

**IMPLEMENTOS:** a opinião dos frotistas sobre as atuais opções no mercado

# CRANE BRASIL

HEAVYDUTY

- ▷ NOMES & NOTAS
- ▷ PERFIL
- ▷ IMPLEMENTOS
- ▷ SUPORTE
- ▷ BALCÃO



MANUSEIO, MOVIMENTAÇÃO E TRANSPORTE DE CARGAS E MATERIAIS ANO IV Nº36 R\$ 25,00



**TRANSPORTES**  
A trajetória e ascensão  
da TRANSPES  
na movimentação de  
cargas especiais



**IÇAMENTOS**  
LOCAR reúne áreas  
de negócios e  
aposta no diferencial  
da engenharia

**SUPORTE:** fabricantes investem em contratos e novos serviços na rede

**FACTO**  
editorial

## A OPINIÃO QUE IMPORTA



A nossa área de transportes pesados ganhou a capa desta edição, com a reportagem sobre a história e o arranque definitivo, que fizeram da Transpes uma das maiores empresas do setor. Consolidada e estruturada para operações que já ultrapassam as fronteiras do País, a Transpes investe agora na ampliação da sua frota de elevação. O roteiro é conhecido e já foi percorrido pela gigante Locar, com quem dividimos a capa, cuja prioridade, agora, é outra.

Superestruturada, tanto para o transporte quanto para o içamento – sem contar instalações e embarcações para operações offshore – a Locar reavaliou seu organograma interno, que tinha gerado uma distorção. A empresa estava dividida por linhas de produto e isso dificultava a apresentação de soluções integrais.

Agora, isso mudou. A engenharia está na vanguarda e junto dos clientes, quando o projeto ainda está sendo pensado. Temos outras boas novidades como essa a apresentar aqui, em sintonia com o que demandam os dois mercados que cobrimos – o de elevação de cargas e transportes pesados e extrapesados.

No primeiro caso, citaria em particular a validação feita por um usuário do novo guindaste articulado da Masal, depois de um ano de testes e aplicação severa. Em relação ao transporte, também é a opinião dos frotistas que ouvimos para avaliar a disponibilidade atual de implementos no mercado. Seguiremos sempre nessa linha, ouvindo usuários e frotistas. A opinião que realmente importa.

Wilson Bigarelli,  
editor@cranebrasil.com.br



### CRANE BRASIL & HD Magazine

São publicações da Facto Editorial dirigidas aos profissionais da área de movimentação e manuseio de cargas, construtoras, indústrias, projetistas, órgãos públicos, transportadoras, locadoras, distribuidores e usuários de equipamentos. **Redação:** Rua Paracatu, 309, conjunto 121, CEP 04302-020 - Brasil - São Paulo (SP), (11) 5589.0340

**Editor-Chefe:** Wilson Bigarelli (MTB 20.183)

editor@cranebrasil.com.br

**Redação:** Tébis Oliveira (Editora),

Fernanda Mendes (assistente),

Ricardo Gonçalves e Haroldo Aguiar

**Editor de Arte:** Moacyr MW **Fotografia:** Gildo Mendes

**Publicidade:** Luís Carlos Garcia - Magal (gerente comercial),  
Odair Sudário e Vicente Madella (gerentes de contas)

(11) 5589-0283/0340

magal@cranebrasil.com.br

odair@cranebrasil.com.br

vicente@cranebrasil.com.br

## Nesta edição

### 4 TELESCÓPIO

Sany amplia investimentos no Brasil

### HD Magazine

NOMES E NOTAS Europa publicará norma para SPMT

PERFIL Transpes: superando fronteiras no transporte



### IMPLEMENTOS

Acima de 65 t, só importando

SUORTE Montadoras priorizam venda de serviços

BALCÃO Semirreboque extensível para eólicas

### 38 EQUIPAMENTO

Terminal tractors (TTs) ganham espaço em portos

### 40 CASE-APLICAÇÃO

A prova de robustez do novo articulado Masal

### 44 DICAS

Especificação correta de eslingas - Parte 1



### 47 GUIA CRANE

Distribuição de peso em pórticos

### 50 INFOCRANE

Montanha russa de madeira

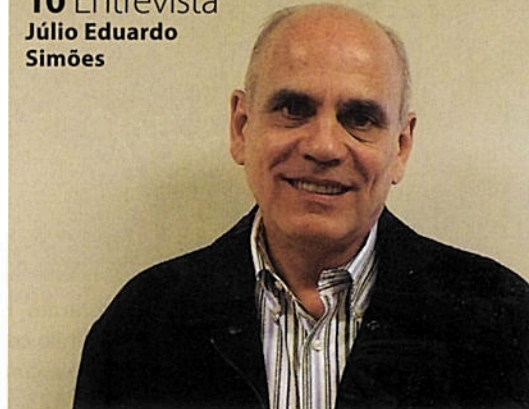


8 PERFIL  
O diferencial da engenharia da Locar



## 10 Entrevista

Júlio Eduardo Simões



# HEAVYDUTY<sup>®</sup>

MAGAZINE

Nº 13 - ANO III - R\$ 20,00

TRANSPORTES ESPECIAIS<sup>®</sup>



UMA PUBLICAÇÃO

Perfil

## Transpes: uma história de superação, arrojo e estratégia



Balção  
Semirreboque extensível  
para torres eólicas



Suporte  
Montadoras investem na  
rede e priorizam serviços

# HEAVYDUTY

TRANSPORTES ESPECIAIS

## MAGAZINE

VEJA NESTA EDIÇÃO



Transportadora se firma como uma das maiores do País e investe em elevação de cargas

Divulgação

### Perfil

Transpes: superando fronteiras

18



### Nomes & Notas

Jerry Johansson, da Scania: gestão premiada de manutenção



17

### Implementos

Acima de 65 t, tecnologia de ponta precisa ser importada

26

### Suporte

De "mal necessário", serviços ganham prioridade

30

### Balcão

Elevador de manutenção para até 70 t de PBT

36



Divulgação



HEAVY DUTY MAGAZINE Transportes Especiais é uma publicação da Facto Editorial especializada em cargas pesadas e extrapesadas.

**Editor-Chefe** Wilson Bigarelli (MTB 20.183) editor@hdmagazine.com.br

**Redação** Tébis Oliveira (Editora), Fernanda Mendes (assistente), Ricardo Gonçalves e Haroldo Aguiar

**Direção de Arte** Ari Maia

**Publicidade** Vicente Madella (Gerente comercial) - vicente@hdmagazine.com.br,

Luís Carlos Garcia (Magal) - magal@hdmagazine.com.br e

Odair Sudário (gerentes de contas) - odair@hdmagazine.com.br

Tels.: [11] 5589.0340/5589.0283

Rua Paracatu, 309, conjunto 121,

04302-020 - Brasil - São Paulo - SP

(11) 5589 0340

# TRANSPES: SUPERANDO FRONTEIRAS



Quase fechada na década de 1980, empresa se firma como uma das maiores transportadoras do País e parte para o setor de elevação de cargas



Divulgação

Com quase 50 anos de história, a Transpes – Transportes Pesados Minas - tem sua matriz de 70 mil m<sup>2</sup> em Betim (MG) e 20 filiais – a maior em Carajás (PA), com 148 mil m<sup>2</sup> –, percorre cerca de 30 milhões de km por ano com seus equipamentos e contabiliza perto de 500 clientes, com destaque para a Vale, Petrobras, Vallourec, Usiminas, Fiat e Siemens. Há muito tempo, também, ultrapassou as fronteiras de Minas Gerais e do Brasil, atuando em países do Mercosul, como a Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai. Fundada em 1966 pelo espanhol Tarsicio Gonzalez e por sua esposa então, Ruth Castro – ele cuidando

da área comercial e ela da administrativa e financeira -, a empresa começou com dois caminhões e dois motoristas, um deles o próprio Tarsicio, já dedicada ao transporte de cargas pesadas (veja box). Durante a década de 1970, o portfólio da Transpes consistiu, basicamente, do transporte de máquinas para obras de construção civil no estado para construtoras como a Andrade Gutierrez, Mendes Júnior e Cowan, entre outras.

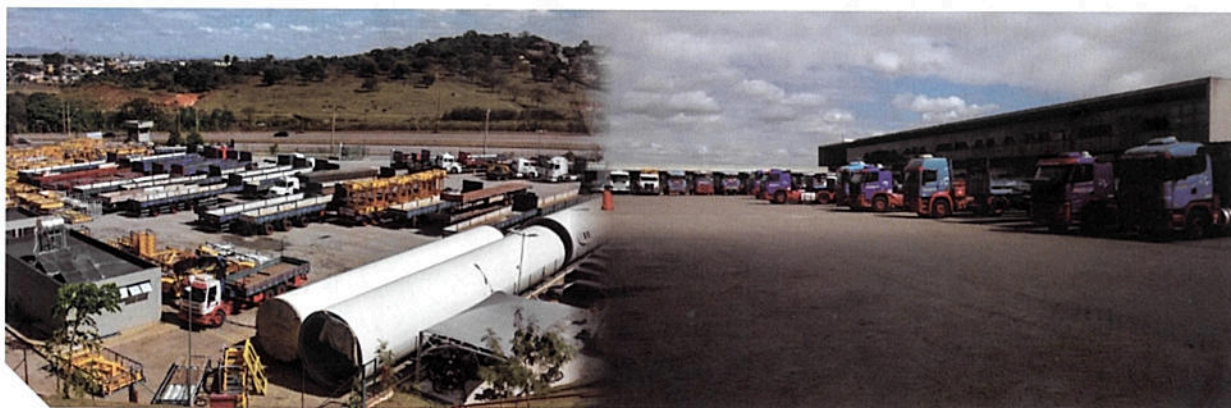
Nos anos 80, embora mantivesse a mesma atuação e carteira de clientes, a transportadora estaginou economicamente. O período recessivo porque passava o País

**Tarsicio com o caminhão Leyland,** antes da criação da Transportes Pesados Minas

levou-a ao endividamento bancário e, com ele, à roda viva dos juros elevados então praticados para conter a inflação descontrolada. “O Brasil demorou muito para acordar naquela época. Precisei mandar 90% dos funcionários embora para resistir. Foi o jeito”, lembra Tarsicio.

## RETOMADA

A arrancada para um novo ciclo produtivo veio na década de 1990, com investimentos bastante arriscados para uma empresa de médio porte. Nesse período foram abertas suas principais filiais até hoje - em São Paulo, no Rio de Janeiro e no Espírito Santo - e ampliada a frota



com novos equipamentos, principalmente carretas e caminhões Scania, como os modelos LK 111. O propósito era claro: sair do estado mineiro e tornar-se uma companhia regional atendendo a outros mercados do Sudeste. A iniciativa alavancou uma gama de operações para novas indústrias, como as de Óleo e Gás, Siderurgia e Metalmeccânica. Também na mesma década, entre os anos de 1995 a 1998, Tarsício foi, gradativamente, transferindo atribuições para os filhos Sandro, Tarsia e Alfonso, que já atuavam na empresa há vários anos. Eles assumiram respectivamente as diretorias comercial, administrativa e operacional. Hoje, Tarsia faz parte apenas do Conselho de Administração, enquanto Sandro acumula o cargo de presidente. "Não houve um dia 'D'. Tudo foi feito da forma mais natural possível", relembra Alfonso. Em 1998, a Transpes começou a atuar no Mercosul e conquistou a certificação ISO 9002, referente a processos e procedimentos internos, migrando para a ISO 9001 em 2008. O ano seguinte, 1999, foi

▲ **Pátio da empresa** conta com área terceirizada, onde autônomos podem deixar seus cavalos mecânicos e acoplá-los às carretas da Transpes

Alfonso, Tarsia e Sandro >

marcado por sua entrada no setor de içamento de cargas. A partir daí, suas investidas se tornariam ainda mais arrojadas. "Os anos 2000 representaram a efetivação da nossa empresa, com a consolidação das atitudes tomadas em meados dos anos 90", explica Alfonso. Novas filiais espalhadas pelo Brasil começaram a ser implantadas, acompanhadas de

investimentos cada vez maiores. Em 2006, a Transpes se transformou numa empresa de logística, seguindo uma tendência geral das transportadoras de cargas. A decisão se mostraria acertada já em 2007, com a operação histórica realizada para a Mineração Onça Puma (MOP), produtora de níquel da Vale. O transporte de 38 virolas, de São Paulo (SP) a Ourilândia do





Frota de elevação já soma cerca de 150 equipamentos

Norte (PA), foi iniciado em 9 de junho, com seu embarque em linhas de eixo Nicolas.

Com 6,4 m de diâmetro, 13 m de comprimento e peso variando entre 90 e 120 t, as cargas foram as mais altas transportadas no Brasil até então. "Foi um desafio logístico que exigiu a remoção de 12 pórticos, placas e semáforos, o deslocamento de viadutos pré-moldados ou de estrutura metálica, inversões de trânsito e passagens pela contramão em rodovias. Percorremos mais de 3 mil km", recorda Josimar Andrade, gerente de Logística. As virolas foram desembarcadas quase um ano depois, no dia 17 de maio de 2008.

Hoje, a empresa agrega em seu portfólio serviços de transporte

## ▶ SURGE O TRANSPORTE PESADO EM MINAS GERAIS

Os primeiros passos da Transpes começaram em 21 de abril de 1951, ano em que Tarsicio Gonzalez, vindo da Espanha, desembarcou no Brasil, evitando a convocação para a Guerra da Coreia. Foi para o Rio de Janeiro (RJ), onde um tio já residia e arrumou trabalho em feiras livres para carregar e descarregar caminhões de frutas e verduras.

Não demorou a fazer amizade com um caminhoneiro e a se tornar seu ajudante, viajando pelo Brasil. Quando o destino era mais distante, intercalavam no volante. Pouco tempo depois, Tarsicio comprou esse mesmo caminhão e, durante cinco anos, transportou cargas que outros motoristas normalmente recusavam por conta da distância. Para economizar dinheiro, dormia no próprio veículo. Em suas andanças pelo Brasil, hesitou entre morar em Fortaleza (CE) ou em Belo Horizonte (MG). O calor escaldante de uma capital seria determinante para a escolha da outra.

Antes dessa decisão, no entanto, por acaso e sorte, foi justamente em Belo Horizonte que Tarsicio conheceu o presidente Juscelino Kubitschek, durante a inauguração da primeira laje da Praça Raul Soares. A amizade cresceu após alguns encontros em eventos e na Casa do Baile, bar criado por JK no bairro da Pampulha. Era o ano de 1957 e surgiu a proposta para o caminhoneiro levar quatro tratores para a obra de construção de Brasília (DF). Apesar da falta de uma rota direta que obrigaria pegar a estrada de Uberaba (MG),

subindo até o atual estado do Tocantins (TO) e descendo depois até a futura capital do País, Tarsicio topou a empreitada. "Meu caminhão tinha três eixos e era mais potente que o de outros concorrentes", orgulha-se.

Aconselhado por JK, o veículo da marca inglesa Leyland teve a carroceria cortada, transformando-se em um cavalo mecânico ao qual, posteriormente, foi engatada uma prancha. "Dessa forma, pude levar dois tratores no caminhão e, contando com a ajuda de outras duas pessoas – dois doidos, na verdade – fizemos o serviço em uma única viagem", lembra Tarsicio. Começava, assim, o transporte de cargas mais pesadas em Minas Gerais.

Em 1962, finalmente, Tarsicio estabeleceu sua família em Belo Horizonte. Foi quando comprou um segundo caminhão e, após quatro anos e novos transportes de máquinas, muitas delas para Brasília, ele criou, ao lado de sua então esposa Ruth Castro, a Transpes, em 1966.





especial, armazenagem, içamento, DTM (desmontagem, transporte e montagem), remoção industrial, road survey, estudos de viabilidade geométrica e escolta. Sua capacidade de atendimento alcança 400 t de carga e a frota soma 1.150 equipamentos. "Apenas em 2014, adquirimos 10 carretas extensivas para 52 m, da Faymonville, e 44 caminhões Volvo, sendo 20 FH 540 6x4, 10 FH 540 8x4 e 10 FH 460 6x2. O grande destaque foram os 4 modelos FH16 750 8x4, com capacidade para 250 t", comemora Dervy Gomes, diretor de Marketing. A Transpes é uma das maio-

res clientes Faymonville e Pastre no Brasil. Entre os caminhões, a marca Scania, exclusiva até 2005, hoje divide a carteira com a Volvo. Entre os cerca de 750 veículos há também modelos Mercedes, Iveco, Ford e Volkswagen.

#### COMPROMETIMENTO

"Alguns pilares constroem a empresa. O atendimento personalizado aos clientes, a tecnologia e estrutura aqui existentes, processos bem definidos e, claro, as pessoas", afirma Cristiano Rezende, diretor administrativo da Transpes. Ao todo, são 1.100 funcionários, 400 deles só na matriz. Cada um, segundo Gomes,



▲  
**Cristiano Rezende,**  
Administração



▲  
**Dervy Gomes,**  
Marketing

▲  
**Renato Gontijo,**  
Comercial



▲  
**Márcia Carmo,**  
RH



recebe 32 benefícios e passa por três horas de treinamento por mês. Os motoristas passam por 30 treinamentos específicos, onde têm seus perfis definidos e aprendem, por exemplo, a lidar com a amarração da carga específica de cada tipo de cliente. Por serem responsáveis pela amarração, a empresa não possui nenhuma motorista mulher. "Temos também um programa semanal chamado 'Café com Motoristas', onde procuramos desenvolver suas habilidades e conhecê-los melhor", conta Márcia Carmo, analista de Recursos Humanos e gestora de Treinamento e Desenvolvimento (T&D).

Um novo programa em implantação contribuirá para isso. A Transpes ligará para a casa de todos os motoristas para descobrir quem é a pessoa mais ouvida por ele, seja um dos filhos, a esposa ou outro familiar. A próxima etapa é contatar essa pessoa para que ela "influencie" o motorista, pedindo que ele seja mais cuidadoso nas estradas ou elogiando seu trabalho, de acordo com a personalidade de cada funcionário.

A segurança operacional, aliás, é outra prioridade da Transpes. Além do sistema Autotrac instalado nos caminhões para o rastreamento de cargas, cada grupo de aproximadamente 25 motoristas é monitorado por um gestor. "Com uma forte política de treinamento e a tecnologia certa, alcançamos o índice de 'Zero Roubo' desde 2010", relata Sérgio Cançado, gerente operacional. Outro destaque é o Programa de Acolhimento, que possui um ca-





▲  
**Josimar Andrade,**  
Logística

**Tânia Campos,**  
RH  
▼



**Sérgio Cançado,**  
Operação  
▼

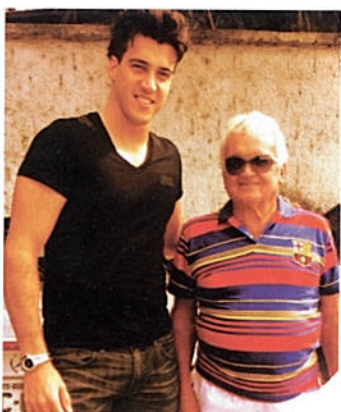


Tarsício mostra o amor pelo Barcelona com o seu neto, Daniel Gonzalez  
▶

ráter bastante solidário. “A empresa apóia incondicionalmente os seus funcionários”, conta Tânia Campos, gerente de Recursos Humanos. Se alguém vai duas vezes ao médico, já recebe uma ligação para ter todo o suporte necessário. Neste ano mesmo, foi a intervenção da empresa que viabilizou a realização de uma cirurgia crítica para a filha de um motorista (veja ao lado).

### EXPANSÃO

Para Alfonso, dois novos mercados que já respondem por uma parcela importante do faturamento atual – cerca de 10% cada um – representam o futuro da empresa. “De 2010 a 2013, investimos R\$ 30 milhões em içamento. Esperamos crescer ainda mais ao longo dos próximos anos. Já o setor de armazenagem começou há quatro anos e já temos oito filiais atuando nessa área para atender às necessidades dos clientes. Acredito que ele possa chegar a representar até 30% do nosso faturamento”, detalha o diretor operacional.



## ▶ INTERVENÇÃO DA EMPRESA VIABILIZA CIRURGIA CRÍTICA

Em janeiro deste ano, Keley de Oliveira, carreteiro de 38 anos, foi pego de surpresa. Negativamente. Sua filha de 12 anos, Kethelyn Mendes, descobriu uma escoliose, um desvio da coluna vertebral de 50°. “Não adiantava usar colete, ela precisava ser operada”, emociona-se Oliveira. O Plano de Saúde não cobria a cirurgia e o carreteiro estava desesperado. Mais ainda porque já fora informado pelo médico da menina que, passados mais meses sem a intervenção, o quadro seria irreversível. “Pensei em vender minha casa e morar de aluguel para pagar os R\$ 100 mil da operação”, lembra.

Foi aí que a Transpes entrou em cena. Quando a equipe de Recursos Humanos da empresa soube do problema, rapidamente se mobilizou e ganhou a causa. O Plano de Saúde cobriria a cirurgia, que acabou sendo agendada para o dia 10 de março passado. A operação durou quase 10 horas e exigiu a colocação de 20 parafusos e de duas hastas na coluna vertebral da criança.

Foi tão bem sucedida que, hoje, Kethelyn segue firme nas aulas de natação e já foi até liberada para andar a cavalo. Mesmo a contragosto do pai. “Sinto pela Transpes uma gratidão eterna. Não existe preço que pague o que eles fizeram pela minha família”, conclui Oliveira.

“  
Sinto pela Transpes uma **gratidão eterna**. Não existe preço que pague o que eles fizeram pela minha família”  
Keley de Oliveira



No setor de içamento, a empresa planeja ser, em breve, um dos grandes players brasileiros. "Temos uma frota de cerca de 150 equipamentos nessa área, com guindastes para até 300 t, munks variando entre 42 e 47 t, além de pórticos hidráulicos de 400 t, máquinas de remoção, stackers e empilhadeiras, entre outros", diz Renato Gontijo, executivo comercial de içamento.

Em 2013, a empresa deu início às operações para a hidrelétrica de Belo Monte, com alguns transportes pontuais. Até aqui, foram transformadores de 180 t, fornos

rotativos e locomotivas. Até 2016, a Transpes realizará cerca de 4.000 viagens para esse contrato. A logística da operação vai depender de alguns fatores, como o tipo de carga e o equipamento empregado. "Podemos ir por rodovias, enfrentando condições péssimas, em especial no trecho de Marabá (PA) a Altamira (PA). Ou podemos usar a balsa em Belém, onde uma parceira possui um terminal. Ali, embarcamos em torno de uma balsa por semana para Belo Monte. Após três ou quatro dias, as cargas são descarregadas no píer de onde seguem para a hidrelétrica", relata Alfonso.

**Transporte intermodal** para a UHE Belo Monte (PA) totalizará 4.000 viagens até 2016

A companhia faz o transporte tanto para o sítio de Pimental, onde ficam a barragem, o vertedouro principal e a casa de força complementar da usina, quanto para o de Belo Monte, onde ficam a casa de força principal e o vertedouro complementar. No futuro, levará turbinas de 350 t, com uma provável logística via balsa, por Belém. Aí devem entrar os veículos Volvo FH 750. Acoplando dois modelos da marca, a capacidade bruta total de carga chega a 500 t. Outra meta da Transpes é conquistar a certificação ISO 14000 em 2015. ●

## ▶ O "AVÔ" DA TRANSPES



"A Transpes hoje é uma potência porque é muito humana"

Sinésio Lima é o motorista mais antigo da Transpes, com 36 anos de casa. "Na época em que pedi emprego ao sr. Tarsício, havia apenas quatro motoristas", recorda. Lima já dirigiu todo tipo de caminhão, mas tem saudade de um Scania 420. "Foi o mais potente que já dirigi". Ao longo da carreira, transportou cargas por estradas de terra bastante ruins, passou por pontes instáveis e já precisou dormir no veículo atolado. Mas nunca se envolveu em acidentes graves. Deixou de dirigir em 2012 e sen-

te falta do contato com os clientes e amigos. "Custei a ficar em casa", conta. Na Transpes, todos o chamam de "avô", apelido carinhoso dado pelo tempo de casa, exceto Alfonso Gonzalez: "Eu o chamo de 'vêio' mesmo. Aprendi demais com ele". O motorista mais antigo da casa encerra a entrevista com o que acredita ser a fórmula do sucesso da companhia. "A Transpes hoje é uma potência porque é muito humana. Isso a diferencia das outras empresas onde trabalhei", assegura.