasil S.A.*	SP	302.813,0	89.079,0	-63.832,0	56.157,0	-10.524,0	0,96	90,19	-1,40	-11,81	3,35	-11,30
2 SEG - Serviços de Seg. e Transp. de Valores S.A.	RJ	293.000,0	55.061,0	-26.737,0	46.433,0	25.726,0	0,73	69,20	3,54	48,72	4,06	10,26
3 Transportadora TREMAIENSE Ltda.	RS	229.058,0	71.692,0	-19.889,0	14.892,0	-2.884,0	1,35	50,80	-0,51	-3,02	3,90	-2,84
4 TVR - Transportadora VOLTA REDONDA S.A.	SP	223.169,0	68.884,0	18.896,0	26.073,0	-6.214,0	1,28	47,07	-1,12	-9,02	4,25	42,62
5 Transportadora ITAPEMIRIM S.A.*	ES	216.611,0	59.264,0	14.518,0	187.465,0	-14.939,0	1,17	49,46	-2,78	-4,16	0,76	-6,97
6 DOM VITAL Transp. Ultra Rápido Ind. e Com. Ltda.	SP	205.540,0	281.630,0	19.823,0	-34.597,0	-14.310,0	1,64	12,98	-2,81	-5,08	1,58	-24,17
7 Rodoviário LIDERBRÁS S.A.	RJ	168.923,0	52.897,0	-10.166,0	15.966,0	6.358,0	0,90	51,71	1,52	12,02	3,82	-6,87
8 CESA - Companhia Empreendimentos Sabará*	MG	158.880,0	121.122,0	26.004,0	15.463,0	14.721,0	1,00	38,84	3,74	12,15	1,99	55,44
9 Empresa de Transportes ATLAS Ltda.*	SP	154.320,0	103.076,0	-18.083,0	-13.434,0	-9.541,0	1,24	26,37	-2,49	-9,26	2,73	2,22
10 TROPICAL Transportes S.A.	SP	153.413,0	35.845,0	-3.175,0	-10.739,0	-13.428,0	1,05	52,22	-3,53	-37,46	5,07	-13,09
11 TORA - Transportes Industriais Ltda.	MG	151.075,0	60.302,0	12.456,0	143,0	9.212,0	1,99	40,99	2,46	15,28	3,66	-13,47
12 Expreso MERCURIO S.A.	RS	148.800,0	102.115,0	-8.121,0	3.804,0	4.010,0	1,21	31,22	-1,09	-3,93	2,48	-0,01
13 Transportadora COMETA S.A.	PE	138.661,0	62.252,0	551,0	531,0	737,0	0,83	34,33	0,21	1,18	3,65	17,02
14 SADA Transportes e Armazenagens Ltda	MG	135.403,0	63.541,0	-13.567,0	16.420,0	4.247,0	1,39	53,38	1,27	6,68	2,46	25,35
15 TRANSVALOR S.A. - Transp. de Val. e Segurança	SP	134.824,0	48.006,0	10.815,0	11.571,0	19.002,0	1,00	58,54	5,89	39,58	2,89	28,30
16 MINASFORTE S.A. - Transporte de Valores e Seg.	MG	131.098,0	62.690,0	32.825,0	2.407,0	11.471,0	1,17	54,50	3,53	18,30	2,36	23,22



# Mangueira Sabó. Campeã de todas as torcidas.

A mangueira Sabó é campeã sim. Ela aguenta todo o puxa e repuxa, os trancos, solavancos, balanços, trepidações e torcidas que o seu veículo enfrenta no dia-a-dia. Ela não é dura. Por isso mesmo dura muito mais. Mangueira Sabó resiste às pressões mais fortes, sem dar furo. É a tecnologia à toda prova, que a Sabó emprega nas mangueiras e guarnições que são fornecidas para toda a indústria automobilística. Então, antes que seu carro peça água, veja se ele não está pedindo uma mangueira Sabó. A mangueira campeã.

**SABÓ**  
Mangueiras





# O QUE QTC TEM A VER COM ISO 9000?

Há pouco mais de 1 ano o RAPIDÃO COMETA implantou o seu programa de qualidade total, o QTC - Qualidade Total Cometa. Inicialmente voltado para dentro, reavaliou e qualificou ainda mais o seu pessoal e investiu maciçamente em tecnologia, informatização, equipamentos e instalações das suas 20 filiais. Depois, partiu para o mercado, com foco no cliente e o desafio de "zero erro" na operação. O resultado já pode ser sentido através de um atendimento "private", dirigido para satisfazer as

necessidades mais específicas dos clientes e plenamente afinado com o ritmo de seus sistemas logísticos.

Nos 50 anos de existência, este é o mais profundo programa de aperfeiçoamento implementado pelo RAPIDÃO COMETA e seu serviço de cargas rápidas 1ª HORA.

Tudo isso, certamente, trará o reconhecimento internacional através do Certificado de Qualidade da Série ISO-9000.

Com o QTC, o RAPIDÃO COMETA chega lá.



*A gente veste esta camisa*



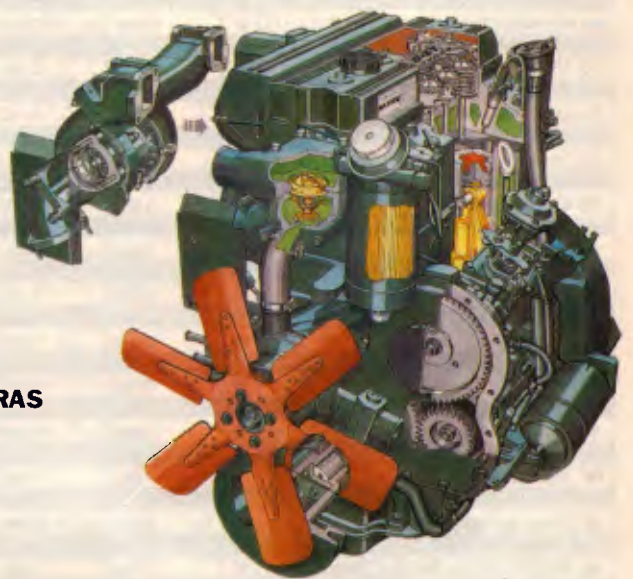




# CHEGOU O LIGEIRIN

- **MOTOR DIESEL MAXION S4 T - TURBO - NOVO E EXCLUSIVO - 1 ANO DE GARANTIA SEM LIMITE DE QUILOMETRAGEM**

- COLUNA DE DIREÇÃO REGULÁVEL
- COMPLETO PAINEL DE INSTRUMENTOS
- EXCLUSIVO SISTEMA DE EMBREAGEM DE ACIONAMENTO HIDRÁULICO
- VÁLVULA EQUALIZADORA DE FRENAGEM DE AÇÃO PROPORCIONAL À CARGA, PARA AS RODAS TRÁSEIRAS
- SISTEMA DE PARADA ELÉTRICA DO MOTOR
- MENOR CUSTO DE AQUISIÇÃO E MANUTENÇÃO
- CARREGA ATÉ 4 TONELADAS
- VENTILAÇÃO NO TETO
- BANCOS DIVIDIDOS 1/3 E 2/3 E CINTOS DE SEGURANÇA DE 3 PONTOS RETRÁTEIS







# HO DA CHEVROLET.



Agora ficou mais fácil ganhar tempo e dinheiro juntos. A Chevrolet está lançando o seu caminhão leve com capacidade para até 4 toneladas de carga. Mais força e agilidade no transporte urbano de curtas e médias distâncias. Mas com um conforto que vai mais longe. Tudo para o seu investimento ter um retorno mais rápido.

Por falar nisso, ele tem o menor preço da categoria e a mais completa rede de serviços e assistência técnica do país.

Responda rápido: não é exatamente isso do que o seu negócio está precisando? Então, venha correndo conhecer.

**CAMINHÃO CHEVROLET**

**6000 turbo**

**OFERECE MAIS • CUSTA MENOS**



**CAMINHÕES  
CHEVROLET  
ANDANDO NA FRENTE**

# 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\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
206 TAR - Transportadora Anísio Rebequi Ltda.	SP	6 483,0	7 781,0	-455,0	1 225,0	50,0	1,61	9,79	0,31	0,64	1,86	126,23
207 EMBRAC - Empresa Bras. de Cargas Ltda	SP	6 414,0	6 946,0	3 180,0	879,0	3 585,0	1,95	11,67	22,55	51,61	2,02	-5,98
208 Transportadora RAVENELLO Ltda.	RS	6 142,0	4 455,0	-358,0	88,0	-245,0	1,05	26,21	-1,61	-5,50	2,52	-4,90
209 Transportadora CAIBIENSE Ltda.	SC	6 141,0	19 394,0	-2 024,0	463,0	-807,0	0,74	13,37	-5,30	-4,16	0,66	11,52
210 Expresso TRANSCORRE Ltda.	SP	6 092,0	9 016,0	-1 028,0	1 215,0	-259,0	0,47	18,38	-1,72	-2,87	1,37	17,23
211 Transportadora TRANSPEL S.A.	SP	5 957,0	1 954,0	-380,0	143,0	-236,0	0,71	55,77	-1,60	-12,08	3,34	-18,19
212 Empresa de Transportes MARTINS Ltda.	MG	5 912,0	9 795,0	-1 351,0	882,0	-527,0	1,36	22,21	-3,60	-5,38	1,16	-3,88
213 CNT - Companhia Nacional de Transportes	MG	5 861,0	4 392,0	352,0	-410,0	118,0	2,05	26,01	0,81	2,69	2,45	-
214 Expresso PIRACIBANO de Transportes S.A.	SP	5 785,0	10 084,0	835,0	863,0	-1 490,0	1,09	16,15	-10,39	-14,78	1,19	-11,02
215 GONÇALVES S.A. Transportes Especializados	SP	5 752,0	24 226,0	301,0	-1 119,0	-107,0	3,06	2,30	-0,75	-0,44	0,57	-0,57
216 Unicopa Trans. Com. e Serv. Ltda. COPA TRANS	BA	5 727,0	1 869,0	-373,0	281,0	-62,0	0,67	37,05	-0,44	-3,32	4,76	42,83
217 TRANSFINAL - Transp. Com. e Repres. Ltda	ES	5 721,0	2 912,0	825,0	-450,0	219,0	5,64	4,93	1,54	7,52	4,63	-
218 Empresa de Transportes CARATINGA Ltda.	MG	5 700,0	6 222,0	1 388,0	-2 403,0	-1 014,0	5,98	5,68	-7,18	-16,14	2,12	-12,61
219 Transportadora RIO POTY Ltda.	CE	5 645,0	4 845,0	-800,0	-1 950,0	-2 723,0	1,00	9,69	-19,46	-56,20	2,61	-48,54
220 UNITRANS Transportes, Comércio e Serviços Ltda.		5 511,0	458,0	94,0	-65,0	12,0	11,81	77,41	0,09	2,62	6,72	-
221 HIPERCON Terminais de Carga Ltda *	SP	5 445,0	659,0	-6 494,0	2 826,0	2 438,0	0,51	83,08	18,06	369,95	1,78	-
222 Transportadora SOFRUTA Ltda.	SP	5 414,0	5 310,0	-877,0	-737,0	-73,0	2,47	15,59	-0,54	-1,37	2,13	58,72
223 Transportadora FIGUEIRENSE Ltda	PR	5 374,0	1 541,0	-788,0	785,0	1 490,0	0,54	53,27	11,19	96,69	4,03	-10,41
224 RENO Transportes Integrados Ltda.	SP	5 224,0	3 962,0	-232,0	-222,0	232,0	3,14	13,70	1,95	6,39	2,82	-
225 Transp. MESQUIFIL - Mesquita & Filhos Ltda.	GO	5 178,0	2 069,0	403,0	-187,0	181,0	1,52	27,68	1,41	8,75	4,48	20,72
226 TRANS TAVAR Transporte de Cargas Ltda.	GO	5 094,0	4 017,0	310,0	691,0	1,0	1,10	25,01	7,47	23,48	2,36	-30,04
227 TRD - Transportadora RD Ltda *	MG	4 973,0	27 251,0	-3 749,0	1 516,0	-2 196,0	0,14	14,58	-17,81	-8,06	0,39	-36,29
228 TRANSRURAL - Transportadora Rural Ltda.	RJ	4 938,0	1 562,0	-807,0	682,0	82,0	1,21	67,53	0,67	5,25	2,54	9,96
229 Transportadora PRECARGAS Ltda	MG	4 929,0	179,0	-2 661,0	2 172,0	-262,0	0,48	93,59	-2,14	-146,37	4,37	-7,25
230 TRANSEICH Assessoria e Transportes Ltda.	RS	4 910,0	13 289,0	1 727,0	-1 626,0	101,0	0,97	29,96	0,83	0,76	0,64	-14,65
231 BTR - Bartholo Transportes e Represent. Ltda.	PR	4 851,0	3 055,0	412,0	640,0	683,0	0,93	27,81	5,68	22,36	2,84	49,73
232 TRANSCOPAGRIL - Copagrill Transp. Rodov. Ltda.	PR	4 833,0	8 856,0	-2 113,0	616,0	-1 401,0	0,34	16,84	-11,69	-15,80	1,10	-20,00
233 SEVLA - Comercio Represent. e Transp. Ltda *	SP	4 758,0	903,0	-161,0	0,0	-161,0	1,00	63,82	-1,36	-17,83	4,73	-10,63
234 RADIANTE Transportes Gerais Ltda.	SP	4 643,0	2 784,0	516,0	-462,0	-47,0	5,18	4,46	-0,41	-1,69	3,95	-25,39
235 TRANSVALTER Ltda	PR	4 573,0	3 687,0	1 335,0	-950,0	659,0	3,57	11,10	5,81	17,97	2,75	-25,62
236 Rodoviário IPIRANGA Ltda.	MG	4 527,0	3 036,0	637,0	1 456,0	-743,0	4,84	16,39	-6,62	-24,47	3,09	5,06
237 APOLO Transportes Ltda	SP	4 405,0	5 219,0	178,0	-203,0	-1 121,0	0,92	21,47	-10,27	-21,48	1,64	14,43
238 ANTARES Transportes Rodoviários Ltda.	SP	4 379,0	7 763,0	-380,0	-373,0	-1 316,0	0,44	15,01	-12,12	-16,95	1,43	-9,79
239 TRANSBIA Transportes Baldan S.A	SP	4 233,0	406,0	439,0	-685,0	-123,0	0,76	81,11	-1,17	-30,30	4,88	20,69
240 NÁPOLES Transportadora de Bens Ltda.	PE	4 037,0	7 585,0	-190,0	-3 597,0	-3 785,0	1,88	242,36	-37,62	-	-	-
241 Expresso NOVATO Ltda.	MG	3 966,0	16 186,0	-305,0	927,0	-1 178,0	4,11	2,11	-11,98	-7,28	0,59	2,46
242 TRANSBRAS Transporte Paranaense Ltda.	PR	3 958,0	1 700,0	-1 880,0	2 751,0	952,0	0,13	64,83	9,70	56,00	2,03	-23,68
243 Transportadora ENSA Ltda	MG	3 786,0	2 418,0	86,0	-304,0	-351,0	0,92	32,04	-3,74	-14,52	2,64	24,24
244 Expresso LUSO BRASILEIRO Ltda	RJ	3 682,0	6 175,0	-833,0	839,0	52,0	1,07	21,94	0,57	0,84	1,15	-17,42
245 JUDICE Transportes Ltda	SP	3 668,0	14 062,0	2 227,0	-150,0	1 670,0	9,63	3,80	18,37	11,88	0,62	-
246 ESQUADRA Transp. Rodoviária de Cargas Ltda.	PE	3 650,0	2 944,0	-8,0	149,0	90,0	4,96	4,17	0,99	3,06	2,95	-51,65
247 Transportadora ARALDI Ltda.	SC	3 591,0	3 239,0	73,0	376,0	-82,0	0,64	23,48	0,92	-2,53	2,10	25,86
248 Rodoviário SANTA CRUZ Ltda.	PR	3 533,0	2 383,0	560,0	-427,0	93,0	3,81	5,89	1,06	3,90	3,46	-9,23
249 ANAMAR Comercio e Transportes Ltda.	SP	3 353,0	3 472,0	395,0	-1 012,0	-616,0	5,04	4,69	-7,41	-17,74	2,28	-3,81
250 TMA - Transportadora Monte Alto Ltda.	SP	3 336,0	7 718,0	1 481,0	-1 290,0	-68,0	5,08	6,22	-0,62	-0,88	1,00	-
251 RODEMAVE Transportes Ltda	RS	3 254,0	2 215,0	123,0	-303,0	-149,0	2,14	16,26	-1,85	-6,73	3,05	4,58
252 FÊNIX Empresa Transportadora de Cargas Ltda.	SP	3 101,0	1 965,0	371,0	-433,0	35,0	3,12	11,61	0,46	1,76	3,46	4,70
253 Transportadora LANFREDI S.A	SP	3 063,0	1 573,0	393,0	0,0	80,0	0,53	45,93	1,05	5,09	2,61	-
254 TRA - Transportes Rodrigues & Anchieta Ltda.	SP	3 045,0	1 503,0	-247,0	-211,0	-458,0	0,61	39,42	-6,07	-30,47	3,04	-9,31
255 NEXT-DAY Transportes Ltda	SP	2 879,0	7 810,0	2 444,0	660,0	2 831,0	10,13	4,17	39,67	36,25	0,88	-
256 TRANSCENTRO Transportes Gerais Ltda.	SP	2 863,0	1 401,0	664,0	126,0	-489,0	0,59	39,82	-6,89	-34,90	3,05	-66,82
257 PIAVE Transp. Rod. e Der. de Petróleo Ltda	SP	2 815,0	6 223,0	-423,0	566,0	989,0	1,09	9,89	-14,17	-15,89	1,01	-
258 Transportadora JOMI Ltda. *	SP	2 553,0	959,0	639,0	-639,0	74,0	0,08	16,55	1,17	7,72	5,51	-
259 Transportes RASADOR Ltda.	RS	2 508,0	1 003,0	423,0	-64,0	358,0	4,18	12,02	5,76	35,69	5,45	-
260 TRANS IARA Transportes Pesados Ltda.	RS	2 415,0	-175,0	-226,0	-252,0	-429,0	0,81	127,76	-7,17	-	-	-
261 Comercio e Transportes REGINA Ltda.	MG	2 391,0	2 770,0	-320,0	97,0	203,0	0,74	20,19	3,43	7,33	1,71	-
262 Containers e Transp. Integr. São Paulo S.A.	RS	2 376,0	1 797,0	1 065,0	-263,0	536,0	4,87	29,79	9,08	29,77	2,30	49,13
263 Transportadora SANTAMARIENSE Ltda.	RS	2 324,0	6 052,0	-2 548,0	2 726,0	122,0	0,71	35,29	2,12	2,02	0,62	8,13
264 TRANSMAGNO Transportes Rodoviários Ltda.	RJ	2 228,0	5 814,0	259,0	697,0	671,0	3,00	2,92	12,15	11,54	0,92	-45,74
265 AT-ADUANEIRA Desp., Assess. e Transp. Ltda	SP	2 174,0	2 962,0	339,0	-85,0	310,0	1,12	34,70	5,75	10,47	1,19	-
266 TRANSCOTTON Transportes S.A.	SP	2 034,0	-912,0	-912,0	-764,0	-1 789,0	0,67	124,40	-35,48	-	-	-49,14
267 Transportes MONTONE Ltda	SP	2 020,0	1 458,0	-41,0	-84,0	-134,0	1,21	16,64	2,68	-9,19	2,86	-29,25
268 REQUIPE Transportes Ltda.	SP	1 999,0	1 924,0	1,0	-336,0	-85,0	2,12	16,15	-1,72	-4,42	2,11	-28,37

# 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		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
269 Comercio e Transporte CONFIANÇA Ltda.	RJ	1.937,0	8.342,0	-906,0	1.117,0	-3.212,0	4,47	1,38	-66,90	-38,50	0,57	-62,42
270 Transportadora VICENZI Ltda.*	SC	1.821,0	6.790,0	858,0	-2.225,0	3.095,0	0,31	4,26	68,57	45,58	0,44	7,11
271 TRANSBRAZIL TERRESTRE Ltda.	RS	1.781,0	1.134,0	-28,0	76,0	31,0	1,14	30,90	0,70	2,73	2,69	-18,35
272 RODOMAR Transporte e Comércio Ltda.	RJ	1.715,0	8.158,0	3.830,0	-3.999,0	-129,0	12,73	3,67	-3,03	-1,58	0,50	-
273 Transportadora Comercial FILPI Ltda.*	MG	1.702,0	6.714,0	-659,0	1.171,0	-868,0	1,41	7,52	-20,57	-12,93	0,58	-
274 Salazar C. Dias e Filhos Ltda. CACIQUE Transp.	SP	1.649,0	843,0	-356,0	-124,0	-476,0	0,06	34,40	-11,65	-56,47	3,18	90,65
275 Transportadora SIMELO Ltda.	SP	1.524,0	1.306,0	-17,0	134,0	133,0	0,46	24,03	3,52	10,18	2,20	-48,91
276 SAO LUIZ ENCOMENDAS E CARGAS Ltda.	MS	1.519,0	1.955,0	101,0	123,0	208,0	0,78	27,44	5,52	10,64	1,40	59,62
277 TRANSMILLEN Transportes Ltda.	BA	1.243,0	478,0	415,0	232,0	477,0	5,06	19,92	15,48	99,79	5,79	-
278 TRANSMUNDIAL Transportes Ltda.	BA	1.219,0	97,0	50,0	0,0	28,0	1,46	59,07	0,93	28,87	12,75	-
279 CONCÓRDIA Transportes Rodoviários Ltda.	BA	1.219,0	4.104,0	-516,0	698,0	182,0	2,09	15,71	6,02	4,43	0,82	-83,11
280 ASSIS TRANSFRETE Transp. Rodoviaros Ltda.	SP	1.198,0	958,0	-157,0	56,0	-100,0	0,81	18,19	-3,37	-10,44	2,54	24,30
281 Cia. de Transp. COMERCIAL E IMPORTADORA	RJ	1.145,0	2.378,0	292,0	3,0	295,0	6,48	2,06	10,39	12,41	1,17	-21,26
282 Irmãos DEISS & Cia. Ltda.	SC	1.124,0	1.425,0	333,0	361,0	81,0	0,42	37,07	2,91	5,68	1,23	-
283 RODO FORT Ltda.	SP	1.091,0	956,0	214,0	99,0	169,0	2,25	5,44	6,25	17,68	2,67	-
284 TDB - Transportes e Distribuição de Bens Ltda.	SP	870,0	234,0	61,0	103,0	25,0	0,96	40,76	1,16	10,68	5,46	-
285 Transportadora BERTO Ltda.*	SP	861,0	2.452,0	-2.155,0	2.290,0	134,0	0,32	3,54	6,28	5,46	0,84	-19,48
286 VAL VERDE Transportes Rodoviários Ltda.	SP	845,0	2.790,0	-1.588,0	945,0	-341,0	0,21	35,89	-16,28	-12,22	0,48	-41,89
287 JOMAR Transportes Ltda.	SP	734,0	2.565,0	805,0	212,0	335,0	5,31	4,61	18,41	13,06	0,68	-9,68
288 M.D.A. Transportes Ltda.	RS	619,0	74,0	66,0	15,0	47,0	1,80	54,94	3,06	63,51	9,47	-
289 Transportadora DEISS Ltda.	SC	462,0	847,0	66,0	-38,0	24,0	2,50	6,20	2,10	2,83	1,27	-
290 TRANSBARBOSA Ltda.	MG	430,0	423,0	-66,0	59,0	23,0	0,18	19,27	2,16	5,44	2,03	-
291 PICCILLI Transportes Ltda.	SP	412,0	1.240,0	-88,0	-14,0	-59,0	0,53	5,29	-5,78	-4,76	0,82	-
292 ORLY Comercio Exterior e Transportes*	SP	319,0	64,0	-17,0	36,0	14,0	0,95	57,33	1,77	21,88	5,27	-
293 Transportes SARAPIRANGA S.A.	RS	262,0	882,0	-776,0	-492,0	-828,0	3,32	43,53	-127,49	-93,88	0,42	-
294 TRANSCOLAI Ltda.	MG	251,0	593,0	-117,0	-335,0	-422,0	0,89	39,57	-67,83	-71,16	0,63	-
295 Transportadora TRÊS LAGOAS Ltda.	MS	86,0	12,0	-51,0	-279,0	-350,0	3,00	33,33	-164,18	-2.916,67	11,84	-85,64

# Rodoviário de passageiros

1 Viação ITAPEMIRIM S.A.	ES	436.603,0	760.854,0	-304.383,0	197.937,0	-82.801,0	0,30	38,19	-7,66	-10,88	0,88	-15,82
2 Viação COMETA S.A.*	SP	275.401,0	554.994,0	24.844,0	-6.399,0	-3.324,0	1,39	12,24	-0,49	-0,60	1,08	-11,97
3 Viação ÁGUIA BRANCA S.A.*	ES	269.367,0	435.318,0	-40.367,0	-3.351,0	-22.398,0	0,84	22,47	-3,35	-5,15	1,19	20,47
4 Cia. SÃO GERALDO de Viação	MG	259.716,0	408.840,0	-71.059,0	96.094,0	25.597,0	0,83	32,06	3,98	6,26	1,07	-1,35
5 Empresa GONTIJO de Transportes Ltda.	MG	214.180,0	451.896,0	-64.657,0	41.744,0	-25.221,0	1,35	24,86	-4,75	-5,56	0,88	-16,79
6 Auto Viação 1001 S.A.*	RJ	156.247,0	368.094,0	11.035,0	-34.760,0	-23.151,0	1,90	11,59	-5,98	-6,29	0,92	-7,54
7 Empresa de Ônibus Nossa Senhora da PENHA S.A.	PR	140.426,0	269.972,0	-41.348,0	45.947,0	-2.860,0	0,97	25,04	-0,82	-1,06	0,97	15,13
8 Viação GARCIA Ltda.	PR	140.361,0	181.920,0	1.808,0	-21.323,0	8.591,0	0,82	40,21	2,47	4,72	1,14	-11,09
9 Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	SP	127.684,0	201.341,0	-14.704,0	47.375,0	20.637,0	0,94	27,50	6,52	10,25	1,14	-16,84
10 PLUMA Conforto e Turismo S.A.	PR	126.416,0	210.418,0	-66.022,0	57.424,0	-15.187,0	0,36	37,14	-4,85	-7,22	0,94	-4,10
11 Empresa de Transporte ANDORINHA S.A.	SP	125.196,0	200.412,0	-2.320,0	-1.081,0	94,0	1,28	14,39	0,03	0,05	1,32	-10,26
12 REUNIDAS S.A. Transportes Coletivos	SC	105.123,0	136.019,0	-64.298,0	52.770,0	-36.146,0	0,33	52,25	-13,87	26,57	0,91	-11,33
13 EMPRESAS REUNIDAS Paulista de Transp. Ltda.	SP	90.081,0	177.391,0	16.637,0	-8.127,0	-7.879,0	2,39	6,66	-3,53	-4,44	1,17	-16,25
14 Expresso ITAMARATI Ltda.	SP	83.163,0	152.589,0	7.800,0	-25.637,0	-17.516,0	1,71	11,07	-8,50	-11,48	1,20	-8,94
15 UTIL - União Transp. Interestadual de Luxo S.A.	MG	79.151,0	151.421,0	-20.483,0	35.205,0	13.203,0	0,35	23,87	6,73	8,72	0,99	-3,87
16 Viação SANTA CRUZ S.A.	SP	69.842,0	218.167,0	-9.090,0	5.742,0	-5.458,0	1,15	8,66	-3,15	-2,50	0,72	2,89
17 CATTANI S.A. Transportes e Turismo*	PR	69.630,0	113.278,0	4.938,0	11.814,0	-1.108,0	0,73	21,86	-0,64	-0,98	1,18	7,87
18 Viação CANOENSE S.A.	RS	68.131,0	10.058,0	-14.103,0	4.925,0	-8.305,0	0,22	91,47	-4,92	-82,57	1,43	0,85
19 PLANALTO Transportes Ltda.*	RS	67.069,0	55.079,0	-7.616,0	27.769,0	-2.562,0	1,16	46,26	-1,54	-4,65	1,82	0,73
20 Viação OURO E PRATA S.A.	RS	54.274,0	137.075,0	-10.888,0	25.958,0	5.348,0	0,10	38,92	3,98	3,90	0,60	-13,19
21 LUXOR Transportes Ltda.	RJ	48.390,0	7.169,0	-32.552,0	10.903,0	-26.807,0	0,41	63,09	-22,35	-373,93	4,89	-20,59
22 Viação RIO DOCE Ltda.	MG	46.909,0	58.812,0	-4.710,0	7.409,0	2.849,0	1,09	22,05	2,45	4,84	1,54	-10,05
23 Viação SALUTARIS e Turismo S.A.	RS	41.237,0	137.769,0	743,0	9.989,0	5.556,0	1,12	10,87	5,44	4,03	0,66	-13,45
24 Empresa AUTO VIAÇÃO CATARINENSE S.A.	SC	39.210,0	62.563,0	-23.128,0	17.466,0	-2.049,0	0,38	33,83	-2,11	-3,28	1,03	-13,84
25 Viação ARAGUARINA Ltda.	GO	38.847,0	79.893,0	171,0	771,0	547,0	0,86	14,12	0,57	0,68	1,04	-2,10
26 Viação CIDADE DO AÇO Ltda.*	RJ	36.152,0	168.660,0	-15.841,0	5.214,0	-16.127,0	0,66	11,41	-18,00	-9,56	0,47	2,58
27 Viação SERTANEJA Ltda.	MG	35.672,0	60.331,0	119,0	-2.584,0	-2.189,0	1,15	9,74	-2,48	-3,63	1,32	-6,08
28 Viação BONAVITA S.A. Transportes e Turismo	SP	34.319,0	49.487,0	2.273,0	13.587,0	1.747,0	0,92	36,75	2,02	3,53	1,10	-5,34
29 CITRAL - Transporte e Turismo S.A.	RS	33.679,0	29.997,0	-10.563,0	5.725,0	-4.734,0	0,80	38,25	-5,67	-15,78	1,72	-12,97
30 Viação ALTO PARAISO Ltda.*	DF	31.145,0	22.261,0	-8.290,0	2.782,0	-4.719,0	0,43	30,47	-6,11	-21,20	2,41	-4,41

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Rodoviário de passageiros

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA (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 (%)		
31 Viação PÁSSARO Verde Ltda.	MG	30 472,0	72 370,0	2 213,0	-7 385,0	-4 415,0	1,75	8,54	-5,85	-6,10	0,95	-10,75
32 Viação NASSER Ltda.	SP	28 404,0	17 034,0	-9 037,0	3 081,0	-6 845,0	0,48	38,76	-9,72	-40,18	2,53	-2,45
33 Viação PRESIDENTE Ltda.	MG	28 242,0	68 781,0	-2 976,0	3 340,0	1 211,0	1,00	15,84	1,73	1,76	0,86	-9,48
34 Rápido MACAENSE Ltda.*	RJ	27 611,0	8 536,0	-4 614,0	6 400,0	2 507,0	0,37	55,41	3,66	29,36	3,57	-9,78
35 Viação SÃO BENTO S.A.	SP	27 604,0	31 124,0	-10 452,0	7 889,0	-2 330,0	0,60	33,42	-3,41	-7,49	1,46	-12,25
36 Viação CARIOLI Ltda.	SP	26 513,0	44 251,0	6 372,0	-5 081,0	1 380,0	2,26	15,24	2,10	3,12	1,26	-17,32
37 Viação GRACIOSA Ltda.*	PR	25 850,0	20 740,0	-610,0	5 139,0	3 271,0	0,65	35,49	5,10	15,77	1,99	-
38 Viação PROGRESSO e Turismo Ltda.	RJ	25 484,0	48 599,0	9 242,0	9 557,0	-305,0	0,51	44,59	-0,48	-0,63	0,99	-1,52
39 Expresso CAXIENSE S.A.	RS	23 998,0	23 523,0	-5 091,0	536,0	-7 948,0	0,57	23,37	-13,36	-33,79	1,94	-3,84
40 Viação 9 DE JULHO S.A.	SP	22 787,0	17 624,0	-6 084,0	3 086,0	-4 267,0	0,73	32,98	-7,55	-24,21	2,15	-17,50
41 Expresso da MANTIQUEIRA S.A.	SP	20 618,0	33 982,0	3 735,0	-1 202,0	1 497,0	1,50	12,43	2,93	4,41	1,32	-8,27
42 Viação OURO BRANCO S.A.*	PR	20 115,0	24 977,0	1 512,0	931,0	-176,0	1,47	23,43	-0,35	-0,70	1,53	-5,66
43 Viação NOROESTE Ltda.	RN	19 006,0	86 257,0	2 619,0	3 499,0	4 679,0	6,62	4,65	10,48	5,42	0,49	-8,08
44 Viação SÃO LUIZ Ltda.*	MS	17 128,0	2 536,0	-4 436,0	948,0	-2 777,0	0,36	79,53	-6,54	-109,50	3,43	17,87
45 IMPALA Auto Ônibus S.A.	SP	16 996,0	48 240,0	-2 074,0	1 076,0	-1 407,0	0,72	18,97	-3,36	-2,92	0,79	-17,79
46 Expresso CRISTALIA Ltda.	SP	16 496,0	43 976,0	-1 682,0	1 057,0	-977,0	0,42	22,96	-2,39	-2,22	0,72	-
47 Empresa IRMAOS TEIXEIRA Ltda.*	MG	16 415,0	27 526,0	-2 939,0	321,0	-2 537,0	0,78	10,88	8,24	-9,22	1,32	-7,41
48 Expresso GARDÊNIA Ltda.*	MG	16 166,0	40 514,0	-12 793,0	15 738,0	1 785,0	0,35	27,78	4,45	4,41	0,71	-
49 Empresa Auto Ônibus MANOEL RODRIGUES S.A.	SP	15 994,0	17 412,0	-1 418,0	-11,0	-2 060,0	0,11	5,53	-5,19	-2,88	0,52	-18,06
50 Elson Souto & Cia. EXPRESSO 1002	PE	15 877,0	42 219,0	-361,0	-1 104,0	-1 599,0	1,15	5,96	-4,06	-3,79	0,88	18,05
51 Transportes UNICA Petrópolis Ltda.*	RJ	15 861,0	96 627,0	584,0	-2 578,0	-20,0	1,09	12,46	-0,05	-0,02	0,40	-
52 Viação UMUARAMA Ltda.*	PR	14 428,0	22 101,0	-260,0	73,0	-413,0	0,84	33,51	-1,15	-1,87	1,25	-30,05
53 ENSA - Empresa Nossa Senhora Aparecida Ltda.	MG	13 194,0	15 575,0	-8 027,0	4 549,0	-833,0	0,13	27,11	-2,55	-5,35	1,53	-21,86
54 Rápido RIBEIRÃO PRETO S.A.	SP	12 629,0	29 973,0	3 001,0	-3 924,0	-1 256,0	2,17	8,72	-4,01	-4,19	0,95	-7,51
55 EVAL - Empresa de Viação Angréense Ltda.*	RJ	12 016,0	15 122,0	-4 629,0	3 110,0	-1 735,0	0,80	35,12	-5,83	-11,47	1,28	-48,40
56 Expresso GAUCHO S.A.	RS	11 260,0	21 307,0	-4 276,0	3 534,0	-1 830,0	0,39	25,21	-6,56	-8,59	0,98	-9,76
57 TRANSUL Transportes Coletivos Ltda.	SP	10 929,0	16 115,0	-1 896,0	509,0	-853,0	0,98	12,62	-3,15	-2,29	1,47	-7,59
58 COLITUR Transportes Rodoviários Ltda.	RJ	10 917,0	10 734,0	-2 784,0	299,0	-1 993,0	0,62	23,95	-7,36	-18,57	1,92	-9,65
59 SUL SERRA S.A. Transportes e Turismo	RS	9 988,0	12 036,0	-9 105,0	4 850,0	-3 832,0	0,28	45,23	-17,01	-1,84	1,02	-
60 Viação SARTORI S.A.*	MG	8 930,0	5 960,0	-251,0	4 456,0	2 601,0	0,28	36,45	11,75	43,64	2,36	11,35
61 Expresso ADAMANTINA S.A.	SP	8 707,0	7 764,0	-4 294,0	-1 924,0	-3 016,0	0,68	47,35	-13,97	-38,85	1,46	-24,74
62 FÁCIL Transportes e Turismo Ltda.	RJ	8 132,0	41 595,0	-870,0	-1 849,0	-2 048,0	1,08	15,59	-10,16	-4,92	0,41	-
63 Viação GOIÂNIA Ltda.	GO	8 044,0	7 775,0	-2 191,0	-90,0	1 277,0	2,86	30,25	6,40	15,42	1,79	10,96
64 JOÃO TUDE Transportes e Turismo Ltda.*	FE	7 886,0	12 193,0	-1 688,0	963,0	-1 137,0	0,52	25,06	5,82	-9,33	1,20	-36,09
65 Viação SANTA ROSA Ltda.	MG	6 808,0	20 078,0	-2 230,0	-1 312,0	-4 186,0	0,69	12,12	-24,77	-20,82	0,74	-
66 Expresso AMARELINHO Ltda.	SP	6 456,0	11 254,0	-1 696,0	779,0	-1 262,0	1,14	19,07	-7,89	-11,21	1,15	-
67 GUERINO SEISCENTO Transportes Ltda.*	SP	6 206,0	19 689,0	442,0	1 687,0	-1 182,0	9,43	2,38	-7,55	-5,90	0,76	-21,03
68 JANDAIA Transportes e Turismo Ltda.	SP	6 171,0	9 451,0	731,0	1 516,0	74,0	0,92	22,93	0,48	0,78	1,25	-15,13
69 Transportes ZUCA LOPES Ltda.	PI	5 964,0	13 374,0	-530,0	78,0	-64,0	1,23	11,17	-0,43	-0,48	0,98	-34,46
70 Cia. REX de Transportes	SC	4 936,0	4 002,0	-1 608,0	-23,0	-1 576,0	0,50	42,70	-12,90	-39,43	1,75	-26,61
71 Viação RIO TINTO Azevedo & Cia. Ltda.*	PE	3 899,0	8 469,0	897,0	-262,0	262,0	2,21	8,28	2,86	3,09	0,99	-
72 Viação PATO BRANCO Ltda.*	PR	3 423,0	3 996,0	4,0	249,0	269,0	0,76	28,13	-3,17	-6,73	1,53	-11,08
73 TRANSCOLIN - Transp. Col. Interestadual Ltda.*	MS	3 408,0	6 770,0	-518,0	465,0	-66,0	0,17	18,89	-0,78	-0,97	1,01	-13,63
74 Viação VALE DO TIETÊ Ltda.	SP	3 023,0	22 449,0	-198,0	-214,0	274,0	0,75	25,94	-3,66	-1,22	0,25	-81,46
75 Transportes Coletivos IJUENSE S.A.	RS	2 333,0	1 524,0	-1 015,0	1 025,0	-64,0	0,21	44,98	-1,11	-4,20	2,09	-12,37
76 Rápido SUDOESTINO Ltda.	MG	2 241,0	1 593,0	66,0	-33,0	19,0	1,74	19,59	0,34	1,19	2,80	-15,83
77 Viação BUIÃO Ltda.	MG	1 943,0	902,0	-2 323,0	2 767,0	212,0	0,03	76,73	4,40	23,50	1,24	-
78 TRANSUR - Transporte Rodoviário Mansur Ltda.*	MG	1 739,0	4 004,0	-457,0	137,0	-344,0	0,76	12,29	-7,98	-8,59	0,94	-79,54
79 Viação CIDADE CAÇULA Ltda.*	MS	580,0	140,0	-46,0	20,0	-25,0	0,62	58,53	-1,80	-17,86	4,06	-

## INDÚSTRIA DE TRANSPORTE

## Carroçarias e implementos para caminhões

1 FNV - Veículos e Equipamentos S.A.	SP	369 902,0	620 606,0	-159 213,0	209 405,0	34 294,0	0,62	38,47	3,73	5,51	0,91	4,42
2 RANDON S.A. Veículos e Implementos*	RS	350 611,0	629 083,0	-2 414,0	-29 102,0	-91 534,0	0,98	33,75	-10,53	-14,55	0,92	22,62
3 BRASINCA S.A. Carroçarias	SP	348 578,0	167 365,0	-54 670,0	53 832,0	-2 866,0	0,61	57,12	-0,34	-1,73	2,21	56,33
4 RECRUSUL S.A.	RS	108 234,0	266 485,0	148 836,0	-144 045,0	4 831,0	2,62	27,23	1,80	1,81	0,70	25,87

# DIBENS. UM BANCO QUE NUNCA PÁRA.



GRUPO VERDI

O Banco Dibens é uma empresa do Grupo Verdi, um grupo cuja principal vocação, há 40 anos, sempre foi prestar serviços para o setor de transportes de cargas e passageiros.

Tendo nascido e crescido entre caminhões, ônibus e tratores, o Dibens nunca deixou de cumprir seu objetivo: apoiar e incentivar frotistas e concessionários com mecanismos ágeis de crédito e financiamento que respeitam suas particularidades e possibilidades

de pagamento.

É assim que, em quatro anos de atividades, operando com agências em todo o território nacional, o Dibens tornou-se um dos maiores financiadores do setor, com operações de leasing, finame, CDC e CDCI. E não pára por aí. Vai continuar crescendo junto com um dos mais importantes setores da economia brasileira.

Se você tem pressa para financiar veículos de transporte de qualquer marca, fale com

quem sabe encurtar caminhos para você. Ligue para 0800-122177, ou 288-2566 (Grande S. Paulo) e peça a visita de um de nossos Gerentes.

**BANCO  
DIBENS**



O BANCO DE QUEM TRANSPORTA

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Carroçarias e implementos para caminhões

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 RAYTON Industrial S.A.	SP	66 923,0	86 726,0	-4 306,0	-13 592,0	-17 967,0	1,04	35,99	-10,83	-20,72	1,22	11,03
6 Euclides FACCHINI & Filhos	SP	64 001,0	418 822,0	19 513,0	21 160,0	5 248,0	0,62	11,39	3,31	1,25	0,34	12,42
7 IDEROL S.A. Equipamentos Rodoviários	SP	51 534,0	163 923,0	-146 225,0	48 506,0	-98 348,0	0,32	53,13	-76,99	-60,00	0,37	-28,21
8 A. GUERRA S.A. Implementos Rodoviários	RS	47 280,0	87 323,0	-914,0	8 387,0	-10 260,0	0,66	35,14	-8,75	-11,75	0,87	2,69
9 RODOVIÁRIA S.A. Ind. de Impl. p/ Transporte	RS	45 500,0	176 668,0	11 369,0	-17 112,0	-12 595,0	1,89	16,66	-11,17	-7,13	0,53	-41,06
10 DAMBROZ S.A. Indústria Mecânica e Metalúrgica	RS	33 305,0	40 822,0	1 761,0	-13 973,0	-12 173,0	1,18	34,97	-14,75	-29,82	1,32	-15,68
11 CIBI - Cia. Industrial Brasileira Implant	SP	29 851,0	35 461,0	1 168,0	9 270,0	1 133,0	2,83	53,20	1,53	3,20	0,98	14,65
12 CIBER Cia. Ind. Bras. de Equipam. Rodoviários	RS	28 575,0	54 412,0	4 902,0	-10 688,0	-4 681,0	1,55	28,04	-6,61	-8,60	0,94	-10,74
13 MASSARI S.A. Indústria de Viaturas	SP	25 871,0	32 306,0	5 108,0	96,0	4 767,0	1,63	26,31	7,43	14,76	1,25	8,79
14 ANTONINI S.A. Ind. de Equipamentos Rodoviários	SP	21 323,0	-2 845,0	-5 284,0	3 411,0	-1 873,0	0,75	114,42	-3,54	-	-	-11,84
15 PIERINO GOTTI Ind. de Impl. Rod. Mec. Ltda.	PR	20 668,0	66 589,0	-3 969,0	14 210,0	-16 916,0	0,76	11,98	-33,02	-25,40	0,68	-14,36
16 CIMASA - Veículos p/ Combate a Incêndios S.A	RS	18 937,0	33 077,0	6 746,0	3 581,0	10 469,0	1,53	56,48	22,30	31,65	0,62	-19,46
17 KRONORTE Indústria e Comércio Ltda.	PE	8 885,0	26 752,0	1 626,0	8 582,0	6 331,0	0,57	29,24	28,75	23,67	0,58	-32,11
18 COLON S.A. Indústria de Equipam. Rodoviários	SP	8 755,0	19 108,0	5 444,0	-24 508,0	-19 064,0	7,69	28,10	-87,84	-99,77	0,82	7,03
19 MULTIVAN S.A. Veículos e Equipamentos	RS	8 303,0	2 927,0	1 491,0	-1 061,0	247,0	1,37	55,03	1,20	8,44	3,16	9,83
20 Carrocerias LINSHALM Ltda.	SC	8 255,0	19 928,0	4 249,0	-5 452,0	1 155,0	2,97	12,91	5,64	5,80	0,89	-17,52
21 TURISCAR do Brasil S.A.*	RS	8 172,0	5 292,0	-11 691,0	2 297,0	-9 871,0	0,56	78,92	-48,73	-186,53	0,81	-39,87
22 SERPEÇAS Alagoas Implementos Rodov. Ltda.*	AL	7 571,0	7 678,0	3 012,0	-2 860,0	130,0	4,34	11,65	0,69	1,69	2,16	21,24
23 Kabi Indústria e Comércio S.A. NOVA KABI	RJ	7 117,0	7 308,0	-2 684,0	-2 960,0	1 015,0	2,07	35,52	5,75	13,89	1,51	-19,03
24 RODORIB Implementos Rodoviários Ltda.*	SP	6 878,0	3 195,0	1 069,0	370,0	-54,0	1,33	50,16	-0,32	-1,69	2,27	-61,48
25 LÍDER S.A. Viaturas e Equipam. Industriais Ltda.	MG	4 836,0	5 611,0	237,0	-1 018,0	-726,0	1,52	27,05	-6,06	-12,94	1,56	-21,34
26 GOYDO Implementos Rodoviários Ltda.	SP	3 814,0	6 124,0	1 604,0	-4 410,0	-2 805,0	3,71	12,45	-29,67	-45,80	1,29	-
27 TRUCK SÃO JOÃO Ind. de Impl. Rod. S. João Ltda.	SP	2 748,0	2 511,0	203,0	-166,0	32,0	1,41	24,00	0,47	1,27	2,06	-
28 ALTARI S.A. Viaturas e Refrigeração	RS	2 657,0	1 831,0	-387,0	651,0	276,0	0,84	41,06	4,19	15,07	2,12	-33,74
29 THERMOSUL Carrocerias Ltda.*	SC	2 278,0	2 229,0	698,0	-686,0	15,0	1,79	30,88	0,27	0,67	1,75	-23,37
30 Erico BECKER & Cia.	SC	1 914,0	21 371,0	169,0	-232,0	24,0	2,10	1,48	0,51	0,11	0,22	-53,39
31 Indústria e Comércio ORLI Ltda.	SP	1 343,0	1 377,0	15,0	-8,0	4,0	1,58	15,00	0,12	0,29	2,05	-27,82

## Carroçarias para ônibus

1 MARCOPOLO S.A.	RS	1 195 400,0	1 153 677,0	464 215,0	-164 760,0	263 283,0	1,59	31,64	8,89	22,82	1,76	83,43
2 CAIO - Cia. Americana Industrial de Ônibus	SP	335 687,0	334 712,0	118 906,0	-94 181,0	19 061,0	1,96	22,63	2,29	5,69	1,92	-3,72
3 CIFERAL Comércio e Indústria Ltda.*	RJ	190 458,0	35 256,0	10 798,0	-10 192,0	487,0	1,16	73,48	0,10	1,38	3,55	10,80
4 COMIL - Com. e Ind. Metalúrg. Santo Antônio Ltda.	RS	61 732,0	25 121,0	-1 445,0	5 104,0	3 292,0	1,09	68,94	2,15	13,10	1,89	56,76
5 CMA - Cia. Mecânica Auxiliar	SP	17 483,0	112 612,0	8 106,0	-7 764,0	-1 815,0	2,56	2,68	-4,19	-1,61	0,37	-8,55

## Construção naval

1 ISHIBRAS Ishe Kawajima do Brasil Estal. S.A.	RJ	2 319 506,0	1 112 980,0	1 408 078,0	565 328,0	30,0	1,35	71,37	0,00	0,00	1,48	0,68
2 Companhia COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO	RJ	439 636,0	1 383 949,0	-7 892,0	403 455,0	-300 653,0	0,99	48,21	-27,59	-21,72	0,34	28,43
3 VEROLME Estaleiros Reunidos do Brasil S.A.	RJ	275 959,0	2 498 963,0	-1 856 784,0	1 115 274,0	-744 184,0	0,24	46,85	-108,79	-29,78	0,15	-
4 Indústrias Reunidas CONEGO S.A.	RJ	271 369,0	2 177 548,0	-75 425,0	33 090,0	-42 335,0	1,04	18,69	-6,29	-1,94	0,23	9,64
5 Indústria Naval do CEARÁ S.A.*	CE	97 983,0	818 506,0	49 130,0	399,0	41 749,0	1,38	17,25	17,19	5,10	0,25	171,67
6 RENAVE - Emp. Brasileira de Reparos Navais S.A.	RJ	67 372,0	187 561,0	-46 686,0	105 766,0	208,0	0,70	45,55	0,12	0,11	0,48	-23,18
7 Estaleiro SO S.A.	RS	59 440,0	125 536,0	8 049,0	23 205,0	-156,0	1,23	31,78	-0,11	-0,12	0,80	636,28
8 ENAVI S.A. - Engenharia Naval e Industrial	RJ	59 335,0	35 543,0	10 514,0	22 494,0	-10 714,0	1,03	67,02	-7,28	-30,14	1,36	26,29
9 COBRENA Cia. de Reparos Marítimos e Terrestres	RJ	3 935,0	165 055,0	-3 054,0	3 220,0	512,0	0,92	10,11	5,25	0,31	0,05	-48,46

## Equipamentos de movimentação interna

1 HYSTER BRASIL Ltda.	SP	67 934,0	54 650,0	22 255,0	20 700,0	1 179,0	2,19	27,17	0,70	2,16	2,24	-20,07
2 AMEISE Comércio e Indústria S.A.	RJ	42 159,0	78 428,0	5 320,0	2 233,0	-54,0	1,07	25,25	-0,05	-0,07	1,00	192,49
3 MAUSA S.A. - Equipamentos Industriais	SP	33 572,0	231 216,0	507,0	-59 274,0	-59 231,0	3,12	13,05	-71,18	-25,62	0,31	9,44
4 Equipamentos ITAMARATI Ltda.	SP	23 651,0	25 123,0	7 616,0	-5 853,0	-111,0	2,60	17,98	-0,19	-0,44	1,91	-22,50

# Equipamentos de movimentação interna

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 Empilhadeiras LIFTO S.A.	SP	21 744,0	1 255,0	- 18 428,0	8 347,0	- 8 996,0	0,73	94,74	- 16,89	- 716,81	2,26	- 23,49
6 SKAM Indústria e Comércio Ltda.	SP	19 420,0	27 987,0	1 084,0	1 406,0	583,0	1,05	30,61	1,21	2,08	1,19	21,73
7 SITI - Sist. Totais de Transp. Internos Munck S.A.	SP	15 358,0	5 778,0	- 1 463,0	702,0	65,0	0,70	51,88	- 2,01	- 13,24	3,17	28,01
8 TECTRAN Engenharia, Indústria e Comércio S.A.	SP	14 270,0	53 035,0	- 19 143,0	16 575,0	- 2 550,0	1,78	42,11	- 7,21	- 4,81	0,39	- 53,58
9 ZELOSO Indústria e Comércio Ltda.	SP	8 906,0	13 316,0	- 3 221,0	449,0	- 2 669,0	1,08	36,16	- 12,09	- 20,04	1,06	4,64
10 GEOVIA Industrial S.A.	RJ	5 372,0	16 066,0	163,0	390,0	244,0	1,17	38,12	1,83	1,52	0,51	-

# Indústria aeronáutica

1 EMBRAER - Empr. Brasileira de Aeronáutica S.A.	SP	1 770 091,0	- 1 864 464,0	- 1 033 517,0	9 479 303,0	- 1 680 296,0	0,25	115,45	- 38,30	-	-	- 3,40
2 Companhia Eletromecânica CELMA	RJ	281 074,0	641 162,0	150 231,0	84 414,0	48 078,0	1,15	33,14	6,90	7,50	0,73	11,62
3 MOTORTEC Indústria Aeronáutica S.A.	RJ	24 176,0	296 882,0	- 70 135,0	126 066,0	- 7 097,0	0,05	35,77	- 11,84	- 2,39	0,13	- 40,50
4 AEROMOT Aeronaves e Motores S.A.	RS	20 793,0	32 514,0	11 989,0	6 082,0	527,0	1,11	43,60	1,02	1,62	0,89	- 25,69
5 AEROELETRÔNICA Ind. de Comp. Aviónicos S.A.*	RS	16 693,0	12 645,0	8 159,0	9 709,0	- 2 361,0	0,98	69,18	- 5,71	- 18,67	0,97	- 34,35

# Material ferroviário

1 MAFERSA Sociedade Anônima*	SP	340 959,0	266 847,0	- 110 289,0	182 534,0	67 133,0	1,40	76,30	7,94	25,16	0,75	66,23
2 COBRASMA S.A.	SP	317 131,0	- 118 622,0	- 2 025 201,0	1 531 643,0	- 430 054,0	0,20	104,84	- 54,71	-	-	0,33
3 JARAGUÁ S.A. Indústrias Mecânicas	SP	115 984,0	134 972,0	41 252,0	91 796,0	- 18 309,0	1,24	59,78	- 6,37	- 13,57	0,86	- 4,67
4 Industrial ARTE TÉCNICA S.A.	RS	39 400,0	26 036,0	8 814,0	- 2 452,0	2 869,0	1,02	44,19	2,94	11,02	2,09	19,87
5 SAB WABCO do Brasil S.A.*	SP	22 112,0	106 474,0	9 348,0	- 9 808,0	- 4 160,0	1,37	31,85	- 7,59	- 3,91	0,35	-
6 MÁQUINAS E FERROVIAS (São Paulo) S.A.	SP	3 986,0	- 305,0	- 1 305,0	2 159,0	880,0	0,35	116,28	8,91	- 288,52	-	47,93

# Montadora de veículos comerciais

1 MERCEDES-BENZ do Brasil S.A.	SP	7 610 685,0	7 262 910,0	1 108 195,0	- 1 916 680,0	- 607 130,0	1,42	34,02	- 3,22	- 8,16	1,71	4,08
2 TOYOTA DO BRASIL S.A. Indústria e Comércio*	SP	448 249,0	679 003,0	151 889,0	- 180 379,0	- 36 845,0	1,56	27,70	- 3,32	- 5,43	1,18	19,38
3 AGRALE S.A.*	RS	246 716,0	218 676,0	- 363 451,0	196 283,0	- 192 384,0	0,23	68,74	- 31,46	- 87,98	0,87	13,72

# Peças e componentes para veículos comerciais

1 COFAP - Companhia Fabricadora de Peças	SP	3 800 318,0	2 476 808,0	169 778,0	0,0	161 318,0	1,44	35,87	1,71	6,51	2,44	88,37
2 METAL LEVE S.A. - Indústria e Comércio*	SP	939 321,0	1 947 072,0	- 249 028,0	0,0	- 187 451,0	1,43	22,07	- 8,05	- 9,63	0,93	- 67,15
3 ZF do Brasil S.A.	SP	731 404,0	588 084,0	- 132 172,0	- 6 046,0	- 138 606,0	1,03	44,64	- 7,65	- 23,57	1,71	8,14
4 Freios VARGAS S.A.	SP	646 471,0	707 683,0	55 111,0	- 45 255,0	- 41 490,0	1,05	36,87	- 2,59	- 5,86	1,43	21,22
5 TRW do Brasil S.A.	SP	631 993,0	410 063,0	- 99 530,0	60 971,0	- 46 372,0	0,82	50,06	- 2,96	- 11,31	1,91	0,44
6 ROCKWELL BRASEIXOS S.A.	SP	508 227,0	950 844,0	- 121 841,0	- 12 002,0	- 134 569,0	1,79	25,81	- 10,68	- 14,15	0,98	65,27
7 ALBARUS S.A. Indústria e Comércio	RS	462 164,0	1 818 449,0	209 465,0	- 90 667,0	116 610,0	1,11	11,00	10,18	6,41	0,56	22,93
8 FRANCISCO STEDILE S.A.*	RS	351 920,0	519 736,0	66 604,0	- 42 117,0	11 323,0	1,69	23,62	1,30	2,18	1,28	- 17,37
9 NAKATA S.A. Indústria e Comércio	SP	329 221,0	406 375,0	45 022,0	- 42 067,0	423,0	1,39	31,65	0,05	0,10	1,37	10,60
10 BRAZACO - MAPRI Indústrias Metalúrgicas S.A.	SP	265 769,0	464 698,0	142 632,0	- 162 128,0	- 19 368,0	2,15	31,64	- 2,94	- 4,17	0,97	-
11 EATON Corporation do Brasil	SP	251 253,0	96 921,0	- 133 376,0	84 570,0	- 48 827,0	1,14	71,34	- 7,84	- 50,38	1,84	5,41
12 KADRON S.A.	SP	221 309,0	157 404,0	- 57 293,0	74 522,0	13 233,0	1,54	54,46	2,41	8,41	1,59	-
13 SOFUNGE Soc. Tec. de Fundições Gerais S.A.	SP	187 785,0	285 205,0	- 20 743,0	- 252,0	- 7 527,0	1,06	25,49	- 1,62	- 2,64	1,22	- 20,59
14 PLATINUM S.A.	SP	177 381,0	100 843,0	16 058,0	- 35 432,0	- 20 293,0	1,25	41,35	- 4,62	- 20,12	2,56	8,47
15 MONROE Auto Peças S.A.	SP	164 159,0	130 537,0	55 535,0	- 74 836,0	- 19 301,0	1,55	48,71	- 4,74	- 14,79	1,60	1,82
18 DHB Componentes Automotivos S.A.	RS	158 528,0	157 038,0	28 472,0	148 439,0	20 763,0	0,27	57,40	5,28	13,22	1,07	21,34
17 Borrachas VIPAL S.A.	RS	146 542,0	103 212,0	12 912,0	- 11 302,0	1 590,0	2,32	49,39	0,44	1,54	1,78	37,16
18 Indústrias Freios KNORR Ltda.*	SP	129 635,0	172 640,0	- 3 718,0	11 333,0	7 704,0	0,95	30,21	2,40	4,46	1,30	-
19 COBREQ - Companhia Brasileira de Equipamentos	SP	129 205,0	102 659,0	8 539,0	- 22 932,0	- 20 273,0	1,05	37,74	- 6,33	- 19,75	1,94	16,36

# O sucesso do novo Volvo NL não podia passar em branco.



## Uma série especial para você.

Para criar a nova linha NL, a Volvo ouviu frotistas, ouviu engenheiros, ouviu mecânicos e, principalmente, ouviu o motorista, que faz da cabine do caminhão a sua segunda casa. O resultado foi uma



perfeita combinação entre potência, durabilidade e conforto. E depois de tudo pronto, a Volvo não parou mais de ouvir elogios. O novo Volvo NL foi o caminhão pesado de maior evolução de





Excam

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE

vendas no Brasil. Para comemorar todo esse sucesso, está sendo lançada uma série especial com 200 veículos NL12 na cor vermelha e com vários opcionais de fábrica. Porque um sucesso desse porte

não podia passar em branco. Agora só falta você passar no concessionário Volvo mais próximo e reservar o seu.

# VOLVO

VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA.  
AV. JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA, 2600 - CIC - 81.260-000 - TEL.: (041) 271-8111 - CURITIBA - PARANÁ - BRASIL

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## Peças e componentes para veículos comerciais

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA (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 (%)		
20 Fábrica de Artefatos de Borracha CESTARI S.A.	SP	118 343,0	190 206,0	73 192,0	-84 956,0	4 346,0	4,66	13,41	1,48	2,28	1,34	14,75
21 Válvulas SCHRADER do Brasil S.A.	SP	117 494,0	144 189,0	48 073,0	-43 533,0	3 824,0	3,08	14,78	1,31	2,65	1,72	18,37
22 PROMAX - Produtos Máximos S.A. Ind. e Com.	SP	111 006,0	92 622,0	7 485,0	-2 417,0	778,0	1,61	39,03	0,28	0,84	1,81	-2,59
23 CINPAL - Cia. Industrial de Peças p/ Automóveis	SP	102 505,0	351 176,0	190 046,0	-158 873,0	21 148,0	7,80	13,07	8,32	6,02	0,63	-19,45
24 Companhia TEPERMAN de Estofamentos	SP	100 030,0	45 760,0	-16 746,0	12 442,0	-4 164,0	1,06	62,00	-1,68	-9,10	2,06	-2,87
25 CALLAS Têxtil S.A.	SP	94 066,0	32 985,0	2 566,0	11 389,0	3 871,0	1,14	55,72	1,66	11,74	3,13	5,93
26 Eletromecânica DYNA S.A.	SP	88 453,0	120 274,0	-10 537,0	10 684,0	2 349,0	1,81	32,14	1,07	1,95	1,24	7,87
27 TECALON Brasileira de Auto Peças Ltda.	SP	66 685,0	46 573,0	8 085,0	-7 749,0	-190,0	1,51	27,22	-0,11	-0,41	2,58	23,76
28 CORTIRIS S.A. Indústria e Comércio	SP	65 834,0	5 635,0	-22 981,0	-11 151,0	-10 562,0	1,60	89,09	-6,47	-187,44	3,04	-4,25
29 Industrias C. FABRINI S.A.	SP	63 790,0	23 398,0	-96 628,0	24 781,0	69 222,0	0,44	86,95	-43,78	-295,85	0,88	-24,76
30 FANAUPE S.A. Fábrica Nacional de Auto Peças	SP	61 605,0	148 581,0	25 717,0	28 924,0	1 463,0	1,84	35,43	0,96	0,98	0,66	18,18
31 DUREX Industrial S.A.	SP	60 689,0	50 518,0	-32 966,0	34 175,0	1 017,0	1,20	67,99	0,68	2,01	0,95	-
32 FIBAM Companhia Industrial	SP	58 619,0	81 600,0	-13 973,0	8 202,0	5 327,0	1,03	52,82	-3,80	-6,53	0,83	-
33 RCN Radiadores S.A.	SP	55 737,0	65 456,0	-10 025,0	-4 608,0	-14 619,0	1,20	21,21	-10,58	-22,33	1,66	-17,53
34 HIDROPLAS S.A.	SP	53 650,0	211 064,0	-17 667,0	13 078,0	-4 664,0	0,65	14,29	-3,51	-2,21	0,54	30,29
35 DE MAIO GALLO S.A. Ind. Com. Peças p/ Autom.	SP	49 736,0	73 275,0	-65 862,0	37 995,0	-27 880,0	0,46	53,16	-22,61	-38,05	0,79	5,98
36 THERMOID S.A. Materiais de Fricção	SP	46 818,0	16 587,0	6 794,0	11 277,0	213,0	0,75	73,10	0,18	1,28	1,88	16,92
37 Indústria MARILIA de Auto Peças S.A.	SP	43 739,0	18 861,0	6 218,0	-8 053,0	-2 964,0	1,97	54,52	-2,73	-15,71	2,61	22,66
38 PIGOZZI S.A. Engrenagens e Transmissões	RS	40 869,0	135 739,0	-5 503,0	23 044,0	-22 857,0	0,58	29,25	-22,56	-16,84	0,53	40,93
39 LAGUNA Comercio e Industria S.A.	SP	38 899,0	14 827,0	-17 050,0	12 380,0	-4 670,0	1,06	72,89	-4,84	-31,50	1,76	-12,99
40 TECNFORJAS S.A. Indústria de Auto Peças	SP	36 304,0	43 705,0	-1 622,0	-1 382,0	-3 719,0	0,83	21,29	-4,13	-8,51	1,62	0,12
41 SADA Forjas Ltda.	MG	34 433,0	28 684,0	9 301,0	46,0	6 584,0	1,68	27,17	7,71	22,95	2,17	40,25
42 COLMEIA S.A. Ind. Paulista de Radiadores	SP	33 407,0	20 400,0	-60 555,0	20 123,0	-40 366,0	0,23	80,10	-48,75	-197,87	0,81	-16,35
43 Freios CONTROL S.A.	RS	31 867,0	44 374,0	16 045,0	-4 646,0	6 300,0	2,95	24,02	7,98	14,20	1,35	14,94
44 ALIANÇA DE OURO S.A. Comércio e Indústria	CE	26 893,0	15 430,0	9 312,0	-8 696,0	255,0	2,74	26,64	0,38	1,65	3,17	8,18
45 Pistões SULOY S.A. Indústria e Comércio	RS	25 589,0	18 937,0	5 103,0	-5 119,0	195,0	1,48	53,45	0,31	1,03	1,56	47,36
46 CIMOBRAS Cia. de Molas Brasileiras S.A.	RJ	23 127,0	27 258,0	5 368,0	6 871,0	-1 503,0	1,15	52,69	-2,62	-5,51	1,00	-3,40
47 Mecânica SILPA Ltda.	RS	20 488,0	10 822,0	157,0	3 410,0	1 442,0	1,10	49,66	2,84	13,32	2,36	10,44
48 REFRIMA S.A. Equipamentos Industriais	AM	20 298,0	23 943,0	18 356,0	-24 290,0	-5 935,0	10,25	11,00	-11,80	-24,79	1,87	-
49 Indústria AUTO METALURGICA S.A.	SP	20 295,0	13 527,0	2 189,0	-2 493,0	38,0	1,31	47,53	0,08	0,28	1,95	-18,08
50 EUREKA Produtos Automotivos	RS	19 438,0	15 659,0	-8 592,0	27 871,0	-410,0	0,74	73,53	-0,85	-2,62	0,81	-14,37
51 AUTO PIRA S.A. Industrias e Comércio de Peças	SP	19 364,0	65 125,0	-24 545,0	16 431,0	-7 930,0	0,36	54,79	-16,52	-12,18	0,74	-22,21
52 CONTROL S.A. Ind. Com. de Freios de Artif. Borr.	RS	15 987,0	30 957,0	2 715,0	1 487,0	-657,0	1,53	31,07	-1,66	-2,12	0,88	5,51
53 Industrias e Comércio PIZZOLI S.A.	SP	13 958,0	2 997,0	1 636,0	-2 240,0	-422,0	1,76	50,46	-1,22	-14,08	5,72	4,35
54 ENGREGON S.A.	SP	12 880,0	26 131,0	-7 763,0	4 754,0	-3 005,0	0,47	35,87	-9,41	-11,50	0,78	31,65
55 CEN Ind. Com. Peças Sist. Eletr. p/ Veic. Ltda.	SP	11 873,0	6 599,0	-224,0	772,0	529,0	0,95	49,37	1,80	8,02	2,26	-8,16
56 Freios GOTS Auto Partes S.A.	SP	10 255,0	7 315,0	-2 771,0	6 187,0	3 156,0	0,29	76,25	12,42	43,14	0,83	17,82
57 Industrias de Peças INPEL S.A.	RS	10 153,0	77 307,0	4 742,0	-8 092,0	1 906,0	4,97	3,52	7,57	2,47	0,31	-10,17
58 BORBONITE S.A. Indústria de Borracha	RS	8 761,0	2 072,0	2 569,0	3 704,0	1 324,0	1,24	74,80	6,10	63,90	2,64	70,34
59 OBENAUS Ind. e Com. de Molas Ltda.	SC	8 074,0	4 345,0	-746,0	726,0	-274,0	1,05	54,99	-1,37	-6,31	2,07	26,06
60 PRADOLUX Indústria e Comércio Ltda.	MG	4 601,0	5 495,0	992,0	-1 401,0	8,0	3,36	12,99	0,07	0,15	1,77	-16,93
61 CACIC Indústria e Comércio de A. P. Ltda.	SP	4 014,0	2 246,0	265,0	-440,0	-30,0	1,84	28,53	-0,30	-1,34	3,16	-
62 MIROAL Indústria e Comércio Ltda.	SP	3 590,0	1 963,0	938,0	-654,0	-1 683,0	0,56	53,25	-18,91	-85,74	2,12	-28,72
63 ZURLO Implementos Rodoviários Ltda.	RS	3 586,0	4 819,0	1 850,0	-2 387,0	-584,0	3,48	15,25	-6,57	-12,12	1,78	16,04
64 TRIÂNGULO Ind. Com. de Virabrequins Ltda.	SP	3 121,0	2 908,0	465,0	-480,0	136,0	1,83	15,84	1,76	4,68	2,24	3,87
65 BRASLUX Indústria de Auto Peças Ltda.	RS	3 010,0	1 990,0	1 708,0	969,0	-261,0	1,34	60,16	-3,50	-13,12	1,41	-
66 POLAR S.A. Indústria e Comércio de Radiadores	SP	2 810,0	2 017,0	85,0	-229,0	-144,0	1,08	42,93	-2,07	-7,14	1,97	-

## Pneus

1 PIRELLI Pneus S.A.	SP	5 448 868,0	2 077 538,0	-557 632,0	0,0	-550 710,0	0,90	36,79	-4,08	-26,51	4,11	19,27
2 RINALDI S.A. Indústria de Pneumáticos	RS	46 455,0	35 270,0	-5 390,0	-2 711,0	-6 697,0	0,95	38,64	-5,82	-18,99	2,00	-22,50

# O NACIONAL ESTÁ INVESTINDO EM TRANSPORTE.

O Nacional investiu em transporte para ser o Banco que mais entende de seu negócio. Por isso, aqui você encontra uma equipe treinada especialmente para atender você, oferecendo produtos e serviços específicos às suas necessidades. Não é à toa que as maiores empresas de transporte do País já são movidas a Nacional. Porque só o Nacional pode oferecer agilidade e um rendimento muito acima da média. Fale com um de nossos gerentes. Você vai ver com que habilidade eles vão dirigir seus negócios.



**NACIONAL**

O Banco que está a seu lado

# AS MAIORES DE CADA SETOR

## SERVIÇOS AUXILIARES

### Leasing ou locação de veículos

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA (em mil C\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil C\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil C\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil C\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil C\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE			
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)	PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
1 LOCALIZA RENT A CAR Ltda.	MG	799 183,0	240 310,0	-70 794,0	0,0	-71 196,0	1,91	72,97	-3,59	-29,63	2,23	239,22
2 AUTOLATINA LEASING S.A. Arrend. Mercantil	SP	258 180,0	243 381,0	-299 743,0	370 286,0	15 126,0	0,03	71,86	2,36	6,21	0,74	-17,77
3 SANTO AMARO Transps., Loc. Com. Veic. Ltda.*	SP	62 816,0	20 004,0	2 451,0	-22 330,0	-19 882,0	1,45	40,58	-12,77	-99,39	4,63	-5,40
4 Locadora ARATU Transportes Rodoviários Ltda.	BA	20 102,0	23 884,0	-1 417,0	385,0	-1 106,0	1,39	19,57	-2,22	-4,63	1,40	-21,80
5 JÚLIO SIMÕES RENT A CAR Loc. Veic. Máq. Ltda.	SP	13 222,0	9 045,0	1 857,0	-1 069,0	290,0	1,10	28,93	0,88	3,21	2,58	76,90
6 VIWA LOCADORA VitoriaWagem Locadora Ltda.	ES	9 614,0	27 274,0	214,0	-787,0	83,0	2,04	9,36	0,35	0,30	0,79	-
7 M.C.C.L. - Mesquita Containers e Chassis Ltda.*	SP	9 537,0	14 171,0	-2 511,0	989,0	-1 578,0	1,61	14,83	-6,68	-11,14	1,42	-26,35
8 SERVMAQ Transp e Locação de Máquinas Ltda.*	MG	7 159,0	5 719,0	1 943,0	861,0	710,0	1,44	16,54	4,00	12,41	2,59	0,53
9 VERTICAL Transportes Especializados	RS	6 425,0	4 729,0	180,0	-562,0	-273,0	1,12	18,83	-1,71	-5,77	2,73	5,98
10 TRANSVEPAR - Transps. e Veículos Paraná Ltda.*	PR	3 834,0	3 758,0	515,0	866,0	368,0	0,57	25,46	3,87	9,79	1,88	-
11 EXPANSÃO Serv. Indústria e Comércio Ltda.*	RJ	3 250,0	5 749,0	377,0	314,0	430,0	1,23	15,59	5,34	7,48	1,18	-37,72
12 TRESINCOC LOCADORA Ltda.	MT	2 758,0	3 455,0	-74,0	427,0	134,0	3,45	44,20	1,96	3,88	1,27	-
13 LOCATRUCK Locadora de Equipam. SIC Ltda.*	SP	1 475,0	1 42,0	48,0	349,0	-332,0	2,51	42,58	-9,08	-29,07	1,84	-29,62
14 EXPANSÃO Santarém Ltda.	PA	347,0	421,0	-801,0	764,0	-34,0	1,36	70,51	-3,95	-8,08	0,60	-

## Recauchutagem de pneus

1 AUTO LINS S.A. Recauchutagem	SP	20 392,0	14 549,0	7 721,0	-7 337,0	308,0	1,89	14,00	0,61	2,12	2,77	12,65
2 CACIQUE PNEUS Indústria e Comércio Ltda.*	PI	19 102,0	5 215,0	2 585,0	-2 018,0	237,0	1,40	44,11	0,50	4,54	5,08	13,43
3 STEFFEN PNEUS Irmãos Steffen & Cia. Ltda.	RS	16 924,0	3 112,0	1 392,0	-1 216,0	192,0	1,37	29,86	0,41	6,17	2,51	-
4 BONADIMAN Pneus S.A.	ES	17 765,0	38 550,0	-224,0	-5 920,0	-6 141,0	2,55	10,29	-13,95	-15,93	1,02	-14,05
5 CAIADO RECAUCHUTAGEM Recal. Caiado Ltda.	SP	15 497,0	23 737,0	3 300,0	-4 572,0	-1 272,0	1,94	10,32	-3,31	-5,36	1,45	-
6 Cia. RINALDI Indústria e Comércio	RS	13 618,0	18 048,0	-7 350,0	-2 310,0	-4 058,0	0,55	27,71	-12,02	-22,48	1,35	-19,50
7 Renovadora de Pneus VACARIA S.A.	RS	12 502,0	4 571,0	537,0	-661,0	-109,0	1,43	28,48	-0,35	-2,38	4,99	29,62
8 Renovadora de Pneus IRMÃOS HOFF Ltda.	RS	11 345,0	15 950,0	3 985,0	-3 879,0	64,0	3,20	10,04	0,23	0,40	1,59	-
9 Industrial PNEUBOM Ltda.	SP	10 472,0	8 895,0	2 089,0	-1 847,0	820,0	1,66	17,44	-3,16	9,22	2,41	80,36
10 SERRANA Pneus S.A.*	RS	8 956,0	13 091,0	-675,0	-1 141,0	-1 431,0	1,05	14,32	-6,45	-10,93	1,45	-35,47
11 Recauchutagem de Pneus RENOVAR Ltda.	SP	3 273,0	2 067,0	504,0	-442,0	6,0	2,76	16,11	0,07	0,29	3,29	-
12 TYRESOLES PETROLINA Ref. Pneus Petrol. Ltda.	PE	2 050,0	944,0	816,0	-203,0	204,0	1,56	25,08	4,01	21,61	4,03	-
13 RECAP Pneus Ltda.	SP	1 766,0	1 248,0	131,0	-725,0	-594,0	1,77	22,58	-13,57	-47,60	2,72	-65,23
14 Ref. de Pneus BELO VALE Soc. Coelho Ltda.	MG	1 560,0	2 021,0	17,0	1 713,0	-6,0	0,75	54,19	-0,16	-0,30	0,88	-

## Retífica de motores

1 LAMBERTUCCI S.A.*	MG	16 295,0	38 301,0	779,0	-3 918,0	5 164,0	1,78	13,85	12,78	13,48	0,91	-25,63
2 Indústria e Comércio MOTORIT S.A.	SP	14 490,0	39 183,0	1 393,0	-1 301,0	105,0	2,01	12,84	0,29	0,27	0,80	-50,53
3 RETIMAO - Retífica de Máquinas Ltda.*	PR	12 941,0	13 965,0	4 847,0	-5 512,0	-666,0	2,92	17,36	-2,08	-4,77	1,90	-0,31
4 Auto MINAS BRASIL Ltda.*	MG	9 767,0	12 152,0	6 249,0	-4 389,0	1 672,0	5,38	11,20	6,91	13,76	1,77	-
5 Indústria e Comércio RETIPAR Ltda.*	PR	9 305,0	14 690,0	-885,0	-133,0	-903,0	0,90	17,03	-3,91	-6,15	1,30	-19,50
6 Retífica LAGUNA Ltda.*	SP	9 158,0	8 616,0	-2 392,0	911,0	-3 304,0	1,09	35,15	-14,55	-38,35	1,71	-
7 Retífica e Mecânica CONFIANÇA Ltda.*	SP	8 410,0	9 505,0	3 295,0	-3 110,0	-107,0	3,89	11,75	-0,51	-1,13	1,94	-18,33
8 Retífica MOTORTEC S.A.	PR	7 985,0	8 439,0	1 319,0	-1 990,0	-294,0	1,88	19,38	-1,49	-3,48	1,89	-
9 Retificadora COLATINENSE Ltda.*	ES	7 959,0	8 487,0	-40,0	-608,0	-330,0	1,44	21,59	-1,67	-3,89	1,51	-16,55
10 Retífica de Motores ESBRA Ltda.	RJ	7 282,0	6 788,0	525,0	-1 185,0	-654,0	1,51	24,31	-3,62	-9,63	2,01	-10,63
11 Retífica BRASILVA Ltda.	MG	7 179,0	5 337,0	955,0	-1 684,0	-738,0	1,77	27,46	-4,15	-13,83	2,42	-17,72
12 BOSCOLO MOTORES e Retífica Ltda.	SP	5 752,0	2 659,0	1 791,0	-2 708,0	596,0	2,61	36,04	4,18	22,41	3,43	69,16
13 TUIUTI Comércio e Retificação de Motores S.A.	RS	5 299,0	8 675,0	-71,0	-1 808,0	-1 723,0	1,28	24,54	-13,12	-19,86	1,14	-31,55
14 LAMBERTUCCI Retífica VALE DO AÇO Ltda.*	MG	5 244,0	6 883,0	4 305,0	-4 435,0	-160,0	3,09	19,17	-1,23	-2,32	1,53	-29,94
15 LAMBERTUCCI Retífica CENTRO OESTE Ltda.*	MG	5 054,0	3 845,0	1 282,0	-2 063,0	-522,0	1,93	27,74	-4,17	-13,58	2,35	-36,21
16 Retífica VALE DO RIO GRANDE Ltda.*	SP	4 750,0	4 732,0	306,0	-527,0	-222,0	1,40	20,36	-1,89	-4,69	1,98	-
17 THOMEU RETIFICA de Motores Ltda.	SP	4 152,0	20 552,0	3 226,0	-4 059,0	-1 390,0	6,82	2,42	-13,51	-6,76	0,49	-31,78
18 LAMBERTUCCI Retífica MONTES CLAROS Ltda.*	MG	3 950,0	2 978,0	610,0	-1 212,0	-605,0	2,49	37,93	-6,18	-20,32	2,04	-35,19
19 Retificadora DEBACCO S.A.*	RS	3 852,0	1 902,0	312,0	-535,0	-210,0	1,28	40,30	-2,20	-11,04	3,00	6,18
20 Retificadora DICO S.A.	RS	3 434,0	-1 334,0	-442,0	-741,0	-1 173,0	0,75	187,59	-13,78	-	-	-13,44
21 JUNDIAÍ Retífica de Motores S.A.	SP	2 909,0	2 754,0	369,0	-804,0	-431,0	1,44	31,59	-5,98	-15,65	1,79	-24,01
22 Retífica PIRAMID Ltda.	RJ	1 907,0	8 093,0	159,0	699,0	-445,0	3,45	2,46	-9,41	-5,50	0,57	-
23 SCHULTZ Técnica Comercial Ltda.*	RS	1 118,0	2 481,0	158,0	-36,0	133,0	5,55	23,52	4,80	5,36	0,85	-15,68

# EVOLUÇÃO ACIMA DE EVOLUÇÃO.

A mais tradicional e avançada  
marca de empilhadeiras  
lança uma nova série na faixa de  
2.250/3.000 kg.

Mais moderna. Mais eficiente.  
Mais rentável.

---

## XM: EMPILHadeira MUNDIAL HYSTER

---

Apropriando as mais recentes  
inovações, a Série XM – agora  
fabricada também no Brasil –  
alcança o ponto mais alto em  
produtividade.

Tecnologia de primeiro mundo,  
que só a Hyster tem  
condições de oferecer em uma  
empilhadeira mundial produzida  
em nosso país.

Conheça de perto a XM no  
Distribuidor Hyster.  
E, certamente, você confirmará  
esta assertiva: quando a Hyster  
supera sua própria evolução, há  
novidades importantes no  
universo das empilhadeiras.



**HYSTER BRASIL**

BRASIF • J. MALUCELLI • LION • MESBLA • PONTES



## CASTIGADAS PELO IMPEACHMENT

O país parou no segundo semestre, afetando o desempenho das empresas

**E**xatamente como foi apurado no anuário do ano passado, 55,8% das empresas analisadas fecharam o ano de 1992 com prejuízos. A troca de postos registrada na lista das maiores mostra que o castigo do *impeachment* recaiu sobre aquelas que insistiram em não buscar alternativas para enfrentar o marasmo da economia vigente no segundo semestre, período em que o Congresso Nacional apurou as irregularidades do governo Collor, o que acabou por afastar do cargo o presidente da República. “O país parou durante todo o segundo semestre, e a demanda de carga, que já vinha caindo no primeiro, diminuiu ainda mais”, justifica Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, presidente da NTC e diretor da Dom Vital, uma das empresas que mais perderam posição no ano passado (caiu do segundo para o sexto lugar em receita operacional líquida, e do segundo para o sétimo entre as dez melhores).

Para Ribeiro, as transportadoras já queimaram todas as gorduras e, “se a situação não melhorar, não sei o que poderá acontecer. O setor está em crise”, lamenta.

Apesar de estarem, desde 1991, reduzindo suas estruturas, fechando filiais, demitindo pessoal e vendendo parte da frota, as empresas ainda operam com uma ociosidade de 25% a 30%, na opinião de Ribe-

ro. “A Dom Vital passou o ano com 20% da frota parada.”

Mas o pessimismo não é geral. “Acho que estamos deixando de encolher”, reage Nelson José Schiavi, presidente do sindicato das empresas gaúchas e diretor da Tresmaiese, que vem ganhando postos nos últimos anos. Da mesma forma, Camilo Cola, presidente do grupo Itapemirim, diz que, embora não haja motivos para comemoração, a tímida retomada dos setores produtivo e de consumo está provocando uma proporcional recuperação do TRC. Cola prevê para este ano um crescimento do setor da ordem de 5% em relação ao crescimento ocorrido no ano passado, na mesma proporção das previsões para o PIB, e um ano de 1994 ainda mais promissor, em função da melhoria da infra-estrutura viária anunciada pelo governo.

Para Schiavi, um fator de recuperação foi a campanha de valorização do frete, empreendida pela Comissão de Conscientização, liderada por Moacir Ferro, diretor da ITD Transportes.

### Justificativas

A análise dos balanços mostra que não houve apenas perdas. As vendas, que, em 1991, estavam negativas em 7,99%, aumentaram 2,95%

em 1992, e algumas empresas apresentam sinais de recuperação. A rentabilidade sobre o patrimônio líquido das cinquenta maiores, embora continue negativa, é menor neste ano (-5,95%) do que o foi no ano passado (-8,77%). O endividamento geral aumentou de 38,30% em 1991 para 40,88% em 1992, o que sinaliza algum investimento. Camilo Cola destaca que as empresas procuraram melhorar a qualidade do serviço, adquirindo equipamentos de comunicação e de informática.

A liquidez corrente, que subiu de 1,15 para 1,45, é outro sinal de que as empresas passaram o ano menos apertadas do que no ano anterior, graças, principalmente, à redução de custos via corte de pessoal e enxugamento de estrutura. A crise dos últimos anos ensinou às empresas como projetar seus compromissos e seus investimentos para prazos maiores, e como melhorar a qualidade de suas vendas; daí a melhora da liquidez, segundo Schiavi.

O alto índice de prejuízos, na sua opinião, deve-se ao elevado custo do dinheiro. “A atividade dos transportes não tem como fazer estoque, e a diminuição do serviço bem como o aviltamento do frete só podem baixar a rentabilidade sobre o patrimônio líquido”, completa Schiavi. Quanto à elevação do endividamento geral, para ele é resultante da necessidade de alto capital de giro inerente ao setor. “Nossos custos são, essencialmente, à vista ou de curto prazo, enquanto que o frete só é faturado após a realização do serviço e com algum prazo para pagamento.”

Para Ribeiro, o crescimento de alguns indicadores é influenciado por empresas de especialidades que também cresceram, como, por exemplo, o transporte de valores. “Com inflação em alta, há mais dinheiro em circulação e, portanto, mais carga para ser transportada.” Quanto à ascensão da Cesa Transportes, empresa mineira do grupo de cimento Cauê, do 29º para o sexto lugar, cujo desempenho a colocou em primeiro lugar entre as dez maiores, na opinião do presidente da NTC essa subida tem uma única razão: “É em-



presa de carga própria, que faz parte do cartel do cimento. Nem devia estar concorrendo.”

No entanto, Marcelo Dias, diretor da Cesa Transportes, assegura que sua empresa cresceu fora do transporte de cimento, onde tem ha-

vido, nos últimos anos, uma queda de demanda (*ver mais adiante*).

Por isso, Sebastião Ribeiro não demonstra otimismo. “Vimos algumas saídas, tais como a operação em *pool* e as terceirizações da frota e de diversos serviços, mas não se

**A Cesa Transportes, 29ª entre as maiores do ano passado, saltou para oitavo lugar este ano e foi a melhor entre as dez maiores. Seu segredo: Programa de Qualidade Total implantado em 1991, que permitiu ganhos de 30% em produtividade e investimentos em frota e terminal.**

**O novo Ford F-4000 é o mais moderno sistema de transporte da cidade.** Ele é uma mão na roda para quem trabalha com entregas rápidas. A começar pela nova cabina, que ficou muito mais confortável, facilitando a entrada e a saída. O novo sistema de freio, a nova transmissão e a suspensão recalibrada deixaram o F-4000 mais seguro, mais estável e muito mais gostoso de dirigir. Fora essas novidades, o F-4000 continua com o seu baixo custo operacional de sempre. Como o F-4000 é o caminhão mais vendido no Brasil, logo essas melhorias vão se espalhar por toda a cidade. E isso vai ser bom para quem compra e para quem dirige. Ou seja: o novo F-4000 é um bom negócio para todo mundo. Venha conhecê-lo no seu Distribuidor Ford.

Os caminhões da Linha F contam com uma ampla rede autorizada de 267 pontos de assistência técnica espalhados por todo o país. E mais o Plantão Ford Caminhões 24 Horas.



Banco moderno e confortável, inteiriço, em vinil ou revestido de tecido.



Conjunto de instrumentos integrado. Novo sistema de iluminação para melhor visibilidade. Alarmes luminosos e sonoros para baixa pressão de óleo e alta temperatura do líquido de arrefecimento.

FORD F-4000



Pense mais Forte. Pense Ford.

Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.



Alguns itens apresentados são opcionais. Consulte o seu Distribuidor Ford.





**SE O SEU NEGÓCIO  
É GANHAR DINHEIRO  
COM ENTREGAS DIÁRIAS,  
O CAMINHÃO É ESTE:  
NOVO FORD F-4000.**



# RODOVIÁRIO DE CARGA

“Se a economia não melhorar, não sei o que pode acontecer. As empresas já enxugaram o que foi possível.”



Foto: Avani Stein

Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, presidente da NTC — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas

pode terceirizar tudo.” Ribeiro lembra que quando as empresas deixavam todo o serviço por conta dos autônomos, a carga esperava pelo caminhão. “Hoje, isso não pode acontecer, pois o caminhão tem horários. Com ou sem carga, segue viagem. Se terceirizarmos a frota, a qualidade do serviço cai.” Seguindo esse raciocínio, Ribeiro diz que, para cobrar bem, a empresa precisa oferecer um bom serviço. A saída, para ele, é a retomada do crescimento econômico.

A campanha da NTC ‘Sem Caminhão o Brasil Pára’ poderá se inverter, na opinião do seu presidente, pois sem carga são as transportadoras que desaparecerão. A NTC não dispõe de dados sobre o encolhimento do setor. No entanto, se até o ano passado computava 16 mil empresas em operação no país, trabalha atualmente com doze mil, sem contar filiais fechadas e centraliza-

ção das atividades em regiões de maior demanda de carga.

“Não vejo nenhum segmento a ser explorado. Até o ano passado, havia uma corrida para o Mercosul, porém muitas empresas desistiram de operar para não terem prejuízos”, exemplificou. Além disso, citou o caso da TNT Brasil, a maior do ranking, que “está encolhendo”. Ribeiro diz que, depois de reduzir a frota, a TNT encerrou as atividades na América Latina e, em seguida, separou as atividades de *courier*. (A TNT Skypack, que era um departamento da TNT Brasil, é hoje uma empresa independente.) “Agora, colocou à venda a TNT-Sava.”

A direção da TNT Brasil nada diz. Procurada insistentemente por **TM**, não se pronunciou.

## A qualidade da melhor

Enquanto o presidente da NTC não vê saídas, a Cesa Transportes tem uma receita para continuar crescendo: investir em qualidade. Competindo desde 1991 com as demais transportadoras mineiras no disputado mercado das cargas industriais

e siderúrgicas, a Cesa, de Pedro Leopoldo (MG) centraliza 25% de suas operações na carga geral, segundo seu diretor Marcelo Dias, ao enumerar, entre seus clientes, a Acesita, a Usiminas, a FMB (fábrica de motores da Fiat), a Takenaka (indústria de fertilizantes), além de exportadores de grãos, como, por exemplo, a Cargill e a Richco.

Com frota de 208 conjuntos, 189 cavalos e semi-reboques e dezenove caminhões tocos e trucados, a Cesa transporta, segundo Dias, 200 mil toneladas por mês, com a colaboração de duzentos transportadores autônomos e filiais em vinte localidades em Minas, São Paulo, Espírito Santo e Bahia. Utiliza, além disso, os trilhos da Rede Ferroviária Federal e da Cia. Vale do Rio Doce para o escoamento do cimento, produzido pelas duas fábricas da Cauê, em Pedro Leopoldo e em Itabira (MG), e da carga geral. Para isso, mantém terminais intermodais de carga em Contagem, em Vitória e em Itabira.

Seu patrimônio conta com um posto de serviços, que abastece a frota própria, os caminhoneiros agregados e veículos de terceiros, e se localiza às margens da rodovia que liga Belo Horizonte a Pedro Leopoldo. Em um terreno ao lado, de 33 mil metros quadrados, a Cesa está iniciando a construção de sua sede própria, que deverá ficar pronta até dezembro, segundo Dias.

A empresa, criada, há vinte anos, com o nome CESA — Companhia de Empreendimentos Sabará, ainda funciona nas instalações da fábrica de cimento, com um escritório central em Belo Horizonte. A partir de 1984, passou a se chamar Cesa Transportes, para se encarregar exclusivamente com o transporte de cimento das fábricas do grupo Cauê, seguindo uma tendência das cimenteiras (ver Quadro). O grupo mantém uma segunda transportadora, a Concorde, que faz distribuição urbana em Belo Horizonte.

Em 1990, com a implantação do programa de Qualidade Total nas empresas do grupo Cauê, a Cesa passou a oferecer serviços para terceiros. O programa, desenvolvido pela Fundação Cristiano Otoni, da

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

# RODOVIÁRIO DE CARGA

Universidade Federal de Minas Gerais, estabeleceu uma nova filosofia de trabalho, colocando o cliente em primeiro lugar. Por isso, a Cesa se reestruturou e passou a manter uma equipe de seis pessoas só para prestar atendimento à sua maior cliente, a Cauê, e, para os demais clientes, pelo menos um funcionário. Para cumprir as novas exigências, desenvolveu um programa de cursos de reciclagem para todos os funcionários.

Sustentado nos chamados cinco 'esses' japoneses, que podem ser traduzidos por: arrumação, limpeza, ordenação, higiene e autodisciplina, o programa provocou uma reorganização interna, desde a mesa dos diretores até as instalações da oficina, passando pelo pátio e pelos escritórios. A partir daí, começou a ser implantado o PDCA — Planejamento, Desenvolvimento, Verificação e Análise, fase do programa em que a busca da qualidade e da produtividade se intensifica. "Nessa fase, foram reforçados o treinamento do pessoal e seu engajamento no programa", acentua José Luiz Magalhães, coordenador dos cursos da empresa e pós-graduando em Qualidade pela UFMG.

Hoje, a Cesa tem seis gerentes, um deles de Qualidade, e cada funcionário influencia o funcionamen-



Foto: Paulo Igarashi

**“Crescemos na competição com o mercado de transporte, pois a demanda de cimento está em queda há alguns anos.”**

to da empresa. Marcelo Dias cita, por exemplo, que o novo logotipo da empresa foi escolhido em concurso interno, e o *slogan* 'Uma Frota de Soluções' foi idéia de um dos motoristas.

"Em dois anos, ganhamos 30% em produtividade", assegura. "Não precisamos ser a maior, só queremos prestar o melhor serviço aos nossos clientes", encerra.

## Segunda melhor

"Satisfatório" foi o termo com que Nelson José Schiavi, diretor Superintendente da Tresmaiese, recebeu a segunda colocação entre as melhores e a terceira entre as maiores. "Nosso crescimento representa o retorno dos investimentos que

**Marcelo Dias, diretor da Cesa Transportes, a melhor empresa do ano no setor**

fizemos em 1990 e em 1991, com ampliação da área de atuação em São Paulo, no Rio de Janeiro, no Espírito Santo e no Mercosul, após a incorporação da Empresa Santa Rosa Transportes."

Schiavi assegura que a Tresmaiese reinveste todos os seus resultados na própria atividade, ampliando sua área de ação e dando uma atenção especial para os recursos humanos. "Em 1992, somente concluímos o que havíamos iniciado em 1990/91, mas paramos a obra da filial São Paulo, reiniciada neste ano e, em parte, já em funcionamento. Ocu-

## Cimenteiras não são santas

A utilização do frete como recurso para aumentar o preço do cimento, objeto de freqüentes denúncias de 'vendas casadas', não é novidade. Embora Marcello Dias, diretor da Cesa Transportes, assegure que a Cimentos Cauê S.A. vende o produto tanto Cif como Fob, a transportadora do grupo acaba escoando por caminhão ou por trem praticamente a totalidade da produção das duas fábricas do grupo (80 mil t/mês) "porque não é compensador para o cliente pagar outra transportadora. Conseguimos montar uma logística que torna o frete vantajoso para o cliente", assegura. Dias defende a entrega do cimento na porta do consumidor argumentando que ninguém com-

pra cigarro, automóvel ou outro produto na fábrica, mas no distribuidor.

Apesar de garantir um frete competitivo para o cimento, Dias afirma não acreditar que a Cauê abriria suas portas para outra transportadora que não fosse a Cesa. Da mesma maneira que, segundo ele, nenhuma fábrica de cimento faria isso. Mesmo assim, Dias diz achar correto competir, no mercado da carga industrial, com outras transportadoras.

A criação de empresas de transporte pelas indústrias de cimento começou há doze anos, época em que algumas transportadoras não aceitaram aumentar artificialmente o valor do frete e devolver parte para a fábrica, conforme foi denunciado na época (ver TM 253, de fevereiro de 1985).

Ficou conhecido o caso da Expresso Figueiredo, de Belo Horizonte, que prestava serviço para a CNCP, indústria de origem francesa, que produzia o Cimento

Campeão. A transportadora conseguiu que a Assembléia Legislativa de Minas Gerais instalasse uma Comissão Especial de Inquérito, onde a denúncia acabou sendo comprovada. Mas o Poder Legislativo mineiro não deu continuidade ao processo.

Por isso, a empresa entrou com uma ação indenizatória, que tramita na Justiça mineira há quase dez anos. Embora tenha ganho a causa em segunda instância, ainda não foi indenizada.

Em 18 de agosto último, a Cauê foi citada pela Secretaria de Direito Econômico, do Ministério da Justiça, na medida preventiva baixada, que multou em 50 mil UFIRs/dia as indústrias de cimento que vierem a praticar venda casada, ou seja, que incluam o frete no preço final do produto. A Assessoria de Imprensa da SDE informa que, no caso da Cauê, o processo foi aberto por iniciativa da própria Secretaria, após o surgimento de denúncias na imprensa.

# RODOVIÁRIO DE CARGA

## As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 - PROSEGUR S.A. Transporte de Valores e Segurança	52,27
2 - SEG - Serviços de Segurança e Transp. de Valores S.A.	46,72
3 - TRANSVALOR S.A. - Transp. de Valores e Segurança	39,58
4 - TRANSGALA Transportes Ltda.	32,33
5 - TRANSRIBE - Transportadora Ribeirão S.A.	20,86
6 - MINASFORTE S.A. Transp. de Valores e Segurança	18,30
7 - TORA Transportes Industriais Ltda.	15,28
8 - TRANSLOR Companhia Transportadora e Comercial	13,44
9 - Transportadora COFAN S.A.	12,63
10 - Transportadora LATINOAMÉRICA Ltda.	12,49

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 - TRANSRIBE - Transportadora Ribeirão S.A.	20,45
2 - OTTMAR B. SCHULTZ S.A. Transportes Rodoviários	17,12
3 - Transportadora COFAN S.A.	14,79
4 - PROSEGUR S.A. Transporte de Valores e Segurança	12,85
5 - TRANSGALA Transportes Ltda.	6,01
6 - TRANSVALOR S.A. - Transp. de Valores e Segurança	5,69
7 - Transportadora LATINOAMÉRICA Ltda.	4,40
8 - CESA - Companhia Empreendimentos Sabará	3,74
9 - TRANSULTRA S.A. Armaz. e Transporte Especializado	3,70
10 - SEG - Serviços de Segurança e Transp. de Valores S.A.	3,54

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 - Transportes DELLA VOLPE S.A. Com. e Ind.	8,15
2 - RÁPIDO 900 Transportes Rodoviários Ltda.	6,88
3 - Transportadora LATINOAMÉRICA Ltda.	3,11
4 - Transportadora COFAN S.A.	2,69
5 - TRANSGALA Transportes Ltda.	2,55
6 - Expresso ARAÇATUBA S.A.	2,33
7 - TRANSPIRATININGA - Transp. Brac. Piratininga Ltda.	2,21
8 - TRANSWILSON - Empresa de Transportes Wilson Ltda.	2,19
9 - TORA - Transportes Industriais Ltda.	1,99
10 - TRANSRIBE - Transportadora Ribeirão S.A.	1,76

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

## As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 - Transportadora RODOTIGRE Ltda.	809 946,0
2 - PERMA Transportes S.A.	361 391,0
3 - TISA - Transportadora Itapemirim S.A.	359 284,0
4 - MESQUITA S.A. Transporte e Serviços	341 307,0
5 - DOM VITAL Transp. Ultra Rápido Ind. e Com. Ltda.	281 630,0
6 - Transportadora COFAN S.A.	260 002,0
7 - Transportadora PRIMOROSA S.A.	259 821,0
8 - TRANSULTRA S.A. Armaz. e Transporte Especializado	235 931,0
9 - Transportes DELLA VOLPE S.A. Com. e Ind.	220 846,0
10 - Expresso RIO GRANDE SÃO PAULO S.A.	198 677,0

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

pando terreno de 34 mil m<sup>2</sup>, na zona norte da capital paulista, a Tremmaense terá instalações de 16 mil m<sup>2</sup> de área construída. Schiavi disse que, para evitar maiores prejuízos com a interrupção da obra, recorreu aos recursos do BNDES, mas não revelou a quantia. A empresa opera com 1 500 veículos, em cem localidades diferentes. Para este ano, conseguiu um alongamento do perfil dos investimentos acreditando que a recuperação das economias nacional e mundial está próxima.

Camilo Cola também aposta na recuperação da economia, tanto que promete colocar em operação, até o final deste ano, o seu megaterminal, em Guarulhos, além de continuar investindo em frota, em comunicações (e em informática) e em recursos humanos. Nos últimos cinco anos, construiu terminais em várias cidades e capitais: Belém, Campinas, Campos, Juiz de Fora,

Fortaleza e Manaus. Para isso, obteve recursos de US\$ 24 milhões junto ao BNDES, inclusive para o terminal de Guarulhos. A empresa opera, atualmente, em 45 terminais, com setecentos caminhões próprios, com idade média de cinco anos.

A Dom Vital, apesar do recuo

no ranking das maiores, continua investindo. Sebastião Ribeiro diz que irá inaugurar, ainda neste ano, a primeira fase do novo terminal, em construção desde há dois anos em São Paulo. "Hoje, ocupamos quatro instalações diferentes em São Paulo e vamos unificar todas."

## As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - CESA	3	8	9	4	8	10	9	3	10	64
2 - TRESMAIENSE	8	5	7	9	5	7	7	7	6	61
3 - VOLTA REDONDA	7	4	6	8	7	6	4	9	9	60
4 - SEG	9	2	10	1	1	9	10	8	8	58
5 - LIDERBRÁS	4	3	8	2	4	8	8	6	5	48
6 - ATLAS	2	7	5	7	9	4	3	4	7	48
7 - DOM VITAL	5	9	2	10	10	2	5	2	1	46
8 - TISA	6	10	1	6	6	3	6	1	4	43
9 - TNT	10	6	4	3	2	5	2	5	3	40
10 - TROPICAL	1	1	3	5	3	1	1	10	2	27

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.

# Belgo-Mineira premia Sitcar.



## Sociedade Interestadual de Transportes Carvalho Ltda.

A SITCAR foi escolhida a melhor transportadora de 1992 entre as nove empresas que prestam serviços à Diretoria de Produtos Trefilados da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. A avaliação, realizada pela Belgo-Mineira Comercial Exportadora (BEMEX)/Central de Compras, levou em consideração três itens de controle: atrasos de expedição e entrega dos produtos acabados e o número de reclamações de clientes relativas a transporte.

A Diretoria da SITCAR atribui a classificação da empresa a um trabalho permanente para a melhora da qualidade de seus serviços. Fundada em 1961 e com sede em Poços de Caldas, no Sul de Minas Gerais, a transportadora sempre apostou no crescimento do comércio no eixo Rio-São Paulo-Belo Horizonte. Com uma frota de 150 veículos e contando com 350 funcionários, a SITCAR tem entre seus clientes empresas como Acesita, Mannesmann, Alcoa, Açominas e Belgo-Mineira.

O sistema de avaliação das transportadoras que atuam na Diretoria de Produtos Trefilados da Belgo-Mineira, foi iniciado a partir de reuniões manti-

das entre a BEMEX/Central de Compras e Belgo-Mineira/DIRPT com os representantes das empresas, como fruto de um trabalho conjunto de melhoria dos seus serviços, no âmbito da Qualidade Total. Numa primeira etapa, foram apontados os principais problemas, discutidas soluções e acompanhados os procedimentos para a redução de atrasos e de reclamações - são expedidas, por dia, 1.400 toneladas de produtos trefilados pela Belgo-Mineira, o que exige a utilização de 80 veículos aproximadamente.

No final do ano, a BEMEX/Central de Compras avançou no processo com a utilização de um software, para que as próprias transportadoras realizem suas verificações. Ainda este ano, será instalado um sistema para automação das transportadoras, com transferência de dados, controle do pagamento de fretes e monitoração dos itens de controle; o que garantirá maior eficiência e precisão no trabalho das prestadoras de serviços. Os mesmos critérios de avaliação deverão, em breve, ser estendidos para a Diretoria de Produtos Siderúrgicos da Belgo-Mineira.

**BEMEX**

Belgo-Mineira  
Comercial Exportadora S.A.

Central de Compras



Companhia Siderúrgica  
Belgo-Mineira

Diretoria de Produtos Trefilados

# RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

## SETOR VIVE SEU PIOR ANO

Premidas pela defasagem nas tarifas, 70,9% das empresas do TRP fecham 1992 no vermelho

**S**e as transportadoras rodoviárias de passageiros se surpreenderam em 1991 com os índices econômico-financeiros, por considerá-los negativos demais em relação ao desempenho tradicionalmente satisfatório do setor, o desenrolar de 1992 deve ter tirado o sono de muitos empresários, que, provavelmente, sentiram saudades do então malfadado 1991.

No ano passado, a queda da rentabilidade sobre o patrimônio líquido, a perda de receitas e o aumento do número de empresas com prejuízo foram grandes em relação a 1991. Os 4,12% de rentabilidade sobre o patrimônio líquido verificados nesse ano transformaram-se em -14,60%, e o crescimento das receitas despencou do então positivo 0,65% para nada menos do que 6,87% negativos. Dentre as 79 empresas analisadas em 1992, 70,9% (56 empresas) fecharam o ano com prejuízo, contra 38 transportadoras, dentre 93, que acabaram 1991 no vermelho. O endividamento geral, que havia caído em 1991, começou a dar sinais de novo aumento, avançando de 25,48% para 27,25%.

Além da *performance* econômico-financeira desanimadora, alguns fatos políticos abalaram a imagem de, praticamente, todo o setor, que se esforça agora para reconquistar sua

respeitabilidade diante da sociedade. Para completar o quadro, houve, além disso, a cisão da entidade representativa dos empresários, a Rodonal. Ao transformar a antiga NTI — Associação Nacional das Transportadoras Intermunicipais em NTR — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros, o líder empresarial Aylmer Chieppe dividiu as forças de todo o setor, diluindo poderes que, até então, se achavam unificados.

### Sempre a tarifa

Política à parte, a falta de passageiros para ocupar os assentos oferecidos em 1992 foi uma das grandes responsáveis pelos resultados negativos dos balanços. O presidente da Rodonal, José Augusto Pinheiro, afirmou que, em 1992, o número de viajantes caiu em 25% em comparação com 1991.

Na falta de estatísticas gerais, os números de embarques efetuados nos quatro terminais rodoviários da cidade de São Paulo — Tietê, Barra Funda, Bresser e Jabaquara — comprovam a afirmação, pois dessas centrais rodoviárias saem ônibus para, praticamente, todas as regiões do país. Em 1991, partiram desses terminais 28,3 milhões de pessoas, en-

quanto que em 1992 esse número foi de 21,2 milhões. Apenas em julho, 1992 perdeu 37% de viajantes em relação ao mesmo mês de 1991.

De mãos dadas com as poltronas vazias dos veículos, a defasagem tarifária passeou por todos os estados brasileiros, definindo o panorama negro dos prejuízos e a rentabilidade negativa sobre o patrimônio. Pinheiro acredita que o desequilíbrio entre custos operacionais e preços de tarifas tenha chegado às raias do insuportável. “Os danos a longo prazo são imensos, pois, sem rentabilidade, não é possível renovar a frota, resultando em maior insegurança e em maior falta de conforto para o usuário”, argumenta.

Entre as empresas de transporte interestadual e internacional, praticantes dos critérios estabelecidos pelo DNER, foi maior o descompasso entre planilha de custos e tarifas. Os registros da Rodonal, com documentos encaminhados durante todo o ano de 1992 ao poder concedente para reajuste tarifário, indicam que, no final do ano, a diferença acumulada foi de 77,12% entre os valores dos custos e o valor aprovado para cobrança dos usuários. Os aumentos não foram mensais, sendo registradas onze autorizações de correções nos doze meses do ano.

Além disso, no último trimestre de 1991, o então secretário dos Transportes, José Henrique D’Amorim de Figueiredo, modificou à revelia os coeficientes da planilha para o consumo de combustíveis e de pneus, admitindo um padrão de desempenho mais elevado para os veículos, com gasto menor nesses dois itens. “Não houve discussões técnicas para as mudanças”, afirma Pedro Paulo S. Fonseca, secretário-executivo da Rodonal. Ele acredita que a seriedade do poder concedente implicaria em discutir uma nova planilha, com base em dados técnicos.

Nos registros comparativos entre tarifas estaduais e federais, dentre os 25 estados onde há autonomia tarifária, apenas quatro tiveram defasagens inferiores aos níveis do DNER: Acre, Bahia, Goiás e Sergipe. Os estados de São Paulo e do Rio de Janeiro lideraram o superá-



Altos custos, baixa correção de tarifas e fuga de passageiros esvaziaram caixa das empresas e ônibus, como os da Cometa

# RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

“O bom resultado vem da mudança de mentalidade na condução dos negócios e da profissionalização da empresa.”



Foto: Arquivo TM

**Adil Silva Gama,**  
diretor-presidente da  
Viação Águia Branca

vit comparativo entre as concessões de aumentos dos DERs e do DNER. Fonseca avisa que o cálculo não leva em consideração o ICMS, pois essa taxa poderia gerar distorções devido às diferenças de percentuais em cada região.

O presidente da NTR afirma que, embora alguns estados tivessem reajustes mais compatíveis, a defasagem se manteve. Além disso, ele acredita que as intermunicipais também perderam receita devido ao fato de as interestaduais se sobreporem ao mercado, com amparo legal previsto no atual regulamento (ver TMP 23).

## Gigante que encolheu

Para se ter uma idéia dos estragos que o setor sofreu em 1992, a empresa eleita com o melhor desempenho, a Cometa, apesar de ter conseguido manter a segunda classificação em receita operacional líquida, teve um decréscimo na receita de mais de quatorze pontos percentuais,

saindo dos 3,29% em 1991 para -11,97% em 1992. Com a produtividade do capital mantendo-se em 1,08, a empresa viu sua rentabilidade cair ainda mais em 1992. No ano anterior, a rentabilidade sobre o patrimônio ficou em -0,43% e a rentabilidade sobre a receita em -0,32%, contra -0,60% e -0,49%, respectivamente, no pior ano da história do setor. Os únicos indicadores da Cometa foram a queda do endividamento, de 20,17% para 12,49%, e o aumento da liquidez corrente, de 1,13 para 1,39.

Procurada para analisar o desempenho e para levantar as causas que levaram aos números do balanço, a Cometa preferiu não se pronunciar.

A Itapemirim é um outro exemplo representativo. O ruim 1991 da empresa conseguiu ficar ainda pior. Sua classificação entre as melhores das dez maiores caiu em mais um ponto. Apesar de primeira em receita operacional líquida, a empresa contabilizou pontos em outros quesitos econômico-financeiros que não lhe asseguraram mais que a oitava posição em 1991. Acumulando menor liquidez, maior endividamento,

menor produtividade sobre o capital e decréscimo real de receita, a empresa reitera o argumento da Rodonal. O porta-voz da transportadora atribuiu o fraco desempenho à discrepância entre custos de insumos e de mão-de-obra e tarifas, e também ao quadro recessivo da economia.

Houve ligeira melhora em dois indicadores na empresa de Cachoeiro de Itapemirim: rentabilidade sobre a receita e rentabilidade sobre o patrimônio, que evoluíram, respectivamente, de -10,67% e de -15,77%, em 1991, para -7,65% e -10,88% em 1992. Essas melhoras são explicadas em termos de apertos internos, com enxugamento de custos, de redução da oferta de ônibus, e também da retração do programa de renovação da frota. “Adequamo-nos à nova realidade”, diz.

Em 1991, a transportadora operou com 1 500 ônibus, e desativou duzentos deles em 1992, ficando com 1 300 veículos em operação. Foi feita uma substituição de 120 unidades. Hoje, a idade média dos veículos na Itapemirim é de seis anos.

## Saídas aproveitáveis

A Viação Águia Branca é uma das poucas exceções entre as maiores que conseguiram ganhar posições em 1992. Passando de quinta colocação em receita operacional líquida, em 1991, para terceira no ano seguinte, a empresa resolveu tourear as dificuldades unindo, novamente, a Águia Branca Cargas, que se tornou independente em 1985, à Viação Águia Branca. Ostentando um crescimento de receita destoante da maioria, na casa de 20,47%, a empresa uniu esforços operacionais para driblar tanto a queda da movimentação de pessoas como a de pacotes. Apenas na área de passageiros, a queda na movimentação caiu 6%, em relação a 1991, na área em que atua, abrangendo parte do sudeste e do nordeste, segundo o diretor-presidente da empresa, Adil Silva Gama.

Essa é uma de suas explicações para o bom desempenho econômico-financeiro mostrado pelo balanço, que resultou na classificação de terceira melhor empresa entre as dez

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



### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — Rápido MACAENSE Ltda.	29,36
2 — Viação GRACIOSA Ltda.	15,77
3 — Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	10,25
4 — UTIL - União Transporte Interestadual de Luxo S.A.	8,72
5 — Viação BOA VISTA Ltda.	8,55
6 — Companhia SÃO GERALDO de Viação	6,26
7 — Viação NORDESTE Ltda.	5,42
8 — Viação RIO DOCE Ltda.	4,84
9 — Viação GARCIA GRANDE Ltda.	4,72
10 — Expresso da MANTIQUEIRA S.A.	4,41

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — Viação NORDESTE Ltda.	10,48
2 — UTIL - União Transporte Interestadual de Luxo S.A.	6,73
3 — Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	6,52
4 — Viação SALUTARIS e Turismo S.A.	5,44
5 — Viação GRACIOSA Ltda.	5,10
6 — Expresso GARDÊNIA Ltda.	4,45
7 — Companhia SÃO GERALDO de Viação	3,98
8 — Viação OURO E PRATA S.A.	3,98
9 — Rápido MACAENSE Ltda.	3,66
10 — Viação BOA VISTA Ltda.	3,04

### As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 — Viação NORDESTE Ltda.	6,62
2 — Viação CAPRIOLI Ltda.	2,26
3 — Rápido RIBEIRÃO PRETO S.A.	2,17
4 — Viação PÁSSARO Ltda.	1,75
5 — Expresso ITAMARATI Ltda.	1,71
6 — Expresso da MANTIQUEIRA S.A.	1,50
7 — Viação OURO BRANCO S.A.	1,47
8 — Viação COMETA S.A.	1,39
9 — Empresa GONTIJO de Transportes Ltda.	1,35
10 — Empresa de Transporte ANDORINHA S.A.	1,28

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 — Viação ITAPEMIRIM S.A.	760 854,0
2 — Viação COMETA S.A.	554 994,0
3 — Empresa GONTIJO de Transportes Ltda.	451 896,0
4 — Viação ÁGUIA BRANCA S.A.	435 318,0
5 — Companhia SÃO GERALDO de Viação	408 840,0
6 — Auto Viação 1001 S.A.	368 094,0
7 — Emp. de Ônibus Nossa Senhora da PENHA S.A.	269 972,0
8 — Viação SANTA CRUZ S.A.	218 167,0
9 — PLUMA Conforto e Turismo S.A.	210 418,0
10 — Empresa de Ônibus PÁSSARO MARROM S.A.	201 341,0



# WOLKEEPER

## O COMPUTADOR DE BORDO

# Wolpac



Tecnologia de Ponta  
S.P. (011) 530-1999

# RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

“ Os danos a longo prazo são imensos. Sem rentabilidade não há como renovar a frota, o que desemboca em insegurança e falta de conforto aos usuários. ”



Foto: Paulo Igarashi

**José Augusto Pinheiro,**  
presidente da Rodonal

maiores. Na verdade, o dia-a-dia em 1992 foi bastante apertado, segundo Gama. Com 50% das atividades concentradas no Estado da Bahia, a Águia Branca foi punida num grau até mesmo maior do que as empresas interestaduais balizadas pelo

DNER. As tarifas baianas ficaram cerca de quatro pontos percentuais abaixo daquela motivada pelo órgão federal. Por isso, as rentabilidades sobre o patrimônio e sobre a receita caíram, respectivamente, de 1,28% e 0,97%, em 1991, para -5,15% e -3,35% em 1992.

Porém, há justificativas administrativas, por exemplo, para o ganho em produtividade de capital, que

passou de 0,13 para 1,19. “A profissionalização da empresa e a mudança de mentalidade na condução dos negócios trouxe resultados”, diz Gama. A Viação passou 1992, e ainda permanece, envolvida em programas de Qualidade Total e em treinamentos de recursos humanos, além de passar por um irreversível processo de terceirização e de parcerias onde for constatada essa possibilidade. A informatização também está avançando em todas as áreas administrativas e operacionais, sempre animada pela preocupação de atualizar equipamentos e sistemas. Dentro da nova mentalidade administrativa, Gama prega um maior giro de estoques, uma redução de ativos não-operacionais e uma coordenação precisa de todas as etapas que envolvem a atividade do transporte.

Pequenos investimentos em áreas de oficinas e de outras atividades operacionais e renovação de 10% na frota de novecentos ônibus fo-

# MOVFONE

## CHAMADA RÁPIDA, RESPOSTA IMEDIATA.

Um novo serviço de comunicação móvel empresarial está à sua disposição para dinamizar ainda mais seus negócios: Trunking.

Com este sistema, é possível efetuar conversações em grupo, particulares e ainda, acessar a rede pública de telefonia.

Tudo isto do mesmo aparelho, onde quer que você esteja\*.



TECNOLOGIA  
**MOTOROLA**

**MOVFONE**

INFORME-SE PELO TEL.: 0800-141413 E VEJA COMO SIMPLIFICAR A SUA COMUNICAÇÃO

TRUNKING: UM NOVO CONCEITO EM COMUNICAÇÃO.  
MCS, EMPRESA DA MOTOROLA E CONTROL.

(\*) Disponível na Grande São Paulo e Grande Porto Alegre.

ram a causa do maior endividamento verificado em 1992, quando o indicador ficou em 22,47%, contra 19,75% em 1991.

## Retorno impossível

‘Nova realidade’, para Cláudio Nelson C. R. Abreu, diretor do Setpesp e da Viação Santa Cruz, é a expressão-chave que deve ser tomada como premissa para que se possam encontrar alternativas que assegurem a saúde econômico-financeira das transportadoras. “As empresas que sobreviveram ao ano de 1992 são aquelas que já tomaram todas as medidas cabíveis para driblar a recessão”, afirma. Supressão de linhas, junção de itinerários e de horários, redução de frota, enxugamento de custos são itens recitados e praticados pelos empresários do setor nesses dois últimos anos, diz o executivo. Em sua opinião, o aumento da liquidez no desempenho geral do setor pode significar que, depois das modificações administrativas e dos apertos necessários, as empresas passaram a trabalhar apenas com recursos próprios, rolando o dinheiro no sistema bancário. “Não há nada de produtivo no país que acompanhe o pagamento de juros bancários”, sentença.

Estudioso do setor, e de suas mazelas, ele também acredita que o decréscimo das receitas resulta diretamente da defasagem tarifária. Até mesmo as tarifas estaduais, que, de fato, tiveram aumentos mais compatíveis com os custos, ficaram em níveis aquém dos necessários.

No entanto, mesmo que a tarifa recuperasse os custos defasados, ainda persistiria a falta de passageiros, acredita. “Na crise, os passageiros encontraram saídas para se movimentar gastando menos”, analisa. O fretamento de ônibus para passeios ou para viagens destinadas a fazer compras em cidades grandes é uma realidade irreversível. Veio se somar a ela o transporte que ele chama de informal, e que também é fruto da situação econômica do país. Em sua opinião, não é mais possível ignorar essa nova realidade. “A atitude correta consiste em

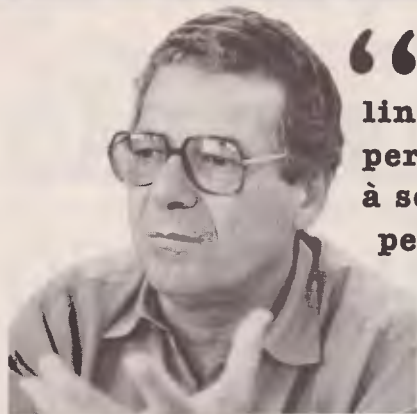


Foto: Arquivo TM

“As empresas que operam linhas intermunicipais perderam receita devido à sobreposição do mercado pelas interestaduais, com amparo legal previsto no atual regulamento.”

encontrar formas de se adaptar a ela”, teoriza.

Adequar-se a uma nova realidade ainda nem bem-definida é difícil, e pode envolver até mesmo medidas fora do controle das transportadoras. Por exemplo, o executivo da Viação Santa Cruz afirma que as exigências impostas aos clandestinos, ou informais, precisam ser iguais àquelas que se impõe às transportadoras regulares, para que a concorrência não seja desleal.

Descobrir custos que possam ser suprimidos sem que isso afete a tranquilidade e a segurança da atividade é outro dos estudos que começam a ser feitos por Cláudio Nelson Abreu. “Precisamos aprender a administrar nosso sócio-oculto”, analisa. Esse personagem teria, em sua opinião, uma ação insistente, corrosiva e pouco comentada.

Disfarçado nas taxações governamentais, o sócio-oculto leva das tarifas nada menos que 40% do valor to-

**Aylmer Chieppe,**  
presidente da NTR

tal. Os impostos incluídos nesses cálculos não são os diretos, como, por exemplo, o Imposto de Renda ou o ICMS da tarifa. Ele está se referindo aos tributos que recaem sobre tudo o que envolve a atividade, fazendo uma análise cuidadosa de quanto os percentuais equivalem na tarifa, e considerando a participação do item na composição do preço. Foram elencados dezesseis recolhimentos sobre itens que envolvem a atividade, desde IPI e ICMS sobre pneus e peças de reposição, passando por pedágios e pelo IPVA, até taxas de licença de localização e de funcionamento e encargos trabalhistas. Para citar um exemplo do que considera um imposto lesivo, Cláudio Nelson cita os 3% de encargos trabalhistas que as transportadoras pagam por empregado, fator chamado de taxa de risco.

### As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - COMETA	9	9	6	9	9	7	7	7	4	67
2 - SÃO GERALDO	7	6	10	4	4	9	9	6	8	63
3 - ÁGUIA BRANCA	8	7	4	5	8	5	4	8	10	59
4 - PENHA	4	4	7	7	6	6	6	5	9	54
5 - PÁSSARO MARROM	2	2	9	6	5	10	10	9	1	54
6 - 1001	5	5	3	10	10	2	3	3	6	47
7 - GARCIA	3	1	8	3	1	8	8	10	5	47
8 - GONTIJO	6	8	2	8	7	4	5	1	2	43
9 - ITAPEMIRIM	10	10	1	1	2	1	1	2	3	31
10 - PLUMA	1	3	5	2	3	3	2	4	7	30

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.

# TARIFAS NÃO DERAM FÔLEGO

Para o transporte urbano,  
recessão trouxe queda da demanda  
e crescimento da pirataria

**O**s bons ventos que animavam, em 1991, o setor do Transporte de Passageiros, urbano e interurbano, pararam de soprar em 1992. Apesar de os números não serem propriamente promissores, alguns sinais, como, por exemplo, as discussões mais técnicas a respeito de tarifas, com a conseqüente possibilidade de renovação da frota com maior freqüência, estavam alimentando os empresários de coletivos das cidades com a esperança de dias melhores. A alteração do sistema de remuneração, em São Paulo, reforçava a tendência para a recuperação, uma vez que se acreditava que o exemplo poderia ser seguido em outros municípios com resultados benéficos para aquele que é a razão de ser desse serviço, o usuário, e também para as transportadoras, que teriam garantia para investir na atividade, sem medo do que poderia advir da descontinuidade político-administrativa.

O que ninguém esperava é o fato de que o pior ainda não havia passado. Em 1992, os problemas se aprofundaram, e o fator Collor, mesmo depois de ser definitivamente eliminado, deixou marcas profundas em toda a sociedade. O desem-

prego cresceu, a inflação prosseguiu, irredutível, no seu caminho, e a pobreza aumentou. "Em apenas um ano e meio, houve uma retração, de cerca de 30%, da demanda de passageiros urbanos", revela Otávio Vieira da Cunha Filho, presidente da NTU, entidade representativa dos empresários do setor. Segundo ele, o que houve de inusitado em 1992 foi a queda vertiginosa do número de usuários, tanto da classe média como da população mais carente. "Em outras épocas de crise, o transporte urbano mantinha, tradicionalmente, a demanda devido à substituição dos carros de passeio pelo transporte coletivo", afirma Vieira da Cunha, empresário maranhense, com 26 anos de experiência à frente de entidades de classe dos empresários urbanos.

Para Ayrton Camargo e Silva, secretário executivo da ANTP — Associação Nacional dos Transportes Públicos, a economia dos transportes nas cidades encontrou eco na descentralização de serviços ao longo das mais diversas regiões, particularmente em grandes centros. "Hoje, as pessoas têm, em seus bairros, os mais variados tipos de comércio con-

centrados em *shopping-centers*, bancos eletrônicos e outros serviços, que antes só podiam ser encontrados em regiões centrais", diz.

## Números comprovados

Reflindo diretamente nos balanços das 54 empresas analisadas nesta edição, a fuga de passageiros provocou a derrubada abrupta do número indicativo do crescimento da receita nas observações econômico-financeiras baseadas nos resultados de caixa. Na média, o faturamento das transportadoras urbanas de passageiros por ônibus retrocedeu 0,21%. Em 1991, esse índice ficara em 8,27%. No quadro geral dos prejuízos, 57,4% das empresas fecharam no vermelho.

Com as catracas girando menos, e com as gavetas arrecadando menos cruzeiros, as transportadoras foram fortemente golpeadas em sua rentabilidade, especialmente naquela sobre o patrimônio líquido. Tradicionalmente analisado por este anuário, esse item nunca exibiu números tão baixos. Em 1987, chegou a alcançar 23,37%. Logo em seguida, em 1988, os números se ajustaram na faixa dos 5%, equilibrando-se nela até 1992, quando despenca para -17,86%.

Embora a rentabilidade tenha caído, a liquidez, que até mesmo aumentou em 1992, em comparação com 1991, indica que as empresas conseguiram, pelo menos, lutar pela sobrevivência. Para cada cruzeiro de dívida, as transportadoras dispunham, em média, de cinquenta centavos em caixa. Este número é o menos pior dos últimos cinco anos, período em que a liquidez ficou entre 0,41 (1991) e 0,46 (1988).

As dívidas aumentaram um pouco. O índice de endividamento mostra que, se houve investimentos, eles foram realizados, em sua maioria, com capital próprio. O endividamento, um pouco maior que o do ano de 1991 (41,50%), chegou a 45,87% em 1992. "Não houve muitas compras de ônibus em 1992", afirma Otávio da Cunha. Deve-se fazer uma exceção para o caso de São Paulo, onde a municipalização



Fotos: Arquivo TM

A queda na demanda, interrompeu o processo de recuperação das empresas e de renovação de frota, abrindo espaço para clandestinos e para piorar a qualidade do serviço

# METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

**“ Há um limite para a redução de atividade, e onde o planejamento do sistema não é racional, as empresas sofrem mais. ”**

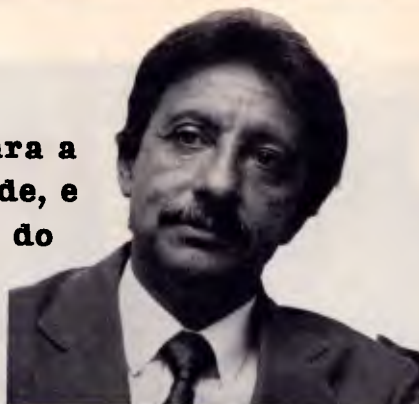


Foto: Divulgação

Otávio Vieira da Cunha,  
presidente da NTU

da receita trouxe mil ônibus novos ao sistema em janeiro (compras feitas em 1991), e mais quinhentos durante o ano de 1992.

## Tarifas razoáveis

Para o presidente da NTU, não é possível responsabilizar a defasagem tarifária pela baixa rentabilidade. Mesmo porque, segundo ele, está havendo um diálogo mais franco entre o poder público e os empresários. “Estamos com reajustes periódicos, em níveis razoáveis, apesar de não serem totalmente satisfatórios”, argumenta.

A tarifa média do Brasil é, hoje, igual a US\$ 0,30. Em comparação com a tarifa média do restante do mundo, que pratica de US\$ 1,0 a US\$ 1,25, dependendo das integrações, os brasileiros são, teoricamente, bem-servidos e pagam pouco. “Em muitos países, o valor da tarifa não custeia totalmente o serviço. Há subsídios para a remuneração dos custos operacionais, e também do sistema viário”, afirma. Otávio da Cunha admite que o conforto e que a sofisticação do transporte urbano em países europeus ou da América do Norte constituam o contrapeso da balança entre custos e valor da tarifa. Mesmo assim, acredita que aqui o problema não está somente no custo, mas também no baixo poder aquisitivo da população e nas discrepâncias entre preços de insumos e renda média da população.

Insistindo no quadro recessivo da economia, de onde partem todos os outros males, o presidente da NTU lembra a interferência ostensiva do transporte clandestino, roubando usuários que trariam mais equilíbrio para o caixa. “Muitos desempregados reuniram recursos provenientes de indenizações trabalhistas e compraram seus veículos para concorrerem com as linhas regulares”, justifica. A venda de ônibus com pouca idade favorece essas pessoas.

Segundo Otávio da Cunha, o fenômeno da pirataria nos transportes não se acha restrito aos grandes centros, como, por exemplo, São Paulo e Rio de Janeiro. “O problema está aumentando e atingindo todas as capitais, e também sistemas intermunicipais”, diz. Avançando o raciocínio, o líder empresarial chega à característica essencial da atividade do transporte coletivo, que inibe ações das transportadoras com o objetivo de reduzir prejuízos. “Há um limite para a redução da atividade, e onde o planejamento do sistema não é racional, as empresas sofrem ainda mais”, argumen-

ta. Para ele, o ideal seria uma regulação natural do fluxo do sistema, de acordo com as demandas. Por esse caminho, talvez tenha faltado, em 1992, o controle de fluxo, alinhando a oferta com a queda da demanda.

## Planejamento controlado

A falta de controle, que pode ter provocado o desempenho econômico-financeiro negativo das empresas, representa, para Márcio Junqueira, diretor-executivo da ANTP, um exemplo de algo que, segundo acredita, é uma tendência. “Parece que a onda liberalizante está chegando aos transportes públicos, e é o usuário o maior prejudicado”, afirma. Para ele, regular a oferta, racionalizar os sistemas e até mesmo controlar os clandestinos são tarefas do poder público. Reiterando a tradicional posição dessa entidade técnica dos transportes públicos, ele afirma que o custo das empresas precisa ser remunerado, e não apenas pela tarifa. O vale-transporte, apesar de ser imperfeito, é também um instrumento de subsídio que, se for bem utilizado, cumprirá o seu papel.

O melhor exemplo da veracidade dessa premissa do presidente da ANTP está no Rio de Janeiro. Com 88% da média diária de oito milhões de viagens feitas por ônibus, o sistema carioca consegue 60% de participação do vale-transporte no total dos tickets apurados nas catracas. Segundo Luís Carlos de Urquiza Nóbrega, secretário-executivo da Fetranspor, o setor vive da tarifa e foi apenas com ela que conseguiu um meio de sobreviver e de garantir saúde financeira. Mesmo cobrando uma das tarifas mais baixas do país.

## Desempenho do Transporte Metropolitano de Passageiros

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

“O vale-transporte é uma importante fonte de receita para as empresas”, garante Urquiza. A Fetranspor concentra e administra a comercialização dos vales, garantindo um controle total sobre o dinheiro do benefício.

Proprietárias de uma das frotas mais novas do país, quinze mil ônibus com média de três anos, as du-

zentas empresas cariocas que operam 1 500 linhas todos os dias adotaram, em 1992, políticas de racionalização da frota e de aperfeiçoamento gerencial, e, além disso, investiram em relações humanas.

Também atingidas pela recessão, as transportadoras cariocas, porém, dispõem de uma vantagem que influi diretamente no equilíbrio da de-

manda. Constituído, em sua maior parte, por linhas longas, o sistema propicia a renovação de usuários durante o trajeto.

Quase metade dos balanços analisados por AS MAIORES provém do Rio de Janeiro. Também é desse estado a empresa transportadora que melhor se saiu em 1992. A Viação Verdum S.A. já havia figurado entre

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

Empresa	(%)
1 — Transporte SÃO LUIZ Ltda.	36,06
2 — Transporte ESTRELA AZUL S.A.	18,74
3 — Viação VALE DO SOL Ltda.	14,25
4 — SÃO BERNARDO Ônibus Ltda.	11,05
5 — EMPRESA VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	9,03
6 — Rápido ARAGUAIA Ltda.	9,00
7 — Empresa São Jorge de RIBAMAR Ltda.	7,77
8 — VIAÇÃO PRAÇA 12 Ltda.	7,45
9 — Transportadora Coletivos BIGUAÇU Ltda.	6,65
10 — Auto Viação SÃO JOSÉ Ltda.	4,13

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

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

Empresa	(%)
1 — Transporte SÃO LUIZ Ltda.	21,68
2 — Empresa São José de RIBAMAR Ltda.	17,42
3 — Rápido ARAGUAIA Ltda.	13,53
4 — SÃO BERNARDO Ônibus Ltda.	7,02
5 — Transporte ESTRELA AZUL S.A.	6,05
6 — EMPRESA VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	5,00
7 — ARAUCÁRIA Transporte Coletivo Ltda.	4,30
8 — Auto Viação TIJUCA S.A.	3,96
9 — Viação VALE DO SOL Ltda.	3,79
10 — Auto Viação SÃO JOSÉ Ltda.	2,72

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

#### As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 — Transportes SÃO SILVESTRE S.A.	2,06
2 — CMTB - Companhia Municipal de Transporte de Barueri	1,61
3 — CTA - Companhia de Trolebus Araraquara	1,60
4 — Rápido ARAGUAIA Ltda.	1,56
5 — SALUTRANS Salutrans Transportes S.A.	1,23
6 — Viação NOSSA SENHORA DE LOURDES S.A.	1,06
7 — Transportes AMIGOS UNIDOS S.A.	1,00
8 — Viação VERDUM S.A.	0,84
9 — Empresa Auto Viação JUREMA S.A.	0,83
10 — EMPRESA VITÓRIA Organização Guimarães Ltda.	0,80

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

#### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 — Viação CAMPOS ELÍSEOS S.A.	122 019,0
2 — CSTC - Cia. Santista de Transportes Coletivos	107 866,0
3 — Auto Viação BRASIL LUXO Ltda.	86 383,0
4 — Rápido ARAGUAIA Ltda.	83 091,0
5 — NATUR - Nápoles Transportes e Turismo Ltda.	78 749,0
6 — Empresa de Transportes FLORES Ltda.	73 621,0
7 — Auto Viação JABOUR Ltda.	68 378,0
8 — Viação NOSSA SENHORA DA PENHA Ltda.	56 887,0
9 — Empresa PÉGASO Ltda.	53 985,0
10 — REAL Auto Ônibus Ltda.	53 788,0

Foram analisadas as cinquenta maiores empresas.

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 5.230,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_

CIDADE \_\_\_\_\_

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

EMPRESA \_\_\_\_\_

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

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

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

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

# REDIBILIDADE

sf - Qualidade daquilo que é crível, credível, acreditável.

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 30 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 confiável 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 credibilidade é um deles.



**transporte**  
MODERNO

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana  
CEP 04117 - Tel.: (011) 575-1304 (Sequencial)  
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

# METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

as transportadoras urbanas de melhor desempenho no anuário em 1988, quando se destacou entre 56 empresas analisadas.

Depois de passar alguns anos sem se sobressair, a Verdum conseguiu

saltar da 23ª posição, na classificação pela receita operacional líquida, para a nona posição. Porém, não foi apenas no crescimento da receita que a empresa brilhou. Conseguiu, praticamente, anular rentabili-

dades negativas de 1991, quando registrou um índice de -14,01% sobre a receita, e outro de -22,78% sobre o patrimônio. Em 1992, embora não tenha conseguido romper o vermelho, ficou com -0,45% de rentabili-

## Com os dias contados

*É provável que, daqui a dois anos, a primeira colocada em receita operacional líquida, e também em prejuízos, a CMTC, não mais figurará neste anuário. Ou então, caso ainda participe, certamente não ocupará a mesma posição privilegiada. De fato, a empresa está passando por um processo de privatização detonado no início do ano, com a posse do prefeito Paulo Salim Maluf na administração municipal paulistana. Até junho de 1994, os seus mais de três mil ônibus, assim como todas as suas instalações operacionais, deverão estar nas mãos de terceiros. Será, então, proposta uma lei extinguindo a empresa.*

*O argumento principal para o desaparecimento da CMTC foi a sangria de recursos dos cofres públicos. Segundo o Secretário dos Transportes, Getúlio Hanashiro, a projeção de subsídios da empresa para 1993 foi de quase US\$ 500 milhões, principalmente devido ao excesso de benefícios trabalhistas e de 'salários acima da média' dos seus 27 mil funcionários. Criticando principalmente o empreguismo, o secretário afirmou que*

*o inchaço administrativo pode ser medido pelo aumento do número de funcionários, na casa dos 18 mil em 1985, comparado a dados operacionais. A participação da empresa no sistema paulistano caiu de 29% em 1985 para 23,3% em 1992, para uma frota que cresceu, no mesmo período, em pouco mais de cem ônibus. A CMTC operava com uma média de 10 funcionários por carro, enquanto que as empresas privadas que hoje trabalham no sistema regular fazem a média de 5,5 a 6 funcionários/carro, sem levar em consideração, no cálculo, as horas extras, que são muito utilizadas.*

*Ainda sem entender direito que reflexos teria a privatização no sistema de transporte por ônibus em São Paulo, o diretor-executivo da ANTP, Márcio Junqueira, acredita que, antes de tudo, a decisão de alterar radicalmente a empresa não tenha sido tomada com base num planejamento estratégico. Além disso, a forma de privatização não é clara, afirma. "Não sabemos se está havendo uma privatização, uma doação de linhas, ou, então, um homicídio lento da empresa."*

*Márcio Junqueira lembra, além disso, o importante papel que a estatal desempenha como indutora do desenvolvimento tecnológico. "Trolebus e ônibus a gás são exemplos de programas iniciados pela CMTC que levaram à evolução*

*da tecnologia em transportes na indústria", diz. "Com quem ficará essa tarefa?"*

*Para as operadoras particulares, a privatização da CMTC não representará quase nada, apesar de um dos argumentos tradicionais atribuir a degradação do transporte pelas ruas de São Paulo à má gestão da empresa. No momento, essas operadoras estão mais preocupadas com o aumento e com a regulamentação do transporte clandestino, hoje formado por uma esquadra de 3 500 ônibus. Há, cadastradas pela prefeitura, 2 500 unidades, que passaram a seguir algumas normas de operação estabelecidas no início de agosto deste ano. Segundo Pedro Kassab, consultor de Transportes e porta-voz dos empresários de São Paulo, esses ônibus rodam por toda a cidade, tirando 26 milhões de passageiros/mês do sistema formal, que transporta 160 milhões de pessoas/mês com sua frota operacional de dez mil veículos. "Perdendo receita, a prefeitura atrasa pagamentos, gerando acúmulo de dívidas", afirma. Ao argumento de que a deficiência do sistema justifica a regulamentação da pirataria, Kassab responde implacavelmente: "A prefeitura dispõe de toda a autoridade e de todo o amparo contratual para colocar ônibus legais onde isto se fizer necessário, e só não o faz devido a razões políticas."*

## Para falar com quem transporta, você só tem um caminho.

O setor de transporte comercial precisa de um veículo forte. Um veículo com 30 anos de experiência e feito por uma equipe de jornalistas e técnicos perfeitamente afinados com o assunto.

Para falar com quem transporta, você precisa de TRANSPORTE MODERNO.



## TM, o caminho lógico para transportar a sua mensagem



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



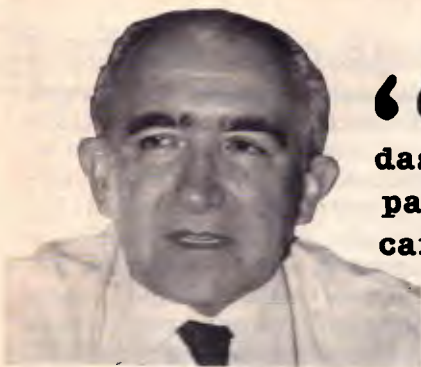


Foto: Paulo Igarashi

“Mesmo cobrando uma das tarifas mais baixas do país, as empresas cariocas garantiram boa receita com o auxílio do vale-transporte.”

dade sobre a receita e -1,64% sobre o patrimônio.

A elevação da liquidez, de 0,48 em 1991 para 0,84 em 1992 e o aumento da produtividade de capital, que passou de 1,12 para 2,86, também evidenciam bom fôlego e boas perspectivas de progresso.

No entanto, o diretor de Manutenção, José Santos Cunha, não considera o desempenho satisfatório, apesar dos números. “Passamos 1992 pagando dívidas, enxugando o quadro de pessoal e nos equilibrando para evitar maiores prejuízos”, diz. Realmente, a Verдум fechou no vermelho. Alguns indicativos positivos, são um “pouco enganoso”, afirma José Santos Cunha. “A receita operacional de 1992 somente nos tirou do buraco”, afirma. Hoje, a empresa trabalha com uma frota de 340 veículos e com 1 800 funcionários, com a média de cinco funcionários/ônibus.

Luis Carlos de Urquiza Nóbrega, secretário-executivo da Fetranspor

Recesso de fornecer detalhes sobre a empresa, depois do seqüestro do presidente, ocorrido há dois anos, ele reclama da tarifa carioca e da defasagem do vale-transporte. “Na atual situação, não podemos manter o programa de renovação anual no limite máximo de idade do veículo de cinco anos”, diz. Ele defende mudanças na política tarifária, por meio da qual uma tarifa única geraria um ‘bolo’ a ser rateado entre as empresas. Assim, os percursos menores subsidiariam os longos. As linhas intermunicipais não poderiam entrar no esquema, porque têm planilha específica, por linha.

#### As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - VERDUM	2	6	9	9	10	9	9	9	10	73
2 - BRASIL LUXO	9	9	7	10	7	7	7	4	9	69
3 - REAL	1	7	10	4	8	10	10	5	5	60
4 - FLORES	6	8	6	7	9	6	6	6	1	55
5 - GUARULHOS	4	3	8	3	3	8	8	7	7	51
6 - RIO ITA	8	4	3	6	4	4	4	10	6	49
7 - EROLES	5	5	2	8	6	2	3	8	8	47
8 - CSTC	7	10	5	1	5	5	5	3	2	43
9 - CMTC - SP	10	1	1	5	1	1	2	2	3	26
10 - CARRIS - PA	3	2	4	2	2	3	1	1	4	22

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.



A INFORMAÇÃO  
É O MELHOR  
CAMINHO



TM. HÁ 30 ANOS  
PONDO A INFORMAÇÃO  
NO SEU CAMINHO

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 5.230,00.

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 - Tel.: 575-1304  
(Linha seqüencial)  
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

## DRIBLANDO A OCIOSIDADE

Setor fecha no vermelho, mas recupera movimento com novos contratos e renovação parcial da frota

**E**m 1992, o aquecimento da economia contribuiu para que o movimento físico do setor de Fretamento e Turismo se recuperasse do vendaval que paralisou as empresas no ano anterior. Em meio à recessão de 1991, as empresas encolheram, e seus pátios, durante a maior parte do ano, permaneceram cheios de carros. Enquanto o nível de desemprego crescia nos centros industriais, diminuía o tamanho das frotas nas garagens.

Nos primeiros quatro meses de 1992, embora os negócios continuassem em baixa, o setor reagiu no segundo semestre, driblando a ociosidade, e o movimento voltou a crescer. Porém, a disputa acirrada de mercado levou indústrias e montadoras do ABC paulista a questionarem o preço do frete e a qualidade do serviço na hora de fecharem novos contratos de aluguel de ônibus para transporte de funcionários, reduzindo a receita total. Muitas empresas investiram na aquisição de ônibus novos, criando, assim, uma oportunidade de renovação parcial da frota existente.

De acordo com **AS MAIORES**, dentre as 24 empresas listadas, nove fecharam no vermelho em 1992. A taxa de vendas despencou em 6,53%, enquanto que em 1991 cresceu 4,60%, desempenho que, por sua vez, foi menor que o de 1990 (6,19%). Segundo Roberto Apud,

presidente do Sinfret — Sindicato das Empresas de Fretamento de São Paulo, que reúne 34 associadas no ABC (das oitenta existentes) e dezoito espalhadas por todo o estado, a queda nas vendas foi provocada pela negociação do preço de frete com as indústrias, “devido ao excesso de oferta”.

Em 1992, a rentabilidade sobre o patrimônio líquido, que foi de -7,66%, piorou em relação ao ano anterior (1,93%). Mesmo assim, o percentual das empresas que fecharam no vermelho atingiu 37,5%, sendo o menor dentre os dos sete modais de transporte analisados por **AS MAIORES** (veja Tabelas).

A liquidez corrente, que estava em queda desde 1990, melhorou sensivelmente, alcançando 2,17, contra 0,92 do ano anterior. Quanto ao endividamento geral do setor (27,20%), caiu muito pouco em relação a 1991 (28,79%).

A Breda Transportes e Turismo (SP), que detém a maior receita operacional líquida do setor, consolidou sua posição de líder entre as três maiores em patrimônio líquido, ao lado da Três Amigos (RJ) e da Viação Jacaré (SP). As empresas Bel-Tour (RJ), ENSA (MG) e Viação Jacaré destacaram-se como as melhores em rentabilidades sobre o patrimônio e sobre a receita.

Segundo Roberto Apud, hoje, a maioria das empresas não consegue sobreviver apenas “do fretamento puro”, necessitando operar linhas regulares de transporte urbano ou intermunicipal (autorizadas pela EMTU). “Quando, por qualquer motivo, o empresário perde um contrato, trata logo de vender o ônibus”, acentua o dono da Sabetur, para caracterizar a baixa rentabilidade do setor.

Para Antônio Adalberto Corassini, assessor econômico do Transfretur — Sindicato das Empresas de Fretamento de São Paulo, Osasco, Itapeverica da Serra, Carapicuíba e Taboão da Serra, um dos oito sindicatos paulistas, as tomadoras de serviço são as responsáveis pelo achatamento dos preços dos fretes. Num universo de 450 empresas, apenas 75 estão associadas, e 15% destas são pequenas empresas, que operam, no máximo, dez ou quinze ônibus.

O preço médio de fretamento de uma linha de 2 mil km/mês era de US\$ 2 500; em 1992, e caiu para US\$ 1 300. Corassini atribui a causa principal dessa queda à pressão dos contratantes, que, ao reduzirem ao máximo seus custos, forçaram para baixo o preço do frete, modificando itinerários de linhas e reduzindo turnos de trabalho.

“Não são apenas os clandestinos que prejudicam o setor, praticando subpreços no mercado, mas também 25 empresas rodoviárias da Grande São Paulo, que, fazendo concorrência desleal nos fins de semana, ferem a legislação vigente”, assevera Corassini. Exemplificando o mau desempenho do setor, Manoel Fernandes Filho, gerente financeiro da Júlio Simões Fretamento e Turismo, de Mogi das Cruzes (SP), diz que os contratos para viagens de turismo a Aparecida do Norte, a locais do litoral paulista e ao Rio de Janeiro representaram, em 1992, 0,04% da receita bruta da empresa. Devido a esse fato, a empresa opera, com apenas oito ônibus, duas linhas intermunicipais (Mogi—Salesópolis e Biritiba Mirim—Mogi).

### Renovando a Frota

Com a melhor pontuação entre as dez maiores do setor, a Gracimar



Foto: Paulo Igarashi

Transportes e Turismo, de Taboão da Serra (SP), ocupava, em 1991, o 13º lugar na lista das 25 maiores em receita operacional líquida. Segundo a empresa, ao contrário do que foi publicado por **AS MAIORES** (veja errata na seqüência), o balanço de 1991 apresentou rentabilidades sobre a receita e sobre o patrimônio superiores às da segunda colocada (Viação Montenegro).

Líder do ranking, com 63 pontos, a Gracimar obteve rentabilidade so-

bre a receita de 2,79%. De acordo com o diretor Waldir Antônio Bellati, no ano passado o lucro líquido (Cr\$ 1 bilhão) sobre o patrimônio líquido (Cr\$ 13,9 bilhões) resultou numa rentabilidade de 7,24%, bem acima da verificada em 1991 (2,84%).

Para cada cruzeiro de dívida em 1991, a empresa tinha Cr\$ 5,89 disponíveis. Em 1992, ocorreu uma queda de 2,15 na liquidez, devido ao aumento do passivo, segundo o subcontador Wilson Marquizeppe,

**Grandes empresas preferiram, em 1992, buscar melhor atendimento para o transporte de seus funcionários. Isto influiu no crescimento real da receita das empresas de fretamento.**

que considerou a situação contábil normal para fornecedores. Mas, o endividamento (16,54%) aumentou em comparação com 1991 (5,81%). “Considerando que nossas compras são para trinta ou 45 dias, e que precisamos ter estoques de peças de re-

# FRETAMENTO E TURISMO

“Adquirimos dezoito monoblocos Mercedes-Benz com recursos próprios, pois, em 1992, a empresa não contraiu empréstimos.”



Foto: Paulo Igarashi

**Waldir Antônio Bellati,**  
diretor da Gracimar  
Transportes e Turismo

posição e de combustíveis, tivemos um endividamento razoável”, opina Marquizeppe, esclarecendo que a empresa não trabalha com exigível a longo prazo. Fornecedores e impostos são pagos dentro do mês.

O crescimento real da receita, de 31,46%, considerado ótimo, deu-se em razão de o crescimento da receita líquida ter sido proporcional ao crescimento do ativo total. O faturamento cresceu devido à inclusão de sete novos clientes: Editora Abril,

Spirax Sarco, Axios Elastómeros, Pitman Moore, Laboratórios Wellcome, Tintas Wanda e Tintas Ipiranga.

Em abril de 1992, a empresa pos-

suía 95 ônibus e mantinha ociosa 20% da frota, o que implicou numa perda de 15% do faturamento, conforme Bellati. Em maio, muitas indústrias procuraram a Gracimar “em consequência do mau serviço prestado pelas concorrentes”. Nesse período, a empresa redistribuiu o serviço e cortou horas extras para evitar dispensa de funcionários. “Novos serviços começaram a entrar, e ocorreu a retomada”, lembra Bellati. Em dezembro, a empresa já havia recolocado dezoito ônibus no tráfego e adquirido doze monoblocos Mercedes O-371, totalizando 107 carros em operação. “Utilizamos recursos próprios, pois a empresa não fez nenhum financiamento em 1992.”

## Desempenho do Fretamento e Turismo

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

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 - BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.	56,14
2 - ENSA - Turismo Ltda.	39,32
3 - Viação JACAREÍ Ltda.	9,64
4 - GRACIMAR Transporte e Turismo Ltda.	7,24
5 - Empresa de Transporte TRICOLOR Ltda.	6,93
6 - ANATUR Turismo e Transportes Ltda.	5,60
7 - Viação SILVEIRA Ltda.	5,58
8 - Transportadora TRIAUTO Ltda.	3,92
9 - Transportadora Turística BENFICA Ltda.	3,18
10 - DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	2,86

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 - Viação JACAREÍ Ltda.	7,42
2 - BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.	7,27
3 - ENSA - Turismo Ltda.	5,87
4 - GRACIMAR Transporte e Turismo Ltda.	2,79
5 - Viação MERAUMAR S.A.	2,19
6 - Viação SILVEIRA Ltda.	1,87
7 - Transportadora TRIAUTO Ltda.	1,70
8 - DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	1,56
9 - ANATUR Turismo e Transportes Ltda.	1,39
10 - Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	1,11

### As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 - ENSA - Turismo Ltda.	13,38
2 - Viação MERAUMAR S.A.	6,50
3 - Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	5,12
4 - BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.	4,21
5 - Turismo CRUZEIRO DO SUL Ltda.	2,35
6 - TURSAN - Turismo Santo André S.A.	2,27
7 - GRACIMAR Transporte e Turismo Ltda.	2,15
8 - Transportadora Turística BENFICA Ltda.	1,93
9 - DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	1,57
10 - CORCOVADO Transportadora Turística Ltda.	1,32

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 - BREDAS Transportes e Turismo Ltda.	143 232,0
2 - Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	120 970,0
3 - Viação JACAREÍ Ltda.	52 968,0
4 - Viação MONTENEGRO S.A.	40 388,0
5 - DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	37 277,0
6 - Viação MERAUMAR S.A.	35 310,0
7 - TURSAN - Turismo Santo André S.A.	27 996,0
8 - ARAUTUR Turismo	20 578,0
9 - GRACIMAR Transporte e Turismo Ltda.	13 918,0

## Contratos de Leasing

A Breda Transportes e Turismo tomou a iniciativa, em 1992, de promover aumento de capital da ordem de Cr\$ 150 milhões, totalizando seu patrimônio líquido em Cr\$ 143,2 bilhões. "Isto foi possível graças à apropriação das reservas pelo IPC/90 (Cr\$ 97,2 bilhões)", revela o subcontratador Vítor Inácio da Silva.

O demonstrativo de resultado do exercício da Breda indica que, no ano passado, o prejuízo operacional foi de Cr\$ 19 bilhões. De acordo com Vítor Silva, a justificativa desse resultado está no fato de a empresa ter realizado, para aluguel de dezenas de ônibus, cerca de dez contratos de *leasing*. "Com isso, gerou-se uma grande despesa financeira, de Cr\$ 42 bilhões."

No último balanço, a rentabilidade sobre a receita líquida, embora continuasse negativa (-0,34%), melhorou em relação a 1991 (-5,49%). Apesar da queda significativa de sua receita operacional líquida (8,32% em relação ao ano anterior), os prejuízos da empresa se estabilizaram.

O endividamento geral aumentou devido a empréstimos e a financiamentos para giro de capital (das dez coligadas do grupo Nenê Constantino), totalizando Cr\$ 51 bilhões em 1992. A produtividade de capital (1,72) se aproximou do resultado do ano anterior (1,76) porque o aumento do ativo em relação à receita operacional líquida se manteve estável.

## Enxugando Custos

A Viação Jacareí, de São José dos Campos (SP), foi a empresa de fretamento que fechou o ano com o melhor lucro líquido (Cr\$ 5,1 bilhões) e a que obteve a terceira maior receita operacional líquida (Cr\$ 27,7 bilhões) do setor.

Segundo o gerente Getúlio Lima, a recessão afetou os negócios, "provocando utilização parcial de recursos de terceiros, motivo pelo qual o desempenho do índice de liquidez corrente continuou baixo (0,78) em 1992". No entanto, esse resultado

superou o de 1991, quando a liquidez foi de 0,49.

Para manter a frota nas ruas, a Jacareí realinhou suas operações, reviu custos e repassou-os aos clientes. Isto propiciou o remanejamento e a otimização das linhas principais (São José a Jacareí e a Caçapava). Em termos médios, o número de viagens aumentou de 12 242, em julho, para 14 820 em dezembro.

Para explicar porque a rentabilidade sobre a receita (7,42%) triplicou de um ano para o outro, Lima foi enfático: "Houve melhor equilíbrio nas receitas." O endividamento quase não apresentou diferença de 1991 (25,79%) para 1992 (25,76%), e a empresa justifica o resultado à redução em custos e despesas. A disparidade entre o crescimento real das vendas em 1991 (16,94%) e em 1992 (-3,51%) é atribuída ao reajuste inflacionário nos preços, sem que ocorresse aumento de serviços prestados.

## A Caça da Clientela

A Júlio Simões Fretamento e Turismo utiliza, em seus contratos, o índice IGP-M, de comum acordo com a clientela, espalhada em pontos tão distantes entre si como São Paulo e Guararema, ou como São Bernardo e Mogi das Cruzes. Em atividade desde janeiro de 1991, a empresa fechou o último balanço com grande prejuízo. "Nossos custos foram maiores que as próprias receitas", admite Manoel Fernandes,

notando que, enquanto a receita bruta foi de Cr\$ 14 bilhões, os custos operacionais alcançaram Cr\$ 15,3 bilhões, originando um prejuízo de Cr\$ 1,2 bilhão.

"De nosso ativo total, devíamos 40% em dezembro de 1992", continua Fernandes, estimando "um índice bom" de endividamento. Para Francisco Carlos dos Santos, gerente administrativo, o ano passado não foi ruim porque houve aumento da frota, de 64 para 79 ônibus Mercedes. Em agosto, foram acrescentadas novas linhas para a KC do Brasil, e renovou-se contratos com a Valmet, a Gessy Lever e a Cummins. "Há pouco tempo, a Valmet cancelou 62 viagens", relata Santos, citando depois a Blindex, cuja média de 650 viagens/mês, em junho de 1992, manteve-se estável até julho do presente ano.

**ERRATA** - Na edição de AS MAIORES n.º 5, a Gracimar aparece em 13.º lugar na listagem geral. Em seu balanço, erroneamente, foram considerados negativos os lucros operacional e líquido, a liquidez corrente, o endividamento geral, e as rentabilidades da receita e do patrimônio. "Nas demonstrações financeiras, os sinais negativos correspondem aos créditos, e os positivos aos débitos. É o método utilizado pelo microcomputador que processa nossa contabilidade", justificou Marquizeppe.

As melhores entre as dez maiores										
Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - GRACIMAR	1	2	8	7	7	9	9	10	10	83
2 - JACAREÍ	6	8	10	2	5	10	10	1	8	60
3 - DOMÍNIO	5	6	9	5	2	7	7	4	9	54
4 - TRÊS AMIGOS	9	9	5	9	10	4	4	2	1	53
5 - MERAUMAR	2	5	7	10	9	8	6	3	3	53
6 - MONTENEGRO	8	7	6	3	4	5	5	6	7	51
7 - TURSAN	7	4	3	8	8	2	2	8	4	46
8 - BENFICA	3	1	4	6	3	6	8	9	2	42
9 - BREDÁ	10	10	1	1	1	3	3	5	5	39
10 - ARAUTUR	4	3	2	4	6	1	1	7	6	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.

## RESULTADOS MENOS PIORES

As três grandes continuam em dificuldades, mas algumas regionais mostram eficiência

**E**m 1992, a aviação comercial reeditou, no nível mundial, o desempenho ruim dos dois anos anteriores. A IATA — International Air Transport Association contabilizou nada menos que US\$ 10 bilhões em prejuízos acumulados no último triênio para as suas 210 empresas aéreas associadas — entre elas a Varig, a Transbrasil e a Vasp. Voando, no ano passado, num céu ainda mais turbulento que o de suas colegas estrangeiras, as 24 companhias aéreas brasileiras também contribuíram, para o total desse resultado negativo, com US\$ 2 bilhões, prejuízo estimado no final do exercício.

Os indicadores de **AS MAIORES** revelaram cinco empresas insolventes, cujos endividamentos tiveram grande influência na média do setor, que ficou em 66,10%. Apesar de alto, esse resultado foi o menos pior dos últimos cinco anos. O mesmo aconteceu com a rentabilidade, que permaneceu negativa, com -30,84%, porém teve melhora significativa em comparação com o ano anterior, quando chegou a -80,25%. Embora dezessete dentre as 24 companhias relacionadas tenham acusado prejuízos em seus balanços, a liquidez corrente, na média, se estabilizou em 1,00, apresentando ligeira melhora em relação a 1991. As vendas cresceram 2,96%, enquanto que no ano anterior diminuíram 0,56%.

Uma das piores em desempenho econômico-financeiro, a Transbrasil

responsabiliza a crise econômica e política brasileira pelos prejuízos do setor. De acordo com a empresa, a persistência da inflação e da conseqüente ansiedade no mercado financeiro também agravaram as dificuldades das operadoras. Exemplo disso foi a queda de 22% na demanda de passageiros x km transportados, segundo dados do DAC, considerada inédita na história da Aviação Comercial. Outro agravante da *performance* negativa do setor foi o excesso de oferta no mercado doméstico no ano de 1991. Há dois anos, a Vasp aumentou a oferta em 33,3%, a Varig em 16,1%, e a Transbrasil em 9,6%. Sob o risco do colapso financeiro, as três maiores do setor reverteram forçosamente esse quadro no ano passado. Houve cortes de pessoal e reduções drásticas de linhas e de rotas. A Vasp reduziu a oferta de assentos em 25%, a Varig em 18% e a Transbrasil em 16%. Essas medidas tentaram estabilizar a queda livre do índice de aproveitamento de lugares nos aviões. Registrando 54%, contra 55,8% em 1991, esse índice foi o mais baixo dos últimos vinte anos nos vôos domésticos.

### Balança mas não cai

Segundo o diretor vice-presidente financeiro da Varig, Joaquim Fernandes dos Santos, o ano passado foi particularmente difícil para a

companhia, da qual 70% da receita, gerada em dólares, também foram atingidos pelo estreitamento do mercado na Europa e nos EUA. Enfrentando dificuldades financeiras, grandes companhias norte-americanas, pressionadas pela concorrência entre a United Airlines e a American Airlines, “praticaram políticas desastrosas de concorrência, com base em preços aviltados”, que a Varig foi obrigada a acompanhar. Para o executivo, os efeitos dessa “política suicida e da concorrência predatória que a Varig está sofrendo em linhas-chave, principalmente nas que nos ligam à América do Norte”, resultou num prejuízo líquido de Cr\$ 4 trilhões, valor equivalente a 15,9% da receita líquida da empresa no ano passado, que totalizou Cr\$ 25,7 trilhões. Em conseqüência disso, houve redução do patrimônio líquido e elevação do grau de endividamento, embora isso tenha ocorrido dentro dos limites compatíveis com a indústria aérea.

A liquidez baixou de 0,58, em 1991, para 0,45 no último exercício, pois, apesar do crescimento da receita (US\$ 2,295 bilhões), na variação dos dois períodos, as despesas com comissões e com custos promocionais (US\$ 2,412 bilhões) acabaram consumindo o capital de giro. Sem gerar recursos, a Varig buscou empréstimos no mercado financeiro brasileiro, pagando juros médios de 45% ao mês.

Os resultados, naturalmente, não foram satisfatórios, de acordo com Santos. No final de 1992, a empresa encontrou a saída para a crise de liquidez: transferiu para o exterior todas as dívidas geradas no Brasil, e amenizou esse impacto alongando o perfil total da dívida. A partir deste exercício, os juros pagos aos bancos estrangeiros não ultrapassam os 10% ao mês. Mesmo assim, ainda não houve recuperação no resultado operacional do primeiro semestre deste ano, devido a recentes perdas de variação cambial nas moedas européias. No entanto, em comparação com o exercício anterior, o atual resultado operacional melhorou. O prejuízo de 23,7% sobre a receita líquida, em 91, reduziu-



**As regionais TAM e Rio-Sul tiveram ano de crescimento nas vendas: cliente exigente e frota renovada**

se para 14,4% em 92. Mas o plano de reequipamento da frota, que prevê o arrendamento de novas aeronaves Boeing 737.300 (a Varig possui, hoje, 48 aviões desse modelo), foi adiado para o próximo triênio. Com a extinção da Cruzeiro do Sul, a Varig recebeu mais seis 737.200 para operar no mercado doméstico, ampliando sua participação para 52%. “Estamos engajados num plano com várias frentes, que incluem o ajuste do tráfego e a reavaliação do quadro de pessoal.” Na realidade, a racionalização operacional da empresa começou no ano passado e deverá continuar neste ano, baseando-se na premissa de só operar nas rotas onde houver demanda com resultados. A Varig reduziu em 1 833 o seu número de funcionários, e começou 93 com um quadro mundial de 25 mil colaboradores, que continuará sendo reduzido lenta e gradativamente.

Fotos: Divulgação



Vasp, fato que afetou de maneira desfavorável a imagem da empresa junto ao público. Permanentemente cercada por controvérsias e por denúncias de irregularidades desde que foi privatizada, há três anos, a empresa, pelo que parece, encerrou (ou interrompeu), no ano passado, a política suicida de investimentos que passara a praticar desde 1990. Essa política provocou a duplicação de suas dívidas de US\$ 700 milhões, como estatal, para US\$ 1,5 bilhão no final do último exercício. Depois de aumentar, em 1992, sua frota de 32 para 53 aviões, sem que o mercado pudesse absorver tal excesso de oferta, a Vasp enfrentou, em novembro, mais um golpe. A companhia foi obrigada a devolver 22

Boeings 737.300 à Guinness Peat Aviation e à Ansett Leasing devido ao atraso no pagamento do *leasing* dessas aeronaves. Em janeiro deste ano, mais um Boeing foi arretado pelas mesmas locatárias. De acordo com o gerente de Controladoria, Eglair Tadeu Juliani, a Vasp está acionando as duas empresas arrendatárias (uma é irlandesa e a outra australiana), pedindo reintegração de posse dos aviões ou do montante das mensalidades, pago desde a assinatura do contrato.

Amargando a perda de três pontos na participação total de mercado, não apenas no segmento de Passageiros mas também no de Cargas, a Vasp afirma, veementemente, que, mesmo assim, teve um crescimento

## Vasp sobrevive

O ano de 1992 foi um dos mais conflituados em toda a história da

real de 11,4% em sua receita. No entanto, os dados de **AS MAIORES** evidenciam uma queda de 89,59%, muito próxima da sofrida pela Varig, que caiu 83,90% nesse item. O prejuízo líquido aumentou 9% no período 91-92, passando de Cr\$ 2,816 trilhões para Cr\$ 3,085 trilhões. Na análise de Juliani, esses valores “resultaram de dívidas contraídas ainda na época em que a Vasp era estatal, e correspondem a despesas financeiras sobre o principal dessas dívidas.” Argumenta que, apesar dos sucessivos temporais enfrentados pela empresa — como, por exemplo, a CPI instalada pela Câmara Federal e as investigações em andamento na Assembléia Legislativa de São Paulo —, o resultado operacional

de 92 (Cr\$ -154,7 bilhões) foi muito melhor que os Cr\$ -597,7 bilhões apurados em 91. Dividido pela receita, esse resultado mostra que a rentabilidade foi de -2,5%, contra -10,6% no ano anterior. Segundo Juliani, a dívida total da Vasp, de US\$ 999 milhões — inclusive US\$ 270 milhões com o Banco do Brasil —, está equacionada. Os impostos devidos aos governos estaduais, atrasados desde 1991, também já foram negociados e, em alguns casos, foram concedidas anistias. A reorganização operacional da empresa, segundo o executivo, obrigou a Vasp a proceder a uma redução de 40% do pessoal e de 30% da oferta de assentos. Agora, o plano consiste em aumentar a capacidade de car-

ga para 132 t, contra as 22 t que vigoravam antes da privatização. Para isso, colocará em operação mais cinco aviões, entre os quais um Boeing 737.200 e um DC8-63 (de 40 t). No primeiro semestre deste ano, entrou em operação mais um Douglas MD-11, aeronave de última geração, que passará a cobrir as poucas linhas internacionais da Vasp.

## Rio-Sul foi a melhor

Empresa regional coligada à Varig, a Rio-Sul apresentou excelente desempenho econômico-financeiro em 1992, tendo obtido um total de 83 pontos nos índices analisados por **AS MAIORES**. Com um crescimento real na receita de 42,04% e uma liquidez corrente de 1,06, contra 0,99 no período anterior, surpreendente para o setor, a empresa encerrou o exercício com um lucro de Cr\$ 15,257 bilhões. Segundo Percy Rodrigues, diretor de Administração e Finanças, as promoções realizadas em janeiro de 92 por todas as empresas, na tentativa de alavancar as vendas, foram logo abandonadas. Nos meses seguintes, apesar de reajustadas abaixo da inflação, as tარი-

### Desempenho do Transporte Aéreo

Indicador	1988	1989	1990	1991	1992
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	-97,92	-51,06	-30,68	-80,25	-51,59
Endividamento Geral	71,45	68,84	71,64	67,50	98,14
Liquidez Corrente	0,88	1,18	1,61	0,91	3,29
Crescimento de Vendas	—	—	23,20	-0,56	3,75

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — TRANSAMÉRICA Táxi Aéreo S.A.	416,09
2 — METRO Táxi Aéreo S.A.	9,79
3 — RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	4,23
4 — VOTEC Táxi Aéreo S.A.	0,33
5 — TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	-6,70
6 — MARGIRUS Táxi Aéreo S.A.	-12,26
7 — AEROFOTO Cruzeiro S.A.	-12,83
8 — CRUZEIRO Táxi Aéreo S.A.	-15,54
9 — TABA - Transp. Aéreos Reg. da Bacia Amazônica S.A.	-23,79
10 — ABC Táxi Aéreo S.A.	-43,84

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — TRANSAMÉRICA Táxi Aéreo S.A.	79,98
2 — METRO Táxi Aéreo S.A.	2,82
3 — RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	0,94
4 — VOTEC Táxi Aéreo S.A.	0,00
5 — TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	-1,06
6 — TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	-2,05
7 — BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	-5,09
8 — VARIG S.A. - Viação Aérea Rio-grandense	-6,43
9 — TABA - Transp. Aéreos Reg. da Bacia Amazônica S.A.	-10,29
10 — GHG Aéreo Táxi S.A.	-10,76

### As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 — BATA - Bahia Táxi Aéreo Ltda.	57,25
2 — CRUZEIRO Táxi Aéreo S.A.	6,04
3 — GHG Aéreo Táxi S.A.	4,00
4 — METRO Táxi Aéreo S.A.	3,30
5 — AEROFOTO Cruzeiro S.A.	3,21
6 — ABC Táxi Aéreo S.A.	1,15
7 — RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	1,06
8 — TRANSAR Táxi Aéreo S.A.	0,71
9 — MAEDA Táxi Aéreo S.A.	0,68
10 — VARIG S.A. - Viação Aérea Rio-grandense	0,45

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 — VARIG S.A. - Viação Aérea Rio-grandense	3 849 833,0
2 — LÍDER Táxi Aéreo S.A.	612 564,0
3 — RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	361 110,0
4 — TABA - Transp. Aéreos Reg. da Bacia Amazônica S.A.	172 049,0
5 — TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	88 255,0
6 — AEROFOTO Cruzeiro S.A.	67 954,0
7 — METRO Táxi Aéreo S.A.	35 624,0
8 — ABC Táxi Aéreo S.A.	30 727,0
9 — ITAPEMIRIM Transportes Aéreos S.A.	17 815,0
10 — TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	16 066,0



fas começaram a gerar receitas. A recuperação tarifária, que prosseguiu no segundo semestre, monitorada pelo DAC — Departamento de Aviação Civil, eliminou a defasagem, que se arrastava desde 1991. Voando numa área geográfica considerada como um verdadeiro *filé-mignon* pelas grandes companhias, a Rio-Sul ainda conseguiu vender dois Fokker 27-500 de sua antiga frota de aviões, apurando Cr\$ 1,5 milhão, e substituindo-os por outros dois Boeing 737-500. Juntamente com dois Fokker-50, essas aeronaves estão operando desde o ano passado dentro de um plano de substituição total dos primeiros aviões adquiridos. “A introdução dos dois jatos e dos Fokker-50 mudou o perfil da empresa.” Otimista, ele afirma que a Rio-Sul deu um salto nos últimos dois anos, e que continuará crescendo em 1993, pois adotou uma política administrativa severa, que resultou numa grande produtividade em 92. Além disso, ao contrário das grandes companhias, as regionais foram beneficiadas com a criação de linhas especiais de grande densidade de passageiros, como, por exemplo, as ligações entre os aeroportos centrais das capitais (Santos Dumont—Congonhas, Congonhas—Pampulha e Congonhas—Curitiba).



Foto: Paulo Igarashi

“A aquisição de novos jatos mudou o perfil da empresa. Esse fato, mais a criação de linhas especiais, fizeram a empresa dar um salto de crescimento em dois anos.”

Percy Rodrigues,  
diretor de Administração  
e Finanças da Rio-Sul

ta total gerada por passageiros e por cargas quase duplicou no período 91-92. Em 1991, quando a companhia ainda não se achava adequadamente equipada, a receita total foi de US\$ 50 milhões. No último exercício, subiu para US\$ 89 milhões, dos quais 22% correspondem à participação da carga, incluindo o correio. “Nosso desempenho foi excepcional, em comparação com os prejuízos que a indústria vem amargando ultimamente”, afirma Tojal.

Apesar do alto nível de endividamento geral, que permaneceu em 97,55% (em 91 foi de 97,70%), a liquidez corrente da empresa subiu de 0,29 para 0,43. Apesar de o total de passageiros e de cargas transportado não apresentar variação no período analisado, a companhia ofereceu um transporte mais econômico, o que lhe garantiu um lucro operacional positivo de Cr\$ 2,5 trilhões em 92, contra um prejuízo de Cr\$ 4,42 trilhões em 91. Para Ramiro Tojal, esses resulta-

dos demonstram o alto grau de produtividade alcançado com a racionalização de todas as operações da empresa. Exemplo de estratégia aplicada com esse objetivo é, segundo ele, o processo contínuo de substituição da frota de Fokker F-27, turboélices, de tecnologia já ultrapassada, por Fokker F-100, com 108 assentos. Esses modelos incorporam tecnologia de última geração (é, por isso, denominado ‘jato puro’) e voam a uma velocidade média de cruzeiro de 900 km/h, enquanto que os F-27 oferecem 48 assentos e voam a uma velocidade média de cruzeiro de 450 km/h.

Em 1992, a TAM contratou e recebeu duas outras aeronaves desse modelo. O objetivo de incorporar mais quatro novos aviões à frota em 93 deverá ser cumprido até novembro, perfazendo um total de doze jatos.

## TAM Decola

Outro exemplo de desempenho excepcional na indústria aérea foi a regional TAM, concorrente direta da Rio-Sul e a segunda melhor empresa entre as dez maiores do país no ranking de AS MAIORES. Como no caso da concorrente, essa jovem regional também explora uma saborosa fatia do céu brasileiro, atendendo a um público exigente quanto à prestação de serviços, formado, em sua maior parte, por executivos e por empresários. Ora, foi justamente a operação nesse restrito mas rentável segmento que garantiu à TAM, no ano passado, um lucro líquido de Cr\$ 12,628 bilhões, ou o equivalente a US\$ 1 milhão, contra US\$ 400 mil no exercício anterior. De acordo com Ramiro Tojal, vice-presidente de Finanças da empresa, a recei-

### As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — RIO-SUL	7	7	10	10	10	10	10	10	9	83
2 — TAM Transportes	6	5	6	8	5	8	5	8	10	61
3 — LÍDER	5	9	7	4	9	6	8	5	3	56
4 — TABA	4	8	4	7	8	3	6	7	8	55
5 — VARIG	10	10	1	9	6	4	4	9	2	55
6 — TAM - Táxi	2	6	8	5	7	7	7	6	4	52
7 — VOTEC	1	4	9	3	4	9	9	4	6	49
8 — BRASIL CENTRAL	3	3	5	1	3	5	1	1	7	29
9 — VASP	9	1	2	6	2	2	3	3	1	29
10 — TRANSBRASIL	8	2	3	2	1	1	2	2	5	26

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 AINDA PIOR

Prejuízos continuaram altos,  
mas há perspectivas de melhoras  
significativas para o próximo ano

**C**onstituído apenas por empresas estatais, o transporte sobre trilhos vem acumulando prejuízos ano após ano. O persistente vermelho é fruto de receitas insuficientes e de dívidas contraídas anteriormente, nos mercados interno e externo, para investimentos em infra-estrutura. Em 1992, o desempenho do setor foi o pior dos últimos tempos, considerando-se que a RFFSA, a CBTU, a Fepasa, a Trensurb e os Metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro mostraram-se, todos eles, deficitários. No cômputo geral, a receita ficou 14,62% abaixo da inflação. Individualmente, no entanto, a Fepasa, o Metrô de São Paulo e a Trensurb apresentaram crescimento. Como todas essas empresas também apresentaram prejuízos no ano que passou, a rentabilidade sobre o patrimônio, que indica percentual de ganho ou de perda sobre os recursos próprios, manteve-se negativa, mas subiu de -7,20% para -5,04%. A liquidez corrente continuou baixíssima: 0,13, enquanto que o endividamento geral aumentou, saltando de 46,70% para 51,22%.

Nesse cenário, a Rede Ferroviária Federal S.A. desponta como a maior e a melhor — ou a menos pior — do setor, registrando a maior receita operacional líquida, o maior patrimônio líquido, as maiores rentabilidades e o menor endividamento.

No outro extremo, o Metrô do Rio de Janeiro continuou insolvente, com liquidez zero e patrimônio líquido negativo, resultantes, sobretudo, dos prejuízos acumulados desde a época do governo militar.

Esse quadro, no entanto, tende a mudar a partir de 1993. Uma vez que o setor é carente de pesados investimentos, o governo incluiu a RFFSA nos seus planos de privatização e assumiu as dívidas da CBTU e do Metrô-RJ, que serão entregues, respectivamente, aos estados e municípios a partir de 1994.

### A fonte secou

Apesar do prejuízo líquido de Cr\$ 2,78 trilhões, em 1992, a RFFSA registrou rentabilidade sobre a receita quase três vezes maior, em termos percentuais, que a obtida em 1991 (-33,76% contra -93,58%). A rentabilidade sobre o patrimônio também melhorou, passando de -8,04% para -2,68%. A explicação contábil para isso, segundo a empresa, reside no fato de a correção monetária aplicada, por lei, sobre os ativos e sobre o patrimônio líquido ter sido mais de mil vezes superior à de 1991, o que acabou suavizando o prejuízo. Sob o aspecto operacional, algumas ações contribuíram para melhorar a rentabilidade da receita: foi feita uma redução de 3% no quadro de

pessoal e procuraram-se formas de aumentar a produção do transporte.

A tonelagem transportada foi 2,5% superior à de 1991, mas a receita da empresa, em termos reais, apresentou decréscimo de 11,4%. De acordo com o presidente da RFFSA, o engenheiro Renato Almeida, que está no cargo desde maio do presente ano — depois de passar pelas diretorias da AGEF — Armazéns Gerais Ferroviários, da CBTU e da Ferrovia do Aço —, o rombo foi causado pelos drásticos cortes, por parte do governo, de recursos para a leitura da operação dos trechos deficitários da RFFSA, estimados em Cr\$ 1,2 trilhão (valores de 31/12/92). Além desse fator, os fretes dos derivados do petróleo e do álcool (que representam 30% da receita da companhia e são controlados pelo DNC — Departamento Nacional de Combustíveis) foram reajustados abaixo da inflação do período. A defasagem cambial também teve impacto sobre a receita, devido ao fato de afetar as tarifas dolarizadas. Conjuntamente, esses fatores geraram redução de Cr\$ 1,5 trilhão na receita, comprometendo a já anteriormente baixa liquidez da empresa (0,11 em 1991, e 0,07 em 1992). Em consequência disso, a Rede viu suas dificuldades aumentarem, o sistema se degradar e as dívidas de curto prazo chegarem a quase um bilhão de cruzeiros.

O saneamento das finanças da RFFSA é uma das metas que antecedem a privatização da companhia e que fazem parte dos estudos que estão sendo levados adiante pelas comissões de estatização. “Da maneira como a coisa está sendo feita, tudo indica que o governo assumirá as dívidas da empresa”, diz Almeida. “Acredito que os estudos prosseguirão durante o ano de 1994”, prevê.

### Arrumando a casa

Amargando a contenção de verbas por parte do governo, em 1992 as empresas do setor ferroviário tiveram, além disso, de conviver mais uma vez com a recessão e com suas consequências. No que diz respeito ao Transporte de Passageiros — re-



Em 1992, a Rede introduziu o rodotrilho entre Rio e São Paulo, enquanto a CBTU modernizou os trens da série 1000

conhecido como deficitário por parte de seus próprios dirigentes, por ter caráter social e por praticar tarifas que não cobrem os custos operacionais —, a crise econômica reduziu o deslocamento das pessoas. Enquanto o Metrô de São Paulo apresentou uma redução de 4,7% no número de passageiros, na Fepasa e na CBTU, que atendem à população dos subúrbios, de menor poder aquisitivo, as quedas foram de 12,9% e de 21,1%, respectivamente.

Avaliando-se o resultado bruto das empresas, calculado com base na diferença entre a receita e as despesas operacionais obtidas antes das depreciações e das amortizações, a CBTU foi a única do setor a registrar saldo positivo. Isso significa que sua operação, em si mesma, não foi deficitária. “Nossa produção aumentou em 1%, só que transportamos menos passageiros, porém cobrando uma tarifa melhor”, explicou o presidente da companhia, Isaac Popoutchi. Tudo isso diante da redução de 33% nos subsídios

do Tesouro para a cobertura das despesas de custeio.

Esse desempenho positivo da CBTU é resultante de ações que antecedem a estadualização dos sistemas de trens urbanos, dentre elas a melhoria da produtividade e da qualidade dos serviços prestados, bem como a eficiência e a eficácia operacionais dos sistemas. A aplicação dos recursos financeiros então disponíveis na companhia foi destinada à recuperação do material rodante do Rio e de São Paulo, com destaque para a modernização de 36 carros, que deram

origem à série 1000. Com novos motores de tração e troca dos comandos, os trens foram, além disso, dotados de cabinas de comando mais funcionais e de novo *design* interno. Tudo isso a custos que representaram metade do de um carro novo.

Ainda no âmbito da CBTU, foram concluídas, em 1992, as negociações com o Banco Mundial visando obter recursos para a recuperação do material rodante do Rio de Janeiro (US\$ 272 milhões) e de São Paulo (US\$ 281 milhões). E também foi consolidada a criação da Flumi-

#### Desempenho do Transporte Ferroviário

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

# T TRANSPORTE FERROVIÁRIO

**“ Não dá para privatizar a Rede sem sanear as suas finanças. Tudo indica que o governo vai assumir as dívidas da companhia ”**



Foto: Paulo Igarashi

**Renato Almeida,  
presidente da Rede  
Ferroviária Federal**

trens — Companhia Fluminense de Trens Urbanos e da CPTM — Companhia Paulista de Trens Urbanos, empresas que assumirão os sistemas no Rio de Janeiro e em São Paulo, respectivamente.

Na óptica da CBTU, as despesas financeiras decorrentes de financiamentos externos, aliadas ao aumento da depreciação e das amortizações, são as verdadeiras causas dos elevados prejuízos registrados em 1992. A queda na liquidez (de 0,23 para 0,08) é justificada pela mudança no perfil da dívida, do longo prazo para o curto prazo.

Em agosto deste ano, o protocolo de intenções que dispõe sobre a descentralização dos trens urbanos

da União para os estados e municípios foi sancionado como projeto de lei pelo presidente Itamar Franco. Para viabilizar a transferência, que deverá ocorrer até janeiro de 1994, a União assumirá uma dívida de cerca de Cr\$ 3 trilhões, da CBTU (em valores de 31/12/92), e outra de US\$ 1,87 bilhão, do Metrô do Rio de Janeiro, a qual, por sua vez, será transferida do estado para o município. Em outras palavras, os débitos estarão praticamente zerados.

A recém-criada CPTM, vinculada ao Estado de São Paulo, será responsável, além disso, pela operação dos trens metropolitanos a cargo da Fepasa, que representaram, em 1992, cerca de 15% do montante de Cr\$ 1,34 bilhão, correspondente à receita operacional bruta da empresa. Para cobertura de custos no exercício, o título de normalização contábil, o go-

verno do estado teve de injetar, somente no transporte de passageiros da Fepasa (longo percurso e metropolitano), cerca de 26% da receita bruta obtida no período. Além disso, um grande número de funcionários será transferido da Fepasa para a CPTM, o que deverá possibilitar redução de custos e melhora no gerenciamento empresarial da estatal, que priorizará o transporte de cargas.

Em 1992, a receita operacional líquida da Fepasa registrou um crescimento real de 8,91% em relação ao exercício anterior, o que foi justificado pelo aumento de 2,8% no trabalho do transporte de cargas (medido em toneladas.km úteis) e pelos resultados positivos no tráfego de passageiros. O crescimento da receita também proporcionou redução do prejuízo sobre o patrimônio líquido, de 11% para 6,77%, segundo explicou o diretor-presidente da Fepasa, Walter Pedro Bodini. Além disso, houve repactuação das dívidas vencidas de curto prazo, registradas no passivo circulante, para longo prazo.

Com previsão de que será transferido do estado para o município, o falido Metrô do Rio de Janeiro vê nessa política uma chance para se recuperar financeiramente. “A municipalização implica em abertura de uma linha de crédito com o BNDES e de outra com o Banco Mundial, de fundamental importância para a consolidação e para a ex-

## As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	-2,60
2 — METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	-5,01
3 — CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	-6,05
4 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	-6,77
5 — TRENSURG - Emp. de Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	-9,78
6 — METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	—

## As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 — TRENSURG - Emp. de Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	0,44
2 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	0,10
3 — METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	0,09
4 — CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	0,08
5 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	0,07
6 — METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	0,00

## As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	-33,76
2 — CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	-44,19
3 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	-83,95
4 — METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	-127,91
5 — TRENSURG - Emp. de Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	-194,92
6 — METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	-5 127,74

## As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 — RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	107 274 735,0
2 — METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	46 971 055,0
3 — FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	28 086 380,0
4 — CBTU - Cia. Bras. de Trens Urbanos	27 858 602,0
5 — TRENSURG - Empr. de Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	1 311 306,0
6 — METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	-9 490 843,0

pansão do sistema”, afirma o assessor de imprensa, José Paulo Mizziara. Além disso, as dívidas representadas por juros sobre empréstimos e financiamentos antigos, despesas bancárias e mora por atrasos no pagamento serão repassadas à União e ao Estado do Rio. Essas dívidas contribuem para agravar a negatividade da liquidez corrente da companhia, uma vez que o ativo circulante é suplantado pelo exigível a curto prazo. Em 1992, o endividamento geral do Metrô-RJ, apesar de elevado (136%), foi o menor dos últimos cinco anos, devido à transferência de parte da dívida junto ao Banerj para o estado, no valor de Cr\$ 663,6 milhões, a título de adiantamento para aumento de capital.

### Receitas em alta

Em 1992, o Metrô de São Paulo consolidou a operação do trecho inicial da linha Vila Mariana—Vila

Prudente, que representou acréscimo de 5% em linhas e em estações. Em contrapartida, enfrentou uma queda no número de passageiros, devido à recessão. Mas a evolução da tarifa básica foi ligeiramente superior à inflação do período (IGP-DI), propiciando cobertura de 70% do custo operacional depurado (custo total menos depreciações, amortizações e despesas financeiras). Como resultado, a receita cresceu 5,21%

acima da inflação, embora inferior aos 16,63% registrados em 1991. Segundo a empresa, os recursos com que contou em 1992 para fazer frente a despesas operacionais e a investimentos em novas linhas provieram do governo do estado e de receitas próprias. Dos contratos de financiamentos nacionais e internacionais a serem saldados, apenas parte pôde ser negociada pelo governo do estado no exercício passado, restando ou-

As melhores do setor										
Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 — RFFSA	6	6	2	2	6	6	6	5	3	42
2 — CBTU	5	3	5	3	5	5	4	6	2	38
3 — FEPASA	4	4	4	5	3	4	3	4	5	36
4 — METRÔ - SP	3	5	3	4	4	3	5	3	4	34
5 — TRENSURG	1	2	6	6	2	2	2	2	6	29
6 — METRÔ - RJ	2	1	1	1	1	1	1	1	1	10

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.

# Para falar com quem transporta você só tem um caminho.

O setor de transporte comercial precisa de um veículo forte. Um veículo com 30 anos de experiência e feito por uma equipe de jornalistas e técnicos perfeitamente afinados com o assunto.

Para falar com quem transporta, você precisa de TRANSPORTE MODERNO.



## TM, o caminho lógico para transportar a sua mensagem

**Editora TM Ltda**

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana  
CEP 04117 - Tel.: (011) 575-1304 (Seqüencial)  
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

# ÔNIBUS É NA BUS STOP E PONTO FINAL.

Na compra, troca ou venda do seu ônibus ou micro-ônibus, faça o melhor negócio na BUS STOP. E ponto final!

**20 ANOS DE TRADIÇÃO!**

**FINANCIAMENTO EM ATÉ 36 MESES!**

### DEZENAS DE OPÇÕES!

- Micro-ônibus escolares/urbanos
- Micro-ônibus rodoviários ou executivos
- Ônibus urbanos com motor frontal ou traseiro
- Ônibus rodoviários com motor frontal ou traseiro

**BUS STOP**

**CONSULTE!**  
(011) 292-4649

**DOIS ENDEREÇOS PARA SEU MELHOR NEGÓCIO:**

\* Av. Alcântara Machado (Radial Leste), 2.200 - São Paulo - SP  
Tel.: (011) 292-4649 - Fax: (011) 93-6747  
\* Marginal Tietê - Av. Condessa Elizabeth Rubiano, 1700 - São Paulo - SP  
Tel.: (011) 217-9909/5906



**A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO**



**TM. HÁ 30 ANOS PONDO A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO**

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas CR\$ 5.230,00.

NOME \_\_\_\_\_

ENDEREÇO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_

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

EMPRESA \_\_\_\_\_

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

ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

**transporte**  
MODERNO



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

**“ Graças ao crescimento do transporte de cargas e do tráfego de passageiros, a Fepasa reduziu prejuízos e aumentou as receitas ”**

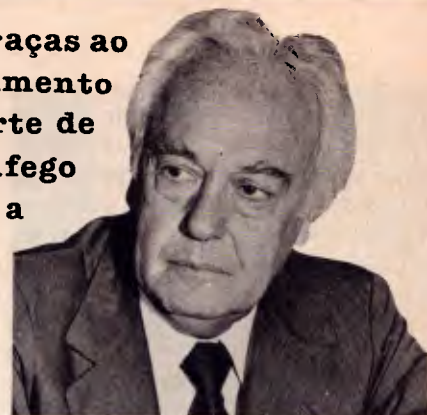


Foto: Arquivo TM

**Walter Bodini, presidente da Fepasa**

tos, com seus respectivos encargos, para serem reescalados, os quais, por isso, elevaram as despesas financeiras no período. A queda do prejuízo sobre a receita foi atribuída aos efeitos da correção monetária.

A Trensurb — Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre, obteve o maior crescimento real da receita (17,45%) e o menor prejuízo do exercício (Cr\$ 128 bilhões), apesar de a sua receita ser a menor do setor. Para Argeu da Silva Brum, chefe de Contabilidade, o crescimento da receita é fruto da recuperação das tarifas, equiparadas ao preço das de ônibus urbanos de Porto Alegre. Melhoria do transbordo dos usuários do sistema integrado, implantação de novas linhas integradas em três estações e adequação de itinerários de várias linhas em operação: esse conjunto de ações resultou na melhoria da relação receita/despesa, propiciando diminuição de subsídios do governo. A cobertura das tarifas saltou de 17,1% em 1991 para 21,1% em 1992. Por sua vez, o prejuízo teve como causa preponderante o ajuste na provisão para Imposto de Renda sobre o lucro inflacionário diferido, oriundo da correção monetária do INPC, levando-se em consideração que os percentuais de acréscimo dos custos operacionais e das despesas administrativas, no exercício, foram menores que o índice de inflação. No final do exercício, a liberação de recursos pelo Tesouro Nacional para atendimento das obrigações do início do ano seguinte contribuiu para elevar o índice de liquidez de 0,26 para 0,44, o maior registrado pelo setor no ano.

# BAFÔMETRO



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

■ BAIXO CUSTO ■ TOTAL CONFIABILIDADE



LIGUE: (067) 725.7332

RUA 13 DE JUNHO, 12 - TELEFAX (067) 384-3996 - CEP: 79002-420 - CAMPO GRANDE / MS



**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**. Facilmas 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.



**'TECNOLOGIA EM NYLON'**

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



ZURLO IMPL. ROD. LTDA.

*Especializada na fabricação de:*

- Suspensor Pneumático para 3º Eixo;
- Macaco Mecânico para Semi-Reboque;
- Suspensão para Semi-Reboque e 3º Eixo;
- Peças para Implementos Rodoviários em Geral.



ZURLO Implementos Rodoviários Ltda.

Rua das Fruteiras, S/N (RS 230 - KM 11) Cx. P. 1164  
Fone: (054) 224.1000 Fax: (054) 224.1676  
Telex: 543428 ZIRL BR.  
CEP 95001-970 Caxias do Sul - RS.

## Leve essa Qualidade

# CONSÓRCIO-DEVOLUÇÃO

## ADVOGADOS ESPECIALIZADOS

Você é dono de transportadora ou caminhoneiro e possui um consórcio não contemplado e deseja receber seu dinheiro de volta corrigido, mesmo que já tenha deixado de pagar há um ou mais anos, marque uma entrevista pelos **F:(051) 228.4204 - 228.2304**  
Atendemos consórcios de motos, carros, caminhões e outros bens em todo o Brasil.

## SEPARADOR ÁGUA/ÓLEO

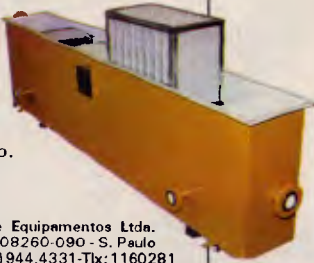
(Atende os limites impostos pela legislação brasileira para o controle de efluentes líquidos).

Equipamento indicado para garagens e áreas de manutenções de veículos, postos de serviços, oficinas mecânicas etc.

Trata seu despejo líquido contaminado com óleos ou demais derivados de petróleo eliminando também impurezas sólidas.

Não utiliza energia elétrica ou qualquer outro tipo de produto químico.

Solucione de vez rápida e economicamente seu problema.



**INCASE** Indústria Mecânica de Equipamentos Ltda.  
Rua Prof. Hasegawa, 499 - CEP 08260-090 - S. Paulo  
PABX: (011) 206.5011 - Fax: (011) 944.4331 - Tlx: 1160281

## SILPA® *Qualidade Cada Vez Melhor!*



Fundada em 1973, a SILPA é uma das mais tradicionais empresas no fornecimento de peças e equipamentos para Implementos Rodoviários.

Instalada em um moderno complexo industrial com mais de 9.000 metros quadrados, a SILPA desenvolve e fabrica seus produtos com Precisão, Qualidade e Determinação a 20 anos, contribuindo decisivamente à melhoria do transporte rodoviário em diversos países da América.

Ao escolher sua próxima marca, escolha SILPA. É Qualidade e Segurança a 20 anos Cada Vez Melhor.



NOTREDAME propaganda

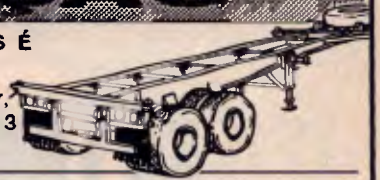
**PEÇAS E EQUIPAMENTOS**

RS-122 Km 02 - Cx. Postal 675 - Fone (054) 224.1333 - Fax (054) 224.1616  
Telex 542528 - 95001-970 - CAXIAS DO SUL - RS

## 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.



**RUSSO** EQUIPAMENTOS E TRANSPORTES LTDA.  
R. Particular Ana Santos, 101 - Chico de Paula - Santos  
TELEFAX : (0132) 30- 3522

CARROCARIAS

## ARGI LTDA.

**Fabricamos:** Furgões Simples, Isotérmicos, Plásticos, Frigoríficos e Equipamentos de Refrigeração. Consertamos ou aceitamos na troca pelo novo, não importando a marca.



**Carroçarias ARGI Ltda.**

Rua Dr. Enrico Fermi, 113 - Fone (0473) 71-1077 - Fax (0473) 71-1843  
89253-480 - JARAGUÁ DO SUL - Santa Catarina

## RÁDIO COMUNICAÇÃO

*portátil*

*fixo, móvel*

VENDS - LOCAÇÃO  
LEGALIZAÇÃO

- RÁDIOS VHF e UHF
- REPETIDORAS

MATRIZ  
SÃO PAULO:

Fone: (011) 298-4855  
Fone Fax: (011) 267-2790

FALE DIARIAMENTE C/SUA  
FILIAL, SEM TAXA D.D.D.

Instalação e  
Assistência  
Técnica

20 Anos de  
experiência



Filial **UBERABA -MG**  
Fone:(034) 332-8899  
Fax:(034) 312-0950

**EMCO Com. Representações Exportações Ltda.**

**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



## SÍNDROME DO COBERTOR CURTO

Com pouco lucro e desempenho médio, o setor espera recuperar saúde plena só daqui a dez anos

O setor Marítimo e Fluvial foi acometido, em 1992, pelo que se pode chamar de síndrome do cobertor

curto. Depois de passar mais de quinze anos aguardando a ansiada modernização portuária, mudança que

permanecia pendente devido à falta de adequação legislativa, esta saiu das gavetas do Congresso e, aos poucos, vai também saindo do papel. A medida, que cobriria a 'cabeça' do setor, a qual sempre lamentou a alta taxa de portuária nacional, não resolveu totalmente seus problemas. Justamente agora, ela se depara com a recessão internacional, mais especificamente, a dos mercados europeu e norte-americano, ficando com os pés fora do cobertor.

O setor — a base para essa afirmação está nos 35 balanços enviados por empresas para AS MAIORES — fechou o ano de 1992 com um crescimento real de vendas de 23,73%, um índice excepcional em comparação com os dos outros modais (veja a reportagem sobre análise setorial). Sua liquidez corrente foi de 1,20, e seu endividamento geral foi de 48,41%. A rentabilidade sobre o patrimônio



Apesar de ter um bom desempenho financeiro em 1992, a Frota Oceânica teve que vender dois de seus navios no mesmo período

# T TRANSPORTE MARÍTIMO

A Melhor do Transporte											
Empresas	Setor	RO	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 FROTA	Marítimo e Fluvial	5	6	7	3	3	7	5	2	3	41
2 CESA	Rodoviário de Cargas	3	3	5	4	2	6	7	4	6	40
3 GRACIMAR	Fretamento e Turismo	1	1	4	7	6	5	6	6	4	40
4 RIO-SUL	Aéreo	6	4	6	5	1	4	4	5	5	40
5 VERDUM	Metropolitano de Passageiros	2	2	3	2	5	3	2	7	7	33
6 COMETA	Rodoviário de Passageiros	4	5	2	6	7	2	3	3	1	33
7 RFFSA	Ferrovário	7	7	1	1	4	1	1	1	2	25

líquido, no entanto, foi de -11,15%. Nada menos que trinta empresas pesquisadas, ou 85,7% do total, fecharam o ano com prejuízos.

“O aumento de vendas não significou, necessariamente, aumento ou mesmo preservação da rentabilidade”, explica Arsênio Carlos Nóbrega, vice-presidente do Syndarma — Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. Na sua análise, a rentabilidade média do setor caiu, tornando-se negativa para algumas empresas. O motivo básico dessa queda foi a inexperiência das empresas nacionais em competir num mercado aberto e altamente competitivo, especialmente o da navegação de longo curso. Mesmo assim, não está descartado o mau desempenho da inexpressiva navegação internacional de cabotagem, hoje resumida ao trecho 3 442 km do Rio da Prata, entre Brasil e Uruguai.

Se a deficiência de atuação no mercado competitivo provém da falta de adequação da frota nacional — aresta que vem sendo aparada

lentamente pelas empresas mais rentáveis —, as medidas que propiciariam uma maior produtividade, como o corte de custos desnecessários, ainda não foram totalmente absorvidas pelo setor. “Isto, em grande medida, por força da legislação vigente, que impede cortes mais profundos”, defende Nóbrega. A redução de pessoal, embora argüida pelo Syndarma como medida evidente de contenção de custos, não passa de uma consequência natural do processo de modernização dos navios. “Antigamente, os graneiros possuíam tripulação de até trinta homens, hoje reduzida para 22, e que poderá chegar a dezoito com uma automação plena”, explica José Carlos Fragoso Pires, diretor presidente da Frota Oceânica Brasileira, empresa que obteve o melhor desempenho do setor no ano passado.

## Espera decana

A implantação da Lei 8 630, embora esteja atuando no mecanismo

do prazo para acordos operacionais — e significando que, uma vez vencido esse prazo, a lei entrará em vigor de qualquer maneira —, não dá indícios de que produzirá mudanças necessárias em curto prazo. Desse modo, não será até o final de 1993 que o setor verá seu sonho de operar em portos com serviços privatizados. No caso de uma nova política da Marinha Mercante, as expectativas repousam na aprovação de projetos de lei de autoria do deputado federal Carlos Santana (PT/RJ) e de Luiz Alfredo Salomão (PDT/RJ), bem como no substitutivo de Mauro Borges. Todos eles se referem à recuperação do Fundo de Marinha Mercante e, principalmente, à regulamentação do Artigo 178 da Constituição Federal, que trata do tráfego marítimo internacional, hoje aberto à competição estrangeira e sem respaldo no princípio da reciprocidade comercial.

Se depender da aprovação desses dois projetos de lei, o setor deverá recuperar sua frota, inclusive automatizando-a, num prazo de cinco a dez anos. Resta saber se as empresas de navegação conseguirão sobreviver a essa longa espera com os navios de que dispõem.

Pelo menos isso não tem sido problema na Frota Oceânica, empresa que iniciou a renovação de sua frota, e que espera, para este ano, a entrega de três navios totalmente remodelados, pacote que deverá se repetir em 1994. Mesmo assim, 1992 foi um ano longo, que fez a frota da empresa, de doze navios, ser reduzida em dois. Hoje com quatro embarcações para a carga geral (mais duas em construção) e mais seis para granéis (além de outras duas no estaleiro), a empresa vê com otimismo o mercado para o futuro próximo, até o final de 1993, que, segundo ele, será melhor em termos de volume de carga do que o ano passado. “Isso com recessão internacional e tudo”, faz questão de ressaltar o armador da Frota Oceânica.

Em 1992, a empresa manteve suas linhas regulares, grande parte delas com destino ao Oriente, região em que a companhia não sofre a concorrência indireta do roll-on roll-

Desempenho do Transporte Marítimo e Fluvial					
Indicador	1988	1989	1990	1991	1992
Rentabilidade / Patrimônio Líquido	-39,26	-23,70	-29,16	-3,96	-11,15
Endividamento Geral	64,32	53,14	69,93	49,62	48,41
Liquidez Corrente	1,82	1,86	1,24	1,18	1,20
Crescimento de Vendas	—	—	18,21	-3,15	23,73

off. Fragoso Pires não se entusiasma com os resultados de sua empresa no período analisado. “Não tenho mais idade para acreditar em Papai Noel”, brinca, ao atribuir à sua empresa a qualificação de ‘menos ruim’ do ano. Mesmo assim, admite que a saúde da empresa é boa, principalmente porque seu endividamento geral é baixo, com um débi-

to, até o ano 2003, de US\$ 6 milhões, valor abaixo do preço de um navio convencional de sua frota. “Com certeza, esse valor aumentará, pois a renovação da frota implica num endividamento maior”, avalia. O setor já está, praticamente, há dez anos sem renovar sua frota. Nesse período, somente o Lloyd encomendou navios aos estaleiros, se excetuár-

mos empresas que trabalham com pequenas embarcações, como, por exemplo, *off shores* ou chatas.

## Balanço não é saúde

Fragoso Pires é da opinião de que a mera análise de um balanço financeiro não pode revelar o desempenho de uma empresa de navegação.

### As melhores em rentabilidade sobre o patrimônio líquido

Empresa	(%)
1 — SHIPNAVE ROMAN Marítima S.A.	24,33
2 — Companhia de Navegação NORSUL	6,65
3 — FROTA Oceânica Brasileira S.A.	6,00
4 — CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	4,13
5 — WILSON Sons Serviços Marítimos S.A.	1,70
6 — DELBA Marítima Navegação S.A.	-0,07
7 — MARLESTE Navegação S.A.	-0,51
8 — GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	-1,53
9 — Companhia Brasileira de OFFSHORE	-1,97
10 — ENASUL - Emp. Estivadora de Naveg. Atlântico Sul S.A.	-3,47

### As melhores em rentabilidade sobre a receita líquida

Empresa	(%)
1 — FROTA Oceânica Brasileira S.A.	9,01
2 — Companhia de Navegação NORSUL	4,30
3 — CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	4,30
4 — SHIPNAVE ROMAN Marítima S.A.	1,93
5 — WILSON Sons Serviços Marítimos S.A.	1,35
6 — DELBA Marítima Navegação S.A.	-0,03
7 — Companhia Brasileira de OFFSHORE	-1,21
8 — MARLESTE Navegação S.A.	-1,42
9 — GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	-1,59
10 — ENASUL - Emp. Estivadora de Naveg. Atlântico Sul S.A.	-1,73

### As que têm maior liquidez

Empresa	(%)
1 — INTERUNION Navegação S.A.	446,15
2 — MARLESTE Navegação S.A.	13,67
3 — Companhia Brasileira de OFFSHORE	2,46
4 — ASTROMARÍTIMA Navegação S.A.	2,19
5 — Companhia de Navegação NORSUL	1,98
6 — CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	1,91
7 — NORSUL Offshore S.A.	1,74
8 — WILSON Sons Serviços Marítimos S.A.	1,54
9 — SHIPNAVE ROMAN Marítima S.A.	1,44
10 — MARVI S.A. - Transportes Marítimos	1,41

### As maiores em patrimônio líquido

Empresa	(Cr\$ milhões)
1 — ARGOS Navegação S.A.	16 983 751,0
2 — DOCENAVE - Vale do Rio Doce Navegação S.A.	5 760 059,0
3 — FROTA Oceânica Brasileira S.A.	1 307 315,0
4 — FLUMAR - Transportes Fluviais e Marítimos S.A.	872 698,0
5 — GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	640 326,0
6 — ASTROMARÍTIMA Navegação S.A.	437 016,0
7 — LIBRA - Linhas Brasileiras de Navegação S.A.	362 119,0
8 — Cia. PAULISTA de Comércio Marítimo	307 527,0
9 — Companhia de Navegação das LAGOAS	238 071,0
10 — Companhia de Navegação NORSUL	199 596,0



**LuK, maciez para quem dá duro na estrada.**



**Embreagens**

**Para Caminhões e Ônibus**

# T TRANSPORTE MARÍTIMO

“Estamos afretando navios como forma de nos defendermos do verdadeiro assalto fiscal que o setor enfrenta no país.”



Foto: Paulo Igarashi

**José Carlos Fragoso Pires,**  
diretor-presidente da  
Frota Oceânica

“Uma boa receita pode querer dizer que se faturou tantos cruzeiros, que, por sua vez, foram gastos quase que todos no afretamento de outros navios”, afirma. “Isso depende muito da situação particular de cada empresa, em face da relação entre frota própria e frota afretada”, garante Nóbrega. O fato é que a Frota Oceânica opta pelo afretamento de embarcações desde alguns anos atrás, e, segundo Fragoso Pires, essa tem sido uma estratégia “contra os verdadeiros assaltos fiscais que o setor enfrenta no país”. Os dois navios vendidos no ano passado foram substituídos por outros, afretados.

“Aliás, o corte de pessoal registrado nas empresas deve-se, aliás, ao crescimento do número de empresas que estão reduzindo suas frotas próprias e se utilizando de navios com bandeira estrangeira”, afirma

o vice-presidente do sindicato dos armadores. Para Nóbrega, é impossível dimensionar, em termos percentuais, o crescimento por meio dessa opção tática.

Outro aspecto que deve ser destacado no panorama marítimo nacional é a participação do Lloyd Brasileiro, que liderou, por anos a fio, a lista

das empresas, e hoje se encontra à beira da liquidação, enquanto o processo de privatização não coloca o impasse num bom termo. Mesmo assim, os malabarismos financeiros de seus diretores conseguem colocá-lo entre as dez maiores empresas do país em receita operacional líquida (veja a lista das maiores). Com uma dívida que beira os US\$ 200 milhões, o Lloyd tenta cobrir rombos financeiros com a discreta peneira de renegociações de valores devidos ao BNDES e ao Fundo de Marinha Mercante.

A empresa fechou o ano com uma liquidez de 0,07 e com um endividamento geral de 160,29%. O gigantismo de seus prejuízos é pior que o pior dos pesadelos para qualquer campanha marítima. Lucro operacional de Cr\$ 2 656 milhões negativos e patrimônio líquido de Cr\$ 1 726 milhões negativos. Uma situação isolada, que nem mesmo um cobertor de bom tamanho seria capaz de cobrir a contento.

## As melhores entre as dez maiores

Empresas	ROL	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	TOTAL
1 - FROTA	8	8	10	7	9	6	9	6	6	69
2 - GLOBAL	7	6	8	4	5	9	8	5	9	61
3 - NORSUL	3	4	9	9	2	10	10	8	5	60
4 - ARGOS	10	10	1	3	10	3	4	7	10	58
5 - ASTROMARÍTIMA	1	5	6	10	6	7	7	4	8	54
6 - DOGENAVE	9	9	3	8	8	4	6	2	4	53
7 - NACIONAL	4	3	7	5	7	8	5	9	2	50
8 - LOLISA	2	2	5	6	4	5	2	10	1	37
9 - FLUMAR	5	7	4	2	3	2	3	3	7	36
10 - LLOYD Brasil	6	1	2	1	1	1	1	1	3	17

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

**Redator-Chefe**  
Valdir dos Santos

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo

**Redator**  
Walter de Sousa

**Serviços Editoriais**  
Freelance Comunicações Ltda.

**Colaboradora**  
Vera Campos

**Arts e Produção**  
Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.  
Lucy Midori Tanaka

**Fotógrafo**  
Ryniti Igarashi

**Ilustrador**  
Carlos Bourdiel

**Análise Financeira**  
Dinamic Auditores Independentes S.C.

**Jornalista Responsável**  
Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)

**Composição**  
Bandeirante S.A. Gráfica e Editora

**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:** Spala Marketing e Representações (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides

Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone (0411) 335-1871  
- 80060-100 - Curitiba-PR

**Rio Grande do Sul:** CasaGrande - Representações  
(Ivano CasaGrande) - R. Gonçalves Ledo, 118 -  
Fones: (0512) 24-9749/24-5855 - Telex 511917 -  
90160-250 - Porto Alegre-RS

**ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO**

**Contabilidade:** Mitugi Di

**Circulação:** Claudio 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 21,5 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 7 806, 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  
Filial à ANATEC, à ABEMD e ao IVIC



# NÃO ANDE COM MAU ELEMENTO.

Tampa mal vedada, acarretando a passagem de impurezas.

Tubete de feltro inadequado para filtragem: 48% de lã, 52% de lã sintética. Não retém toda a impureza.

Tubo de apoio com área de passagem de óleo fora da especificação: 670 mm<sup>2</sup>. O fluxo de óleo é insuficiente.

Tubo de apoio feito de material reutilizado. Provoca amassamento da área de filtragem, conduzindo impurezas ao equipamento de injeção.

Tubete de feltro com 68% de lã e 32% de lã sintética. Fora da especificação

Tampa com proteção insuficiente contra ferrugem. A espessura da chapa é fina, fora da especificação.

## ANDE COM BOSCH. O ELEMENTO ACIMA DE QUALQUER SUSPEITA.

Tampa zincada com chapa especial reforçada para maior segurança do elemento de filtro.

Área de filtragem de 1100 mm<sup>2</sup>, dentro da especificação para um perfeito fluxo de óleo.

Tubo de apoio zincado e cromatizado - não enferruja, protege a chapa e o sistema de injeção diesel.

Tubete de feltro com 98% de lã, sem material sintético e acima da especificação do fabricante. Isso garante alto índice de filtragem para o sistema diesel.

Por todas estas vantagens, o elemento de filtro Bosch é o único que garante máxima proteção do sistema de injeção, também produzido pela Bosch. Elemento de filtro Bosch. Segurança e garantia acima de qualquer suspeita.



**BOSCH**

Nosso produto é tecnologia.



## Energia e potência para seu peso pesado rodar mais tranquilo.

Caminhão parado na beira da estrada significa tempo e dinheiro perdidos.

Por isso, a Delco Freedom possui uma linha de baterias especialmente projetada para fornecer o máximo de energia para o seu peso pesado.

As baterias 100H750E e 150J950D garantem maior potência de arranque, maior resistência e

maior vida útil que qualquer outra, nunca requerem água ou qualquer manutenção, além de serem as únicas do mercado com duas opções de recarga: rápida e lenta.

Para manter o sistema elétrico do seu bruto perfeito e sem falhas, coloque uma bateria Delco Freedom. Com ela, você pode até parar na beira da estrada. Mas vai ser para forrar o estômago e dar uma esticadinha. Afinal, ninguém é de ferro. Delco Freedom. Em qualquer situação e em qualquer caminhão, a melhor bateria do mundo.



**HOT LINE**  
0800 11 8135  
Discagem Direta Gratuita