REVISTA
Multi
FÉ NA ESTRADA
MAD DOGS
Os brasileiros que
desafiaram as leis da logística.
FERROVIAS GAÚCHAS
A história dos caminhos de ferro no sul do Brasil.
JOHN DEERE
O impacto agrícola no chão das Américas.
JEFF BEZOS
Aprendendo a logística da Amazon.

FÉ NA ESTRADA.
O ÚNICO COMBUSTÍVEL QUE NUNCA ACABA.

multiarmazens.com.br
FIXE
Antes de começar a jornada, é preciso acreditar.
Eu tenho quilômetros e mais quilômetros de histórias. E acredite, cada um deles é diferente do outro. Em minhas curvas e retas, muita gente deixa suas marcas todos os dias. Eu sou a estrada, a maior autoridade quando o assunto é destino, partida e chegada. É por isso que eu admiro tanto quem sabe onde quer chegar. Gente como a Multi Armazéns, que armazena e transporta muito mais do que cargas. Uma empresa que leva o futuro a sério, que cuida de cada detalhe com paixão e profissionalismo. E que sabe que, na estrada, o grande combustível é acreditar.
Multi Armazéns
FÉ NA ESTRADA

carta do diretor

A estrada é o nosso ponto de partida, é o nosso destino e é por onde queremos chegar.

Chegamos à segunda edição da nossa revista Multi - Fé na estrada. Neste último ano, mesmo que a economia brasileira tenha demonstrado sinais de reação, há ainda um longo percurso pela frente para a sua recuperação. E temos muita fé de que este caminho passa pela logística.

A estrada é o nosso ponto de partida, é o nosso destino e é por onde queremos chegar. Nela percorremos os mais variados temas. Dos atuais do nosso cotidiano, passando por culturas, formas de entretenimento, tecnologia, riqueza que vem da terra, gastronomia, arte, esporte e história, ainda que fatores políticos tenham sido os buracos no meio do caminho. Conosco nesta edição, na boleia de caminhões ultramodernos, verdadeiras naves do transporte de cargas, a gigante John Deere no Brasil e o seu impacto positivo na agricultura do país, como também o nosso projeto inovador Comandantes da Estrada, um resgate da autoestima de quem transporta com muita responsabilidade nossas riquezas, além de histórias fantásticas de liberdade, simplicidade, paixão e fé, como a dos brasileiros que desafiaram as leis da logística para surfar ondas gigantes, a saga das ferrovias no sul do País e muito mais.

Boa leitura e fé na estrada!

Renan Henrich
Diretor da Multi Armazéns

REVISTA Multi FÉ NA ESTRADA

Renan Henrich
Diretor da Multi Armazéns

Ary Filgueiras
Editor e Diretor de Redação

João Sousa
Projeto Gráfico

Business Press
Diagramação

Gráfica Coan
Impressão

Leandro Corrêa
Editor de Revisão

colaboradores

1. Jornalista e publicitário com especialização em marketing, o gaúcho Leandro Corrêa é o Editor de Revisão da nossa segunda edição, onde ele também explora a logística no ponto de vista da arte e do cinema, algumas de suas paixões. **2.** O paulista João Sousa é designer há mais de 20 anos, especialista em identidade corporativa e projetos editoriais. Atualmente em Florianópolis, divide o seu tempo entre o trabalho e atividades ao ar livre, onde encontra inspiração para suas criações. Entre elas o design gráfico da nossa segunda edição. **3.** O jornalista e fotógrafo gaúcho Jefferson Bernardes volta à segunda edição da revista com um olhar mais apurado. Sua criatividade agora avança em produções de vídeos, onde o seu olhar único e já reconhecido sobre a fotografia ganha destaque e faz a diferença. **4.** Já a gaúcha Daniela Mondino Cantori, radicada em São Paulo há seis anos, é advogada e apaixonada por viajar e conhecer lugares, culturas e costumes novos. Casada com Gilberto Lima, já visitou diversos lugares no Brasil e no exterior. Nesta edição ela nos conta sua experiência incrível em Garzón no Uruguai. **5.** Rafael é comunicador visual, nascido em Gravataí/RS, tem 36 anos e atua há 15 anos no mercado publicitário como diretor de arte e design. Um profissional ligado em artes plásticas, cinema e literatura. Diretor de Criação e Estratégia da agência Fixe Ideias, foi o mentor conceitual por trás do filme deste ano da Multi. **6.** O americano Damian Antioco é fotógrafo, nasceu na Flórida mas vive no oeste de Maui no Havai há 24 anos fazendo fotos de surf, sua maior paixão. Desde então seu foco tem sido o registro de ondas grandes e perfeitas. Seu trabalho já foi capa da Surfer Magazine, a maior revista do mundo do surf na atualidade.

editorial

Depois de um ano chegamos à nossa segunda edição da revista Multi, com novos conteúdos, boas histórias, muita fé na estrada e paixão por logística.

O nosso primeiro desafio nesta segunda edição, foi trazer uma capa tão impactante quanto a primeira. Foi quando o documentário MAD Dogs, da produtora Primitivo, de São Paulo, nos chamou a atenção quando trouxe para o canal Off da TV fechada, a extraordinária história dos surfistas baianos que desafiaram as leis da logística. Em uma categoria do surf de ondas gigantes que até então fora criada somente para a prática com uma estrutura própria de transporte e equipamentos e salvamento, estes brasileiros desafiaram esta logística dando uma aula de disciplina, simplicidade e muita coragem. O segundo foi trazer um grande destaque de inspiração neste cenário atual adverso da economia nacional.

E nada como John Deere, uma empresa secular, que ajuda a transformar o solo da nossa terra em um grande celeiro de prosperidade, fazendo uso de uma logística moderna e eficiente, para nos falar sobre a construção do futuro com resultados melhores. A logística é a paixão da Multi e a estrada sua inspiração. Neste ano a empresa inicia uma nova campanha dando voz ao asfalto com uma bela produção de um vídeo institucional, produzido pela Fixe, de Sapiranga/RS. Já pensou se a estrada falasse, o que diria sobre a boleia dos caminhões que transportam a economia do nosso país? Nessa campanha ela fala e com autoridade de quando o assunto é destino, partida e chegada.

E por esta razão não poderíamos deixar de contar um pouco também sobre o inovador projeto da Multi: Comandantes da Estrada, criado e liderado pela empresa para agregar de forma tangível os seus valores aos profissionais que comandam o transporte de cargas em nossas estradas. Por fim um passeio pela história, a arte, o cinema, a gastronomia e curiosidades. Conteúdos que destacam a nossa paixão e motivam a nossa fé.

Uma boa leitura. Fé na estrada!

Ary Filgueiras
Editor e Diretor de Redação

un documental de

MARCELO CURIA

arrieros

Uma das profissões de logística mais antigas da América do Sul.

UNA PRODUCCIÓN

TERRAMAR

APOYO

www.terramarfilmes.com.br/arrieros

índice

Simplicidade

12. Amazon

18. Flávio Scholles

Liberdade

26. Mad Dogs

32. Diários de Motocicleta

Paixão

38. John Deere

44. Bodega Garzón

50. Ferrovias Gaúchas

Fé

58. Comandantes da Estrada

60. Fé na Estrada

SIMPLICIDADE

Multi/Armazéns

SIMPLICIDADE

A LOGÍSTICA DE JEFF BEZOS

Aprendendo logística com a Amazon.

Por: **Ary Filgueiras** Fotos: **Divulgação Amazon**

A Amazon foi uma das primeiras grandes empresas do mundo a realizar vendas pela internet e, hoje, é uma das maiores do planeta no segmento de e-commerce, e isso só foi possível por perseguir o posto também de uma das maiores empresas de logística mundo.

Fundada por Jeff Bezos em 1994 a Amazon teve sua inauguração em 1995. Sua história é uma das mais icônicas no mercado de varejo. Seu crescimento e resultados extraordinários devem-se principalmente à sua inovadora e moderna forma de logística. O sistema de entregas da Amazon é algo verdadeiramente surpreendente. As entregas são cada vez mais rápidas, tornando o consumidor cada vez mais habituado à sua eficiência e fiel à sua marca. Só que nem sempre foi assim. Na década de 90, iniciando os negócios como uma livraria virtual, aos poucos a Amazon foi ampliando sua carteira de produtos até chegar a programas de computador, roupas, artigos esportivos, brinquedos, utensílios de cozinha e o que mais se possa imaginar. A dinâmica da busca por algo na internet e encontrá-lo tinha chegado à Amazon. Só que toda essa variedade de produtos trouxe também um grande problema: a logística.

Eles tinham um sistema antigo, que caía com frequência e deixava os consumidores na mão, além de ser improdutivo não acompanhava o crescimento das vendas. Nos centros de distribuição o caos se originava em pilhas de produtos espalhados pelo chão e ignorados pelos funcionários. Bezos percebeu que a empresa era refém de um sistema caro, pouco confiável e que exigia um fluxo de funcionários todo final de ano para conseguir dar conta de tudo, sem falhas.

“Era muito parecido com o que o Walmart fazia com todos seus centros de distribuição, o que funcionava muito bem se você quisesse despachar cinco mil rolos de papel higiênico. Mas era inadequado para pedidos pequenos”

Conta Jeff Wilke no livro “A loja de tudo: Jeff Bezos e a Era da Amazon”, de Brad Stone. Wilke foi vice-presidente sênior de negócios de consumo da Amazon e atualmente é o CEO da Worldwide Consumer. Na época foi ele quem iniciou então uma mudança no perfil dos profissionais de logística e passou a contratar pessoas mais qualificadas, cientistas e engenheiros. Os caras mais inteligentes que passavam por ele, Wilke mandava para a área de logística.

Wilke percebeu que era impossível planejarem com antecedência cada encomenda a ser despachada. Havia um número infinito de possibilidades. Um consumidor podia pedir um livro, um DVD e mais algumas ferramentas – embalados para presentes ou não – e essa exata combinação de pedido podia nunca mais se repetir. Enquanto isso a Amazon era atacada constantemente por consumidores enfurecidos com seus numerosos atrasos nas entregas, principalmente durante as temporadas de férias. A empresa identificou que estes atrasos eram decorrentes das empresas que faziam os envios. Então a empresa resolveu mudar sua forma de entrega.

Logística é o centro nervoso na operação das empresas de comércio eletrônico como a Amazon. Até 2013, ela dependia fortemente de transportadoras como a United Parcel Service (UPS) e FedEx (FDX) para entregar as mercadorias aos clientes e isso tinha que mudar. O primeiro grande passo foi oferecer entregas mais rápidas aos clientes. Para isso a Amazon fez parcerias com empresas de transporte aéreo, e depois outros meios de transportes também foram experimentados como táxis, bicicletas e até mesmo drones. A Amazon então passou a usar caminhões de entrega privados, serviços de frete marítimo, e construiu um número crescente de armazéns para abrigar o inventário e manipular os envios. Uma mudança e tanto, afinal o objetivo é conseguir atender o crescimento da demanda da maneira mais eficiente possível.

A empresa acredita que outros meios de entrega de

zon fulfillment

amazon
Prime Air

produtos são uma estratégia importante para atender as crescentes demandas de seu negócio. A Amazon conseguiu um forte crescimento no segmento internacional. Fez melhorias significativas e a taxa de crescimento da receita ano a ano continuou a melhorar de -2% no ano passado para 24% este ano.

O que podemos aprender com a cadeia de logística da Amazon?

Amazon Fresh

O futuro das compras, segundo a Amazon, será: "O que você quiser, na hora em que quiser, onde quiser, com a rapidez que quiser". É o que prova outro serviço da empresa, o Amazon Fresh, que oferece entregas no mesmo dia. Obviamente os custos do transporte entram em cheque nesse processo, sem contar os obstáculos aos quais ficam sujeitos.

Gestão de frota própria

Até o ano de 2013, a Amazon contava com uma operação terceirizada, em parceria com empresas como a FedEx, para realizar as entregas para os clientes. Entretanto, recebia um número elevado de reclamações referentes a atrasos. A partir daí, o objetivo era diminuir a amplitude da terceirização e começar a montar uma frota própria. Além disso, a empresa desenvolveu os chamados "centros de triagem", que ficam perto dos seus clientes, ajudando a gerir melhor as entregas até a última milha. Com isso, a Amazon consegue oferecer prazos de entrega menores do que os da concorrência (o prazo médio para os EUA é de cinco dias), gerando uma vantagem competitiva.

Tecnologia

Os Centros de Distribuição (CDs) da Amazon possuem tecnologia de ponta, o que ajuda a aprimorar a movimentação de cargas e separação de pedidos. Um exemplo disso são os robôs chamados de "Kiva", que são capazes de deslocar mais de uma tonelada. Além disso, a empresa também conta com o robô chamado "The Amazon": com capacidade para levantar até seis toneladas a sete metros de altura, ele ajuda na reposição do estoque.

Embalagens

Também existe a preocupação com a embalagem ideal para cada tipo de produto. Para isso, a Amazon conta com um sistema de produção avançado, que permite criar caixas com as dimensões ideais para cada item que é encomendado. Esse sistema é chamado de "box on demand" e ainda ajuda a otimizar espaço tanto no estoque, quanto no transporte.

Colaboradores

A Amazon conta com uma equipe com mais de 100 mil funcionários, que trabalham sob regime de escala para tentar atender os pedidos no menor prazo possível. Para se ter uma ideia, nos períodos de Black Friday e Natal, esses profissionais fazem um revezamento para trabalhar todos os dias da semana, 24 horas por dia. Isso significa que mesmo de madrugada existem pessoas preparando pedidos para enviá-los aos clientes, evitando gargalos operacionais com o aumento da demanda,

Inovação

Frequentemente, a Amazon busca inovar e colocar novos processos em prática. Alguns exemplos são:
same day delivery: entrega no mesmo dia, já adotada em alguns lugares nos EUA;
entrega por drones: projeto sendo desenvolvido;
entrega antecipada: em que a remessa já é enviada antes mesmo de o cliente concluir a compra.

SIMPLICIDADE

FLÁVIO SCHOLLES QUER PINTAR SÓ MAIS UM QUADRO.

A genialidade de um artista que conquistou o mundo mantendo os pés na sua aldeia.

Por: **Leandro Corrêa** Fotos: **Leonardo Boufleur**

Uma conversa sobre arte, imigração alemã, primatas do universo e a ascenção do feminino em meio ao silêncio de quadros que falam.

Flávio Scholles nasceu em São José do Herval, localidade bucólica que pertence ao pequeno município de Morro Reuter, a 64km de Porto Alegre/RS. Teve uma infância difícil na qual já manifestava um talento precoce para as artes, mesmo sem ter acesso a livros, revistas ou qualquer tipo de referência para guiar a sua genialidade latente.

Sua criatividade, talento e inquietude geraram uma obra com mais de oito mil peças, a maior parte tendo como base a história dos habitantes do Vale do Rio do Sinos, e que conquistou reconhecimento nacional e internacional. Nossa conversa informal aconteceu em uma ensolarada manhã de sábado no seu atelier de aura mística, construído sobre uma colina que fica próxima ao seu local de nascimento.

MULTI – Grande parte da sua obra retrata os imigrantes alemães, sua cultura e seu cotidiano no Vale do Sinos. Existe algum motivo particular para a escolha deste tema?

FLÁVIO SCHOLLES – Quando eu ainda estava na Faculdade de Artes, após assistir a uma aula da matéria de Folclore, percebi que a globalização estava resultando em um "patrolamento cultural" do planeta e que era preciso valorizar as diferenças para resgatar o colorido de cada cultura. Se eu queria falar para o mundo, precisava falar da minha aldeia e a partir daí decidi apresentar o Vale

do Sinos para o mundo. Na época em que saí da colônia para estudar na cidade, havia a pressão para trocar a cultura alemã pela brasileira, mas quando me dei conta da singularidade cultural da nossa colônia, entendi que ela não encontra paralelo em nenhum outro lugar do mundo e que por isso precisa ser preservada e divulgada. Um exemplo é a música das bandinhas, que possuem uma alegria criada aqui e que não existe na versão original alemã.

MULTI – Após sua obra conquistar reconhecimento internacional e surgirem tantas oportunidades para residir nas capitais do Brasil e do exterior , porque a opção de permanecer próximo às suas raízes?

FS – Fui um dos fundadores da Casa Velha, movimento que durou de 1977 a 1979 que criou a ideia de fixar o artista no seu lugar de origem, sua aldeia. Já naquela época eu tinha noção de que se você quer retratar uma realidade precisa estar próximo a ela. Depois disso me tornei um cidadão do mundo e tive a oportunidade de viver em diversos lugares, mas sempre fiz questão de retornar às minhas origens. A internet contribuiu muito para tornar esta opção possível.

MULTI – Você fala que nossa civilização está em um estágio evolutivo que nos define como "primatas do universo". Como surgiu este conceito?

FS – No princípio Deus falava com os homens através da arte. A civilização grega mudou esse conceito ao introduzir a arte acadêmica, tornando-a racional. Agora estamos vivendo em uma era em que tudo é arte. Deus e homem andam juntos na arte e pela primeira vez estamos enfeitando o planeta. E a minha tese é de que isso está ocorrendo para podermos começar a nossa caminhada pelo universo. Estamos na pré-história do homem no universo, somos os primatas do universo. Meu trabalho, com sua temática sobre o Vale do Sinos, busca emitir os primeiros sinais para uma comuni-

cação universal através de uma instalação com milhares de quadros espalhados pelo planeta.

MULTI – Isto nos leva a uma definição muito interessante das suas obras que são chamadas de "os quadros que falam".

FS - Há alguns anos eu fui convidado a expor na Universidade de Trier, na Alemanha. Dois repórteres que estavam cobrindo o evento publicaram uma matéria com o título "Quadros que falam". Foi surpreendente porque eles conseguiram traduzir algo que sempre esteve presente na minha obra. Na verdade se trata da nova comunicação universal, a comunicação pelo olhar que pode ser entendida por todas as inteligências do planeta ou de fora dele. Trata-se de um novo tipo de arte que é fruto de uma condição muito particular da nossa região, já que aqui nós tínhamos o mítico dos índios caigangues, o místico da raça negra e o racionalismo dos imigrantes europeus, fatores que são o tripé da globalização. Em termos de arte, os quadros que falam são precursores deste início de caminhada do ser humano pelo universo. Estou muito feliz por criar os quadros que falam.

MULTI – E que transformações estão em curso neste início de caminhada?

FS – Como eu disse anteriormente, a civilização grega implantou o racionalismo nas artes. Porém esta influência racional e masculinizada permeou todos os campos da humanidade por séculos. Hoje se percebe um movimento global do masculino para o feminino, o que abre caminho para ideias novas e a substituição da palavra falada pela inteligência intuitiva. Vejo a eleição de sete prefeitas mulheres no Vale do Sinos como um sinal deste novo tempo (nas eleições municipais de 2016, foram eleitas prefeitas para as cidades de Santa Maria do Herval, Ivoti, Dois Irmãos, Estância Velha, Sapiranga, Morro Reuter e Novo Hamburgo). Deus está de olho em nós e por isso precisamos despertar para este novo tempo para sermos felizes.

MULTI – Para finalizar, quais são suas ambições nesta etapa da sua carreira?

FS - Já fui reconhecido internacionalmente e hoje vejo a dimensão do meu trabalho. Não quero ser mais famoso, mas espero que minhas obras conquistem cada vez mais espaço e se perpetuem. Minhas ideias são revolucionárias, mas o que eu quero sempre é pintar mais um quadro.

LIBERDADE

LIBERDADE

MAD DOGS

Os brasileiros que mostraram ao mundo o desafio de encarar ondas gigantes na remada sem suporte logístico.

Por: **Ary Filgueiras** Fotos: **Damian Antioco**

A prática do surf de ondas gigantes, com mais de 70 pés, ou seja, em média 21 metros, foi iniciada no final dos anos 90, no Havaí, pelos surfistas americanos Laird Hamilton, junto com Buzzy Kerbox, Dave Kalama entre outros conhecidos no mundo do surf.

Eles planejaram bem uma forma de encarar este grande desafio utilizando-se de uma estrutura logística que primeiro os levasse com segurança até o ponto onde estas ondas quebram. Lá, um surfista é rebocado por uma linha puxada por um piloto dirigindo um Jet Ski, ou por um helicóptero, com todo um suporte de resgate e equipamentos avançados à disposição. Um método que trouxe uma maior facilidade para estes surfistas em situações em que as ondas, ou são muito grandes (como em Nazaré/Portugal e Pe'ahi no lado norte da ilha de Maui, no Havaí), ou onde a posição delas são extremamente críticas (Teahupoo no sudeste do Taiti). Nascia então o Tow-in com toda uma infraestrutura de suporte logístico, que até então sem ela não seria possível surfar estas ondas.

O engraçado é que na mesma época em que este esporte surgia e ganhava muito destaque na mídia pelo planeta, três baianos de Salvador aportavam na ilha havaiana de Maui com um sonho mais simples na bagagem: surfar as melhores ondas do Havaí, a meca do surf no mundo. Eram eles Márcio

Freire, Danilo Couto e Yuri Soledad. A logística está em todos os lugares e cada vez mais sofisticada, com novas tecnologias, na interminável tarefa de transpor as barreiras da distância, dos custos, da estocagem e do tempo. No entanto, a própria busca pela sofisticação pode se tornar uma grande barreira impeditiva para superar alguns desafios. Não para Márcio, Danilo e Yuri.

O que estes três destemidos surfistas brasileiros nos mostram nesta história é que força, dedicação e disciplina podem sim superar a falta de estrutura e suporte para alcançar resultados extremos de performance. Ao mesmo tempo revelam com seus feitos extraordinários, que não é uma tarefa para qualquer um. Os riscos são muito grandes e falta de estrutura exige tempo e preparação. Uma vez ouvi uma entrevista do lutador de jiu-jitsu Royce Gracie, três vezes campeão mundial do Ultimate Fighting Championship(UFC), sendo o primeiro campeão da modalidade.

Royce chocou o mundo ao vencer oponentes com 30kg a mais do que ele. No entanto, após suas vitórias, Royce pediu para sair do UFC quando a organização mudou as regras e passou a dar limite de tempo para as lutas. "Se eles têm vantagem do peso eu quero a vantagem do tempo para equilibrar a luta" justificou ele. E é o mesmo o que acontece com a infraestrutura logística. Ou você tem ela, ou vai precisar de tempo.

Só que os surfistas brasileiros recém chegados no Havaí tinham esse tempo e um sonho na bagagem. No entanto não tinham condições financeiras de bancar toda aquela estrutura com jet-ski e resgate etc. Então, tiveram a simples ideia de ir na remada

mesmo. Yuri Soledad foi o primeiro dos três a encarar frente a frente as ondas de Jaws (nome em alusão ao filme Tubarão da década de 70).

Imagine descer um penhasco enquanto carrega uma enorme prancha de mais de 10 pés de comprimento (cerca de três metros), atravessar inúmeras pedras escorregadias, tentar não ser arrastado por ondas grandes que quebram na beira do penhasco, entrar no mar conhecido como o mais violento e perigoso do mundo, remar até cruzar a arrebentação e, então, se jogar em uma onda com 20 metros de altura e força suficiente para destruir todos os ossos do corpo.

Yuri conta em entrevistas para revistas, jornais e programas de televisão, que da ideia (em 1996) de encarar as ondas gigantes no braço até, de fato, a primeira sessão de surfe, passaram-se sete anos.

Dali em diante, eles surfaram em Jaws sem fazer alarde. Em 2006, eles escreveram um novo capítulo na história do surfe dando início a uma corajosa empreitada que durou cinco anos e lhes rendeu o apelido de "Mad Dogs" (cachorros loucos). Eles entravam no mar sem coletes de flutuação, sem resgate, sem segurança e sem um plano de salvamento caso algo desse errado. E foi em 2011 que tudo deu certo. Danilo desceu uma onda de 55 pés (cerca de 18 metros). Na época a maior onda remada na história do surfe. Com ela ele venceu o XXL Big Wave Awards, com o prêmio de Ride of The Year.

O fato é uma raridade no surf, feito por caras que não eram patrocinados e tinham que trabalhar o dia inteiro para se manterem. Uma história como essa só podia virar filme. E foi o que aconteceu. O grande feito e a revolução promovida por esses brasileiros neste esporte são retratados na série e documentário "Mad Dogs" para o canal OFF. Foram 57 dias de filmagem com entrevistas de grandes nomes do surf, além de muito material de arquivo, para traçar essa história, desde o final dos anos 90. São 75 minutos e além do Havaí existem cenas gravadas também na Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina.

A história de vida e carreira dos três surfistas baianos tem a narração do ator baiano Vladimir Brichta, amigo e conterrâneo dos protagonistas. A direção é de Roberto Studart, com produção da Primitivo.

LIBERDADE

DIÁRIOS DE MOTOCICLETA

Instinto de liberdade pelos caminhos de uma América do Sul desconhecida.

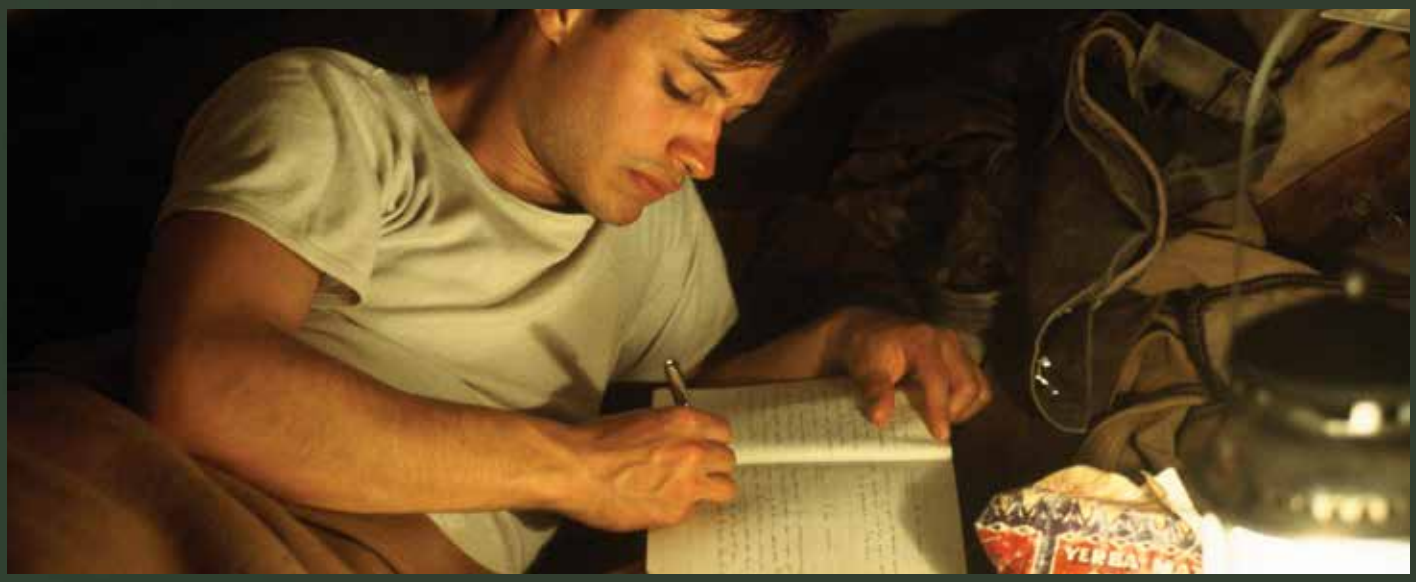
Por: **Leandro Corrêa**

Filmes que exploram origens, caminhos, estradas e destinos são pautas na Multi - Fé na estrada. E Diários de Motocicleta é um deles. Filme dirigido pelo brasileiro Walter Salles em 2004, é um road movie que se destaca por ser ambientado na América do Sul e retratar em belas paisagens uma história verídica de descoberta e transformação.

Trata-se da viagem realizada por um bioquímico de 29 anos, chamado Alberto Granado e seu amigo seis anos mais moço, o estudante de medicina Ernesto Guevara, que mais tarde ganharia o apelido de "Che".

O ponto de partida é a cidade de Córdoba, na Argentina e o objetivo final, Caracas, na Venezuela. Uma jornada de mais de oito mil quilômetros que seriam percorridos na velha motocicleta Norton 500 de Granado, apelidada de "La Poderosa".

Os dois caem na estrada em 29 de dezembro de 1951, sendo a primeira parada a capital, Buenos Aires. A partir daí, atravessam a Patagônia e cruzam os Andes até chegar ao Chile onde conhecem o deserto de Atacama e entram em contato com a dura realidade dos trabalhadores das minas de cobre de Chuquicamata.



Ainda no Chile, com menos de um terço do caminho percorrido, “La Poderosa” estraga definitivamente e os dois amigos seguem em frente caminhando, pegando carona ou pagando o mínimo possível por qualquer meio de transporte disponível.

A partir daí enfrentam muitas dificuldades, mas trata-se de um preço pequeno a pagar pela liberdade de vivenciar em primeira mão vilas, montanhas, rios, cidades, povos e culturas que eles conheciam só pelos livros.

Assim eles velejam no lago Tticaca, se maravilham com os mistérios de Machu Picchu e navegam por um afluente do Rio Amazonas até chegar a uma colônia de leprosos, onde Ernesto quebra paradigmas e celebra com eles seu aniversário de 24 anos.

A chegada em Caracas acontece no dia 17 de julho de 1952, exatos seis meses e 19 dias após a partida. Mas os homens que chegam não são mais os dois jovens sonhadores que partiram.

Diários de Motocicleta é um filme que transcende seu personagem principal, que ainda está longe de ser o revolucionário amplamente conhecido. Ernesto Guevara e seu amigo Alberto Granado são dois viajantes impactados pelos contrastes de uma América do Sul então desconhecida, ela sim verdadeira protagonista de uma jornada de transformação à qual ninguém tem como passar incólume.

PAIXÃO

PAIXÃO

JOHN DEERE

O Impacto agrícola no chão das Américas.

Por: **Ary Filgueiras** Fotos: **Jefferson Bernardes / Acervo John Deere**

Em 1837, na pequenina vila de Grand Detour, localizada no município de Ogle, no estado de Illinois, nos Estados Unidos, o ferreiro John Deere construiu uma casa e estabeleceu nos fundos dela uma forja para a produção de forquilhas e pás. Dava-se início ali a um dos maiores grupos do mundo na indústria agrícola. Essa forja hoje está listada no Registro Nacional de Lugares Históricos dos Estados Unidos.

Deere ouviu a queixa dos fazendeiros de que seus arados não haviam sido projetados para um terreno arenoso, pois não penetravam no solo. Então ele teve a ideia de adaptar uma placa com molde de aço altamente polida de uma lâmina de serra quebrada, inventando o primeiro arado de aço bem sucedido daquela época. No ano seguinte, 1838, deu-se início às primeiras vendas.

John Deere projetou e vendeu dez arados para solos arenosos. Dez anos depois, ele já era dono de uma fábrica na região. A evolução do grupo, contudo, aconteceria nas duas primeiras décadas do século 20. O terceiro presidente da companhia, William Butterworth, fez uma série de aquisições e passou a observar de perto uma tecnologia emergente: a dos tratores. Desde então, esse equipamento foi evoluindo. Em 1918 a John Deere comprou a empresa Waterloo Gasoline Engine, nos Estados Unidos. Foi o primeiro trator da John Deere, que fez deste produto um trabalho não apenas de agricultores e ferreiros, mas também de engenheiros, tecnólogos e designers. No Brasil a John Deere é líder de vendas de tratores. Só em 2017 foram 11 mil unidades vendidas.

Waterloo Boy inaugurou para a companhia a saga tecnológica de mecanizar as atividades da lavoura. Desde então são quase dois séculos de história de uma empresa que deu seus primeiros passos com inovação e passou a exercer uma influência significativa no desenvolvimento agrícola do mundo, principalmente nas Américas.

No Brasil a John Deere iniciou suas atividades em 1979. São quatro décadas de investimentos e expansões com soluções integradas e inovações tecnológicas que impactam decisivamente nos negócios agrícolas do país. Os investimentos do grupo são contínuos e abrangem pesquisa e desenvolvimento de produtos e serviços, ampliações de unidades fabris e de portfólio, além do estabelecimento e consolidação de uma rede de concessionários e distribuidores ampla e profissional para atender todo o território nacional. Uma potência.

Somente na última década a John Deere investiu mais de US$ 550 milhões. Suas exportações envolvem cerca de 50 países com cinco fábricas e mais de quatro mil funcionários. O escritório regional da América Latina fica em São Paulo no município de Indaiatuba, localizado a 100 km da capital paulista e reúne todas as lideranças da empresa nos seus negócios em máquinas e equipamentos para agricultura, construção e indústria florestal, além do Banco John Deere – instituição financeira da empresa.
A Multi Armazéns opera com a John Deere desde março de 2011, quando Iniciou com a terceirização do armazém de importados de Horizontina, armazenando e abastecendo a linha de produção. Ao longo do tempo a Multi auxiliou na otimização da cadeia logística do grupo, inclusive ganhando prêmio de fornecedor "Partner" (o mais alto) em 2014. Atualmente a Multi opera com a John Deere também para a unidade de Montenegro, centralizando o estoque de importados no Rio Grande do Sul para abastecimento das duas plantas. Nos últimos anos a Multi conseguiu melhorar esta logística, implementando as entregas de mercadorias praticamente 100% em veículos do tipo sider, o que trouxe mais agilidade e segurança para o processo.

Eu conversei com Ilson Eckert, diretor de Operações de Peças da John Deere América Latina para saber mais sobre a importância estratégica da logística no crescimento da empresa, sua história como o seu impacto na agricultu-

ra mundial, como também suas perspectivas para o Rio Grande do Sul.

MULTI - Como que a John Deere destaca o papel da logística na estratégia que a elevou ao status de líder mundial no seu segmento?

ILSON ECKERT - Por ser uma importante marca global, que atua na produção de máquinas agrícolas, florestais, de construção e mineração, além de ter negócios de suporte, como serviços de pós-vendas e de peças, a John Deere precisa ter uma operação logística apurada. Todo o pensamento é baseado no fato da empresa precisar que seus clientes se orgulhem e estejam satisfeitos com seus produtos e serviços, uma vez que nada adiantaria entregar as máquinas e não ter todo o atendimento de pós-vendas necessário para que os clientes as tenham sempre funcionando e trabalhando.

O melhor exemplo é que em 2008 a empresa inaugurou o Centro de Distribuição de Peças em Campinas (SP) e logo o expandiu, em 2015, como fruto do crescimento da John Deere em toda a América Latina. A localização estratégica torna mais rápido e fácil o transporte das peças para praticamente todos os pontos do continente, pois está situado ao lado do aeroporto de Viracopos, o maior aeroporto de carga sul-americano, com fácil acesso ao Aeroporto Internacional de Guarulhos e aos portos de Santos e São Sebastião, além dos modais rodoviário e ferroviário. Além disso, está próximo do Escritório Regional da John Deere, em Indaiatuba (SP) e das fábricas de construção da empresa, na mesma cidade.

Com estes investimentos, a John Deere conseguiu aumentar a capacidade, oferecendo sempre disponibilidade e pontualidade na entrega por meio de uma excelente estratégia de logística, e garantindo assim a continuidade da excelência dos serviços. O CDP possui um índice de disponibilidade imediato de 97% na colocação do pedido de máquina parada, a peça chega aos concessionários em até 72 horas. Com isso, a empresa garante a maior disponibilidade de peças de reposição do setor que, aliado a uma logística sincronizada, assegura entregas diárias com rapidez para todos os destinos dos concessionários, distribuidores e clientes.

MULTI - Quais as perspectivas da John Deere sobre a crescente demanda por alimentos e ao mesmo tempo o avanço de leis ambientalistas e restritivas ao crescimento da agricultura?

IE - O Brasil está estrategicamente localizado no mundo por possuir um clima favorável, disposição de áreas cultiváveis e abundância de água, além de área verde preservada. Com um grande potencial agrícola, que alia safras recordes com sustentabilidade, o País tem o desafio de alimentar uma população mundial que, em 2050, estará próxima de 10 bilhões de pessoas. A John Deere acredita que a solução é a adoção de tecnologia para produzir, mas sem abrir novas áreas. Com essa clara visão de futuro, a John Deere proporciona soluções que otimizam o uso das máquinas, melhoram a logística e, somando às tecnologias de agricultura de precisão, permitem algo fundamental: a tomada de decisão dos clientes, resultando em uma rentabilidade sustentável.

Com a tecnologia, é possível melhorar a rentabilidade do negócio, de forma sustentável, ao aplicar o elemento certo, na medida adequada, no lugar e tempo corretos – assegurando a preservação do meio ambiente. Além disso, a empresa entende que a agricultura e os agricultores (principalmente) são os maiores interessados em cada vez mais desenvolver uma produtividade sustentável, afinal eles dependem justamente da natureza para garantir a produção necessária de alimentos para as pessoas do campo e da cidade. Por isso, a empresa dá apoio incondi-

JOHN DEERE
JOHN DEERE
JOHN DEERE
018

MultiArmazéns
COMANDANTES
DA ESTRADA
IUK - 8250

cional à adoção (em todo o País, por todos os produtores rurais) do sistema Integração Lavoura-Pecuária-Floresta (ILPF), um modelo criado pela Embrapa e considerado de alta eficiência produtiva e modelo de recuperação de áreas degradadas.

O ILPF é uma das principais contribuições do Brasil em temas de agricultura com sustentabilidade para as metas da Conferência da ONU sobre mudanças climáticas, a COP-15, realizada em 2009. Além disso, a companhia apoia o Projeto Biomas, que atua para compatibilizar os sistemas de produção e de preservação em diferentes paisagens brasileiras.

MULTI - Quais as perspectivas da John Deere para o Estado do Rio Grande do Sul em termos de crescimento e investimentos?

IE - O Rio Grande do Sul é a primeira casa da John Deere e onde estão duas (das cinco) fábricas da empresa, o que por si só já demonstra a importância do estado para a empresa. No entanto, claro, é também uma região agropecuária fundamental para o Brasil. As unidades da John Deere no RS estão entre as mais modernas do mundo e delas são produzidas colheitadeiras, plantadeiras (em Horizontina) e tratores (em Montenegro) que vão tanto para o mercado nacional quanto são exportados, principalmente América do Sul. No ano passado, a empresa comemorou 10 anos da produção de tratores em Montenegro, cuja construção da fábrica exigiu investimentos iniciais da ordem de US$ 250 milhões e pouco tempo depois, em 2015, foram mais US$ 40 milhões para ampliar as instalações e nacionalizar a produção dos tratores de grande porte 8R.

Já em Horizontina, estão sendo produzidas as recém lançadas colheitadeiras S400, um projeto considerado revolucionário, pois leva a tecnologia rotor para pequenos e médios produtores, sendo uma máquina muito eficiente. Os modelos S400 foram totalmente desenvolvidos no Brasil e pensados para os agricultores brasileiros.

MULTI - Sabemos que a economia gaúcha não está em um momento bom, mas o que a John Deere projeta de positivo dentro deste cenário?

IE- A John Deere é otimista quanto à recuperação da economia brasileira e gaúcha, pois o País vem produzindo constantemente safras recordes e tem um papel de destaque na agropecuária mundial. A empresa acredita no papel do Brasil como um grande fornecedor de alimentos para a população mundial, prevista para chegar a 10 bilhões de pessoas até 2050.

MULTI - O estado do Rio Grande do Sul continua sendo estratégico para a John Deere? De que forma?

IE - O estado do Rio Grande do Sul é extremamente estratégico para a John Deere, pois além de concentrar duas das cinco fábricas que a companhia possui no Brasil, ainda representa um forte mercado de máquinas agrícolas e para pecuária, dada a participação da Região Sul na produção agropecuária brasileira, principalmente pela atuação de médios e pequenos produtores, além da agricultura familiar.

A fábrica de Horizontina foi a primeira da John Deere no Brasil, com início em 1979, quando a empresa assumiu participação de 20% no capital da Schneider Logemann & Cia (SLC). Atualmente, a unidade conta com cerca de 1400 funcionários. Já a fábrica de Montenegro tem grande relevância para as estratégias globais da companhia, pois exporta para toda a América do Sul e ainda para alguns países africanos. Os modelos 8R de tratores são os únicos fabricados pela companhia fora dos Estados Unidos. A unidade de Montenegro tem cerca de 600 funcionários.

PAIXÃO

BODEGA GARZÓN

Uma surpresa a 70 km de Punta Del Este

Por: **Daniela Cantori** Fotos: **Acervo Pessoal / Bodega Garzón**

No final do último novembro fomos passar uns dias em Punta Del Este, no Uruguai, roteiro bem conhecido para os gaúchos já que fica numa região de fácil acesso, especialmente rodoviário e aéreo.

Pois bem, partindo do pressuposto que aquela ida seria apenas mais uma ida à cidade, buscamos notícias do que podíamos fazer de interessante naqueles parcos dias uruguaios.

De um tempo pra cá, o país está desenvolvendo a cultura da uva e do vinho com bastante sucesso, e isso despertou nosso interesse em conhecer o que havia naquela região. Descobrimos, então, que a poucos quilômetros do balneário ficava uma região, agora conhecida não apenas pela produção vitis vinífera mas também pelo plantio de azeitonas e premiados azeites.

Era manhã de sábado e resolvemos desbravar a região. Partimos animados em direção a Garzón, onde haviam nos indicado uma visita à impagável azeitaria Colinas de Garzón. Apenas 70 km nos separavam daquele lugar tão bem recomendado. Saímos em direção a La Barra e pegamos uma estrada asfaltada. Naturalmente, o impulso foi lançar no aplicativo de mapas e

rotas o nome “Colinas de Garzón”. E fomos naquela direção. Andamos por volta de 40 km e acessamos uma estrada de terra batida, num dia frio mas ensolarado. Amigos, música e a animação de quem fez planos de visitação aos olivares e uma deliciosa degustação para, enfim, saborear as diversas qualidades de azeitonas produzidas por lá.

Passamos por fazendolas, mercadinhos de beira de estrada, campos com gado, com ovelhas e paisagens inebriantes de tão lindas. Então encontramos uma placa que indicava estarmos a 20 km do nosso destino. Mas qual foi nossa surpresa quando paramos num boteco simplíssimo para confirmar aquela indicação e soubemos que deveríamos voltar até o final daquela estrada asfaltada e, então, tomarmos a direita (exatamente oposta àquele caminho até então seguido animadamente). Os sorrisos já não estavam mais tão soltos, havia uma dose de arrependimento no ar! Estávamos no final da manhã de sábado e não tínhamos muita certeza de onde estávamos indo. Enfim uma placa: Colinas de Garzón a 45 km. Quarenta e cinco quilômetros?

Bem, já estávamos na estrada, bastava não desistir e chegaríamos lá para a degustação programada! Seguimos, passamos por outras paisagens, a música já não encantava tanto, os olhos estavam procurando qualquer outra placa que indicasse um atalho para chegarmos ao desfrute de, naquela altura, um momento especial.

Enfim a aguardada indicação: estávamos chegando na azeitaria Colinas de Garzón. Alguém no carro comentou: temos reserva

GARZÓN
SAUVIGNON BLANC
GARZÓN
TANNAT
VARIETALES 2013
GARZÓN
ALBARIÑO
VARIETALES 2014

para o passeio? Um frio correu na espinha... a resposta era não, ninguém havia pensado nisso. Risos nervosos em meio a piadinhas para distrair daquela nuvem cinza que nos ocorreu! Pois não é que chegamos lá e a portaria informou que a azeitaria não estava recebendo visitação naquela época?

Ah não! Depois de tudo aquilo, de horas na estrada, e demos com a cara na porta!
Mas o malsinado passeio não haveria de terminar ali. Lembramos da Bodega Garzón a 5 km dali, que salvaria nosso passeio. Fomos com a determinação de que algo bom nos reservava aquela mudança de roteiro.

E foi então de descobrimos a BODEGA GARZÓN, um pedacinho do Céu na Terra. Parreirais, videiras e oliveiras a perder de vista.

E que vista! Descobrimos que tanto a azeitaria Colinas de Garzón como a Bodega Garzón pertencem ao mesmo proprietário, e que aquele paraíso havia se instalado naquele lugar há pouco mais de dois anos. Assim, nos deliciamos com um menu degustação de azeites próprios para pastas, saladas e carnes produzidos a partir das azeitonas frantoio, leccino, coratina barbea-picual e arbequina; nos divertimos saboreando e tecendo comentários tão profundos quantos nossos aguçados sentidos.

E bebemos o vinho branco especialidade da casa da uva Viognier. E assim passamos um dia tão inesquecível quanto inimaginável.

BODEGA GARZÓN

Rota 9 Km. 175 – Garzón,
Maldonado - Uruguai
https://bodegagarzon.com

Horários e dias de abertura:

Disponível para almoço de quarta a domingo. 5 turnos 13h, 13h30, 14h, 14h30, 15h (válido até 16/12/18). É recomendável fazer a reserva com pelo menos 24 horas de antecedência.

A equipe de reservas pode solicitar as informações de um cartão de crédito Visa como garantia de sua reserva. Os preços e opções de menu são válidos para reservas de até 17 pessoas. Entre em contato com a equipe de reservas no caso de grupos de 18 ou acima.

Informações e reservas:

reservas@experienciasgarzon.com
(+598) 4224-4040

PAIXÃO

FERROVIAS GAÚCHAS

A história dos caminhos de ferro no sul do Brasil.

Por: **Ary Filgueiras** Fotos: **Jefferson Bernardes**

Quem não experimentou a sensação única de uma viagem de trem não sabe o valor de uma ferrovia. Deslizar sobre os seus trilhos ou ouvir o apito de uma maria fumaça traz na recordação de milhões de pessoas pelo mundo, sensações diversas do transporte que surgiu em plena revolução industrial no final do século XIX.

Uma época onde se viajava pelo país a partir de suas estações lotadas de pessoas partindo para grandes percursos. Na janela a saudade acompanhada de paisagens únicas do nosso Brasil. As primeiras ferrovias nacionais remontam ao ano de 1828, quando o governo imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era a interligação das diversas regiões do País: Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Só que no Rio Grande do Sul havia um propósito diferente. Além das questões políticas, os gaúchos sabiam o benefício social e econômico que uma ferrovia poderia proporcionar à província e não queriam perder a oportunidade de construí-las nos locais certos.

Cronologia

1872 - o engenheiro José Ewbank da Câmara apresentou ao governo imperial um projeto geral para a construção de uma rede ferroviária. Quatro linhas atravessari-

Mapa ferroviário do Rio Grande do Sul. São Leopoldo foi o primeiro destino, mas Santa Maria se tornou o mais importante.

am a província do Rio Grande do Sul, interligando-a de norte a sul e de leste a oeste, satisfazendo as necessidades estratégicas, políticas e econômicas da região sul e do Império.

1874 - era inaugurada em abril a primeira ferrovia do Rio Grande do Sul, que ligava a capital Porto Alegre à cidade de São Leopoldo por um trecho de aproximadamente 34km. O caminho é atualmente percorrido pelo metrô de Porto Alegre.

1876 - em 1º de janeiro daquele ano foi inaugurado o prolongamento da Ferrovia Porto Alegre - São Leopoldo, até Novo Hamburgo.

1877 - deu-se início à obra que pode ser considerada como a mais importante ferrovia ao longo da história do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, com o propósito de ligar o litoral à fronteira oeste da Província.

1880 - já eram transportados 40 mil passageiros por ano. A linha foi posteriormente estendida até Carlos Barbosa e a Caxias do Sul.

1883 - foi inaugurado o trecho desta ferrovia que ligava Margem do Taquari (atual General Câmara) a Cachoeira do Sul. No ano seguinte, no dia 13 de outubro, inaugurou-se o trecho Cachoeira do Sul-Santa Maria.

1884 - a tão esperada ferrovia chegava a Santa Maria, localizada na região central do Rio Grande do Sul e com sua história fortemente marcada pela ferrovia, chegando a ser considerada o mais importante centro ferroviário gaúcho. No mesmo ano, foi inaugurada a segunda ferrovia gaúcha, a Estrada de Ferro de Rio Grande-Bagé,

1889 - o governo imperial concedeu ao engenheiro João Teixeira Soares, através do Decreto 10.432, o privilégio para a construção e uso de da ferrovia que ligaria o Rio Grande do Sul a São Paulo.

A estrada deveria partir das margens do rio Itararé, na divisa entre São Paulo e Paraná, e chegar até o município de Santa Maria. No final desta década de 1880, criou-se comissão para o estudo e a construção de uma linha entre Porto Alegre e Uruguaiana, obra que só viria a ser completada em 1907.

1890 - foi concluído o trecho Santa Maria - Cacequi

1892 - iniciaram-se as obras do trecho Santa Maria-Marcelino Ramos.

1905 - foi criada a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Consistindo em uma concessão pública administrada por empresa de capital privado, a VFRGS passou a administrar praticamente todas as ferrovias existentes em solo gaúcho.

1907 - foi concluído o trecho Cacequi-Uruguaiana, completando a linha tronco, e até 1910 foram executados vários ramais desta mesma linha. Ainda nesse período foram construídas as linhas Santana do Livramento-Rosário do Sul-Cacequi (1909-1910) e Passo Fundo-Marcelino Ramos (1910).

1910 - as principais linhas férreas do Rio Grande do Sul já estavam concluídas.

Com a malha ferroviária principal praticamente configurada no início do século XX é possível observar que a cidade de Santa Maria, localizada no centro do estado gaúcho, já se encontrava em posição privilegiada dentro do sistema de ferrovias.

Sua condição de importante entroncamento ferroviário influenciou diretamente no desenvolvimento econômico e cultural da cidade, agindo de forma significativa sobre a expansão e consolidação da forma urbana.

O Rio Grande do Sul tem hoje mais de três mil quilômetros de extensão de malha férrea que responde pelo transporte de cinco milhões de toneladas de produtos por ano. Sua formação iniciou-se em 1872 a partir de um plano sólido estabelecido no governo imperial, quando Brasil ainda era uma monarquia.

A malha ferroviária gaúcha, integrante da chamada Malha Regional Sul, controlada por longo período pela Rede Ferroviária Federal - RFFSA, foi concedida para a iniciativa privada em 1997 à América Latina Logística - ALL que, até 2013, detinha também áreas de concessão na Argentina que possibilitavam a integração ferroviária entre grandes centros como São Paulo e Buenos Aires. A operação atual é da empresa Rumo, nova companhia resultante da fusão Rumo - América Latina Logística - ALL, com concessão para o período de 1997 a 2027 e operação das malhas das regiões Sul e Sudeste.

FÉ

FÉ

COMANDANTES DA ESTRADA

A direção de suas cargas com respeito, segurança e dedicação.

Por: **Ary Filgueiras** Fotos: **Jefferson Bernardes**

Foi analisando diversas companhias aéreas pelo mundo que a Multi Armazéns inspirou-se para desenvolver o projeto: Comandantes da Estrada - Um conjunto de ações e diretrizes que não só valorizam a atividade dos motoristas dos caminhões da Multi, como também traz uma visão holística e inovadora para todo o setor de logística no país.

Na aviação, hierarquia, disciplina com as normas de segurança e pontualidade, sendo a segurança a prioridade, são procedimentos usuais e muito levados a sério. Comandante, piloto, copiloto e tripulação recebem treinamentos constantes para trabalharem de forma sincronizada e muito preventiva, proporcionando segurança e conforto aos seus passageiros. São ações já tradicionais que nos transmitem muita confiança nos profissionais que voam todos os dias transportando passageiros. Dadas as devidas proporções a Multi Armazéns pensa no trato com as cargas dos clientes. Sendo assim, o projeto Comandantes da Estrada parte do princípio que o transporte de qualidade das cargas depende do nível do profissional que as conduz.

Então foi desenvolvido especialmente para a valorização deste profissional, que leva a marca Multi Armazéns pelas mais diversas estradas do país e da América do Sul, a redefinição do seu cargo, adoção de nomenclatura para os caminhões, implementação do uso de uniforme e estabelecimento de diretrizes comportamentais. A ideia é estabelecer um padrão comportamental profissional para que a soma dos sinais emitidos por todos os pontos de contato da empresa, construam uma percepção dos valores da marca.

E estes valores são transmitidos através de sinais, como:

- A forma como dirige;
- A apresentação pessoal;
- O estado de conservação e limpeza do caminhão;
- A maneira como se relaciona com prestadores de serviços;
- A forma como se relaciona com clientes;
- A pontualidade;
- Proatividade na solução de problemas.

Desta forma, cada vez que um cliente, consumidor, ou prestador de serviços entrar em contato com um Comandante da Estrada, terá a percepção dos valores da Multi Armazéns, tais como: profissionalismo, dedicação e confiabilidade. Um padrão de conduta que seja impecável na responsabilidade com a carga que está transportando, e tendo como princípios a postura, o profissionalismo e as atitudes positivas para com o cliente.

Diferenciais do Projeto Comandantes da Estrada:

- Respeito às normas de trânsito, praticando a direção defensiva;
- Educado com todos, independente de diferenças sócio-econômicas;
- Rotina operacional;
- Uniforme.

A impressão que causamos é formada 55% pelo nosso visual (roupas e acessórios), 38% pelo nosso tom de voz e 7% por nossas palavras. E quando há uma divergência entre o que falamos e o que as pessoas vêem, elas preferem acreditar no que estão vendo.

FÉ

FÉ NA ESTRADA

Quem tem um caminho traçado, sempre alcança o seu destino.

Por: **Rafael Dallegrave**

Uma das características mais marcantes em nossas estradas são as demonstrações de fé nas mensagens escritas nos caminhões. A fé move montanhas, faz parte da cultura brasileira e é com ela que os motoristas de caminhões de todo o Brasil seguem suas jornadas de trabalho.

São muitos dias, semanas e até meses longe de casa e da família para cumprir a missão de fazer com que as riquezas do país cheguem aos seus destinos. São muitas vezes também que a economia, o governo ou as instituições dão sinais de que as coisas não vão bem, mas mesmo assim ele acredita e mantém a sua rotina de trabalho de sol a sol pelas estradas, movimentando a nossa economia. Isso é fé. Ter fé é acreditar lá no fundo que vai dar certo sem nenhuma prova ou indicativo do que vai acontecer é positivo ou não. A Multi acredita no Brasil e tem muita fé de que é pela estrada que o país vai crescer. Então, foi com base neste conceito que a empresa estabeleceu o seu posicionamento institucional. A nova campanha lança este novo posicionamento institucional da Multi.

Vimos em pesquisas que a Multi é muito admirada e referência nos clientes que já operam com a empresa, mas a marca não

é conhecida por todo o mercado potencial. Dessa forma, houve a necessidade de apresentar a Multi, de reforçar quem somos. E como resposta criativa a esse problema personificamos e demos voz à estrada. Ninguém melhor como personagem principal pra contar quem é a Multi do que quem sente o peso da carga todo dia, não é mesmo?

E quem é essa estrada? É a personificação de uma deusa, a deusa estrada, se ela existisse. Por isso nas locuções das peças de vídeo e áudio um tom de voz mais sério, ancestral. Nossa estrada não é uma pessoa velha, de conceitos ultrapassados, ela é uma entidade que existe há mais tempo do que se pode imaginar, mas evoluída até os dias de hoje. Ela conhece a Multi melhor do que ninguém, e tem propriedade pra falar sobre o assunto.

Toda a produção do vídeo institucional e das peças gráficas foi desenvolvida pela Fixe, das imagens à trilha. Inclusive a trilha por exemplo é uma composição original inspirada nas canções de Johnny Cash, o que ajudou a dar um clima mais estradeiro com um peso significativo para a nossa história.

"Multi Armazéns Fé na estrada" é o novo posicionamento da Multi, uma expressão popular em que a direção da empresa e da revista foram muito felizes ao trazer para a conceituação e contexto do conteúdo no coração da logística e agora dando significado à existência da marca.

QUEM TEM UM CAMINHO TRAÇADO, SEMPRE ALCANÇA O SEU DESTINO!

É sempre uma alegria divulgar o nosso **RANKING DOS DESPACHANTES** do ano, pois para nós, ele é uma celebração das incríveis parcerias que firmamos e fortalecemos ao longo do período. Que o caminho que traçamos juntos continue rendendo muitos frutos! **MUITO OBRIGADO! E FÉ NA ESTRADA!**

RANKING DESPACHANTES 2017

1º Commander Logística Internacional
2º Celiberto Logística Internacional
3º Twin
4º Ocean Express
5º Grupo Preston
6º Euro-América International Freight Forwarders
7º TradeWay Consultoria & Logística
8º reachcomex Assessoria e Consultoria
9º Clemar Assessoria e Logística
10º Maxisul

Com fé na estrada, a gente chega mais longe

Confiança é a palavra da vez. E você pode confiar na inteligência, planejamento e organização da Multi Armazéns, para traçar sempre os melhores caminhos, garantindo a integridade da sua carga e o comprometimento com prazos, sem erros, sem perda de tempo.

ROTAS NACIONAIS - 16 caminhões e 14 contêineres

Truck Sider

Modelo: Volvo vm 260
Capacidade de carga: 15 toneladas / 50 m³
Quantidade: 2

Carreta Sider

Modelo: Volvo VM 370
Capacidade de carga: 27 toneladas / 95 m³
Quantidade: 1

Carreta Sider

Modelo: Volvo FM 380
Capacidade de carga: 27 toneladas
Quantidade: 3

Furgão

Modelo: Renault Master
Capacidade de carga: 1,5 toneladas / 10 m³
Quantidade: 1

Truck DAF

Modelo: DAF XF Space Cab
Capacidade de carga: 30 toneladas / 95 m³
Quantidade: 2

Truck DAF

Modelo: DAF CF85 FTS
Capacidade de carga: 30 toneladas
Quantidade: 3

Carreta Sider

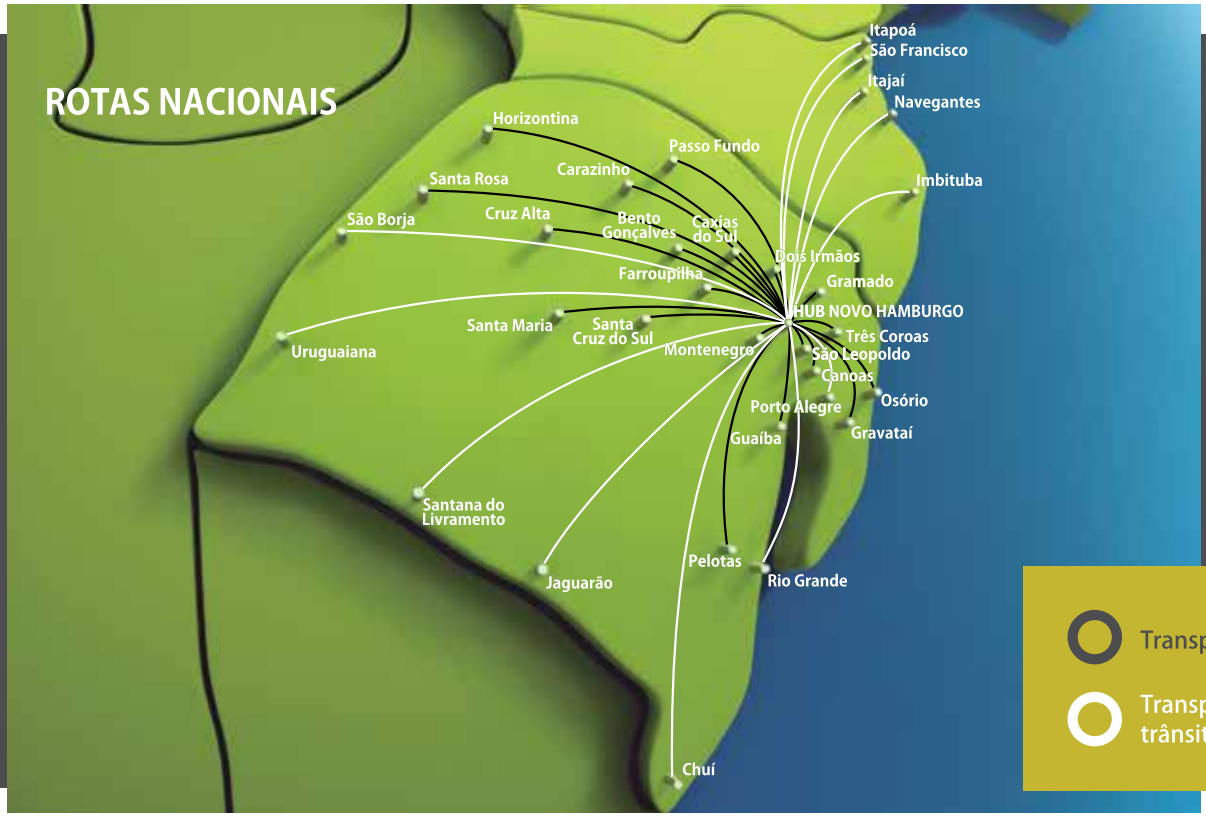
Modelo: Scania R400 Highline
Capacidade de carga: 30 toneladas / 95 m³
Quantidade: 4

Contêiner 40′ Standard (STH)

Capacidade de carga: 26 toneladas / 66 m³
Quantidade: 6
Tamanho: 2,3 x 12 m

Contêiner 40′ High Cube (HC)

Capacidade de carga: 26 toneladas / 76 m³
Quantidade: 8
Tamanho: 2,78 x 12 m



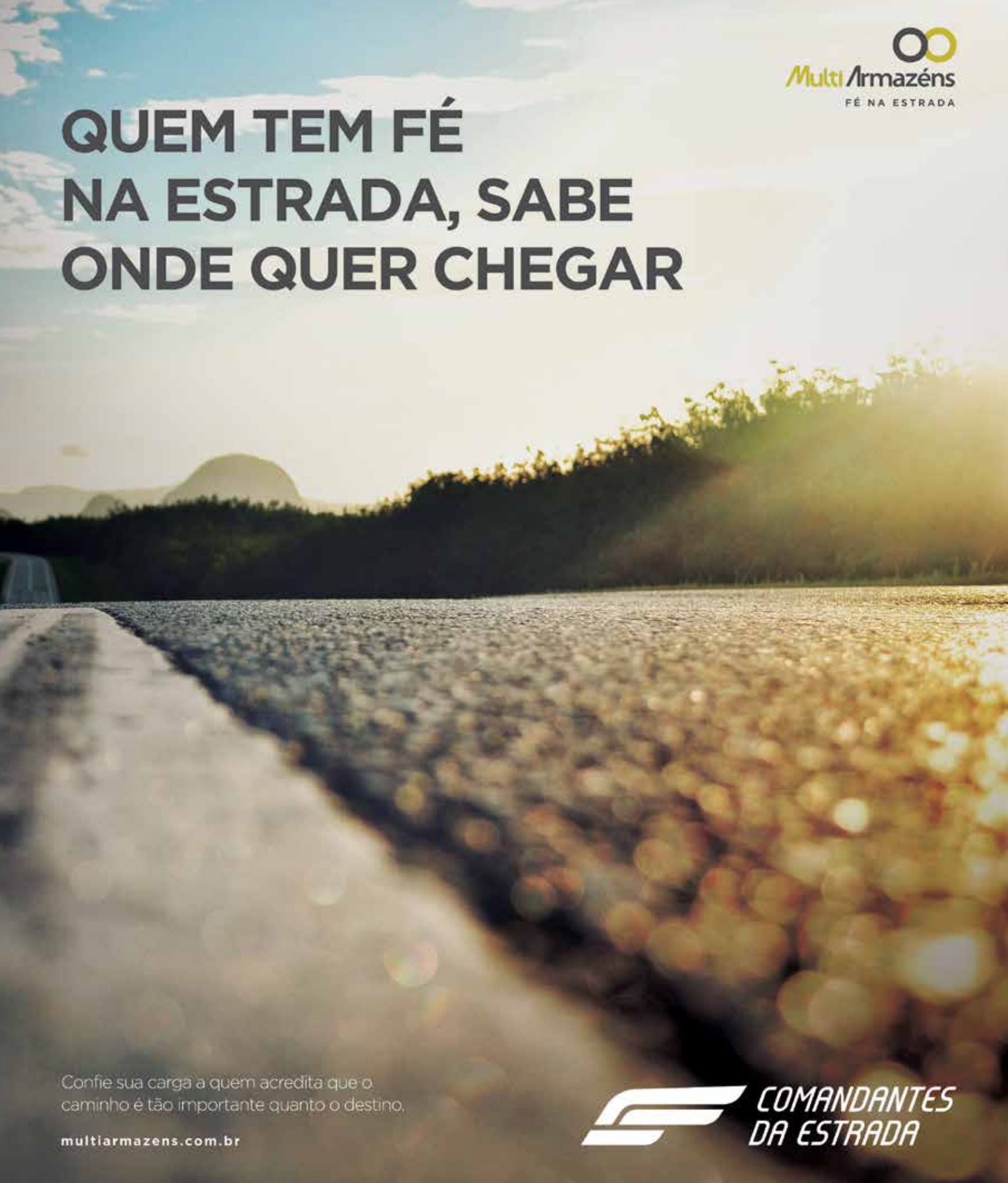
Rodoviário – Argentina

Transporte rodoviário de cargas completas entre o Rio Grande do Sul e Argentina; da Argentina para o Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Trânsito aduaneiro entre Novo Hamburgo e depósito fiscal em Buenos Aires. Consolidação no porto seco da Multi Armazéns.

Fronteiras de cruze: Uruguaiana e São Borja.

rmazéns


Multi Armazéns
FÉ NA ESTRADA
QUEM TEM FÉ
NA ESTRADA, SABE
ONDE QUER CHEGAR
Confie sua carga a quem acredita que o
caminho é tão importante quanto o destino.
multiarmazens.com.br
COMANDANTES
DA ESTRADA