

*Coleção*  
**MEMÓRIAS**



**Lições de  
sobrevivência**



*Coleção*  
**MEMÓRIAS**

# Lições de sobrevivência





**NTC&LOGÍSTICA**  
SÃO PAULO | 2007

RAUL RANDON:

# Lições de **sobrevivência**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

---

Feltrin, Ariverson

Raul Randon : lições de sobrevivência / texto  
Ariverson Feltrin. – São Paulo : NTC & Logística, 2007. –  
(Coleção memórias ; 4)

Vários colaboradores.

Obra em 4 v.

ISBN 978-85-61173-01-2 (obra completa)

ISBN 978-85-61173-05-0

1. Logística (Organização) 2. Memórias (Gênero literário) 3. Randon, Raul 4. Transporte de cargas – Brasil – História 5. Transporte rodoviário – Brasil – História I. Título. II. Série.

07-9380

CDD-388.0440981

---

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Brasil : Transporte rodoviário de cargas :  
História 388.0440981

Realização



Patrocínio



Co-patrocínio

**VOLVO**

Empresas

**RANDON**

Incentivo









realização

## **NTC&Logística**

Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística  
Rua da Gávea, 1390 - 02121-020 - São Paulo - SP  
Tel. (55 11) 6632-1500 - [www.ntcelogistica.org.br](http://www.ntcelogistica.org.br)

### **Diretoria (2005/2007)**

Presidente: Geraldo Aguiar de Brito Vianna

Vice-Presidente: José Hélio Fernandes

Vice-Presidente de Transporte: Francisco Pelucio

Vice-Presidente de Logística: Carlos Alberto Mira

Diretor Financeiro e Coordenador dos Assuntos de Condomínio:  
Romildo Menegon

Diretor e Coordenador do Programa de Responsabilidade Social:  
Valter Célio Boscatto

Diretor e Coordenador dos Assuntos de Tarifas e Comercialização:  
Jacinto Souza dos Santos Jr.

Diretor e Coordenador dos Assuntos de Relações do Trabalho:  
Eduardo Ferreira Rebuzzi

### **Vice-Presidentes Extraordinários**

Segurança Patrimonial: Roberto Mira

Gestão da Qualidade: Talito Endler

Região Nordeste: Antonio Pereira de Siqueira

Região Sul: Valmor Weiss

Relações Internacionais: Carlos Eduardo Gurgulino de Souza

Conselho Fiscal (2005/2007): Astrogildo Joaquim Pinto; Jair Nardo;  
Ladair Pedro Michelon; Antonio Luiz da Silva; Antonio Cupello



ECP  
10 300

RAM





## ficha técnica

Supervisão: Dimas Barbosa Araujo

Organização e Coordenação: Katia Rocha

Texto: Ariverson Feltrin

Revisão: Maryland Moraes

Entrevistas: Christina Baumgarten

Projeto gráfico e edição de arte: Hiro Okita

Tratamento de imagens: Américo Freiria

Impressão: IPSIS

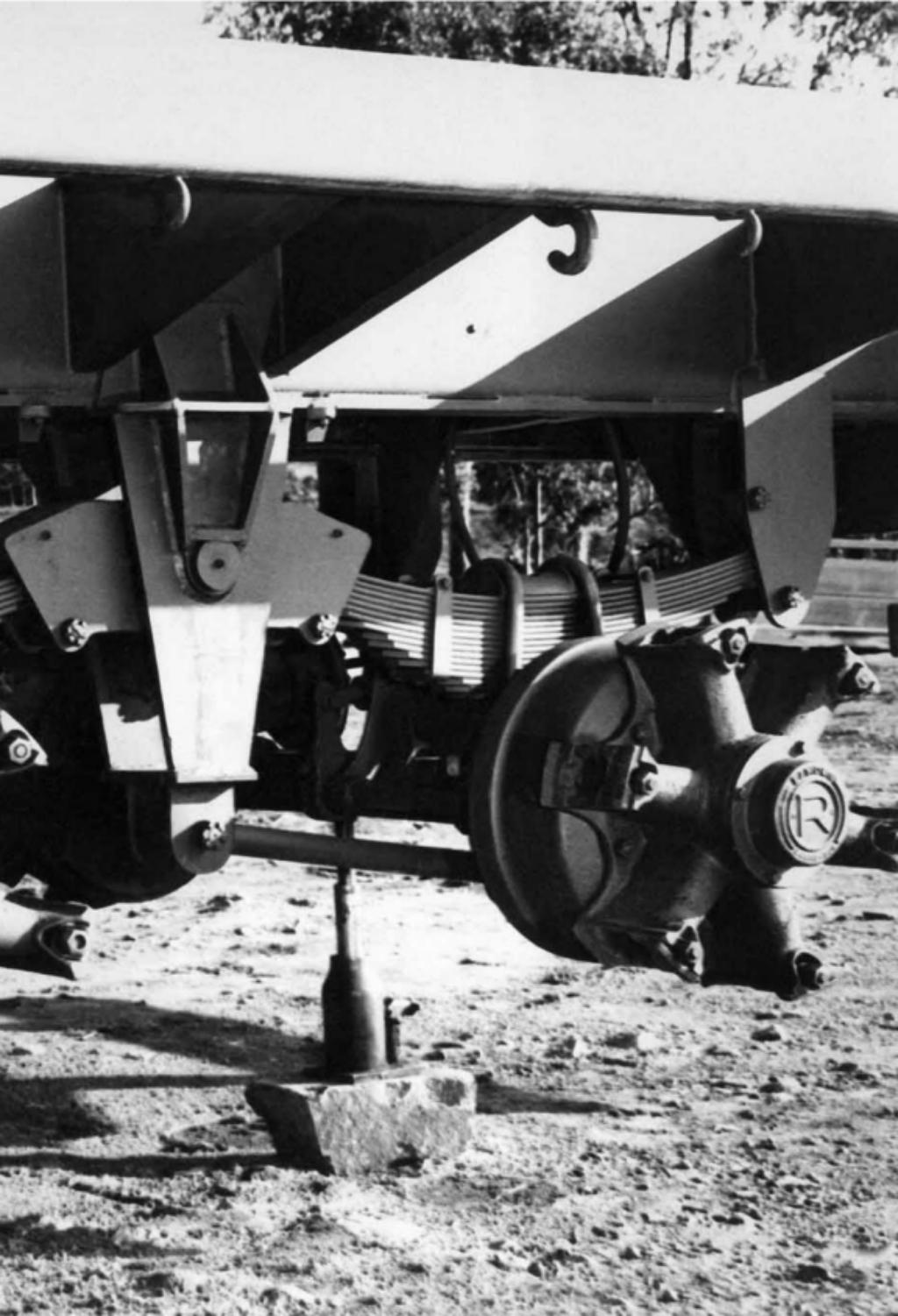
Edição:

NTC&Logística

Rua da Gávea, 1390 - 02121-020 - São Paulo - SP

Tel. (11) 6632-1500 - [www.ntcelogistica.org.br](http://www.ntcelogistica.org.br)







# Lições de sobrevivência

Há uma estreita relação entre a Randon e o transporte no Brasil. Instalada em Caxias do Sul, a Randon nasceu, cresceu e evoluiu a partir de soluções para atender à demanda de caminhoneiros e transportadores.

## RANDON

E lá se vão mais de 50 anos. Ou seja, a Randon, hoje a maior empresa de implementos rodoviários do país – e, certamente, entre as principais do mundo –, é do tempo em que o Sul era precariamente ligado por estrada ao resto do Brasil. Havia quase um isolamento físico, ao tempo em que foi criada, num simpório porão, uma empresa formada de gente aberta para ouvir os clientes e, com isso, uma forte disposição de criar, inovar e solucionar. O episódio da criação do terceiro eixo é um desses momentos marcantes.

Como toda história de pioneiros, a saga da Randon é escrita de muitas páginas de euforia e glória, mas também de momentos difíceis, reflexos das várias crises pelas quais o país atravessou neste último meio século.

## Concordata não é palavrão

Concordata não é nenhuma palavra desafortunada no dicionário da Randon. É, sim, antes de tudo, sinônimo de volta por cima, de superação. No início dos anos 80, num Brasil acometido de inflação voraz, dependente de petróleo e sem divisas, a Randon, como reflexo desse quadro aterrador, foi à concordata.

Era época de Natal, e o final de ano não trazia bons augúrios. "Os desgovernos do nosso país acabaram criando situação tão caótica para as empresas que, em 1982, tivemos grande crise e enfrentamos a concordata", lembra Raul Randon, três décadas e meia após o episódio.

*"Não tínhamos energia, não tínhamos água, estávamos isolados por um relevo desfavorável, e foi por causa destes desafios que o povo fez com que Caxias se tornasse a potência que é hoje"*

Foi um duro golpe, mas insuficiente para nocautear os filhos de Abramo Randon, um ferreiro nascido no Brasil, de pais italianos que chegaram ao porto do Rio de Janeiro no dia 22 de novembro de 1888. Luiz Cristóforo Randon, pai de Abramo, desceu do navio com destino certo, Caxias do Sul, onde já estava estabelecida uma colônia italiana. Ele veio tentar a vida aqui, casou e constituiu família.

Imagine-se a Serra Gaúcha no fim do século XIX. Era um fim de mundo sem tamanho. "Acho que muito do que foi feito para transformar Caxias em pólo de grandes indústrias foi graças à fibra do povo da cidade. O destemor vem de vertente histórica. Aqui, tudo sempre foi difícil. Não tínhamos energia, não tínhamos água, estávamos isolados por um relevo desfavorável, e foi por causa destes desafios que o povo fez com que Caxias se tor-



Abramo Randon

*Ferraria de Abramo Randon instalada no galpão alugado, à esquerda, 1942*





*Entrega do produto para a primeira cliente mulher, 1970*



Hercílio Randon



Mecânica Randon, Caxias do Sul, 1950

Ampliação da Mecânica Randon no final dos anos 60



nassee a potência que é hoje”, diz o personagem Raul Anselmo Randon, filho do ferreiro Abra-mo, neto do italiano Luiz Cristó-foro e um dos fundadores da Randon.

### **Prole numerosa**

O Brasil, quando visto sob a ótica de quem habita seus extre-mos, é um território a ser desco-berto. O transporte é um meio para dar rodas ao descobrimento. “A ênfase no segmento de transpor-te rodoviário veio de uma situação, no mínimo, não usual”, filosofa Raul. Famílias de imigrantes italianos que colo-nizaram a região eram obriga-das a ter prole numerosa, porque filhos eram necessários para ajudar na propriedade da família. “Aqui, não havia mão-de-obra escrava, e o ideal, para cada fa-mília, era ter seu próprio caminhão. Então, assim que a família conseguia juntar posses suficientes, adquiria veículo próprio para tocar seu pequeno agronegôcio”, diz Raul.

Os filhos que tinham mais jeito para a direção acabavam assu-mindo a tarefa e se tornavam caminhoneiros. A estratégia dava bons frutos. Com esforço e muita economia, a família acabava adquirindo outros veículos, formava uma pequena frota e surgia uma pequena empresa que se expandia aos poucos, desenvol-vendo naturalmente, em volta dela, atividades correlatas. “Foi as-sim que começamos nossa produção de implementos rodoviá-rios”. E dessa forma, gradativa-mente, Caxias foi se tornando pólo industrial do segmento do transpor-te rodoviário de cargas.

*“Aqui, não havia mão-de-obra escrava, e o ideal, para cada família, era ter seu próprio caminhão. Então, assim que a família conseguia juntar posses suficientes, adquiria veículo próprio para tocar seu pequeno agronegôcio”*

## Ou casa, ou perde a noiva

O coração fisgou o coração do pai de Raul, Abramo Randon. Ele, que havia aprendido o ofício de ferreiro e montado uma pequena ferraria em Caxias do Sul, decidiu tentar a sorte na mesma atividade em Tangará, cidade catarinense. Corria o ano de 1923. Quando estava lá já há algum tempo, Abramo recebeu carta de parentes de Caxias. Dizia: venha logo, pois sua namorada anda recebendo muitas propostas de casamento. Se não viesse correndo, acabaria perdendo a noiva. "Ele só veio para Caxias para se casar com Elisabetha e voltou para Tangará, onde nasci", relata Raul.

Mais uma vez, Elisabetha faria a cabeça de Abramo. Em 1938, ela foi até Caxias visitar a família e viu uma cidade que prosperava. Já em Tangará, convenceu o marido a retornar. Abramo cedeu, mesmo com brios feridos. "Foi difícil. Ele não queria voltar sem antes ter adquirido um patrimônio para se sentir de cabeça erguida, como se dizia naquela época", recorda Raul. "Mesmo assim, fez a vontade da esposa e, um ano depois, estava em Caxias, novamente".

Havia começado a Segunda Guerra Mundial. Raul lembra que a situação da família era ainda bastante precária. Mas Abramo, homem de muito trabalho, logo restabeleceu a clientela da sua pequena ferraria. O filho Raul, então com 14 anos, veio trabalhar com ele durante o dia. À noite, estudava. O trabalho da ferraria era artesanal. A linha era de machados, foices, enxadas, gadanhos e outras ferramentas agrícolas.

## Só pagamento em dia

A concordata foi um golpe e, ao mesmo tempo, um marco para identificar os verdadeiros parceiros. "Quando tivemos a concordata, vi a importância de sempre ter trabalhado certinho, pois nossos fornecedores confiaram

em nós e nos forneceram mesmo assim. Acreditaram na nossa recuperação", diz o empresário. Enfatiza, em seguida: "Foi época terrível, descontávamos os títulos para ter algum dinheiro. Naquele período crítico, lembro que, em certo momento, baixei um decreto na empresa: deveríamos passar 60 dias sem fazer nenhuma aquisição, a fim de não aumentar dívidas. Para baixar custos de estrutura, vendemos as filiais para os próprios funcionários, que passaram a nos prestar serviços".

A crise serviu de grande lição. "De lá para cá, a Randon nunca mais foi a mesma. Nunca mais pagamos um título atrasado. Sempre prezei os salários, os impostos e as duplicatas", revela Raul.

## História de vida

A Randon nasceu no porão da casa da família, a partir de uma pequena oficina mecânica montada por Hercílio, assim descrito pelo irmão Raul: "Ele tinha um dom raro. Mesmo sem nunca ter estudado, era um engenheiro nato, um verdadeiro gê-

*"Quando tivemos  
a concordata, vi a  
importância de sempre  
ter trabalhado certinho,  
pois nossos fornecedores  
confiaram em nós e  
nos forneceram mesmo  
assim. Acreditaram  
na nossa recuperação"*



nio. Bastava ver alguma coisa e já entendia perfeitamente seu funcionamento, até melhorava seu mecanismo e desenvolvia processos novos".

Era o ano de 1948. Hercílio ficava na oficina, Raul servia o Exército, o 9º Batalhão de Infantaria. Ao dar baixa, em 1949, juntou-se ao irmão. "Naquela época, fomos procurados pelo Ítalo Rossi, cujo pai tinha uma tipografia, com a idéia de produzirmos máquinas para impressão, que eram raras e difíceis de comprar, e podia ser um grande negócio". Foi montada sociedade de três – Hercílio, Raul e Ítalo. "Chegamos a construir 12 máquinas para impressão".

Em 1951, ocorreu uma tragédia. A oficina pegou fogo, acabou a sociedade e o negócio de máquina de impressão. "Continuamos, Hercílio e eu, com a oficina. Para reconstruí-la, resolvemos fazer um galpão novo e, para isto, contamos com a ajuda de amigos".

Outra oportunidade surgiu em 1953, quando um amigo da família Randon, um italiano, veio com a idéia de fazer freios para reboques. "Era uma grande necessidade para aquela época de estradas precárias e, principalmente em nossa região, muito acidentadas". O tal italiano, Primo Fontebasso, fez sociedade com os irmãos Randon. "E foi assim que entramos no ramo do transporte, meio que sem querer", lembra Raul.

Na época, outro italiano, Vittorio Livotto, foi incorporado ao time para trazer seus conhecimentos no incipiente negócio. "Sou o empregado número 1 da Mecânica Randon", diz Vittorio. "Eu tinha um amigo no Brasil que já havia trabalhado comigo

*"Era uma grande necessidade para aquela época de estradas precárias e, principalmente em nossa região, muito acidentadas"*

*"A Randon era uma oficina de conserto de implementos agrícolas que funcionava no porão da casa.*

*Conseqüentemente, mexia com a estrutura e com motores desses equipamentos"*

Conseqüentemente, mexia com a estrutura e com motores desses equipamentos".

Nino (apelido de Hercílio) era bom na engenhosidade; Raul, nas negociações. "Foi esta associação das habilidades dos dois que transformou uma simples oficina mecânica numa indústria que, hoje, é uma potência", depõe Vittorio. E ele confessa: "Eu ainda me sinto dentro da Randon como se estivesse dentro da minha casa. Após os 60 anos, as pessoas saem por acordo, mas continuam *randonianas*".

Vittorio lembra os primórdios do transporte rodoviário. "O ciclo de extração da madeira exigiu que se desenvolvessem os reboques, porque os caminhões não tinham capacidade de frenagem para as estradas irregulares. Então, Hercílio desenvolveu um sistema de freios para os reboques. Com o decorrer do tempo, surgiu um fato novo. Em Porto Alegre, todo ônibus tinha problema de freio, que era hidráulico. A Randon desenvolveu um freio a ar, pneumático, para esses ônibus".

na Itália. Era o pós-guerra, e a Itália estava passando por uma fase de miséria. Este amigo era Antonio Primo Fontebasso, que, naquela época, era sócio dos irmãos Randon".

Vittorio tinha algum conhecimento de mecânica. "A Randon era uma oficina de conserto de implementos agrícolas que funcionava no porão da casa.



*Sistema de registro de escoamento de tanques combustíveis*



*Macaco mecânico de levantamento*



*Casal Nilva D'Agostini e Raul Randon, 1956*

## O ‘truque’ de Hercílio

Hercílio, na parte técnica, Raul, na comercial, a Randon marcou um gol do jeitinho brasileiro. Com o surgimento da Lei da Balança, em 1964, por exigência dos organismos internacionais de financiamento de estradas, criou-se um alvoroço, pois ninguém estava preparado para tamanha mudança. O que fazer para enquadrar a maioria da frota, que, naquela época, era predominantemente constituída por caminhões de dois eixos, também chamados ‘tocos’? Foi aí que entrou a inventividade de Hercílio. Ele desenvolveu um terceiro eixo, o chamado ‘truque’, para resolver o problema dos caminhões e adaptá-los à Lei da Balança. “Isto nos trouxe grande incremento e uma década de grande prosperidade e crescimento”.

*“Me apaixonei e,  
depois de cinco anos  
de namoro, nos  
casamos em 1956”*

Antes do ‘truque’ que deu um jeito no ‘toco’, Hercílio e Raul, em 1955, quando Primo deixou a sociedade, tinham meia dúzia de empregados. E se trabalhava duro. A jornada começava às 7 da manhã e só terminava por volta de 2, 3 horas da manhã seguinte, sábado incluso.

No raro tempo que sobrava, Raul gastava em duas coisas: jogar bocha e bolão, e dançar. Ele adorava os bailes no salão do Moiinho Germânico. Mas, reconhece, não era um bom pé-de-valsa. “Então, eu pagava uma gasosa para a Aldina, uma amiga minha que sabia dançar muito, e pedia a ela para me ensinar”.

Além de baile, Raul gostava de namorar. “Sempre fui namorador, mas, se a garota falava em casar, eu pulava fora”. O celibato durou só até conhecer a jovem Nilva Therezinha D’Agostini. “Me apaixonei e, depois de cinco anos de namoro, nos casamos em 1956”. O casal Raul e Nilva teve cinco filhos. Os quatro pri-

*"Meus olhos se abriram de maneira incrível, percebi que havia um mercado fantástico, fabuloso, para o nosso produto". Ele tinha certeza: "O transporte de carga estava crescendo e iria crescer ainda mais no Brasil"*

gestos largos, fácil de fazer amizade, apreciador de baile, namorador, tem outro traço na personalidade: a ambição. "Eu tinha uma inquietude. Achava que podíamos estar fazendo bem mais. Daí, em 1970, fui à Europa". Visitou Itália e Alemanha para ver feiras de equipamentos de transporte. "Meus olhos se abriram de maneira incrível, percebi que havia um mercado fantástico, fabuloso, para o nosso produto". Ele tinha certeza: "O transporte de carga estava crescendo e iria crescer ainda mais no Brasil".

Tanto que, na volta, propôs a Nino que partissem para a construção de uma fábrica para produzir mil unidades por mês. "Muitas pessoas acharam que eu estava louco, mas eu tinha tido uma visão futura do negócio, das possibilidades de expansão, e não tive dúvidas de que o caminho era aquele".

Foi aí que veio a decisão: comprar uma área de 24 hectares, uma colônia que, na época, ficava numa região na zona rural. Feito o projeto, buscaram recursos junto a dois bancos de fomento, BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul). "Conseguimos, desta forma, construir uma fábrica

meiros, David, Roseli, Alexandre e Maurien, vieram em sequência, mas o quinto, Daniel, chegou 11 anos depois. Foi numa viagem mista de negócios e lazer. "Daniel veio durante umas férias em Pernambuco, quando fui participar da inauguração da concessionária Mercedes do Peixoto, muito amigo nosso", conta.



*Raul Randon  
em sua primeira  
viagem à  
Europa, 1970*

*Construção da fábrica Randon, 1974*



de 40 mil metros. Foi um empréstimo enorme e assustador diante dos compromissos assumidos".

Outra decisão de vulto na história da empresa foi tomada em 1972. "Enquanto construímos e já estávamos produzindo, resolvemos abrir o capital para captar giro". A fábrica foi inaugurada em 1974, ao mesmo tempo em que ocorria o lançamento do primeiro caminhão fora da estrada, um projeto que a Kockums A.B., empresa sueca, vendera para a Randon. Era um veículo para transporte de minério, brita etc. Um impulso na trajetória da empresa veio, lembra, por meio da Embramec (Mecânica Brasileira S.A.), órgão do BNDES para promover aumento de capital das empresas e, com isso, incrementar seu crescimento. "Foi uma estratégia do governo militar que fez surgir grandes empresas", lembra.

Partir de uma ferraria, para se tornar uma das maiores empresas do mundo em implementos, decididamente não é obra que se possa atribuir ao acaso. "Muitas vezes fico analisando a minha vida e tudo aquilo que realizei, e fico pensando: tive muita sorte, mas também sempre fiz a minha parte, trabalhando e tendo visão de futuro. Nada caiu do céu", reflete.

Ao lado de outros atributos, Raul cultivou sempre aguçada visão estratégica de futuro. "Há 40 anos atrás, quando eu andava pela fábrica e acompanhava a produção, sempre entendi que deveríamos ter uma fundição que aproveitasse nossas apara-

*"Muitas vezes fico analisando a minha vida e tudo aquilo que realizei, e fico pensando: tive muita sorte, mas também sempre fiz a minha parte, trabalhando e tendo visão de futuro. Nada caiu do céu"*



*Visita ao setor de usinagem da fábrica Randon,  
na festa de fabricação da unidade 3.000, 1971*





Lançamento dos veículos RK-424 em frente ao Palácio Piratini, em Porto Alegre, 1974



Raul Randon junto ao produto tanque para transporte de água,  
exportado para a Argélia, 1977



para que, refundidas, pudesse gerar economia de material". Perseverança conta pontos. "Só agora este sonho vai se realizar: estamos instalando a nossa própria fundição".

### **Transportadores e caminhoneiros**

O Rio Grande do Sul, terra da Randon, é um estado com a marca dos desbravadores. E, nessa categoria, há um lugar especial para os caminhoneiros, forjados no cotidiano das estradas. "Quando começamos a produzir terceiro eixo, e éramos os únicos a deter esta tecnologia que havia sido desenvolvida pelo Nino, os motoristas vinham do Brasil inteiro para adquirir o nosso produto. Muitas vezes, chegavam a esperar três semanas pelo produto. Para aliviar o estresse da espera, procurávamos distração para eles. Fazíamos churrascos e arroz carreteiro nos locais onde eles ficavam acampados. Fossem funcionários ou proprietários, sempre tratamos com muito respeito e carinho os motoristas, pessoas simples e com uma paciência desenvolvida nas agruras de quem anda na estrada a vida toda e aprende a esperar sem desespero quando uma ponte cai, uma estrada é interrompida ou algo do gênero".

A propósito, Raul puxa na memória episódio ocorrido em agosto de 1965, com a queda da ponte sobre o rio Pelotas. "Havia muitos clientes com seus caminhões em linha de produção. Os caminhões foram ficando prontos, e o pessoal todo preso aqui".

### **Caxias ganhou a BR-116**

Estrada é um capítulo à parte nas lembranças de Raul. Se a situação é brava, hoje, pior era nos anos 70, quando a malha

40°

RANDON



*"O traçado original da 116 não previa sua passagem por Caxias do Sul. Mas, vislumbrando sua importância industrial, particularmente, políticos e empresários da região se uniram. Conclusão: Caxias foi incluída no traçado, e isso trouxe um grande impulso à cidade"*

reproduz. “O traçado original da 116 não previa sua passagem por Caxias do Sul. Mas, vislumbrando sua importância industrial, particularmente, políticos e empresários da região se uniram. Conclusão: Caxias foi incluída no traçado, e isso trouxe um grande impulso à cidade”.

## **Patrimônio humano**

A Randon cresceu, tornou-se uma potência, mas não perdeu a alma. “Foi mantida a característica transmitida por Raul e Hercílio, o Nino, de investir nas pessoas. Tanto que é uma empresa familiar, sem deixar de lado o profissionalismo e a preocupação de avançar tecnologicamente”, depõe Vittorio Livotto, o primeiro funcionário.

rodoviária era absolutamente incipiente, pobre e reduzida. “Os clientes que vinham aqui para instalar terceiro eixo ou semi-reboque chegavam a levar semanas para voltar aos seus estados de origem”, conta o empresário.

A BR-116 não existia, e sua construção aliviou um bocado o caos. Primeiro, abriu-se o trecho de Curitiba a São Paulo, o que facilitou o acesso dos caminhões para Caxias. Sobre o trecho seguinte, há uma voz corrente na Serra Gaúcha que Raul



O grande diferencial da empresa sempre foi este: investir na pessoa humana e fazer com que todos trabalhassem engajados. Vittorio lembra bem. "Muitas vezes estávamos cansados, com pedidos enormes e prazos curtos para cumprir, e o Raul chegava entre nós e fazia aquele discurso entusiasmado: Minha gente, eu preciso de vocês! Aqui é a nossa casa, vamos lutar juntos, pois o sucesso será de todos nós!".

*"Raul criou o rodízio de diretores e chefias para que todos fossem polivalentes, conhecessem todas as áreas da empresa e desenvolvessem amor por todas"*

O discurso certamente não pode ser da boca para fora.

"Tanto é que podes observar que todos que trabalham aqui têm orgulho de trabalhar na Randon. São verdadeiros *randonianos*, termo criado pelo Raul para expressar aqueles funcionários que não se limitam a fazer seu trabalho, mas também vestem a camisa da empresa em todas as horas".

Houve período em que Vittorio ficou afastado da empresa, mas acabou retornando. "Raul me aceitou de volta, fui recebido de braços abertos. Esta é uma demonstração da bondade do Raul", diz o funcionário número 1, para arrematar: "Gaguei vários cargos e, nos últimos 20 anos, fui gerente de produção".

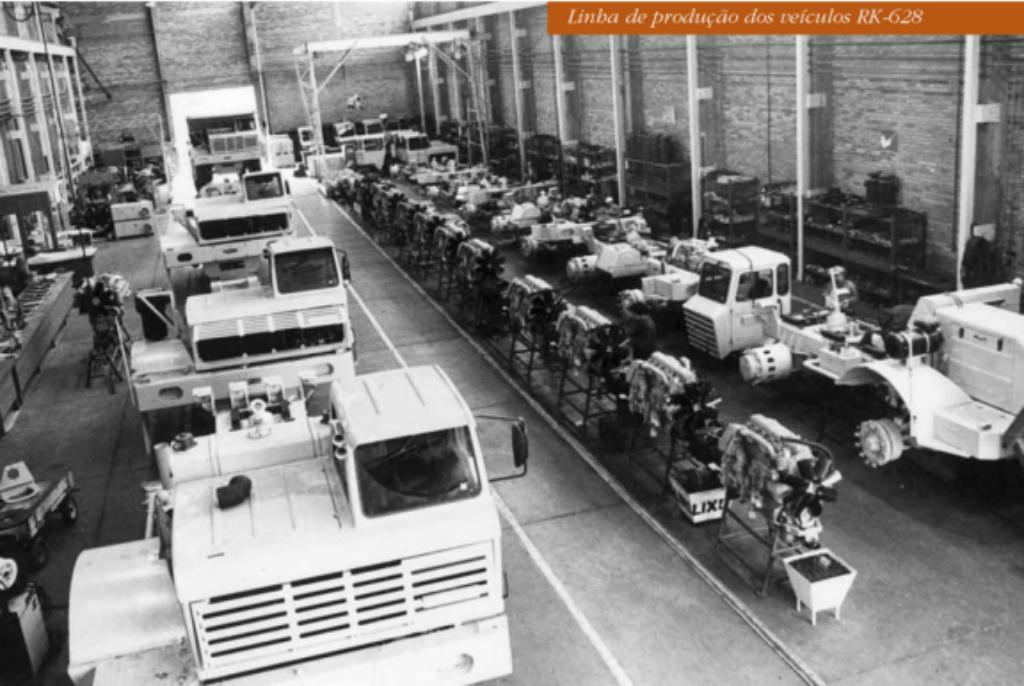
No time da Randon, a versatilidade é exigida. "Raul criou o rodízio de diretores e chefias para que todos fossem polivalentes, conhecessem todas as áreas da empresa e desenvolvessem amor por todas", diz Vittorio.

Para um destes diretores, Erino Tonon, funcionário antigo do grupo, há dois Raul, o mito e o homem, e não há uma fórmula que explique o sucesso da companhia. "Se perguntar a ele qual o segredo, ele mesmo não sabe", diz o dirigente. E conclui:

"Raul é um visionário. É aquele que aponta a direção. Seu estílo é: vamos, que eu vou junto".

Além disso, segundo Tonon, algumas circunstâncias foram muito favoráveis e contribuíram para o sucesso da Randon. "A primeira delas foi o estabelecimento do ciclo da madeira em nossa região, com extração acentuada gerando demanda muito grande de transporte. A segunda circunstância favorável, sem dúvida, foi a implantação da BR-116, integrando o Sul ao restante do país", observa, para em seguida enfatizar o que considera uma terceira circunstância: o espírito empreendedor dos italianos, que tinham terra ruim e, por isso, tiveram que buscar outras atividades para a sua sobrevivência. Tonon lembra que os alemães chegaram primeiro na região e tomaram as terras

*Linha de produção dos veículos RK-628*



*"Vieram tratores e caminhões americanos para operar na extração de madeira, mas não agüentaram o tranco. É aí que entra o trabalho dos irmãos Randon, adaptando e consertando esses veículos"*

extração de madeira, mas não agüentaram o tranco. É aí que entra o trabalho dos irmãos Randon, adaptando e consertando esses veículos".

baixas, cultiváveis, e se estabeleceram junto aos rios, a partir de 1824. "Em 1865, vieram os italianos e, para eles, acabaram sobrando só os morros".

Os irmãos Hercílio e Raul tiveram competência e souberam aproveitar as oportunidades, fato que é ilustrado por Tonon. "Vieram tratores e caminhões americanos para operar na ex-

## **Queijo, vinho e boas companhias**

Os hábitos de Raul são essencialmente simples para quem fundou um conglomerado que emprega cerca de mais de 8 mil funcionários. "Sempre gostei de jogar baralho, canasta e tranca. Sempre fui acessível, gosto de falar com todo mundo, receber clientes e amigos pessoalmente". E complementa: "Acho que uma das características mais fortes da minha personalidade sempre foi a de avaliar bem o caráter das pessoas. Sempre acreditei na seguinte máxima: se queres ir bem, cerca-te de gente boa!".

Fora dos implementos, Raul é um confesso apreciador de queijos e vinhos. Faz queijo tipo grana padano e vinho, numa fazenda que tem em Vacaria. Tudo começou quando resolveu plantar mudas naquela região, onde já havia iniciado plantio de



*Raul Randon produz queijo tipo grana padano e vinho, na fazenda que tem em Vacaria*

*"Assim fizemos, e o vinho daquela safra (2002) acabou ganhando um prêmio internacional na França. Com a safra de 2004, ganhamos medalha de ouro na França"*

lheria 30 mil quilos de uva. Conversei, então, com o dono da Miolo para fazer um vinho especial para a festa das minhas bodas de ouro.

"Assim fizemos, e o vinho daquela safra (2002) acabou ganhando um prêmio internacional na França. Com a safra de 2004, ganhamos medalha de ouro na França. Hoje, são já 50 hectares, e quero chegar a 200 hectares. Quando chegar a 80 hectares, faremos nosso própria cantina em Vacaria e passaremos a produzir, em parceria com a Miolo, o nosso vinho". A marca do vinho leva suas iniciais – RAR.

## O caso CSN

Um homem também se mede pela gratidão às pessoas que o ajudaram. Raul Randon não economiza palavras de reconhecimento, especialmente a Denisar Arneiro, um dos presidentes da NTC e personagem de um dos livros desta série de memórias. "Um acontecimento muito importante e que nos deu grande incremento foi comprar o aço diretamente da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)", diz Raul. "Eu não conseguia adquirir o aço diretamente de lá, era considerado muito pequeno para eles, e esta conquista eu devo ao meu amigo Denisar Arneiro. Ele era transportador credenciado da CSN e, uma ocasião, veio a Caxias comprar 10 carretas Randon", diz, para dar mais detalhes do diálogo. "Denisar perguntou-me onde eu comprava as chapas. Eu reclamei que a Siderúrgica Nacional não vendia para mim, tinha que

maçãs. "Comprei 8 mil mudas e plantei 3 hectares de uva. As mudas vieram através da vinícola Miolo, eles que importaram. Eu co-

comprar de atravessadores e pagar muito mais caro. Ele respondeu: 'Raul, deixe comigo!' Pois, em trinta dias, o caso estava resolvido. Conseguí o fornecimento da CSN, o que nos deu mais competitividade em relação aos concorrentes".

## A criação da ANFIR

Concorrentes não precisam ser amigos, certamente, mas há um interesse comum que está acima das triviais e naturais rivalidades comerciais. "No dia 20 de maio de 1980, liderei um grupo de empresários que criou a ANFIR, sigla da nossa Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários", conta Raul, que relata o motivo da mobilização do setor. "Naquela época, era difícil demais haver diálogo entre concorrentes. Mas, muitas vezes, uma troca de idéias é fundamental para o avanço da atividade. Pensei: o melhor era ter uma associação em que diretores e líderes pudessem debater questões comuns, analisar

*Denisar Arneiro na cerimônia de entrega da unidade 5.000 para a Transporte Sideral*



o mercado e reivindicar coletivamente, com muito mais força do que uma, duas empresas, isoladamente”.

Raul gosta de citar o caso dos transportadores. “A NTC atua em âmbito nacional, de forma coletiva e com muita força; mas tem muito caminho pela frente, pois o nosso país está extremamente deficiente em infra-estrutura, por exemplo. Transportadores têm força enorme e podem, se quiser, parar o país. Veja só o exemplo do Chile: lá, a associação dos transportadores teve participação decisiva até mesmo na deposição de um presidente da República”, cita Raul.

## O nascimento da Fenatran

Raul é moderado, bonachão, mas, como quase todo italiano, por vezes tem sangue esquentado. Conta que a Randon sempre participou do Salão do Automóvel, que, além de carro, era também salão do transporte. “Bem no meio da exposição”, conta o empresário, “havia um espaço para os caminhões, e nós, fabricantes de implementos, ficávamos ao lado deste miolo”. Naquele Salão do Automóvel, o presidente da República ia visitar a feira. “O pessoal da organização simplesmente ignorou a área dos caminhões, levando o presidente a visitar apenas os *stands* das montadoras de automóveis. Nós, fabricantes de implementos, ficamos muito ofendidos, consideramos tal atitude um verdadeiro ultraje”, diz, para, em seguida, dar a resposta. “Fui até o presidente da NTC (que, na época, era o Oswaldo Dias de Castro) e sugeri a ele que fizéssemos uma feira só nossa, dos nossos produtos e para o nosso público-alvo”. A diretoria topou a idéia, e a primeira edição, no ano seguinte (agosto de 1978), já foi um sucesso, com o nome de Brasil Transpo, organizada pela Guazzelli Associados, com forte apoio da NTC, já que a Anfavea





*A esquerda,  
Antonio de Barros.  
Do centro para a direita,  
Raul Randon,  
Agrário Marques Dourado,  
Américo Estelles e  
Edison Rodrigues Ferreira –  
Brasil Transpo, 1978*







Raul Randon recebe o Troféu Homem do Aço 1977,  
da Associação do Aço do Rio Grande do Sul



Assinatura do contrato de constituição da joint venture  
Freios Master entre a Randon e Rockwell International  
Corporation, com a presença do governador do  
Estado do Rio Grande do Sul, Jair Soares, 1986

(Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) negou-se a endossar a iniciativa.

O atual presidente da entidade, Geraldo Vianna, lembra que, a partir das edições subsequentes, a Anfavea reviu a sua posição e, talvez por causa disso, a empresa organizadora foi deixando a NTC de lado. "Na terceira ou quarta edição, os nomes da NTC e do seu presidente sequer foram mencionados por ocasião da sessão solene de inauguração da Feira. A nossa reação foi a única possível: deixamos de apoiar a Brasil Transpo e passamos a desenvolver nossas próprias exposições, com o nome de Fenatran".

No início, os eventos eram realizados em caráter itinerante, uma vez em cada lugar, acompanhando os congressos e as reuniões do CONET, promovidas pela NTC. "Nos anos 90, a Fenatran passou a realizar-se sempre na cidade de São Paulo. E cresceu tanto que acabou por decretar o esvaziamento da Brasil Transpo", destaca Vianna. "A tal ponto que, em 1999, a Anfavea propôs – e a NTC aceitou – a realização de um único evento bi-anual, com a denominação de Fenatran, nos anos ímpares, sempre no Parque de Exposições do Anhembi, em São Paulo, o maior do Brasil, numa parceria vitoriosa entre NTC, Anfavea e Alcântara Machado", conclui.

Nesta nova versão, a Fenatran cresceu mais ainda. Em 2007, chegou à sua quinta edição no Anhembi, ostentando a condição de maior feira de transporte da América Latina e do Hemisfério Sul. E está, seguramente, entre as cinco maiores do mundo.

Raul orgulha-se muito de ter contribuído com a idéia de uma feira exclusiva para transporte e de sempre ter apoiado esta iniciativa, já que a Randon teve participação destacada em todas as edições da Fenatran realizadas até hoje.

## Olhar da esposa

Pai carinhoso, vovô coruja, marido mandão. É com tais definições que Raul é visto em família por Nilva Randon, sua esposa. "Tudo o que ele fez até hoje foi pensando nos filhos. Quer deixar a Randon para eles", diz Nilva. "À medida que foram crescendo, ele passou a exigir responsabilidade e disciplina. Isto ajudou a formar o caráter deles".

Como marido, sempre foi autoritário. "Eu queria estudar, trabalhar, ele não deixava, não queria". Mas Nilva faz uma ressalva: "No entanto, quando os filhos cresceram, Raul me deu muita liberdade". Antigamente, recorda Nilva, Raul viajava e saía muito. Quando ela reclamava, ele dizia: "Se eu ficar embaixo da saia de vocês, não vou em frente na vida".

A esposa confirma: Raul ainda sonha, tem projetos, quer realizar novas coisas. "Ele está preparando a sucessão na empresa com a ajuda de consultorias especializadas. E o meu trabalho é manter a união familiar".



*Em pé: Alexandre Randon, Raul Anselmo Randon, Nilva Tberezinba Randon, David Abramo Randon. Sentados: Roseli Beatriz Randon, Daniel Raul Randon, Maurien Helena Randon Barbo*

## A carreira de Raul Randon

Raul Anselmo Randon, nascido no dia 6 de agosto de 1929, em Tangará, cidade catarinense, é um autodidata que aprofundou conhecimentos nas áreas técnica, administrativa, financeira, custo, venda, *marketing*, mercado de capitais, agricultura, fruticultura e pecuária.

Esse acúmulo de conhecimentos, além das experiências cotidianas, foi reforçado em seminários, cursos, encontros e congressos nas áreas de formação em mecânica, introdução em administração de empresas, formação de custos, entre outros.

No intercâmbio de experiências, Raul Randon coleciona férteis participações, desde a década de 70, em congressos e seminários nacionais e estaduais, abordando temas desde transporte rodoviário de cargas até estudos sobre investimentos no Rio Grande do Sul.

Nos anos 80, a participação de Raul Anselmo Randon foi também profícua em seminários e congressos, entre eles o Seminário Intersindicatos Empresariais, promovido em Canelas (RS) em 1988. Nos anos 90, entre outros encontros de reciclagem de conhecimentos, participou do seminário “A Lei das Sociedades por Ações e a Proteção dos Acionistas Minoritários”, promovido pela CVM (Comissão de Valores Imobiliários), no Rio de Janeiro, em 1999.



Nas múltiplas atividades que dirigiu, Raul Randon comandou a Câmara de Indústria e Comércio de Caxias do Sul, na década de 70, e a Associação do Aço do Rio Grande do Sul, no início dos anos 80. Também na década de 80, o empresário foi presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários - ANFIR.

Nos trabalhos beneméritos e sociais, ocupou a presidência do Rotary Club de Caxias do Sul, nos anos 80, e, na década seguinte, a presidência da Mocovi - Mobilização Comunitária de Combate à Violência.

Entre as atividades atuais de Raul Randon, estão as presidências da Randon Implementos e Participações, da Rasip Agro Pastoril e da Fras-le. É, também, diretor da Randon Agropecuária. Atua como membro do conselho consultivo das seguintes empresas: Freios Master Equipamentos Automotivos, Jost Brasil Sistemas Automotivos e Suspensys Sistemas Automotivos.

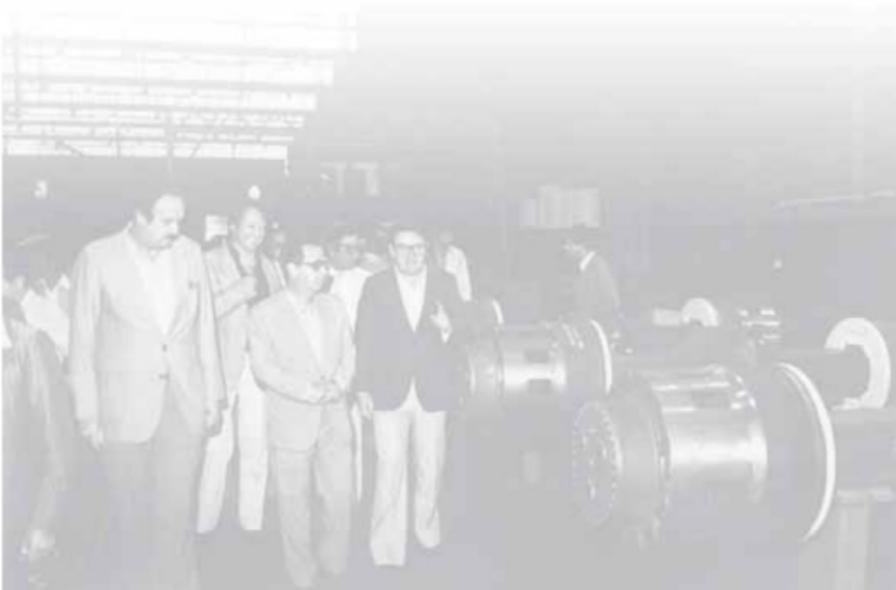
Atua, ainda, como membro do conselho consultivo da Câmara de Indústria e Comércio de Caxias do Sul e é membro integrante do Fórum de Líderes da Gazeta Mercantil. É diretor-presidente do Instituto Elizabetha Randon.

Entre as inúmeras distinções que recebeu em sua carreira, há alguns destaques.

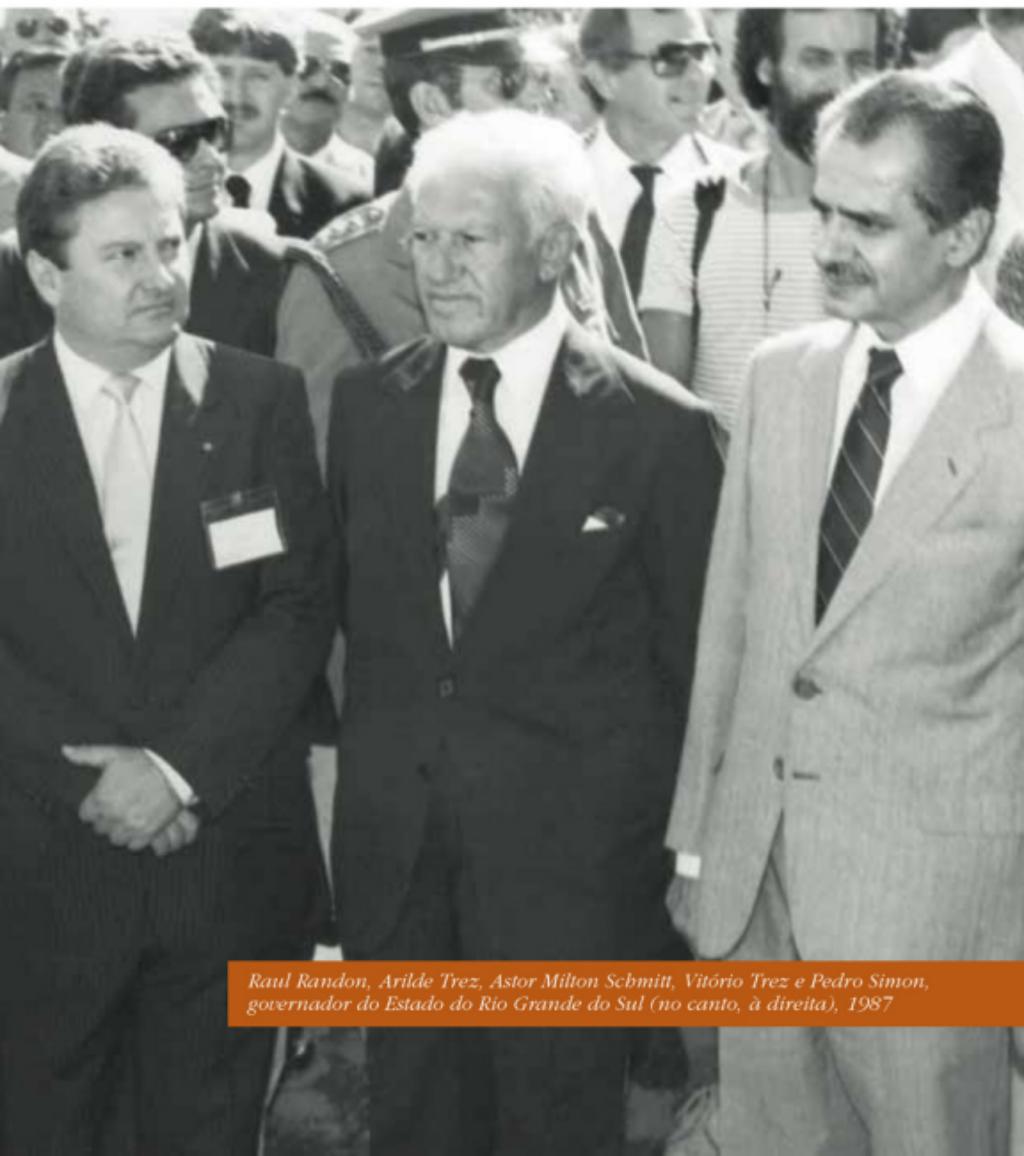
- Diploma de Comendador da Cruz de Mérito e Cultura, conferido pelo Ministério da Educação e Cultura;
- Troféu Homem do Aço 1977, conferido pela Associação do Aço do Rio Grande do Sul;



*Raul Randon recebe outorga de Mérito Industrial do Rio Grande do Sul, 1976*







*Raul Randon, Arilde Trez, Astor Milton Schmitt, Vitório Trez e Pedro Simon,  
governador do Estado do Rio Grande do Sul (no canto, à direita), 1987*



Raul Randon recebe prêmio Líderes e Vencedores – Especial Século XX, 1999

- Homenagem pública prestada pelo governador Jair Soares, em reconhecimento pelo trabalho pioneiro no desenvolvimento da região nordeste do Rio Grande do Sul;
- Diploma El León de San Marco, oferecido pelos relevantes serviços prestados à preservação dos valores culturais de Vêneto, na Itália, em terras riograndenses;
- Título de Cidadão Caxiense, conferido pela Câmara Municipal de Caxias do Sul, em reconhecimento por sua participação no desenvolvimento industrial da cidade;
- Mérito Mauá, conferido pelo ministro dos Transportes da República Federativa do Brasil;
- Troféu Administrador do Ano, outorgado pela Associação dos Administradores da Região Nordeste do Rio Grande do Sul;
- Mérito Mauá, concedido pelo presidente da República Fernando Henrique Cardoso;
- Medalha do Conhecimento, outorgada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
- Medalha de Mérito do Transporte - NTC, concedida pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC&Logística, em 2005;
- Ordem do Mérito da República Italiana, no Grau de Comendador, maio de 2006;
- Homenagem do Município de Cornedo Vicentino, Víncenza, Itália, por ser um dos descendentes que mais tiveram sucesso fora da Itália – Julho de 2007.

## Créditos das fotos

Acervo NTC e Luiz Buzgaib:  
páginas 3, 6, 10, 16, 51, 52

Acervo Memorial Randon:  
páginas 14, 19, 20, 21, 22, 24, 29,  
30, 33, 35, 36, 38, 40, 45, 47, 49, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63

Acervo DNER / DER Paraná  
página 43

Este livro foi composto nas tipologias  
Futura Light (títulos) e Garamond (textos).  
Capa impressa em Cartão Supremo Alta Alvura 350g/m<sup>2</sup>  
e miolo em Reciclado 180g/m<sup>2</sup> e Couchê Fosco 170g/m<sup>2</sup>.  
Impressão de 5.000 exemplares em sistema off set.