

50

ANOS
TRANSBRASA

Aqui o futuro já é presente

50
ANOS
TRANSBRASA

TRANSBRASA
Soluções de Qualidade em Construção

50
ANOS
TRANSBRASA

50
ANOS
TRANSBRASA

TRANSBRASA

UMA TRAJETÓRIA DE TRABALHO, DESAFIOS E CONQUISTAS

EXPEDIENTE

Ficha técnica

TRANSBRASA, UMA TRAJETÓRIA DE TRABALHO, DESAFIOS E CONQUISTAS

Levantamento de dados e produção de textos

Data Center Brasil

Fotos

Assessoria de Comunicação Transbrasa e arquivo familiar

Projeto gráfico

Márcio Seco

Idealização

Andrea Guimarães Umbuzeiro (Diretora de Recursos Humanos)

Coordenação Geral

Bayard Freitas Umbuzeiro Neto (Vice-Presidente)



Para quem tem vontade de vencer na vida nada é impossível.

Bayard Freitas Umbuzeiro



*Os obstáculos só serviram até aqui para nos desafiar
e nos incentivar a superá-los ! E não foram poucos.*

Bayard Freitas Umbuzeiro Neto



Em qualquer situação, erga a cabeça e procure sempre pelo melhor, seguindo seus objetivos e buscando ser um líder justo e fiel aos seus ideais.

Andrea Guimarães Umbuzeiro



A vitória pertence aos mais tenazes.

Roberto Freitas Umbuzeiro

Diretoria Executiva



Bayard Freitas Umbuzeiro Filho
Diretor Presidente



Bayard Freitas Umbuzeiro Neto
Vice-presidente



Andrea Guimarães Umbuzeiro
Diretora de Recursos



Roberto Freitas Umbuzeiro
Diretor Comercial



José Roberto Raposo Medeiros Filho
Diretor Administrativo/ Financeiro



Álvaro Rabelo de Moraes
Diretor Operacional



Márcio Luiz Piva
Diretor de Tecnologia da Informação





50

ANOS

Índice

| | |
|---|----|
| Apresentação..... | 13 |
| Palavra do presidente..... | 15 |
| Cronologia de Consolidação.....; | 16 |
| Trajatória..... | 19 |
| Desafios Constantes..... | 25 |
| Registros Históricos da Imprensa..... | 28 |
| Registros de Pronunciamentos na Imprensa..... | 48 |
| Novas Etapas de Superação..... | 57 |
| Perspectivas para as próximas décadas..... | 60 |
| Perfil Familiar..... | 64 |
| Colaboradores e atividades internas..... | 69 |
| Homenagem aos 50 anos da Transbrasa..... | 77 |
| Transbrasa na jornada ESG..... | 79 |
| Uma empresa solidária..... | 83 |
| Incentivo às múltiplas atividades..... | 87 |



SA
Exterior
Santos



2430

TRANSBRASA

TRANSBRASA

TRANSBRASA

TRANSBRASA

Apresentação

Viver empresarialmente no Brasil nunca foi uma tarefa fácil.

Sobreviver durante 50 anos numa atividade altamente competitiva como é o sistema portuário nacional é ainda mais desafiador.

E completar cinco décadas superando a edição de vários planos econômicos, trocas de padrão monetário e muitas outras transformações de ordem legal é motivo para comemorar.

E é isto o que faz este ano a Transbrasa.

Quando a empresa surgiu, em 1974, o Brasil havia ultrapassado o chamado período do Milagre Brasileiro, entre 1968 e 1973, e ingressava num período de crise, com a inflação chegando ao patamar de 34,5% ao ano, até atingir 94,7% ao final da década de 1970.

Apesar do cenário adverso, algumas intervenções públicas indicavam perspectivas favoráveis. Em 1974, era inaugurada a Rodovia dos Imigrantes para auxiliar a saturada Via Anchieta no transporte de cargas até o Porto de Santos. E o transporte de contêineres dava um salto de movimentação de 29.451 unidades, em 1975, para 51.338 unidades, em 1978.

Em 8 de novembro de 1980, terminou a concessão dos serviços portuários à Companhia Docas de Santos, voltando o controle portuário às mãos da União, até a promulgação de Lei Federal 8.630, em 25 de fevereiro de 1993. Nesta ocasião era introduzido de fato o processo de modernização dos portos, abrindo a gestão portuária para o capital privado.

A Transbrasa acompanhou todas estas transformações. E foi um pouco mais longe do que se imaginava. Aprimorou suas atividades, conseguiu, em 1997, ingressar no então seletivo grupo de empresas alfandegadas e, a partir, daí expandiu seus horizontes empresariais.

Foi uma batalha contínua cercada de desafios permanentes. Mas também foi uma vitória em família e hoje a empresa reúne três gerações nas suas atividades. E esta troca de experiência sinaliza perspectivas futuras.

Que venham novas décadas.



Aqui o futuro já é presente



CAI

Mads
EASING

Palavra do presidente

Chegamos até aqui.

Cinco décadas nos separam daquele dia em que recebi um convite para participar de uma palestra e que resultou na proposta para que assumisse a gerência da Transbrasa, empresa na época estabelecida na região do ABC.

Quando aceitei a missão sabia que teria um grande desafio. A empresa passava por sérios problemas financeiros, não possuía um norte bem definido, mas se inseria num mercado promissor, apesar da crise da economia interna. E não tinha como atuar no setor de transporte sem olhar para o Porto de Santos, um imenso mercado que começava a ganhar novos contornos com a expansão da movimentação de cargas, inclusive contêineres.

Assim que assumi a missão de gerenciar a empresa já pensei na sua expansão, mesmo diante das inúmeras dificuldades financeiras. E no início foi difícil encontrar parceiros para se associarem ao negócio.

Aos poucos eles foram surgindo, principalmente quando resolvi encarar o desafio de alugar a área em que está a Transbrasa até hoje, no início da década de 1980.

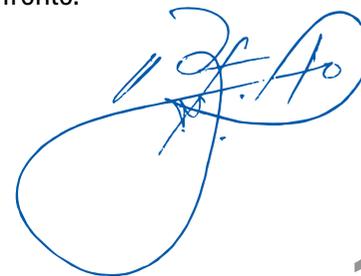
Foram muitas etapas até conseguir dispor do controle acionário da empresa, mas sempre acreditei que quem busca sucesso na gestão de um negócio não pode temer riscos.

Com o devido cuidado, também fui incorporando a própria família ao negócio. Ciente de que a formação do caráter vem pelo exemplo, nunca protegi nenhum dos meus filhos no âmbito empresarial. Todos começaram pelas atividades mais simples até alcançarem postos de direção.

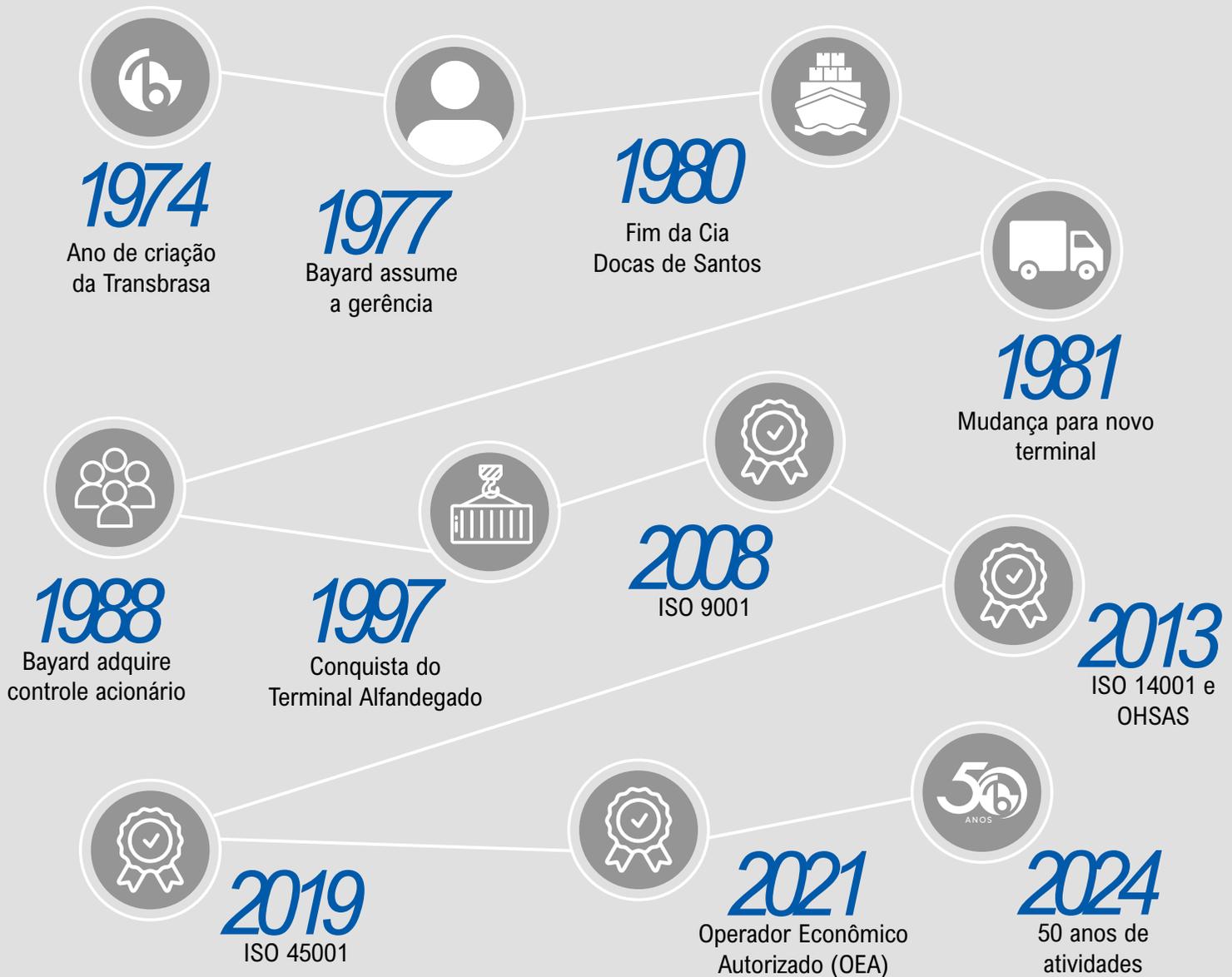
E não tem nada tão valioso quanto crescer num negócio ao lado da própria família. E na época do surgimento das grandes corporações permanecer no competitivo sistema portuário chega a ser visto como uma grande aventura.

Permanecemos. Vencemos os mais imprevisíveis obstáculos e tornamos a Transbrasa uma empresa familiar até em nossas relações com os colaboradores. Trata-se de uma verdadeira vitória coletiva.

E vamos seguir em frente.



Cronologia de Consolidação







Primeiro prédio administrativo da Transbrasa. O piso superior foi construído com esta parte térrea em atividade.

TRAJETÓRIA

um caminho longo e cheio de obstáculos

A Transbrasa nasceu no dia 13 de agosto de 1974, em São Bernardo do Campo, como transportadora de carga responsável por levar as cargas que saíam do Porto de Santos e se dirigiam ao armazém da Agesbec, entreposto aduaneiro da época.

Em 1977, o atual diretor-presidente, Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, entrou na companhia como gerente do terminal, em meio as dificuldades financeiras enfrentadas pela empresa.

Com o passar dos anos, a situação melhorou, mas quem possuía a maior parte das ações era o despachante Roberto Nascimento. Ele mostrava disposição em vender a companhia, o que ocorreu em 1980. Naquele ano, a agência marítima Dickinson comprou a maior parte da transportadora, com Bayard passando a ser sócio.

No ano seguinte, a sede da empresa passou para a Rua Joaquim Távora, 500, sendo a primeira arrendatária da Companhia Docas do Estado de São Paulo.

A Transbrasa também foi pioneira na parceria com a rede Ferroviária Federal, com o arrendamento do terminal rodoferroviário no Bairro Pari, em São Paulo, sendo responsável por 95% do transporte de contêineres transportados de Santos para o Tecon, no Guarujá.



Em 1988, Bayard Umbuzeiro conseguiu comprar definitivamente a empresa e a transformou em familiar.

Em 1997, a empresa conseguiu o alfandegamento do terminal, possibilitando seu crescimento. Entre julho e dezembro daquele ano ergueu o novo prédio das áreas administrativa e operacional, somando 360 metros quadrados.

Na cronologia dos acontecimentos que nortearam os 50 anos da Transbrasa há muitos momentos marcantes desde o ingresso do empresário Bayard Umbuzeiro Filho.

E o primeiro deles foi a sua astúcia comercial na iniciativa de levar a empresa para uma ampla área de instalações.

Este fato ocorreu na época do término da concessão da Companhia Docas de Santos, em 1980. Naquela ocasião fundaram a Cia. Docas do Estado de São Paulo (Codesp), com Sérgio da Costa Matte como presidente.

Bayard fez um enorme esforço para convencer o presidente da Codesp a locar o espaço e a área tinha ótima infraestrutura para instalar um terminal de contêineres. O prefeito da época era Paulo Gomes Barbosa.

Também tentou arrumar alguns parceiros comerciais para dividir a exploração daquele amplo local, mas todos achavam que a iniciativa era uma loucura e não daria certo.

Bayard comentou o seu interesse com o prefeito Paulo Gomes Barbosa, que, por sua vez, lhe questionou sobre como poderia lhe conceder alvará de licença se ele não era arrendatário nem locatário. E aí Bayard ficou entre





questionamentos de Sérgio da Costa Matte e do prefeito. Mas deu certo.

Sem dispor de outros parceiros comerciais para concretizar o negócio, decidiu arrendar a área sozinho porque tinha movimento para levar para lá em função dos clientes da Dickinson, empresa que naquele momento possuía 50% das ações.

Bayard já desejava esse terminal antes mesmo de formalizar a sociedade com a Dickinson. Já tinha essa visão.

Quando formalizou legalmente o arrendamento do pátio de contêineres foi fixado um prazo de mais 10 anos de contrato. Terminou em 1991.

Após ter assumido o controle acionário pleno da empresa, em 1988, Bayard traçou outro grande objetivo: conquistar a condição de terminal alfandegado.

Em princípio, achava que o alfandegamento era uma coisa relativamente fácil. Mas tinha uma série de implicações e, na verdade, o Bayard Neto, seu filho, teve uma participação muito forte com relação a essas tratativas.

Conquistado o alfandegamento, em 1997, foi possível entrar na concorrência com os demais terminais na busca de serviços.

A partir desta nova fase, os negócios melhoraram muito. Mas ainda havia problemas sérios a vencer, como a inflação alta, e esse processo de manter o faturamento atualizado em relação à concorrência era difícil.

Do início da década de 1980 até os dias atuais, a empresa

movimentou milhões de toneladas e milhares de contêineres. Hoje, tem concorrentes de grande porte. E se mantém competitiva dividindo um mercado com os concorrentes na faixa do espelho d'água e também navios próprios.

E conseguiu até hoje se manter no mercado porque a Transbrasa é como uma boutique, com qualidade e atendimento personalizado. Se diferencia em determinados serviços que os outros não fazem.

A Transbrasa permaneceu com seus 32 mil metros quadrados de pátio por algum tempo. Em determinado momento, agregou mais 18 mil metros quadrados. Aumentou o volume de contêineres e continuou com o mesmo espaço. Ao invés de manter os contêineres no chão, começou a empilhar. Hoje tem capacidade estática em torno de 4,5 mil contêineres.

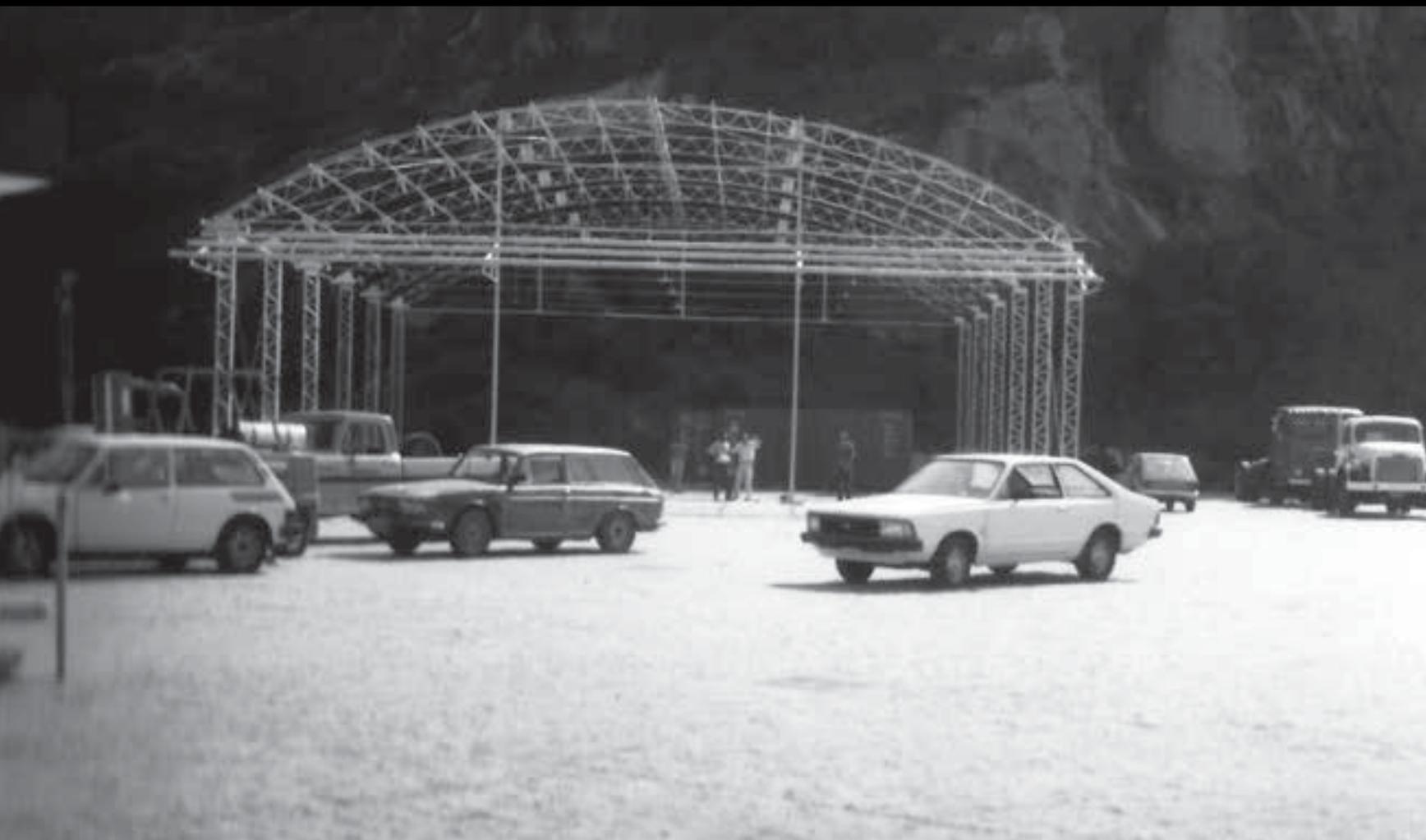
Isso representa de 3% a 5% da movimentação do porto. Atua no conceito de boutique, porque sua visão não se concentra em ser o armador de navio, mas sim em lidar com a carga, o importador. Tem a pretensão de manter seu terminal cheio dentro da sua capacidade de movimentação e instalação.

Seu faturamento garante a estabilidade financeira da empresa, assegura investimentos e remuneração condizente a todos os seus colaboradores.





A Transbrasa também foi pioneira na parceria com a Rede Ferroviária Federal, com o arrendamento do terminal rodoferroviário no bairro, Pari, em São Paulo, sendo responsável por 95% do transporte de contêineres transportados de Santos para o Tecon, no Guarujá, na década de 80.



A rápida expansão dos negócios da empresa, com a visão empreendedora de Bayard Umbuzeiro Filho, desde os anos 80, exigiu a preparação de novos locais de armazenagem para abrigar um volume de cargas crescente.

DESAFIOS CONSTANTES

momentos marcam conquistas importantes

Manter uma empresa em plena atividade logo após o período do Milagre Brasileiro, na década de 1970, não era uma tarefa nada fácil. A disparada dos índices de inflação corroía os negócios e exigia uma visão ampla de cenários futuros.

Ao assumir a gerência da Transbrasa, em 1977, Bayard Umbuzeiro adotou duas missões estratégicas: primeiro decidiu sanear as finanças da empresa, adequando a frota às necessidades de carga, vendendo inclusive veículos ociosos.

Ao mesmo tempo, promoveu a racionalização das operações, melhorando a qualidade dos serviços, adotando uma política comercial agressiva e contundente. E os resultados não demoraram a surgir.

De junho de 1977 a junho de 1978, o faturamento da empresa cresceu 1.241%, enquanto as taxas de inflação de 1977 e 1978 foram de 46,27% e 38,78%, respectivamente, demonstrando uma expansão real dos negócios.

E o movimento foi crescente nos quatro exercícios seguintes, atingindo em 1981 um patamar de faturamento 140 vezes maior do que havia sido registrado em 1977. O amplo resultado favorável decorreu da visão de expandir os negócios mais que o transporte rodoviário. Além do pátio de contêineres da Avenida Marginal da Via Anchieta, 939, em São Bernardo do Campo, a empresa passou a contar também com o maior pátio de cargas particulares de Santos, com 32 mil metros quadrados, à Rua Joaquim Távora, 500, passando, na época, de 36 funcionários, em 1977, para 93 colaboradores, em junho de 1981.

Nesta ocasião, a Transbrasa já possuía um capital social-bem expressivo, sendo 50% da Agência Marítima Dickinson S.A.; Bayard dispunha de 42%; enquanto Ricardo Lorenzo Smith tinha 6% e os acionistas minoritários outros 2%.

Em 1982, já na condição de diretor-superintendente, Bayard Umbuzeiro Filho, contabilizava a movimentação de 1.200 contêineres por mês, ou cerca de 80 a 100 mil toneladas.

No início de 1983, a Transbrasa também se configurava como a única empresa a manter dois terminais ferroviários.

os com equipamentos de uso exclusivo, um no Valongo, em Santos, e outro no Pari, em São Paulo, condição que lhe exigiu grandes investimentos. Só no terminal da Capital foi investida uma soma expressiva de recursos, sem qualquer espécie de subsídio creditício, fiscal ou financeiro.

Em setembro de 1983, a Transporte de Produtos Químicos S.A. (Transquímica), do Grupo Unipar, adquiriu 33% das ações da Transbrasa, e o capital social foi elevado, fato que novamente permitiu a realização de mais investimento em infraestrutura e a contratação de mais 20 mil metros quadrados de área da Codesp para operar como terminal de exportação de veículos da Ford, em área localizada na Rua Xavier Pinheiro, em Santos, no antigo Clube dos Portuários de Santos.

Este novo terminal foi inaugurado em janeiro de 1984 para receber até dois mil veículos Escort, da Ford, destinados à exportação. E a expansão dos negócios em áreas diferentes gerou bons resultados. Apenas em Santos, nesta ocasião, a empresa já envolvia 200 colaboradores, entre pessoal de escritório, engenheiros, motoristas de empilhadeiras e caminhões, técnicos em várias especialidades e também outros operários.

Em março de 1984, o terminal da Rua Joaquim Távora registrava um número inédito, com a movimentação de 2.830 contêineres de 20 e 40 pés, e se preparava para movimentar até mil contêineres no novo terminal rodoviário, uma vez que já executava o transporte por



O terminal da Transbrasa localizado na antiga sede do Clube dos Portuários, à Rua Xavier Pinheiro, 62, foi inaugurado em abril de 1984 e utilizado como área de apoio logístico para os automóveis Escort, da Ford, destinados à exportação.

ferrovias entre as margens do estuário de 300 a 400 contêineres por mês.

Na época, período em que a Transbrasa comemorava 10 anos de atividades, Bayard Umbuzeiro já pregava maior participação das autoridades no conhecimento da realidade portuária relacionada aos terminais privados, especialmente em relação ao alfandegamento dos terminais.

Com a ampliação do movimento de cargas em seus terminais, a Transbrasa começou a enfrentar conflitos com a circulação de caminhões nas ruas de acesso ao seu terminal, cenário que também se repetia com caminhoneiros autônomos em vários outros locais da cidade, com o estacionamento em áreas inapropriadas de caminhões que se dirigiam ao Porto de Santos.

Em novembro de 1985, porém, a empresa

implantou um novo acesso a partir da Avenida Francisco Manoel, ao lado da Santa Casa de Santos, iniciativa que exigiu investimentos para adequação do terreno, aproveitando uma outra área da CODESP cedida na forma de comodato.

Mesmo após a criação do novo acesso de caminhões continuaram ocorrendo pressões de moradores locais em relação ao barulho causado pelo trânsito de caminhões, ao ponto da empresa ter sido ameaçada de perder seu alvará de funcionamento.

Com o passar do tempo, os problemas de circulação de veículos pesados na localidade foram sendo superados com a adoção de medidas logísticas e até os dias atuais a Transbrasa opera no local.

Antigo pátio da Transbrasa, na década de 1980, e o espaço criado na época para a construção de um novo armazém.



REGISTROS HISTÓRICOS DA IMPRENSA

Nesta trajetória de 50 anos,
as atividades desenvolvidas pela Transbrasa
foram motivos de registro
na Imprensa Regional muitas vezes.
Os assuntos foram os mais variados,
mas permitem avaliar seu desempenho crescente
e também a evolução do segmento portuário.

Ford-Transbrasa exportam mais

A Ford embarca estas mais uma vez para a Escandinávia, no navio *Blas Carmentis*, que já deixou a costa do Brasil com 1.451 veículos, consignados à Suécia, Noruega, Finlândia e Islândia.

As operações de embarque foram concluídas rapidamente, graças ao uso do novo terminal de Transbrasa - instalado na Rua Xavier Pinheiro, em área cedeu se situa a praça de exportação de Automóveis Adm. Permissão. De lá, os carros chegam com rapidez ao país, reduzindo substancialmente o tempo de carregamento.

O navio *Blas Carmentis* é do tipo *roll-on-roll-off*, dotado de rampa na popa, por onde sobem e descem os veículos. Das 1.451 unidades, 1.015 se destinam à Suécia, 292 à Noruega, 119 à Finlândia e 25 para a Islândia.

A exportação de automóveis brasileiros para a Escandinávia teve início em novembro do ano passado, constituindo-se no mais ambicioso programa da Ford Brasil para o mercado exterior. A cada 20 ou 25 dias são embarcados entre dois e três mil veículos, exclusivamente para o norte da Europa.

Segundo a Ford, a aceitação do Escort por aquele mercado externo é consequência de sua qualidade alcançada pelos carros bra-

sileiros e do suporte da empresa, que nos últimos nove meses 400 milhões de dólares em suas fábricas, visando melhorá-las para competir no mercado externo.

O automóvel produzido pela Ford para o exterior é idêntico ao que se destina ao mercado interno e mostra apenas pequenas modificações para atender às exigências dos países importadores. Há diferenças na compressão do motor, nos componentes específicos para o controle da emissão de gases, nos bancos dianteiros ajustados, no sistema de escapamento e nos sistemas de sinalização externos.

Os veículos da Ford, montados ou desmontados embarcados os como CKD, principalmente para a Venezuela são escoados exclusivamente por Santos e entram no país a meio de Transbrasa, na Rota de Santos, em São Paulo e no ABC.

TRANSBRASA

Durante o ano passado a Transbrasa e sua empresa, a Ita do Trabalho, a empresa presta homenagem a Coprec, por intermédio do presidente da companhia portuária, Jorge da Costa Melo, segundo o Sr. Beyer Umbuzero Filho, a Transbrasa apenas quis passar, com a entrega de uma pequena placa, a agradecimento de transbrasa pelo apoio que tem recebido, da

Codesp para a implantação e expansão de seus terminais.

Além do novo prédio da Rua Xavier Pinheiro, inaugurado em janeiro e exclusivo para a exportação de automóveis Escort, a Transbrasa dispõe de outros dois grandes terminais em Santos. Um, principal, na Rua Joaquim Tiburcio, e outro na entrada de Cidreira, em área cedida pela Rede Ferroviária Federal.

Fechando um circuito de transporte rodoviário, a Transbrasa inaugurou recentemente no Brasil São Bento (na entrada da Cidade) um pórtico de 25 toneladas, destinado a movimentar caminhões, de trans para caminhões ou vice-versa. O terminal, substitui o serviço de empurrar, empregado até então, proporcionando maior rapidez e segurança às operações.

Eficiência é a palavra chave, segundo o presidente da Transbrasa, Beyer Umbuzero Filho. Ao assegurar o portão, recentemente, ele explicou que "a melhor performance brasileira no setor de comércio exterior, bem como a crescente utilização de contêineres, a Transbrasa vem desenvolvendo há anos e esforço constante no sentido de projetar no exportador uma infra-estrutura eficiente, com preços competitivos, e resultados positivos".

Saltaram que o complexo de terminais deu grande impulso, inclusive, ao transporte ferroviário de contêineres, possibilitando a alimentação constante do Terminal de Codesp, na margem esquerda do estuário. Hoje, grande parte das cargas de exportação embarcadas e chega em contêineres, sobre vagões, embarcadas no Port, em São Paulo, ou em diversos municípios do interior.

Em março, ainda, o terminal da Rua Joaquim Tiburcio alcançou um número inédito no movimento: 2.830 contêineres de 20 e 40 pés. Com 32 mil metros quadrados de área, com armazéns de carga e um pórtico para 25 toneladas, dispõe ainda de docas de cimento, bloco, empilhadeiras e outros equipamentos para a movimentação de cargas.



Em maio de 1984, o Jornal A Tribuna de Santos noticiava mais um embarque de veículos Escort, da Ford, para a Escandinávia, com operações feitas pela Transbrasa.

A movimentação destas exportações foi realizada no novo pátio da empresa, na época, instalado na Rua Xavier Pinheiro, indicando o processo de expansão dos negócios.

A diversificação das atividades garantiu à Transbrasa um avanço constante no volume de embarque e desembarques no Porto de Santos, assegurando a sua consolidação no mercado.

Transbrasa conscientiza trabalhadores

A cada ano, a Transbrasa consolida a posição de seu terminal na Rua Joaquim Távora, com 50 mil metros quadrados e capacida-

de estática para movimentar entre 2.500 e três mil contêineres. O diretor da empresa, Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, busca ainda adequar o seu corpo de funcionários à constante evolução tecnológica do setor, conscientizando-o sobre as normas de prevenção de acidentes e realização do trabalho dentro de práticas seguras.

Os esforços da Transbrasa, nesse aspecto, resultaram na realização da I Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho - Sipat - de 24 de abril a 1º de maio. Os aproximadamente 200 empregados da firma estão assistindo, desde anteontem, a palestra versando a respeito de "Segurança em Operação de Empilhadeiras", "Segurança na Movimentação de Cargas", "Primeiros Socorros" e "Segurança no Lar", o

último item, com a participação de esposas dos trabalhadores.

A I Sipat contará com a presença de gente com larga experiência no assunto, como Oswaldo Costa, supervisor de Segurança da Codesp; engenheiro Moacir Abdala, da Cia. Santista de Papel; e Gizelle da Costa e Silva, supervisora de Segurança da Transbrasa.

Os filhos dos empregados da empresa terão também a oportunidade de participar do evento, por meio de um concurso promovido pela Companhia-CIPA. Anteontem, Umbuzeiro Filho abriu a I Sipat com uma cerimônia de hasteamento de bandeiras e um discurso focalizando os propósitos da promoção. A 1º de Maio, a I Sipat será encerrada com festa dedicada aos trabalhadores, conforme informação da direção da Transbrasa.

Há mais de quatro décadas, a Transbrasa demonstra grande preocupação com a segurança dos seus colaboradores.

Este fato foi registrado pelo Jornal A Tribuna, em abril de 1986, na realização da I Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho, reunindo cerca de 200 profissionais.

É filosofia da empresa dar prioridade absoluta para questões de segurança, de modo que permanentemente promove ações e treinamentos voltados para tal finalidade.

Bayard fica com 100% da Transbrasa

O empresário Bayard Freitas Umbuzeiro Filho e seus filhos são desde o dia 1º deste mês os proprietários integrais da Transitária Brasileira S.A. — Transbrasa. Eles detêm 100% do controle acionário da empresa, depois de terem adquirido 70% das ações que estavam em poder da Agência Marítima Dickinson e da Transquímica (do grupo petroquímico Unipar).

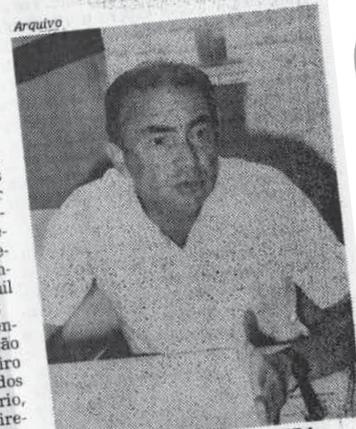
“No aspecto da aplicação financeira não compenso muito, mas no sentido da realização pessoal está compensando”, informou o empresário, que se diz voltado à produção, sem revelar o total investido na compra das demais ações. Com a compra do controle acionário, o vice-presidente José Carlos da Silva Caridade, indicado pela Dickinson, deixou o cargo, que está aberto para ser

preenchido futuramente. O filho mais velho do empresário, Bayard Freitas Umbuzeiro Neto, de 25 anos, passou a ser o diretor de Operações. A filha Andréa, de 23 anos, é a outra acionista. O filho mais novo, Roberto, de 10 anos, será o próximo.

Bayard entrou na Transbrasa como gerente, em 1977, quando a empresa tinha sede em São Bernardo do Campo “e estava numa situação pré-falimentar”. Como funcionário, ele desenvolveu a empresa, a ponto de adquirir 22% das ações logo em seguida. Depois, dividiu com a Dickinson, meio a meio, o controle acionário, eliminando todos os outros acionistas. Foi aceito um terceiro sócio, a Transquímica, com a divisão das ações em cerca de um terço para cada um, situação que perdurou até o último dia 1º.

Com mais de 200 funcionários atuando no setor retroportuário e de transportes, a Transbrasa tem grande patrimônio em equipamentos. Seus terminais estão instalados em terrenos alugados. São 20 mil metros quadrados na Rua Xavier Pinheiro (próximo de ser transformado em Terminal Retroportuário Alfandegado — TRA), 50 mil metros na Rua Joaquim Távora e um pequeno terminal rododiferroviário na entrada da Cidade, além de mais 20 mil metros quadrados em São Bernardo. Nos planos de Bayard estão o desenvolvimento dos terminais, a obtenção do TRA para a área da Xavier Pinheiro e “o engajamento da ociosidade dos equipamentos”, como diz o empresário, que quer a partir de agora melhor direcionar seus aparelhos para contêineres, adequando-os à realidade do Porto de Santos.

Arquivo



O empresário vai obter um TRA

A conquista do controle acionário pleno da Transbrasa pelo empresário Bayard Umbuzeiro Filho foi noticiada com destaque pelo Jornal A Tribuna, em 7 de março de 1988.

Naquele momento, estava sendo iniciado um novo processo dentro da empresa, com uma nova fase administrativa e gerencial, de caráter familiar.

O ato também demonstrava a perseverança empresarial de Bayard e já indicava que a Transbrasa passaria a ganhar mais agilidade no processo de decisões com resultados mais favoráveis diante do mercado.



Carlos Nogueira

O presidente da empresa, Umbuzeiro, foi à França fazer contatos

A empresa Transitária Brasileira (Transbrasa) vai investir este ano US\$ 1 milhão 500 mil (Cr\$ 2 bilhões 500 milhões). Os recursos serão aplicados na compra de equipamentos, principalmente veículos rodoviários.

A informação é do presidente da Transbrasa, Bayard Umbuzeiro Filho, que viajou segunda-feira para a França.

O empresário, que também é vereador em Santos pelo PRN, voou para Paris, a fim de manter contatos com armadores, importadores e banqueiros franceses.

Ele vai fechar contratos de financiamento, inclusive para compra de equipamentos destinados a outras empresas do grupo. A Transbrasa possui tecnologia inédita no Brasil, de reciclagem de lixo e de pneus. Bayard também detém concessão para a exploração comercial de várias emissoras de TV a cabo.

A primeira do grupo, a Santos Cable TV, vai funcionar, segundo o empresário, a partir de abril, em caráter experimental.

Na África — No fim da semana, Umbuzeiro viajará da França,

para a África. Vai manter contatos com empresários e importadores da costa ocidental do continente. O roteiro prevê visitas ao Senegal, Zâmbia, Quênia, Costa do Marfim e Angola.

Seu objetivo é antecipar a ofensiva que o Governo brasileiro está preparando naquele continente.

O Brasil, segundo ele, pretende voltar a investir no mercado africano, como alternativa para as exportações de produtos manufaturados.

É a saída — Para o empresário, exportar é, atualmente, a única saída que resta ao Brasil, para salvar a economia. Na sua opinião, os incentivos recentemente criados pelo Governo vão abrir muitas portas para os produtos nacionais.

Para a sua empresa, totalmente voltada ao comércio exterior, a perspectiva é boa. No ano passado, apesar de todos os problemas da conjuntura econômica, a Transbrasa faturou cerca de US\$ 3 milhões (Cr\$ 4 bilhões 900 milhões). Este ano, a previsão de faturamento é de US\$ 3 milhões 500 mil (Cr\$ 5 bilhões 775 milhões).

Em março de 1992, a imprensa regional divulgava a viagem de Bayard Umbuzeiro para a França e África a fim de realizar contratos de financiamentos e promover uma série de investimentos, além de outros contatos comerciais.

Com maior autonomia no processo de decisões, Bayard já começava a demonstrar sua ousadia e agressividade no mercado, visando a expansão da empresa num mercado crescente.

Os resultados favoráveis foram aparecendo no tempo e consolidando cada vez mais a expansão da Transbrasa.

Transbrasa faz operação completa após descarga

O serviço, no sistema porta a porta, reduziu Custo Brasil

Da Reportagem

A Transbrasa Transitária Brasileira Ltda. realizou uma operação completa, de porta a porta, na descarga de 5.257 toneladas de bobinas de aço, importadas pela Kofar Produtos Metalúrgicos Ltda., de Barueri. A Transbrasa atuou como entidade estivadora, Terminal Alfandegado Público (TAP), despachante aduaneiro e transportador rodoviário.

A remessa veio ao bordo do navio grego *Calypso N.*, que atracou no cais dos armazéns 29 e 30 de Santos. A operação de desembarque durou 30 horas.

Os trabalhos foram acompanhados pelo gerente de Transportes, Guilherme Schmidt Tavolaro, e pelo diretor da Transbrasa, Bayard Umbuzeiro Neto, que avaliou: "Por envolver uma única empresa em todas as fases do comércio exterior, a operação representou ao importador uma

redução em torno de 20% no Custo Brasil".

Bayard Neto acrescentou que a operação somente foi possível graças ao apoio do importador que contratou o frete na modalidade de *free-out*, indicando a Transbrasa como responsável por toda a logística de transporte.

Além da economia, a operação gerou outros benefícios ao importador, como o total controle na manipulação da carga, diminuindo a possibilidade de avarias.

Em fevereiro de 1998, a imprensa destacava que a Transbrasa realizava uma operação portuária completa, atuando com atividade estivadora, terminal alfandegado, despachante e transporte rodoviário.

Esta diversificação, como ressaltava a própria reportagem, contribuía para a redução do chamado Custo Brasil e foi determinante para a conquista de novos mercados.

Até os dias atuais, a empresa mantém a mesma filosofia de trabalho a gera mais tranquilidade aos seus clientes, assim como maior segurança.



A Tranbrasa sempre esteve presente nos grandes eventos de logística e transportes. Em 1998, o vice-presidente da empresa, Bayard Umbuzeiro Neto, participou da IV Intermodal South América para divulgar as atividades da Transbrasa e na ocasião conseguiu fechar vários contratos, além de ampliar a rede de contatos com diferentes clientes.



Sempre preocupada em assegurar a qualidade dos seus serviços para clientes e também segurança para seus colaboradores, a Transbrasa acompanha de perto das inovações do mercado.

Em 2000, a empresa já investia bastante em tecnologia para garantir segurança e agilidade no transportes de cargas.

E para atingir tais objetivos dispunha de um sistema computadorizado de captação e armazenamento de dados para avaliar as condições de viagem para seus motoristas.



Quase 20 anos depois de ter o privilégio de exercer o mandato de vereador no município, o empresário Bayard Umbuzeiro Filho recebeu da Câmara Municipal de Santos o título de Cidadão Emérito de Santos.

Na ocasião, o empresário lembrou que trouxe a sede da Tranbrasa de São Bernardo do Campo para Santos para poder contribuir com o município na geração de renda e impostos e também no desenvolvimento local.



Em 2001, a Transbrasa renovava o contrato de utilização do seu terminal localizado no Bairro do Marapé por mais 10 anos e anunciava novos investimentos para modernização das suas atividades.

Nesta ocasião, a empresa havia sido considerada na Intermodal 2000, pelos leitores da Revista Global, como uma das três melhores companhias brasileiras no quesito Operador Portuário.



RECONHECIMENTO

Referência em bons serviços

Tranbrasa é citada como a melhor prestadora de serviços entre recintos alfandegados da região

Este é um importante reconhecimento para a Tranbrasa. Ser "regiões" pela excelência dos seus serviços é a maior honra que podemos receber", diz o diretor-presidente da Tranbrasa Fayal Umberto Filho. Um mês de trabalho intenso por meio de reuniões, audiências, negociações e negociações com a Associação Paulista de Alfândegas e Comércio Exterior (APACE) em São Paulo, a empresa recebeu o prêmio de melhor prestadora de serviços.



Principais em termos de atendimento dos serviços aduaneiros, as autoridades alfandegárias são permanentemente recebidas com os melhores serviços. Comparando os resultados transportados, os melhores resultados, especialmente exportações e importações na fiscalização, propõem com a melhoria constante nos serviços de Porto de Santos. No ano passado, a Tranbrasa foi citada pela maioria dos prestadores de serviços.



Atuação integrada
 Diante de um novo prêmio, os diretores da empresa entregam o prêmio a Fayal Umberto Filho, o diretor-presidente da Tranbrasa, e o presidente da Associação Paulista de Alfândegas e Comércio Exterior.

"Tranbrasa trabalha com a excelência e é feliz. Ainda mais vindo de quem que reconhece o trabalho, prêmio e sabem das dificuldades para quem atua na área. Mas é o resultado do nosso trabalho e a percepção constante da Tranbrasa em estar em linha de frente. Estamos felizes que os melhores resultados são o nosso orgulho para oferecer os melhores serviços em benefício dos nossos clientes", agradece Fayal Umberto Filho, acrescentando mais uma conquista à lista de prêmios recebidos pela empresa.

Na área de construção, a Tranbrasa também recebeu o prêmio de melhor prestadora de serviços em 2001, sendo a melhor empresa do mundo em serviços de construção de unidades de carga na América Latina.

Na área de construção, a Tranbrasa também recebeu o prêmio de melhor prestadora de serviços em 2001, sendo a melhor empresa do mundo em serviços de construção de unidades de carga na América Latina.

A tranbrasa também foi citada em mais importantes empresas ligadas ao setor portuário. Tranbrasa é citada como a melhor prestadora de serviços em São Paulo. Nesse universo cada vez mais integrado, não é todo dia que se recebe um prêmio desse tipo. Tranbrasa comemora esse momento com o diretor-presidente da Tranbrasa, Fayal Umberto Filho, em uma reunião com a imprensa.

Sempre disposta a colher as opiniões dos seus usuários em geral, a Tranbrasa, em 2001, foi reconhecida como a melhor prestadora de serviços entre os recintos alfandegados instalados em toda a região. A empresa já havia sido premiada pela Texteiner, no seu setor de reparos de contêineres, como uma das maiores do ramo no mundo, face sua eficiência na reparação de unidades de carga da América Latina.



Enquanto muitas empresas demoraram para se aprimorar na utilização das tecnologias nas relações com seus clientes, desde o início da década de 2000, a Transbrasa já se modernizava também neste segmento.

Foi a primeira empresa da RM da Baixada Santista, em seu setor de atuação, a criar programa de requisição de serviços no sistema on-line na Internet.

Comemoração

Empresa Transbrasa completa 25 anos de atividades no porto

No período, a firma conseguiu o alandegamento para seu terminal

De Reportagem

A empresa Transbrasa Brasileira (Transbrasa), terminal de carga alfandegado com sede em Santos, completou 25 anos de existência. Para comemorar a data, no mês de julho seguinte, a Transbrasa promoveu uma distribuição de confraternização. O presidente Bayard Umbuzeiro Filho, ressaltando a história da empresa no seu primeiro quarto de século, afirmou:

"Estamos em uma situação logística privilegiada no mercado. Entretanto, para manter o nível de eficiência e economia de recursos, nos tempos difíceis. Mas a previsão é bastante favorável e a futuro, promissor", disse o presidente.

Ele enfatizou que "uma trajetória de alta e baixa, de quem mantém a consciência de destaque no cenário portuário do País".

Fundada em 13 de agosto de 1954, como transportadora, a Transbrasa tinha origem no setor de transportes em São Bernardo do Campo. Ela foi criada como auxiliar à Agulhas, empresa localizada naquela cidade do ABC paulista.

No seu início, o acionista majoritário era o empresário Roberto Nogueira. O primeiro secretário da empresa em Santos teve em Elias da Cunha, de onde se transferiu depois para a Rua José do Patrocínio.

Em 1977, em meio a dificuldades, a direção da Transbrasa contratou o advogado santista Bayard Freitas Umbuzeiro



Desde 1987, a sede fica em área na Rua Joaquim Tiboni, no lado do Clube Portuário

ro Filho, para revitalizar a transportadora. Três anos depois, a Agência Marítima Distrital entrou no cenário da companhia e a Transbrasa passou a ser comandada por três proprietários, agência Distrital, Ricardo Lorenzini Simão e Bayard Umbuzeiro.

Foi a primeira empresa, nesse período, a fazer parceria com a Rede Ferroviária Federal para a implementação de um terminal onde ferroviário no Bairro do Paço, em São Paulo. Essa sociedade chegou

a responder por 60% dos contêineres transportados entre as duas áreas do porto, Santos e Guarujá.

Em 1983, a sede foi transferida para a Rua Joaquim Tiboni, 505, no Marujá. Com o encerramento de um período Paulo Gomes Barbosa, foi uma das primeiras arrendatárias de área da recém-criada Caldep.

Consolidação — Em 17 de novembro de 1988, Bayard Umbuzeiro Filho comprou todos os ações, transformando

a Transbrasa em empresa familiar.

Após dois anos de inatividade, a Secretaria de Receita Federal concedeu em 1997 o alandegamento do terminal, representando um grande impulso ao crescimento da empresa. "Nos pressupostos todos os requisitos necessários, mas não conseguimos a concessão da empresa", disse Bayard Umbuzeiro Neto, diretor-geral da Transbrasa, hoje holding de outras companhias.

Na época em que comemorou seus 25 anos de atividade, a imprensa noticiou o aniversário da Transbrasa ressaltando que 100% do seu controle acionário já estavam nas mãos do empresário Bayard Umbuzeiro, assim como o terminal gozava da condição de unidade portuária alfandegada. Bayard, na ocasião, ressaltava que a empresa se situava em condição privilegiada de logística no mercado, mas advertia que o cenário da economia recomendava muito esforço para o enfrentamento de adversidades.

Transbrasa desembaraça contêineres via Internet

Em uma iniciativa pioneira entre os armazéns alfândega-rios do Porto de Santos, a Transbrasa já disponibiliza um novo sistema de requisição de serviços. Por via eletrônica, é possível fazer a solicitação de desmontagem e obter outras informações referentes à carga depositada no terminal.

A agilidade do serviço e a facilidade na obtenção de respostas para as solicitações enviadas proporcionam mais uma oferta aos clientes da Transbrasa.

"Os ganhos de espaço e comodidades são flagrantes: poupa-se tempo e papel, uma vez que o despachante não precisa se deslocar até o pedestal terminal para fazer o pedido dos serviços", informa o diretor-geral da empresa, Bayard Umbrozero Neto.

As atividades podem ser acessadas por meio do site da empresa (www.transbrasa.com.br).

Para conseguir as informações desejadas e fazer o pedido, o único requisito é fornecer o número do conhecimento-alfândega. A seguir, para segurança quanto a identificação do



Operações na Transbrasa podem ser feitas pela Internet

representante comercial das mercadorias, e o sistema solicita todos dados, mas que igualmente podem ser providos pelo cliente.

Segurança é uma das preocupações principais quando da preparação do sistema do local em prática no final do ano passado. Uma série de medidas foram tomadas para impedir qualquer tipo de violação das informações disponíveis apenas aos legítimos interessados. Firewalls são barreiras eletrônicas de segurança colocadas pelos técnicos para manter a integridade do site

inviolável pelos hackers.

"Quando tivemos a ideia inicial para elaborar esse serviço pela internet, nossa preocupação sempre foi, acima de tudo, quanto a segurança dos dados. Foi o comércio, isso é fundamental", explica Bayard Neto.

Os pedidos feitos são verificados pela equipe do Armazém da Transbrasa ministrada, garantindo a velocidade do atendimento das informações e a agilidade na execução dos serviços, atividade que em breve deve tornar-se habitual entre os terminais alfândegados do Porto de Santos.

Transbrasa recebe elogios de empresas

Em reunião realizada pela Alfândega junto a empresas que atuam no porto, a Transbrasa foi apontada como a instalação portuária alfândegada como o melhor recinto na prestação de serviços.

Preocupada em manter o nível do atendimento dos serviços aduaneiros, as autoridades alfândegadas vêm promovendo semanalmente reuniões com usuários desses serviços. Comparecem nessas reuniões transportadores rodoviários, despachantes, importadores, exportadores e integrantes na fiscalização preocupados com a melhoria constante nos serviços do Porto de Santos. Foi neste contexto que a Transbrasa foi citada pela maioria dos presentes como a mais eficiente.

"Ficamos honrados com a escolha, isso é óbvio. Ainda mais vindo de pessoas que conhecem o ambiente portuário e sabem das dificuldades para quem atua na área. Mas é o resultado de muito trabalho e a preocupação constante da Transbrasa em atuar em favor de seus clientes. Acho que os usuários reconheceram o nosso esforço para agilizar os serviços em benefício de todos", explica Bayard.

O Jornal A Tribuna registrava, em 27 de janeiro de 2011, que a Transbrasa foi apontada por empresas que atuam no porto como o melhor recinto de prestação de serviços.

Igualmente revelando o seu pioneirismo na utilização de novas tecnologias, a empresa, em 2001, já utilizava a Internet para facilitar serviços aos seus clientes nas operações portuárias, conforme revela matéria divulgada na época pelo Jornal Diário do Litoral.



A Revista Global, em abril de 2007, publicou reportagem sobre o aumento da produtividade da Transbrasa visando elevar sua capacidade de movimentação de cargas em 50%, em relação a 2006, quando movimentou 18 mil contêineres entre importação e exportação. A filosofia do estabelecimento de metas sempre norteou a empresa, mas, para atingir seus objetivos, adotou como postura acompanhar bem de perto os avanços tecnológicos.



TRANSBRASA



TRANSBRASA



REGISTROS DE PRONUNCIAMENTOS NA IMPRENSA

A efetiva participação do presidente da Transbrasa, Bayard Umbuzeiro Filho, no dia a dia do desenvolvimento do setor portuário nacional e regional foi marcada por seus pronunciamentos na Imprensa, com avaliações técnicas e de mercado envolvendo assuntos dos mais diferenciados.

Vereador quer montadoras na região

Rafael Homenes Argenteo



Bayard vê área continental como ideal para abrigar um parque automobilístico

Atrair para a área continental de Santos as montadoras que ficadas pela política de abertura da economia, é a idéia do vereador Bayard Umbuzeiro. Para isso, técnicos contratados pelo vereador elaboraram um documento de infra-estrutura da região para instalação das fábricas. O documento foi enviado na semana passada às montadoras Peugeot, Renault, Chrysler e Nissan. Apesar de ainda não ter obtido resposta de nenhuma montadora, Bayard está confiante na possibilidade de alguma delas considerar sua proposta. Seu argumento básico é de que a Baixada Santista é a melhor região para abrigar um novo parque automobilístico, dada as condições de infra-estrutura.

A proximidade com o porto — que responde pelo escoamento de aproximadamente 30% dos veículos destinados à exportação nos últimos cinco anos —, a garantia de fornecimento de matéria-prima pelo pólo de Cubatão e as malhas rodoviária e ferroviária são alguns dos argumentos usados por Bayard. Mas o que

não se sabe é se serão suficientes. Isso porque a tendência do fluxo anual de investimentos é favorável ao leste europeu.

Viabilizar o projeto não será fácil, admite o vereador. "Mas Brasil precisa primeiro convencer o capital estrangeiro de que investir aqui é um bom negócio. Segundo ele, isso pode ser feito com a definição clara das regras

do jogo para novos investimentos no País. "O lucro é o sacerdócio do empresário; não adianta querer atrair sem regra, senão vai tudo para o leste europeu mesmo".

ABERTURA DE MERCADO

O êxito da idéia do vereador dependerá do sucesso da política econômica do Governo. Para ele, a maior prova que pode ser dada

ao investidor estrangeiro de que a mentalidade no trato à economia está mudando é a abertura do mercado. Principalmente através da política industrial, que nos acabados, matérias-primas e máquinas com alíquotas reduzidas.

O documento será levado pelo vereador ao presidente Fernando Collor na quarta ou quinta-feira, em Brasília. Ele apresentará a proposta ao presidente em companhia do secretário nacional do Desenvolvimento Regional, Egberto Batista.

Além disso, Bayard está tentando entrar em contato com o Shuji Tomie, para expor sua proposta a fazer e chamar a atenção do Governo Federal, do Estado e do Município para essa questão.

"O empresário não acredita na possibilidade das empresas estrangeiras preferirem exportar seus automóveis para o Brasil ao invés de fabricá-los no País. Se com competitivos, imagine se forem fabricados aqui. De cara, já cai 65% do valor", disse.

Santos tenta atrair uma nova fábrica da Peugeot

SANTOS — A indústria automobilística francesa Peugeot anunciou seu interesse a Santos em instalar uma nova fábrica na região, segundo o vereador Bayard Umbuzeiro (PRN). Ele diz se trata de uma oferta de projeto de proposta de instalação de uma planta de produção de veículos a motor e a potência.



Uma das versões de Peugeot, pronta para ser montada em uma planta de produção

Informações mais detalhadas serão encaminhadas pelo vereador ao governador do Estado, Luiz Antonio Anísio, do Rio, representante da Associação Automobilística do Brasil. Segundo Umbuzeiro, a Peugeot também se interessou por São Paulo, mas não conseguiu a licença para a instalação da fábrica no Estado de São Paulo, pois a planta estaria localizada em Cubatão, uma zona de risco de contaminação por vazamentos de petróleo.

Outra razão que motivou a Peugeot a instalar a fábrica em Santos é a oferta de terrenos e a facilidade de acesso ao porto de Santos, o que deve facilitar a importação de equipamentos. Além disso, uma planta de produção de 100 mil unidades por ano, com capacidade para 10 mil funcionários, já está em fase de planejamento em Santos.

No exercício da vereança e com sua ampla experiência empresarial, Bayard Umbuzeiro sugeriu ao Poder Público a instalação de montadoras de veículos na região, em 1990, proposta que despertou interesse na fábrica da Peugeot.

O fato foi registrado pelos jornais A Tribuna e o Estado de São Paulo, mas, na época, divergências de natureza partidária acabaram impedindo o avanço desta proposta.

A ideia associava as condições favoráveis do polo industrial de Cubatão, em especial na produção de aço, assim como as vantagens de embarque de veículos à exportação pelo porto.

A meta é mera consequência

→ BAYARD UMBUZEIRO FILHO (*)
Colaborador

Foi uma grande satisfação assistir, recentemente, à posse do ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Clóvis Carvalho. Para quem não se lembra, ele reafirmou o objetivo do presidente Fernando Henrique Cardoso de o Brasil exportar US\$ 100 bilhões em 2002. Uma meta considerada por muitos como utópica. Mas é gratificante notar o otimismo do ministro com suas novas atribuições.

É realmente um número quase irreal, pois representa praticamente o dobro do que o Brasil negociou com o exterior em 1998, US\$ 51 bilhões. Para chegar daqui a três anos ao volume almejado pelo Governo, seria necessário um crescimento de 26% ao ano. Vale ressaltar que as vendas brasileiras representam ridículos 0,3% do total negociado na economia mundial.

Isso sem falar no susto que o País toma cada vez que as autoridades citam es-

sa meta. Em 1997, quando se falou pela primeira vez nos tais US\$ 100 bilhões, as exportações recuaram 3%. Já se prevê uma queda de 1% para este ano.

Não existe demanda internacional que possibilite avanço no comércio exterior. O mercado global está restrito, ainda mais depois de sucessivas crises nos chamados países emergentes. E mesmo que a busca por produtos brasileiros cresça, seria uma afirmação duvidosa dizer que seríamos capazes de aumentar em larga escala nossa participação no comércio internacional.

Vida de exportador não é fácil no Brasil. De que maneira um artigo destinado à exportação, taxado por uma série de tributos, que vão desde a matéria-prima até o embarque, pode competir com um similar asiático ou americano, com índices de impostos próximos a zero?

Há muito que se fala sobre a desburocratização da produção industrial brasileira. Quase há tanto tempo quanto se afir-

ma a necessidade de uma verdadeira reforma tributária. Até agora, os dois tópicos, fundamentais para o desenvolvimento do País, são apenas intenções. O presidente Fernando Henrique reafirmou novamente o desejo de ver aprovada no Congresso a reforma tributária. Será que desta vez a história será diferente?

O acerto inicial com o FMI era de um superávit de US\$ 11 bilhões na balança comercial. Muitos duvidaram, e com razão. O Governo acertou depois a redução para exportações superiores às importações em US\$ 3 bilhões. Tudo mero jogo de cena. Mais importante que ter obsessão por metas, é facilitar a vida de quem produz e traz divisas ao Brasil. A meta é consequência. O que importa realmente é se as autoridades vão deixar a iniciativa privada livre para trabalhar sem uma avalanche de tributos. Isso já seria o suficiente.

(*) Bayard Freitas Umbuzeiro Filho é diretor-presidente da Transbrás — Transportes Brasileiros.

Em artigo publicado em agosto de 1999, no Jornal A Tribuna, Bayard Umbuzeiro comentava a meta do Governo Federal de dobrar o volume de exportações do País e defendia uma redução da carga fiscal para fomentar o desenvolvimento.

Recentemente, o Congresso Nacional aprovou um projeto de Reforma Tributária com o objetivo de simplificação do sistema de cobrança de tributos, porém os especialistas alegam que as novas medidas vão elevar o custo dos impostos.



Para defender a redução de impostos no Brasil, em dezembro de 1999, Bayard Umbuzeiro escreveu artigo no Jornal A Tribuna expondo a experiência adotada nos Estados Unidos que resultou no avanço econômico.

Na publicação, Bayard observava que os governos não têm a finalidade de produzir riquezas, mas sim redistribuir os resultados colhidos pela iniciativa privada no processo de desenvolvimento interno.

Porto regional: bônus ou ônus?

Bayard Freitas Umbuzeiro

Porto indispensável de Santos, o porto terá sempre será condição fundamental para o crescimento (ou a volta dele) da cidade. Por isso que se fala em turismo e suas variações (receptivo, de negócios), no aquecimento do comércio ou qualquer outra atividade, o caso jamais poderá ser ignorado. Não adianta. Em Santos, todos os caminhos levam ao porto.

Por isso, chama a atenção reportagem de A Tribuna, publicada no último dia 19 de agosto, sob o título de *Batizada* com apenas 50% dos votos no CAP. A matéria mostra uma distorção: metade dos representantes existentes no Conselho de Autoridade Portuária não tem ligação com a Batizada Santos, atendendo interesses estaduais e, ao menos, ao mesmo de outras regiões.

Trata-se apenas de uma incógnita oportuna a debater sobre a regionalização do porto. Há muito se faz necessário rever as formas como são tomadas medidas que seguem a vida do maior caso da América Latina e, consequentemente, de um milhão de pessoas que vivem nos municípios próximos a ele.

É regional que o Porto de Santos é assunto de interesse nacional. E isso se constatou de imediato: exames mostram de forma cabal, pois somente o caso sanitário movimentou 1/4 das mercadorias importadas e exportadas pelo País. Por isso, a preocupação do Governo Federal com a forma de condução do maior corredor de exportação brasileiro não é acidental, embora exista uma certa compatibilidade com a situação financeira atual do Codesp, navegando em um mar de dívidas.

Afinal, é importante ressaltar quem ficará com o ônus do déficit do Codesp, estimado em R\$ 350 milhões? Será que o Governo Federal vai injetar recursos à exemplo do que fez com o Banco de Brasília? Há interesse de se eliminar o Votado de empresas ainda existente no Codesp ou já não mudar de endereço, com a nomeação de outros nomes com o advento da regionalização? E quanto à conta da dragagem e estuário, serviço essencial e obrigatório para o bom funcionamento de nosso terminal portuário da América Latina? Será possível, claro, a regionalização do Porto pode se transformar em mais um Cavalo de Troia, com o governo responsável pelo encaminhamento do caso.

Palco onde com altos índices de desemprego, a região, na realidade, precisa de um impulso econômico e é indispensável a potencial do porto para oferecer mais empregos. O município já reconhece, naturalmente possui em troca de infraestrutura que oferece para as empresas que estão instaladas nas áreas portuárias. Dado ao porto, Santos está dando ao Brasil, como nunca, um exemplo de vocação e não porque se trata de um porto para pequenas embarcações, embora a cidade receba a denominação de "Barcelona brasileira" por acaso.

O porto precisa de novas instalações. Necessariamente para de um grande estacionamento para caminhões que ficam estacionados por dias no mar de Santos. Precisa de dragagem (o que aqui chega em toneladas) e não se trata de um trabalho que não se pode fazer, que ninguém. E, por isso, principalmente, dos impostos a serem pagos à Prefeitura. A administração do Codesp segue no

município a justa compensação pelos serviços oferecidos aos usuários do porto.

A regionalização agiliza a tomada de decisões. Brasília é um lugar longe de tudo, inclusive das pressões populares quando de assuntos públicos. Embora as medidas não devam ser tomadas sob o calor do spot de determinado grupo, estas não podem ser ignoradas. Cabe e podem ser ignoradas. Cabe e podem ser tomadas com a sintonia com o Conselho de Santos, tomando em conta quando se trata de assuntos portuários de seu interesse.

Reflexo, mas pouca importância, mas pouca representatividade política regional na Capital Federal. Afinal, é inaceitável que uma região com mais de 1,5 milhão de habitantes tenha apenas uma deputada federal. O mesmo ocorre na Assembleia, com apenas três estados. Quem sabe no próximo ano a situação mude, sabendo que partidos lançarem uma quantidade menor de candidatos sob o risco de repetir o mesmo erro.

Empresários, trabalhadores e autoridades da região precisam ser mais ouvidos. Ninguém conhece mais do que eles, que vivem o dia a dia do porto. O Poder Federal já apresenta ao menos neste 20 anos em que esteve no comando da estatal. Agora é a vez dos municípios, desde que as regras do jogo estejam claras e o passivo do Codesp não seja um ônus para as cidades. Afinal, elas não suportariam este indesejável Cavalo de Troia.

Bayard Freitas Umbuzeiro é diretor executivo do Sindicato dos Trabalhadores Unificados de Santos (SUTUS) e presidente do Conselho Administrativo de Santos.

Em artigo publicado em abril de 2001, no Jornal Boqueirão News, Bayard Umbuzeiro comenta sobre a necessidade de novas instalações portuárias no Porto de Santos, estacionamento para caminhões, dragagem e também sobre maior representação política em Brasília. Todas estas demandas observadas naquela época ainda integram as pautas de reivindicações regionais e setoriais, notadamente em função do enorme crescimento do volume de cargas.



Com capacidade para receber até 2 mil veículos Ford Escort para exportação, Transbrasa fez investimento em terminal na área da antiga sede do Clube Portuários, no bairro Macuco.



TRANSBRASA

90

NOVAS ETAPAS DE SUPERAÇÃO

A privatização dos terminais e a concorrência

A fase inicial de expansão apresentada pela Transbrasa obteve êxito graças à visão do então gerente Bayard Umbuzeiro em relação às oportunidades que ocorriam no Porto de Santos naquele período. Os indicadores da época revelam que o movimento de cargas do Porto de Santos saltou de 18,8 milhões de toneladas movimentadas para 23,5 milhões, entre 1976 e 1980, saindo de uma representação no cenário nacional de 8,49% para 9,37%.

No caso do movimento de contêineres os resultados foram ainda maiores, com a evolução de 39.657 unidades para 110.822, com um índice de 179,4%.

O período pós 1977, época em que Bayard Umbuzeiro ingressou na empresa e assumiu a sua gerência, também culminou com a fase de transição entre o final da concessão da antiga

Companhia Docas de Santos (CDS) para a criação da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ocasião em que os investimentos públicos no sistema portuário estavam em declínio.

Durante todo o período de concessionária, a CDS registrou uma movimentação de cargas de 379,5 milhões de toneladas, volume que cresceu de forma expressiva nos anos subsequentes.

Em 1977, já antecipando a grande expansão portuária que estaria por vir, a Empresa de Portos do Brasil (Portobras) iniciou a construção do Terminal de Contêineres (Tecon) na margem esquerda do porto, obra que acabou sendo inaugurada em 1981.

A partir do período em que Bayard Umbuzeiro assumiu o controle acionário pleno da Transbrasa, em 1988, até 1996, também foi possível observar uma expansão expressiva na movimentação de contêineres no Porto de Santos. Em 1988, o movimento envolveu 567.811 unidades, enquanto em 1996 esta movimentação já

envolvia 735.263 contêineres, com uma evolução de 29,49%.

No acumulado entre 1988 e 1996, o Porto de Santos movimentou 1.555.349 contêineres nas dependências do Tecon, em Guarujá, e outras 4.017.292 unidades nos demais terminais portuários.

E tudo isto foi decorrência do fato que o início da década de 1990 foi marcado pela retomada de investimentos portuários, em razão da criação do Adicional de Tarifa Portuária (ATP), além de financiamentos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e recursos japoneses.

Mas, foi a partir de 1993, com a promulgação da Lei Federal 8.630/93, de modernização dos portos, que os negócios efetivamente foram expandidos com o ingresso do capital privado na exploração portuária.

Somente no período de 1991 a 2000, o Porto de Santos apresentou uma movimentação acumulada de cargas da

ordem de 356,3 milhões de toneladas, performance equivalente a 93,88% de toda movimentação registrada no período de exploração da antiga Companhia Docas de Santos.

Ocorre que a legislação de modernização dos portos trouxe um outro caráter competitivo às atividades portuárias e as empresas tiveram de se tornar ainda mais eficientes para permanecer neste mercado.

E foi este mais um grande desafio enfrentado pela Transbrasa a partir da segunda metade da década de 1990.

Com os seus maiores concorrentes ocupando áreas privilegiadas no espaço físico do Porto de Santos, a Transbrasa precisou qualificar ainda mais os seus serviços para atrair clientes e vencer as adversidades.



Em 1997, com a conquista do direito de alfandegamento do seu terminal, a empresa diminuiu a distância competitiva com os terminais localizados na chamada zona primária do cais. Mas, além da condição de operadoras portuárias, alguns dos concorrentes igualmente ingressaram na atividade de armador para expandir seus negócios e outros abriram o capital para ampliar a capacidade de investimentos em máquinas e equipamentos.

Com sua característica de empresa familiar, a Transbrasa precisou ser bem aguerrida em seus negócios, impondo um caráter singular aos seus serviços, a fim de garantir sua clientela e aumentar seu movimento num mercado cada

vez mais expandido no mercado internacional.

O Programa de Arrendamentos de Áreas e Instalações Portuárias ganhou dinâmica a partir de 1997, período em que a Transbrasa conquistou seu alfandegamento, e teve grandes reflexos na expansão do movimento do Porto de Santos, com a respectiva evolução de investimentos e modernização.

No período de 1997 a 2006, o Porto de Santos apresentou um movimento acumulado de cargas de 541,6 milhões de toneladas, além da movimentação de 9,9 milhões de contêineres, garantindo novos negócios para o setor privado.

E, nesta ocasião, assim como seus concorrentes, a Transbrasa também passou a ver seus resultados financeiros ampliados.



PERSPECTIVAS PARA PRÓXIMAS DÉCADAS

Projeções revelam expansão de cargas

A Transbrasa está plenamente preparada para se consolidar ainda mais no mercado portuário regional nas próximas décadas e aproveitar as perspectivas de forte crescimento do movimento de cargas até 2040.

As estimativas do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) elaborado pela Autoridade Portuária de Santos (APS) indicam que o Porto de Santos deve alcançar a década de 2040 com um movimento de cargas da ordem de 240 milhões de toneladas, ou quase 40% superior ao volume movimentado no decorrer do Exercício de 2023.

Para atingir esta meta, a APS projeta uma série de investimentos na infraestrutura portuária e também prevê novos arrendamentos de áreas, de modo a assegurar a participação do capital privado na modernização das instalações, em busca de eficiência e competitividade.

No curso dos seus 50 anos de existência, a Transbrasa exibiu um nível de crescimento continuado e se consolidou no mercado mesmo diante de muitas adversidades,

com frequentes mudanças na legislação e também com o ingresso de empresas de grande porte.

Além dos investimentos realizados na sua estrutura operacional, com a aquisição de equipamentos modernos para dar maior dinâmica às operações e obter resultados em escala, a Transbrasa formou equipes de profissionais experientes em todas as suas áreas e está sempre atenta para inovar e assim ofertar serviços de excelência aos seus clientes.

Os ótimos resultados apurados pelo Porto de Santos a partir do início da década de 1990 demonstram que o setor privado tem plena capacidade de dar respostas rápidas ao avanço do comércio internacional.

No início da década de 1990, por exemplo, o Porto de Santos movimentava apenas 28,8 milhões de toneladas de cargas, tendo

crescimentos constantes décadas após décadas, até exibir uma expansão para 173,3 milhões de toneladas, em 2023, com uma evolução da ordem de 501% neste período.

Este fato demonstra que o Porto de Santos precisou se preparar na sua expansão física para abrigar a evolução do movimento de cargas e este desafio também deve se manifestar nos próximos 20 anos, de modo que as autoridades têm ciência da necessidade de disponibilidade de novas áreas para fins de armazenagem.

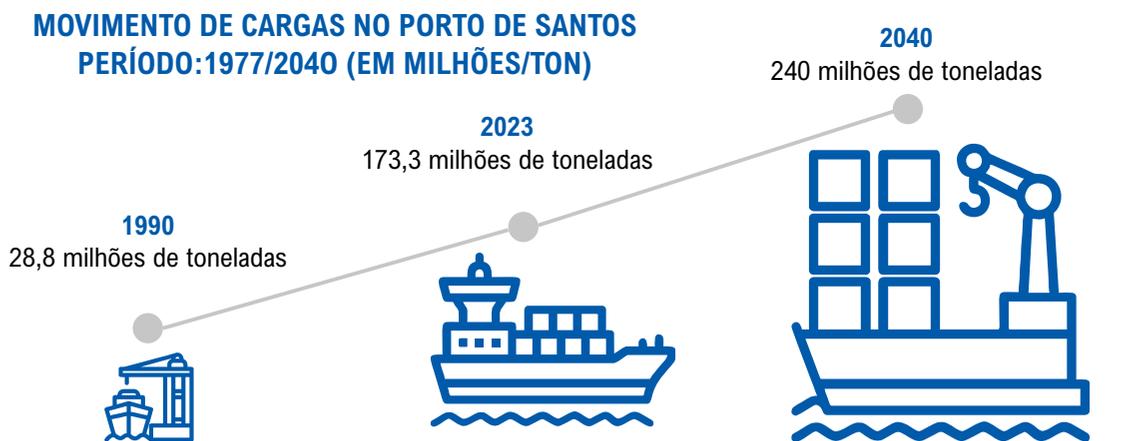
Indicando uma ampla visão de mercado ainda na década de 1980, a Transbrasa se antecipou ao processo de expansão de cargas e foi a primeira arrendatária do Porto de Santos a assumir o controle de uma área física de 51,4 mil metros quadrados que lhe garantiu dispor

de espaço compatível para armazenagem até os dias atuais.

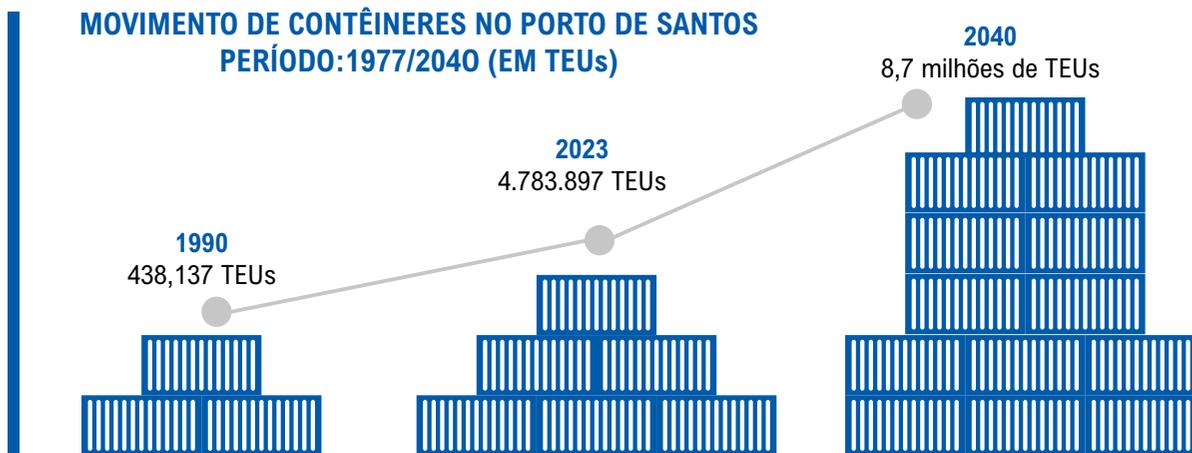
Com o avanço da modernização das instalações portuárias e a agilização do processo de embarque e desembarque dos navios, além da desburocratização da liberação de cargas, a Transbrasa dispõe de meios efetivos para se inserir com eficiência neste novo processo de expansão portuária.

Do início da década de 1980 para cá também se observou um expressivo avanço no movimento das cargas em contêineres, impondo idêntica dinâmica na expansão dos investimentos em novos equipamentos para dar agilidade aos embarques e desembarques.

Em 1980, o Porto de Santos registrou um movimento de contêineres de apenas 110,8 mil unidades, mas, a partir do ingresso do capital privado nas operações portuárias, este movimento cresceu para 438.137 TEUs (contêineres de 20 pés), em 1990.



MOVIMENTO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS PERÍODO:1977/2040 (EM TEUs)



As estatísticas do Porto de Santos relativas a 2023 revelam a movimentação de 4.783.897 TEUs, o que demonstra uma evolução de 991,87%, em relação ao volume exibido no Exercício de 1990.

Como o PDZ da Autoridade Portuária de Santos indica uma movimentação de 8,7 milhões de TEUs até o final de 2040, com um aumento estimado em 81,86%, é evidente que o Porto de Santos deve se preparar para enfrentar esta nova realidade.

A Transbrasa está plenamente pronta para encarar mais este desafio e deve se beneficiar da nova fase de expansão portuária em vários aspectos, uma vez que lida com toda a cadeia logística do setor portuário, desde o processo de alfandegamento e armazenagem até as atividades de despacho aduaneiro e transporte rodoviário de cargas.

Para lidar com estes cenários projetados para o futuro, a Transbrasa analisa cuidadosamente todos indicadores do setor portuário nacional e regional e elabora seu plano de negócios promovendo seus investimentos para avançar no mercado sempre com inovações e oferta de novos serviços.

O sucesso da empresa nestas cinco décadas foi marcado pela busca permanente da excelência. Por esta razão, a Transbrasa possui certificação do ISO 9001 (Sistema de Gestão de Qualidade); ISO 14001 (Sistema de Gestão Ambiental); ISO 45001 (Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional), além de dispor da certificação OEA, na condição de Operador Econômico Autorizado.



PERFIL FAMILIAR

O ingresso dos filhos na organização

Mesmo antes de dispor do controle acionário pleno, Bayard iniciou a trajetória de incluir seus filhos nas atividades da empresa.

O primeiro a assumir esta tarefa foi o primogênito, Bayard Neto.

Ao ingressar na faculdade, o filho mais velho decidiu trabalhar e pagar seus estudos. Desta forma, seu pai facilitou a opção e permitiu seu ingresso na Transbrasa.

Mas a sua contratação não significou ter privilégios. Nessa época, seu pai era gerente e o filho ingressou com a obrigação de bater cartão, ganhava salário-mínimo como auxiliar, varria contêiner, manobrava automóveis e no dia a dia não tinha muito contato com o pai no local de trabalho.

Trabalhou na parte de embarque de veículos com Oswaldo Bueno, que era o seu chefe imediato. Era sargento da PM Rodoviária. Então, teve um chefe também sem privilégios. O escritório era um contêiner adaptado no meio do pátio, debaixo de sol. Chegava a cegonha com os veículos e o pessoal vistoriava, via documentação e dava andamento ao trabalho parquean-

do os veículos e quando chegava o navio levavam os automóveis em comboio ao cais.

Após certo tempo, Bayard Neto foi para o administrativo desse setor, fazendo o controle documental e, posteriormente, para a área operacional em outro setor que era rodoferroviário, que o pessoal recebia café de vagão do



Interior e colocava o contêiner em cima do trem para ir da margem direita à esquerda, no Tecon, ainda na época da antiga Codesp.

Bayard Neto passou por todos os setores da empresa, de lá foi para a Operação. Negociava frete rodoviário e desenvolvia muitos projetos com vários clientes. Hoje é vice presidente da empresa.

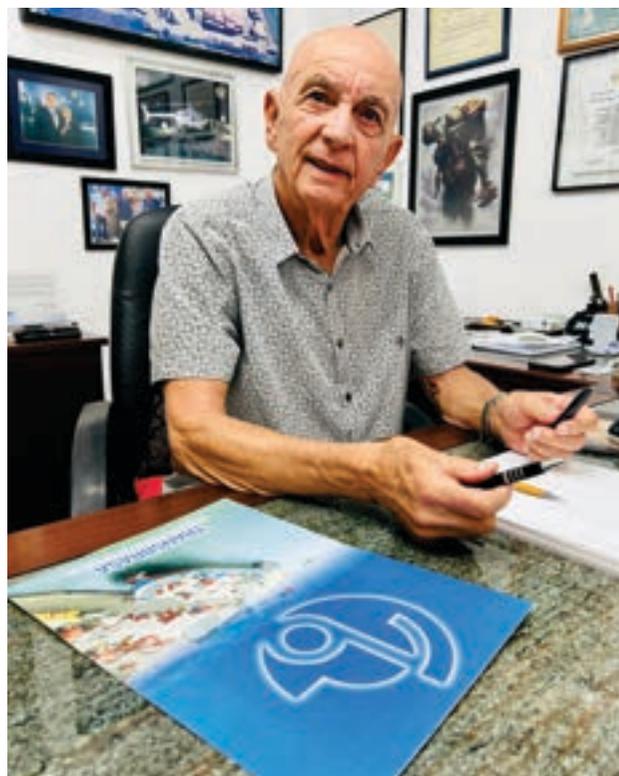
Andrea Umbuzeiro, a filha, seguiu outros caminhos profissionais durante uma fase da sua carreira. Assumiu a Diretoria de Marketing da Transbrasa, e, no período de 2000 a 2001, seu pai lhe convidou para fazer a estrutura de RH na empresa, porque só existia departamento pessoal. Ela tinha feito pós-graduação na área. Montou os departamentos deste setor e hoje também os controla.

Roberto Umbuzeiro, o Beto, filho caçula, optou trabalhar na empresa com 16 anos. Foi para fazer o que fosse. Ninguém lhe obrigou. Seguindo o mesmo caminho dos irmãos, de iniciar nas atividades mais humildes, trabalhou como mensageiro, ajudante de reparo de contêiner, despacho aduaneiro, até o momento que passou a fazer o que tem mais aptidão: a área comercial.

Passou a fazer parte do time de vendas da empresa. Saiu por um período para cuidar da marina e voltou há 4 anos.

Foi muito feliz lá na marina, desde que a compraram até o início das operações. Ele estava à frente, ajudou nas obras e na gestão. Voltou para o departamento de vendas da Transbrasa e hoje é o diretor desta área colaborando para seus excelentes resultados neste novo período.

A consolidação de empresa familiar da Transbrasa é fruto de muitas décadas e neste período Bayard Neto, Andrea e Beto se envolveram com o negócio, sempre sob a coordenação do pai, e também tiveram outras experiências profissionais fora do ramo para conhecer novos



negócios, até optarem em atuar em equipe dentro do patrimônio familiar.

A dinâmica do setor portuário impõe um aprimoramento permanente, inclusive com o avanço de novas tecnologias para assegurar ganhos em escala, de modo que a divisão de tarefas distintas entre os familiares acaba contribuindo para o bom desempenho de todo o processo diante dos desafios constantes da modernização.

Com a ampla experiência que reuniu neste longo período no mercado portuário, Bayard Umbuzeiro conseguiu transferir aos filhos responsabilidades diferenciadas no comando da empresa dentro das próprias habilidades de cada um.

O exemplo de introduzir seus filhos na empresa em funções mais simples até a conquista da experiência para assumir atividades de comando também gerou maior respeito profissional junto aos demais colaboradores.

Idêntico processo tem sido praticado com os netos. Mas, a Transbrasa também é uma família para seus colaboradores, muitos deles com décadas de dedicação à empresa.



*Acima com a esposa Ana Helena e os filhos na empresa.
Abaixo, Bayard Umbuzeiro com os filhos Beto, Andrea e Bayard Neto.*





COLABORADORES E ATIVIDADES INTERNAS

Uma grande família com muitas histórias

Quem analisa a trajetória de muitos colaboradores da Transbrasa conclui que a empresa sempre teve como filosofia de trabalho o incentivo ao desenvolvimento profissional.

Há dezenas de casos de colaboradores que estão na empresa há décadas e sempre envolvidos com uma história de ascensão na carreira profissional, princípio básico para a criação de um forte vínculo de objetivos comuns.

O gerente financeiro Nelson Pereira completou 31 anos na empresa, em março de 2024. Formado em Administração de Empresas, ingressou na Transbrasa como caixa de transporte, atividade existente na época. Em seguida, passou para o setor de contas a pagar e na fase do alfandegamento se transformou em caixa do terminal, até atingir sua função atual.

Rodnei dos Santos, formado em Comércio Exterior, hoje ocupa o cargo de assistente administrativo, mas, no curso dos seus 23 anos

de empresa, iniciou suas atividades trabalhando no arquivo morto; depois foi para o setor de faturamento e agora atua na tesouraria.

Fabiana Cristina Gomes Amaral, gerente contábil, tem 21 anos de empresa, e ingressou como assistente de contabilidade, acompanhando inúmeras mudanças na legislação e no processo tecnológico, inclusive a passagem da nota fiscal de papel para o sistema eletrônico.

Roberta dos Santos de Jesus, com seus 20 anos de empresa, ingressou como aprendiz de escritório, posteriormente, desenvolveu muitas atividades em vários setores, até alcançar o cargo de assistente de importação.



A festa dos 50 anos da Transbrasa reuniu colaboradores com muitas homenagens e animação

Este princípio de qualificação profissional a partir de experiências com o exercício de várias funções igualmente atingiu até mesmo os colaboradores integrantes da família.

Thales Umbuzeiro, filho de Bayard Neto, formado em Administração e com pós-graduação na Fundação Getúlio Vargas, iniciou na Transbrasa em 2007 para auxiliar o pai em tarefas de iniciantes, mas, nos 17 anos em que atua na empresa, passou em seis setores diferentes até assumir o cargo de gerente comercial.

Situação semelhante também aconteceu com Marcus Vinicius Freitas Umbuzeiro, sobrinho da Bayard, que atua na empresa há 11 anos.

Ingressou na Transbrasa como analista de suporte, realizando manutenção de computadores e ganhando

novos conhecimentos na área, até assumir o atual cargo de analista de sistemas.

Além de estimular o processo de promoção na carreira profissional dentro da empresa, a Transbrasa sempre incentivou todos os seus colaboradores com a prática de cursos, treinamento e reciclagem e para isto mantém até um pequeno auditório para realização de palestras, inclusive em termos de segurança do trabalho.

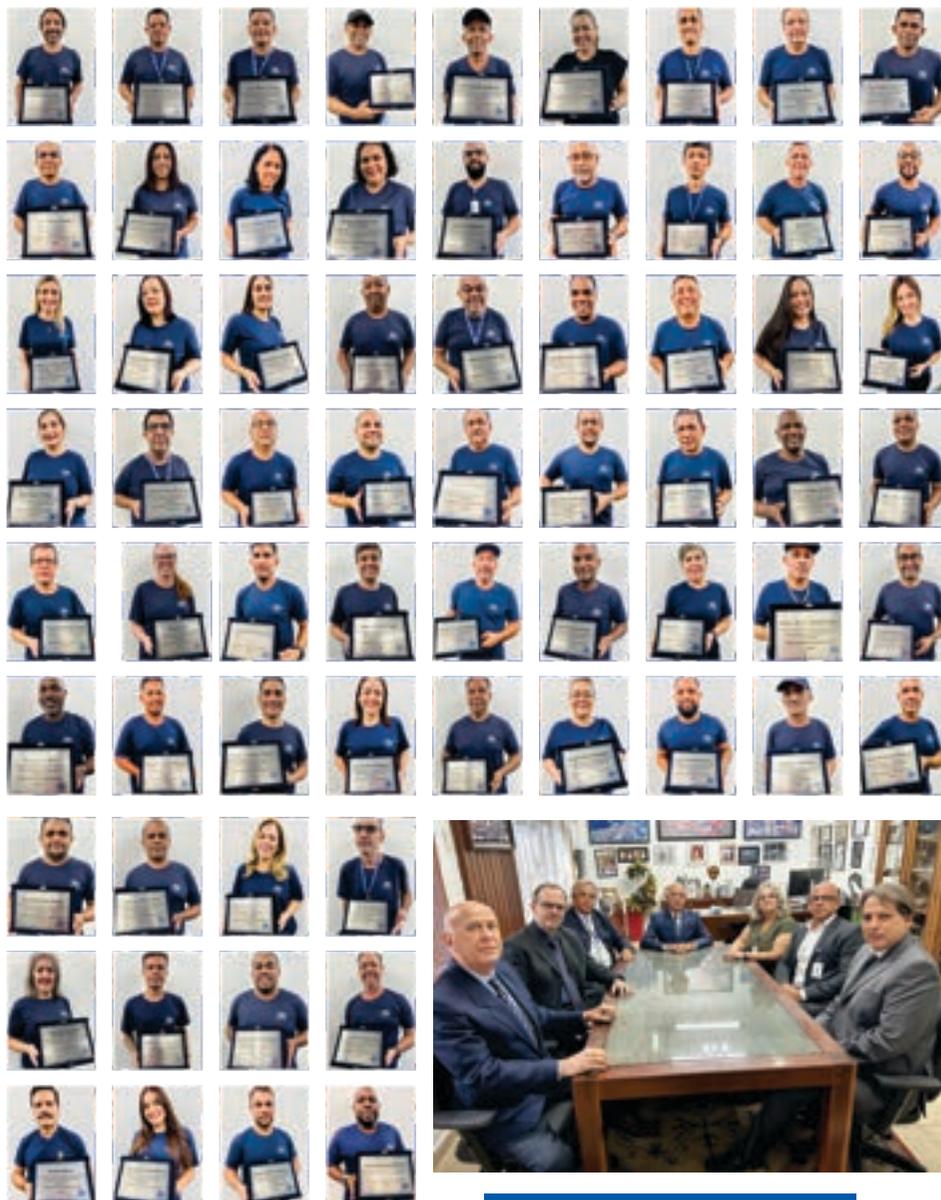
O aprimoramento tecnológico também é uma das prioridades da empresa, tanto nas suas atividades administrativas como em relação às áreas de natureza operacional.

Na Era da Informação e das redes sociais, a



Colaboradoras atuam em vários setores da empresa

Transbrasa investiu na sua política interna de marketing e se interrelaciona com os próprios colaboradores nas redes sociais e também com clientes e o público em geral. No almoço de confraternização anual que normalmente promove no Dia do Trabalhador, celebrado em 1º de maio, a Transbrasa resolveu este ano de 2024 homenagear dezenas de colaboradores com mais de 15 anos de atividades na empresa, com a entrega uma placa de agradecimento pelos relevantes serviços prestados. O evento festivo foi bastante prestigiado pelos seus colaboradores e familiares, consagrando um relacionamento familiar que orienta a política de desenvolvimento da empresa.





CONVERSAS COM O CEO

Com a finalidade de promover a aproximação entre dirigentes e colaboradores para difundir informações de interesse comum, a Transbrasa instituiu um formato de reunião denominada Conversa com o CEO.

Nestes encontros, o vice-presidente da empresa, Bayard Neto, atualiza os colaboradores sobre o desenvolvimento das atividades da empresa, projetos e outros acontecimentos ligados ao setor portuário.

As reuniões também servem para que os colaboradores possam expor ideias, propostas e discutir assuntos empresariais de interesse comum, promovendo a integração das equipes e a atualização profissional.

Os encontros ocorrem dentro de auditório da empresa, facilitando a locomoção de pessoal e contribuem para estabelecer vínculos mais próximos entre profissionais que atuam em áreas diferenciadas.

Com ambiente descontraído, as conversas fortalecem uma relação familiar entre dirigentes e colaboradores.



CURSOS, TREINAMENTOS E VISITAS TÉCNICAS

A dinâmica do setor portuário em suas atividades administrativas, legais e operacionais exige daqueles que atuam no ramo uma preparação pessoal permanente.

E, neste sentido, a Transbrasa promove com regularidade a participação de seus colaboradores em cursos, seminários, palestras e outros eventos direcionados à atualização profissional.

Parceira do Serviço Social do Transporte (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), a empresa incentiva a realização de atividades esportivas, de saúde e aprendizado em suas próprias dependências, sempre com o objetivo de integrar a equipe e atualizar colaboradores.

Outra iniciativa da Transbrasa é promover a realização de visitas técnicas de estudantes universitários que têm interesse em obter conhecimentos sobre atividades vinculadas à área portuária.

As visitas normalmente têm duração de duas horas e revelam a rotina de um terminal portuário e seu processo logístico.



PARCERIAS UNIVERSITÁRIAS



Diante da relevante presença do Porto de Santos na economia regional, várias universidades se interessam em oferecer atividades vinculadas ao segmento portuário.

As instituições de ensino oferecem cursos, treinamentos ou promovem eventos relacionados ao transporte marítimo, comércio exterior, logística, além de abordar temáticas ligadas ao Direito Marítimo e Portuário ou avanço tecnológico.

A Transbrasa sempre esteve ligada à promoção de conhecimentos e desta forma participa destes eventos como patrocinadora e também incentiva seus colaboradores a aprimorarem sua formação.

Muitos dos colaboradores da empresa conquistaram ascensão profissional a partir da busca de conhecimentos em cursos técnicos ou universitário ligados ao porto e à logística.

E com a rapidez do avanço tecnológico as empresas privadas perceberam a importância de viver em plena sintonia com o ambiente universitário.



Desde 1999, a Transbrasa também se preocupa com a alfabetização do seu quadro de colaboradores.

Na época, a diretora de Marketing, Andrea Umbuzeiro, requereu à Universidade Católica de Santos a indicação de profissional para esta tarefa diretamente nas dependências da empresa e obteve a adesão da universidade.

HOMENAGEM AOS 50 ANOS DA TRANSBRASA

Durante a solenidade de abertura do Santos Export 2024, realizado em Santos, o Grupo Brasil Export prestou homenagem aos 50 Anos da Transbrasa com a entrega de uma placa comemorativa aos empresários Bayard Umbuzeiro Filho e Bayard Umbuzeiro Neto, respectivamente, diretor-presidente e vice-presidente.

A entrega da placa foi feita pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, que destacou os relevantes serviços prestados pela empresa para o crescimento do setor portuário.

Em seu pronunciamento, Bayard Umbuzeiro Filho fez questão de dividir a homenagem recebida naquele ato com os demais diretores, funcionários e colaboradores em geral, desta-



cando que o sucesso de empresa é obra de um trabalho de caráter coletivo.

O Fórum Santos Export é uma realização do Grupo Brasil Export e reúne empresas, profissionais liberais, lideranças do segmento portuário de todo o Brasil e também autoridades governamentais.

O evento regional realizado em Santos faz parte de um calendário preparatório para a grande discussão que ocorre em outubro com o Fórum Nacional Brasil Export, em Brasília.

Em 2024, diante de um amplo plano de investimentos portuários incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), os debates irão reunir empresários e autoridades para avaliar assuntos de interesse da logística interna, assim como analisar a busca de soluções e a tomada de decisões que contribuam para o aprimora-

mento permanente do setor portuário.

A Transbrasa sempre foi parceira do Grupo Brasil Export e estará presente neste grande evento marcado para o final do ano.

Nestes encontros entre empresários e autoridades ligadas ao segmento portuário, os dirigentes da Transbrasa aproveitam para ampliar suas relações comerciais e também contribuem com sua ampla experiência para formular propostas para o desenvolvimento econômico nacional.

Este ano, porém, a empresa tem um motivo especial para sua participação, pela marca dos seus 50 anos de atividades.



Nos encontros setoriais, os dirigentes da Transbrasa ampliam relações comerciais e formulam propostas

TRANSBRASA NA JORNADA ESG

As políticas de meio ambiente, responsabilidade social e governança que orientam o conceito de ESG (Environmental, Social and Governance) são vivenciadas pela Transbrasa há décadas, muito antes deste fundamento ter sido cunhado no Pacto Global, em 2004.

Idêntica situação ocorre com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, com a meta de colocar o mundo no caminho de um futuro mais sustentável e igualitário.

A Transbrasa, aliás, faz parte de documento concebido pela Autoridade Portuária de Santos (APS) que reafirma o compromisso das empresas do setor portuário em ser um porto referência em sustentabilidade se aproximando da sociedade no fortalecimento do desenvolvimento.



Nesse sentido, a diretoria da empresa prestigiou a realização da II Jornada ESG do Porto de Santos, em 2023, que teve como objetivo reafirmar o compromisso da APS em ser referência em sustentabilidade, difundindo conhecimento de programas e práticas para promoção de um modo positivo, consciente e integral de construir e manter uma comunidade de entorno portuário sustentável junto ao Porto de Santos.

A Transbrasa e outras empresas portuárias também fizeram parceria com a Prefeitura de Santos para a realização do Movimento ODS Santos 2030, em junho de 2024, evento que reuniu diversos especialistas para debater a Agenda 2030 da ONU nos municípios.

Na ocasião, o vice-presidente da empresa, Bayard Neto, teve a oportunidade de destacar as políticas ambientais, sociais e de governança que são desenvolvidas na Transbrasa.

A empresa sempre procura estar presente em várias ações voltadas às questões ambientais, sociais e de governança.

Já desenvolveu trabalhos patrocinando a realização de Feira de Artesanato Reciclável, envolvendo costureiras que reciclam panos, lonas e guarda-chuvas descartados para criar bolsas e vários outros objetos; assim como incentiva o Projeto Surf Limpeza, uma proposta de ação social voltada à limpeza das praias.

Em seu ambiente interno, a empresa promove treinamento dos seus colaboradores no Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), que consiste em orientar como cada um deve lidar de forma correta com o resíduo gerado durante o horário de trabalho.



Bayard Neto expôs as políticas da Transbrasa



Entre várias ações ambientais patrocinadas pela Transbrasa estão a Feira de Artesanato Reciclável, que envolve um trabalho desenvolvido por costureiras; e o Projeto de Surf Limpeza, voltado para a limpeza de resíduos deixados nas praias.

Além de ações deste gênero, a empresa também promove o treinamento de colaboradores no Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) para orientar a forma correta de lidar com os resíduos gerados durante o horário de trabalho.



Políticas de reciclagem ambiental e sociais estão sempre presentes do dia a dia da Transbrasa.

UMA EMPRESA SOLIDÁRIA

O espírito solidário que a Transbrasa desenvolveu na sua relação com os colaboradores ao longo de várias décadas acabou sendo incorporado pelo ambiente de trabalho também nas ações externas.

Em fevereiro de 2023, quando chuvas intensas castigaram as cidades de Ubatuba, São Sebastião, Ilhabela, Bertioga e Guarujá, provocando dezenas de mortes e centenas de desabrigados, dirigentes e colaboradores da Transbrasa fizeram uma ampla mobilização interna e externa para promover ajuda aos desabrigados, montando cestas básicas para entregar às famílias necessitadas.

O episódio foi muito marcante em todo o Litoral Paulista, gerando a decretação de estado de calamidade pública e toda a região foi solidária aos desabrigados, reforçando o apoio de natureza pública.



A mobilização solidária de toda a família Transbrasa voltou a ocorrer no início de 2024, em decorrência da catástrofe que atingiu 471 municípios do Estado do Rio Grande do Sul, causando 170 mortes e deixando mais de 600 mil pessoas desabrigadas.

Além da campanha de coleta interna de roupas, mantimentos e produtos de higiene pessoal, a Transbrasa utilizou suas dependências como ponto de coleta de doações, em campanha também incentivada pela Autoridade Portuária de Santos.

Caminhões, equipamentos e pessoal do quadro da Transbrasa foram utilizados para ajudar no recebimento e transporte de doações para um ponto central de coleta e posterior encaminhamento aos municípios fortemente prejudicados pelas chuvas.

Estes episódios foram atípicos no dia a dia da empresa, mas a Transbrasa regularmente participa de campanhas regionais para dar assistência social a diversas entidades assistenciais.

Na área financeira, a empresa contribuiu para entidades

como a Casa da Vó Benedita, Creche Estrela Guia, Associação dos Portadores de Paralisia Cerebral, Autistas de Santos e Associação de Policiais com Deficiência do Estado de São Paulo.

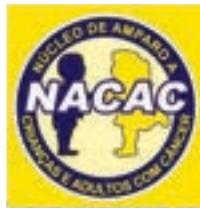
Em campanhas eventuais, já se mobilizou para ajudar o Lar Fraternal, no atendimento de idosos com doações de fraldas, caixas de leite, produtos de limpeza e higiene pessoal; assim como também fez mobilizações para colaborar com a ONG de Defesa da Vida Animal, por intermédio de doação de ração.

Nos períodos do inverno, a empresa organiza a arrecadação de roupas de frio e cobertores para doação à Associação São Vicente de Paulo e ainda promove campanha de coleta de tampinhas plásticas em prol da Abor Santos, para que estes produtos sejam vendidos e permitam a coleta de recursos para compra de cestas básicas às famílias carentes.





As equipes de colaboradores da Transbrasa estão sempre envolvidas com a participação em ações de caráter social para ajudar famílias carentes. A empresa fomenta este tipo de iniciativa e também oferece sua estrutura logística para o transporte de donativos ou suas instalações para armazenagem do material coletado nas diversas campanhas.



Durante o ano inteiro, a Tranbrasa se envolve em campanhas sociais para colaborar com entidade assistenciais que lidam com os mais diversos tipos de atendimentos. De forma direta ou indireta, a empresa está sempre presente nos movimentos de solidariedade e isto já foi inclusive incorporado aos hábitos de seus colaboradores e dirigentes.

INCENTIVO ÀS MÚLTIPLAS ATIVIDADES

Esportes, Cultura e Eventos

Seguindo um princípio que orientou praticamente a vida inteira de Bayard Umbuzeiro Filho e toda a família, no envolvimento com diversas práticas esportivas, a Transbrasa, ao longo de muitas décadas, vem se caracterizando como uma empresa incentivadora de competições esportivas.

E, dentro deste propósito, utilizou o marketing esportivo como um instrumento de divulgação e consolidação da sua marca.

Suas ações no cenário esportivo são muito amplas. Periodicamente, patrocina equipes e atletas de diversas modalidades esportivas, como futebol, tênis de mesa, jiu-jitsu, kung fu, pedestrianismo, assim como exibe presença permanente nos esportes náuticos, inclusive para despertar maior interesse da coletividade por diversas práticas.

Nestas iniciativas, chegou a patrocinar a Transbrasa Sailing Team e conquistar a Regata

Santos-Rio, em 1998, prova que não era vencida por uma equipe paulista desde 1991.

As equipes patrocinadas pela Transbrasa também estão presentes nas competições de Vela realizadas em Ilhabela, representando Santos com o veleiro Inaê Soto.

Com envolvimento direto ou indireto nas provas esportivas, a empresa incentiva atletas e também patrocina eventos, como provas de pedestrianismo realizadas em Santos, campeonatos de tênis, equipes de futebol, entre tantas outras competições.

Na área cultural igualmente há uma presença marcante da Transbrasa, com patrocínio de produções literárias, festivais de Jazz, exposições artísticas em praça pública, como Chorinho no Aquário, e até shows de artistas consagrados em apoio ao poder público.

Em âmbito empresarial, a Transbrasa é parceira em várias feiras ou eventos de grande expressão, como são os casos do Brasil Export; Encontro das Cidades ODS; Jornada ESG, Intermodal, entre várias outras promoções.



A Transbrasa tem uma forte tradição no incentivo às competições esportivas envolvendo o setor náutico, por força do envolvimento familiar de seus dirigentes com este esporte. Além de participar de competições, usa o marketing esportivo como instrumento para divulgação da sua marca.



Futebol, vela, tênis, pedestrianismo e vários outros esportes sempre recebem o patrocínio da Transbrasa. A empresa tem como filosofia incentivar a prática esportiva e assim contribuir com o desenvolvimento saudável da população e com a integração social.



Incentivar as diversas formas de manifestações culturais também é uma preocupação da direção da Transbrasa. A empresa patrocinou produção literária A luz da lua, deu apoio ao livro A Rota dos Portos, bem como se fez presente no Santos Geek Festival.



O apoio cultural da Transbrasa está presente também em festivais e apresentações musicais realizados em Santos. O vínculo cultural da empresa inclusive recebeu, no Carnaval de 2023, uma homenagem da Banda Skinão, que fez um enredo contando a história da Tranbrasa e do empresário Bayard Umbuzeiro Filho. Na ocasião, muitos colaboradores foram prestigiar o evento.









Aqui o futuro já é presente