


An aerial photograph showing a highway interchange with a large overpass. The surrounding area includes a small town with several buildings, a large body of water, and a forested hillside. The image is in black and white, with some color overlays.

Coleção
MEMÓRIAS

DNA do desbravador

Coleção
MEMÓRIAS

DNA do
desbravador

An aerial photograph of a highway interchange with a large overpass. The surrounding area includes some buildings and greenery. The image is in grayscale with a light overlay.

NTC&LOGÍSTICA

SÃO PAULO | 2007

OSWALDO DIAS DE CASTRO:

DNA do
desbravador

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

Feltrin, Ariverson

Oswaldo Dias de Castro : DNA do desbravador /
texto Ariverson Feltrin. – São Paulo : NTC & Logística, 2007. –
(Coleção memórias ; 3)

Vários colaboradores.

Obra em 4 v.

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

ISBN 978-85-61173-04-3

1. Castro, Oswaldo Dias de 2. Logística
(Organização) 3. Memórias (Gênero literário)
4. Transporte de cargas - Brasil - História
5. Transporte rodoviário - Brasil - História
- I. Título. II. Série.

07-9379

CDD-388.0440981

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Transporte rodoviário de cargas :
História 388.0440981

Realização



Patrocínio



Co-patrocínio

VOLVO

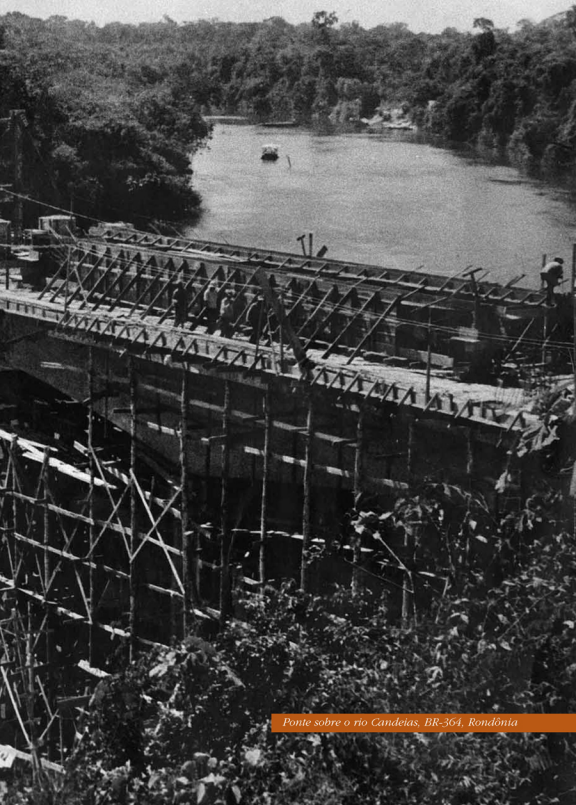
Empresas



Incentivo







Ponte sobre o rio Candeias, BR-364, Rondônia

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

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 Michelin; Antonio Luiz da Silva; Antonio Cupello





Rodovia Anhangüera, BR-050

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







dna do **desbravador**

Aquele que se locomove, que transporta, tem papel preponderante entre os pioneiros e os desbravadores. E, do mesmo modo que enfrenta as vicissitudes da aventura por caminhos pouco percorridos, também pode colher as glórias pessoais, materiais, todas aquelas cabíveis a quem chega em primeiro lugar, na frente dos outros.

No Brasil, principalmente, uma terra cheia de caminhos inóspitos, na galeria de desbravadores certamente há um lugar de destaque para transportadores. Descobrir o Brasil, uma das maiores porções do planeta, está na gênese de quem transporta. Unir esses desbravadores, de todos os cantos do país, sempre foi acalentado desejo de um dos criadores e primeiro dirigente da NTC, Orlando Monteiro. Tal desejo, por sinal, nem um pouco foi desmesurado para Oswaldo Dias de Castro, que presidiu a entidade no período entre 1978 e 1982.

“O Orlando tinha o grande sonho de montar uma entidade que representasse nacionalmente o transporte de carga. Cada presidente que veio depois dele foi incorporando este desejo e consolidando esta expansão até chegarmos ao estágio atual, com a força que temos”, diz Oswaldinho, como é tratado por Denisar Arneiro, seu antecessor na presidência da NTC.

A família Dias, de Oswaldo, gosta de desafios, tem o espírito desbravador no sangue. Seu pai, Ricardo Dias Alves, fundador da Expresso Araçatuba, sempre misturou várias doses de ousadia, inovação, senso de oportunidade e de espírito empreendedor. Mas sonhou com os pés no chão. Soube, em momentos certos, delegar e envolver os sucessores no negócio. As novas gerações também capturaram o sabor de desbravamento. Um resultado prático é que, fundada em 1952, portanto, há 55 anos, a Expresso Araçatuba mantém-se na lista das operadoras mais importantes do país.

Tempos de inflação

O período de Oswaldo na NTC foi coberto de extensos desafios. No seu mandato, a curva inflacionária começou a ganhar aceleração, o que serviu de combustível de mobilização. “O governo controlava os preços através do CIP (Conselho Interministerial de Preços). Para uma entidade de classe, era fundamental brigar por aumento de preço. Promovemos grande mobilização e criamos o Conet (Conselho Nacional de Estudos Tarifários)”, assinala.

Pode-se dizer que, na sequência da gestão de Oswaldo, a inflação foi à estratosfera. Mas foi no seu mandato (média de 75% ao ano) que o processo começou, e era preciso se defender dos



*Ricardo
Dias Alves,
no centro*







10 anos da filial de Pontaporã, Mato Grosso, 1977



Primeira sede da Expresso Araçatuba



efeitos corrosivos da moeda. “O Conet englobava todos os sindicatos do Brasil e era presidido pela NTC. Fazíamos reuniões por todo o país e, onde não havia sindicato, fomos abrindo e, com isso, aumentando a representatividade”.

Os passos do pioneiro

Aos 16 anos, Ricardo Dias Alves saiu de casa para tentar a vida. Passou por várias cidades do interior paulista. Primeiro, foi trabalhar em Nova Granada, na extração de madeira para dormentes de estradas de ferro. Depois, em Lins, trabalhou numa fazenda. “Foi aí, transportando

café, que se tornou caminhoneiro efetivamente”, lembra um de seus filhos, Eraldo Dias de Castro. “Meu pai sempre foi aventureiro, ousado, de espírito livre. Sempre que podia, colocava os filhos no caminhão e os levava para viajar. Dormíamos na estrada, em

cima do caminhão”, recorda o ex-presidente da NTC Oswaldo Dias de Castro. “As palavras que marcaram a personalidade do meu pai foram: desbravar, abrir fronteiras, contatar com a natureza selvagem”, diz Eraldo. E complementa: “O DNA da Expresso Araçatuba vem deste espírito aventureiro de Ricardo. Ele sempre foi desbravador. Enquanto outras empresas procuraram ficar no Sudeste e no Sul, nos locais de melhor malha viária, ele escolheu expandir-se para as áreas remotas e mais difíceis”.

“Ele sempre foi desbravador. Enquanto outras empresas procuraram ficar no Sudeste e no Sul, nos locais de melhor malha viária, ele escolheu expandir-se para as áreas remotas e mais difíceis”

Sucesso do táxi biriba

Antes de fundar sua empresa de transporte de cargas, Ricardo, já em Araçatuba (SP), teve um estalo: criar um serviço de táxis pequenos, como alternativa aos carrões que eram usados na praça. Com esta atitude, arrumou uma bela encrenca com as charretes, pois cobrava menos pela corrida. A charrete carregava dois passageiros. No táxi mirim, iam três passageiros. Saía mais barato que a charrete. E era uma festa: aos domingos, os pais costumavam levar os filhos para passear nos carrinhos, que, não se sabe bem ao certo, ganharam apelido de biriba. “Os carrinhos só tinham um defeito: não podiam viajar, pois não conseguiam andar nas estradas da época, rústicas e precárias”, diz Oswaldo.

O Estado de São Paulo dos anos 50 era muito diferente do de hoje. Naquele tempo, os 530 quilômetros que separam Araçatuba da capital paulista podiam significar até três dias de viagem

Joaquim e Ricardo: tempos de taxista em Araçatuba, anos 40



10 moedas para debelar a inflação

O Brasil, se não é campeão mundial, está certamente entre os primeiros no incômodo *ranking* dos países que conviveram com as mais altas taxas de inflação.

Com o objetivo de atenuar a corrosão do poder de compra, que certamente penaliza os mais pobres e inibe francamente a distribuição de renda, o país teve 10 moedas nacionais. Elas surgiram principalmente nos períodos de inflação. Na maioria das renomeações monetárias, foram cortados três dígitos de zero.

A estratégia, na maioria das vezes, funcionou episodicamente. Tal qual uma maquilagem, findo determinado período, reinstalava-se a corrosão monetária, por vezes em doses até mais fulminantes que as do período anterior.

Um brasileiro que tenha vivido os últimos 65 anos conviveu com 10 moedas editadas no Brasil. Até 1942, prevaleceu conto de réis. Em seguida, foi a vez do cruzeiro, cruzeiro novo e, de volta, o cruzeiro. Veio a fase do cruzado e do cruzado novo. Ressuscitou-se o cruzeiro e o cruzeiro real, até se chegar à Unidade Real de Valor (URV) e, finalmente, ao real.

Pelos índices medidos pelo IBGE, na década de 30 a inflação média anual foi de 6%, dobrou para 12% nos anos 40 e chegou a 19% na década de 50. Nos anos 60 e 70, o patamar da média anual da inflação foi de 40%.

Nos anos 80, chegou perto da estratosfera, com média anual de 330%. Na década de 90, houve duas situações: até 1994, a média atingiu 764% e, de 1995 a 2000, caiu para 8,6%.

Os índices de inflação no Brasil são medidos de duas maneiras. Uma, pelo INPC, aplicado a famílias de baixa renda (aquelas que tenham renda de um a oito salários mínimos). Outra, pelo IPCA, aplicado a famílias que recebem um montante de até quarenta salários mínimos.

Medida pelo IPCA, a inflação teve o seguinte desempenho no século XXI: 7,67% em 2001; 12,53% em 2002; 9,3% em 2003. Houve um arrefecimento em 2004, 2005 e 2006 para 6,5%, 5,7% e 3,14%, respectivamente.

para um caminhão carregado. Mas, se São Paulo mudou muito e, de longe, tem a mais competente malha viária do país, não é por mero acaso. Oswaldo enfatiza que, para isso, houve muito empenho de governadores que centraram foco no desenvolvimento de rodovias.

Se o Brasil mudou para melhor em vários aspectos, na questão de estradas – comparada com o período até os anos 80 – a mudança foi para pior. Antes, dinheiro era carimbado, ou seja, recursos extraídos do licenciamento dos veículos e dos combustíveis, que iam para o Ministério dos Transportes, eram utilizados na expansão e conservação da malha viária, lembra o ex-presidente da NTC, que enfatiza: “A partir de 1990, quando estas verbas foram ‘estadualizadas’, o Ministério dos Transportes foi secando, e passamos a década inteira sem nenhum tipo de investimento, o que acabou com a malha viária. As rodovias brasileiras pararam de ser atendidas, os caminhões aumentaram de porte, a produção agrícola incrementou e acabou acontecendo um estrangulamento geral do segmento”.

Líder da prole

Ricardo, no começo dos anos 50, ao perceber que seu negócio de táxi mirim prosperava, na condição de mais velho da prole, decidiu trazer os irmãos para morar com ele e sua esposa. Naquela época, um irmão mais velho era como um porto seguro. “Permanecer na casa paterna podia significar muito trabalho e nenhum dinheiro no bolso, e nem liberdade”, ressalta Eraldo.

Depois dos táxis, Ricardo Dias Alves, abriu a Expresso Araçatuba, em 1952, numa sociedade com seus dois irmãos, Augustinho Dias Alves e Joaquim Dias Alves, e mais José Maria da Cruz, que não era da família. “Eu tinha 15 anos quando meu pai fun-



Marco Maciel, Osvaldo Dias de Castro, presidente da NTC; João Baptista Figueiredo, candidato à presidência da República, Elmo Serejo, governador do Distrito Federal, e Osório Coelho G. Filho no primeiro aniversário do Terminal de Cargas de Brasília, 1978

dou a empresa com transporte de cargas na linha Araçatuba-São Paulo-Araçatuba”, lembra o ex-presidente da NTC. Cada sócio tinha o seu caminhão. Eram todos caminhoneiros.

Além de caminhão, a Araçatuba tinha um objeto raro e muito precioso. No ponto de táxi mirim, Ricardo tinha telefone, isto numa época em que conseguir uma linha exigia pistolão político. Pois bem, o cobiçado aparelho foi levado para o primeiro escritório da Araçatuba. “Eu tinha 11 anos, e a minha primeira função foi atender telefonemas. Eu levava a minha pipa, ficava na porta, ao vento, empinando, e corria quando o telefone tocava. Atendia assim: Expresso Araçatuba, às suas ordens! Ainda lembro o número do telefone, era 365”, diz Eraldo. Quando se vê a evolução da telecomunicação, é difícil imaginar que, por longos anos, telefone fosse investimento, um objeto raríssimo, quase inacessível.

Governos militares

Comandado por presidentes militares, generais do Exército, o Brasil por muitas décadas não teve eleições diretas para presidente da República. “O governo militar promovia eleições indiretas, que eram totalmente controladas, e não havia chance para outro candidato que não eles”, diz Oswaldo. E logo emenda: “Então, na NTC, tomamos uma rápida decisão estratégica e de-

“O governo militar promovia eleições indiretas, que eram totalmente controladas, e não havia chance para outro candidato que não eles”

finimos nosso apoio político a favor do General Figueiredo (João Baptista de Oliveira Figueiredo)”.
A estratégia, ainda segun-

do o ex-dirigente da NTC, “rendeu-nos vantagens”.

Eleito, Figueiredo regulamentou diversos aspectos relativos ao setor. O mais importante foi a Lei do Capital Estrangeiro¹. Limitava a entrada de empresas estrangeiras no setor de transporte de cargas. “Na época, não tínhamos a menor condição de concorrer com as estrangeiras”, diz Oswaldo.

Eram outros tempos. O Brasil era fechado ao mundo, mergulhado em inflação e extremamente dependente de petróleo importado. Hoje, totalmente aberto ao capital estrangeiro, ainda assim o TRC, embora atividade poderosa, conta com poucas empresas estrangeiras. A pulverização de competidores e outras tantas mazelas talvez ainda atemorizem o investidor de fora.

¹ Lei do Capital Estrangeiro – Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, determinava que o transporte rodoviário de cargas só poderia ser explorado por empresas que tivessem sede no Brasil e pelo menos 4/5 de capital nacional, além de direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros.

O tema sucessão

O setor, que detém mais de 60% das cargas, é dominado por empresas familiares. Tal característica concorre para a dificuldade de profissionalização. O processo de sucessão na Expresso Araçatuba, no entanto, foi bem equacionado. “Ricardo soube passar o comando da gestão da empresa na hora certa. Para nós, os filhos, foi um processo lento e gradual, que permitiu a transição pacífica”, conta Eraldo.

Em qualquer negócio, a questão sucessória é sempre um capítulo à parte, delicado. Oswaldo Dias de Castro Jr., filho de Oswaldo, está hoje na direção geral da Expresso Araçatuba. É a terceira geração no comando. “Não sou diretor geral por ser membro da família e, sim, porque fui escolhido como o profissional adequado para o cargo. Não teria sentido me apegar a uma posição de poder se eu não fosse útil e profissionalmente adequado para gerir a empresa. Desenvolvemos uma cultura de passar o bastão, ou seja, de perceber a hora de renovar a gestão, não necessariamente pela linha de consangüinidade, mas pela competência”.

A cultura familiar de agir racionalmente na questão delicada do tema sucessão, segundo Oswaldo Jr., criou ambiente para o fato que ele conta a seguir: “Devemos ressaltar a importância da figura de Ivo Dietrich na história da empresa. Ele foi um presidente contratado da empresa por sete anos”. Dietrich veio dos quadros da TNT, primeira multinacional do setor de cargas, que chegou ao Brasil em meados dos anos 70. “Ele pôde materializar a visão dos donos de perpetuação dos negócios, profissionalizando a empresa a partir de 1997”.

O avô de Oswaldo Jr. preparou seu pai e tios para o negócio. Aliás, fez isto quando ainda eram muito jovens, para que apren-



dessem com o exemplo dele. Aos poucos, foi cuidando mais das construções de filiais, coordenando a expansão da empresa. Mantinha o espírito desbravador e deixava a gestão da empresa para os mais jovens. “Muitas vezes, esta transição entre gerações deu errado (em outras empresas), mas, no nosso caso, houve a preocupação com a profissionalização e a vocação dos membros escolhidos para gerir os negócios”, depõe Oswaldo Jr.

Novos negócios

Na busca de ampliar os negócios, a Araçatuba também entrou em cargas especializadas, há alguns anos, quando adquiriu os ativos da Golden Cargo, especializada em cargas químicas embaladas. A Golden, até pouco tempo, era dirigida por Antonio Dias de Castro, filho mais velho do fundador e o primeiro a começar no negócio. O grupo tem, ainda, a Exata Logística.

O caminhão foi o berço, mas isso não significa que o grupo tenha ficado preso à rodovia. “A Araçatuba tem uma história voltada para o transporte rodoviário, mas nossa visão é ter solução em transporte, independentemente dos meios utilizados (modais)”, diz Oswaldo Jr. Para chegar a Manaus, por exemplo, sem ligação rodoviária com o resto do país, a empresa recorre ao avião e ao transporte rodo-fluvial.

Caminhoneiro, o esteio

Antonio Dias de Castro, o primogênito, além das lições do pai, não esquece das palavras de um professor de biologia do tempo em que era estudante. “Se você quiser ter alguma coisa na vida, tem que fazer, no mínimo, 50% a mais do que pensa que faz!”

Heróis tratados como vilões

Um tema recorrente nas últimas cinco décadas é a luta travada para a conquista de um diploma legal para o setor de transporte rodoviário de carga. Uma das consequências graves da falta de regras é a deterioração do caminhoneiro, elo mais vulnerável da cadeia, essencial para o funcionamento do sistema e que sistematicamente é massacrado pelas leis de mercado. No início de outubro de 2007, a ANTT, agência que regula o transporte terrestre, tinha registrados 752 mil caminhoneiros autônomos, com 942 mil caminhões. A frota da categoria, com idade média de 21 anos, é privada dos benefícios das inovações que, entre outras vantagens, permitem menor consumo de combustíveis e menor emissão de gases.

Efetivamente, sem caminhoneiro forte, o transporte tem dificuldades de sobreviver. Há esperança de que a Lei nº 11.442² possa ao menos trazer exigências mínimas para o estabelecimento de alguns parâmetros para o acesso de postulantes à atividade de caminhoneiro autônomo.

Uma atividade tão importante é desejável e imprescindível, desde que se preservem alguns pré-requisitos básicos ao exercício da profissão. A dificuldade no Brasil não é criação de leis, mas, sim, fiscalização.

O que não se pode é, pela falta de disciplina, permitir que o caminhoneiro, em particular, seja lembrado mais pelas desgraças do que pelo benefício de sua fundamental contribuição.

² Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, traz importantes inovações para o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, sendo certo, entretanto, que alguns dos dispositivos dela dependerão, para sua aplicação, de regulamentação a ser baixada pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres ou, eventualmente, por Decreto do Poder Executivo.



Antonio, que está na Araçatuba desde o nascimento da empresa, em 1952, tem grande afinidade e carinho pelos caminhoneiros. “Vivi muitas histórias engraçadas com eles e aprendi a respeitar esta gente forte e paciente que percorre o Brasil, de ponta a ponta, fazendo um trabalho valioso que nem sempre recebe reconhecimento”. O estradeiro, no entanto, não perde o humor. Antonio lembra-se do caminhoneiro Belmiro Umbelino, de Guarantã, apelidado de Capacete, que escreveu no pára-choque: “Coisa boa não me aparece!”

Nos tempos da ferrovia

Em 1961, a sociedade entre Ricardo, seus irmãos e seu amigo se desfez. Foi aí que entraram seus três filhos: Antonio Dias de Castro (conselheiro), Oswaldo Dias de Castro (presidente do Grupo Arex) e Eraldo Dias de Castro (presidente do conselho de Administração). Atualmente, os três estão no conselho do Grupo Arex (*bolding*).

O trabalho veio desde muito cedo para os filhos de Ricardo. O fundador sempre foi um incentivador de que os herdeiros tivessem experiências profissionais. Eles trabalharam em revenda de automóveis, banco e contabilidade.

Quando os filhos de Ricardo entraram na Expresso Araçatuba, a frota era de uns 30 veículos. Os representantes eram o grande alvo, pois faziam as vendas e indicavam as transportadoras. “Através dos representantes, íamos abrindo os mercados”, lembra Oswaldo Dias de Castro.

A logística, naquela época, principalmente de produtos agrícolas, era feita por três meios: a carroça trazia os produtos do campo até uma transportadora que, de caminhão, fazia a transferência até as ferrovias. Por trilhos, dava-se o percurso final. “Mas o



Oswaldo Dias de Castro

*Em pé: Eraldo, Antonio e Oswaldo Dias de Castro, e Augustinbo Dias Alves
Sentado: Ricardo Dias Alves*







Inauguração da filial de Bauru, 1952



Manaus-Porto Velho, BR-319

trem foi ficando ineficiente e caro, e acabou trocado pelo caminhão”, diz o ex-dirigente da NTC, que entende ser balela a história de que o caminhão desbancou o trem. “As coisas não são bem assim. A malha viária tem um desenvolvimento lento – começa como estrada municipal, num segundo momento surgem as estradas estaduais e, finalmente, as federais. Com isso, os recursos são injetados aos poucos, ao passo que a ferrovia demanda um investimento enorme e de uma só vez”.

Um golpe de misericórdia que se desfechou na ferrovia, no entender de Oswaldo Dias de Castro, foi a queda do mercado de café. A partir desse fato, houve uma degradação das ferrovias, pois elas surgiram basicamente para servir ao transporte de café. O café perdeu importância, surgiram outros produtos, e o transporte rodoviário assumiu o lugar das ferrovias.

Os trilhos ficaram abandonados por décadas. Enquanto isso, as estradas, principalmente em São Paulo, viraram um tapete. Paralelamente, o caminhão evoluiu. Os primeiros caminhões importados, movidos a gasolina, com dois eixos – o chamado toco –, levavam 6 toneladas. Com a nacionalização e a instalação de fábricas no país, foram surgindo veículos cada vez maiores. O caminhão trucado levava 12 toneladas; a carreta de três eixos puxava 25 toneladas; o bitrem, com duas carretas, passa de 40 toneladas.

O perfil da frota de caminhões mudou demais. Se, hoje, a maioria do que se vende é formada por veículos pesados e semipesados, até os anos 80 o domínio era dos caminhões leves e médios.

Inegavelmente, o transporte rodoviário deu um salto no governo Juscelino Kubitschek. Defensor da nacionalização, dizia que o Brasil precisava tomar conta de seu território. E espalhou rodovias por todo o Brasil. “Foi Juscelino quem fez a rodovia Belém-Brasília. Antes, ir a Belém era inviável. Ele sempre citava a

Trilhos oxigenados

Depois de décadas de estatização e marasmo, as ferrovias, em 1997, foram privatizadas e, a partir daí, ganharam dinamismo e musculatura.

A privatização, além de oxigenar o transporte sobre trilhos, trouxe para milhares de funcionários da Rede Ferroviária Federal uma concreta possibilidade de receber os passivos trabalhistas. Com efeito, os pagamentos a título de concessão feitos pelas operadoras passaram sistematicamente a ser bloqueados pelos credores antes de chegar aos cofres do Tesouro.

Mais dinamismo nos trilhos, por sinal, foi reivindicação que pautou sucessivas gestões de presidentes da NTC, desde Orlando Monteiro. Afinal, o segmento rodoviário, sobrecarregado, por décadas serviu de bode expiatório para a falta de planejamento que contemplasse investimentos em uma matriz de transporte menos dependente do caminhão.

As ferrovias privatizadas, segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), estão completando, entre 1997 e 2007, um total de R\$ 15 bilhões de investimentos.

Segundo o diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, quando a iniciativa privada assumiu a maioria das operações da Rede Ferroviária Federal, em 1997, as ferrovias tinham 43.796 vagões – 42% sucateados. “Das 1.144 locomotivas em atividade na época, 30% apresentavam péssimo estado de conservação”. Em dez anos, as concessionárias dobraram a frota para cerca de 82 mil vagões e 2,2 mil locomotivas com potência superior a 3.600 hp (em 1997, a potência era em torno de 2.000 hp).

Como resultado dos investimentos realizados pela iniciativa privada, a produção ferroviária nacional aumentou perto de 70%, de 137,2 bilhões de TKU (tonelada por quilômetro útil transportada), em 1997, para 232,3 bilhões de TKU, em 2006.

Outro salto de eficiência foi traduzido em redução de acidentes. A ANTF apurou queda de 80,6% no número de acidentes – de 75,5 acidentes por milhão de trens.km, em 1997, para a média de 14,7 no ano passado.



Ponte da Fepasa sobre o rio Ribeira, no ramal Juquidá-Cajati, Vale do Ribeira-SP, 1976

máxima do presidente Washington Luís, 'governar é abrir estradas'. Juscelino pode ter endividado o Brasil, mas deixou o desenvolvimento rodoviário, implantou a indústria automobilística e construiu Brasília, numa região que era considerada o meio do nada, criando assim o fenômeno da interiorização. Se as ferrovias já vinham em acentuada queda, com as ações de JK os trilhos foram liquidados de vez".

A conquista do Oeste

O Brasil restrito à faixa litorânea ficou para trás a partir do governo JK. Era momento, pois, de lembrar o lema do fundador, Ricardo, e partir para novas aventuras. O pioneirismo da Expresso Araçatuba está exatamente nesta coragem de migrar para o Oeste e o Norte, regiões muito menos desenvolvidas que o Sul e o Sudeste.

A conquista do Oeste foi tarefa brava. "Quando começamos a ir para Rondônia, nos anos 60, os caminhões se perdiam no mato. Às vezes, tínhamos de usar avião para procurá-los", lembra Oswaldo Dias de Castro, conselheiro. No início, a carga ia apenas até Porto Velho. Quem quisesse tinha que ir lá buscá-la. Os primeiros caminhões baú a entrar em Rondônia foram os nossos.

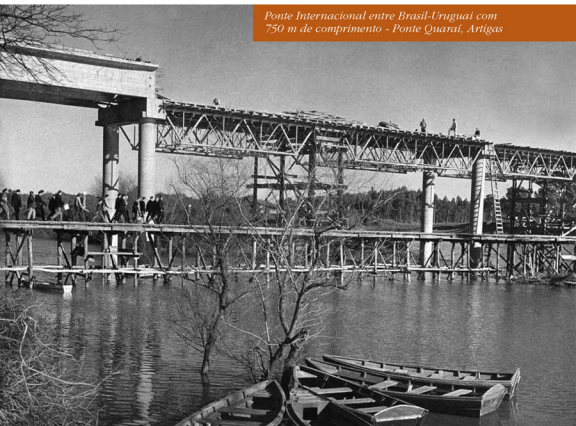
Ainda na década de 60, a Expresso Araçatuba deu os primeiros passos rumo à internacionalização das rotas. Começou a fazer Bolívia, depois Argentina, Peru, Paraguai, Uruguai, até abranger praticamente toda a América do Sul.

A Expresso Araçatuba escolheu dois modelos de atuação. Para a expansão na direção da região Sul, a opção foi pela franquia, terceirizada. Já o crescimento nas áreas preferenciais da empre-

sa, Centro-Oeste e Norte, foi missão confiada aos filhos do fundador. Cada um dos irmãos era responsável por uma região. “Eu sempre trabalhei no Centro-Oeste, gostava do desafio de desbravar o sertão, romper fronteiras, encontrar grandes rios, exatamente como meu pai”, diz Eraldo.

A filial de Manaus foi inaugurada em 1976, numa época em que a ligação com Rondônia (Porto Velho) era feita através de uma única estrada. Essa rodovia, a BR-319, construída no início dos anos 70, em meio à selva, hoje não existe mais, como constatou uma expedição chefiada pela Expresso Araçatuba, que percorreu a área com veículos *off-road*.

Ponte Internacional entre Brasil-Uruguai com 750 m de comprimento - Ponte Quarai, Artigas





*Presidente João Baptista Figueiredo
na II Brasil Transpô, Setembro de 1980*



*Oswaldo Dias de Castro e Orlando Monteiro em depoimento
na Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados*



Inauguração de estacionamento de caminhões na Vila Maria, com a presença de Oswaldo Dias de Castro e Olavo Setúbal

O transporte é um sistema homeopático, os produtos e mercadorias precisam ser transportados, salvo raras exceções, em pequenas doses, por isso o sistema rodoviário acaba sendo a melhor opção.

O caminhão é um desbravador. Ele vai a qualquer lugar, enfrenta qualquer buraco, daí ser necessário, principalmente em um país como o Brasil. As cargas, atualmente, são mais leves, os caminhões precisam mais de espaço do que de torque, por isso surgiram as cabines avançadas.

Iº ENCONTRO NACIONAL

13 - 14 DE FEVER

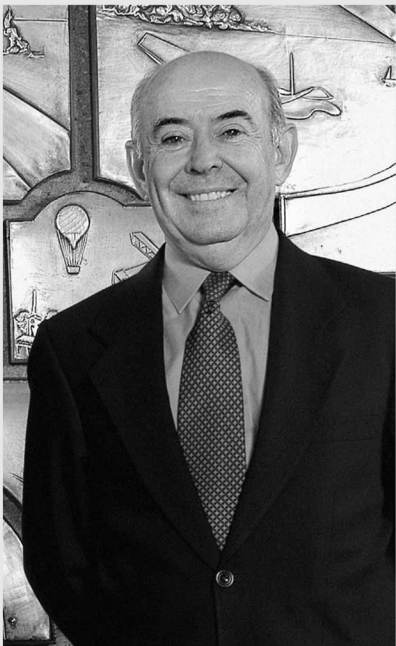


*Geraldo Vianna, Moacir Ferro, Gastão Azambuja Prudente,
Oswaldo Dias de Castro, Orlando Monteiro*

DE TRANSPORTAUC

REIRO DE 1978 - R





Uma carreira em prol das entidades

Nascido em 1937 na cidade de Lins, interior paulista, Oswaldo Dias de Castro é formado em Ciências Contábeis e Atuariais pela Faculdade de Ciências Econômicas Álvares Penteado, de São Paulo. É autor de diversos trabalhos sobre transporte rodoviário de cargas, e participante de congressos e seminários nacionais e internacionais sobre todas as modalidades de transporte.

Na experiência de trabalho de Oswaldo, somam-se viagens de estudos aos Estados Unidos, México, Canadá, Argentina, Uruguai, Paraguai, Espanha, França, Inglaterra, Portugal, Suíça e Itália.

No campo profissional, é presidente da Arex Control, *holding* do grupo que reúne Expresso Araçatuba, Exata Logística, Golden Cargo e Atemoc Adm. e Participações.

Junto a entidades de classe, Oswaldo Dias de Castro sempre teve marcante atuação. Foi diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP, de 1967 a 1979. Na NTC, foi diretor, de 1968 a 1976; vice-presidente, de 1976 a 1977, e presidente, no período de 1978 a 1982.

Como representante do setor, à frente dessas entidades, participou da criação do SEST/SENAT, da estruturação dos seguros do transporte rodoviário de carga e de acordos do transporte internacional na América Latina. Teve trabalho ativo, também, na fundação da FENATAC (Federação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas); atuou na reestruturação e no fortaleci-

mento da CNTT (Confederação Nacional dos Transportes Terrestres); na reestruturação do Conet e na criação do Terminal de Cargas de Brasília.

Simultaneamente à presidência da NTC, Oswaldo comandou, de 1978 a 1981, a Asociación Latinoamericana de Transportes Rodoviários - ALATAC. Depois da NTC, Oswaldo Dias de Castro ocupou a presidência da FENATAC, entre 1984 e 1987.

Atualmente, é diretor da Confederação Nacional do Transporte - CNT, da FENATAC, do SETCESP, e do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Estado de Mato Grosso do Sul - SETCEMS.

Oswaldo Dias de Castro, que é conselheiro vitalício da NTC e membro do Fórum de Líderes da Gazeta Mercantil, foi reconhecido com a Medalha do Mérito Mauá, em abril de 1978, por relevantes serviços prestados ao transporte. Em 1982, foi condecorado com a Medalha da Ordem do Ipiranga, instituída pelo governo paulista, e agraciado, em 1985, com a Medalha de Mérito do Transportador Rodoviário de Carga Gaúcho, concedida pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no Estado do Rio Grande do Sul - SETCERGS. Três anos depois, em 1988, recebeu a Medalha de Mérito do Transporte - NTC.

Recebeu também: Medalha da Ordem de Mérito Judiciário do Trabalho, concedida pelo Tribunal Superior do Trabalho, em agosto de 1990; Medalha JK – Mérito do Transporte, da CNT, conferida em 1993, e o Prêmio CNT – Destaque do Ano, em 1999. No mesmo exercício, foi distinguido com o prêmio Mérito do TRC Paulista Adalberto Panzan, conferido pela Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo - FETCESP.









BR-319



A estrada que sumiu

Manaus, a capital do Amazonas, é ilhada do resto do País. Só é alcançada por meio de rios. Nos anos 70, o governo militar, para ocupar a Amazônia, além da Transamazônica, Perimetral do Norte, construiu também a BR-319, ligando Porto Velho a Manaus.

A BR-319, de 900 quilômetros de extensão, quebrou o isolamento rodoviário de Manaus. Mas não durou muito. Isso porque, na Amazônia, há duas estações no ano, inverno e verão. Na primeira, chove, e os rios sobem. No verão, os rios secam. A estrada sem manutenção vira um rio na estação das águas e um caminho intransitável quando a água baixa.

Tal quadro foi constatado em agosto de 2007, pela Expresso Araçatuba, que organizou, com veículos preparados para rodar em terrenos acidentados, uma caravana pela BR-319 a fim de constatar suas condições de infraestrutura. A caravana levou 33 horas para percorrer os 890 quilômetros de estrada, "o que poderia ser feito em cerca de 14 horas, em condições normais de tráfego", informa o relatório da expedição. O estado é de abandono.

Para Oswaldo Jr., diretor geral da Expresso Araçatuba, que acompanhou a expedição, o estado atual da BR-319 não tem justificativas técnicas, mas provavelmente políticas: "A impressão que fica é que a BR-319 foi aberta não por sua importância econômica e social, e paradoxalmente abandonada também sem que se tivesse levado em consideração tais aspectos".

Sem a BR-319, o Brasil se priva de uma ligação rodoviária que una o Norte ao resto do País. Com isso, as ligações precisam ser feitas por meio fluvial, via Belém. "Atualmente, a rota de São Paulo a Manaus leva em torno de 12 dias, contando os trechos rodoviário e fluvial. Com o asfaltamento da BR-319, a previsão é de que essa viagem seja feita em menos da metade do tempo, já que o redespacho fluvial será eliminado", explica Oswaldo Jr.

O governo federal convocou o Exército para restaurar e pavimentar cerca de 250 quilômetros da BR-319. Foram destinadas verbas de R\$ 60 milhões dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Não resolve, mas pode ser um alento.

Créditos das fotos

Acervo NTC e Luiz Buzgail:
páginas 3, 6, 10, 27, 30, 38, 41, 43, 44, 45, 46

Acervo Expresso Araçatuba / Oswaldo Dias de Castro:
páginas 16, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 33, 35, 36

Marcelo Vigneron / Expedição BR-319:
páginas 48, 51, 52, 54, 55

Este livro foi composto nas tipologias
Futura Light (títulos) e Garamond (textos).
Capa impressa em Cartão Supremo Alta Alvura 350g/m²
e miolo em Reciclato 180g/m² e Couchê Fosco 170g/m².
Impressão de 5.000 exemplares em sistema off set.