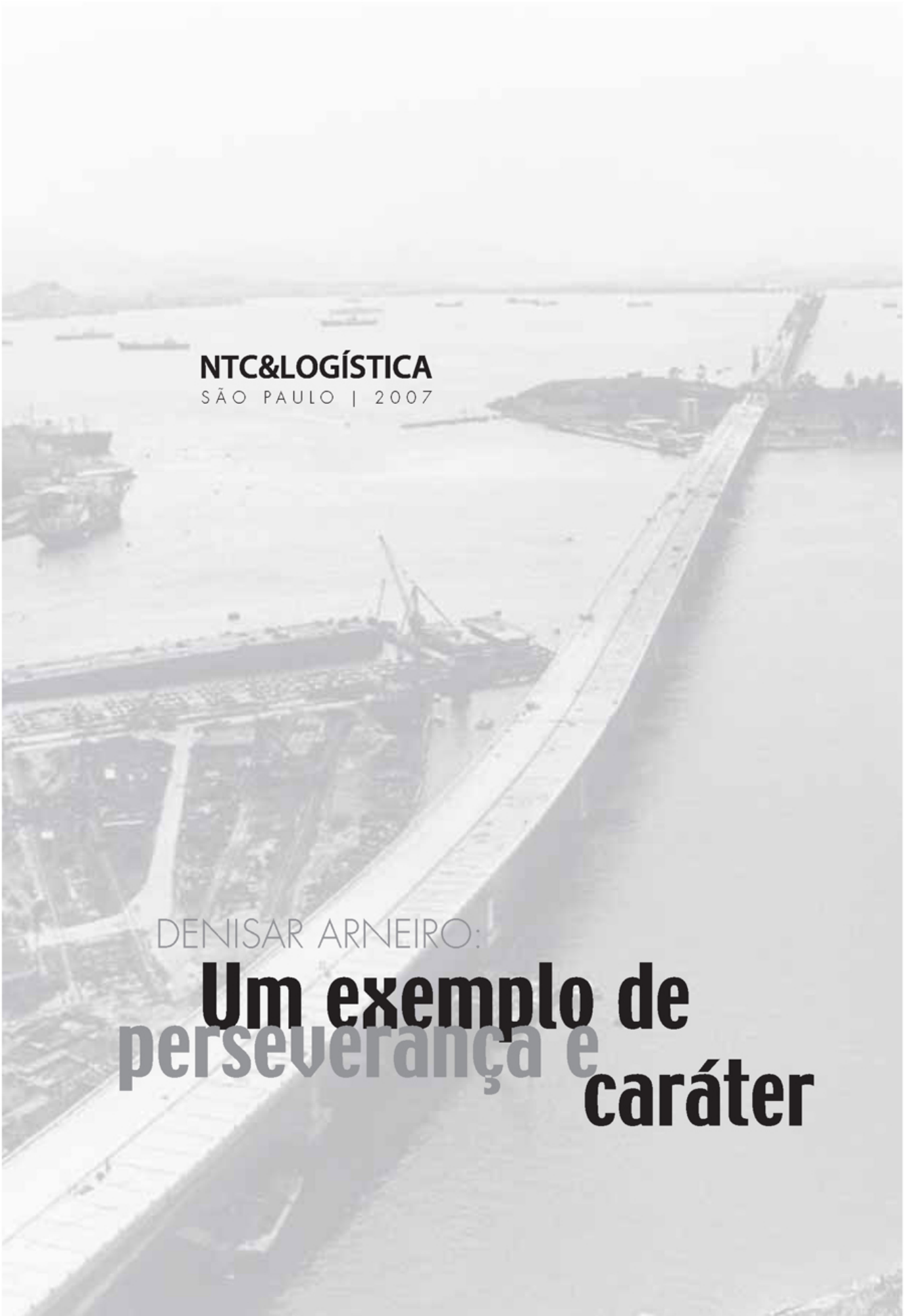
Coleção
MEMÓRIAS

# Um exemplo de perseverança e caráter

*Coleção*
**MEMÓRIAS**

# Um exemplo de perseverança e caráter



NTC&LOGÍSTICA

SÃO PAULO | 2007

DENISAR ARNEIRO:

# Um exemplo de perseverança e caráter

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

---

Feltrin, Ariverson
Denisar Arneiro : um exemplo de perseverança e caráter / texto Ariverson Feltrin e Maryland Moraes. – São Paulo : NTC & Logística, 2007. – (Coleção memórias ; 2)

Vários colaboradores.
Obra em 4 v.
ISBN 978-85-61173-01-2 (obra completa)
ISBN 978-85-61173-03-6

1. Arneiro, Deniser Almeida 2. Logística (Organização) 3. Memórias (Gênero literário) 4. Transporte de cargas - Brasil - História 5. Transporte rodoviário - Brasil - História I. Moraes, Maryland. II. Título. III. Série

07-9378 CDD-388.0440981

---

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Brasil : Transporte rodoviário de cargas : História 388.0440981

Realização


Patrocínio


Co-patrocínio

VOLVO

Empresas
RANDON

Incentivo

# ficha técnica

Supervisão: Dimas Barbosa Araujo

Organização e Coordenação: Katia Rocha

Texto: Ariverson Feltrin e Maryland Moraes

Revisão e Entrevistas: Maryland Moraes

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

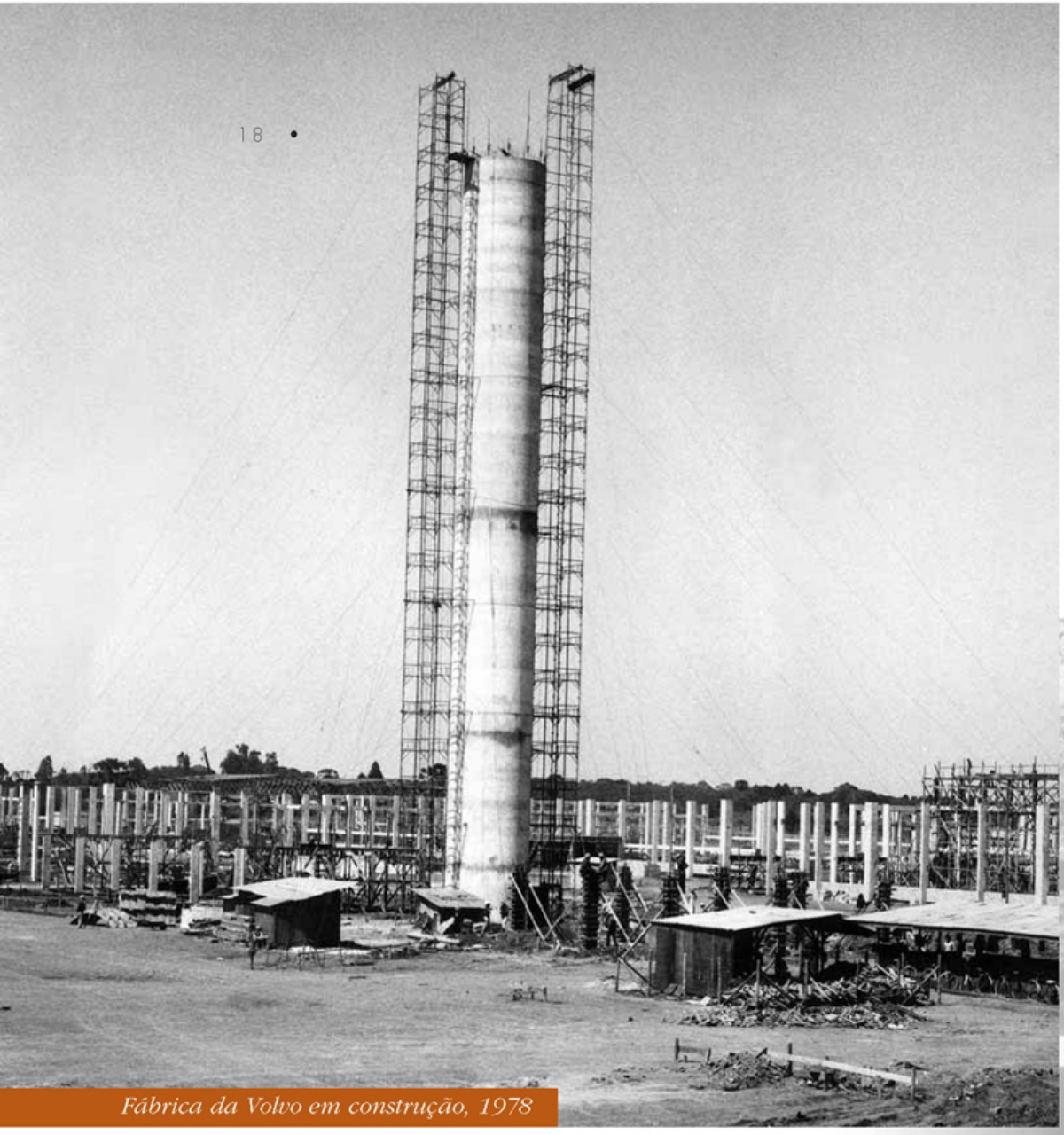
Tel. (11) 6632-1500 - www.ntcelogistica.org.br


EM OBRAS
À 250 m


INTERCOOLE

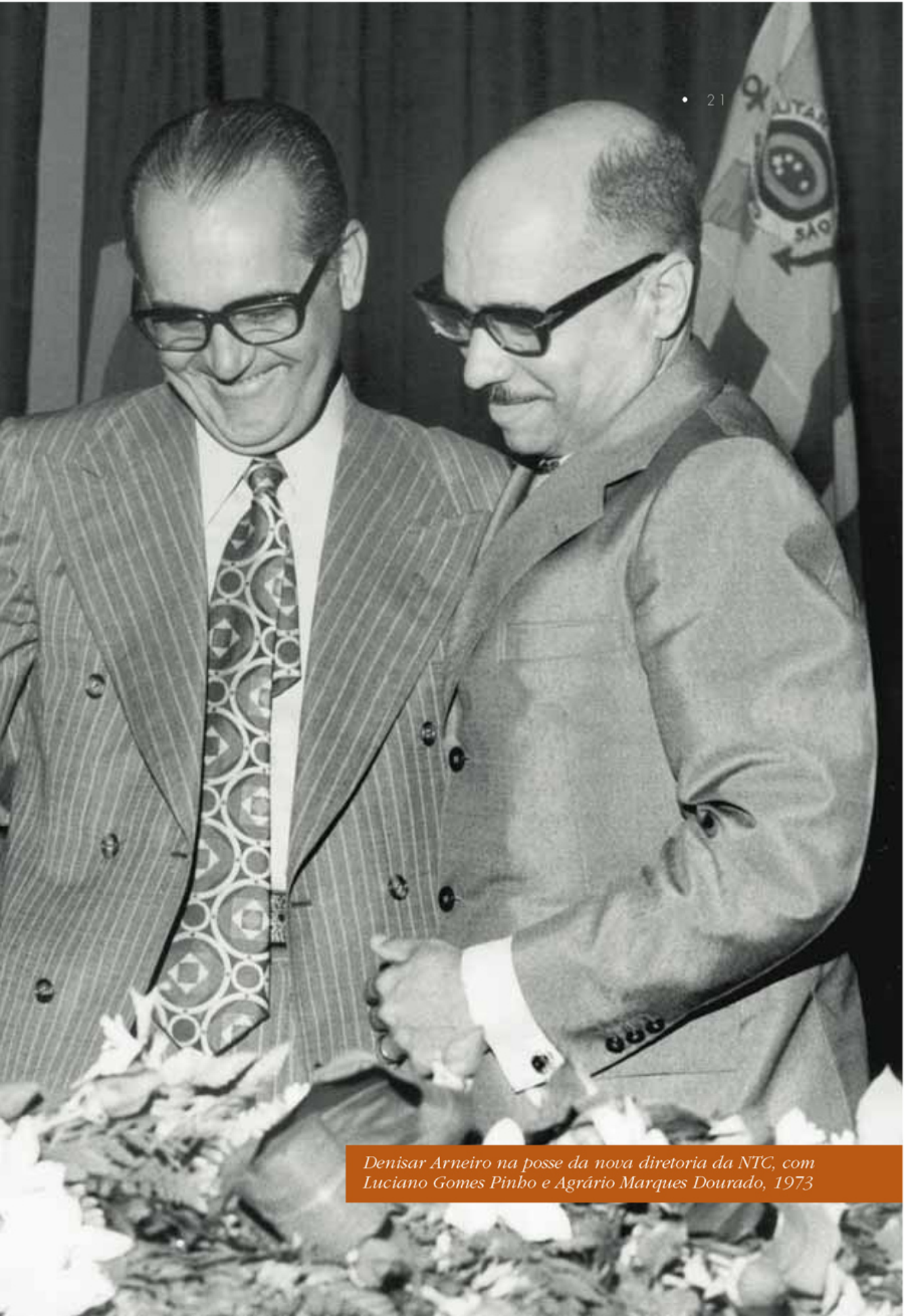
# Um exemplo de perseverança e caráter

O Brasil dos anos 70 foi de grande efervescência de progresso. Em 1973, por exemplo, o País cresceu a uma taxa de 14% no Produto Interno Bruto (PIB). Eram anos do chamado milagre econômico. Entre 1973 e 1979, a média de vendas anuais de caminhões foi de 75 mil unidades. E também foi o período em que Volvo, Michelin e Fiat se instalaram no país, quebrando monolítica resistência da concorrência instalada nos anos 50. Claro, o Brasil tinha vulnerabilidades letais – entre elas, déficit comercial na balança, provocado pela grande predominância do petróleo importado. E, em meio ao regime militar, brotaram construções polêmicas, como a Transamazônica, inaugurada em setembro de 1972 e, hoje, 35 anos depois, inteiramente destroçada.



*Fábrica da Volvo em construção, 1978*


*Ministro Mario Andreazza e Eliseu Resende visitam as obras da Transamazônica*



*Denisar Arneiro na posse da nova diretoria da NTC, com Luciano Gomes Pinho e Agrário Marques Dourado, 1973*


MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO
DEPARTAMENTO NACIONAL DO TRABALHO
Número 51696 Série 33
Carteira Profissional
Fotografia tirada em 6 de 2 de 1942
Nome do portador Denisar de Almeida Ameiro
Altura 1.65 Cor branca
Cabelo cast. Barba
Dígitos Olhos castos
Sinais particulares
Assinatura do portador: Denisar de Almeida Ameiro
Carteira n. Série
Carteira n. Série
Carteira n. Série
Rio de Janeiro de de 1
Entregue em 16 de Julho de 1942
CARTEIRAS ANTERIORES
Número Série Data da entrega
POLEGAR DIREITO
EMPREGOS OCUPADOS
Nome do estabelecimento, empresa ou instituição
BANCO INDUSTRIAL BRASILEIRO S.A.
Cidade Rio de Janeiro
Estado Distrito Federal
Rua

Nesse ambiente de progresso e conturbação, emergiu uma liderança nacional no transporte de carga com uma folha de serviços extensa, de encher muitas páginas. Ele foi vendedor ambulante, contínuo, bancário, caminhoneiro, transportador, deputado, secretário de estado e presidente de entidades de classe, inclusive da NTC.

*"Denisar Arneiro não é um nem dois, está entre os incontáveis casos de quem pegou no volante antes de se tornar empresário"*

Um dono de currículo tão recheado de realizações pessoais, profissionais e de bons legados deixados para o país não emerge sem algumas condições essenciais. Aguçado tino comercial, vontade latente de progredir, capacidade de convencer, disposição de lutar pelo bem comum e caráter, muito caráter, são alguns traços marcantes de sua conduta. E, muito embora uma atávica descrença campeie generalizadamente, ele é daqueles sujeitos que ainda fazem o brasileiro acreditar que o Brasil tem jeito. Sua trajetória pessoal, profissional e política comprovam que há gente séria neste país.

José Domingues Arneiro e dona Raulina de Lacerda Arneiro tiveram seis filhos. Todos receberam, por vontade do pai, nomes iniciados pela letra *d* – Denise, Deleny, Darlene, Darley, Daury e Denisar. Mas, só ele, Denisar de Almeida Arneiro. Por distração do escrevente do cartório, não incorporou o Lacerda materno, e a mãe só deu pelo fato quando foi fazer a matrícula do filho na escola. Com os filhos já adultos, Dona Raulina gostava de gracejar: "Acho que o Denisar é o filho que deu certo por não ter meu sobrenome".

Denisar Arneiro não é um nem dois, está entre os incontáveis casos de quem pegou no volante antes de se tornar empresário. Além de empreendedor bem sucedido, teve papel relevan-

te na história do transporte rodoviário de carga, ao ocupar mandato profícuo em prol da atividade.

## Tempos de infância

Denisar nasceu em Três Rios, cidade do Rio de Janeiro, no dia 28 de junho de 1927. Aos dois anos, mudou para Barra Mansa, onde o pai foi trabalhar na marcenaria do primo Onofre de Mello. Desde menino, carrega o traço da determinação. "Descobri precocemente minha aspiração por independência financeira", diz, para lembrar seu primeiro gesto empreendedor. "Eu havia aprendido com um vizinho a plantar milho e feijão no fundo do quintal de casa, à beira do rio Paraíba. Quando o milho crescia, eu tirava as espigas, colocava numa cestinha e ia para a rua vender duas espigas por um tostão. Foi meu primeiro dinheiro obtido por conta própria".

## Tempos de bancário

Denisar teve primeiro emprego registrado aos 14 anos. Guarda a primeira carteira de trabalho com carinho, como verdadeiro troféu. Era contínuo do Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais, na agência de Barra Mansa. Fazia dupla tarefa: entrega de avisos de vencimento de duplicata na rua e limpeza interna. Não bastasse, findo o horário de expediente, tinha consentimento do gerente para praticar datilografia.

Barra Mansa tinha vários distritos. Volta Redonda, oitavo distrito, veio a se desenvolver bastante mais tarde, depois que o presidente Getúlio Vargas negociou com os Estados Unidos – como compensação pelo apoio do Brasil na Primeira Guerra Mundial

– a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, a CSN, matriz da industrialização brasileira.

*"Fui promovido a assistente, com a função de identificar clientes pela fresta da porta da sala"*

O desenvolvimento de Volta Redonda provocado pela chegada da CSN atraiu uma agência do Banco Industrial Brasileiro. "Contrataram todos do Banco Hipotecário. Só eu permaneci". A ação provocou reação e abriu oportunidade para Denisar. O Banco Hipotecário repôs o pessoal com funcionários de outras agências. Veio gente de fora ganhando duas, três vezes mais. "Acabou sendo bom para mim: o gerente e os funcionários não conheciam ninguém em Barra Mansa, mas eu conhecia todo mundo".

Denisar teve meteórica ascensão. O novo gerente fez assim: pôs uma cadeira dentro de sua sala, próximo à porta, para Denisar sentar. "Fui promovido a assistente, com a função de identificar clientes pela fresta da porta da sala". O gerente perguntava sobre o cliente que o aguardava para ser atendido, e Denisar respondia: "Senhor Carvalho, da Carvalho & Lobo, Secos e Molhados". O gerente saía da sala e se dirigia ao cliente, com naturalidade: "Senhor Carvalho! Como está? Vendendo muito feijão?".

À esperteza, Denisar incorporava extremado e precoce senso de responsabilidade, qualidade que o fez ser promovido para a área de carteira de cobrança. Aos 17 anos, foi convidado para cuidar da cobrança de outro banco, mas em Volta Redonda. Era menor e não podia decidir sozinho. Consultado, seu pai alegou que o deslocamento do filho implicaria despesas de passagem e moradia. O gerente argumentou que o salário seria triplicado. Diante da proposta irrecusável, Denisar trocou de banco e, algum tempo depois, também de cidade. "Passei, então, a ir para Volta Redonda na segunda-feira. Fui morar num quartinho que


INDI


*Denisar em pé, à direita, com seus colegas do Banco Industrial*

havia nos fundos do Banco Industrial. Tinha 24 horas ao meu dispor, tempo para aprender mais. Dediquei-me com afinco, pensando sempre em continuar progredindo".

*"Minha agência era a número 1 na entrega do balanço à sede do Banco Industrial, na Rua do Rosário"*

Aproveitou o tempo ocioso para estudar à noite. "Fiz um curso de contabilidade bancária por correspondência, pelo Instituto Universal Brasileiro – que existe até hoje, inclusive pela Internet –, durante três anos, e recebi meu diploma".

Foi convidado a retornar para Barra Mansa, onde o Banco Industrial estava abrindo nova agência. Voltou em nova condição, como procurador do banco. "Meu pai foi ao cartório comigo, autorizou minha emancipação, já que vigia o Código Civil de 1916, que estabelecia a maioridade civil aos 21 anos", relembra. "Passei a assinar junto com o gerente e o contador. Tornei-me a terceira pessoa do banco e só tinha 18 anos. Se há o que me envaideça, sem falsa modéstia, é o meu empenho no trabalho, ao longo de toda a minha vida".

Nessa altura, o Banco Industrial acumulava mais de 40 agências no Estado do Rio de Janeiro e no antigo Distrito Federal, o Estado da Guanabara. Todo final de mês, as agências faziam seu balanço. Até o dia 5 de cada mês, o demonstrativo de resultados tinha que estar na sede do banco. Já com 20 anos, promovido a contador, Denisar traçou um plano. "O balanço da minha agência tinha de ser entregue primeiro". Para isso, no final do mês, após o fechamento do banco, comprometeu a equipe. "Ninguém ia para casa antes de terminar o balanço. Às 18 horas, fazíamos lanche reforçado e ficávamos trabalhando, muitas vezes até as 5 da manhã. Tarefa cumprida, eu rumava imedia-

tamente à casa do gerente – sim, acordava o gerente – para ele assinar o balanço. Às 6h40, saía um trem com vagão-correio para o Rio de Janeiro. Eu despachava a correspondência, que chegava ao seu destino às 14 horas. Minha agência era a número 1 na entrega do balanço à sede do Banco Industrial, na Rua do Rosário".

## A força do relacionamento

O banco deu a Denisar a oportunidade de conhecer pessoas e expandir relacionamentos. Duas delas, especialmente, mudaram sua trajetória. Eram carreteiros, donos de caminhão. Um, de nome Luiz Cotrim Moreira, fazia Barra Mansa-Rio; o outro, João de Assis Pereira, a rota Barra Mansa-São Paulo. "Toda semana, eles iam ao banco para depositar e, ao fim de seis meses, faziam a retirada. De nada adiantava a argumentação para aplicar em prazo fixo de um ano. "Você se lembra daquela casa amarela da rua da pedreira? Vou comprá-la", dizia um dos caminhoneiros. "Eu prestava atenção naquilo e achava tudo muito engraçado. O carreteiro tinha caminhão, fazia economia e comprava casa. Os grandes empresários locais depositavam dinheiro de manhã e, durante o dia, iam soltando cheques para os viajantes. Às 14 horas, tínhamos que avisá-los: olhem, o banco vai fechar daqui a pouco e vocês estão devendo".

*"Na minha cabeça, rapazinho, eu pensava: bom negócio é caminhão"*

Os empresários estavam sempre apertados, e aqueles dois, cada um com um caminhão, estavam comprando casa. "Na minha cabeça, rapazinho, eu pensava: bom negócio é caminhão".

## O primeiro caminhão

*"Dei entrada num caminhão que custava 90 contos de réis. Zero quilômetro. Era um International, americano"*

Nessa época, o banco em que Denisar trabalhava, o Industrial Brasileiro, fez sede na Avenida Rio Branco, esquina com a Avenida Presidente Vargas. A construção endividou muito o Industrial, que ficou bom período no redesconto do Banco do Brasil. E acabou vendido para o Banco Predial, que comprou as agências com todos os funcionários (tempos depois, o Predial seria comprado pelo Banco de Comércio e Indústria de Minas Gerais, que, por sua vez, seria comprado pelo Unibanco).

Quando se deu a transação entre o Banco Industrial Brasileiro e o Banco Predial, havia uma lei, da época de Getúlio Vargas, pela qual o bancário adquiria estabilidade após dois anos de serviço. Denisar tinha seus nove anos de casa e, na condição de estável, foi indenizado em dobro. "Recebi, naquela ocasião, pelos idos de 1950, 49 contos de réis. Resolvi não mais continuar como bancário".

Trocou máquina de escrever, contabilidade, pela boléia de caminhão. "Dei entrada num caminhão que custava 90 contos de réis. Zero quilômetro. Era um International, americano". Naquele tempo, o Brasil ainda não fazia caminhão. Vinha tudo de fora. "Comprei do Marcelo Drable, que mais tarde foi prefeito de Barra Mansa".

Da indenização do banco, gastou 40 contos na entrada. Com os 9 contos que sobraram, licenciou e pôs carroceria. "E o

Marcelo ainda me deu um prazo de 60 dias para o primeiro vencimento de 12 parcelas, cada uma, mensal, de 5 contos". E lá se foi o ex-bancário Denisar, que não dirigia, de acompanhante na boléia do International.

*"Lá, eu pegava carga para o Rio. Às vezes, essa carga era repolho, que eu conseguia em Mogi das Cruzes, e dava até mais dinheiro, porque era uma carga rápida. Ia com aço, voltava com repolho"*

Começou no trecho Barra Mansa-São Paulo. Carregava na Siderúrgica Nacional, por intermédio de uma empresa de transporte chamada Orion. A Via Dutra, ainda em construção, exigia malabarismos. Era preciso entrar por dentro das cidades, levava-se um dia e meio, dois dias, para se chegar a São Paulo. "Lá, eu pegava carga para o Rio. Às vezes, essa carga era repolho, que eu conseguia em Mogi das Cruzes, e dava até mais dinheiro, porque era uma carga rápida. Ia com aço, voltava com repolho. Também carregava o caminhão com laranja, em Nova Iguaçu, no Rio de Janeiro, para levar para São Paulo. Pasme, Nova Iguaçu era um celeiro de laranja no Brasil".

## A primeira empresa

Mesmo com esse vai-e-vem danado, estava difícil pagar as prestações mensais. Mais uma vez, recorreu à força de relacionamentos. Denisar procurou viajantes da sua região. "Eles haviam se tornado meus amigos nos tempos do banco, quando eu fazia remessa de numerário para eles: o banco cobrava mil réis para cada conto de réis que fosse enviado para São Paulo ou Rio de Janeiro. Eu cobrava deles a metade".

*"A família também foi contra. Onde já se viu trocar carreira num banco pela boléia de caminhão? Afinal, pessoas importantes numa cidade do interior eram cinco: o juiz, o padre, o delegado, o prefeito e o gerente do banco"*

Com esse histórico amistoso, Denisar bateu no Hotel Careca, ponto de viajantes em Barra Mansa. Falou do caminhão que havia comprado e ouviu: "Ficamos sabendo. Você ficou maluco? Comprar caminhão e deixar de ser bancário?!", foi a reação geral.

A família também foi contra. Onde já se viu trocar carreira num banco pela boléia de caminhão? "Afinal, pessoas importantes numa cidade do interior eram cinco: o juiz, o padre, o delegado, o prefeito e o gerente do banco. Ninguém fazia negócio sem trocar idéia com o gerente do banco", diz Denisar, ao se referir ao senso comum.

"No raciocínio da minha família, se eu já estava no banco como contador, o pulo seguinte seria tornar-me gerente. Gerente, com 24 anos! Haveria carreira mais bonita que esta? E eu fora comprar um caminhão! Se, hoje em dia, motorista de caminhão não é profissão tida como grande coisa pela sociedade, imagine naquela época. Meu pai passou um tempo sem falar comigo. Minha mãe também não gostou. Mas, mãe é mãe, foi aceitando a minha opção".

Acabou por acertar com os viajantes ir ao hotel, nos finais de semana, para pegar a cópia dos pedidos deles. Em Volta Redonda, continuava a carregar aço para São Paulo. Chegando lá, ia à sede das empresas indicadas, apresentava os pedidos já autorizados pelos viajantes e trazia as mercadorias solicitadas. "Dessa forma, eu fazia um frete a preço de empresa, frete um pou-

co melhor, e ia pagando as prestações do caminhão. Só com frete de carreteiro, não dava".

Fez um 'conhecimentozinho' com o nome de Transporte Arneiro. Levou uns oito meses fazendo essas entregas, mas ainda encontrava dificuldade, vez por outra, para fazer o pagamento das prestações. "Foi quando passei a não mais pegar os pedidos com os viajantes. Havia descoberto uma carga melhor".

## Comércio & frete

Denisar passou a comprar 80, 100 sacas de feijão na Lerário & Cia., empresa de São Paulo que vendia para o comércio de Barra Mansa. Carregava o caminhão, subia a Serra da Lavrinha e ia sair em Minas Gerais. "Assim que chegava à primeira cidadezinha mineira, oferecia o feijão para as vendas locais. Vendia 15 sacas para uma, 20 sacas para outra. Além do frete, eu ganhava uma pequena comissão".

Continuava com o International, ao lado do Boa Morte. Apesar de estranho, nome verdadeiro: José Boa Morte. "Era um motorista muito bom e trabalhador, ajudava-me a carregar e descarregar o caminhão".

Na medida em que ia passando pelas cidades, o preço do feijão ia baixando, pois tinha que retornar com café, que pagava frete pouco melhor. "Eu trazia a carga e a descarregava no Instituto Brasileiro do Café, o IBC, com depósito no cais do porto do Rio. Era café para exportação".

Com o passar do tempo, o pessoal do café foi ganhando confiança em Denisar. Até que recebeu uma proposta: "Se eu con-

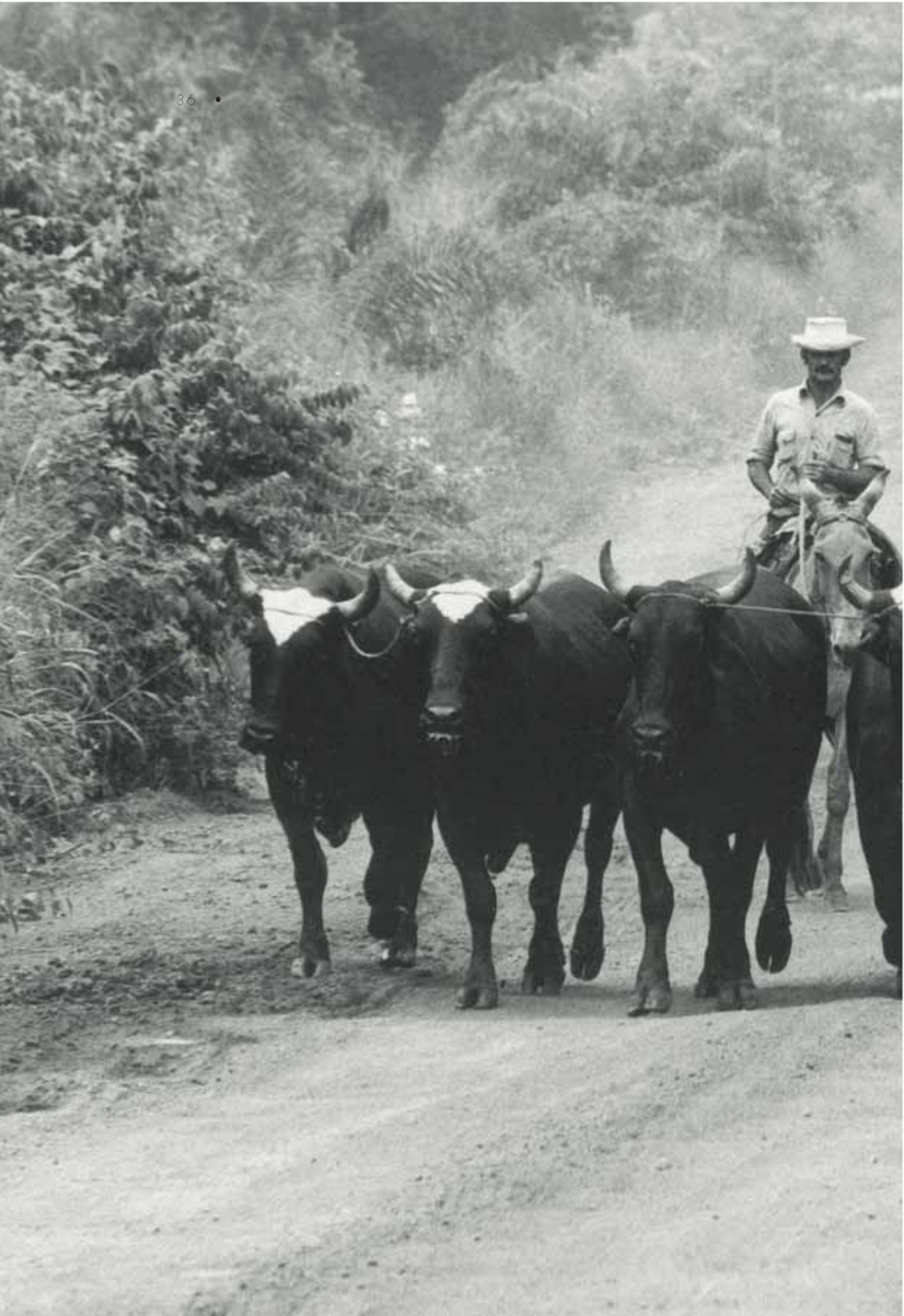
seguisse passar com o caminhão carregado de café pelas barreiras de Engenheiro Passos e de Campo Grande, sem carimbar a nota, se trouxesse a nota virgem, eu receberia o dobro do frete normal. Significava que, com uma só viagem, eu poderia pagar uma prestação inteira do meu caminhão".

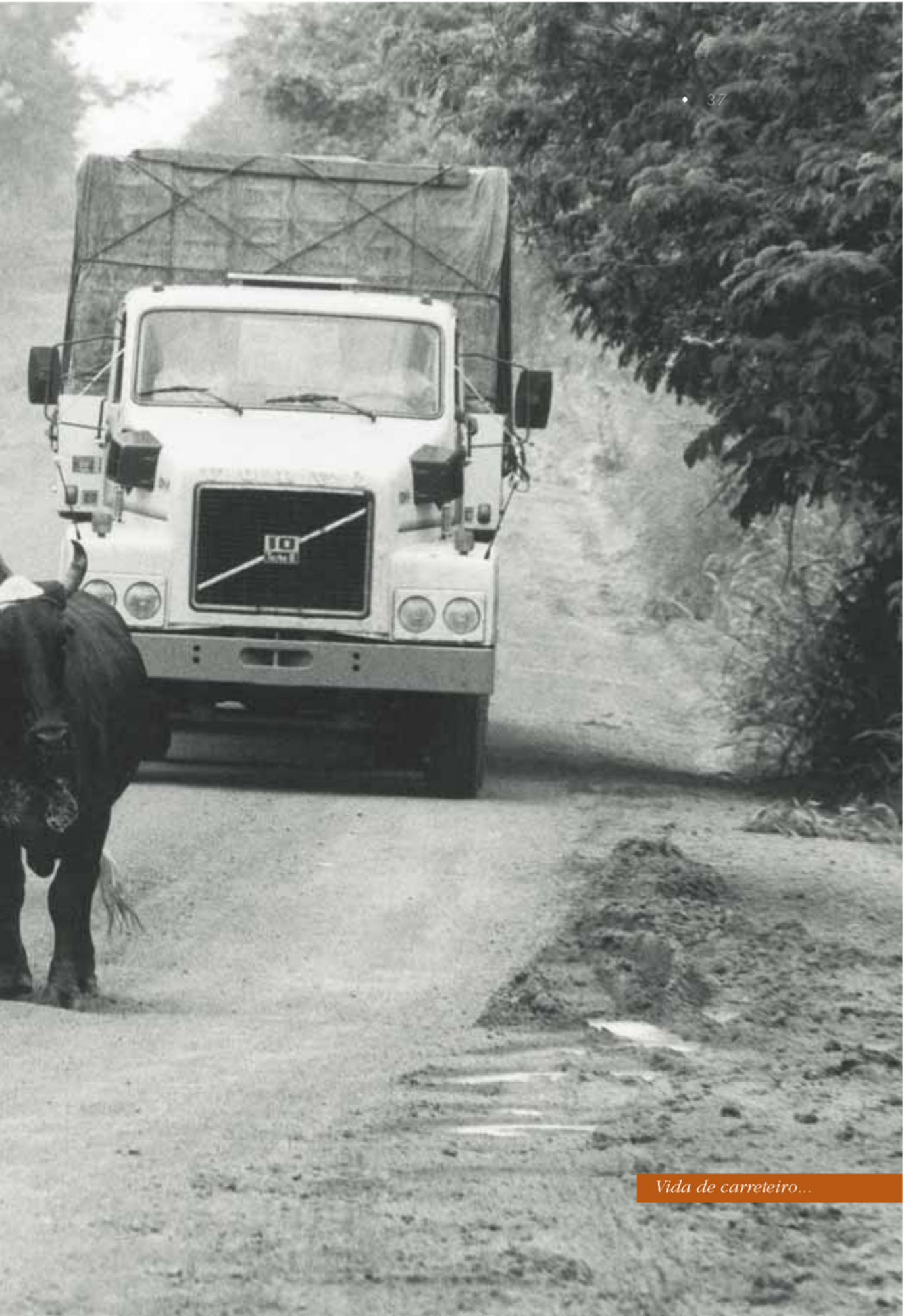
Conseguiu driblar a fiscalização muitas vezes. "No mês em que eu conseguia ser bem sucedido duas vezes nessa bravata, eram duas prestações garantidas". Trabalhou dessa forma uns quatro meses, juntou um dinheirinho e comprou o segundo caminhão.

## No volante do Studebaker

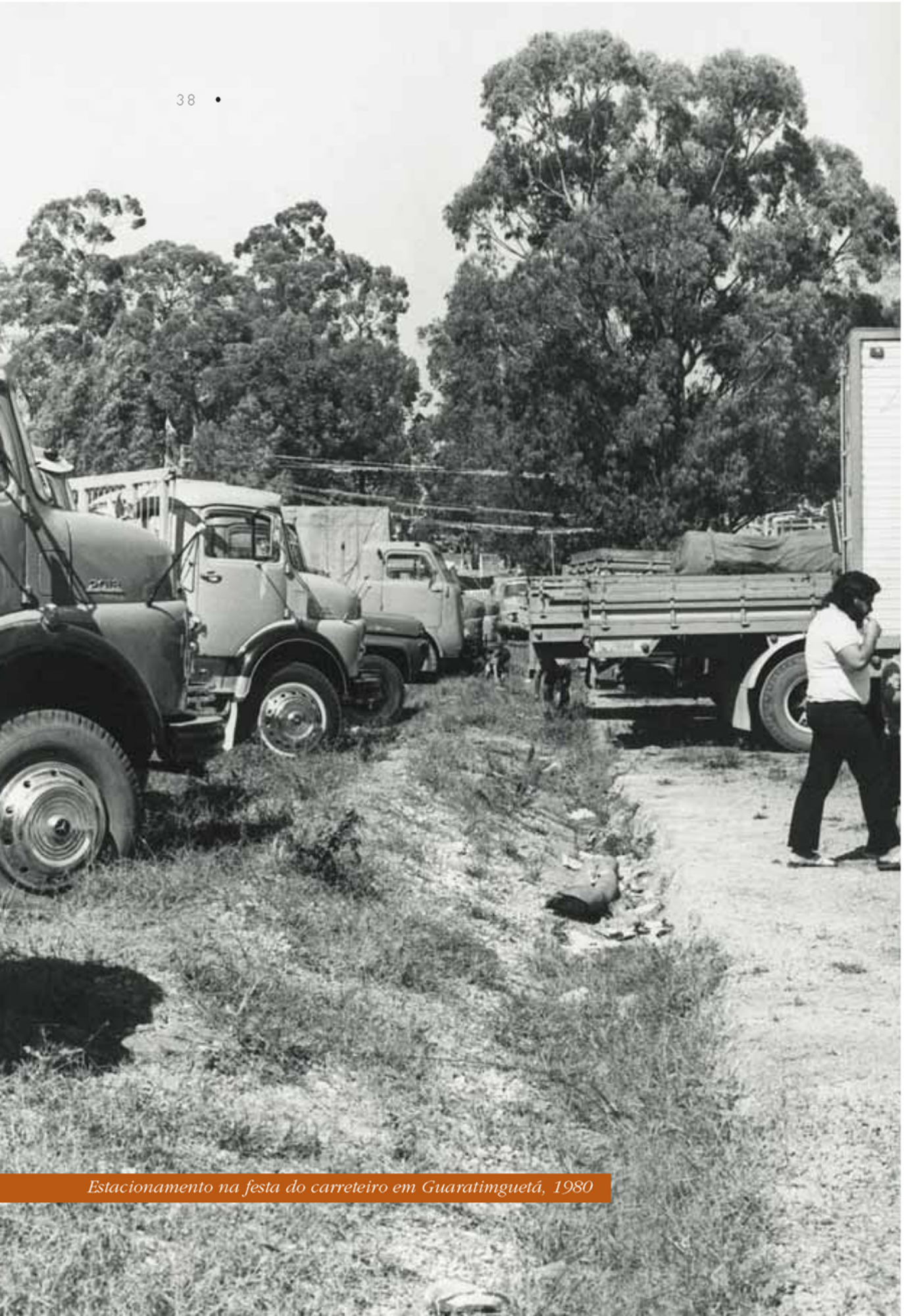
Denisar fez do International um banco de escola. Nele, entrou na vida da estrada, passou a negociar e aprendeu a dirigir caminhão, de olho no traquejo do Boa Morte. Tanto que, ao comprar o segundo caminhão, um Studebaker, passou a ocupar


POLÍCIA RODO






*Vida de carreteiro...*



*Estacionamento na festa do carreteiro em Guaratimguetá, 1980*

o volante. "Era um caminhão para 4,5 toneladas, menor que o International, de 6 toneladas. A partir da minha nova aquisição, José Boa Morte saía na frente, e eu, atrás dele. Agora, eram dois caminhões para pagar um".

Denisar juntava qualidades. Garra, facilidade para se relacionar, esperteza, determinação e objetivo de crescer. Pagou as prestações do Studebaker e comprou o terceiro da frota, um GMC, para 7 toneladas. "Por que não comprei todos da mesma marca? Os caminhões ainda eram importados. Não havia fábrica no Brasil. Comprava-se o que estivesse disponível no mercado".

Entre o segundo e o terceiro caminhão, abriu a empresa Transporte Arneiro Ltda. "O certo é que, a partir da compra do terceiro caminhão, saí da estrada. Toquei a Transporte Arneiro durante quase quatro anos, sozinho".


## Ferro e aço

A Companhia Siderúrgica Nacional foi um marco para o País ao inaugurar a produção de aço, que, por exemplo, permitiu a criação da indústria automobilística e o fim da importação de caminhões e automóveis. A CSN, particularmente, mudou para melhor a vida de muita gente, incluindo seu José, um dos primeiros empregados, e seu filho Denisar, que se tornou um dos principais transportadores da siderúrgica. "Em 1954, entrei como transportador credenciado. Não carregava mais para a Orion, mas para a minha empresa", diz.

Certo dia, um representante da Ecla, distribuidora dos produtos da CSN, propôs-lhe sociedade numa outra empresa de transporte. Aceitou a proposta. A carga aumentou, e os desen-

tendimentos com o sócio, também. "Comprei a parte dele, acabei com a Transporte Arneiro e fiquei somente com a Sideral".

Nessa altura, a Sideral já estava com cerca de 15 caminhões, e Denisar passou a viajar muito em busca de negócios. Queria progredir, tornar grande sua empresa. O grande problema era a velha e permanente guerra de fretes. "As empresas da região ofereciam frete por um tostão mais barato para transportar aço". A disputa foi se agravando em Volta Redonda a ponto de a situação tornar-se excessivamente desagradável. As grandes empresas locais eram oito ou dez. Duas delas, Orion e 1001, de fora da região. As demais, como a Volta Redonda, a Transbras, a Expresso Sul Fluminense, a Diamante e a própria Sideral, eram locais. "Todos os donos ou gerentes dessas empresas se conheciam", relata Denisar, que lembra o divisor de águas.

*"Comprei a parte dele, acabei com a Transporte Arneiro e fiquei somente com a Sideral"*

Um dia, o empresário Frederico Amante Neto, um dos sócios da Transportadora Volta Redonda (TVR), apareceu com uma idéia. É Denisar que relata a proposta de Frederico. "Temos que parar de brigar. Desse jeito, ninguém ganha dinheiro. Vamos chamar a Orion e a 1001 para conversar. Ou elas entram no nosso esquema, ou as botamos para correr".

Frederico contou o esquema: "Vamos comunicar aos nossos clientes, por escrito, que estamos aumentando o valor do frete em 50%. Amanhã, vamos todos colocar as cartas no correio, à mesma hora. E avisem às filiais de vocês, caso sejam procuradas, que não aceitem negociações paralelas".

Atribua-se o nome que se quiser à mobilização. O fato é que a união fortaleceu o setor. "Todos concordaram com a idéia. Fize-

# O impulso que veio da CSN

Em geral, os países são compelidos a se desenvolver em períodos de crise, notadamente em guerras, quando a escassez leva inexoravelmente à adoção de políticas que contemplem ao máximo a auto-suficiência. Não é à toa, pois, que durante a Segunda Guerra Mundial, do final dos anos 30 até meados dos anos 40, o Brasil, premido pela necessidade, deu grandes e decisivos impulsos. Um deles, notável, foi a criação, em 1941, da CSN, sigla da Companhia Siderúrgica Nacional, que inseriu o país na produção de aço e, por conseqüência, abriu as portas para a industrialização.

O nascimento da CSN, em 1941, que começou a produzir efetivamente em 1946, ocorreu em paralelo à adoção de uma cesta de medidas para alicerçar as bases da industrialização, com destaques para o Conselho Nacional do Petróleo, em 1938, Companhia Vale do Rio Doce (1943) e Companhia Hidrelétrica do São Francisco (1945).

A CSN, em particular, foi decisiva para a criação da indústria brasileira de autopeças, que, por sua vez, permitiu a implantação, nos anos 50, da indústria automobilística brasileira, classificada, em 2006, como a oitava maior do mundo no geral de veículos e como a sexta maior na produção, especificamente, de caminhões.

## Produção mundial de caminhões

*ranking* de 2006 – em mil unidades

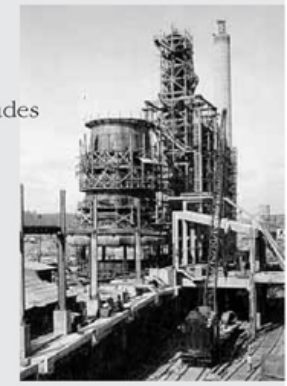
| | | |
|---|---|---|
| 1. | China | 702,9 |
| 2. | Japão | 699,4 |
| 3. | EUA | 461,9 |
| 4. | Índia | 280,2 |
| 5. | Alemanha | 209,4 |
| 6. | Brasil | 106,0 |
| 7. | México | 89,7 |
| 8. | Espanha | 77,9 |
| 9. | Canadá | 74,9 |
| 10. | Holanda | 70,2 |

*Fonte: Oica*

## Produção mundial de veículos

*ranking* de 2006 – em milhões de unidades

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Japão | 11,5 |
| 2. | EUA | 11,2 |
| 3. | China | 7,2 |
| 4. | Alemanha | 5,8 |
| 5. | Coréia Sul | 3,8 |
| 6. | França | 3,2 |
| 7. | Espanha | 2,8 |
| 8. | Brasil | 2,6 |
| 9. | Canadá | 2,5 |
| 10. | México | 2,1 |



*Montagem do alto-forno, Volta Redonda, 1944.*


EMPREGOS OCUPADOS

Nome do estabelecimento, empresa ou instituição TRANSPORTE SIDERAL S/A.

Av. Nestlé 223

Cidade Barra Mansa RJ.

Estado Transportadora

Rua


*Transporte Sideral e Transporte Arneiro*

mos o combinado e, durante algum tempo, todos se reuniam no Bar Azul, em Barra Mansa, para jogar conversa fora e aguardar a reação dos clientes. Lá ficávamos o dia inteiro. Só então voltávamos às nossas empresas para saber se havia acontecido fato novo. Os gerentes informavam terem sido procurados, mas, devidamente instruídos, não aceitavam carga alguma", relembra Denisar. "Todos nós lucramos".

Dois meses depois de deflagrada a ação, aquele grupo de empresas estava fortificado, o que deu origem à Associação dos Transportadores de Carga de Barra Mansa e Volta Redonda. Denisar foi o primeiro presidente. A partir dessa Associação, foi criado o Sindicato de Barra Mansa, atual Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Sul Fluminense – SULCARJ.

*"Dois meses depois de deflagrada a ação, aquele grupo de empresas estava fortificado, o que deu origem à Associação dos Transportadores de Carga de Barra Mansa e Volta Redonda. Denisar foi o primeiro presidente"*

## Carreira nas entidades

O movimento dos transportadores junto à CSN despertou Denisar para a vida associativa de classe. A primeira semente foi o SULCARJ. "Um dia, recebi convite do Sindicato do Rio de Janeiro, o SINDICARGA, para participar de um congresso internacional no Hotel Glória. Todos os sindicatos do setor haviam sido convidados".

O organizador do congresso era Orlando Monteiro, descrito por Denisar como "líder nato, inconteste", embora ainda não presidisse nenhuma entidade. Isso veio a ocorrer em 1963, com

a criação da NTC e depois, de 1975 a 1979, quando exerceu a presidência do SINDICARGA.

Orlando tinha jeito peculiar. Era bem próprio dele pregar, falar vibrantemente sobre as questões relativas ao setor, andando de um lado para o outro, tentando convencer a platéia, fosse ela quem fosse, a respeito do que pensava. Em dado momento, no seminário do SINDICARGA, defendeu a seguinte idéia: "Posso não entender de caixa de câmbio, de diferencial, de motor de caminhão. Tenho que entender é de como carregar, como descarregar. Tenho que entender o cliente. Esta é a minha obrigação como transportador. De caminhão, quem tem que entender é o carreteiro!".

Denisar ouviu e não se calou. "Discordei dele e relatei ter ido recentemente aos Estados Unidos, e constatado justamente o contrário. Lá, as transportadoras tinham até oficina de manutenção". E arrematou: "Já estou providenciando a oficina de manutenção da minha empresa, não vou ficar mais na mão de ninguém".


*Denisar Arneiro e Orlando Monteiro*

O seminário terminou numa sexta-feira. Logo na segunda-feira seguinte, Denisar já a postos na Sideral, sua secretária anuncia a visita de Orlando Monteiro. "Eu estava passando por aqui, a caminho de São Paulo, e resolvi entrar na sua

empresa para conhecê-lo melhor", disse Orlando.

A partir da súbita, porém nada casual aparição de Orlando na Sideral – na verdade, ele queria explorar melhor quem era o tal Denisar Arneiro –, a trajetória de Denisar tomou novas trilhas. "Minha contestação no congresso do Hotel Glória marcara-lhe a atenção e fora apenas o início de outras divergências de opinião entre nós, sem jamais perdermos o respeito e a admiração um pelo outro".

A convivência com Orlando Monteiro, reconhece Denisar, deu novo impulso à sua atuação sindical. De representante de entidade do interior do Rio, Denisar chegou a presidente do SINDICARGA – hoje denominado Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro. Depois do SIN-

*Agrário Marques Dourado, Orlando Monteiro, Aristóteles de Carvalho Rocha e Denisar Arneiro no VI Encontro da Comissão Norte-Nordeste, 1974*

*Denisar Arneiro preside reunião da NTC*

DICARGA, foi presidente da NTC e vice-presidente da CNTT (Confederação Nacional dos Transportes Terrestres), na gestão Camilo Cola.

## Lembranças da NTC

Denisar Arneiro faz referências a dirigentes da NTC com os quais conviveu. A Agrário Marques Dourado, a quem sucedeu na presidência, é agradecido. "Fui seu secretário e, depois, vice-presidente regional na gestão dele no comando da NTC. "O Agrário é uma grande figura e me projetou bastante".

De Oswaldo Dias de Castro, seu vice e sucessor, guarda boas lembranças. "Rapaz esforçado, procurava comparecer sempre às

reuniões e encontros da NTC. Foi um dos batalhadores de primeira linha pelas causas do setor. Não deixava nada para depois e falava o que tinha de falar. Diante dessas qualidades, comecei a pensar na possibilidade de torná-lo meu sucessor".

Há quem diga que esse episódio é uma das pitorescas artimanhas políticas da NTC. "Eu sabia que, se simplesmente o lançasse como candidato, a resistência dos mais antigos poderia impedi-lo de ganhar a eleição. Estávamos em 1977, meu mandato terminaria em 1979, e eu tinha o firme projeto de passar um período mais longo no exterior. Decidi, então, pedir afastamento com esta justificativa, e o Oswaldinho assumiu a presidência da NTC. Foi o tempo necessário para que se comprovasse a competência dele. Tanto que venceu a eleição seguinte com tranqüilidade".

*"...e o Oswaldinho assumiu a presidência da NTC. Foi o tempo necessário para que se comprovasse a competência dele. Tanto que venceu a eleição seguinte com tranqüilidade"*

Sobre Gusmão Lacerda, que presidiu a NTC como sucessor de Orlando Monteiro, de 1966 a 1970, Denisar tem palavras diretas. "Não era de muitas falas, mas estava sempre pronto a apoiar e incentivar os colaboradores mais recentes".

Aos 80 anos, inteiramente lúcido, Denisar Arneiro não esquece de um gaúcho, ex-presidente da NTC, Romeu Luft, "que tomou posse num período difícil para a entidade, dada a perda precoce de Adalberto Panzan. Eu tinha por Adalberto grande apreço. Era um poeta, um contador de causos, muito inteligente", diz, para voltar a Romeu. "Coube a ele, como vice do Adalberto, assumir a casa, tarefa que cumpriu com sucesso. Tanto que, ao fi-

nal desse mandato, foi justamente reeleito".

Não se esquece de Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, "que em arrojadas gestões, deu partida, prosseguimento e conclusão à construção do Palácio do TRC", onde está instalada a sede da NTC. Tampouco se esquece de Thiers Fattori Costa. "Embora Thiers tenha sido presidente da NTC e, depois, da CNT, por tudo o que ele fez e representou para o setor, poderia, e deveria, ter tido atuação mais alongada", lamenta Denisar, fazendo referência a um episódio político ocorrido no âmbito da Confederação, em meados dos anos 90, que teve repercussões no setor como um todo, gerando turbulências até mesmo na NTC e em pelo menos uma federação estadual. De certa forma, efeitos residuais daquele episódio ainda são visíveis, embora esmaecidos pela ação do tempo e em franco processo de esquecimento.

*"Embora Thiers tenha sido presidente da NTC e, depois, da CNT, por tudo o que ele fez e representou para o setor, poderia, e deveria, ter tido atuação mais alongada"*

## Carreira política

A vida empresarial e sindical tem seus desafios, é recheada de tensão, de estresse, mas talvez não se compare à vida política, por vezes carregada de armadilhas que podem expor seu ocupante à execração pública.

Transmitir conhecimentos da operação privada para aperfeiçoar a gestão pública, por isso mesmo, costuma ser prática pouco comum no Brasil. Denisar Arneiro não temeu esse desafio. Foi deputado federal duas vezes e secretário dos Transportes do Rio na gestão do governador Moreira Franco.

Num balanço dessas experiências na vida pública, Denisar lembra a parceria que estabeleceu, na época, com o atual presidente da NTC, Geraldo Aguiar de Brito Vianna. "Quando fui candidato a deputado federal pela primeira vez, em 1982, o Geraldo foi também, por São Paulo. Ele teve uma votação expressiva, mas insuficiente para se eleger. Vou confessar: eu preferia ter perdido a eleição e o Geraldo ter ganhado. O setor teria sido muito mais beneficiado, com toda certeza".

Coerente com suas convicções, Denisar não perdeu oportunidade. "Quando fui secretário dos Transportes do Rio, a primeira pessoa em quem pensei, para ser meu subsecretário, foi ele". O drama, relembra, foi materializar o convite. "O Geraldo já era muito disputado. Ele também se lembra do artifício que usei na tentativa de convencê-lo. Comecei por dizer que só assumiria o cargo se ele aceitasse ser meu subsecretário. Eu tinha mesmo que valorizar o convite. Afinal, a missão que eu lhe acenava alteraria completamente a rotina dele, sobretudo por morar em São Paulo. Para minha sorte, ele acabou aceitando a empreitada".

*"O Geraldo já era muito disputado. Ele também se lembra do artifício que usei na tentativa de convencê-lo. Comecei por dizer que só assumiria o cargo se ele aceitasse ser meu subsecretário"*

Outra batalha foi o dia-a-dia. "Ambos desconhecíamos os meandros administrativos e outras particularidades dos cargos públicos. Felizmente, contamos com a colaboração fundamental de Antonio Machado Bastos, pessoa de grande competência e que já fazia parte da estrutura da secretaria".

Uma das epopéias foi a decisão de fechar a CTC (Companhia de Transportes Coletivos do Estado do Rio de Janeiro). Geraldo

*Teresinha e Denisar Arneiro, Ana Maria e Eduardo Rebuzzi, Geraldo Vianna, na inauguração do Espaço Social Denisar Arneiro, no SINDICARGA, 1995*

Vianna é quem lembra: "A CTC era um cabide de empregos. Sempre ouvi falar que a mensuração da capacidade de uma empresa de ônibus se dá pelos veículos que tem. Não existe, como no caso do transporte de cargas, a possibilidade de terceirização. E há uma relação de dois, três funcionários por ônibus. Quando íamos verificar a frota da CTC e o quadro de pessoal nos deparávamos com absurdos: passava de trinta funcionários por ônibus. A tarifa mal dava para fazer as compras rotineiras, pneus, peças. A mesma tarifa que, para uma empresa particular, era suficiente para bancar todos os seus custos, com lucro. Quem bancava a folha de pessoal era a Secretaria da Fazenda. Ou seja, a CTC era uma empresa absolutamente inviável".

Para Geraldo Vianna, os desafios foram compensadores. "Denisar foi sempre um político, um homem público diferente. Porque, além de não usufruir as ditas benesses do setor público, freqüentemente tirava dinheiro do bolso. Por exemplo, o que eu

ia ganhar na secretaria não justificava eu pagar um hotel onde pudesse me instalar. O Denisar conseguiu viabilizar, em condições mais favoráveis, um hotel, no qual morei por um bom tempo. E eu sei que grande parte das despesas foi paga por ele. Isso é algo que sempre tive como exemplo de honradez na vida pública, empenho por fazer as coisas bem feitas".

Um exemplo transparente de conduta foi dado quando Moreira Franco chegou ao fim do seu mandato e pediu, de todos os seus secretários, um relatório completo das atividades de cada secretaria. A única que apresentou decréscimo de contratações foi a dos Transportes. Quando questionado, Denisar explicou: "Quem morreu ou pediu demissão não foi substituído; quem eu consegui comprovar que não trabalhava também demiti e não

*Discurso de Moreira Franco na posse de Denisar Arneiro como Secretário dos Transportes do Rio de Janeiro, 1990*

substituí, e quem ficou passou a ter que trabalhar de verdade!".

Eleito duas vezes deputado federal, teve participação destacada na Câmara, principalmente para um novato. Como se sabe, é muito raro um parlamentar conseguir transformar em lei um projeto de sua autoria. Em mais de 95% dos casos, as proposituras que se tornam leis são de iniciativa do Executivo. Quando são provenientes do próprio Legislativo, geralmente têm como autores líderes ou bancadas partidárias. Sempre foi assim: somente deputados em posição de liderança ou com muito prestígio pessoal e, mesmo assim, com esforço extraordinário, conseguem emplacar um projeto só seu.

Pois Denisar realizou esta proeza duas vezes. A primeira, ainda no mandato de estréia, fazendo aprovar a Lei nº 7.408/85, que ficou conhecida como "Lei Arneiro", vigendo até hoje. Trata-se do diploma legal que instituiu a tolerância de 5% na pesagem dos veículos, para compensar a imprecisão das balanças, resolvendo um problema que há muito tempo atormentava empresários de transporte e caminhoneiros.

A segunda, com a Lei nº 8.706, de 1993, que instituiu o SEST (Serviço Social do Transporte) e o SENAT (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), também originária de um projeto seu, aprovada e promulgada quase três anos depois do fim do seu segundo e último mandato, o que é outra raridade: proposituras de ex-parlamentares são simplesmente arquivadas ou, se já foram aprovadas em Comissões, continuam tramitando, mas, sem o seu autor por perto, em geral acabam rejeitadas.

No pleito de 1986, Denisar foi reeleito e, assim, além da legislatura ordinária, adquiriu o direito de participar, também, da Assembléia Nacional Constituinte[1]. Denisar diz ter visto a Constituição ser retalhada e desfigurada para atender aos interesses dos grandes grupos econômicos e dos mais diversos

*lobbies*. Ainda assim, não se omitiu. Apresentou 300 emendas e teve aprovadas 86. Só para comparar, o então deputado e hoje presidente Luiz Inácio Lula da Silva apresentou 80 emendas e aprovou apenas 7.

Dentre as muitas emendas apresentadas pelo constituinte Denisar Arneiro, uma, de novo, fez história no setor de transporte. Foi a que pretendeu incluir, no Ato das Disposições Transitórias da nova Constituição, um artigo que determinava a criação por lei do SEST/SENAT, a exemplo do que conseguira a Agricultura, com a previsão de criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural – SENAR (ADT, art. 62). Foi uma guerra. A Indústria reagiu, pois a criação do SEST/SENAT implicava o setor de Transporte deixar de contribuir para o SESI/SENAI.

A bancada da Indústria era fortíssima. Contava com vários deputados e com a participação pessoal do próprio presidente da Confederação Nacional da Indústria, o então senador Albano Franco. Alertada pela iniciativa, que evidenciava o desejo do setor de Transporte de criar os seus próprios serviços, aquela bancada se mobilizou e, no primeiro turno de votação, conseguiu não só derrubar a emenda Denisar Arneiro, como acrescentar, no Capítulo das Disposições Gerais do texto constitucional, um dispositivo (que hoje é o art. 240), cuja redação original, a um só tempo, "constitucionalizava" as entidades do sistema "S" (que estavam sob fogo cerrado da bancada de esquerda) e proibia a criação de novos serviços do gênero.

"Todo o trabalho do TRC na Constituinte, neste assunto em especial, foi coordenado pela NTC. A estratégia, no segundo turno de votação, foi dar entrada em uma bateria de emendas supressivas, cada uma com um alcance, para tornar possível alguma negociação. Denisar subscreveu algumas dessas emendas e

conseguiu que outros deputados apresentassem as demais. Não foi possível o acordo de lideranças; tivemos de ir a votos, com a responsabilidade de colocar o maior número possível de parlamentares no plenário para conseguir que metade mais um da Casa votasse conosco. Foi uma epopéia, coordenada pessoalmente pelo Denisar, num corpo-a-corpo com os colegas no plenário. E vencemos", lembra, com emoção, Geraldo Vianna. "Se não tivéssemos vencido aquela batalha, não teríamos hoje SEST/SENAT, porque não haveria como tramitar o projeto de lei de sua criação, que seria derrubado, logo de saída, por conflitar com o texto constitucional", conclui Vianna.

*"Se não tivéssemos vencido aquela batalha, não teríamos hoje SEST/SENAT"*

Nessa época, Denisar tinha autorização de Ulysses Guimarães para entrar na Câmara dos Deputados nos finais de semana – era o tempo que lhe sobrava para responder as cartas que recebia, jamais deixou de responder uma carta sequer. Por conta daquela circunstância, percebeu e detectou uma manobra da Comissão de Orçamento da Constituinte. Como a sexta-feira era dia de votação e os deputados não podiam faltar, mas queriam voltar para suas bases, a Comissão elaborou o seguinte esquema: os integrantes (em torno de 70) assinavam a ata de comparecimento, iam para a plenária e depois iam embora. Aí, uma cúpula de cinco ou seis se reunia, decidia o que bem lhes interessava, tendo na ata a assinatura de todos. "Eu, que estava por lá, fazia questão de constranger o grupo com a minha presença. Só com isso, além de eventuais intervenções, penso ter conseguido evitar que se cometessem barbaridades ainda maiores nos capítulos das finanças públicas e da ordem tributária da carta constitucional", lembra Denisar.

## O grande homem Denisar

*"Desisti totalmente da política, pois a corrupção era simplesmente assustadora. Tudo o que vi e assisti, se alguém me contasse, eu não acreditaria!"*

Denisar é casado com Teresinha Pereira Gonçalves Coelho Arneiro. Tem três filhos e seis netos – também com nomes iniciados pela letra *d* –, Dilson, Dalton e Denisar, filhos; Dalton, Daniel, Diego, Danilo, Denisar e Diogo, netos. Da união com Teresinha, tem uma enteada, Cristina Coelho Nauerth, e outros dois queridíssimos netos, Fabiana e Raphael. E, dando início a uma nova geração, Artur, único bisneto até agora.

Denisar, que desde 1994 encerrou atividade empresarial em transporte, revela desencantamento com a política. "Desisti totalmente da política, pois a corrupção era simplesmente assustadora. Tudo o que vi e assisti, se alguém me contasse, eu não acreditaria!"

É importante destacar que, quando ele decidiu encerrar os seus negócios de transporte, a Sideral era uma empresa saudável, com grande patrimônio e capitalizada. Ele anteviu que o segmento de transporte de ferro e aço iria entrar numa fase delicada, em que os ganhos do passado possivelmente viessem a ser "devolvidos", sob a forma de prejuízos crescentes. Antes que isso acontecesse, ele parou as operações, demitiu todos os funcionários, na forma da lei, pagando todas as verbas rescisórias, e vendeu cada caminhão e cada ativo pelo melhor preço, num processo absolutamente controlado, do qual ele saiu sem um centavo de dívida de qualquer espécie. É ainda Geraldo Vianna quem salienta: "Denisar parou porque quis, do seu jeito, na hora que escolheu. Até para encerrar os seus negócios, ele agiu

de forma diferenciada, com a mesma classe, compostura e competência que ele sempre revelou, em tudo o que fez na vida".

Da vida associativa, das entidades empresariais, Denisar guarda bons momentos. "A passagem pela NTC, por exemplo, foi das participações mais importantes da minha vida. Eu já era um empresário conhecido e respeitado pela probidade com que sempre conduzi meus negócios em minha região, mas através da NTC me tornei conhecido em todo o país". E completa, numa grata homenagem: "Durante minha gestão, tive sorte de contar com os préstimos do executivo Luciano Gomes Pinho. Era meu braço direito, estudioso e dedicado a tudo que dissesse respeito ao TRC no Brasil. Era obstinado para entender, dominar e acompanhar as questões voltadas para pesos, tarifas, infra-estrutura e outros assuntos intimamente ligados ao nosso setor".

*Família Arneiro*

# Uma vida engajada

Nascido no dia 28 de junho de 1927, em Três Rios, interior fluminense, Denisar Arneiro começou a vida profissional, em 1942, como funcionário do Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais; depois, do Banco Industrial Brasileiro.

De trabalhador com carteira assinada passou a patrão, em 1950, ao fundar a Transporte Arneiro, mais tarde transformada em Transporte Sideral.

Além do mundo empresarial, Denisar militou incansavelmente em entidades setoriais e na atividade da política partidária.

Na política partidária, foi membro do PTB - Partido Trabalhista Brasileiro, como integrante da comissão executiva do diretório municipal de Barra Mansa (1958). Em 1966, participou, na mesma cidade, como um dos fundadores do MDB - Movimento Democrático Brasileiro (depois PMDB).

Nas atividades de representação dos transportadores, Denisar teve uma atuação profícua em vários níveis. Na esfera municipal, foi presidente da Associação Profissional das Empresas de Transporte de Cargas de Barra Mansa e Volta Redonda, entre 62 e 63. No âmbito estadual, de 1966 a 1969, presidiu o SINDICARGA, sindicato que reúne os transportadores do Rio, criado em 14 de junho de 1933, ou seja, a primeira entidade sindical patronal do setor no país.

Na esfera da representação nacional, Denisar participou ativamente da NTC: entre 1973 e 1976, presidiu a entidade e seu conselho superior.

*Haroldo Zacharias, Denisar Arneiro, Thiers Fattori Costa, Teresinha Arneiro, Alfredo Peres, José Newton Cademartori e Geraldo Vianna, na posse de Denisar Arneiro como Deputado Federal, 1982*

*Denisar Arneiro na cerimônia de posse de seu primeiro mandato como Deputado Federal, 1982*


*Denisar Arneiro em discurso na Câmara dos Deputados*

*Denisar Arneiro recebe Comenda do TST*

Outra forte atuação de Denisar foi na presidência do Instituto Nacional dos Transportadores de Aço, Intra, entre 1980 e 1982. Atuou como membro da diretoria da antiga CNTT, Confederação Nacional dos Transportes Terrestres – hoje CNT, Confederação Nacional do Transporte –, e da ARB, sigla da Associação Rodoviária do Brasil.

Como político, estreou em 1982 como deputado federal do Rio. Destacou-se como assíduo e combativo parlamentar a ponto de ocupar cargos de destaque na Câmara e ser reeleito em 1986. No segundo mandato, acumulou as condições de deputado federal e Constituinte.

Ainda durante a Assembléia Nacional Constituinte, Denisar foi convidado pelo então governador Moreira Franco para ser o secretário dos Transportes do Rio. Somente após a promulgação da nova Constituição, em janeiro de 1990, considerou oportuno aceitar o convite, tendo exercido o cargo de secretário de estado dos Transportes até o final do mandato, em 15 de março de 1991.

De sua intensa vida parlamentar, destaca-se o projeto de sua autoria que deu origem à chamada "Lei Denisar Arneiro", estabelecendo tolerância de 5% na pesagem de veículos de carga, dada a notória imprecisão das balanças. Também se deve a uma iniciativa sua a aprovação, no segundo turno da Constituinte, de emenda supressiva que tornou possível a tramitação de projeto, também de sua autoria, criando o SEST e o SENAT, aprovado e transformado em lei em 14 de setembro de 1993.

Denisar recebeu várias condecorações, homenagens e títulos, como a Medalha do Mérito Mauá, do Ministério dos Transportes; a Medalha de Mérito do Transporte - NTC; a Medalha JK - Mérito do Transporte, da CNT; a Medalha de Mérito Pedro Ernesto, da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, entre outras.

# Créditos das fotos

Acervo NTC e Luíz Buzgaib:
páginas 6, 10, 14, 16, 18, 19, 20, 35, 36, 37, 47, 59, 62A

Acervo Denisar Arneiro:
páginas 21, 26, 42, 43, 45, 46, 51, 52, 57, 60, 62B

Paulo Sergio de Oliveira Saisse:
página 58

Arquivo Central/CSN:
página 41

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.