

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 24 — Nº 281 — JUNHO 1987 — Cz\$ 60,00

Editora TM Ltda



LANÇAMENTOS

## Cresce a família Ford

SEGREDO

**O trolebus da Mercedes**

TRANSPORTADORAS

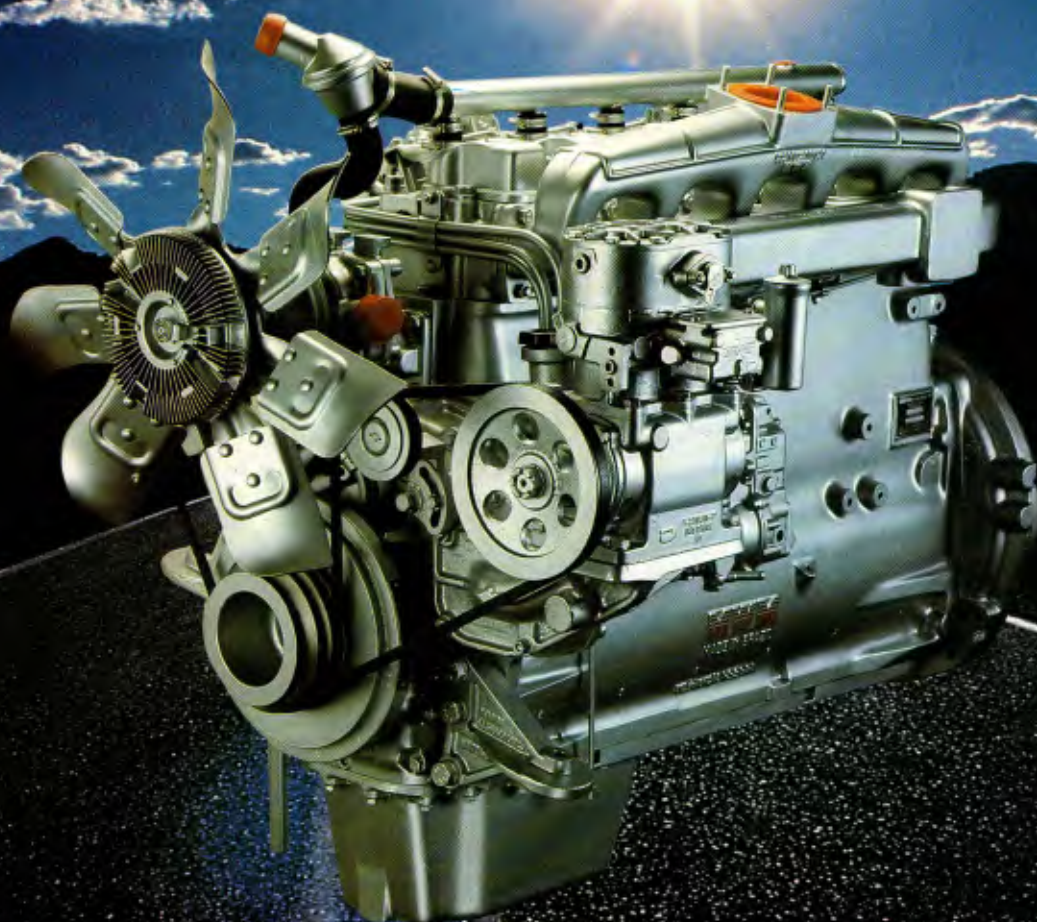
**Aumentam as concordatas**

MOTORES



BRASIL

# O Motor do Caminhão.



Dentro de vendas: tel. (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL

## Fazenda considera o leasing contrato de compra e venda

Decisão do Primeiro Conselho de Contribuintes do Ministério da Fazenda, através da Terceira Câmara, por maioria de votos, desclassificou contrato de *leasing*, para fins de Imposto de Renda (IR), considerando-o como simples compra e venda a prazo.

Diz a decisão: "A fixação de valor residual ínfimo, em flagrante desproporção com o preço de aquisição dos bens junto ao fabricante, e das prestações do *leasing*, além de os prazos dos contratos serem muito inferiores à expectativa do tempo de vida útil dos bens, desvirtua a essência do contrato de *leasing* e dos princípios em que se assenta, convertem-

do-o, na realidade, em contrato de compra e venda a prazo, não obstante a roupagem formal do contrato de *leasing* financeiro. Indedutíveis, por conseguinte, as prestações pagas a título de arrendamento mercantil."

Ainda segundo a decisão, em casos como esse, o preço de compra e venda é o total das contraprestações pagas durante a vigência do arrendamento, acrescido da parcela paga a título de preço de aquisição. "Logo, não há falar em desmembramento dos valores que compuseram as contraprestações pagas à arrendante", concluiu a decisão (acórdão nº 103-07.767, DOU de 28/05).

## NTC considera insuficiente o aumento de 55% da tarifa

O frete rodoviário de cargas subiu 55% no dia 4 de junho, acumulando 206% desde novembro do ano passado, o índice é 84% acima da inflação do período, mas, insuficiente para cobrir os custos do setor, garante a NTC. "Esse reajuste (tabela 32) refere-se a custos de março e abril", afirma Horácio Francisco Ferreira, superintendente Administrativo e Financeiro da entidade.

Na verdade, a NTC já havia autorizado às empresas um reajuste médio de 41,14% em maio. Assim, as empresas tiveram apenas 15,62% este mês. Por isso, já está sendo encaminhado ao CIP (Conselho Intermunicipal de Preços) um novo pedido de reajuste para vigorar em julho. "Até 15 de maio, os custos acumularam 20%, sem contar o aumento do diesel de 28% e o possível gatilho salarial em junho, além de resíduos referentes ao dissídio cole-

tivo dos empregados das transportadoras.

O percentual a ser reivindicado ainda não havia sido calculado, mas deverá estar enquadrado na Resolução 218 do CIP, que limita os reajustes a 80% do INPC, coisa que não ocorreu até agora. Para Ferreira, o aumento de 206% reflete os custos do setor. E cita como exemplo os veículos novos, que tiveram aumentos de 300 a 450%, desde o congelamento.

Mas a NTC ainda enfrenta dificuldades para fazer valer sua tabela de frete, mesmo nas grandes empresas. A Michelin, que opera com cargas frigorificadas ainda não conseguiu repassar sequer 30% dos seus custos reais para os clientes, na maioria, rede de supermercados e produtores de carne e frango. "Os clientes, simplesmente, ignoram a tabela", embora exijam a atualização de nossos produtos", diz Ladair Michelin, diretor da empresa.

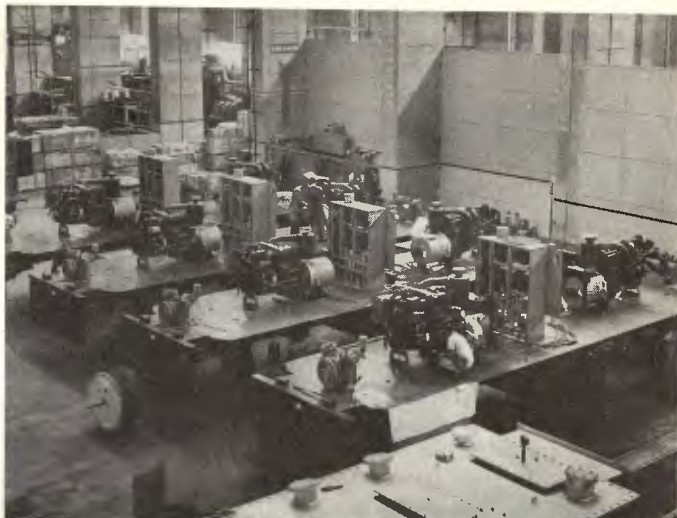


Foto: Arquivo TM

O parque industrial ferroviário ameaçado de fechamento

## Indústria ferroviária pede maior incentivo ao governo

Depois de amargar o mês de fevereiro sem uma única encomenda e produzir em março apenas duas locomotivas para a Companhia Vale do Rio Doce, a indústria ferroviária nacional fechou o primeiro trimestre com a redução de 82% no segmento de vagões, e 60% nos de carros e locomotivas. Para piorar a situação, a Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária) informa em seu boletim trimestral que os contratos existentes estão suspensos, ou seja, o trem metropolitano de Belo Horizonte, o metrô do Rio, as locomotivas para a Fepasa, os subúrbios da CB-TU e os vagões para a Rede Ferroviária Federal. Da mesma forma, os programas de recuperação e modernização de material rodante continuam em passo de espera.

O desalento aumenta se se comparar a evolução da malha rodoviária de 43 mil para 47 mil quilômetros contra a redução de 23 mil para 21,7 mil quilômetros da malha ferroviária no período de 1983 a 86. Segundo dados do IBGE, enquanto o PIB cresceu 8,2% em 1986, comparado com 1985, o transporte rodoviário aumentou 11,6% e o ferroviário diminuiu 3,4%.

Diante desse quadro, a Abifer não descarta o desmantelamento a curto prazo do setor. "E o Brasil corre o risco de precisar importar equipamentos ferroviários, embora disponha hoje de uma das mais bem equipadas indústrias do hemisfério sul".

Essa situação foi exposta ao ministro Reinaldo Tavares, dos Transportes, em recente seminário no Rio de Janeiro e o ministro decidiu então criar um grupo de trabalho para analisar a situação. Na ocasião, a Abifer apresentou seu rol de reivindicações ao governo, como propostas de solução para essa crise. Entre elas, um plano emergencial de encomendas pelo governo, criação de incentivos fiscais à iniciativa privada na aquisição de equipamentos ferroviários, separação da operação ferroviária da propriedade da via permanente, participação do setor nas diversas etapas da definição da política de planejamento do transporte ferroviário.

A Abifer não anuncia qualquer investimento para este ano e prevê perspectivas sombrias, "por absoluta falta de encomendas", apesar da demanda reprimida do transporte ferroviário.

## Governo autorizou maquiagem dos caminhões

A “maquiagem” dos caminhões e ônibus aplicada na linha 87 foi autorizada pelo governo. Esta a conclusão a que chegou a NTC ao obter cópia do protocolo assinado em novembro passado entre o então ministro Dílson Funaro, da Fazenda e o presidente da Anfavea, André Beer. Por isso, a NTC interrompeu os trabalhos de análise comparativa dos modelos do ano passado com a linha 87, lançada pelas montadoras entre dezembro e fevereiro últimos, responsável por aumentos entre 30 e 80%, na ocasião.

O fac-símile conseguido pela NTC sequer é timbrado, porém traz a rubrica de Funaro e Beer, sustenta-se na “cooperação histórica da indústria automobilística e no êxito do desenvolvimento econômico” pre-

nizados pelo governo, para autorizar a “atualização tecnológica do parque automotivo nacional” e a conseqüente revisão dos preços.

Enquanto a indústria se compromete a investir, entre este ano e 1989, o equivalente a US\$ 1 bilhão, exportar US\$ 7,2 bilhões e gerar um saldo da balança comercial da ordem de US\$ 4,5 bilhões no mesmo período, o governo se propõe a reduzir a carga tributária dos veículos, eliminar os entraves para importação e possibilitar a prática de uma política mais livre e autônoma de preços.

O documento autoriza ainda as montadoras a divulgarem, individualmente, novas tabelas de preços em intervalos de trinta ou, no máximo, quarenta dias. As

alterações de ano-modelo e modificações técnicas – a exemplo dos demais reajustes – deveriam ser notificados ao CIP para “informação e registro”, num prazo de dez dias a contar da vigência dos novos preços, juntamente com a planilha simplificada dos custos por modelo.

“Diante desse fato, não vimos motivação para continuar analisando os veículos novos modelo por modelo, porque teríamos de comprar uma briga com um governo que até já afastou o ministro que assinou o protocolo”, diz Geraldo Vianna, vice-presidente Executivo da NTC. Depois da “maquiagem”, as montadoras já aplicaram outros três aumentos de preços que, em alguns casos, chegam a 450% sobre os da tabela de novembro passado.

## Carga perigosa: adiado o prazo para tacógrafo

Enquanto prosseguem as idas e vindas em torno da regulamentação do transporte de produtos perigosos, o Ministério dos Transportes prorrogou, pela segunda vez, o prazo para colocação de tacógrafos nos veículos que fazem esse serviço.

Segundo a portaria 217/87, do ministro José Reinaldo Tavares, de 10 de abril de 1987, o prazo ficou adiado para 31 de agosto deste ano. A exigência do regulamento de transporte de cargas perigosas foi disciplinada pela Portaria 589, de outubro de 1984, do Ministério dos Transportes, que escalonou os prazos até 30 de novembro de 1985 de acordo com os finais das placas dos veículos.

Em fevereiro de 1986, poucos transportadores haviam cumprido a norma e o Ministério baixou a Portaria 53, prorrogando os prazos para 31 de dezembro do ano passado.

Agora, veio a segunda prorrogação, que poderá não resolver o problema. Afinal, se depender dos transportadores, o tacógrafo teria o mesmo destino dos cintos de segurança, tornando-se equipamento opcional. O equipamento é obrigatório em alguns países da Europa, mas facultativo nos Estados Unidos, Japão, Canadá e Austrália.

\*\*\*\*\*

A partir de julho próximo, a Varig vai reforçar suas operações de carga, com a construção de um novo terminal no Rio de Janeiro. O terminal, ainda em fase de concorrência e sem previsão de custos, será construído num terreno de 8,5 mil m<sup>2</sup>, nos mesmos moldes do de São Paulo.

## Rio-Sul testa o Brasília na linha Caxias do Sul-S. Paulo

Depois de homologado pelas normas internacionais de diferentes países, há mais de um ano, o Brasília – um dos principais carros-chefes do faturamento da

Embraer – Empresa Brasileira de Aeronáutica – está sendo testado por uma empresa aérea regional brasileira. A Rio-Sul, subsidiária da Varig, avaliou a per-

formance da aeronave num vôo de demonstração, junto com técnicos da Embraer, e adquiriu dois Brasília, que serão incorporados à frota de sete Bandeirante e seis Fooker S-27, a partir de dezembro próximo.

O Brasília é um equipamento de tecnologia avançada, com capacidade para transportar trinta passageiros, a uma velocidade cruzada de 600 km/hora.

A razão inibidora da aquisição dessa aeronave por empresas nacionais é o elevado investimento, estimado em US\$ 5,5 milhões a unidade. Com esse valor, uma empresa brasileira adquire, no mercado, até quatro Bandeirante, cujo valor está em torno de US\$ 1,1 milhão a unidade.

Mesmo com esse agravante, a Rio-Sul resolveu aumentar sua frota com esses caros exemplares, que irão operar nas linhas de Caxias do Sul-São Paulo, com escalas em Joinville, Navegantes, Blumenau, Cricúma e Porto Alegre.



O custo do Brasília ainda inibe uso em rotas internas

## Saab-Scania bate recorde mundial de vendas e já é o terceiro exportador de caminhões

As vendas de caminhões e ônibus do grupo Saab-Scania em todo o mundo bateram novo recorde em 1986. Atingiram 28 773 veículos, 4% a mais que no ano anterior. Foram vendidos 25 515 caminhões e 3 258 ônibus. Com esses resultados, a Scania aumentou sua participação no mercado mundial de veículos pesados e classificou-se como o terceiro maior exportador de caminhões do mundo.

Pelo terceiro ano consecutivo o Brasil manteve o título de maior mercado interno para os veículos Scania. Foram comercializados no país 4 057 caminhões e 951 ônibus, totalizando 5 008 veículos.

Segundo o relatório da Saab-Scania mundial, o mercado internacional de caminhões com peso bruto acima de 16 t entrou em recessão no ano passado. Mas, a tendência não foi uniforme. A demanda cresceu na Europa Ocidental e na América Latina, onde a Scania é tradicionalmente forte. Nos Estados Unidos, persistiu o declínio iniciado em 1985. Na África e na Ásia, inclusive no Oriente Médio, a demanda continuou fraca, com algumas exceções no sudeste a Ásia, como Formosa, por exemplo. Mais de 18 mil caminhões foram entregues na Europa Ocidental, onde a Scania fortaleceu sua presença.

Apesar da queda na produção mundial, a Scania bateu novo recorde no setor de ônibus — sua produção atingiu 3 258 unidades.

A redução de vendas, no ano passado, foi mais forte em alguns mercados importantes, como a Grã-Bretanha, França, América do Norte e muitos países da África e da Ásia. Mas, o mercado reagiu em alguns países da América do Sul, onde a Scania já ocupa posição privilegiada.

Ao todo, foram entregues 3 201 ônibus. Os principais mercados compradores foram o Brasil (951), Argentina (310), Suécia (253), Iraque (246) e Espanha (229).

## Finame amplia os prazos para caminhões

O BNDES decidiu elevar de 30% para 50% a participação da Finame no financiamento de caminhões pesados e ônibus. O prazo de financiamento aumentou de 24 para 36 meses. Com isso, o presidente do banco, Márcio Fortes, espera alcançar Cz\$ 5 bilhões de financiamentos para o setor, ou seja, 10% do orçamento total da Finame. Fortes esclareceu que a medida busca amenizar a brusca elevação das taxas de juros e estimular o escoamento da safra agrícola. Os transportadores, no entanto, continuam reivindicando a elevação para 70% da parcela da Finame.



O ônibus B-10M compõe-se com a arquitetura do edifício

## Volvo ganha prêmio com foto

A fotografia do ônibus B-10M diante de um prédio de arrojadas linhas arquitetônicas obteve a medalha de ouro do 1º Prêmio Colunistas/Produção, na categoria "Mercado Automobilístico III". O concurso é uma promoção da Associação Brasileira dos Colunistas de Propaganda e Marketing.

A foto — utilizada como peça promocional do lançamento do ônibus B-10M em dezembro de 1986 e no

calendário da Volvo de 1987 — foi criada pelo Departamento de Comunicação da Volvo e produzida pela Zapp Fotografias, de Curitiba. "Na verdade, trata-se de uma fusão de três fotos — uma do prédio (feita em Salvador-Ba), outra do céu ligeiramente nublado e uma terceira, do ônibus, feita em Curitiba", explica Luiz Antonio de Souza Neto, supervisor de Publicidade e Promoções da Volvo do Brasil.

## Maior área para armazenar carvão no porto da Paraíba

Tiveram início as obras de pavimentação do porto de Cabedelo, na Paraíba, através de convênio assinado em dezembro passado entre a Portobrás e a Supplan — Superintendência de Obras do Plano de Desenvolvimento do Estado, órgão da Secretaria dos Transportes, com recursos da ordem de Cz\$ 2,3 milhões.

A obra — pavimentação de 10 mil m<sup>2</sup> — será destinada à movimentação e armazenagem de carvão mineral, aliviando as áreas internas do porto, atual-

mente utilizadas para este serviço. O novo pátio vai dar condições de regulação do fluxo de movimentação do carvão agilizando todo o processo, o que vai permitir a passagem das atuais 7 500 t por trimestre, para um fluxo de aproximadamente 30 mil t/mês.

O porto de Cabedelo, o principal da Paraíba movimentando, como cargas básicas, óleos combustíveis, trigo, milho, carvão mineral, além de produtos para exportação, como o sisal e fio de algodão.

## Troca de farpas no Setcepar

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná, Areli Teixeira de Lara, está solicitando formalmente ao ex-presidente da entidade, candidato derrotado a deputado estadual, Valmor Weiss, "a reposição do re-

troprojeto modelo DFG da 3M, que lhe foi emprestado no ano passado, com prazo de devolução, e que, infelizmente, foi destruído em sinistro nas suas instalações". Comentário de Weiss: "Por causa de atitudes pequenas como estas é que perdemos as eleições".

## Armadores e estivadores da Amazônia ainda sem acordo

Os armadores da Amazônia e representantes da Federação Nacional dos Estivadores não conseguiram ainda resolver um impasse que já dura mais de dois anos: a presença da estiva nas operações de embarque/desembarque do *ro-ro* fluvial. A Federação defende a presença da estiva na movimentação de carga nos portos fluviais. Esse espaço é garantido por lei a empresas que operam no setor com sua própria tripulação. No entanto, os armadores não admitem a proposta, entendendo que o espaço não permite a presença de estivadores.

Durante as últimas negociações, realizadas em fins de abril, em Belém, os armadores abriram mão, em parte, de seu direito legal — “cada empresa pode utilizar sua tripulação nas ope-

rações de carga e descarga na navegação interior” — para permitir a estiva nas operações que envolvam embarcações com capacidade superior a 100 t, preservando aos pequenos armadores, que operam com tonelagem inferior, o direito de operar sua carga sem a presença da estiva.

Partindo do ponto básico de que cada motorista é o responsável pelo caminhão que viaja sobre balsas, o Sindarma — Sindicato dos Armadores da Amazônia — não cede, definitivamente, às pressões da Federação dos Estivadores, pela presença da estiva nessas operações.

O Sindarma alega que, para tirar um caminhão da balsa, não é necessária a presença da estiva. A Federação não concordou e af tudo voltou à estaca zero.

## Menos poderes para o DER-MG

O DER-MG não terá mais nenhum poder decisório com relação aos preços das passagens dos ônibus intermunicipais em Minas.

A Secretaria dos Transportes, segundo determinação do titular, José da Conceição Santos, será, a partir de maio, a única responsável pela deliberação das tarifas, além de ser responsável única pelas concessões de linhas e licença de motoristas.

José da Conceição Santos explicou que a transferência de poderes já deveria ter sido feita, mas, que não teria havido tempo pa-

ra concretizá-la. Com base em pareceres técnicos, a decisão sobre o aumento das tarifas dos ônibus intermunicipais fica a cargo de um conselho integrado por representantes de várias entidades e órgãos públicos, entre os quais a própria Secretaria dos Transportes, o DER, e Secretaria de Segurança Pública e o Sindicato dos concessionários.

A estrutura do Conselho será mantida. Mas, José da Conceição explica que, a partir de agora, o poder decisório fica transferido, da Diretoria de Transportes do DER para a Secretaria.

## Michelin vai dobrar produção

No Brasil há seis anos e detentora de 25% do mercado nacional de pneus radiais para caminhões e ônibus, a Michelin assinou novo contrato com o Beneflex. A empresa vai inves-

tir US\$ 138 milhões para duplicar sua produção, até 1991, passando para 1 milhão de pneus por ano. O contrato inclui compromisso de exportações de US\$ 522 anuais, até 1999.

## Hoverlight rompendo fronteiras

Depois de conquistar países como Kuwait e Arábia, o hoverlight, hovercraft produzido pela Cia. Penha de Máquinas Agrícolas de Ribeirão Preto-SP, deverá estar em breve rodando e navegando pelos EUA.

A Mitsubishi já comprou dois para demonstração e deverá formalizar um grande pedido — especula-se em torno de seiscentos —, no

mês de julho. A Mitsubishi acredita vender esta quantidade ainda em 1987. Para isso, ela já possui um filme em fita cassete, que tem sido utilizado para demonstração, enquanto os seus Hoverlights não chegam. E a Penha conseguiu ir mais longe. Um de seus Hoverlights, levado pela expedição brasileira, foi testado na Antártica no dia 17 de junho.

Foto: Fernando Barros



## Fetransul tenta mais uma vez compor chapa da diretoria

Mais uma reunião está marcada para o próximo dia 4 de julho com os dirigentes dos sindicatos do sul, na tentativa de compor a chapa única para eleição da primeira diretoria da Fetransul — Federação dos Transportadores Rodoviários de Carga do Sul. Será em Craciúma, Santa Catarina, um dia depois da posse da diretoria do mais novo sindicato da região. Deverão estar presentes os presidentes das nove entidades filiadas: três do Rio Grande do Sul, cinco de Santa Catarina e uma do Paraná.

Areli Teixeira de Lara, presidente do sindicato paranaense, que está articulando a reunião, afirma que desta vez sairá a chapa definitiva, embora considere difícil esta empreitada. Em março, manobras exercidas por Lara acabaram levando a sede da entidade para

Blumenau, retirando assim a presidência do Rio Grande do Sul, o maior interessado. Mas Lara não conseguiu o afastamento do seu maior adversário, o ex-presidente do sindicato que preside, Valmor Weiss.

A NTC, embora procure manter-se oficialmente afastada dessas divergências, conseguiu introduzir Valmor Weiss na primeira chapa. Mas ninguém parece ter ficado satisfeito com a composição e outras tentativas foram feitas, porém, infrutíferas. Para a NTC, Porto Alegre reuniria maiores condições de sediar a entidade e o candidato natural seria Romeu Nercy Luft. O Paraná, embora dividido, reivindica a mesma coisa. Resta saber de quem serão os cinco votos dos sindicatos catarinenses, na iminência de perderem os principais postos na chapa da diretoria.

**RUZIMOLD.**



## **QUALIDADE RUZI EM CAMELBACK PRÉ-MOLDADO.**

*Se a marca do pré-moldado é Ruzi, o pneu recauchutado vai oferecer muito mais segurança, economia e quilometragem.*

*Com desenhos originais de fábrica, Ruzimold é produzido com composto de borracha específico para pneus radiais e convencionais, sob alta pressão e temperatura controlada. É a tecnologia Ruzi proporcionando*

*uma recauchutagem perfeita com muito mais vida útil ao pneu. A garantia do melhor pré-moldado está na qualidade da marca.*

*Não troque por outra. Ruzimold roda mais.*

**Ruzi**<sup>®</sup>

*Ind. de Artefatos de Borracha Ruzi S.A.  
Rua Ruzi, 400 - Tel. 416.3300 - Telex. (011) 44821  
Mauá - São Paulo*



## As surpresas da linha Ford de caminhões

A Ford promete três novidades na sua linha de caminhões. Este ano, saem o terceiro eixo de fábrica e o cavalo mecânico de exportação. Ano que vem, passa a produzir a cabina dupla. **Página 22**

## LT muda na Europa, mas demora a chegar ao Brasil

Em outubro, os caminhões LT, da Volkswagen, ganharão novo estilo. A atual crise econômica, no entanto, os afasta cada vez mais do Brasil, onde a fábrica cortou investimento de US\$ 150 milhões. **Página 30**



## Fotografamos o trolebus Mercedes, em Araraquara

TM surpreendeu, fazendo testes em Araraquara-SP, um protótipo de trolebus Mercedes Benz, montado sobre chassi 0-370, que a empresa guardava a sete chaves como grande trunfo para a Brasil Transpo. **Página 27**



## E mais...

Altos juros aumentam as concordatas .....	10
Os transportadores aprovam o novo RTB .....	14
Transpampa entrega as pontas a microempresários .....	25
De Colatina a Porto Velho dentro de um ônibus .....	34
Universo reduz custos com ponte rodoviária .....	38
Indústria quer ajudar a gerir ferrovias .....	50

## Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	9
Mercado novos .....	43
Mercado usados .....	46
Produção .....	47
Últimas notícias .....	48



CAPA  
Cargo ganha terceiro eixo  
de fábrica. Foto: Robson Martins



**Sócios-quotistas:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo

**Sócios-gerentes:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

**transporte moderno**

### REDAÇÃO:

**Editor:** Neuto Gonçalves dos Reis

**Editora assistente:** Valdir dos Santos

**Redatores:** Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), Gilberto Penha e Lígia Maria Cruz

**Revisora:** Margarida Bezerra Leite

**Assessor Econômico:** Wagner Job Bucheb

**Colaboradores:** Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhome (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Fernando Barros, Robson Luiz Martins e Vânia Coimbra (fotos)

**Redação, Publicidade, Administração e Correspondência:** rua Said Alich, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.

**Arte e Produção:** Waldemar Schon

**Composição e fotolitos:** Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 665 675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.  
**Impressão e acabamento:** Cia. Litográfica Ypranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo - SP.  
**Diretor Responsável:** Neuto Gonçalves dos Reis (MTB nº 8538)

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

**Diretor:** Ryniti Igarashi

**Gerente:** José Maria dos Santos

**Representante:** Carlos A.B. Criscuolo, Élcio Raffani, Adilson Teixeira.

**Coordenadora:** Margareth Rose Puccioni de Oliveira

**Representante para Santa Catarina e Paraná:** Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - fone: (042) 225-1972 - Curitiba, PR.

### International advertising sales representatives

**Coordinator For International Advertising:**

Brazmeda Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.: The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23) 236869

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Alich nº 306, São Paulo, SP

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

**Contabilidade:** Mitugi Oi e Vânia Simões Pereira  
**Circulação:** Cláudio Alves de Oliveira  
**Distribuição:** Distribuidora Lopes

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 712,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Alich nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 60,00. Edições Especiais: Cz\$ 90,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122  
TELEX (011) 35247

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.



## Crime sem castigo



O presidente do Geipot, Stanley Fortes Baptista é um simpático coronel da reserva, que prefere o título de engenheiro e trata todo mundo por “vosmicê”. Não merecia entrar para o anedotário nacional como um desastrado Sherlock Holmes tupiniquim às voltas com um crime perfeito.

Baptista capitaneou a comissão encarregada pelo presidente Sarney de apurar as denúncias de fraude na concorrência para a construção da ferrovia Norte-Sul. Mas – talvez, produzidas à sombra das conveniências políticas e hierárquicas –, as pífias conclusões da comissão resvalaram para o óbvio ululante. O relatório final afirma, por exemplo, que “ocorreram irregularidades quanto à forma do processo licitatório como um todo e em relação a determinados atos nele praticados”.

Trata-se, no mínimo, de uma afirmação supérflua. Se a “Folha de São Paulo” antecipou o resultado e o presidente Sarney anulou a concorrência e instalou a sindicância é porque alguma coisa errada houve. Mais do que reafirmar a existência de irregularidades, cabia à comissão buscar os culpados.

Longe disso, entretanto, Baptista e seus auxiliares pareceram muito mais preocupados em justificar as falhas da concorrência do que em apontar nomes.

Constata-se, por exemplo, que a Valec comunicou às empreiteiras o número exato de pontos que cada uma delas conseguiu na pré-qualificação. A providência contraria a legislação sobre concorrências públicas – as empreiteiras devem ser informadas apenas se conseguiram ou não se qualificar – e, segundo a própria comissão, “contribuiu para direcionar as empresas em relação aos lotes”.

No entanto, o que pode parecer um grave deslize, acaba convertido por Baptista e seus assessores, num passe de mágica, em providencial “prova de lisura da avaliação feita pela Valec” das empreiteiras interessadas na obra.

Portanto, pela lógica da comissão, embora existam inegáveis irregularidades, não há culpados. Não havendo culpados, não seria justo punir alguém. Tudo estaria encerrado na santa paz do Ministério dos Transportes, não fosse a antecipação dos resultados pela “Folha”.

Para fatos incômodos como esse, por que não recorrer a sofisticados exercícios de imaginação? “A partir de 5 de maio, quando ficaram conhecidas as empresas participantes de cada lote”, diz o relatório, “o sigilo não se fazia mais necessário”. Assim, “tornou-se possível que um técnico ou equipe, conhecedora dos dados de concorrência e com informações sobre a identificação dos lotes preferidos por seis ou mais licitantes, pudesse montar o quadro das vendedoras, tal como publicado na ‘Folha de São Paulo’.”

A fantasiosa tese, plantada com dificuldade dentro da comissão por um dos seus integrantes, ganhou do próprio autor a sugestiva denominação de “exercício matemático”. Aliás, um arriscado exercício, onde a probabilidade matemática de alguém acertar o nome correto dos dezoito vencedores de cada lote é de uma em 23 quintilhões.

Enfim, para os que não acreditam em contos da caronchinha, resta um breve consolo. Ao decretar o novo Cruzado, o presidente Sarney não apenas congelou os preços por noventa dias e extinguiu o gatilho salarial, como também adiou, por seis meses, os planos da malfadada ferrovia Norte-Sul. Em nome da moralidade pública, melhor seria se tivesse arquivado definitivamente a idéia, como fez com a ferrovia da Produção e a Leste-Oeste.



A compra da Duchen foi financiada por bancos e levou a Atlas à moratória

## CONJUNTURA

# Transportadoras na fila da concordata

Quem acreditou no governo e fez empréstimos para investir enfrenta dificuldades. Várias empresas de carga entraram para a lista dos concordatários

Três meses depois que o governo federal decretou a moratória, suspendendo por tempo indeterminado o pagamento da dívida externa, passou a ameaçar as empresas que imitaram o gesto e reivindicaram na Justiça o parcelamento de seus compromissos financeiros assumidos no ano passado, quando os juros estavam baixos e o mercado florescia.

Para impedir a proliferação do que chamou de "indústria da concordata", o presidente Sarney se dispôs a reformar a legislação vigente, instituindo a correção monetária dos débitos concordatários, hoje limitados a apenas juros de 1% ao mês. Mas, essa ameaça não inibiu as empresas inadimplentes de recorrerem a uma saída legal para o sufoco provocado pelo desvio de rota do Plano Cruzado, que "elevou os juros bancários à estratosfera, inviabilizando o atendimento de compromissos que as empresas assumiram por acreditar no governo", como definiu o vice-presidente Executivo da NTC, Geraldo Vianna.

E o setor de transporte de cargas também foi atingido. Pelo menos, oito empresas pediram concordata

nos últimos meses. Embora cada uma tenha sua história peculiar, as causas parecem as mesmas: a multiplicação das taxas de juros para os créditos rotativos, coincidindo com a retração do volume físico da carga a ser transportada.

"A concordata é um recurso legal concedido às empresas honestas", ressalta Vianna ao analisar o comportamento do setor nos últimos meses. "Para conseguir o deferimento, a empresa não pode ter um título protestado sequer, e provar que sua contabilidade está em dia", esclarece. E cita os casos da Atlas, de São Paulo e a V. Weiss, de Curitiba, na sua opinião, vítimas da conjuntura. Além delas, a Expresso Zacharias, Transportes Lucena, JMW e Transmax, de São Paulo, Transguafra, do Paraná e Transforte, do Rio de Janeiro, alegam os mesmos motivos para pedirem a moratória judicial.

**CONTRA BANCOS** — A Empresa de Transportes Atlas que, durante 35 anos cresceu com recursos próprios, resolveu, no ano passado, aproveitar, os juros baixos para fazer um empréstimo de Cz\$ 130 milhões e com-

prar as instalações da Duchen — uma fábrica de biscoitos, vizinha às suas instalações em São Paulo, com cem mil metros quadrados de terreno e uma edificação, projetada por Oscar Niemeyer, de 28 mil m<sup>2</sup> — para ampliar seu terminal de cargas.

"O negócio foi concluído a 30 de setembro e, já no mês seguinte, os juros se multiplicaram por dez", conta Guilherme Lambrechts, diretor Comercial da empresa. "A parcela de Cz\$ 2,6 milhões em setembro, saltou para Cz\$ 32,5, em abril. Com faturamento bruto de Cz\$ 100 milhões e rentabilidade de 15%, a empresa teria que buscar Cz\$ 20 milhões para cobrir a prestação".

Para evitar isso, a Atlas vendeu "por um terço do valor real", o controle acionário da Carbus e da fábrica de tanques São Sebastião, que conferiam à empresa "a necessária verticalização". E, nem assim, conseguiu resolver o problema. Tentou, então, vender a área que motivara a dívida. Mas, na ocasião, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico Arquitetônico e Turístico, do Estado, ameaçou tombar o imóvel sob alegação de que era o único projeto industrial do arquiteto Oscar Niemeyer.

Hoje, essa ameaça desapareceu, assegura Lambrechts, pois a empresa conseguiu de Niemeyer a declaração de que a Duchen nunca obedeceu o projeto original, construindo apenas um prédio. "O projeto previa duas edificações, mais uma caixa d'água e outra de luz que nunca foram executadas", explica Lambrechts. Nem assim tem conseguido interessados na aquisição da área, hoje avaliada em Cz\$ 400 milhões. "Hoje, quem tem dinheiro, não está aplicando em imóveis, mas no mercado financeiro que rende muito mais", justifica.

Por isso, a Atlas antecipou o pagamento de todos os fornecedores, deixando a descoberto apenas os seis bancos de quem obteve o empréstimo. E entrou na Justiça com um pedido de "concordata bancária", para caracterizar o real motivo da moratória. "Até abril, pagamos Cz\$ 112 milhões, sendo Cz\$ 70 milhões só de juros, e ainda estamos devendo Cz\$ 100 milhões", destaca.

O deferimento da concordata ainda não saiu, pois ainda não foram anexados alguns documentos como o balancete dos primeiros meses deste ano até 11 de maio, quando o pedido deu entrada no fórum. Mas, Lambrechts não tem dúvidas quanto ao resultado, "já que nosso balanço sempre acusou uma liquidez de dez por um e os bens valem dez vezes mais do que a dívida", alega.

Mas a Atlas promete se livrar da concordata muito antes do prazo le-

# Rede de Apoio Shell

## Os postos do seu dia-a-dia.



O óleo mais indicado para o dia-a-dia dos caminhões da sua frota é o Rimula CT, desenvolvido pela Shell para lubrificação de motores diesel ou gasolina. O Rimula CT contém aditivos anticorrosão, antioxidantes, antiespumantes e antidesgaste.

É o lubrificante que atende a todas as exigências de sua frota. E pode ser encontrado em todos os postos da *Rede de Apoio Shell*, que oferecem ainda serviços de telex, telefone, socorro mecânico, bom atendimento e camaradagem no difícil dia-a-dia das estradas do país.

# Rimula:

## O óleo do seu dia-a-dia.



gal de dois anos, até porque, o desempenho da empresa de 3 500 empregados, seiscentos caminhões próprios e 33 filiais espalhadas pelo país, não sofreu abalo, como garante o diretor comercial da Atlas. "Não fomos os primeiros nem seremos os últimos a utilizar esse recurso que a lei nos facultou", vaticina para concluir: "Toda empresa que depender de terceiros para crescer, deve pensar antes e muito bem".

**PEQUENAS** – Mas não foi para crescer que a V. Weiss, empresa paranaense especializada na entrega de pequenas encomendas para correios e bancos, se socorreu do mercado financeiro. "Foi para buscar capital de giro mesmo", explica Valmor Weiss, principal executivo da empresa. O empréstimo compulsório aplicado ao álcool e à gasolina, combustíveis utilizados por sua frota, não pôde ser repassado ao frete congelado. E os prejuízos começaram a se acumular. Por isso, recorreu aos bancos.

Com a explosão dos juros, o seu endividamento chegou a Cz\$ 18 milhões, com parcelas mensais de quase Cz\$ 5 milhões, enquanto a empresa faturava bruto algo em torno de Cz\$ 11 milhões. A safada não pôde ser outra, senão a concordata, que Valmor conseguiu em poucos dias.



Foto: Arquivo TM

**Lambrechts: Não somos os primeiros**

Já a JMW, de Diadema, se viu obrigada a investir em equipamentos novos para atender exigências de seu único cliente: a White Martins. E adquiriu seis caminhões zero km, com ágio, aumentando sua frota para dezessete unidades. "Dos seis, o único que conseguimos pagar foi o adquirido pelo CDC, em quatro prestações. Três, arrendados da Financiadora BMG, estão ameaçados de serem devolvidos e os outros dois, adquiridos pelo crédito rotativo, não puderam mais ser rolados. "Em maio, nossos títulos chegaram a Cz\$ 8 milhões e o faturamento mal chegou a Cz\$ 1,5 milhão", queixa-se o diretor Mauro Machado dos Santos, de 36 anos, que aguarda para qual-

quer momento o deferimento do pedido de concordata.

Mesmo assim, explica Mauro dos Santos, a empresa de leasing poderá retirar os caminhões, pois esse financiamento não entrou na concordata. Ele conta que chegou a propor pagamentos mensais de Cz\$ 500 mil, mas a BMG não aceitou. Por isso não estou me importando, pois, com esse dinheiro, compro um caminhão usado" e, em três meses, recomponho a frota".

Da mesma forma, a Transportes Lucena, especializada em carga líquida, ficou sem condições de cobrir as despesas de leasing de dezoito carretas e quando o débito atingiu Cz\$ 38 milhões, recorreu à moratória. Agora, está negociando com as três financiadoras, a forma de pagamento. Em alguns contratos, conseguiu conversão para variação das OTNs, em outros, pelo dólar, mas alguns ainda ficaram pelo juro flutuante. Vladilson Ribas, um dos cinco sócios da Lucena diz que, com o faturamento médio mensal de Cz\$ 10 milhões, conseguirá sair da situação antes do prazo legal, embora se queixe da atual tabela de fretes, "insuficiente para cobrir os custos operacionais, particularmente, no que se refere a substituição de peças e pneus, que ainda estão raros no mercado".

## Com os caminhões Volkswagen, a Norte Gás Butano estende seu calor humano até nas emergências.

A Norte Gás Butano, com matriz no Ceará e atuação em 13 Estados brasileiros, escolheu para o seu serviço de entregas de emergência os caminhões Volkswagen.

A Butano, a maior empresa nacional do setor, que distribui anualmente 900 mil toneladas de gás e roda quase 32 milhões de quilômetros, conta com a alta tecnologia dos caminhões Volkswagen, que, além de preencherem plenamente o principal objetivo desse serviço, que é a pontualidade,

se destacam ainda pelo desempenho, excelente manobrabilidade, economia de combustível, baixo custo operacional e longa vida útil.

E com esses pontos positivos o pessoal da Butano já está afirmando: "Com os caminhões Volkswagen, estendemos nosso calor humano até nas emergências".



**CAMINHÕES VOLKSWAGEN. QUALIDADE COMPROVADA.**