

*Coleção*  
**MEMÓRIAS**

**Os primeiros**  
**tempos**




*Coleção*  
**MEMÓRIAS**

**Os primeiros**  
**tempos**







**NTC&LOGÍSTICA**

SÃO PAULO | 2007

**Os primeiros  
tempos**

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

---

Feltrin, Ariverson

Os primeiros tempos / texto Ariverson Feltrin e  
Geraldo Vianna. – São Paulo : NTC & Logística,  
2007. – (Coleção memórias ; 1)

Vários colaboradores.

Obra em 4 v.

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

ISBN 978-85-61173-02-9

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

07-9377

CDD-388.0440981

---

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Brasil : Transporte rodoviário de cargas :  
História 388.0440981

Realização



Patrocínio



Co-patrocínio

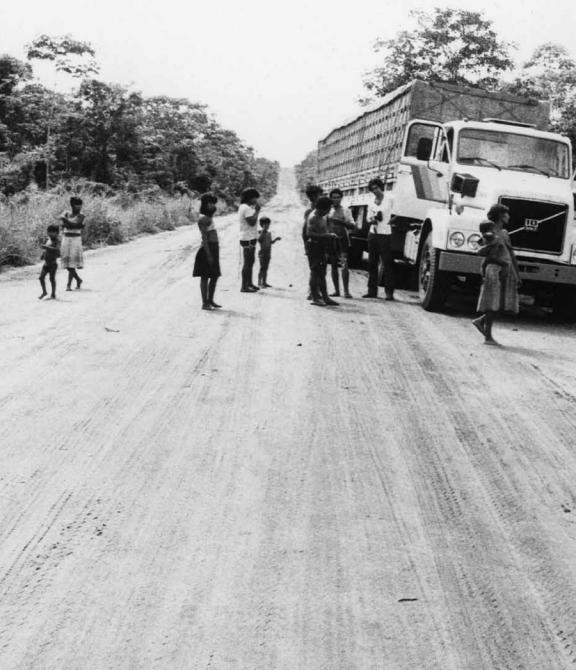
**VOLVO**

Empresas



Incentivo









## **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

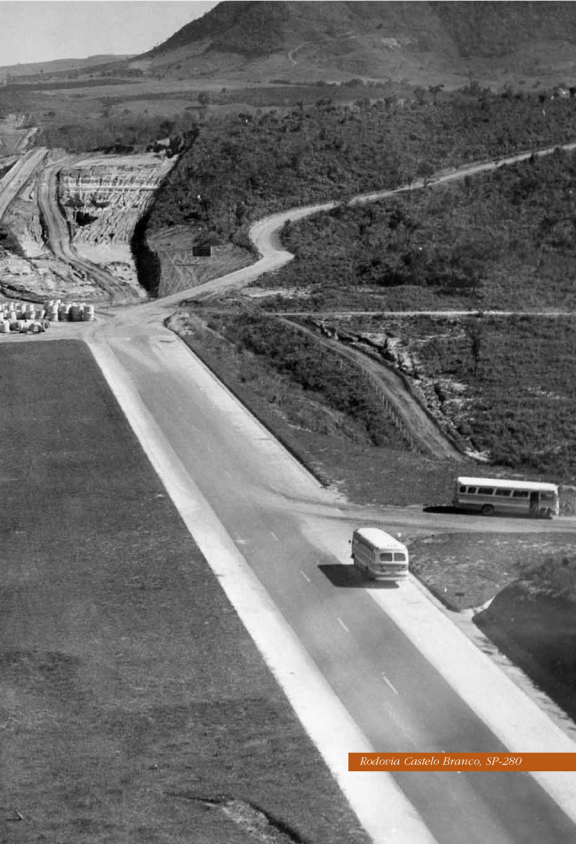
Região Sul: Valmor Weiss

Relações Internacionais: Carlos Eduardo Gurgulino de Souza

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







*Rodovia Castelo Branco, SP-280*



Supervisão: Dimas Barbosa Araujo

Organização e Coordenação: Katia Rocha

Texto: Ariverson Feltrin e Geraldo Vianna

Revisão: Maryland Moraes

Entrevistas: Maryland Moraes e 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)





*Marginal Tietê, São Paulo*



wagnerit

Corria o ano de 1988. Acabávamos de assistir ao encerramento da Assembléia Nacional Constituinte, com a promulgação da Constituição Cidadã do Dr. Ulysses. Ingenuidade à parte, havia uma certa sensação de que o país havia sido passado a limpo, que estávamos no limiar de uma era nova e promissora.

A NTC, ainda na sua antiga sede da rua Borges Lagoa, sob a presidência de Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, completara 25 anos e se preparava para mudar para a casa nova, juntamente com o SETCESP, no Palácio do TRC (Transporte Rodoviário de Cargas) – obra que, à época, era simplesmente inviável e só foi materializada pela teimosia do Sebastião e porque esqueceram de dizer a ele que era impossível. Como seu vice-presidente executivo, em regime de dedicação exclusiva, eu acompanhava tudo de perto e tinha muito o que fazer.

Talvez pelo quarto de século que então se comemorava, talvez pela onda de mudanças que rolava dentro e fora da entidade, decidiu-se que era hora de registrar a história do transporte brasileiro e, na esteira dele, a história da NTC. Fui incumbido de escrevê-la. Uma insensatez. Era

mais fácil construir outro prédio do que eu dar conta daquela incumbência, em meio às obrigações rotineiras que me tomavam grande parte dos dias e, não raro, das noites. Mesmo assim, iniciamos, naquela época, a pesquisa documental e iconográfica, e registramos os depoimentos dos principais sobreviventes dos tempos heróicos que antecederam a fundação da entidade.

O livro, como era previsível, não saiu, mas a maior parte daquele material, constituído por centenas de páginas dattilografadas (o computador ainda não tinha chegado às nossas vidas), vem-me acompanhando durante esses quase vinte anos, em caixas de arquivo morto que arrasto para lá e para cá, como que a me penitenciar por não ter escrito o livro prometido. Esta é uma das pendências da minha vida, que espero resgatar a partir de janeiro próximo, quando deixarei de ser presidente da NTC. A conferir.

Os quatro livretos que compõem esta caixa não pretendem substituir aquela História que fiquei devendo, porque lhes falta rigor metodológico, o que não é um defeito, mas uma característica. Esta era a idéia central do projeto: uma sucessão de estórias emblemáticas, que formam um mosaico de lembranças, fragmentário e sem preocupação cronológica; um pano de fundo sobre o qual se exercita a memória, para lembrar ou explicar o Brasil e o transporte brasileiro das décadas de 60 e 70, quando a





*Construção da primeira sede própria da NTC, na Rua Borges Lagoa*



*Construção do Palácio do TRC, na Via Dutra*





*Presidente Médici com empresários do TRC: pleito pela regulamentação do transporte – Dezembro, 1969*



*Orlando Monteiro discursando no Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga, em São Paulo, 1965*



*Denísar Arneiro e  
Agrário Marques Dourado*

NTC dava os seus primeiros passos. Não se trata, pois, de obra de cunho acadêmico ou científico, mas de uma iniciativa de caráter cultural, realizada, por isso mesmo, com recursos da Lei Rouanet.

Convido, pois, o leitor a desfrutar, no primeiro livro, da agradável companhia de pessoas tão especiais quanto Attilio Giacomelli, que foi o primeiro executivo da NTC, e demais personagens que desfilam no seu relato, com destaque para o fundador e primeiro presidente da nossa entidade, Orlando Monteiro, e para os seus sucessores imediatos: José Carneiro de Gusmão Lacerda e Agrário Marques Dourado, os dois primeiros já falecidos.

No segundo livro, temos um encontro marcado com Denisar Arneiro, uma das figuras mais admiráveis que conheci, de quem recebi inesquecíveis lições de vida e inexcedíveis provas de amizade. A trajetória honrada do Denisar, para mim, é a prova definitiva de que nada pode obstruir a caminhada de um homem determinado, que anda em linha reta, à luz do dia, sem nada a esconder. Firme e forte, ele nos relata, do alto dos seus 80 anos, passagens inéditas da sua vida empresarial e política, bem como dos tempos em que presidiu a NTC.

No terceiro, vamos conhecer um pouco mais da saga dos irmãos Dias de Castro (Antonio, Oswaldo e Eraldo) e, antes deles, do pai e pioneiro Ricardo Dias Alves. Ao lado de episódios da gestão de Oswaldo à frente da NTC – um pe-

ríodo riquíssimo em iniciativas e inovações –, temos histórias que remontam à fundação da Expresso Araçatuba (há 55 anos) e relatos heróicos de como regiões inóspitas e inacessíveis foram conquistadas pelas rodas dos caminhões, inventando estradas onde nem caminhos havia.

No quarto e último, rendemos homenagem a uma das mais extraordinárias figuras do transporte brasileiro, não como transportador nem como líder do setor, mas como fornecedor de bens essenciais ao desenvolvimento da nossa atividade: Raul Anselmo Randon. Através dele, quisemos homenagear, também, o Rio Grande, berço de grandes e intrépidos transportadores; a imigração italiana, responsável por grandes saltos de qualidade na agricultura e na indústria brasileiras, e os fornecedores de bens e serviços ao TRC, que têm contribuído, de forma tão importante, para o avanço tecnológico e a modernização do setor.

De todos esses relatos, recolhemos fragmentos da vida privada, dos costumes políticos e da atividade econômica do nosso país, em vários momentos da nossa história recente. E vemos ganhar concretude o sempre lembrado papel de integração nacional desempenhado pelo TRC, bem como o seu caráter estratégico, por garantir a inteireza do território brasileiro e o desenvolvimento de um vigoroso mercado interno.

Tudo isso brota naturalmente das biografias e da atuação de cada um dos líderes e pioneiros que desfilam por esta



*Comemoração dos 10 anos da NTC, 1973*



*Inauguração da primeira sede própria da NTC, na Rua Borges Lagoa*



Comemoração dos 10 anos da NTC, 1973



Geraldo Vianna, em pé, 1978



coleção. Observem o âmbito de seus negócios, as regiões em que atuam, como têm intimidade com as áreas mais remotas do território nacional e com os mais variados mercados. Creio que este sempre foi um diferencial importante da NTC e de seus dirigentes no contexto da representação empresarial brasileira.

O rico material que vai embalado nesta caixa confirma isso e recomenda que se dê continuidade à coleção que ora se inicia, pois há uma infinidade de estórias a serem contadas, para que se faça justiça a esta verdadeira epopéia que foi e, em larga medida, continua a ser a tarefa de transportar cargas e fazer logística no Brasil.

São Paulo, novembro de 2007

**Geraldo Vianna**

Presidente da NTC&Logística

# Cartório Adalberto Netto Registro de Títulos e Documentos

3º OFÍCIO  
Oficial: **CARLOS ALBERTO BUENO NETTO**  
Oficial maior: **ANESIO PRADO**  
LARGO DO TESOURO, 20  
TELEFONE 23-3018 — SÃO PAULO

## Certidão

ANESIO PRADO, oficial maior do Cartório do Terceiro Ofício de Registro de Títulos e Documentos desta comarca da Capital do Estado de São Paulo, Estados Unidos do Brasil, tado de São Paulo, Estados Unidos do Brasil, CERTIFICA, a pedido verbal de Pessoa interessada.

que, nos termos do decreto federal número 4857 de 9 de novembro de 1939, foram, em data de 29 de março de 1963, inscritos neste cartório sob o número de ordem 10439 do livro A número 5 de Registro de Pessoas Jurídicas, os estatutos da entidade civil denominada **APERCESP - ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DO ESTADO DE SÃO PAULO**, com sede nesta Capital. O referido é verdade e dá fé. São Paulo, primeiro de abril de mil novecentos e sessenta e três. Eu, *Adalberto Netto*, primeiro escrevente habilitado, a datilografei e conferi. Eu, *Adalberto Netto*, oficial maior, subscrevo.

Registro da  
APERCESP  
1º de abril de 1963



Handwritten notes and stamps at the bottom right, including a date stamp "1963" and a signature.

# Rumo à industrialização

Se o Brasil tem, hoje, uma indústria de caminhões competente, classificada no *ranking* entre as seis maiores do mundo, certamente muito do crédito é devido a uma atividade de transporte rodoviário competitiva, aguerrida, que lutou para ocupar a maior fatia na matriz de transporte.

É claro que o Brasil não nasceu com a hegemonia do caminhão. Até porque ele veio bem depois do navio, do barco e do trem. E estrada era artigo de luxo. Imaginem: em meados dos anos 40, o país tinha míseros 423 quilômetros pavimentados. Aos trancos, barrancos e muita enxada para vencer atoleiros, já em 1950 a liderança rodoviária despontava. Ainda, é certo, com timidez. O caminhão tinha 38% da carga movimentada, pouco à frente da cabotagem, com 32%, e da ferrovia, dona de 29%.

Mas o caminhão avançou mesmo nas décadas seguintes, impulsionado pelo menos por dois fatores determinantes: a cri-

ação da Petrobrás, que passou a abastecer o país de asfalto, matéria-prima para a abertura de novas fronteiras rodoviárias pavimentadas, e a inauguração da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), um marco para libertar o país da dependência externa do aço.



Com estradas ampliadas, o Brasil, mesmo re-fém do petróleo importado, já refinava o ouro negro e produzia aço, fatores que ajudaram a impulsionar a indústria de veículos. E havia um problema inadiável a ser resolvido: estancar a entrada de veículos de fora, sobretudo caminhões. Afinal, em 1951, dos US\$ 166,1 mi-

lhões que o país gastou para importar veículos, US\$ 100 milhões foram representados por caminhões. Assim, em fins da década de 50, marcas como Leyland, Mack, Reo, White, passaram gradualmente a ser substituídas por veículos feitos no Brasil.

Começava a tomar forma a tese de o caminhão estar tomando a dianteira em relação a outros modos de transporte. "O fato é que o transporte rodoviário era muito mal visto no Brasil. Havia a visão equivocada de que era ele quem estava liquidando com a ferrovia", diz Attilio Giacomelli, alinhado entre os fundadores da então Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC) e sócio, na Interbrasil, de Orlando Monteiro, o primeiro presidente daquela entidade, fundada em 1963.

A história da NTC, que em 2008 faz 45 anos de vida, está diretamente relacionada à expansão do setor rodoviário de carga. Quem conta é Giacomelli, também primeiro gerente executivo da entidade. "Tínhamos, por certo, muitos problemas, a começar pela falta de um diploma que legalizasse a atividade. Posso dizer mesmo que o grande motivo inspirador do surgimento da

NTC foi a falta de regulamentação do setor”, diz ele.

Um dano decorrente dessa indigência traduzia-se na dificuldade encontrada pelo transportador para contratar, por exemplo, seguro de responsabilidade civil. “Muitas empresas de transporte desapareceram, na década de 50, por terem sido legalmente responsabilizadas pelos danos e perdas de carga de clientes, e condenadas a pagar valores para os quais não tinham reserva”.

*“Muitas empresas de transporte desapareceram, na década de 50, por terem sido legalmente responsabilizadas pelos danos e perdas de carga de clientes, e condenadas a pagar valores para os quais não tinham reserva”*

## **Orlando, o fundador**

Quem vê, hoje, o modal rodoviário predominando na matriz de transporte nem imagina as dificuldades encontradas pelo setor ao longo de todos esses anos. As primeiras e decisivas barreiras foram removidas graças à habilidade e ao empenho de Orlando Monteiro, descrito por Giacomelli com as seguintes palavras: “Líder nato, dono de extremo carisma e magnetismo, ele percebeu que os problemas eram comuns a todos e não seriam resolvidos sem a união dos empresários”.

Para isso, era preciso criar uma entidade. Monteiro correu atrás. “Ele percebeu que, sem a existência de um órgão de representação que tivesse peso e voz nacionais, nada seria conquistado”, descreve Giacomelli.

Tomado de senso prático, Orlando Monteiro foi procurar Fortunato Peres Júnior, na época presidente da maior entidade do setor, o então Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual

## Passos da independência

Durante décadas, especulou-se que o Brasil era pobre em petróleo. Enquanto o óleo era importado a preço de banana, pouco se fez, de fato. Na medida em que o barril disparou de cotação e se tornou 'ouro negro', passou a comprometer as divisas e o País mudou de postura e passou a prospectar e a descobrir jazidas, principalmente sob águas oceânicas profundas.

O Brasil padeceu, sofreu demais por não ser independente de petróleo, embora tivesse, desde outubro de 1953, por meio da Lei nº 2.004, uma empresa do ramo, a Petrobras, criada com o objetivo de executar as atividades do setor do petróleo em nome da União.

### Petróleo no Brasil

produção em mil barris/dia

1960	83
1970	169
1980	189
1990	653
2000	1.288
2007*	1.798

Fonte: Petrobras

\*dados de julho

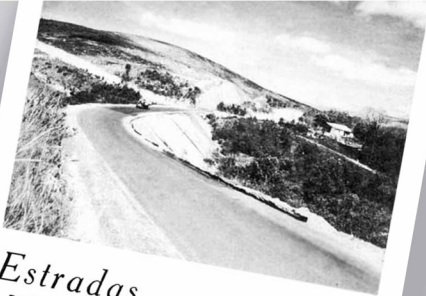
De franco e vulnerável importador – a dependência externa de petróleo era de 83% em 1980 –, o Brasil tornou-se auto-suficiente e um dos maiores produtores mundiais.

De fato, em 1997, o País passou a figurar no seletor grupo de 16 países que produzia mais de 1 milhão de barris de óleo por dia. Nesse mesmo ano, em 6 de

agosto de 1997, o presidente Fernando Henrique Cardoso sancionou a Lei nº 9.478, que abriu as atividades da indústria petrolífera no Brasil à iniciativa privada.

Em 2003, a Petrobras dobrou a sua produção diária de óleo e gás natural, ultrapassando a marca de 2 milhões de barris, no Brasil e no exterior.

Além de comandar a revolução da auto-suficiência, a Petrobras tem estratégia de futuro interessante. "Na área de energia, as empresas operam em atividades separadas: exploração de petróleo, transporte de combustível, refino, petroquímica e gás. Há também grandes



# Estradas

PARA TRANSPORTAR A RIQUEZA DO BRASIL

APROXIMANDO AS REGIÕES ECONÔMICAS. ESTREITANDO OS ELÓS ENTRE A CIDADE E O CAMPO.  
DINAMIZANDO A CIRCULAÇÃO DAS RIQUEZAS. AS ESTRADAS IMPULSIONAM O PROCESSO  
NACIONAL QUE ANO A ANO SE FAZ MAIS ACENTUADO. A PETROBRAS SE ORGULHA DE  
VIR CONTRIBUINDO PARA A EXPANSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO PAÍS, ATENDENDO COM  
A SUA PRODUÇÃO DE ASFALTO A 100% DOS ATUAIS PROGRAMAS DE PAVIMENTAÇÃO.

PETRÓLEO BRASILEIRO S. A.



empresas que trabalham só com biocombustíveis. A Petrobras quer fazer tudo isso. Ser uma empresa integrada de energia", diz o presidente da empresa, José Sérgio Gabrielli. "Nosso projeto é transformar a companhia em uma das cinco maiores empresas de energia do mundo. E vamos investir US\$ 112,4 bilhões até 2012 para concretizar esse projeto".

Como empresa de energia, a Petrobras enxerga muito além do petróleo. "Na área dos biocombustíveis, há duas políticas: para o etanol e biodiesel. Até porque, em 2020, pelas nossas previsões, 25% dos combustíveis que vão alimentar os carros, ônibus, caminhões e aviões serão renováveis. Hoje, essa taxa não passa de 3%. Por causa da condição excepcional que o Brasil tem na área de biocombustíveis, estamos muito bem situados para explorar essa transformação".

de Carga do Estado de São Paulo - SETICESP. Fortunato deveria ser a liderança para levantar a bandeira do sistema *ad valorem*<sup>1</sup>. Mas Orlando Monteiro teve uma grande decepção ao descobrir que o sistema sindical patronal tinha sido tomado por um espírito de 'peleguismo empresarial' e não havia real interesse na defesa das necessidades da classe.

A decepção, longe de imobilizá-lo, serviu de combustível para novas incursões. Foi quando ele iniciou verdadeira catequese junto aos seus pares, com o objetivo de unir os interesses da classe. "Apesar do carisma e do alto poder de convencimento, Monteiro despertou rancores junto à diretoria do SETICESP, que procurava de todas as formas boicotar seu trabalho", revela Giacomelli.

Mas, perseverante, este é o termo, e também manhoso, Orlando fundou uma associação, a APERCESP, sigla da Associação das Empresas do Transporte Rodoviário de Carga do Estado de São Paulo. Ao invés de comandar a nova associação, indicou Telêmaco Azevedo Silva, nas palavras de Attilio Giacomelli um "homem muito alto e gordo, com ar bonachão, muito brincalhão e simpático, benquisto por todos e que contava com amplo trânsito nas mais diversas esferas do setor e do governo". Orlando percebeu em Telêmaco um nome de conciliação, ideal para dar início à Associação sem causar grande polêmica.

Esta Associação foi sucedida, posteriormente, pela NTC, que herdou seus ativos e seu endereço. A sigla da nova Associação carrega curiosidades de berço. Deveria chamar-se ANTC, para corresponder ao significado de Associação Nacional dos Transportes de Carga. Uma das ponderações foi que a letra 'A' inicial

<sup>1</sup> *AD VALOREM* - Expressão latina aplicada a certas tarifas alfandegárias ou de frete cobradas sob a forma de porcentagem do valor da mercadoria, e não com base no seu peso, volume ou espécie.





*Duplicação da Rodovia Dutra, 1967 – Costa e Silva, presidente da República, e Abreu Sodré, governador de São Paulo*



*Attilio Giacomelli em evento de inauguração  
da duplicação da Rodovia Dutra, 1967*





*Comissão de transportadores em evento de inauguração da duplicação da Rodovia Dutra, 1967*



*Reunião do ministro dos Transportes Mario Andreazza com a Comissão de Transportadores em prol da regulamentação do setor, 1969*



*Entre outros, Giacomelli ao microfone,  
Aristóteles de Carvalho Rocha,  
Nelly Nogueira e o  
presidente da NTC Gusmão Lacerda*



*Construção do  
Palácio do TRC,  
Via Dutra*

seria redundante, uma vez que, na maior parte das vezes, a referência à entidade vem precedida de um artigo.

Havia, também, a possibilidade de, no futuro, a entidade transformar-se numa federação ou até numa confederação. A sigla NTC – Nacional dos Transportes de Carga – traduzia o núcleo do objeto social, sem criar um vínculo com a natureza jurídica da entidade, que assim foi batizada.

O Brasil do começo dos anos 60, quando a NTC nasceu, tinha PIB na casa de US\$ 20 bilhões, população de 70 milhões de habitantes, balança comercial deficitária e caminhões, na maioria, movidos a gasolina.

O primeiro endereço da entidade foi no coração de São Paulo, na Rua Barão de Itapetininga, transferida anos depois para a Rua Araújo, também no hoje chamado centro velho da cidade. Bem mais tarde, foi comprado o terreno para a construção da sede própria, no bairro de Vila Clementino, na Rua Borges Lagoa, próximo à atual Avenida 23 de Maio.

O que justificou a escolha desse local foi a proximidade do Aeroporto de Congonhas (ainda não existia o Aeroporto de Guarulhos), o que viria a facilitar a vinda dos dirigentes de outros Estados. Giacomelli lembra bem que o lançamento da pedra fundamental do prédio da Rua Borges Lagoa foi “uma festa inesquecível”.

Posteriormente, a NTC mudou para o começo da Via Dutra e passou a ocupar o Palácio do TRC – num condomínio em partes iguais com o atual SETCESP –, cuja denominação oficial é Edifício Sebastião Ubson Ribeiro, que foi presidente das duas entidades e adquiriu o terreno, definiu o projeto e, numa iniciativa ousada, conseguiu concluir a obra e inaugurá-la em 9 de dezembro de 1988.

Sempre se temeu, de parte do governo e dos embarcadores, que um diploma legal para o transporte rodoviário de carga pudesse potencializar a força da atividade. Que não se pense, porém, que faltou empenho do lado dos transportadores. “Uma das grandes conquistas da gestão Orlando Monteiro (1963 / 1966) foi a elaboração de um documento com parâmetros para a regulamentação do setor. Ele tinha a clareza de que tudo – o respeito ao segmento, o desenvolvimento do modal rodoviário, a implantação do *ad valorem*, a sobrevivência das empresas – decorreria a partir dessa regulamentação”, diz Attilio Giacomelli.

Um grupo de trabalho preparou um alentado documento, com mais de 200 artigos. Este documento acabou por ser entregue solenemente, já na gestão Lacerda, ao presidente da República da época, o general Emílio Garrastazu Médici, juntamente com um memorial de sugestões para incremento do TRC, inclusive a implantação de rodovias, a criação de formas eficazes de manutenção das mesmas e outros. “Infelizmente, o governo apenas engavetou o documento, e a situação continuou na mesma”.

*“Infelizmente, o governo apenas engavetou o documento, e a situação continuou na mesma”*

Se a regulamentação foi um sonho não alcançado, à época, outras conquistas integram o portfólio dos pioneiros que comandaram a NTC. As primeiras ações consistentes da entidade foram a criação de um método de cálculo profissional para o custo do transporte, considerando o sistema *ad valorem*, o frete-peso<sup>2</sup>; os seguros adicionais e a criação do ITR – Incremento do Transporte Rodoviário. “Através desta taxa, criada e mantida pelos próprios associados da entidade, foi possível levantar uma receita e dar subsídios financeiros para a associação”, explica Attilio.

<sup>2</sup> Frete-peso - Componente do frete relacionado com o peso da mercadoria e a distância do transporte.

## ITR – Incremento do Transporte Rodoviário

ITR é uma pequena taxa fixa, inventada naqueles primeiros tempos para custear a nova Associação. O valor do ITR, que corresponderia hoje, talvez, a algo como R\$ 0,05, era adicionado aos diversos componentes do frete, em cada conhecimento de transporte emitido por empresa associada à NTC. O valor total assim arrecadado era repassado mensalmente à entidade. Portanto, as contribuições à NTC eram duplamente variáveis, isto é, variavam de empresa para empresa e de um mês para outro.

Para desestimular possível “sonegação”, adotou-se uma solução muito criativa, qual seja, a publicação mensal, através de circular (enviada pelo correio, que era a principal forma primitiva de comunicação da NTC com seus sócios), das contribuições de cada empresa associada ou, pelo menos, das dez ou vinte maiores contribuições. Como, a partir da arrecadação do ITR, era possível inferir, pelo menos em termos aproximados, a receita de cada empresa; como, já naquela época, o mercado do TRC era muito sensível, pelo que todos queriam parecer um pouco maiores e mais fortes do que realmente eram, e, de forma nenhuma, queriam demonstrar eventual perda de *market share*, houve, durante algum tempo, uma “saúdável disputa” para ver quem arrecadava mais aos cofres da NTC.

Mas esta situação, por motivos óbvios, não durou muito. Logo se aboliu a publicação. Em pouco tempo, cada empresa passou a recolher o que bem entendia, até que se decidiu fixar o valor das mensalidades, criando-se várias faixas de contribuição, conforme o porte da empresa, situação que perdura até hoje. Não obstante, o ITR continuou sendo cobrado, principalmente no transporte de cargas fracionadas, passando a ser entendido como uma espécie de ressarcimento pelas contribuições pagas não só à NTC, como também aos sindicatos do setor.



Estruturada, com caixa, a entidade sentiu-se suficientemente forte para o projeto de abrangência nacional, reconhecidamente a grande bandeira do grupo que criou a NTC.

Um instrumento de integração da entidade foi a criação do Boletim Rodoviário. “Começou como um simples informativo de quatro páginas, que levava a todo o país informações relevantes sobre o que estava sendo feito pela recém-nascida NTC”, sublinha Giacomelli, que, além de empresário, inclui no seu currículo a atividade de jornalista.

A distribuição do veículo impresso era garantida pelas empresas. “Era um exemplo perfeito de logística. Num sincronismo admirável, transportadores enviavam pacotes do informativo para todas as regiões brasileiras, nos caminhões que para lá seguiam transportando mercadorias”. E foi assim que a idéia se disseminou por todo o Brasil, seguida de uma verdadeira catequese promovida por um grupo tão pequeno quanto aguerrido, liderado por Orlando Monteiro e composto, também, por Attilio Giacomelli, Luciano Gomes Pinho, Denisar Arneiro e José Carneiro de Gusmão Lacerda, entre outros.

O transporte rodoviário de carga era visto a partir de ângulos e perspectivas diferentes. O governo relutava em conceder qualquer coisa que pudesse parecer benefício à atividade. “Eles tinham a sensação de que qualquer vantagem que nos concedessem fortaleceria ainda mais um segmento que já era considerado o predador do modal ferroviário”, registra Giacomelli.

A indiferença só fazia motivar ainda mais os pioneiros da NTC. Portas adentro da entidade, as coisas fervilhavam, sempre de olho na conscientização dos empresários. Foram realizados inúmeros congressos, reuniões, simpósios e fóruns, com a adesão entusiasmada dos empresários.





*Entre outros, Attilio Giacomelli, Moacir Ferro e Luiz Pandolfo e esposas, no III Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga – São Paulo, 1969*

*Mario Andreazza, na época Ministro dos Transportes, e Attilio Giacomelli, no III Congresso Nacional do TRC – São Paulo, 1969*







*II Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga, São Paulo, 1965.  
No destaque: Adbemar de Barros, Orlando Monteiro e Telêmaco Azevedo Silva*



*Oswaldo Dias de Castro e Attilio Giacomelli no V Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga, São Paulo, 1984.*

Quando Orlando Monteiro deixou a presidência da NTC, em 1966, assumiu José Carneiro de Gusmão Lacerda. Orlando passou, então, para o Conselho Superior da entidade. Iniciou-se, aí, a tradição, depois incorporada ao Estatuto, de que o presidente, ao concluir seu mandato, se tornasse Conselheiro Vitalício, condição estatutária que permanece até hoje.

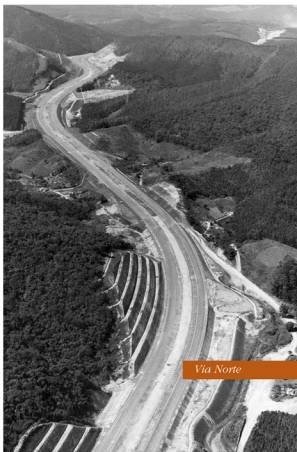
No caso de Orlando Monteiro, em homenagem ao papel fundamental por ele exercido na criação da entidade, foi-lhe concedido, também, *em caráter vitalício*, o título de Presidente de Honra da NTC – título que ele ostentava com muito orgulho –, com direito de assento à mesa em todas as reuniões e solenidades da entidade.

## Gusmão Lacerda, o pragmático

A NTC, já na gestão Gusmão Lacerda, começou a desenvolver uma preocupação acentuada em relação ao estado e à melhoria da malha viária nacional, principalmente no que tangia à pavimentação.

O grande eixo do transporte de São Paulo ao Nordeste era até Recife, seguindo pela BR-2. Era um trajeto penoso, que chegava a levar 15 dias. Esta demora, agregada ao fato de que havia a necessidade de encontrar carga para a volta, fazia com que uma viagem de ida e volta ao Nordeste levasse não menos de 30 dias. Como as comunicações naquela época eram precárias, a única forma de comprovar a realização da entrega para o cliente era através dos canhotos assinados das notas fiscais, mas o sistema apresentava muitas falhas. O que mais se usava naquela época era o telegrama via *Western* (tiras coladas em um formulário de papel) para confirmar a chegada da carga.

Não raro ocorria que um caminhão simplesmente sumia, podia ficar incomunicável durante dias, por problemas diversos, transformando cada viagem numa aventura extremamente preocupante para os transportadores. Foi quando predominou a terceirização,



Via Norte





*Inauguração da Via Norte, posteriormente denominada Rodovia dos Bandeirantes – Paulo Maluf; João Baptista Figueiredo; Ernesto Geisel, presidente da República; Paulo Egydio, governador de São Paulo, e Dirceu Nogueira, ministro dos Transportes, 28/10/1978*

ou seja, a utilização de carreteiros que detinham seu próprio veículo e eram contratados para o serviço. Como eles eram proprietários do veículo, tinham mais zelo pelo mesmo, o que representava um serviço mais qualificado. Somente com a evolução da pavimentação e melhoria das rodovias, bem como com o incremento da comunicação, é que as empresas passaram a investir em frota própria.

Outras grandes bandeiras da NTC, no que tangia à malha viária brasileira, foram a duplicação da Via Dutra e a BR-101, denominada Rodovia dos Sonhos, pois, quando definitivamente concluída, teria a capacidade de interligar o Brasil de norte a sul. As campanhas incluíam a realização de seminários de conscientização, incluindo contatos constantes com os superintendentes regionais do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e com os empreiteiros construtores da rodovia.

As grandes conquistas foram, além das já citadas, a Rodovia Fernando Dias e a BR-116 Sul. Ao final da década de 60, a diretoria sentia certo cansaço em lutar por uma malha viária melhorada, de tanto esbarrar em obstáculos burocráticos quase tão grandes quanto os buracos das incipientes estradas brasileiras.

*O Brasil entrou  
na década de 70 com  
uma malha viária  
ainda muito sofrível.*

O Brasil entrou na década de 70 com uma malha viária ainda muito sofrível. O que auxiliou um

pouco o processo foram iniciativas regionais, tais como as que ocorreram nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais e, principalmente, São Paulo, que sempre esteve à frente no desenvolvimento viário.

Gusmão Lacerda tinha uma personalidade totalmente diferente de seu antecessor. Ele perfilara-se ao lado de Monteiro, desde o

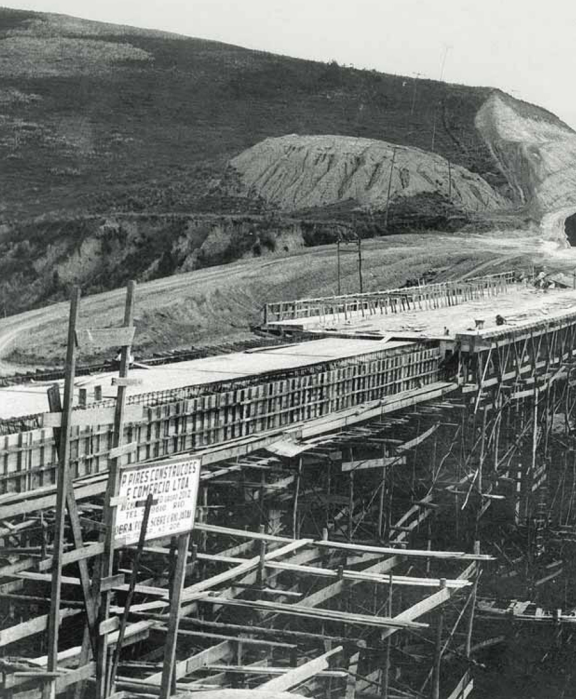




BR-101



BR-116







início, por sua grande capacidade e conhecimento em finanças. Era o chamado “homem do dinheiro” e fazia verdadeiros milagres com o caixa sempre deficiente da entidade.

Sua conduta gentil, na qual se destacavam o equilíbrio e a diplomacia, dava-lhe a capacidade de conquistar as pessoas sem fazer força para isto. Foi uma sucessão absolutamente natural e positiva para a NTC, não só pela continuidade dos projetos iniciados por Monteiro como pelo início de outros avanços.

Lacerda havia sido, também, presidente do SETCESP (1965 / 1967) e, em ambas as entidades, foi o responsável pela compra de imóveis. No SETCESP, o da sede própria da Rua 24 de Maio. Na NTC, adquiriu o terreno onde mais tarde se construiu o prédio da Rua Borges Lagoa.

Numa entrevista inédita, de 1988, talvez a última que tenha dado antes de falecer, Lacerda, já com 79 anos, mas com muito boa memória, faz algumas revelações interessantes: “A entidade estava começando, não tinha dinheiro; então idealizei um sistema de consórcios e fiz 12 grupos de carros e caminhões. Com isso, consegui dinheiro, inclusive comprei o terreno da entidade. Isso não me custou nada, pessoalmente, só o meu trabalho. Deixei meus interesses de lado e me dediquei só à entidade”. Mais adiante, indagado sobre algum fato pitoresco na sua gestão, ele traz uma informação surpreendente. “Pitoresco foi esse consórcio, que foi feito exclusivamente entre os transportadores e só *na palavra*; e nós entregamos todos os veículos, mais de 600”.

Quem conseguiria realizar, hoje em dia, um consórcio de automóveis ou de caminhões, com mais

*“Pitoresco foi esse consórcio, que foi feito exclusivamente entre os transportadores e só na palavra; e nós entregamos todos os veículos, mais de 600”*

de seiscentas quotas, só *na palavra*, na mais completa informalidade? De fato, os tempos eram outros.

Ao falar sobre a estruturação econômica da entidade, ele mostra o seu perfil pragmático: “Nunca fui político, essa parte era com o Orlando Monteiro. Tudo o que conseguimos foi mérito dele. Fui administrador e procurei, acima de tudo, consolidar a situação econômica da entidade que estava nascendo. E achei, assim como outros diretores, que, se ela tivesse uma sede, jamais desapareceria. Esse foi o meu interesse: consolidar a situação econômica e dar esta sede que temos hoje”.

Na edição especial da revista “Brasil Transportes”, de dezembro de 2003, comemorativa dos 40 anos da NTC, Aristóteles de Carvalho Rocha, o Rochinha, que foi seu sucessor no SETCESP, define Lacerda como alguém cortês, culto e muito tímido. Aliás, o próprio Gusmão Lacerda reconhecia este último atributo. Tanto que costumava contar aos amigos que, certa vez, ganhou um relógio num sorteio, mas, por excesso de timidez, não se levantou da cadeira para receber o prêmio; deixou que sorteiassem outro número.

Sua empresa era a Transportes Glória, uma das mais sólidas da sua época, operando principalmente para o Nordeste. Mas, segundo Rochinha, cuja empresa, a RA, era vizinha da Transportes Glória, na Rua Visconde de Parnaíba, no Brás – que era, então, um dos principais pontos de concentração de transportadoras na cidade de São Paulo –, a empresa era a cara do dono, não gostava de aparecer.

A primeira eleição de José Carneiro de Gusmão Lacerda para presidir a NTC ocorreu em março de 1966. Em março de 1968, foi reeleito. Os mandatos eram, então, de dois anos. Seu sucessor foi Agrário Marques Dourado.

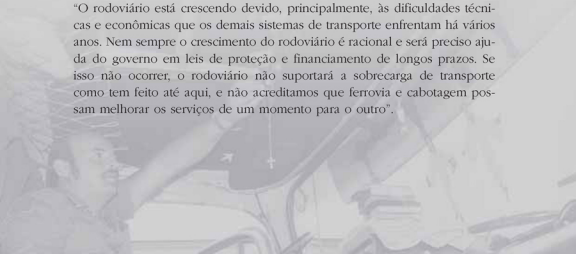
## Apagão previsto há 40 anos

José Carneiro de Gusmão Lacerda – diretor de uma das tradicionais operadoras da época, a Transportes Glória –, na condição de presidente da NTC, informava na revista Transporte Moderno, edição de novembro de 1966, que a entidade estudava a montagem de um sistema de financiamento para que seus associados, por meio de consórcio, pudessem renovar a frota.

Havia um crescimento frenético do setor à época, e Gusmão Lacerda fazia previsões otimistas sobre o futuro. “A tendência do transporte rodoviário de carga é de constante desenvolvimento”, dizia o dirigente da NTC, que esclarecia o empenho dos empresários e da entidade em renovar e ampliar a frota. “Possuir frota própria significa, para nós, evitar que o trabalho irregular dos carreteiros interfira no tabelamento das tarifas”.

Na mesma edição, que falava dos 30 anos do transporte rodoviário no Brasil, Orlando Monteiro, dirigente da Interbrasil, também à época uma das maiores transportadoras do País, e Fábio Figueiredo, da L. Figueiredo Transporte Rodoviário, faziam um vaticínio. “O transporte rodoviário avança muito e, dentro em breve, não conseguirá desincumbir-se de todo esse trabalho. Será então necessário o auxílio de outras formas de transporte”. E Monteiro, que foi o primeiro presidente da NTC, complementava: “O rodoviário está crescendo devido, principalmente, às dificuldades técnicas e econômicas que os demais sistemas de transporte enfrentam há vários anos. Nem sempre o crescimento do rodoviário é racional e será preciso ajuda do governo em leis de proteção e financiamento de longos prazos. Se isso não ocorrer, o rodoviário não suportará a sobrecarga de transporte como tem feito até aqui, e não acreditamos que ferrovia e cabotagem possam melhorar os serviços de um momento para o outro”.

*“O rodoviário está crescendo devido, principalmente, às dificuldades técnicas e econômicas que os demais sistemas de transporte enfrentam há vários anos”*



## Agrário, o conciliador

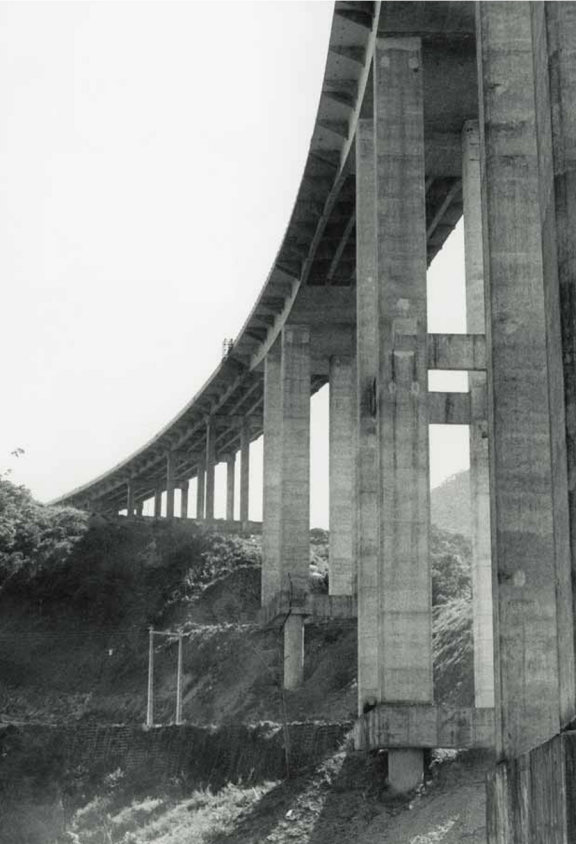
Os primeiros anos da década de 70 – uma das fases mais duras do regime militar, sob a presidência do general Emílio Garrastazu Médici – foram marcados por obras rodoviárias polêmicas. É dessa época a Transamazônica, inaugurada em 1972, estrada extremamente discutível por cortar o santuário amazônico e que, depois engolida pela selva, deu razão à crítica que permeou sua construção. Vivía-se a fase do chamado *milagre econômico*, com taxas elevadas de crescimento do PIB – como os 10,4% de 1970 ou os 14% de 1973 –, em contraste com o desempenho bem mais modesto dos anos subseqüentes, já sob o efeito das crises do petróleo.

*Pra frente, Brasil; Brasil: ame-o ou deixe-o* – era o que se lia nos plásticos colados nos vidros dos carros. *Noventa milhões em ação (...), salve a seleção*, proclamava o hino de Miguel Gustavo, que embalou a conquista do tricampeonato mundial de futebol, no México. Foi nesse clima que Agrário Marques Dourado, baiano de Irecê, assumiu a presidência da NTC, em 1970.

Franco, elegante no vestir, mas despido de vaidades, Agrário conta, em entrevista de 1988, que chegou à presidência “quase por acidente, porque o nosso candidato era Aristóteles de Carvalho Rocha, que já vinha se preparando para assumir a presidência da NTC. Mas, por motivos pessoais, ele não pôde aceitar e lançaram o meu nome, que teve aceitação unânime”. Conta, também, que, naquela época, o Estatuto da entidade era diferente do atual, prevendo presidências distintas para o Conselho Superior e para a Diretoria Executiva. “O Conselho Superior determinava a linha política e a Diretoria Executiva a exercia”.

Agrário foi um dos fundadores da NTC, através da Expresso Univero, empresa de transportes da qual era sócio, adquirida em











*Trecho da estrada de rodagem ligando  
Belém a Brasília, BR-010, Transamazônica, anos 70*

1952 de uma mulher destemida, Amedea Centini, que enfrentava chuva e poeira, no seu caminhão, ao lado dos motoristas, em viagens de São Paulo a Goiás que podiam durar até 15 dias.

Na gestão de Orlando Monteiro, Agrário foi vice-presidente regional do Estado de Goiás; na de José Carneiro de Gusmão Lacerda, foi diretor tesoureiro; na gestão seguinte, foi ele próprio o presidente da Diretoria Executiva, tendo Denisar Arneiro como presidente do Conselho Superior. Participou, ainda, ativamente, da direção da entidade, sob as presidências de Denisar Arneiro (que estabeleceu o comando único, com um só presidente para a Diretoria Executiva e o Conselho Superior, solução que prevalece até hoje) e Oswaldo Dias de Castro. “Daí em diante, fiquei só como conselheiro vitalício, na condição de ex-presidente”, lembra ele. Mas participava regularmente das reuniões do órgão, pelo menos até 1995, quando encerrou as atividades da Expresso Universo e, por decisão própria, acabou se distanciando da vida associativa, embora mantenha a condição de conselheiro vitalício, que lhe é assegurada pelo Estatuto da entidade.

Sobre o encerramento da empresa, em outra entrevista, de 2003, Agrário deixou uma reflexão lapidar: “uma empresa familiar termina quando a família não se interessa mais por ela”. Suas três filhas são profissionais liberais, como seus genros, situação semelhante à de seus sócios, que acharam melhor dividir o patrimônio.

## **Junta Governativa**

Voltando à entrevista de 88, nela Agrário afirma, peremptório: “Nós começamos a NTC para suprir a falta de uma confederação nacional, que nunca funcionou e era exercida por um pre-



*Chapa encabeçada por Agrário Marques Dourado para o Conselho Superior da NTC*

sidente que não tinha nada a ver com o transporte rodoviário de cargas”. A confederação a que ele se refere era a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres – CNTT, que, no início dos anos 90, transformou-se na atual Confederação Nacional do Transporte – CNT.

Na época a que se refere Agrário, isto é, início dos anos 60, quando a NTC foi criada, a CNTT era uma “entidade de papel”, sem nenhuma atuação prática, presidida por Fortunato Peres Júnior, para quem a única utilidade da Confederação era garantir a sua investidura no cargo de Ministro Classista junto ao Tribunal Superior do Trabalho, condição na qual se aposentou, sendo sucedido, na Confederação e, depois, no TST, por Hermínio Mendes Cavalheiro.

“Em meados dos anos 80”, lembra Geraldo Vianna, atual presidente da NTC&Logística, “ocorreu um episódio importante na então CNTT, que acabou contando com a participação decisiva do Agrário. É que, pela primeira vez, criou-se um quadro de dis-

puta eleitoral na Confederação: de um lado, Hermínio, tentando a reeleição e, de outro, uma forte chapa de oposição, liderada por Camilo Cola e Denisar Arneiro, representando os setores de passageiros e cargas, respectivamente”.

“Isso aconteceu”, prossegue Vianna, “porque, com a coordenação e o suporte político e jurídico da NTC, tínhamos conseguido criar a nossa Federação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas – FENATAC, separada do transporte de passageiros, e haviam surgido outras três novas federações de transportadores autônomos, em São Paulo, no Paraná e no Rio Grande do Sul, desmembradas da Federação Nacional dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Carga, a FENCAVIR.

Assim, de uma hora para outra, o colégio eleitoral da CNTT, que era composto por apenas quatro federações mistas de empresas de transporte (passageiros e cargas, tradicionalmente controladas pelos sindicatos do transporte de passageiros) e uma federação nacional de transportadores autônomos (a referida FENCAVIR, com sede no Rio de Janeiro), passou de cinco para oito votos. A falta de tradição em disputas eleitorais na entidade acabou por gerar um processo cheio de dúvidas e contestações que, como era previsível, foi parar na Justiça”.

Como havia, também, a suspeita de outras irregularidades, o Ministério do Trabalho, de acordo com a legislação da época, nomeou uma Junta Governativa, para fazer uma auditoria na Confederação e para preparar uma eleição limpa, à prova de impugnações. Esta Junta foi constituída por Benedito Dario Ferraz (do transporte de passageiros), José Fioravanti (dos transportadores autônomos) e Agrário Marques Dourado (do transporte de cargas).

É, ainda, Geraldo Vianna quem completa a narrativa do episódio: “Esta Junta, agindo com equilíbrio e capacidade de concili-

liação, pavimentou o caminho para a eleição de Camilo Cola, de quem Agrário foi vice-presidente e cuja gestão (março de 87 a março de 90) deu início à dinamização da CNTT, inclusive com a construção do Edifício Sede da entidade, que foi utilizado até meados de 2007, quando se inaugurou a nova e grandiosa sede da CNT. Camilo foi sucedido por Thiers Fattori Costa, que tinha presidido a NTC, com grande sucesso, de 82 a 86, e também fez uma gestão muito positiva na Confederação (de março de 90 a dezembro de 92). Entre outras realizações, Thiers fez a transformação da entidade, de CNTT para CNT, atraindo o transporte marítimo e o aéreo; criou a hoje tradicional “Medalha JK” e deixou instituído o hoje também tradicional “Prêmio CNT de Jornalismo”. Seu sucessor na CNT foi Clésio Andrade, que ainda hoje a preside, tendo promovido a criação do SEST/SENAT e, a partir dela, a verdadeira revolução que fez da Confederação Nacional do Transporte a potência que é atualmente”.

## **Modéstia injustificada**

No seu tom peculiar, Agrário tenta minimizar a importância do seu período à frente da NTC, de 70 a 72: “Não há nada que mereça destaque. Eu apenas cumpri meu dever. O destaque é para o Conselho Superior”.

Não é verdade. Foram anos difíceis, de muito crescimento do PIB, mas também de muita inflação. E, por outro lado, de ne-

*“Criamos a NTC  
numa situação  
bem precária, sem a  
consciência associativa  
do empresário”*

nhuma liberdade política. Além disso, a NTC estava começando. É Agrário quem relembra: “Criamos a NTC numa situação bem precária, sem a consciência associativa do empresário. A gente lutava com uma dificuldade mui-





Denisar Arneiro em reunião do Departamento de Frotista da NTC, 1974

to grande. O próprio José Carneiro de Gusmão Lacerda muitas vezes teve de financiar até a folha de pagamento, para receber depois. Mas tudo começa assim, com dificuldades". Em 1988, ele já dizia: "Hoje, a NTC é esse órgão que todo mundo conhece, porque temos tido homens à frente dela que justificam a sua grandeza". E vaticinava: "Daqui para frente, cada vez ela vai exigir mais do homem que a dirigir".

Ele não conta, mas uma pesquisa nos arquivos da entidade revela alguns fatos marcantes da sua gestão, como, por exemplo, a filiação da NTC à *International Road Transport Union - IRU*, entidade mundial com sede em Genebra, Suíça, condição que mantém até hoje. Ainda no plano internacional, Agrário comandou a delegação brasileira que compareceu ao 3º Congresso Latino-Americano de Transporte Rodoviário de Cargas, que se realizou na cidade do México. E participou de missão comercial ao Japão, de onde trouxe o modelo de terminal de cargas que, anos depois, foi adotado em Brasília, numa epopéia conduzida

por Osório Coelho Guimarães Filho, que sempre teve em Agrário uma espécie de “padrinho político”.

Em nível doméstico, atuou fortemente junto ao Conselho Interministerial de Preços – CIP, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda que aprovava os reajustes de fretes, mediante pedidos formulados pela NTC. Obteve uma audiência com o presidente Médici (o que não era tarefa fácil na época) e protestou contra as pretensões, tanto do governo federal como do governo do Estado de São Paulo, de financiar a manutenção e expansão das rodovias, mediante cobrança de pedágio. Suspenso pelo governador Laudo Natel em 1966, o pedágio da Via Anchieta seria retomado pela DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S.A.), em novembro de 70. Em março de 1972, o extinto DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) começou a cobrança na Via Dutra.

Quando se fala em protestar, em lutar contra determinadas decisões governamentais e em outras atitudes que hoje são tão corriqueiras, não se deve perder de vista que, naquela época, isso exigia, além de tudo, uma certa dose de coragem pessoal, pois as liberdades constitucionais mais elementares haviam sido suspensas pelo AI-5, de 1968. Além de eventuais restrições à liberdade individual, que não contavam com o remédio do *habeas corpus*, a própria empresa podia sofrer retaliações de vários tipos. E, em geral, não havia a quem reclamar.

Na entrevista de 1988, já citada tantas vezes, Agrário é provocado a citar pessoas que, no seu entender, se destacaram na defesa dos interesses do setor. Ele lembra, de saída, Orlando Monteiro, a quem propõe que seja erigida uma estátua, “por ter sido o precursor de tudo isso”. Depois, faz comentários positivos a respeito de Gusmão Lacerda e de todos os seus sucessores, até então (à época da entrevista, ocorria a gestão de Sebastião

Ubson Ribeiro), com um destaque especial para Denisar Arneiro, por ter sido “o primeiro transportador a ir para a Câmara Federal defender os nossos interesses”.

Entre outras pessoas que, sem ter sido presidentes, prestaram relevantes serviços ao setor, ele destaca Attilio Giacomelli, Luciano Gomes Pinho, Américo Estelles e Geraldo Vianna (sendo que este último acabou por se tornar presidente da entidade muitos anos depois, a partir de 2002).

Instado a falar de figuras públicas da época, Agrário lembra, de modo especial, o presidente João Baptista de Oliveira Figueiredo e os ministros Jarbas Passarinho e Murillo Macedo, este último pelo seu papel decisivo na criação da FENATAC. Lembra, também, o ex-deputado Antonio Henrique Cunha Bueno, por ter sido o autor do projeto que resultou na Lei nº 6.813/80, que evitou, na época, a desnacionalização do setor.



*Paulo Maluf e João Baptista Figueiredo na posse de Thiers Fattori Costa na presidência da NTC, sucedendo Oswaldo Dias de Castro, 1982*





## Créditos das fotos

Acervo NTC e Luíz Buzgail:

páginas 3, 6, 10, 14, 16, 19, 22, 25, 26, 35, 36, 37, 38,  
44, 47, 48, 51A, 52, 54, 57, 59, 60, 62, 64, 67, 69

Acervo Atilio Giacomelli:

páginas 20, 43, 46

Acervo Denisar Arneiro:

página 41

Acervo Petrobras:

página 33

Acervo DNER / DER Paraná

página 51B

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 Reciclato 180g/m<sup>2</sup> e Couchê Fosco 170g/m<sup>2</sup>.

Impressão de 5.000 exemplares em sistema off set.