



Especialista em cargas pesadas, Transpes realiza operações de transporte de equipamentos para a hidrelétrica de Belo Monte, no Pará

Transpes avalia fazer incorporações

Operador mineiro se consolida em cargas pesadas e busca crescimento com ampla atuação no mercado nacional e internacional

■ WAGNER OLIVEIRA

COM ANOS ININTERRUPTOS DE CRESCIMENTO, a mineira Transpes avalia possibilidades de aquisições no mercado nacional e sul-americano. Sandro Gonzalez, presidente da empresa com sede em Betim (região metropolitana de Belo Horizonte), afirmou que chegou a hora de buscar internacionalização e pensar em opções que complementem e fortaleçam ainda mais a transportadora, que está quase chegando aos 50 anos de atividade.

Com origem e vocação no rodoviário, a Transpes vem diversificando suas aplicações nos últimos anos, se transformando em um dos mais conceituados operadores de Minas Gerais. Após a especialização no transporte de cargas superpesadas,

também adquiriu reconhecimento em serviços de road survey, içamento e remoção industrial, DTM (desmontagem, transporte e montagem) e escolta, entre outros disponíveis em seu amplo portfólio.

O crescimento na receita da empresa rondou a casa de 20% ao ano nos últimos exercícios. Mesmo com o atual contexto econômico de atividade mais fraca, a Transpes ainda deve ter uma alta significativa em 2014 – perto de 12%. No ano passado, o faturamento da empresa chegou à casa dos R\$ 300 milhões.

“Nosso crescimento vem sendo praticamente orgânico nos últimos anos”, disse Gonzalez, primogênito do fundador Tarcísio Gonzalez, o espanhol vindo da Galícia.

“Sabemos que para darmos um salto mais significativo daqui para frente temos de fazer incorporações.” Além do Mercosul, a Transpes avalia negócios no Chile e até na América Central, além de não dispensar nenhuma boa possibilidade no mercado interno.

Desde os meados dos anos 1990, quando mudou a denominação de Transpeminas (Transportes Pesados Minas) para Transpes, a empresa vem consolidando a atuação no atendimento à indústria metal-mecânica, siderúrgica, óleo e gás não só no território nacional como também em países que integram o Mercosul. Agora com a possibilidade de aquisições, o operador busca fortalecer ainda mais a marca Transpes, conhecida atualmente em Minas

como uma potência logística.

A Transpes expande suas fronteiras apoiada numa governança corporativa que tem foco na robustez financeira e crescimento profissional de seus colaboradores. A jovem gestão dos sucessores aposta em resultados sólidos conquistados a partir de compromissos socioambientais – algo que ainda pode soar distante para a maioria das empresas do setor de transporte rodoviário.

“Buscamos inculcar em nossos funcionários o conceito de que eles também são donos do negócio”, afirmou o presidente Sandro Gonzalez, 48 anos. “Com isso, tudo o que ele fizer para melhorar a nossa atividade se reverterá a favor dele também.” Após discutir metas com as equipes de trabalho das diferentes áreas, a direção da Transpes instituiu neste ano um Programa de Participação de Lucros e Resultados, o que vai representar um 14º salário adicional. A empresa tem um quadro de 1,2 mil funcionários próprios e 1,3 mil indiretos. Além de Sandro, comandam a Transpes seus irmãos Alfonso, diretor de Logística e Infraestrutura, e Társia, integrante do Conselho Administrativo.

“Temos a preocupação de mudar toda uma concepção relacionada a uma empresa de transportes”, afirmou Dervy Gomes Souza, diretor de marketing. “Isso começa com o respeito total ao ser humano, que é peça que faz a diferença em qualquer atividade, mas principalmente, numa atividade dura como a do transporte. Transportar um grande reator requer o mesmo cuidado de uma carga de cristais finíssimos”, teorizou.

Na filosofia da Transpes, há uma linha muito bem definida que separa a commodity (caminhão, equipamentos, armazéns) do profissional. “O homem é que faz uma empresa ser melhor que a outra, garantindo assim a perpetuação de uma marca no mercado”, reforçou o presidente Sandro Gonzalez.

O trabalho de valorização profissional começa pelas instalações da sede, em Betim, que a Transporte Moderno teve

oportunidade de visitar. Num edifício de área construída de 90 mil metros quadrados, nada lembra uma transportadora tradicional. Com arquitetura moderna, o prédio administrativo recebe iluminação natural durante todo o dia. Numa área anexa, fica o pátio de estacionamento e manutenção da frota, numa integração harmoniosa.

“Procuramos tornar o ambiente o mais agradável possível, com um médico e enfermeiro à disposição em tempo integral. Também oferecemos cursos de qualificação profissional, espaço para três refeições de qualidade ao dia. Os nossos motoristas têm acompanhamento em tempo integral, onde buscamos interagir até com os familiares, buscando resolver qualquer distúrbio para mantê-lo sempre concentrado na viagem”, afirmou o diretor de marketing.

Se o investimento no homem é constante, a mesma verdade é aplicada à máquina. A Transpes também não descuida da sua estrutura física. Por ano, a empresa renova cerca de 20% da sua frota de veículos, cuja idade nunca ultrapassa os seis anos de uso. A frota é composta por mil equipamentos próprios e 1,3 mil agregados, entre eles cavalos-mecânicos, carretas, empilhadeiras, guindastes, caminhões nunck, pórticos hidráulicos, escoltas e carros de apoio. Parte das carretas e equipamentos é importada em razão de aplicações especializadas.

Na semana da visita à sede da Transpes, acabavam de chegar ao pátio quatro Volvos FH 750, os modelos de caminhão mais potentes vendidos no mercado brasileiro. Importado da Suécia ao custo de R\$ 1 milhão cada unidade, o FH 750 tem capacidade para tracionar cargas de até 250 toneladas.

Os veículos poderão ser utilizados em várias operações, inclusive no transporte de equipamentos para a usina de Belo Monte, megaobra avaliada em torno de R\$ 25 bilhões em que a Transpes vem tendo



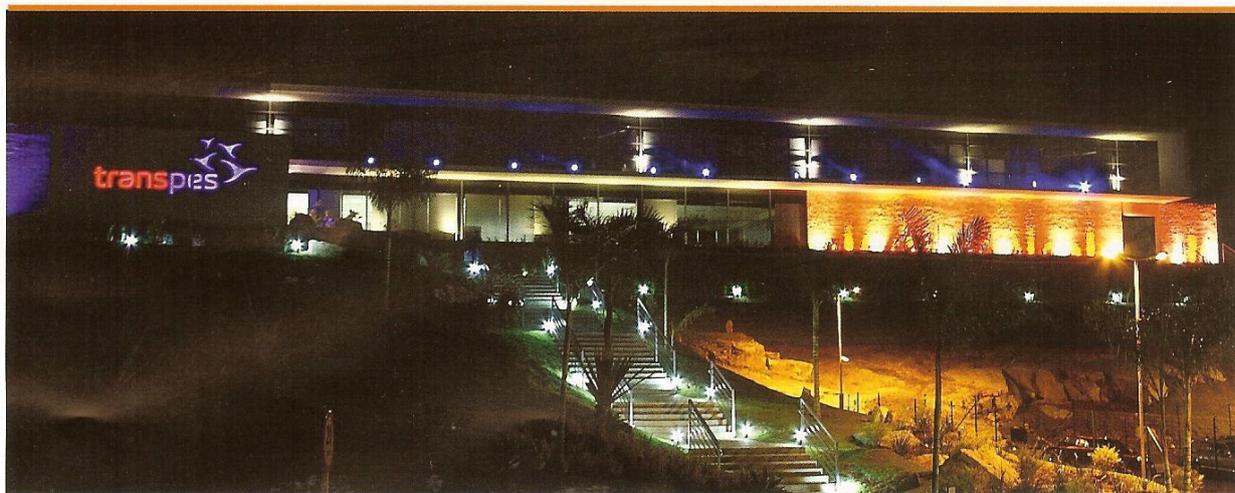
Filhos do fundador, Alfonso, Társia Gonzalez e Sandro administram a Transpes

participação ativa.

Ao término de uma das maiores hidrelétricas do mundo em plena construção na região amazônica, a Transpes estima que terá realizado nos próximos seis anos cerca de 4.500 viagens entre o Sudeste e o interior do Pará, movimentando cerca de 60 mil toneladas. Entre fornecedores instalados em São Paulo e o canteiro de obras, há uma rota média de 3,5 mil quilômetros a serem percorridos, às vezes, com auxílio de balsas.

Em algumas operações entre o Sudeste e o Norte, um motorista da Transpes pode levar até 50 dias para concluir o transporte de um gerador, por exemplo. O trabalho envolve um longo planejamento para superar obstáculos como pontes e viadutos, sendo necessária a participação de órgãos públicos, como a Polícia Rodoviária, para superar trechos de grande movimentação rodoviária.

Além da sede em Betim, a Transpes conta com uma cobertura de 20 filiais espalhadas pelo Brasil, permitindo que dispute



Sede da empresa em Betim tem moderno projeto arquitetônico para comodidade dos funcionários

grandes obras públicas e privadas em todo o território nacional, além de várias outras aplicações do transporte.

Entre mais de 500 empresas atendidas pela Transpes, a transportadora realiza a movimentação de mais de 1,1 milhão de toneladas de carga por ano, percorre mais de 30 milhões de quilômetros a cada exercício, realizando mais de 25 mil operações de embarques.

Como surgiu em Minas Gerais, é natural a participação da Transpes em atividades ligadas ao transporte de produtos minerais e siderúrgicos. Durante cinco anos, a empresa é premiada pela Vale como um prestador de serviços sem ocorrência de acidentes, um reconhecimento ao trabalho eficiente do operador.

Outra atividade em que a empresa está fortemente envolvida é o transporte das pás e torres para a produção de energia eólica. Os caminhões Volvo e Scania, pintados em azul e vermelho, as cores institucionais da empresa, transportam estas estruturas para vários parques que estão sendo construídos no país para a transformação dos ventos em energia elétrica.

As linhas de eixo da Transpes podem transportar qualquer estrutura complexa. Em um dos cases relacionados pela transportadora, está o transporte de uma locomotiva da Geoterra entre o porto de Vitória (ES) e Belo Horizonte (MG). O desafio do trabalho foi o de trafegar por estradas

federais, apoiada pela Polícia Rodoviária Federal e Polícia Militar, além de órgãos federais e do Estado de Minas Gerais.

CONJUNTURA – Capitalizada e bem estruturada, a Transpes vê com muita cautela o atual momento político. O presidente da empresa considera o modelo econômico do governo Dilma Rousseff esgotado. Para ele, 2015 deverá ser um ano difícil, já que qualquer que seja o governo eleito terá de fazer mudanças para ajustar a economia.

De acordo com o presidente da Transpes, empresas do setor têm de estar atentas, evitando endividamento desnecessário até que a economia seja reativada. “Nós temos confiança na retomada da economia, mas sabemos que ajustes precisam ser feitos. Seja qual for o candidato eleito, ele terá um trabalho difícil pela frente”, afirmou Sandro Gonzalez.

Para ele, Minas Gerais sofreu com a falta de obras por incompatibilidade política entre os governos Lula/Dilma e gestão estadual de Minas, dominada nos últimos anos pelo PSDB. “Somos um estado de ligação entre todas as regiões do Brasil. Mesmo com a maior malha rodoviária federal, temos as estradas em estado ruim, prejudicando a competitividade dos nossos produtos, principalmente, em setores primários, como o siderúrgico”, disse.

HISTÓRIA – Até chegar ao atual estágio, a Transpes ralou bastante. A história do operador mineiro se confunde com a do pioneiro Tarcísio Gonzalez, que aportou no Rio de Janeiro em 1951. Pelos caminhos do destino, acabou no transporte de cargas especiais, inicialmente encarando serviços que caminhoneiros evitavam, como carregamento de gasolina em embalagens simples.

Ao mudar-se para Belo Horizonte, o pioneiro acabou por conhecer ninguém menos que Juscelino Kubitschek. Ao ser eleito presidente da República, JK reencontrou o espanhol em Brasília, para onde o pioneiro começou transportar máquinas para fazer a terraplenagem da capital federal.

Desde aquele período, a Transpes soube aproveitar todas as oportunidades. Nos anos 1980, com a crise brasileira e baixo investimento do governo federal na infraestrutura, a transportadora teve de experimentar novos setores além do atendimento às grandes empreiteiras.

A Transpes diversificou, aprendeu e inovou. Chegou inteira aos dias atuais com capital e disposição para encarar novos desafios, agora na segunda geração de sucessores que se apoia nos conceitos e visão do pioneiro. Em maio de 2016, a Transpes completará 50 anos. Suas bases estão firmes e bem encaminhadas para o futuro. ■