

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

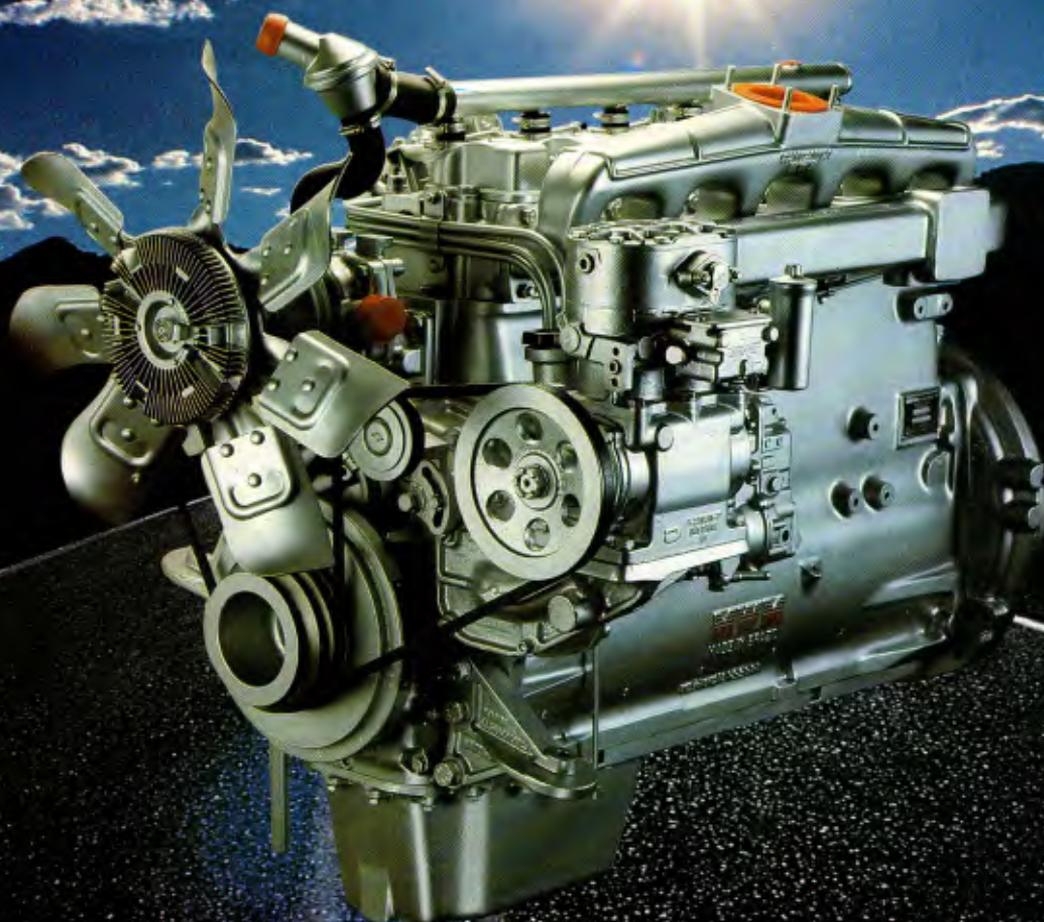
Aumentam as concordatas

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.

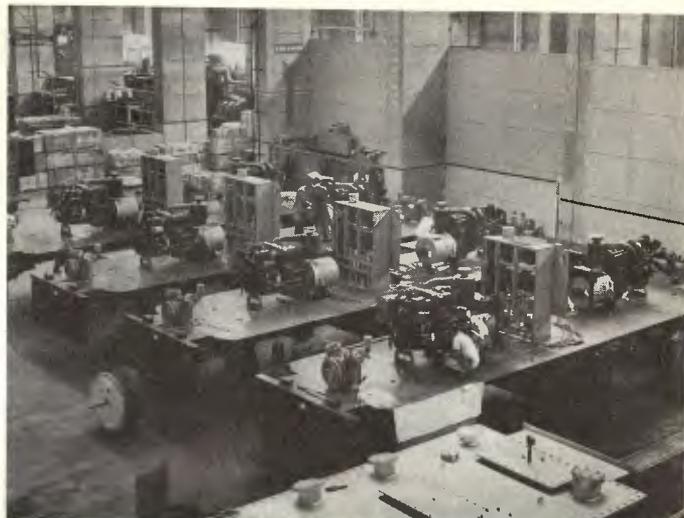


Foto: Arquivo TM

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 m², 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 m² — 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 movimentada, 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[®]

*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**

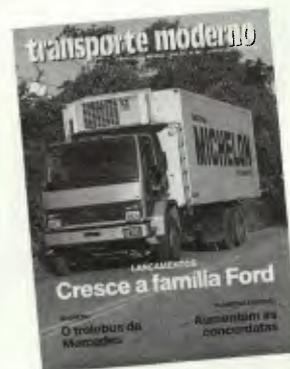


E mais...

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: Spaia Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - fone: (042) 225-1972 - Curitiba, PR.
International advertising sales representative
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.



Foto: Robson Martins

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 m² – 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.

EM FILA – Mas, nem todas as empresas concordatárias gostam de falar sobre sua situação. É o caso da Transguafra e Transporte, ao alegarem que a divulgação pode prejudicá-las comercialmente. Mesmo assim, a NTC considera que essas oito empresas representam apenas o começo da fila na qual muitas empresas ainda deverão entrar.

E os presidentes dos sindicatos do setor, no Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Minas Gerais assinam embaixo. Nesses estados, a apreensão é generalizada e nenhum dos presidentes poupou críticas à política econômico-financeira, ao mesmo tempo em que acusam uma crescente queda no volume físico de cargas para transporte. A exceção fica para as empresas que operam com grãos e atualmente transportam a safra agrícola. No setor industrial a média de redução chega a 30%.

Romeu Luft, presidente do Sindicato do Rio Grande do Sul afirma que, mesmo as empresas de transporte de grãos, que investiram na ampliação da frota, estão com dificuldades para cobrir os custos financeiros desses investimentos. Já a queda da produção industrial, particularmente de calçados, com a redução das exportações, está trazendo reflexos para os transportes.



Foto: Arquivo TM

Falta de capital de giro causou concordata na V. Weiss, diz Valmor

Por sua vez, Areli Teixeira de Lara, do sindicato paranaense alega que a produção recorde da agricultura não impedirá que mais empresas do setor tomem a fila aberta pela V. Weiss e Transguafra. Em Minas, a situação não é muito diferente. Paulo Sérgio Ribeiro da Silva, presidente do sindicato afirma que algumas pequenas empresas já fecharam e que a queda no volume de transportes tem preocupado muito o setor.

Na tentativa de amainar essa preocupação generalizada, a NTC chegou a ensaiar um Conet extraordinário para discutir saídas, porém a idéia não frutificou. “Em vez de ficar chorando mágoas, os empresários devem cuidar de suas empresas. Estamos aconselhando aos associados

que evitem novos investimentos e que tomem todos os cuidados para sobreviver”, diz Geraldo Vianna.

O temor da NTC, como também dos sindicatos das empresas, é que esta situação acabe provocando defecções como as que ocorreram entre 1981 e 83, quando empresas consideradas sólidas, como a Estrela do Norte, Interbrasil e Blumenauense fecharam ou faliram. As que pediram concordata, como a Coral, por exemplo, conseguiram superar a crise. Luiz Carlos Cambraia, gerente Comercial da Coral informa que a 19 de setembro de 1984, a 8ª Vara Cível do Rio de Janeiro liberou a empresa da concordata mediante a quitação total dos débitos.

Na realidade, a NTC estava na expectativa do plano de consistência macroeconômica do ministro Bresser Pereira que, na opinião de Vianna, deverá trazer um alento para o setor.

Geraldo Vianna lembra que suas previsões feitas em fins do ano passado “infelizmente estão-se concretizando”. Era o que chamou de trindade maldita: a combinação de inflação altíssima, com recessão e agitação social. Ele só não previu que consequências isso poderia trazer, para não ser taxado de bruxo. Porém espero que a situação melhore.

Valdir dos Santos





RTB

Novo regulamento reanima o setor

Os transportadores ficaram satisfeitos com as mudanças do RTB. Pouca coisa, porém, será possível fazer para tornar a fiscalização mais rigorosa

O novo Registro de Transportadores rodoviários de Bens-RTB veio à tona dia 27 de março com a publicação do Decreto Federal 94 148. Seu teor põe por terra boa parte do já ultrapassado Decreto 89 874, de 28 de junho de 1984. Com a Portaria 216, de 8 de abril, o Ministério dos Transportes regulamentou a aplicação do decreto, mas criou, por outro lado, um clima de expectativa no setor. Afinal, depois de terem participado de tantos encontros, alguns empresários se perguntam se a nova regulamentação será cumprida à risca pelo próprio governo.

A primeira vista, caberia ao DNER esmerar-se no acompanha-

mento das novas exigências e coordenar ação conjunta com as Secretarias Estaduais de Transportes e órgãos afins, para fiscalizar o cumprimento das normas do RTB junto a quase 16 mil empresas de transporte rodoviário de carga existentes no País. Mas, a julgar pela fala do diretor José Francisco Azevedo, da Diretoria de Transportes de Cargas do DNER, entrevistado pela TM logo após o anúncio da Portaria, muito pouca coisa será possível fazer para tornar a fiscalização mais rigorosa.

Enfocando o aspecto jurídico, Azevedo afirmou que “o RTB anterior não permitia a disciplina perfeita aos nossos transportadores”. Como

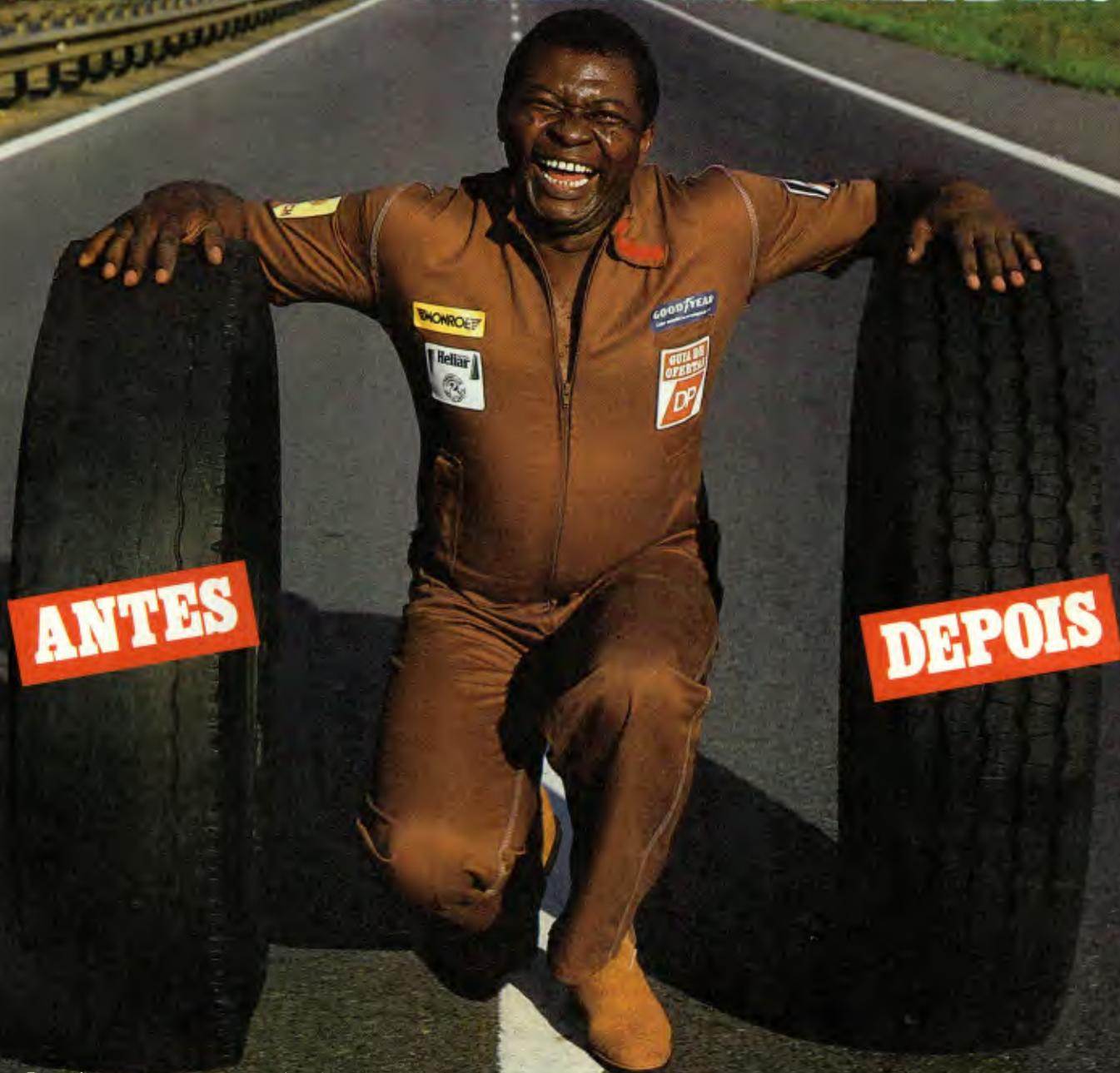
Só o rigor na fiscalização permitirá o cumprimento das novas regras junto às empresas do setor de carga

exemplo, citou a facilidade oferecida pela antiga legislação na abertura de uma empresa de transporte. “Para se criar uma empresa bastava ir-se a Junta Comercial, registrar a firma, alugar um telefone e montar um escritóriozinho. E para tornar-se um transportador autônomo era necessário apenas ter um caminhão.”

Efetivamente, a sua Diretoria pretende realizar um perfil completo da frota de caminhões em circulação no Brasil. “Nós queremos saber a quantidade e a diversificação da frota. Existem quantos caminhões graneleiros, tanques, contêineres, andando por aí? Qual a posição da frota amanhã ou depois nas estradas? Precisamos saber. Assim quando formas solicitados pelos Ministérios da Agricultura ou Fazenda, por exemplo, teremos condição de informar de modo correto.”

Para a NTC, entidade com 1.091 empresas associadas e que representam 80% do volume de carga transportada no País, a estratégia governamental foi a mais apertada possível. Desde junho de 1984, a compra

A TECNOLOGIA EM RECAPAGEM CHEGOU POR ESTAS BANDAS



Chegou Recaltec, a recapagem de alta tecnologia. Um sistema exclusivo de recapagem com tecnologia própria DPaschoal que, com sua experiência, aliou as virtudes do sistema americano às do europeu e adequou às necessidades brasileiras. Por se tratar de um sistema a frio pré-moldado, oferece uma série de vantagens quando comparado com os sistemas convencionais de recauchutagem:

- A carcaça sofre menos, uma vez que todas as operações de recapagem são feitas simulando-se as condições de uso para as quais o pneu foi projetado.

- As carcaças são raspadas de maneira uniforme para que fiquem perfeitamente redondas e balanceadas.
 - A vulcanização é feita em autoclaves, com temperaturas e pressão inferiores aos sistemas de recauchutagem convencional, possibilitando maior número de recapes por pneu.
- Recauchutagem você já conhece, experimente agora Recaltec. A recapagem de alta tecnologia que chegou por estas bandas para ficar.

 **RECALTEC**
RECAPAGEM DE ALTA TECNOLOGIA

Campinas: R. Antonio J. da Silva Martelinho, 300
F: 32.3495 - **Rio de Janeiro:** R. Carlos Seidl, 585
São Cristóvão - F: 580.3925 - **Ribeirão Preto:**
Av. Presidente Castelo Branco, 1622 - F: 624.4970
Bauru: Av. Nações Unidas, 3/33 - F: 24.3582

GARANTIA
DPASCHOAL



“O RTB de 1978 era bem melhor do que este”

“O primeiro RTB já fazia exigências para as empresas quanto à capacidade de frota e considerava dezoito especialidades de transporte rodoviário de carga”, revela o empresário Oswaldo Dias de Castro, diretor do Expresso Araçatuba, comparando a legislação de 1978 à de hoje. “Aquela portaria da Diretoria-Geral do DNER contém quase tudo do que foi aprovado agora, além de chegar a posições mais avançadas”, reforça o ex-dirigente da NTC, no período de 1976 a 1981.

Reportando-se ao antigo RTRC – Registro e Cadastro de Transportadores Rodoviários Nacionais de Cargas, criado pela Portaria nº 5 do DNER, em 15 de fevereiro de 1978, Castro reconhece que “foi possível fazer um levantamento não só da frota existente no País como também do tipo da empresa e da carroçaria disponível”.

A DG-5, como se tornou conhecida, conceitua o transporte rodoviário de cargas para o tráfego de bens, mercadorias e valores, “realizado por veículos automotores, em que os pontos de origem, intermediários e de destino estejam situados em território brasileiro, com a utilização de rodovias federais, de ligação ou interestaduais”.

O RTRC abrangia cinco categorias distintas de transportadores. A ETC (empresa de transporte rodoviário de cargas) podia operar de forma societária, com veículos próprios, arrendados (*leasing*), locados ou afretados, e por intermédio de filiais, agências ou representações. A fina-

de veículo rodoviário de carga por pessoa física ou empresa não inscrita no RTB devia ser precedida de consulta ao DNER. Aprovada a consulta, era expedida a Declaração de Nada obsta (DNO). A partir de agora, esse documento foi extinto e, em seu lugar, as empresas devem requerer a *Inscrição Provisória* pelo prazo improrrogável de um ano. O registro provisório torna-se dispensável quando a empresa atender os requisitos específicos para cada tipo de transportador: comercial, comercial autônomo ou de carga própria.

CINCO ANOS – As áreas de operação das empresas, para efeito de registro, foram divididas em municipal ou metropolitana, estadual e interestadual. A lei determina também a *especialização* em função do uso da frota de veículos. Constam como especialidades de transporte rodoviário

de bens: carga comum, carga líquida a granel, produtos perecíveis sob temperatura controlada, cargas aquecidas, concreto em execução (betoneira), veículos automotores e valores em unidades blindadas.

lidade da EFC (empresa frotista de transporte rodoviário de cargas) seria a de executar o serviço para a ETC ou diretamente para o usuário, trabalhando somente com frota própria e exclusivamente com o estabelecimento-sede. Caberia à EGP (empresa afretadora de veículos) operar o transporte de carga própria em seus veículos ou arrendados e, eventualmente, afretar os carros às empresas de transporte. O TRA (transportador autônomo) poderia ser proprietário ou co-proprietário até um só veículo para prestar serviço mediante afretamento com ETC ou através de contratação direta com os usuários. O TCP (transportador individual de carga própria) deveria movimentar veículos próprios, mas também seria permitido afretar os carros às empresas de transporte.

UM SOFISMA – O conceito de carga geral era bastante elástico na legislação de 1978, envolvendo o tráfego porta-a-porta, de cargas completas ou fracionadas, embaladas ou não, compreendendo o transporte de produtos industrializados, químicos (não perigosos) e farmacêuticos, líquidos envasilhados, produtos alimentícios, materiais de construção, laminados de madeira etc. “Na realidade, a DG-5 previa um registro a ser modificado posteriormente, mas permaneceu estático devido à mudança de política no Ministério dos Transportes da época, e nunca mais se atualizou”, constata o diretor.

Castro advoga tese contrária à mudança brusca da legislação. “O mais

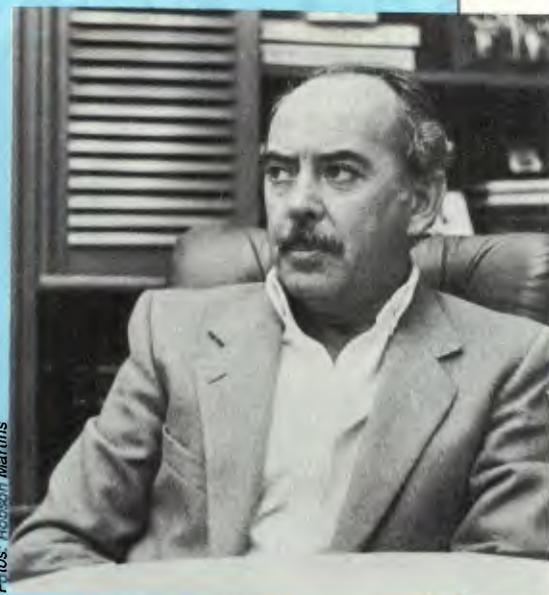
importante é a consciência de que não se pode fazer registro ou cadastro da noite para o dia.” Nesse sentido, defende o “aperfeiçoamento do primeiro registro, a sua parte dinâmica, o Relatório Anual de Transporte, de onde o DNER obtém dados confiáveis sobre o desempenho do setor”.

Um erro observado no novo RTB, segundo Castro, está no cálculo de valores das infrações cometidas pelo transportador. “O Plano Cruzado tem que sofrer atualização. No caso das multas, isso é um sofisma pois, na época, tínhamos a LTN (Letra do Tesouro Nacional) fixa, e hoje ela não existe mais.”

de bens: carga comum, carga líquida a granel, produtos perecíveis sob temperatura controlada, cargas aquecidas, concreto em execução (betoneira), veículos automotores e valores em unidades blindadas.

O novo registro terá validade de cinco anos, sendo renovável, sucessivamente, por períodos iguais. As empresas inscritas na legislação anterior permanecerão com seus registros válidos. As informações operacionais, as quais as empresas são obrigadas a apresentar ao DNER anualmente, continuam de pé, tais como origem e destino da carga, tonelage por quilômetro transportada, natureza da carga etc. Já o prazo, a forma e a periodicidade dessas informações ainda dependem de norma complementar.

Mas o não fornecimento das informações, assim como outras infrações, implicam em uma série de



Fotos: Robinson Martins

Oswaldo D. de Castro: falta atualização

de bens: carga comum, carga líquida a granel, produtos perecíveis sob temperatura controlada, cargas aquecidas, concreto em execução (betoneira), veículos automotores e valores em unidades blindadas.

O novo registro terá validade de cinco anos, sendo renovável, sucessivamente, por períodos iguais. As empresas inscritas na legislação anterior permanecerão com seus registros válidos. As informações operacionais, as quais as empresas são obrigadas a apresentar ao DNER anualmente, continuam de pé, tais como origem e destino da carga, tonelage por quilômetro transportada, natureza da carga etc. Já o prazo, a forma e a periodicidade dessas informações ainda dependem de norma complementar.

de bens: carga comum, carga líquida a granel, produtos perecíveis sob temperatura controlada, cargas aquecidas, concreto em execução (betoneira), veículos automotores e valores em unidades blindadas.

O novo registro terá validade de cinco anos, sendo renovável, sucessivamente, por períodos iguais. As empresas inscritas na legislação anterior permanecerão com seus registros válidos. As informações operacionais, as quais as empresas são obrigadas a apresentar ao DNER anualmente, continuam de pé, tais como origem e destino da carga, tonelage por quilômetro transportada, natureza da carga etc. Já o prazo, a forma e a periodicidade dessas informações ainda dependem de norma complementar.

Mas o não fornecimento das informações, assim como outras infrações, implicam em uma série de

notificação ou da ciência do indeferimento do recurso que tiver sido interposto contra sua aplicação. As multas serão dobradas em caso de reincidência num mesmo ano.

PENALIDADES – A cassação do registro, no decreto de 1984, estava prevista para o caso de o infrator ter recebido suspensões do exercício da atividade, cumulativamente, acima de 120 dias, durante um ano. na nova legislação, levou-se em conta a acumulação, no período de dois anos, de multas superiores a Cz\$ 18 mil. Com a correção trimestral das multas, estimou-se não ser difícil enquadrar o transportador relapso e, assim, cassar rapidamente o seu registro.

No caso do transportador de carga autônomo, prevê-se a penalidade de cancelamento do registro quando for proprietário de mais de um veículo, e “não regularizar sua situação dentro de sessenta dias”, a partir da notificação. Sobre a possibilidade da concessão de novo registro ao transportador punido com o cancelamento da inscrição no RTB, a solução viria através do “processo administrativo de reabilitação”.

Algumas cassações, entretanto, não poderão ser revistas na esfera

administrativa do DNER. São aquelas impostas por perda de capacidade para o exercício da atividade de transporte e acumulação de multas. Também o autônomo proprietário ou co-proprietário de mais de um veículo de carga que tiver o registro cassado não poderá reabilitar-se administrativamente.



Azevedo: em busca do perfil da frota em circulação no Brasil

A atual legislação revoga a penalidade de “suspensão temporária do exercício da atividade de transporte”, conforme estipulava o artigo 32, item III, do Decreto 89 874. A “advertência escrita” também foi revogada e ocorria quando o transportador deixava de atender solicitação do DNER para dar alguma informação de caráter operacional.

Contudo, manteve-se o futuro registro especial para proprietários de veículos comerciais leves. A empresa de transporte comercial, operando exclusivamente com veículos comerciais de até 8 t de peso bruto total, será obrigada a registrar-se no RTB. Continua existindo qualquer exigência sobre fretes e concessão de linhas.

CAMISA-DE-FORÇA – “O transportador sonhava com uma regulamentação que garantisse linhas e tarifas. Mas, isso era irreal do ponto de vista do mercado de transporte, sendo impossível de ser atendido e inconveniente para o próprio setor”, salienta Geraldo Vianna, vice-presidente Executivo da NTC. Atividade dos grandes plenários que precederam a criação da Lei 7 092/83, nos fins dos anos 70 e nos primeiros de 80, Vianna influenciou em muito as propostas políticas nascidas então nos Conets – Conselho Nacional de Estudos de Transportes e Tarifas.

Os encontros aconteciam três vezes por ano, agrupando quinhentas pessoas em média, entre presidentes de sindicatos e representantes de associações, e estimulava reuniões informais de empresários do mesmo ramo de atividade. “Lá nas origens, ▶

Depois de muito custo, a Transcol descobriu qual bateria custa menos.

“Numa empresa de transportes, a durabilidade das baterias é fundamental. E se cada ônibus da Transcol roda, em média, 75.000 km por ano — muitas vezes em estradas de terra — você pode imaginar os problemas de manutenção nos 161 veículos de nossa frota. Com o tempo, a gente aprendeu que o custo inicial é o de menos, pois, no final, o que vale é a vida útil das baterias.”

No caso da Caterpillar, além da garantia de 36 meses, ganhamos força de partida muito maior e uma incrível capacidade de reserva.

Com custo final 75,5% inferior ao das baterias recondicionadas. Foi aí que adquirimos 100 baterias Caterpillar e abandonamos definitivamente o recurso do recondicionamento. Quer saber a moral da história? Qualidade não tem preço, desde que seja comprovada para assegurar um custo final compensador.”

CATERPILLAR

Seu investimento em valor,



ECONOMISTA FERNANDO GOMES CUNHA
TRANSCOL - TRANSP. COLET.
UBERLÂNDIA LTDA.

no entanto, a posição do setor era pouco realista”, amarga o dirigente da NTC. Naquela ocasião, os empresários defendiam uma regulamentação rígida, tomando como referência a legislação do transporte interestadual de passageiros.

Sem dúvida, a Lei 7 092 foi muito importante porque se destinava à inscrição e cadastramento “de quantos exercitassem a atividade de transporte de bens, próprios, ou de terceiros, com fins econômicos ou comerciais, por via pública ou rodovia”. Preconizava, vagamente, “em função das necessidades nacionais de transporte”, o estabelecimento de “quotas anuais ou limites periódicos ao registro de novos transportadores”. Fixava ainda direitos e deveres relativos à comunicação das “infrações administrativas”.

Paulatinamente, o entendimento da necessidade de uma legislação mais próxima da realidade brasileira passou a marcar os debates no seio da categoria. “O transportador queria uma camisa-de-força, ou seja, quem sempre se desenvolveu no mercado livre e se transformou num empresário eficiente, sentia a falta de proteção do governo para o exercício de sua atividade”, recorda Vianna.

1 000 OTNs – Sempre defendendo a competitividade como forma de gerar eficiência, o dirigente da NTC gastou muitas horas para ajudar a conscientizar sua categoria de que “o nosso modal de transporte é o único livre justamente porque não recebe incentivos do governo, tal como

ocorre com os modais aéreo, marítimo e rodoviário de passageiros”.

Um dos pontos polêmicos da regulamentação, o capital social de 5 000 OTNs, segundo Vianna, encontra-se muito longe da realidade. “Nós havíamos sugerido 10 mil OTNs, pois entendemos que o capital social é o limite de responsabili-



Foto: Robson Martins

G. Vianna: limite de capital é um dos pontos mais polêmicos

dade civil da empresa. No caso de um prejuízo, por exemplo, o desaparecimento de uma mercadoria, e se o capital for muito baixo, o usuário ficará impossibilitado de receber a indenização equivalente.”

Para o registro na classe I (área de operação municipal ou metropolitana), as exigências de frota e capital social foram reduzidas para, respectivamente, dois veículos e 1.000 OTNs (Cz\$ 251 560). na classe III (área de operação interestadual), a empresa deverá manter, no mínimo, uma filial ou representante credenciado em cada unidade da federação, excluída a sua sede. Somente poderá

ser designada representante a ETC registrada no RTB.

NOS TERMINAIS – Comentando o artigo 5º da Portaria, Vianna concorda com a exigência de a empresa ser “proprietária ou arrendatária” de uma frota de veículos de transporte de carga com capacidade útil igual ou superior a 48 t. A regulamentação diz ainda que a transportadora deve dispor, em sua sede, de instalações próprias ou alugadas, compatíveis com o seu movimento e especialização, para administração, guarda de veículos de carga e, se for o caso, armazenamento e operação de carga e descarga. “Mas, como isso é subjetivo”, adverte o experiente dirigente da NTC, “estabeleceu-se um mínimo de 360 m² de área contínua para o pátio e as instalações. No entanto, essa coisa não é gratuita. Então, o que pode acontecer?”

Vianna propõe o desencadeamento de uma campanha de fiscalização da Prefeitura Municipal de São Paulo, por exemplo, para empurrar naturalmente os caminhões de carga para os terminais de tráfego. “O novo RTB induz as empresas de transporte a se instalarem em futuros terminais rodoviários de carga”, acentua. Cita o exemplo do Terminal Intermodal de Cargas, o TIC Leste, e o Terminal da Emurb na Rodovia Fernão Dias. “E se, de repente, a Capital vir a possuir terminais suficientes para obrigar todas as empresas de transporte, uma campanha de fiscalização seria o suficiente para descongestionar o trânsito em muitos lugares.”

ANUNCIE NESTA REVISTA:


Editora TM Ltda

Rua Said Aíach, 306
CEP 04003 - São Paulo - SP
TELEX (011) 35247

FONE:
(011) 884-2122

transporte moderno
PUBLICAÇÃO MENSAL - N. 266 - MAIO, 1988 - Cz\$ 20,00.
**A carga aérea
tratada com
merece**

“Na grande safra, muitos caminhoneiros ficaram parados”

“Duvido que esse decreto regulamentado hoje dê os frutos esperados. A única coisa que poderia beneficiar nosso setor é a adoção urgente do Subcontrato de Transporte Rodoviário de Bens”, sentencia José Fonseca, presidente da Abcam - Associação Brasileira dos Caminhoneiros. À frente de uma entidade que reúne 10 700 caminhoneiros autônomos, Fonseca prevê um ano difícil “porque, agora mesmo, tivemos uma grande safra, com filas e filas de caminhões parados nos pátios sem terem como transportar grãos”.

Desesperançoso com a nova legislação do RTB, Fonseca enumera as dificuldades por que passa o setor. Primeiro, não acredita em mudança na praxe consagrada pelas empresas de transporte em retardar o descarregamento do caminhão por mais de 24 horas. “A lei determina cinco horas, no máximo, após a sua chegada no destino”, reclama o dirigente.

O desrespeito à lei se evidencia também no transporte de madeira do Pará, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul para São Paulo. “Quem contrata é o dono da madeira. Mas, na volta, o caminhoneiro vem sem o adiantamento do frete. E quem termina pagando o frete é o comprador de madeira em São Paulo.” O tempo entre o carregamento e a volta, em geral, demora de vinte a trinta dias. “Af, o

preço da madeira já subiu em 30, 40 ou 50% do seu valor comercial.”

Objetivamente, o caminhoneiro não dispõe de nenhum tipo de comprovante legal para exigir o ressarcimento dos dias parados. A Abcam defende o reconhecimento legal de um documento intitulado “Condições Gerais da Subcontratação de



Foto: César Lima

José Fonseca prega o subcontrato

Transporte Rodoviário de Bens”, que anuncia com clareza direitos e obrigações das partes contratantes: caminhoneiro, empresa e embarcador. O contrato atende às normas gerais da Lei 7 092/83, do Decreto 89 874 e da Lei 7 290/84, e exime o transportador autônomo de carga de qualquer responsabilidade por perdas e avarias conseqüentes de mal carregamento, quando a operação for de responsabilidade da empresa de transporte de carga ou de terceiros.

ARTIMANHAS – A Subcontrata-

ção prevê indenização da empresa ao transportador autônomo pelas multas decorrentes de excesso de peso bruto total ou de peso por eixo, exceto no caso de o carregamento ficar sob responsabilidade do caminhoneiro. “A transportadora carrega, amarra, enlona e lacra o caminhão. Enfim, o caminhão é entregue ao caminhoneiro pronto para viajar. Mas, ao chegar no destino e descarregá-lo, nota-se a falta de alguns volumes, uma das artimanhas utilizadas por muitas empresas para não pagar o frete.”

Por inúmeras vezes, o transportador autônomo vê-se às voltas com o famoso “cheque estrangeiro”, quando recebe o saldo do frete através de um cheque de São Paulo dado em Recife. “E o caminhoneiro fica três ou quatro dias com o cheque na mão, necessitando de dinheiro para reabastecer o carro.”

O artigo 11 da Subcontratação diz que o saldo devido ao transportador deve ser pago no ato da descarga pela empresa contratante, ou por cheque visado pagável na praça de destino, sob pena de responder por multa correspondente à soma do valor-hora por atraso no descarregamento.

Dificilmente, a tabela do DNER é cumprida. “Somente com a regulamentação da atividade é que os problemas cotidianos do caminhoneiro vão desaparecer.” E o maior exemplo disso está na falta de cumprimento da lei, que estipula o valor de estadia de Cz\$ 7,30 por t/hora, após cinco horas da chegada no destino. ■

Gilberto Penha

TECNOLOGIA DO LUCRO

Cereais, Sucatas, Líquidos, Máquinas. Não importa o tipo de Carga. Com o Sistema IMAVI de Transporte em Containers, você carrega, descarrega e bascula o que for preciso, com rapidez e segurança. Tudo usando um único equipamento.

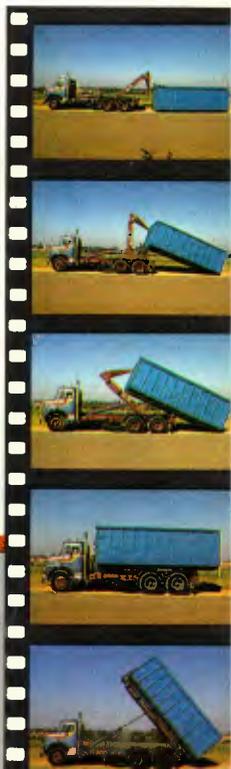
Isso se traduz em economia nas operações de carga e descarga, sensível redução dos custos operacionais e um menor número de veículos.

Para conhecer as inúmeras aplicações do Sistema IMAVI de Transporte em Containers, peça a visita de um representante. E descubra as vantagens que o Sistema pode lhe oferecer.



IMAVI - IND. E COM. LTDA.

Holambra - Jaguariúna - São Paulo - Brasil
CEP 13820 - Fones: (0192) 60-1267 - 60-1260
Telex (019) 1610 CAPH BR



Só quem tem mais de 70 soluções diferentes tem a opção mais rentável para o seu caso.



**MERCEDES-BENZ.
A ECONOMIA
ANDA NESTA LINHA.**



Todo Mercedes-Benz é produzido com o compromisso de ser o mais eficiente, econômico e rentável na sua aplicação específica. E como em transporte a adequação do veículo é fundamental para o melhor desempenho, a Mercedes-Benz produz uma diversificada linha de caminhões, de alta qualidade, para atender, com eficiência máxima, às diferentes necessidades de transporte.

Mais do que caminhões: você tem soluções de transporte.

A Mercedes-Benz fabrica a mais completa linha de caminhões do País: são mais de 70 opções ao todo, cobrindo desde a faixa de veículos leves para transporte urbano e rural até pesados de alta tonelagem para o transporte rodoviário. Assim, a Mercedes-Benz oferece a solução de peso que cada problema exige e

o modelo sob medida em cada caso, graças às diferentes combinações possíveis de distância entre eixos, potência do motor e conjunto de transmissão.

Com um veículo de elevada qualidade e exatamente adequado ao seu tipo de transporte, você obtém, no final das contas, o que todo empresário espera da sua frota: lucratividade.

Só Mercedes-Benz permite padronizar a frota inteira.

Mercedes-Benz é a única marca com a qual você padroniza toda a frota, ganhando de muitas outras maneiras: pela racionalização do estoque de peças, do ferramental e da mão-de-obra e pela possibilidade de intercambiar os principais componentes entre diferentes tipos de veículos.

Um atendimento tão perfeito quanto o veículo.

A boa estrela da Mercedes-Benz brilha também para o frotista sob a forma de uma completa assessoria de transporte e da mais eficiente assistência ao produto, garantidas pela maior rede de Concessionários especializados em veículos comerciais, com 200 endereços em todo o País.

Onde você encontrar a estrela de três pontas, pare e entre. O caminho da economia e da rentabilidade passa pelo seu Concessionário Mercedes-Benz. Fale com ele.



Mercedes-Benz
Você ganha uma estrela.



Algumas transportadoras testam o terceiro eixo original de fábrica para comparar com os adaptados e, até agora, têm aprovado o desempenho

FOTO: Robson Martins

LANÇAMENTOS

Família Cargo ganha mais três filhotes

O terceiro eixo de fábrica e o cavalo de exportação já estão prontos. Daqui a um ano, a fábrica lança a cabina dupla no mercado doméstico

A família Cargo, que já perdeu alguns membros e substituiu outros, vai ganhar ainda este ano duas novas versões. Uma é o terceiro eixo de fábrica 2218 e a outra o cavalo mecânico para exportação. Este mesmo cavalo, com cabina dupla, para o mercado interno, só fica pronto no primeiro semestre de 1988. O trucaço 2218 só não foi lançado junto com a linha 1987, em janeiro, devido a problemas de suspensão do terceiro eixo Hendrixon que a Engenharia da fábrica promete superar nos próximos meses. Para isso, intensifica os testes em Tatuf e junto a alguns fro-tistas para os quais cedeu alguns exemplares. Os resultados, até agora, têm sido positivos.

Os cavalos mecânicos com cabinas duplas – que podem ser encontrados sem muita dificuldade nas estradas – resultam de adaptações feitas por



FOTO: Arquivo TM

Hans Wilhelm: dificuldades superadas

pequenas fábricas do sul do país e comercializados pelos próprios revendedores Ford. Mas, a fábrica promete uma versão mais potente, para 35 toneladas, com o novo motor 7.8 nas versões aspirada, turbo e *inter* e *aftercooler*. Esse motor já está sendo produzido em São Bernardo e exportado para os Estados Unidos e, segundo Hans Wilhelm, gerente de Divisão de Caminhões da Ford, passou por todos os testes.

Além disso, a cabina dupla original de fábrica terá acionamento hidráulico para facilitar o basculamento por uma única pessoa, contra duas, exigidas pelos modelos feitos por terceiros.

Todas as adaptações, inclusive de terceiro eixo, têm sido acompanhadas com cuidado pela fábrica que, apesar das restrições, acaba reconhecendo a qualidade do trabalho. A Ford tem a vantagem de poder oferecer mais opções e realizar modificações técnicas que proporcionem ao produto maior eficiência. É o caso do cavalo, o motor 6.6 litros limita o veículo a 27 toneladas. Com o novo motor, a montadora pode atingir as 35 e competir na faixa dos pesados, um velho sonho da Ford desde o F-9000, que tentou trazer para o Brasil há quase dez anos.

Trucado chega ainda este ano e aumenta capacidade de carga

O caminhão trucado 2218 que a Ford vai mostrar na próxima "Brasil Transpo" é o terceiro eixo derivado do 1618, lançado em janeiro deste ano em substituição ao 1517. Com capacidade de tração aumentada para 22 t, o 2218 teve ampliada sua carga líquida para 15 mil quilos, com o mesmo motor de 6.6 litros turboalimentado que lhe confere uma potência de 182 cavalos.

Esse lançamento, na realidade, vem com relativo atraso, pois a Engenharia da fábrica, confessadamente, ainda não conseguiu eliminar os problemas da suspensão do terceiro eixo Hendrickson — um misto de *tandem* com balancim. Para resolver isso, a fábrica distribuiu seis unidades do 2217 (com motor do 1517) entre frotistas e, três meses depois, o desempenho tem agradado. Pelo menos, é o que atestam motoristas e empresários da Expresso Cruzador e Rodoviário Michelin ouvidos por TM. Na verdade, eles não vêem grandes diferenças entre o terceiro eixo de fábrica e os adaptados nos outros Cargo que mantêm em suas frotas.

Hans Wilhelm, gerente de Marketing da Divisão de Caminhões da Ford afirma que as dificuldades estão sendo superadas e o veículo deve estar disponível no mercado até o fim do ano: "O custo final ainda não foi apurado, mas a vantagem é que o veículo sai pronto da fábrica e o frotista ganha tempo."

Os testes feitos pelos frotistas são avaliados pela Engenharia no campo de provas de Tatuí, ao final de cada viagem. O exemplar em mãos da Michelin, por exemplo, já teve o terceiro eixo substituído após os primeiros 20 mil quilômetros para exame de desgaste de borrachas e pinos. Além das medições normais efetuadas periodicamente para exame do consumo e desgaste dos componentes de freio e suspensão e demais itens, a caixa de câmbio foi trocada. Já no caso do 2217 em teste na Expresso Cruzador, a única substituição feita, a pedido do motorista, foi o assento. É o motivo é o mesmo detectado na Michelin, — a largura do sofá-cama.

Amaro Alves de Azevedo, com experiência de 37 anos como motorista, faz rasgados elogios ao veículo, mas condena o sofá-cama. "Dirijo mil quilômetros por dia e não me canso. O assento parece que foi feito

FOTO: Robson Martins



Nomenclatura sob haste do retrovisor e terceiro eixo Hendrickson

pra mim. Mas, na hora de dormir é um problema, pois o encosto, quando desce, torna a cama muito estreita".

Em ambas as empresas, as comparações têm sido feitas com os veículos da concorrência, não com o terceiro eixo adaptado. Como nos demais modelos da linha Cargo, o 2217 ganha disparado dos Mercedes Benz, na avaliação dos motoristas. "A diferença é da noite para o dia", define Amaro Azevedo, da Michelin, que, antes, pilotava um 2013. O veículo transportando 13 toneladas de carga frigorificada (a carroçaria mantém duas toneladas ociosas) tem sido submetido a diversos tipos de estradas em diferentes rotas pelo país e o desempenho só recebeu elogios.

A Michelin, que possui em sua frota de 362 veículos, dezesseis da linha Cargo, está enfrentando sérios problemas de reposição de peças e se

queixa dos preços. "A lona de freios do Cargo, a mesma dos veículos de exportação, isenta de amianto, custa, pelo menos, sete vezes mais que a usada pelo Mercedes e o dobro da utilizada nas carretas Scania", exemplifica Ladair Michelin, diretor da empresa.

Mesmo assim, a Michelin mostra-se satisfeita com o produto, que exige um investimento inicial maior, porém compensa na maior rapidez nas viagens. O exemplar em teste tem mantido velocidade média constante de 70 km/h e o consumo varia entre 3,4 a 3,5 quilômetros por litro de diesel. Os Mercedes consomem menos, entre 3,0 e 3,1 km/litro, porém a velocidade média é mais baixa, compara Ladair Michelin. Antônio Cláudio Teixeira, gerente Operacional da Cruzador confirma a comparação e ressalta a maior potência do veículo nas subidas.



Adaptações feitas no Sul são acompanhadas de perto pela fábrica e aprovadas

Cavalo permitirá competição com grandes e pesados

O cavalo mecânico Cargo em teste em Tatuí sob a sigla HL-63 é a mais nova versão da série de caminhões que a Ford começou a produzir em 1985. O exemplar flagrado por TM está em teste para exportação a partir de 1988, "ainda no primeiro semestre, quando será lançado simultaneamente no mercado interno, com cabina dupla", garante Hans Wilhelm, gerente da Divisão de Marketing.

A grande novidade desse cavalo é o motor Ford já em produção para exportação, de 7,8 litros nas versões aspirada (190 cv), turboalimentado (210 cv) e *turbo-after* e *intercooler* que amplia a potência para 240 cavalos de força. Com esse equipamento, a Ford pretende ingressar na faixa dos pesados para competir diretamente com os 1519 e 1525 da Mercedes Benz.

A Ford se mostra confiante na sua linha de motores produzidos em São Bernardo e considera superado definitivamente o problema de excesso de consumo de óleo lubrificante detectado logo após o lançamento da linha Cargo. Tanto evoluíram os motores que a fábrica (antes usava MWM) optou pela linha Cargo. O 7.8 aqui foi submetido a testes, como nos Estados Unidos; isto permitirá um poder de tração de até 35 toneladas para o cavalo mecânico com carreta de três eixos e distância mínima de 2,40 m.

"Nós estamos cientes da carência e da exigência do cavalo mecânico

Dotado de motor mais potente, o cavalo mecânico da Ford, em teste para exportação será lançado no mercado interno no 1º semestre de 1988, com cabina-leito

para o mercado interno e confiantes que o nosso 3524 vai conquistar seu espaço, pois o cavalo mecânico sem cabina-leito tem pouca utilidade", completa Wilhelm.

Também com o cavalo, a Ford vem atrás dos adaptadores, particularmente do Rio Grande do Sul, que transformam os caminhões em cavalos, adaptam a quinta roda e ampliam a cabina simples para dupla. A fábrica, embora faça restrições a essas adaptações, devido as limitações do



FOTOS: Robson Martins

Ladair Michelin: manutenção é cara



FOTO: Fernando Barrios

motor de 6.6 litros, acaba aprovando o serviço, que segundo Wilhelm, "é uma cópia do que faz a Ford fora do Brasil".

"As cabinas-leitos feitas em Lageado (RS), são baseadas nas originais européias e os resultados são bastante positivos", diz Wilhelm ao apontar, como diferença fundamental, o basculamento hidráulico que pretende instalar na cabina-leito de fábrica, para ser acionada por uma única pessoa.

A Ford acompanha de perto essas adaptações até porque são comercializadas em sua rede de revendedores em veículos zero-km. "São pequenos fabricantes que trabalham em sistema artesanal, mas com muita habilidade", diz Wilhelm. A cabina-leito da Ford terá ainda outra diferença - um beliche, onde o motorista dorme na parte superior e coloca a bagagem na parte de baixo.

"O mais importante é que o chassi do Cargo tem todas as características que permitem desenvolver o cavalo mecânico. Com o motor 7.8 vamos chegar a 35 toneladas de arrasto, sem qualquer problema. Com câmbio de seis marchas (caixa Clark 6 106), que opcionalmente pode chegar a dez, sincronizadas a partir da primeira, o cavalo não sofrerá muitas alterações além das já efetuadas nos modelos em disponibilidade. Receberá amortecedores e barra de torção na traseira, mas os freios a ar, a suspensão, os pneus 1 000 por 16, o feixe de molas e a direção hidráulica serão mantidas.

A data de lançamento ainda está indefinida, assim como a meta de produção para o próximo ano, mas as expectativas na fábrica são animadoras, embora a montadora esteja trabalhando em ritmo muito menor que o da sua real capacidade devido à constante falta de componentes.

Valdir dos Santos

Demanda ainda crescente

Quando fechávamos esta edição, a Ford concedia férias coletivas a seus operários devido à progressiva queda nas vendas de veículos de passeio. Mas, ao mesmo tempo, mantinha em operação a linha de montagem dos motores Diesel em São Bernardo e a dos caminhões das linhas F e Cargo, no Ipiranga. É que o mercado de caminhões, continua comprador, limitado apenas pela ainda constante falta de componentes.

"Somos os únicos fabricantes de caminhões ainda relativamente tranquilos, pois a demanda continua forte, embora incomparável com a do ano passado", diz Hans Wilhelm.

A linha F tem uma espera que varia de três a seis meses, dependendo do modelo e, pro Cargo, a espera média é de setenta dias, assegura.

O fornecimento de componentes ainda estrangula a produção, mas a expectativa é que, a partir do segundo semestre, a situação se normalize. Mesmo assim, Wilhelm não quis ariscar um palpite do comportamento do mercado a partir de julho. "Do jeito que as coisas estão, ninguém sabe o que vai acontecer amanhã. A empresa, que fazia planejamento para dez anos, agora faz revisão todos os meses", completa.

Microempresas, alternativa viável

Para fugir dos investimentos e das reclamações trabalhistas, a Transpampa entregou a coleta e a entrega de suas mercadorias a microempresas de transportes

Quando o governo criou a lei das microempresas, no final de 1984, uma idéia começou a ser debatida com entusiasmo cada vez maior na Transpampa – fugir dos altos investimentos e das reclamações traba-

lhistas, revolucionando o sistema de coleta e entrega de mercadorias na área urbana, utilizando o microempresário numa tarefa antes destinada à frota própria e aos caminhoneiros. Os resultados, dois anos depois do

passo inicial, são extraordinários: as quinze microempresas criadas com a supervisão da Transpampa movimentam hoje 250 toneladas/dia de produtos, trazendo e levando pelos bairros de São Paulo metade do volume total de cargas movimentadas pela empresa. E mais: um veículo das micro faz o mesmo que dois carros de agregados e três da frota própria.

Foi uma mudança radical, avalia Luiz Fernando Carvalho de Oliveira, assessor do departamento de Logística da Transpampa. Promulgada a lei das micro, que dá ao setor a isenção de vários impostos, começou a primeira fase do trabalho: saber dos careteiros o que os pequenos transportadores pensavam da idéia de trocar sua força bruta de trabalho por um sistema racional, administrado tecnicamente. “Fizemos dezenas de entrevistas ao mesmo tempo em que

Um microempresário que deu certo

No início de 1980, quando adquiriu seu primeiro caminhão, Benedito Cambrais estava resolvido a subir na vida. Fez seus carretos durante dois anos até que, em 1984, passou a trabalhar em São Paulo como autônomo para a Transpampa com seu Mercedes Benz 1313. Quando a empresa organizou as microempresas atirou-se de cabeça no projeto e hoje, dois anos depois, está mais do que satisfeito com o salto que deu. É dono de doze caminhões e um furgão, tem dez motoristas e vinte ajudantes, todos seus empregados. Começou em Santo Amaro mas já expandiu suas atividades para bairros como o Ibirapuera, Vila Mariana e Jardins. Sua frota roda 33 mil quilômetros men-

sais, faz mais de setecentas visitas por dia e Benedito Cambrais, aos 33 anos, mais o sócio, o irmão Antônio Donizete, 31, já pensa no futuro. E o futuro para ele é montar uma empresa, deixar de ser microempresário.

“O começo não foi fácil. Estranhemos um pouco ser microempresários, mas confiamos e fomos em frente. Comprei uma perua da Transpampa e associei-me ao meu irmão, que entrou também com um caminhão Mercedes Benz 1313. Adquiri ainda um caminhão Fiat 140. O principal problema que encontrávamos estava nos funcionários. Aqueles que contratávamos fora da empresa não eram muito dedicados, estavam sem o espírito do negócio.

Hoje não, a equipe está formada e, quando selecionamos novos funcionários, escolhemos um entre dez”, diz Cambrais.

As dificuldades foram sendo superadas e, agora, a empresa entrou num ritmo de trabalho em que todas as necessidades podem ser satisfeitas, ao contrário do começo, quando Cambrais procurava tempo disponível para levar um carro à oficina. Vivia sobressaltado pelo temor de uma quebra, pois não tinha como substituir um veículo, a não ser pedindo socorro à Transpampa. “Não contávamos com seguro e a equipe não era homogênea, responsável. Quando ocorria uma batida ou arranhão em outro veículo, a complicação era enorme”, lembra-se.

Da Comercial e Locadora de Veículos de Carga Comodoro Ltda. – ME (ME identifica a microempresa), os Cambrais ampliaram a atividade criando a Comercial e Locadora de Veículos de Carga Rena Ltda. – ME, pois seu faturamento estava ultrapassando os limites estabelecidos para as micro, isentas dos impostos até um faturamento de 10 mil OTNs anuais. Seus motoristas ganham Cz\$ 8 mil mensais e os ajudantes Cz\$ 4 800. Todos têm direito a vale-refeição, assistência médica e férias, como qualquer trabalhador.

Nos próximos dois anos, prevê Benedito Cambrais, as duas micro devem fundir-se numa só empresa. “Criar outra micro não é má idéia. Mas, achamos que um negócio maior é mais fácil de administrar. Nós gostamos de fazer sempre um bom serviço. E queremos crescer”, resume.



FOTOS: Robson Martins

Em dois anos, Cambrais passou de uma perua para uma frota de doze caminhões

(FL)

assimilávamos a lei”, recorda Carvalho de Oliveira. “Eles apresentavam um desconhecimento total. Mas, depois de disparado o processo, tudo andou rápido e montamos a estrutura administrativa, pessoal e fiscal dessa micro, basicamente pela contratação de um contador, peça-chave do esquema. Vários ajudantes deixaram a Transpampa transferindo-se para o novo trabalho, atraídos pela possibilidade de um ganho maior, mantendo a mesma estrutura trabalhista de assistência médica, encargos sociais e refeições”.

BOM PARA TODOS – Os benefícios eram muitos e contemplavam os dois lados. Para a Transpampa, a relação passou a ser de empresa para empresa e não mais de empresa com carreteiro. Além disso, ela ganhou em eficiência e eliminou parcela considerável de seus gastos – não precisou mais investir como antes no crescimento da frota, por exemplo, e viu a produtividade aumentar, pois a pedra de toque de todo o sistema era a vontade de crescer do antigo caminhoneiro. A constância da carga para transportar, a ampliação da receita bruta por meio da isenção de impostos e, principalmente, a oportunidade de crescer são fatores que Luiz Fernando Carvalho de Oliveira cita



Oliveira diz que vários ajudantes deixaram a empresa, atraídos pelo ganho maior

como responsáveis pelo êxito do projeto.

Mais: “A Transpampa – diz Oliveira – começou a contar com pequenos grupos preocupados com a qualidade do transporte oferecido, numa nítida divisão não só do trabalho, mas também da responsabilidade. Como resultado imediato, os microempresários criaram bases sólidas para o seu negócio e alguns, que iniciaram com um ou dois veículos, têm hoje uma frota de doze caminhões (veja quadro).

COMO OPERA – O esquema de trabalho foi montado dividindo-se o mapa de São Paulo em regiões, sempre tendo como referência o terminal de carga da Transpampa, da marginal do Tietê, próximo da via Dutra, que recebe toda a carga a ser entregue, expede as ordens de coleta e com seus 7200 m², é a espinha dor-

sal de todo o sistema. Assim, cada uma das microempresas recebeu um setor definido pela demanda apresentada e a capacidade de transporte do microempresário. Elas trabalham, geralmente, com caminhões para 7 mil quilos (Toco), peruas Kombi ou camionetas.

Ganhando por produção, elas tentam fazer o máximo possível, trabalhando das 6 da manhã até 21 horas no transporte de cargas, basicamente confecções, produtos farmacêuticos e eletrodomésticos. Sua rotina resume-se em coletar produtos dos clientes na origem, levando-os até o terminal da Transpampa. Daí, entregam ao cliente de destino. Quase sempre, no primeiro caso, são cargas consolidadas, enquanto no segundo, fracionadas.

A experiência foi tão bem-sucedida que a Transpampa, 1800 funcionários e 32 filiais, já implantou a novidade em Porto Alegre. “Temos, lá, seis microempresários transportando 100 toneladas/dia e apresentando os mesmos índices de eficiência de São Paulo, numa prova de que houve uma grande evolução de mentalidade dos carreteiros. Em vez de administrar gente, administramos agora empresas”, diz satisfeito Luiz Fernando Carvalho Oliveira.

Fernando Leal



Não desbota nem perde o vinco.

Todo o seu capricho pode ir por água abaixo na hora do transporte. Por isso você precisa da Kombi. Ela transporta tudo impecavelmente. Com total economia. Na Kombi, seu trabalho é sempre garantido. Seja ela

Standard, Pick-up ou Furgão. Solte a imaginação. A Kombi carrega.



Linha Kombi

transporte moderno

São Paulo

Recuperação

Amorteça os custos



A Chambord dá a maior força para seu Caminhão Volkswagen



- Caminhões novos e usados garantidos.
- O maior e mais completo estoque de peças originais no Brasil.
- Eficientes serviços de oficina com mecânicos treinados na fábrica.
- Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen.
- Sistema de "Leasing" e financiamento.



Concessionário Autorizado

Desempenho Total



CHAMBORD AUTO

São Paulo

Vendas: Av. Nazaré, 510 - PBX 274-4111
 Oficina: R. Gama Lobo, 501 - PBX 274-4111
 Peças: Al. Glette, 1031 - Tel. 220-4500
 Guarulhos - Vendas, Oficina e Peças
 Av. Senador Adolf Schindling, 120
 PBX 209-1011 - Telex (011) 38610 BR

Em vigor nova tarifa para pedágios

A partir de zero hora do dia 9 de junho, o preço do pedágio passou para Cz\$ 30,00 para veículos de rodagem simples (dois eixos). A nova tarifa, unificada, será igual em todas as estradas estaduais administradas pela Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S.A e pelo DER - Departamento de Estradas de Rodagem, órgãos da Secretaria dos Transportes do Estado.

O preço cobre a viagem de ida-e-volta e o usuário faz o pagamento quando se dirige da capital para o interior ou ao litoral, nos postos de pedágio das rodovias Anchieta, Imigrantes, Bandeirantes, Anhangüera, Washington Luiz, Castelo

Branco e Heitor Penteado (Campinas-Mogi Guaçu). A exceção é a Rodovia dos Trabalhadores (São Paulo-Guararema), onde o pedágio de Cz\$ 15,00 em cada posto (Itaquaquecetuba e Guararema), será cobrado nos dois sentidos.

As motocicletas continuam isentas de pagamento em todas as praças de pedágio.

Para caminhões, a tarifa será também de Cz\$ 30,00 e mais Cz\$ 15,00 por eixo adicional em todas as estradas, com exceção da Rodovia dos Trabalhadores, onde o preço é de Cz\$ 7,50 por eixo.

As novas tarifas vigoram 24 horas ininterruptamente.

Os recursos arre-

cadados pelo pedágio são aplicados na segurança das estradas, conservação das pistas e sinalização e na manutenção da qualidade dos serviços prestados aos usuários, como policiamento e socorro aos motoristas.

A atualização do preço do pedágio, segundo assessoria de Imprensa da Secretaria de Transportes, cobre a elevação dos custos desses serviços e o aumento dos preços de itens como asfalto, combustíveis e mão-de-obra entre outros.

A variação de preços ficou entre 87,5% no complexo Anchieta/Imigrantes e 275% na Rodovia dos Trabalhadores. Nas demais estradas, o aumento foi de 150%.



SEU PROBLEMA DE CARDAN É NOSSO

Utilize nossa experiência

- Fabricamos ● Restauramos
- Balanceamos Eletronicamente qualquer tipo de cardan
- Restaurações de Equip. Hidráulicos, barras de direção, tensores.

Executa-se serviço em Pátio Próprio



eTCAR
 SINÔNIMO DE TÉCNICA E PRECISÃO

Emp. Técnica de Cardans Ltda.

Av. Alcântara Machado, 2162 - (Radial Leste) - Mooca
 São Paulo - Tels.: 292-5377 - 292-5161 - 292-1986



Fotos: Fernando Barros

Imigrantes terá acesso no km 20,5

Os moradores e empresários da região do ABCD, finalmente, terão um acesso no quilômetro 20,5 da Rodovia dos Imigrantes. A obra foi autorizada pelo governador Orestes Quécia e será financiada com recursos

dos empresários e da própria população.

O acesso que servirá a uma área de 2 milhões de m², por onde circulam, diariamente, 5 mil veículos, será construído sobre as duas pistas da Imigrantes. A obra beneficiará o escoamento de produção de

quatrocentas indústrias, pois os veículos passarão a economizar 4 quilômetros em cada viagem. Segundo estimam os empresários, isso representará uma economia anual da ordem de Cz\$ 400 milhões.

PAINEL



Foto: Arquivo TM

Piracicaba usa computador para controlar transporte

Em Piracicaba, foi implantado o SITCO - Sistema de Informações para Transportes Coletivos por Ônibus, elaborado pelo IPT - Instituto

de Pesquisas Tecnológicas.

Todos os dados coletados pelos cobradores são digitados num microcomputador, que apura

todos os dados de acordo com as necessidades da empresa.

O programa é composto por quatro módulos: cadastro das linhas e empresas; movimentação de passageiros com relatórios e dados por viagem; relatório econômico com planilhas comparativas entre receita/despesa e programação operacional com mudança de horários de acordo com a necessidade dos passageiros; e o índice de demanda.

Antes, o serviço era feito por cinco pessoas que demoravam cinco dias, com oito horas diárias de trabalho para apurar os dados de uma quinzena. Agora, apenas duas pessoas, em oito horas de serviço e três dias, fazem o mesmo serviço.

As três pessoas que foram liberadas desse serviço de cálculo são utilizadas em pesquisa de campo, para apurar e conferir os dados que o cobrador fornece.

Recauchutadora anuncia nova sede em Ribeirão



Em julho, próximo, será inaugurada em Ribeirão Preto, numa área de 20 mil m², as novas instalações da Stéfani Comercial, empresa especializada em recauchutagem de pneus, que já atua na cidade de Jaboticabal.

Segundo Ricardo Stéfani, proprietário da recauchutadora, esta sede será a única da região a realizar recauchutagens pelo

sistema Bandag, a frio. "A recauchutagem da Bandag apresenta maior durabilidade porque utiliza um método a frio, mais frio que o convencional, além de ser mais resistente", explica Stéfani, animado com o empreendimento.

As obras estão em andamento e os equipamentos já foram requisitados.



Auto Peças para Linha **SCANIA** e **VOLVO**

Vendas no Atacado e Varejo

Ampla Estoque - Consulte-nos



Alameda Nothmann, 890/92 - CEP 01216 - SP - Fone: 825-2095 6751

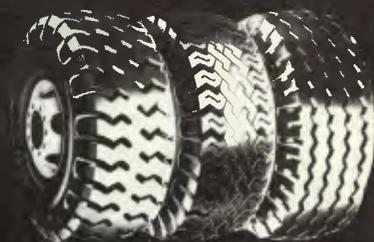
RECAUCHUTAGEM BRASÍLIA

- RECAPAGEM
- PRÉ-MOLDADO - SISTEMA A FRIO
- RECAUCHUTAGENS CONVENCIONAIS

- Caminhões • Ônibus
- Utilitários • Automóveis
- Empilhadeiras
- Balanceamento

Especializado em Radiais

- Goodyear • Pirelli
- Firestone • Michelin



PNEUS BRASÍLIA LTDA.

Rua Francisco Duarte, 689 -
Cep 02054 - Vila Guilherme -
S. Paulo

Tels: (PBX) 292-1599

INEC

marca de tranquilidade em eixos cardan

- Recondicionamento e balanceamento eletrônico de eixos cardan com moderna tecnologia.
- Estoque completo de peças originais.
- Fabricação de eixos cardan conforme amostra ou desenho.
- Maquinário de alta precisão.
- Pessoal especializado.
- Amplo pátio de estacionamento para melhor atender frotistas e caminhoneiros.



INEC - IND. E COM. DE AUTO PEÇAS E ACESSÓRIOS LTDA.

MATRIZ:

Av. Condessa Elizabeth Robiano, 3.600 - CEP 03075 - São Paulo SP - Fone: 294-1555

FILIAL - Rio de Janeiro

Rua Nicolau Cheuen, Qd. 10 - Lts. 12 a 15 - Jd. Meriti - Fone: 756-4861 - (Via Dutra km. 6) - CEP: 25500 - São João do Meriti - RJ

PAINEL



Foto: Arquivo TM

Polêmica marca a inauguração do corredor de trolebus da capital

A inauguração do corredor Nove de Julho-São Gabriel-Santo Amaro trouxe com ela a polêmica sobre os benefícios e malefícios da obra.

Para seu criador, o ex-secretário de Transportes, Getúlio Hanashiro, o corredor está funcionando muito bem, pois os veículos estão andando menos que os ônibus, que ganharam maior velocidade com as faixas exclusivas.

Porém, existem as reclamações dos usuários que o apelidaram de atropelódromo e não sabem ainda onde tomar o ônibus - o corredor previa apenas a circulação dos trolebus e não de todas as linhas, que misturam-se e deixam o usuário totalmente confuso.

Mas, um dos acu-

sados pela confusão de onde tomar o ônibus é o próprio presidente da CMTC, Antônio João Pereira, que determinou a paralisação do terminal João Dias.

Segundo ele, houve irregularidade na contratação da empresa que iria executar a obra, a empreiteira Azevedo Travassos. João Pereira resolveu abrir nova concorrência pública, sem prazo, para que o terminal seja entregue ao usuário.

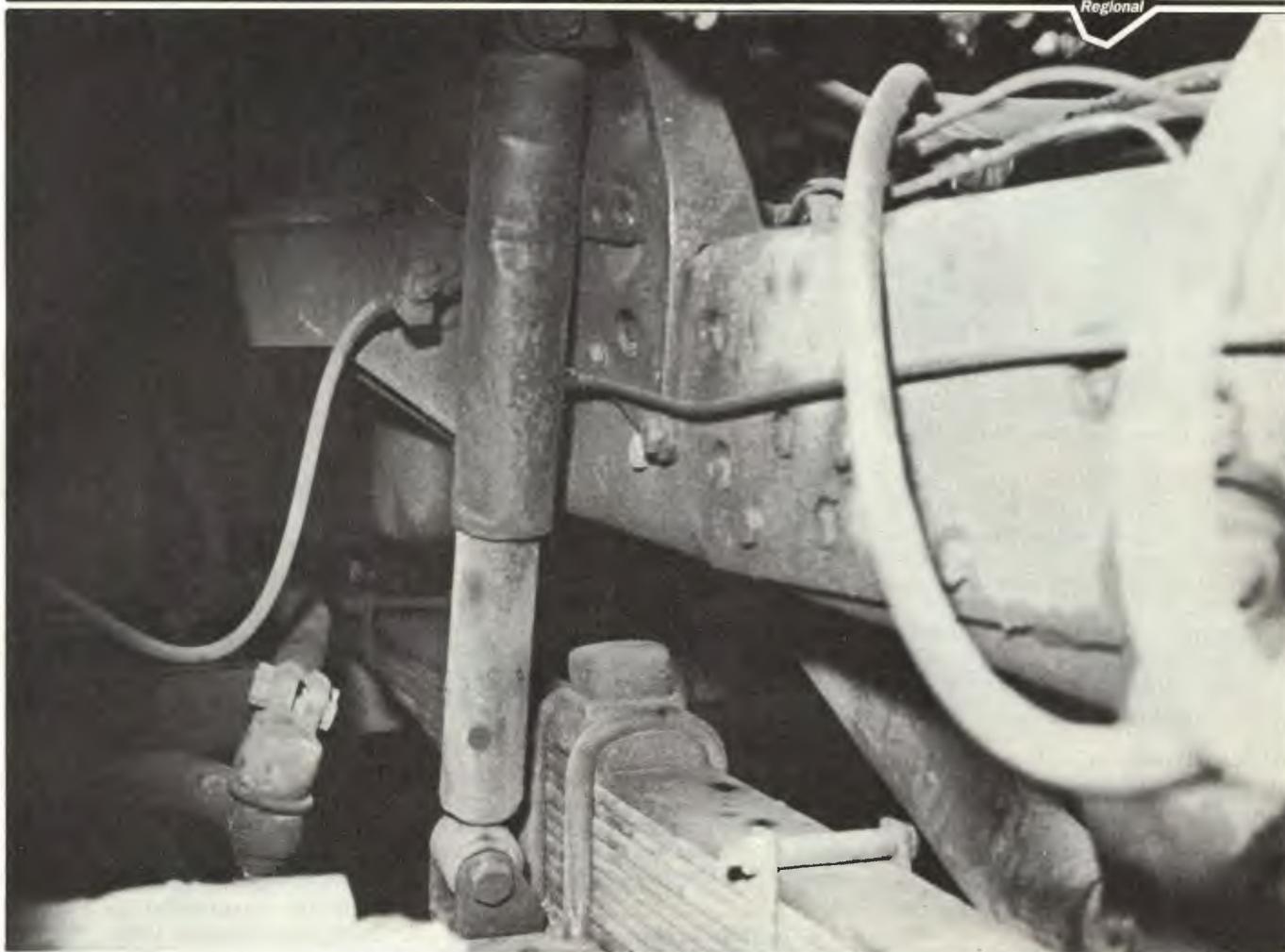
Getúlio Hanashiro, atual secretário estadual dos Negócios Metropolitanos disse que não houve qualquer irregularidade mas, apenas o interesse em "apressar" o início das obras e dar preferência a uma empresa que tivesse, próximo ao local, um

canteiro de obras (no caso, a garagem de trolebus em Santo Amaro).

Com o Terminal João Dias, o corredor deverá melhorar, pois todos os ônibus que ligam o centro com a periferia de São Paulo passarão a fazer ponto final no Largo 13, em Santo Amaro, cabendo aos trolebus a função de transporte entre aquele local e o centro. Os passageiros não terão de pagar a passagem quando fizerem a baldeação.

ERRAMOS

Na matéria sobre suspensão, o nome do diretor da NBC saiu publicado como Leonardo Villa. O correto é Leonardo Villar.



Fotos: Fernando Barros

Para reduzir custos, empresas "esquecem" de trocar os amortecedores ou usam recuperados, denunciam fabricantes

MANUTENÇÃO

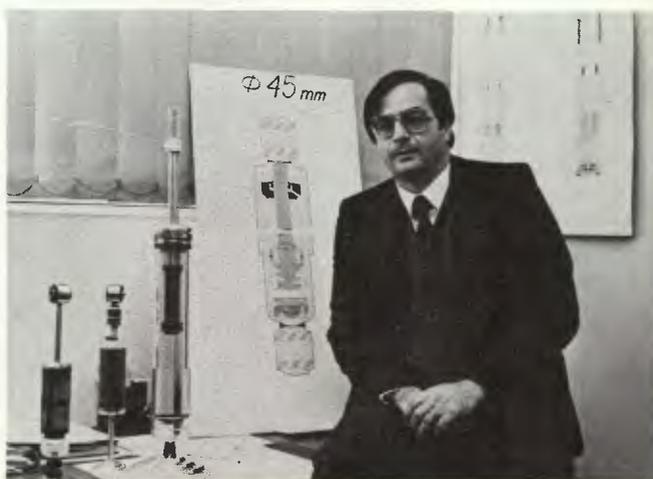
Amortecendo custos

Responsável pela absorção das irregularidades das estradas, o amortecedor é esquecido pelos motoristas.

Alguns optam pelo recuperado, para amortecer o orçamento

Peça não visível externamente, o amortecedor é esquecido pelos motoristas. A maioria só o troca quando quebra, quando não mantém o veículo sem este importante equipamento.

Ele influi diretamente na estabilidade, dirigibilidade, conforto e segurança do veículo. Faz parte do conjunto de suspensão e ajuda a mola a absorver as irregularidades do piso. Um carro que trabalha com amortecedor gasto, ou sem ele, obriga suspensão e molas a trabalharem em excesso.



José Roberto Turini: recomendação não é cumprida

Quando este passa por um buraco, a mola se comprime e depois expande-se. Se não há amortecedores, a tendência da mola é oscilar, tirando a estabilidade do veículo.

Quando a mola é comprimida pelo peso do caminhão, o amortecedor deve fechar-se e não criar resistência maior.

Quando a roda transpõe um obstáculo, a mola deve comprimir-se ainda mais. O amortecedor, deve suavizar esse movimento, sem impedi-lo, para não forçar a carroçaria para cima.



Oswaldo Paiva: manutenção criteriosa

Pode-se dizer que, na compressão, o amortecedor trabalha junto com a mola, auxiliando na sua reação. Na distensão, porém, é necessário que ele exerça mais força, para atenuar a distensão da mola.

É por isso que, na maioria das vezes, quando acionado com as mãos, é muito mais fácil fechar do que abrir um amortecedor.

DURABILIDADE – É muito difícil estabelecer de maneira única e uniforme a vida útil do amortecedor. Vários fatores influenciam o seu desgaste. Estradas esburacadas, pavimentadas ou não, curvas, excesso de peso e até a maneira de dirigir do motorista.

“A Cofap recomenda a troca a cada 30 mil quilômetros”, diz o engenheiro de Desenvolvimento da área de amortecedores da empresa, José Roberto Turini. “A garantia para o equipamento é de dezesseis meses da data de gravação, estampada na peça, independente de quilometragem. No distribuidor, a garantia é de seis meses da data da venda.”

Testes feitos com empresas de ônibus rodoviários mostram que o

amortecedor pode rodar mais que 30 mil quilômetros. “Chegamos a ter amortecedores que rodaram 150 mil quilômetros”, afirma José Turini. “Mas, é um equipamento mecânico e, como tal, tem uma vida útil que começa com o amaciamento, tem seu ponto máximo de desempenho e depois começa a desgastar-se. Por essa razão é que estabeleceu-se a quilometragem em torno de 30 mil quilômetros, como margem de segurança.”

Para o proprietário da Oficina Mecânica Flauzino, da cidade de Assis, Alcides José Flauzino, a quilometragem certa da troca seria entre 30 e 50 mil quilômetros. “Existem amortecedores que agüentam mais”, afirma ele. “Mas, é preferível trocar com certa margem de segurança do que esperar quebrar.”

Muitas oficinas mecânicas utilizam dinamômetros para verificar o estado do amortecedor. “Nós retiramos o amortecedor, mandamos para uma empresa especializada que possui este equipamento e verificamos o seu estado”, explica o diretor da Mecânica Osdina Diesel, de Presidente Prudente, Oswaldo Paulino de Paiva. “Caso ele ainda esteja com a mesma pressão do original, nós o mantemos. Caso contrário, trocamos”.

A melhor política seria a troca antecipada, para evitar problemas. Quando um amortecedor quebra, ele já comprometeu todo o restante do conjunto. Mesmo assim, existem empresas que adotam esta forma de conduta, a manutenção corretiva. É o caso da Expresso Itamaraty, de São José do Rio Preto. “Nós só trocamos os amortecedores quando quebram”, afirma o chefe de manutenção Caetano Augusto Dagliaferro. “Temos amortecedores que não agüentam 20



Caetano Dagliaferro: só em quebra

mil quilômetros. Outros chegam aos 40 mil sem problemas.”

É difícil determinar também qual ônibus tem o maior desgaste, se o urbano ou o rodoviário. Na Expresso Itamaraty, os que apresentam maiores problemas são os rodoviários. “Eles têm suspensão a ar, mais macia, o que exige maior trabalho dos amortecedores”, afirma Caetano Dagliaferro.

Já em Ribeirão Preto, os ônibus urbanos apresentam maior desgaste. “Mesmo tendo feixe de molas que, supostamente, forçaria menos o amortecedor, os ônibus urbanos apresentam maiores problemas”, diz o chefe de manutenção da Rápido D'Oeste, de Ribeirão Preto, Aparecido Moreira Santos.

As ruas de Ribeirão Preto são muito esburacadas e o piso é irregular, com muitas valetas. Isso acaba forçando os amortecedores e a suspensão como um todo. Mas, nós costumamos trocar os amortecedores, apenas com 50 mil quilômetros.”

MANUTENÇÃO – A vida útil do amortecedor pode ser prolongada através de alguns cuidados. “Exces-



Alcides Flauzino: trocar antes de quebrar é mais seguro



Aparecido Santos: valetas e buracos também prejudicam

Fotos: Fernando Barros

so de peso é o maior causador de desgaste de amortecedores”, diz Alcides Flauzino. “Também são prejudiciais, buracos e valetas”, afirma ele.

A manutenção preventiva é exclusivamente visual. “Verificam-se as borrachas de fixação, se há ou não vazamento”, explica Oswaldo de Paiva. “Fora isso, não tem mais o que fazer.”

Na Itamaraty, o motorista é responsável pela verificação. “Cada motorista que chega de viagem anota na planilha própria, quais as condições do veículo”, afirma Caetano.

Na Rápido D’Oeste, a manutenção também é visual. “Verificamos se há vazamentos, ou furos causados por pedras”, explica Aparecido Santos. “Nós procuramos manter os pneus calibrados, pois isto também ajuda a prolongar a vida do amortecedor. Instruimos nossos motoristas para que eles não saiam da pista para o acostamento e vice-versa em alta velocidade, pois isso, além de desgastar o amortecedor, pode quebrar a suspensão”.

A manutenção preventiva é necessária, afirma o engenheiro José Turini. “O que nos preocupa é o esque-

cimento do motorista. O amortecedor não é um pneu que você vê que está careca e troca. Ele vai se desgastando e os motoristas vão se acostumando às reações do veículo, que fica cada vez menos estável. Numa hora de necessidade, de uma mano-



José Faustini defende recuperação

bra brusca, é que ele percebe o quanto está gasto o amortecedor – e isso pode ser fatal.”

A manutenção visual gerou a necessidade de se estabelecer quilome-

tragens para a troca. Essa é variável para cada frotista. Pode-se usar como ponto de partida, os 30 mil quilômetros recomendados pela fábrica, fazendo testes até atingir o ponto ideal de troca.

RECUPERAÇÃO – Muito discutida, a recuperação de amortecedores tem defensores e atacantes. Mas, com a atual crise econômica, onde cada cruzado economizado é importantíssimo, as recuperadoras de amortecedores estão vendo florescer seu mercado, apesar das restrições feitas pela fábrica.

Para o proprietário da São Paulo Indústria e Comércio de Auto Peças, empresa especializada na recuperação de amortecedores, discos e plátos, José Waldo Faustini, o amortecedor recuperado sempre tem vantagens, pois não é uma peça descartável. “O amortecedor é recuperável. É possível trocar todas as peças desgastadas, deixando-o tão bom quanto o novo, por um preço bem mais em conta”, afirma José Waldo.

Para o engenheiro da Cofap, Roberto Turini, recuperar amortecedor significa trocar todas as peças. Isso elevaria o custo acima do preço de um novo.

O TOPA TUDO DA WAGERT



Para transportar os mais variados tipos de carga, sua empresa não precisa mais dispor de um grande número de caminhões. Cada qual atrelado a uma carroceria diferente. Agora, com apenas um veículo, equipado com o SISTEMA MULTI CARROCERIA da Wagert, em poucos minutos seu caminhão troca de implemento, sem qualquer dificuldade. Ele se transforma num basculante, tanque para líquidos, plataforma para máquinas, guincho, etc. É a tecnologia Wagert a serviço de quem transporta, racionalizando as operações, economizando tempo e dinheiro.

Descubra as incontáveis vantagens do SISTEMA MULTI CARROCERIA da Wagert, entrando em contato conosco.

WAGERT

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE SISTEMAS PARA CARGA LTDA.
Rua Soldado José Reimão, 420
Tel.: 941-1898 - Parque Novo Mundo
CEP 02178 - São Paulo



ARQUEADORA DE MOLAS

AJUSTAGEM E RECUPERAÇÃO DE MOLAS A FRIO



- Sistema calandra ajustável hidráulicamente até 20 toneladas
- Arqueia e desarqueia uniformemente, sem alterar as características metalúrgicas
- Operação simplificada, em tempo reduzido, com um só operador



LAUTOMATIC
EQUIPAMENTOS COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.

Rua Eugenia S. Vitale, 571 - Bairro Taboão - São Bernardo do Campo
CEP 09700 - Tel. (011) 418-4600

ACEITA-SE REVENDEDORES REPRESENTANTES

NÃO JOGUE FORA O PLATÔ E DISCO



Nós recondicionamos essas peças com o emprego das mais modernas técnicas, com garantia total.

PLATÔ - Balanceamento e Calibragem

DISCOS - Alinhamento

Linha completa para Caminhões,

Ônibus, Tratores, Máquinas e Automóveis

Atendemos pedidos de todo o Brasil.



PLATOPEÇAS

INDÚSTRIA COMÉRCIO E EXPORTAÇÃO LTDA.

Rua Martinho de Souza, 30 - Tel. 206-3277 (Linha tronco) - Ermelindo Matarazzo - CEP. 03807 - São Paulo

“Todos os componentes do amortecedor são fabricados segundo nossas especificações”, explica Turini. “Mesmo que se copiasse todas as peças, os materiais utilizados não teriam a mesma qualidade, pois temos exclusividade de fornecimento de materiais. Afinal de contas, nós é que passamos as características do produto para nossos fornecedores e não acredito que eles vendessem o mesmo produto para outra empresa”, afirma Turini. Entre os usuários, a utilização do amortecedor recuperado também é muito discutida.

Para Alcides Flauzino, de Assis, o amortecedor recuperado não é um bom negócio para os transportadores, pois tem vida útil reduzida. “Algumas recuperadoras só colocam óleo novo e dão uma limpeza geral”, diz Alcides. “Se um amortecedor novo agüenta, 50 mil quilômetros, o recondicionado não passa dos 15 mil. Além disso, o recondicionado, dificilmente, tem a mesma pressão que o novo.”

Para Aparecido dos Santos, da Rápido D'Oeste, o amortecedor recuperado é vantajoso, pois seu preço é bem menor que o novo. Segundo ele, a durabilidade é igual e os acidentes tanto podem acontecer com os amortecedores originais, como com os recuperados.

OS CUSTOS - Em Presidente Prudente, para recondicionar amortecedor dianteiro do Mercedes Benz, o preço é de Cz\$ 2 000,00 para o 1113, o par e Cz\$ 3 000,00 o par do 1513. O amortecedor novo custa Cz\$ 3 200,00 o par (1113) e Cz\$ 4 400,00 (1513). Uma diferença de aproximadamente 50%.

“A diferença não é tão grande e a durabilidade do novo compensa o investimento”, diz Oswaldo Paiva, da Osdina Diesel de Presidente Prudente. “Eu só troco o amortecedor por um recuperado se o cliente pede. Caso contrário, eu coloco novo. O certo seria trocar os dois amortecedores quando um quebra, ou está gasto, para que o caminhão não fique desnivelado. Mas, com a crise, o caminhoneiro troca um só, e ainda pede recuperado.”

O chefe de Manutenção da Expresso Itamaraty acha que ideal seria colocar apenas amortecedores novos, mas como a questão preço é importante, ele tem recomendação para usar apenas recuperados. “Existem amortecedores que não agüentam uma viagem, estouram por qualquer motivo”, afirma ele.

Na troca de óleo feita por alguns recuperadores, existem dois grandes inconvenientes. Quando o amortecedor é blindado, lacrado, como os da

Cofap, para trocar o óleo é necessário fazer um furo no equipamento. Depois, injeta-se ar para que o óleo seja retirado. Nesta operação, partículas de ferro penetram no cilindro, riscando-o com o tempo. O óleo velho não é tirado totalmente e o novo não obedece às especificações da fábrica. “Como todas as peças e materiais utilizados pela Cofap, o óleo é formulado pelos fornecedores de acordo com as nossas especificações”, explica o engenheiro Turini. “Dificilmente, nossos fornecedores venderiam este tipo de óleo para outra empresa.”

Outro problema que acontece com a colocação do óleo é a quantidade correta. Segundo o engenheiro da Cofap, poucos mecânicos conhecem a quantidade de óleo necessária no amortecedor. Se for colocado em excesso, poderá provocar o estouro e, se ficar faltando, não terá a pressão necessária.

O fechamento do amortecedor deve ser feito sob pressão, para que todo o conjunto fique coeso, sem folgas. Esse é outro detalhe esquecido por grande parte dos recuperadores.

José Waldo garante que os amortecedores recuperados por sua empresa são tão bons quanto os originais. “Nós trocamos todas as peças que não estiverem nos padrões de qualidade das peças originais”, explica “Todas as peças são fabricadas aqui, com orientação e dados das peças originais. Temos dinamômetro e testamos a pressão de todos os amortecedores antes de colocá-los no mercado”, afirma.

Ele ainda explica que não são todos os amortecedores que podem ser recuperados. Uma das marcas que ele não recupera são os amortecedores da Cofap, por serem blindados e não rosqueados como os dos veículos Fiat. Quando o amortecedor sofre amassamento na carcaça, ele também não serve mais para recuperação.

Os amortecedores recuperados da São Paulo Auto Peças, têm garantia de seis meses para perda de pressão ou vazamentos.

Esta confiança vem do serviço minucioso que é feito, com troca de cilindros, válvulas, óleo, enfim, tudo o que é necessário. José Waldo confirma que existem bons e maus profissionais como em todas as áreas. “Há amortecedores recuperados para todas as quilometragens”, diz. “Os da São Paulo agüentam tranqüilamente 50 mil quilômetros. Existem aqueles que agüentam 10, 20 ou 30 mil quilômetros. Mas, existem clientes para todos os tipos e preços”.

Francisco Célio dos Reis

Empresário, este é o cartão CEITRO

Com ele você empresário poderá identificar o profissional segundo sua habilitação e tempo de especialização conforme as estrelas contidas no lado superior direito do cartão.

O seu veículo é um valioso patrimônio, e que na maioria das vezes está a centenas e centenas de quilômetros longe de seu domínio.

E o motorista?! Você o conhece...?

Caso contrário consulte o cadastro CEITRO, que todo o profissional do volante deve possuir no decorrer de suas atividades.

A CNH habilita e categoriza o profissional ao tipo de veículo que deve conduzir, todavia não comprova com a devida exatidão a sua experiência no decorrer dos anos em exercício da profissão propriamente dita.

Por esta razão, a CEITRO desenvolveu o seu "Cadastro" para possibilitar a você, empresário, ter em mãos todas as informações de seu interesse à respeito de um candidato. E para isto basta simplesmente enviar a sua solicitação de consulta via telex, postal ou dirigindo-se pessoalmente à CEITRO.



O Cartão Ceitro possui algumas classificações quanto aos tipos e quantidades das estrelas que o compõe.

- ☆☆☆☆☆ Profissionais menos de 2 anos de experiência
- ★★★★☆ Profissionais com experiência comprovada para conduzir veículos leves (passeio, furgões e camioneta).
- ★★★☆☆ Profissionais com experiência comprovada para conduzir veículos médios (ônibus urbanos), caminhões de coletas até 6 toneladas.
- ★★★★☆ Profissionais com experiência comprovada para conduzir veículos trucados, carretas até 27 toneladas.
- ★★★★☆ Profissionais com experiência comprovada para conduzir veículos trucados, carretas, ônibus rodoviários.
- ★★★☆☆ Profissionais com experiência comprovada para dirigirem veículos pesados, ônibus rodoviários, cargas perigosas e etc...



- Assessoria e Regulamentação de Documentos Referentes à Transportes.
- Cadastro no RTB do DNER
- Cadastro do Ministério da Saúde - Dicop - Dimed - Disaid
- Autorização para Transporte de Produtos Perigosos SFPC/2 (Exército - DEPAD - SSP)
- Cadastramento de Funcionários de Empresas de Transportes (Motorista)
- Cadastramento de Motoristas Particulares



CEITRO - CENTRAL DE INFORMAÇÕES DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS LTDA.
Av. Cruzeiro do Sul, 135 - s/01/02 - Fone: PABX 229-1322
Caixa Postal 1671 - São Paulo - Telex (011) 23161 CEIT-BR

PARA MAIORES INFORMAÇÕES, CONSULTE-NOS SEM COMPROMISSO.



Os ônibus Thamco ajudaram a CSTS a reconquistar a abalada confiança da população e a sair do vermelho

TRANSPORTE URBANO

CSTC sai do caos e descobre o lucro

Dois anos atrás, a companhia era um cabide de emprego, dominado pela corrupção. Hoje, consegue cobrar tarifas menores que as empresas particulares

Ao assumir a Prefeitura de Santos no dia 9 de julho de 1984, como o primeiro prefeito eleito após dezesseis anos de nomeações, Osvaldo Justo deparou-se com um monstrenho que ameaçava as finanças do município e punha em risco sua administração. Tratava-se da Companhia Santista de Transportes Coletivos - CSTC, uma autarquia transformada em cabide de emprego, dominada pela corrupção e por uma quadrilha

de fraudadores. A empresa devia, na época, nada menos do que Cr\$ 157 bilhões, não tinha nenhum crédito na praça e os seus títulos eram protestados quase que diariamente. Os veículos literalmente caíam aos pedaços pelas ruas, sendo motivo de pilhérias da população, que se recusava a utilizar seus ônibus, por saber que só por muita sorte chegariam ao ponto final.

A CSTC ostentava em 1984 o

triste recorde da empresa que mais devia à Previdência Social em todo o País. Era o caos. Hoje, três anos depois, a situação mudou inteiramente. A empresa não deve mais nenhum centavo aos seus fornecedores, parcelou e paga pontualmente suas dívidas aos órgãos governamentais, renovou sua frota e já aposta no futuro.

Com uma frota formada por 140 veículos, dos quais 108 a diesel e 32 trolebus, a CSTC reconquistou a confiança da população e transporta, em média, 140 mil passageiros por dia. O plano inicial de recuperação da CSTC foi apresentado ao prefeito pelo engenheiro Armênio Tavares Russo. "Mas, ninguém acreditava que pudesse dar certo. Esse cara é louco, diziam", lembra o diretor de operações da empresa, Eurico Del Carmine Galatro. Ele e Marcus Alonso, o atual presidente da CSTC, são funcionários da Cosipa e seguidores da escola do ex-presidente do Metrô-SP, Plínio Assman. Foram indicados para dirigir a empresa em

Pagando o passado e o futuro

O atual prefeito de Santos, Osvaldo Justo, lembra que ao assumir o governo, a CSTC era a sua grande preocupação. A empresa não tinha frota, não tinha crédito, não tinha capital de giro, seus títulos estavam no protesto e um terço dos funcionários no INPS. Na garagem, os funcionários trabalhavam de capa, porque chovia mais dentro do que fora. Enfim, a empresa estava num processo de decomposição. Era a maior devedora da Previdência Social e tinha o transporte mais caro do País."

O prefeito de Santos lembra que, diante de quadro tão desolador, seus amigos e até mesmo os vereadores sugeriram que a empresa fosse privatizada, "entregue de graça ao particular." Em sua primeira visita à CSTC, depois de eleito, encontrou um verdadeiro cemitério, com dezenas de ônibus e trolebus parados, os funcionários jogando baralho nas garagens.

Osvaldo Justo diz que, ao assumir a Prefeitura de Santos, convidou todos os seus críticos, principalmente os vereadores, para assumirem a direção da empresa. Todos recusaram. "Aí, conversei com o engenheiro Armênio Russo, que me apresentou um plano de recuperação. Depois de um mês, o doutor Armênio me indicou o Dr. Marcus Alonso e ele, Armênio, foi para a presidência do Conselho da Empresa, porque era um empresário e não podia deixar suas funções."

Para recuperar a CSTC, Justo enfrentou sérias dificuldades. "Quando aumentei as passagens, houve quebra-quebra de ônibus, destruição de pontos, uma reação muito forte, porque o transporte era péssimo e o povo não aceitava."

Uma política de austeridade foi implantada na empresa. A ordem era só comprar o que se podia pagar. "O primeiro ônibus, de segunda mão, foi

Justo enfrentou quebra-quebra e vendeu sucata, para comprar o primeiro ônibus, usado



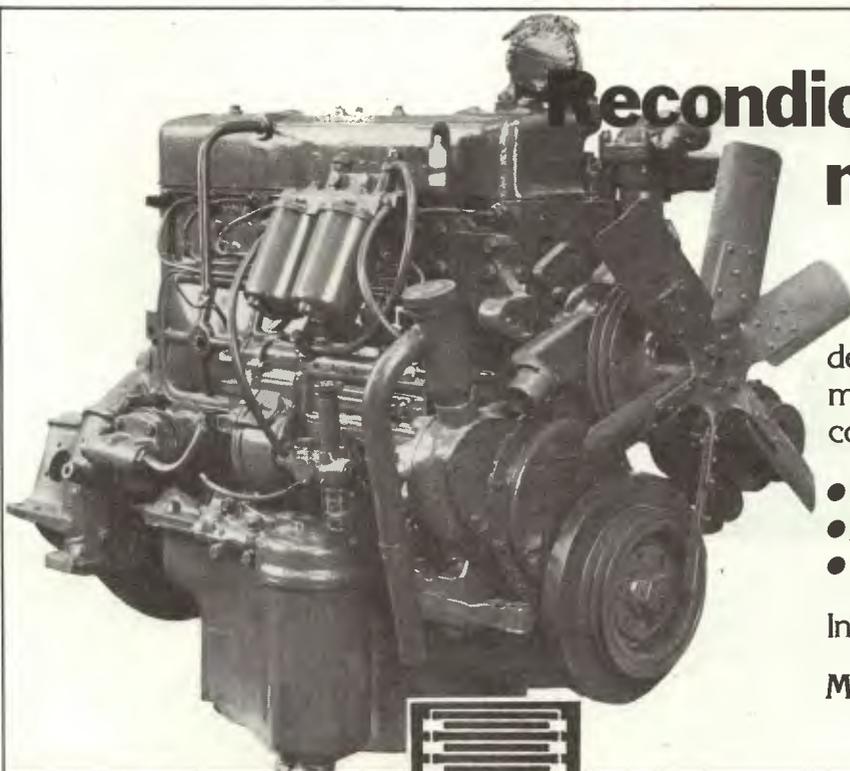
Fotos: José Dias Herrera

comprado com o dinheiro de sucata. Depois compramos mais quarenta ônibus usados. Só agora, estamos comprando ônibus novos, zero quilômetro. O resultado disso é que estamos pagando a dívida do passado pontualmente e estamos pagando o futuro, com a compra de trolebus moderníssimos que chegam em novembro."

julho de 1984, pelo engenheiro Tavares Russo, que assumiu a Presidência do Conselho. Em menos de dois anos, eles conseguiram mudar muita coisa na desorganizada CSTC.

"**ABACAXI**" — "Na CSTC, eu fui entender que o grande problema do País era a dívida interna e não a externa. Aqui, eu percebi isso claramente.

Ninguém pagava ninguém. A empresa devia até para o Grêmio de funcionários. O Grêmio tinha uma cantina, que acabou sendo fechada por falta de dinheiro", revela Galatro.



recondicionamento de motores

Mais de 40 anos de experiência em **RETÍFICA DE MOTORES** de automóveis, caminhões, ônibus, máquinas, estacionários, conjuntos geradores etc., oferecendo:

- Perfeição Técnica,
- Material de Máxima Qualidade,
- Garantia Absoluta,

Inclusive com

MOTORES A BASE DE TROCA.



INDÚSTRIA E COMÉRCIO MOTORIT S/A
Rua da Independência, 458 (Cambuci)
01524 - São Paulo SP
Fone: 278-6411

Em maio de 1985, a atual Diretoria da CSTC apresentou um plano ousado ao prefeito Osvaldo Justo, que tinha como objetivo principal transformar a CSTC em empresa modelo e dar a Santos "o melhor transporte coletivo do País."

As dificuldades, porém, foram muitas, pois a empresa havia-se transformado num autêntico abacaxi. Os ônibus circulavam sem tampa de óleo, de radiador e até mesmo de combustível. O resultado não podia ser pior: de uma frota de 66 veículos, cinquenta quebravam, em média, duas vezes por dia. Para complicar ainda mais a situação, a CSTC não tinha peças de reposição e nem mesmo tinta e lixa. "Hoje, o controle de estoque é feito por um terminal de computador", revela, satisfeito, Eurico Del Carmine Galatro.

O empreguismo era um dos grandes problemas da CSTC. Ao longo dos anos, os políticos foram colocando parentes, amigos e apadrinhados na empresa. O funcionário, por pior que fosse, jamais era demitido, porque "tinha as costas quentes". A CSTC chegou a ter dezoito borracheiros, quando o normal, para uma empresa de seu porte, seriam dois.

"O maior problema do País é a



O plano de recuperação inclui a construção de novos abrigos para passageiros

impunidade. Nós não fizemos demissões em massa, apenas moralizamos a empresa. Fizemos uma boa limpeza. Os maus funcionários foram demitidos – e com muita dificuldade, diga-se de passagem", revela Galatro. "Com isso, diz ele, aumentamos a credibilidade da empresa. Hoje, a população já reclama. Antes, não re-

clamava porque sabia que não adiantava nada."

CERVEJADA – Galatro conta que, "quando nós chegamos na empresa, havia trolebus parado no pátio há dois anos. No dia em que conseguimos retirar o último deles, demos uma cervejada para o pessoal."

ANUNCIE NESTA REVISTA:



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306
CEP 04003 - São Paulo - SP
Telex 35247.

Fone: (011) 884-2122



A CSTC tem planos para comprar mais cinquenta trolebus e ampliar a rede aérea

Além de unificar a frota, a atual Diretoria vendeu toda a sucata. Hoje, a CSTC dispõe de 108 ônibus a diesel e 32 trolebus. São ao todo 1 020 funcionários, o que representa um índice de 7,4 por veículo em operação. Além de dobrar a frota em três anos, a CSTC conseguiu reduzir consideravelmente o número de seus

funcionários ligados à área de administração e manutenção, contratando mais motoristas e cobradores. O objetivo, agora, é reduzir a idade média da frota, que é de seis anos. "O ideal é ter uma frota com idade média de cinco anos. Até o final deste ano, nós já vamos chegar a cinco anos e meio", garante Galatro.

A CSTC também enfrentou dificuldades com o Plano Cruzado, pois ficou treze meses com sua tarifa congelada. "Quando o Cruzado veio, nós já tínhamos atingido o ponto de equilíbrio. A partir do segundo semestre de 1986, começou o ágio e isso significou um aumento substancial de nossas despesas. Foi um desastre, pois voltamos a operar no vermelho. A partir de 20 de dezembro de 1986, quando a tarifa voltou a ser reajustada, atingimos novamente o ponto de equilíbrio", revela Marcus Alonso, o presidente da empresa.

A CSTC acaba de comprar seis novos trolebus da MaferSA. E já sonha alto. Um ousado projeto para a aquisição de mais cinquenta trolebus e a instalação de 50 quilômetros de rede aérea na cidade, ao custo de Cz\$ 1,3 bilhão encontra-se em estudo no BNDS.

Na CSTC, tudo mudou. Hoje, os funcionários já podem fazer suas refeições no restaurante da empresa, dispõem de área de lazer e — o que é mais importante — recebem em dia. E os bancos já brigam para receber aplicações na CSTC, quando, há três anos, brigavam contra ela.

Edison Carpentieri

EM RIBEIRÃO PRETO

RANDON

RODOVIÁRIA

**JATO DE AREIA E PINTURA
REFORMAS DE CARRETAS
PEÇAS ORIGINAIS**

TRUCKS RIBEIRÃO



VIA ANHANGUERA KM 307 - FONES (016) 624-8810 - 624-8815
CAIXA POSTAL 1.591 - RIBEIRÃO PRETO S.P.

TERMINAIS

Uma empresa que aposta na ferrovia

A Cargill utiliza os serviços da Fepasa desde 1979 e os resultados têm sido tão bons que ela construiu um terminal em Presidente Epitácio para escoar seus produtos

Transportar a mercadoria ao menor custo possível. Este é o objetivo de qualquer empresa. Umas conseguem, outras não.

Um exemplo bem-sucedido é a Cargill Agrícola, que tem acordo firmado com a Fepasa para transportar grãos de soja de Presidente Epitácio para Mairinque, e farelo de soja de Mairinque para Santos.

A Cargill utiliza os serviços da Fepasa desde fins de 1979. Em Presidente Epitácio-SP, havia uma moega para transbordo do caminhão para o armazém. Mas, esta moega tornou-se pequena, pois tinha capacidade de 80 t/h. Isso levou a empresa a construir um terminal no mesmo local, com capacidade para 240 t/h.

No futuro, este terminal poderá ter uma saída fluvial. Ele fica próximo ao rio Paraná e, com a formação do lago para a represa do Porto Primavera, a margem do rio chegará mais próxima ao terminal, facilitando o transbordo, que poderá ser feito através de esteiras, do armazém diretamente para o navio.

ROTEIRO – A soja que chega ao



Jack Balis: "a ferrovia é econômica"

terminal de Presidente Epitácio, provém da própria região e de cidades próximas do Mato Grosso do Sul, como Campo Grande e Dourado. Em média, chegam seiscentos caminhões, diariamente, o que corresponde a 1 200 t.

Do terminal de Epitácio, eles seguem para a fábrica de Mairinque, através de trens da Fepasa. Em Mairinque, são transformados em farelo e óleo de soja. O farelo é transportado pela via férrea até o porto de Santos, de onde é exportado. O óleo

é distribuído pelo estado através de caminhões. No futuro, o transporte ferroviário poderá ser utilizado na distribuição de óleo para os principais pontos de São Paulo, e em alguns outros estados (ver matéria no **Caderno São Paulo** nº 20).

O contrato com a Fepasa prevê quinze vagões diários. Este número, porém, é variável. Às vezes, está chovendo muito no Mato Grosso e não há condições de embarcar a soja para Epitácio. Outras vezes, há muita chuva em Santos impedindo o desembarque, e conseqüentemente, o envio de mais trens para Epitácio.

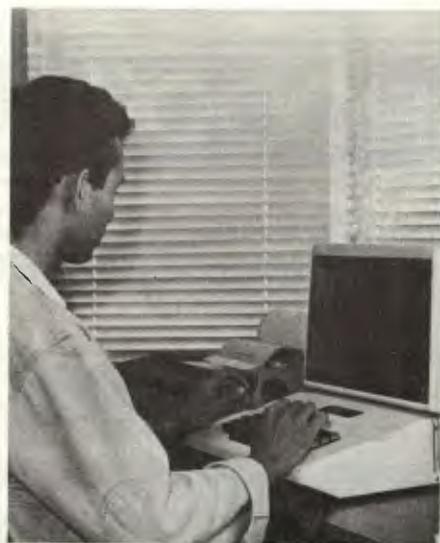
"Nós temos um contrato estabelecido", diz o agente comercial da Fepasa, João Salvador da Silva. "Mas, dentro desse contrato, existe uma margem muito flexível. Não será por causa da chuva que perderemos um cliente com enorme potencial como a Cargill."

Do lado da Cargill, o espírito de colaboração também existe, mesmo tendo que arcar com as despesas extras quando o atraso dos trens ultrapassa 24 horas.

"Depois desse prazo, temos que pagar a diária e hospedagem para o caminhoneiro", explica o gerente de operações da Cargill, João Jack Balis Filho. "Para eles, não interessa esta diária. O importante é ter o caminhão disponível para fazer outra viagem. Tanto assim que nós damos opção para o caminhoneiro. Ou espera pelo trem, ou vai direto para Mairinque e recebe pelo frete até aquela cidade."

Se o caminhoneiro escolhe ir para Mairinque, a Cargill tem um prejuízo considerável. Por ferrovia, o frete de cada saca custa Cz\$ 20,00. Por caminhão, sai a Cz\$ 28,00 a saca com

FOTOS: Fernando Barros



O terminal (à esquerda), comporta 20 mil toneladas e tem seu controle feito através de computador (acima).

Como funciona o terminal



Do armazém, o grão de soja vai direto para os vagões através de esteiras

Numa área de 23 000 m², a Cargill construiu o armazém com 3 505 m² e capacidade para 20 mil toneladas, onde a empresa investiu US\$ 1 milhão.

A área onde está o terminal é da Fepasa e foi cedida por dez anos, com contrato renovável. "É claro que nós temos interesse em renovar o contrato sempre", diz o agente Comercial da Fepasa. "Nós não vivemos de terrenos e sim de transporte. Se a Cargill tem interesse em utilizar o terreno e nós em transportar seus produtos, não há por quê não renovar este contrato."

Ao lado do armazém, existe um secador a lenha com capacidade para 65 t/h. A soja entra úmida por cima. No meio do secador existe ar frio. A umidade sai em forma de ar quente, fornecido pela queima de lenha e é retirada através de exaustores. Quando a soja chega na parte inferior do secador, já está completamente seca.

De lá, segue por elevadores e esteiras até o grande armazém, de onde é sugada para outra esteira que a transporta até o vagão. Cada vagão tem capacidade para 55 toneladas.

O armazém graneleiro tem cabos de termometria que controlam a temperatura no seu interior, para que ela não ultrapasse cinco graus acima da temperatura ambiental.

"Quando a temperatura do armazém ultrapassa esta medida", explica Jack Balis, "é injetado ar frio dentro do graneleiro". Se isso não fosse feito, a soja "ferveria", perdendo suas condições de consumo.

O terminal possui ainda uma balança eletrônica com capacidade para 80 t, acoplada a um microcomputador que controla a quantidade armazenada, fornecendo, em questão de segundos, a carga descarregada até aquele momento do dia, e a carga existente no graneleiro. Também existe outra balança conhecida como balança de fluxo, com capacidade para pesar 120 t/h. "Esta balança traz vantagens para nós e economiza mão-de-obra da Fepasa", afirma o gerente de Operações. "Antes da sua instalação, pesávamos o trem vazio e depois cheio, para sabermos quanto ele estava carregando. A balança é programada para 55 toneladas. Quando atinge este peso, pára o carregamento automaticamente."

Isto permite o maior aproveitamento do vagão. "Quando não tínhamos este equipamento, sempre colocávamos um pouco a menos no

60 quilos (preço de maio). Uma carreta leva em média seiscentas sacas. Assim, cada viagem rodoviária sai Cz\$ 4 800,00 acima do que seria pago na ferrovia.

Quando algum acidente obstrui a ferrovia, os caminhões saem da região onde apanham a soja e vão direto para Mairinque, sem passar por Presidente Epitácio.

O PERCURSO – Entre Presidente Epitácio e Mairinque, estão 773 quilômetros, que seriam percorridos em 24 horas, caso o trem fizesse este percurso direto, sem parar em nenhuma estação. Mas, isso raramente acontece.

"A Fepasa utiliza o sistema de prioridade de chegada em cada estação", explica João Salvador. "Se um comboio chega numa estação onde há vários vagões esperando a locomotiva, ele leva os que estão lá há mais tempo. Os vagões com soja são desengatados e ficam aguardando até chegar outra máquina para tracioná-los."

As locomotivas têm capacidade de tração de 700 a 1 400 toneladas. O que ocorre, às vezes, é que uma locomotiva com capacidade para tracionar 1 400 toneladas, sai de Epitácio



Salvador: A compreensão é vital

com 825 t (quinze vagões). Quando chega em Assis, mais 800 toneladas, em outros vagões, já estão esperando há algum tempo. Ao invés dos quinze vagões de soja prosseguirem, vai apenas o número suficiente para completar a capacidade máxima de tração da locomotiva e o resto se segue depois.

Como não é apenas de Presidente Epitácio que saem locomotivas, a

carga que fica em Assis, não demora muito para prosseguir viagem.

DIVERSIFICAÇÃO – A Cargill tem planos para utilizar este terminal no futuro para armazenar trigo, durante a entressafra da soja. "Potencial para isso existe. Neste ano, até maio, já passaram 132 mil toneladas de trigo por uma moega próxima ao terminal", afirma o gerente de Operações da Cargill. "Nós pretendemos, além de armazenar o trigo, prestar serviços de armazenagem para terceiros."

Quando este projeto for posto em prática, o computador, com capacidade para emitir dados sobre quinze produtos diferentes, ajudará bastante. Fornece os dados por produto e por cliente que estiverem utilizando o armazém, a carga descarregada no dia, o estoque atual e o carregamento mensal.

Com transporte garantido, preço mais baixo que o frete rodoviário e sem depender dos caminhoneiros, a Cargill vai mostrando que a ferrovia é um meio de transporte viável. Basta que, para isso, se invista na infraestrutura e adapte todas as necessidades às possibilidades da ferrovia.

O importante é a pessoa, não o sexo

Por pensar assim é que Ruth Renata Sanerip Píccolo assumiu com disposição a presidência da Apetrans - Associação Profissional dos Transportadores de Carga de Ribeirão Preto

TM - Como começou sua atividade na área de transporte?

Renata - Em 1 980, eu e meu marido montamos a Transportadora Rodoviária Grão de Ouro. Eu sou encarregada da parte administrativa e participo das decisões mais importantes.

TM - E na área sindical?

Renata - Eu comecei a participar das reuniões da Associação e sentia que faltava alguma coisa nela. Ela precisava ser mais atuante e oferecer maiores benefícios aos associados.

TM - O que estava faltando?

Renata - Faltava orientação na parte legal para os transportadores. Eles dificilmente, entendem alguma coisa de leis nos transportes. Havia problemas com despacho de cargas, e não havia uma preocupação em atrair mais sócios.

TM - O fato de ser mulher não traz alguns inconvenientes?

Renata - Têm sido poucos os inconvenientes, mas existem. Eu acho que não é fato de a pessoa ser homem ou mulher que irá fazer com que ela desempenhe a função com maior ou menor eficiência. Isso depende da formação e da capacidade de cada um, do interesse da pessoa, e de como ela foi treinada, ou preparada para a função.

TM - Quem toma as decisões na Associação?

Renata - Sou eu. É claro que antes há uma consulta entre os diretores. Se não fosse desse jeito, não haveria necessidade de uma Diretoria.

TM - Quais os problemas da região?

Renata - Existem vários. Um deles é a falta de controle de peso nas estradas vicinais. A região é cheia de empresas agrícolas, com grande produção de cana, grãos e a maior parte dos caminhões transportam cargas excessivas. Deveria haver um controle através de balanças, para proi-



Renata: Eu decido tudo de acordo com a maioria

bir este tipo de infração. Isso, além de preservar o asfalto, evitaria acidentes, e aumentaria o serviço dos transportadores. Seriam necessárias mais viagens para transportar o mesmo volume de cana transportado atualmente com excesso.

TM - Qual seria outro problema?

Renata - É a entrega urbana. Existem horários para se fazer a entrega urbana. Fora dele, a polícia multa.

As ruas são estreitas, a cidade é antiga e não comporta o trânsito que tem. Existem grandes empresas que se aproveitam desse fato, para transformar o depósito da transportadora no seu próprio depósito. A grande loja carrega o caminhão, que não pode descarregá-lo no local determinado, porque está fora de horário. Com isso, a transportadora que precisa do caminhão, tem como única saída colocar a mercadoria em seu depósito até poder descarregá-lo. Uma saída seria um terminal de carga, pois Ribeirão é um grande centro comercial e merece um terminal, que possa ser utilizado por todas as empresas.

TM - Outro problema de destaque?

Renata - Sim, a diferença do preço de frete que chega e o que sai de Ribeirão Preto. Como Ribeirão é um pólo agrícola, o frete que sai daqui

tem um preço muito menor que o que chega. Para muitos transportadores, se ele conseguir tirar o custo da ida está ótimo, porque o lucro ele tira do frete que traz de fora. Isso torna o frete de Ribeirão para fora tão barato a ponto de várias empresas preferirem mandar seus caminhões para fora sem carga.

TM - Mas não existe uma tabela?

Renata - Existe, mas ninguém, ou quase ninguém segue. As grandes transportadoras sabem valorizar o frete e fazer seu preço, que é o preço justo. As pequenas empresas não fazem um custo correto. Elas calculam os custos principais, quando calculam, colocam uma margem de lucro e tudo bem. Elas temem cobrar o preço justo pois acham que, se o fizerem, não terão condições de concorrer com as grandes transportadoras.

TM - Não tem jeito de mudar esta filosofia?

Renata - Tem. Quando eles mudam de pensamento e começam a cobrar o frete justo, acabam crescendo.

TM - Quem cobra o frete abaixo da tabela quebra?

Renata - Com certeza. Primeiro, ele começa a andar para trás. Depois, acaba quebrando, porque não calcula os gastos embutidos. Um caminhão quebrado, uma carga roubada, uma estrada impedida.

Araraquara testa trolebus Mercedes

TM surpreendeu um protótipo de trolebus Mercedes Benz, montado a partir do ônibus O-370, que a empresa guarda para mostrar na Brasil Transpo



O espelho é côncavo na parte superior



FOTOS: Fernando Barros

O trolebus foi desenvolvido a partir do O-370 urbano, com algumas modificações para receber a tração elétrica

Um dos mais bem guardados segredos da Mercedes Benz, foi flagrado pelo fotógrafo da TM Fernando Barros, na cidade de Araraquara-SP. Trata-se do Ônibus O-370 Urbano, versão trolebus.

Esse trolebus deverá ser apresentado ao público na Brasil Transpo, programada para 23 de outubro a 1º de novembro no pavilhão de Exposições do Parque Anhembi em São Paulo. O veículo foi concebido a partir de um O-370 Urbano, com algumas modificações para receber a tração elétrica, totalmente fornecida pela Villares.

O protótipo em teste estava pintado de branco, com faixas cor de vinho, tendo nas laterais, a inscrição

Trolley, Segundo informações obtidas na Companhia de Trolebus de Araraquara, o teste estava sendo realizado desde o dia 29 de abril, sem prazo determinado para acabar. Em 15 dias, o veículo havia transportado 30 071 passageiros. Até o dia 29 de maio, ou seja, em um mês, rodou 9 000 km, o que dá uma média de 300 km diários. Ele estava circulando em diversas linhas normais da cidade durante 19 horas por dia, com diferentes motoristas.

A capacidade de transporte é de 37 passageiros sentados, chegando a transportar mais sessenta passageiros em pé.

Ele é mais macio que os trolebus convencionais. A suspensão pneu-

mática em todos os eixos, é constituída por bolsões de ar e com válvulas de controle de nível. Estes são conjugados a amortecedores telescópicos e barras tensoras.

Outra diferença constatada foi o baixo nível de ruído, que permite às pessoas conversarem sem serem atrapalhadas pelo incômodo barulho dos trolebus convencionais.

A porta de entrada e as duas de saída estão quase no mesmo nível da calçada, facilitando o acesso de pessoas idosas e de crianças. Também estão equipadas com sensor para impedir seu fechamento se houver obstáculo como braço, perna em sua trajetória. Por três vezes, durante a reportagem pessoas que teriam os



O veículo leva 37 passageiros sentados e até 60 em pé



Degraus baixos facilitam acesso de idosos e crianças

braços presos pela porta, nada sofreram. Quando a porta "sentiu" a obstrução ao seu fechamento, abriu-se sem a intervenção do motorista.

A porta de entrada não é controlada apenas pelo motorista. Ele tem ajuda do cobrador, que dispõe de um botão ao lado direito da caixa para autorizar o condutor a fechar a porta.

Os espelhos retrovisores tiveram uma inversão. A parte convexa que, normalmente, fica na parte inferior do espelho, foi colocada em cima. Isso facilita a visão, não apenas externa, como da rede aérea, ajudando muito o motorista em manobras mais delicadas

No interior do ônibus, existem empunhaduras móveis, que aumentam a segurança dos passageiros. Além disso, são ideais para pessoas de baixa estatura e crianças.

O banco do motorista tem vários ajustes para permitir a melhor posição. Os instrumentos foram coloca-

dos de maneira racional, para facilitar a visualização rápida. O painel envolvente é composto de módulos independentes. As luzes de advertência, por exemplo, estão colocadas em volta do conta-giros. A direção do Trolley é hidráulica e o motorista fazia as manobras com grande facilidade.

PARTE ELÉTRICA - Toda parte elétrica de tração é fornecida pela Villares, inclusive o motor. A parte elétrica interna é da própria Mercedes.

O torque do motor é maior que nos trolebus convencionais. Isso pôde ser constatado pelas saídas mais rápidas dos pontos, e respostas imediatas às acelerações.

O motor tem 4,5 hp, e roda na faixa dos 4 050 rpm, com velocidade de 60 km/h.

Uma inovação na parte de tração é a utilização de *choppers* em substituição aos Cames e aos contadores. Os *choppers* são responsáveis pela

transferência da energia da rede aérea para o motor. Aos Cames cumpre a mesma função, porém é eletromecânico, já o *chopper*, eletrônico, permite respostas mais rápidas e suaves.

Ao atingir a velocidade de 60 km/h o *chopper* desliga-se automaticamente. Caso o Trolley esteja numa descida, poderá ultrapassar essa velocidade, mas por inércia, sem tração. O velocímetro, marca até 80 km/h com uma faixa vermelha a partir dos 60 km/h.

O Trolley possui freios em dois estágios. O primeiro é o freio elétrico, que entra em ação assim que o pedal é acionado. Já o mecânico é pneumático e entra em ação após o freio elétrico.

A Mercedes Benz não quis fornecer qualquer dado técnico ou comercial sobre o Trolley, para não quebrar o impacto do lançamento na Brasil Transpo.

Francisco Célio dos Reis

MUNCK 30 anos na frente



SE O SEU PROBLEMA É TRANSPORTAR, ELEVAR OU MOVIMENTAR CARGAS, CONTE COM A MUNCK. FOI ELA QUEM DESENVOLVEU TODA A TECNOLOGIA EM GUINDASTES E PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS NO BRASIL.



EQUIPAMENTOS HIDRÁULICOS MUNCK LTDA.

Via Raposo Tavares, Km 20 - Fones: (011) 268-7122 - 268-9232 - 268-8018
- 268-5195 - 869-6662 - CEP 05576 - Caixa Postal 6498 End. Telegráfico
"VINCAM" Tix. (011) 37866 MUNK BR - São Paulo - SP - Brasil

Utilize a segurança do cadastramento SALVACARGA

Quando o caminhoneiro chega
na sua empresa, o funcionário
da SALVACARGA:

- prepara a ficha cadastral
- fotografa
- colhe impressões digitais
- colhe decalque do número do chassi do caminhão
- envia os dados ao CENTRO DE INFORMAÇÕES

Em 40 minutos, o CENTRO DE INFORMAÇÕES da SALVACARGA, em São Paulo, faz o levantamento necessário dos dados do caminhoneiro e fornece o resultado das pesquisas à sua empresa.

Posteriormente, o CENTRO ADMINISTRATIVO da SALVACARGA completa o levantamento de dados, fazendo inclusive pesquisa dos antecedentes criminais do caminhoneiro. Os dados são registrados em computador, e para os liberados são emitidos o CARTÃO SALVACARGA e o PASSAPORTE

SALVACARGA, diplomas de bom caminhoneiro.

O CENTRO ADMINISTRATIVO continua trabalhando, informando o computador sobre roubos e desvios de carga e emitindo as RELAÇÕES DE CARTÕES SALVACARGA VIGENTES CANCELADOS.

CADASTRAMENTO SALVACARGA é segurança para sua empresa.

SALVACARGA

SERVIÇOS DE APOIO AO TRANSPORTE DE CARGAS S/C LTDA.

Rua Alfredo Pujol, 1125 - SP. - CEP 02017 - Tel. (011) 255-8944 - Telex (011) 25872





Equipado com cabina dupla ou simples, o leve da Volks pode receber carroceria basculante



FOTOS: Vânia Coimbra

INTERNACIONAL

LT, cada vez mais longe do Brasil

Em setembro, os caminhões LT, da Volkswagen, ganharão novo estilo, na Europa. A atual crise econômica, no entanto, os afasta cada vez mais do Brasil

Antes mesmo de chegar ao Brasil, a linha Transporter da Volkswagen já está morrendo na Europa. O Transporter, que surgiu em 1979 como um aperfeiçoamento da Kombi, deverá ser substituído em 1989 por um novo produto, radicalmente diferente em termos mecânicos.

Esse é um bom exemplo de como os investimentos das montadoras estão atrasados no Brasil, e de como o país corre o risco de ficar tecnologicamente muito atrás das matrizes. Não se pode culpar as montadoras, mas a instabilidade econômica. A Volkswagen do Brasil, no ano passado, teve prejuízos da ordem de US\$ 140 milhões. Ela própria anunciou no final de maio que está suspendendo outros US\$ 150 milhões em modernização de suas fábricas e produtos, pois começou a detectar sinais inequívocos de uma nova recessão.

Tratando-se de Volkswagen do Brasil e de comerciais leves, essa decisão pode trazer desoladoras consequências para o consumidor brasileiro. A empresa, que está expandindo lentamente para cima sua bem-sucedida linha de caminhões, poderia fazê-lo com o mesmo sucesso na direção oposta, para as categorias mais leves, trazendo ao Brasil a linha LT, de 3,36 a 4,5 toneladas de Peso Bruto Total (PBT). Esses são, comprovadamente, bons produtos na Europa, notadamente necessários no mercado brasileiro. Sem dinheiro, porém, eles ficam ainda mais distantes.

TRAÇÃO DIANTEIRA – A Kombi dos anos 90 será um projeto pioneiro dos comerciais Volkswagen. O novo projeto não traz nada do velho modelo, nem do Transporter

(que, basicamente, mantém a mesma concepção mecânica do veículo original). O motor, por exemplo, será dianteiro, transversal, de quatro cilindros em linha, oferecido nas versões diesel e gasolina. Ele é uma distante variante do motor 1.6 do Volkswagen Golf alemão, o mesmo que equipa hoje a linha brasileira da VW, do Gol ao Santana. Com ele, o glorioso quatro cilindros opostos, sobre o qual a VW construiu seu império, será finalmente aposentado na Europa.

Outra surpreendente mudança do novo modelo está na parte da tração. Ela será dianteira, com câmbio de cinco marchas à frente. Essa é uma tendência que começa a ganhar campo entre comerciais europeus, por dois motivos: melhora a tração, desde que se rode em ruas e estradas conservadas, e salva gigantesco espaço para carga. A tração dianteira, assim, eliminará o ponto mais fraco do Transporter. Tirando o motor lá de trás, é possível, ainda, instalar amplas portas traseiras para melhor acesso ao compartimento de carga.

Quanto à aparência externa, o novo veículo (não se sabe se o nome Transporter será mantido) romperá com o estilo cara-chata dos comerciais VW. Como o Trafic, da Renault, e o Transit, da Ford, ele será um "focinhudo". Protótipos já foram fotografados em testes na Escandinávia e mostrados em várias revistas européias. O novo desenho permite maior espaço para a cabina, melhorando o conforto e as condições de manuseio do veículo. Além disso, melhora-se a aerodinâmica e a visibilidade geral.

Apesar de ser quase a mesma Kombi lançada nos anos 50, o Transporter ainda é uma das melhores opções na área de comerciais leves na Europa. Poucos na concorrência podem bater sua versatilidade e economia. Mais de seis milhões de unidades já foram produzidas desde que a Kombi surgiu no mercado, formando a linha de comerciais de maior sucesso da história.

POSSÍVEL NO BRASIL – Renovação, no entanto, é fundamental na indústria automobilística – e a VW sabe disso. Os LT, por exemplo, ganharão novos detalhes de estilo no próximo Salão de Frankfurt (setembro, 1987), mas já se comenta que, após o novo Transporter, chegará a vez de novos LT. Data provável: 1992/93.

Seria possível que os LT chegassem ao Brasil antes disso?

A própria Volkswagen já estudou o caso seriamente quando comprou a Chrysler, em 1978. Na época, os LT foram descartados porque não havia

no mercado brasileiro um motor disponível para a linha. Os MWM de quatro cilindros foram considerados muito potentes e o 4236, da Perkins, muito pesado. Outro motor Perkins, o 4165, foi vetado porque sua utilização nos LT, na Alemanha, foi problemática.

Na Europa, os LT usam um motor VW de 2,4 litros e seis cilindros, oferecido em três versões: Diesel, 75 hp; gasolina 90 hp; e turbo-Diesel, 102 hp. Esse motor foi desenvolvido a partir do motor de quatro cilindros do Golf – adicionando-se dois cilindros. Vários componentes podem ser utilizados nos dois motores, notadamente pistões, anéis etc., ganhando-se em economia de escala.

Em 1978, apenas o Passat rodava com tal motor no Brasil. Hoje, ele é o mais utilizado pela VW no país. Dessa forma, o desenvolvimento de um seis cilindros no Brasil seria muito mais viável hoje que há dez anos. A empresa, porém, teria de evitar os problemas da desastrosa versão Diesel do motor de quatro cilindros que equipou a Kombi. Se o seis cilindros dá certo na Europa, porque não aqui?

Quanto às cabinas, são as mesmas utilizadas na linha de caminhões VW. Isso significa que muitos outros componentes, como painel, interior e assentos, poderiam ser comuns e re-



O LT oferece várias opções. Uma delas é o LTE-35 com chassi longo e teto alto

presentar economia de escala. Sem falar que os LT poderiam receber menos equipamento que os caminhões, devido à sua mais simples utilização.

É óbvio que a Volkswagen teria de gastar dinheiro no desenvolvi-

mento do chassi, dos eixos, câmbio etc. Mas não teria de partir de uma folha de papel em branco. Já existe uma base. E há o fato de a faixa de operação dos LT ser praticamente inexplorada no Brasil, com exceção dos caminhões Agrale.

**Faça já
a sua
assinatura**



transporte moderno



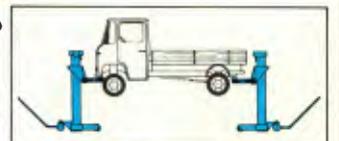
Editora TM Ltda

MACACO VEICULAR

A força bruta que sobe e desce sem esforço



- Equipamento eletromecânico indispensável na sua oficina para manutenção de veículos pesados.
- Fornecido com cavaletes opcionais para utilização simultânea em diversos veículos.
- Através da complementação com acessórios opcionais, é indicada a sua utilização na movimentação de containers, caixas e cargas especiais.



JURUBATUBA MECÂNICA DE PRECISÃO LTDA.

Rua João de Araújo, 830 - CEP: 04469 - Cx.P.: 22535
Pedreira - Santo Amaro - São Paulo - SP
Fone: PBX (011) 563-4244 - Telex: (011) 25817

As armas dos adversários

Na Europa, o LT enfrenta dura concorrência. Praticamente, todos os fabricantes no Velho Continente oferecem produtos na área de 3 a 5 toneladas de PBT.

A Mercedes-Benz compete com o T-1, ou "Bremen", por ser fabricado na cidade alemã de mesmo nome. Muito parecido com o futuro Mercedesinho brasileiro, o T-1 pode ser encomendado em mais de 150 diferentes combinações de carroçarias e chassis e é oferecido com três opções de motores. É o líder de mercado na Alemanha, com os LT em segundo.

A Ford ataca com o Transit, lançado em outubro de 1965, depois de seis anos de trabalho conjunto entre as equipes alemãs e inglesas da companhia. Sucesso imediato: as vendas iniciais superaram em 30% o previsto. Em 1986, o Transit ganhou nova carroçaria e teve seu motor de quatro cilindros em V melhorado. Na Inglaterra, não tem rivais e já vendeu mais de dois milhões de unidades desde que surgiu.

A Renault esgrime com o Traffic, que inaugurou uma tendência nos veículos comerciais. Cabina



Renault Ducato, um dos concorrentes



Ford disputa mercado com o Transit



Traffic, leve e "focinhudo" da Renault

com "focinho" e tração dianteira. Na versão Master, o Traffic pode acomodar 12,7 metros cúbicos de carga, ou 1,950 kg. A propaganda do Master inclui uma mesa de bilhar dentro do compartimento de carga e a empresa garante que isso não foi um truque. Há um motor de 2,0 litros a gasolina e um de 2,5 litros a diesel.

Alfa-Romeo, Talbot, Peugeot, Citroen e Fiat vendem, cada um com seu símbolo no radiador, o mesmo produto, nascido de uma cooperação entre essas empresas para diminuir custos de produção. Com capacidade de carga variando entre 1,0 e 1,8 toneladas, todos os modelos usam motor Diesel Solfim, de 2,4 litros e 92 hp a 3 800 rpm e caixa de marchas Peugeot. Há uma opção a gasolina, com motor Talbot, tração dianteira.

E há ainda modelos Freight Rover, Bedford (GM) etc. — sem falar nos japoneses. Na Europa, como nos EUA, há sempre um produto certo para cada especificação de mercado. E o que é melhor: há concorrência, o consumidor pode escolher o que achar melhor.

(MP)

ESPAÇO — Aliás, já é tempo dos LT chegarem ao Brasil. Em abril passado, eles completaram doze anos de vida. A linha é produzida na cidade de Hanover, hoje, em oito diferentes classes de PBT (entre 3,36 e 4,5 t), com três tipos de chassis, três opções de motores, duas de câmbio, e nada menos de 29 carroçarias diferentes.

O modelo básico é o que se chama na Europa de "panel van", ou furgão, com 7,6 metros cúbicos de área útil para carga, podendo carregar até 1 810 kg. Há a versão de chassi longo e teto alto, que aumenta esse espaço para 11,6 metros cúbicos e 2 600 kg. O conjunto cabina-chassis, o mais vendido da linha, oferece várias combinações de carga útil — entre 1 580 a 3 155 kg — e de comprimento — entre três e 4,64 metros. Cabina dupla-chassis é outra opção.

No caso dos furgões, o enorme espaço disponível pode ser plenamente utilizado devido às linhas retas da carroçaria. Apesar da tração traseira, a altura do piso do compartimento fica a 695 cm do solo. A porta lateral é corredeira e as portas traseiras podem ser escolhidas com ângulos de abertura de 90°, 180° e

270°. Neste último caso, botões magnéticos instalados nas laterais do furgão seguram as portas abertas. Há versões especiais com tração dianteira, a custo mais alto.

Como os LT usam pneus de aro 14, tornam-se visualmente "menores" que os caminhões VW. Mas a cabina mantém 2,04 metros de largura por 2,57 de altura. A suspensão dianteira é independente, com braços duplos, molas espirais e amortecedores hidráulicos-telescópicos. Na traseira, o eixo é rígido, com feixe de molas e amortecedores. No furgão de teto alto, o eixo dianteiro suporta 1 500 kg, e o traseiro, 2 060.

Os freios a disco na frente e a tambor na traseira são acionados por duplos circuitos hidráulicos com sensores de pressão na traseira. O sistema elétrico é de 12 volts, com bateria de 45 ampères. No tanque, cabem 70 litros e o motor exige sete litros de óleo lubrificante (com filtro).

O LT 35E (3,5 t de PBT e teto alto) foi testado em janeiro deste ano pela revista Commercial Motor, inglesa, e apresentou consumo de 7,3 km/litro, carregado com 1 tonelada de carga, não muito atrás do

Ford Transit, cuja média (a mais alta) foi de 8,7 km/litro.

Com 20 825 unidades produzidas em 1986, a linha LT da Volkswagen alemã situa-se entre os três primeiros colocados nesta faixa de mercado na Europa, que visa, principalmente, os serviços de distribuição rápida em centros urbanos. É um produto que tem confirmado a tradição da empresa em termos de durabilidade, versatilidade e economia. Seu preço varia de US\$ 15 mil a US\$ 22 mil. Oferece garantia de um ano, com ilimitada quilometragem. Requer revisões completas a cada 30 mil km.

O consumidor brasileiro merece um produto como esse? Aqui, entra a tal da crise. A indústria automobilística experimentou no Brasil quedas de até 40% nas vendas nos últimos tempos. Ao anunciar a suspensão dos investimentos de US\$ 150 milhões, o presidente da VW, Wolfgang Sauer, falou em "crise de confiança" e recessão. Não há mercado, não há dinheiro, não há perspectivas. O máximo que os LT podem nos proporcionar, por enquanto, é um sentimento de inveja dos europeus.

Marco Piquini, de Londres.

Cortesia Varig

Esta história pode ser contada com apenas duas palavras: dedicação e confiança.



SCANIA

30 ANOS BRASIL

Nos últimos 30 anos, a velocidade com que o Brasil vem avançando rumo ao desenvolvimento pôde ser seguida de perto por um Scania. Ou melhor, por quase 70 mil ônibus e caminhões Scania produzidos no país, além de 33 mil motores diesel separados.

A experiência, segurança e tecnologia de um dos maiores e mais importantes fabricantes de veículos do mundo, estão lado a lado com o Brasil a cada quilômetro vencido em direção

ao desenvolvimento. Seja transportando pessoas, mercadorias e produtos para todos os pontos do país. Seja gerando energia ou imprimindo velocidade à construção pesada, construção naval, prospecção de petróleo, agricultura ou a qualquer outro setor que exija motores modernos e eficientes.

Sobre estes 30 anos em parceria com o progresso brasileiro, a Scania e seus Concessionários poderiam falar horas, escrever páginas e mais páginas.

Mas participar do trabalho é mais gratificante. E dizer apenas duas palavrinhas, já significa tudo.

SCANIA
Líder em tecnologia de transporte



ASSOBRASC
Associação Brasileira dos Concessionários Scania S/C



Desembarque em Ouro Preto do Oeste-RO: muitos passageiros ficam no caminho



No bagageiro, volume de todo tamanho

COLATINA-PORTO VELHO

A rota da esperança

O repórter de *TM* embarcou num Marcopolo da São Geraldo às 14 horas do dia 31 de março, para chegar a Porto Velho às 3 horas da manhã de 3 de abril. Conheça uma das mais longas linhas brasileiras

São nada menos que 3 800 km. Talvez, a mais longa rota rodoviária interestadual brasileira. Ninguém sabe explicar ainda porque surgiu esta “esdrúxula” linha ligando Colatina, no Espírito Santo a Porto Velho, em Rondônia, unindo os vales dos rios Doce e Madeira. Chamada de “Viagem ou Rota da Esperança”, com frequência diária, levando quase do Atlântico ao Pacífico, numa operação que envolve seis empresas – São Geraldo, Eucatur, Águia Branca, Colibri, São Lufs e Itapemirim – todas buscando junto à Diretoria de Transportes do DNER a concessão definitiva desta linha.

Quando este roteiro surgiu, o posicionamento das empresas era bem diverso do quadro atual. De um lado, São Geraldo e Eucatur logo firmaram um acordo operacional. De outro, uniram-se Itapemirim e Colibri. As empresas Águia Branca e São

Lufs marchavam em raias paralelas. Com o tempo, entretanto, a situação se modificou. A Águia Branca se uniu ao *pool* São Geraldo-Eucatur e a São Lufs “fechou” com o Itapemirim-Colibri. No fundo, no fundo, interesses comuns ditaram este alinhamento.

VALE-TUDO – Nesta “Viagem da Esperança”, o repórter de *TM* embarcou em Colatina num Marcopolo da São Geraldo às 14 horas da quarta-feira, dia 31 de março, para chegar em Porto Velho às 3 horas da sexta-feira, 3 de abril. No embarque, era o único passageiro. Como estávamos em plena greve dos bancários, houve uma retração no fluxo normal. Ninguém, ou muito poucos se aventuraram a realizar a viagem, temendo conseqüências maiores em seu alongamento, por causa do fechamento dos bancos. Em Vitória, a

141 km de Colatina, embarcam os demais companheiros de viagem. São vinte pessoas, entre elas, três crianças.

No bagageiro, tudo é mala. Ou tudo é bagagem. Volumes de todos os tamanhos e pesos. Os caixotes ou caixas de papelão escondem os trastes de cada família ou envolvem as esperanças de encontrar no Oeste um novo Eldorado, onde os desejos de riqueza ou, pelo menos, de uma independência relativa, sejam satisfeitos. Da mesma maneira que poucos ou quase ninguém embarca em Colatina, o desembarque em Porto Velho também é quase nulo. A maioria fica ao longo do trecho em Rondônia – Vilhena, na divisa com o Mato Grosso, Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici (existe este município), Ouro Preto do Oeste, Ji-Paraná, Jaru ou Ariquemes.

qualidade + serviço

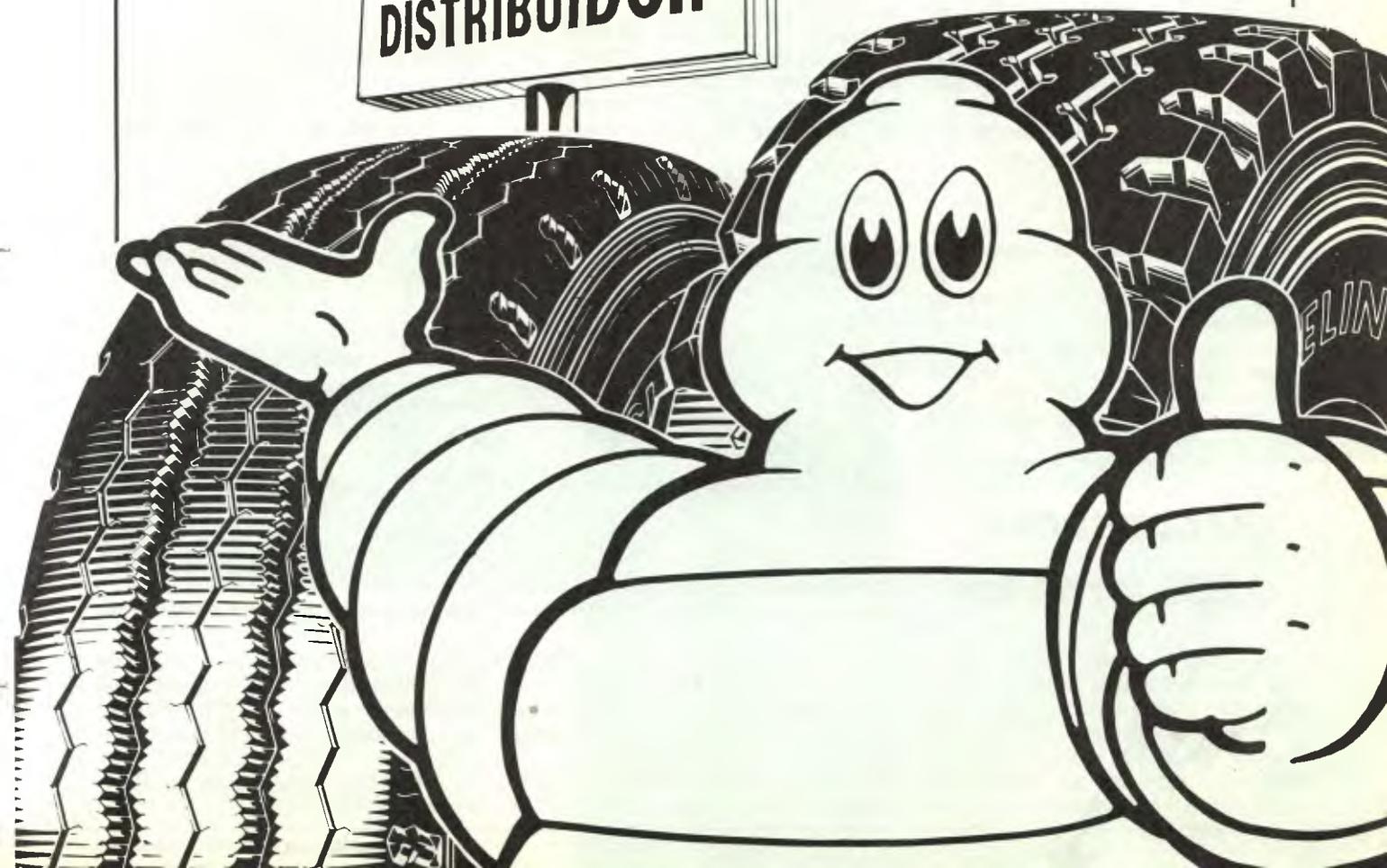


Para comprar e obter o máximo de quilômetros do primeiro pneu radial do mundo, o lugar certo é a rede de distribuidores MICHELIN.

O alto padrão das instalações e pessoal técnico especializado são a garantia do melhor serviço.



MICHELIN



QUEBRA-GELO – Logo nos primeiros minutos de viagem, começa a estabelecer-se um princípio de relacionamento entre os passageiros. Afinal, estávamos no “mesmo barco”, para vencer as sessenta horas de viagem. Nesta, que pode ser considerada a primeira etapa, Colatina-Vitória-Belo Horizonte, basta apenas um motorista. Na Capital mineira, onde chegamos à garagem da São Geraldo às 2h30 o regime é outro: são dois motoristas, sem que haja necessariamente uma escala de horários para cada um. “A gente faz o revezamento conforme nossas condições de dirigir o veículo”, explica José Márcio e Daniel Alves, que percorrerão os 3 100 km que separam Belo Horizonte de Porto Velho. Até BH, foram feitas duas paradas: a primeira, em Ibatiba, ainda no Espírito Santo, a 39 km da divisa com Minas, para o jantar.

Ali, começaram a estreitar-se os laços de relacionamento entre os passageiros. No bar e restaurante, não havia comida para tanta gente. Democráticamente, motorista e passageiros aceitaram as explicações do proprietário e concordaram em esperar cerca de mais meia hora, enquanto “safam o arroz quentinho e carne no capricho”.

ROTAS – A viagem Colatina-Porto Velho, – ninguém teve uma explicação aceitável para o itinerário – começa pela BR-259, no trecho de 141 km entre aquela cidade e Vitória. Dali, prossegue pela BR-262, cruzando com a BR-116 (Rio-Bahia) em Realeza, passando por Belo Horizonte, até o Triângulo, nas proximidades de Araxá. A partir daí, toma-se a BR-452 até a cidade de Rio Verde, em Goiás. De Rio Verde a Jataí, também em Goiás, trafega-se pela BR-060, onde se entra pela primeira vez na BR-364, até a localidade de São Vicente, a 80 km de Cuiabá, para retomá-la na divisa dos Estados de Mato Grosso e Rondônia, 14 km antes de Vilhena. A chegada e saída de Cuiabá é feita pela BR-070, de São Vicente até Cáceres

e, depois, pela BR-174 até os limites com Rondônia.

Em toda a rota, o maior intervalo entre os pontos de parada do ônibus foi o do trevo de Monte Alegre de Minas, a 83 km de Uberlândia, até Altos Garças, no Mato Grosso. Foram oito horas de viagem para cobrir os 608 km que separam os dois pontos. A princípio, os motoristas não queriam efetuar nenhuma parada, alegando que “os donos de bares e restaurantes nas margens da estrada não gostam de atender passageiros de ônibus”. Mas, diante da argumentação dos passageiros, concederam fazer uma pequena parada de 10 minutos num posto logo além de Jataí-GO. Afinal, estávamos com quase cinco horas de viagem ininterrupta e tínhamos cinco crianças a bordo.

Mas, a verdade era outra. O alegado “mau atendimento” nunca existiu. Somente que, acostumados à “boa vida” nos pontos de parada normais, onde o motorista come e bebe de graça, levando ainda, de “quebra”, até maços de cigarros, não se conformavam em ter de pagar, em território goiano, até um simples cafezinho. Explica-se: cada uma das seis empresas que operam na rota tem um ponto de parada diferente, à exceção de alguns estratégicos, como o trevo de Monte Verde de Minas. Como a frequência individual de cada empresa é reduzida, não existe, enquanto os critérios definitivos de exploração de linha não forem definidos pelo DNER, nenhum interesse dos proprietários de bares e restaurantes em conceder esse “benefício” aos motoristas. Na

divisa de Goiás com Mato Grosso, os relógios são acertados: uma hora a menos, para obedecer ao fuso horário de Manaus.

CONDIÇÕES DAS ESTRADAS – Mesmo com alguns “senões”, as condições de tráfego em todas as BRs percorridas entre Colatina e Porto Velho podem ser consideradas satisfatórias. Ressalvas para alguns trechos da BR-262, entre Vitória e Belo Horizonte, onde os efeitos das chuvas de dois anos atrás ainda estão vivos, principalmente, nas proximidades de Manhuaçu e Realeza e entre Ipatinga e João Monlevade.

Até o Triângulo, a vegetação está encobrindo a sinalização, prejudicando a orientação do motorista. Nas demais, trânsito normal, à exceção da BR-364, onde se deve tomar cuidado com os acostamentos, pois mal dá para estacionar um “fusquinha”.

A “DESOVA” – De maneira geral, o desembarque mesmo começa a partir de Vilhena, a primeira cidade rondoniana da rota, 11 km depois do posto de vacinação obrigatória contra febre amarela e dengue, instalado pela Sucam – Superintendência de Campanhas de Saúde Pública, órgão do Ministério da Saúde. Ali, todos os veículos são pulverizados. Ao entrar em Rondônia todos os passageiros e motoristas que não tiverem o certificado de vacinação anti-amarela são obrigados a tomarem a vacina, sob o risco de não terem permissão para prosseguir a viagem. Há alguns anos, esse posto de vacinação contava com reforço de tropas do Exército, hoje, somente conti-



Durante toda a viagem, de 3 800 km, o Volvo consumiu 1 209 litros de óleo diesel

O consumo: 0,285 litros/km

Na viagem de ida, o ônibus da São Geraldo deixou Vitória com o tanque de combustível cheio (600 litros). Foi e retornou de Colatina (242 km ida e volta) e seu primeiro reabastecimento foi em Belo Horizonte, onde foram colocados 255 li-

tros de diesel. No trevo de Monte Alegre de Minas, mais 207 litros e, em Cuiabá, 330 litros. Finalmente, em Ji-Paraná o tanque foi novamente completado com 317 litros.

Com o reabastecimento em Porto Velho (100 l) para a viagem de

volta, foram consumidos 1 209 litros de combustível, apresentando um rendimento médio de 3,5079 km/litro, considerando os 141 km de percurso entre Vitória e Colatina, mais os 3 800 km desta cidade a Porto Velho.



A Colibri faz Cuiabá-Porto Velho, criando uma alternativa para a viagem direta

nuam funcionários civis. Segundo eles, não se registra nenhum problema com relação à norma do Ministério da Saúde. Sair pode. Mas, ninguém entra em Rondônia sem ser vacinado. Aliás, o controle somente é feito nos veículos que entram no estado.

Depois de sessenta horas, chegase a Porto Velho, capital de Rondônia, para muitos, tida como o Portal da Fortuna. A ilusão logo se desvanece. O melhor testemunho é o grande fluxo de passageiros que, depois de percorrer o longo caminho de ida busca, desiludido o regresso às origens.

A OUTRA FACE – Se o fluxo migratório rumo a Rondônia exige que o interessado fique até trinta dias nas listas de espera das empresas de ônibus que cobrem o roteiro, quando optam pela viagem direta, o refluxo também é considerável. Existe uma alternativa: os vários horários que partem, diariamente de Belo Horizonte rumo a Cuiabá, operados pela São Lufs e Viação Motta – pode-se fazer conexão para o Novo Eldorado pela própria São Lufs ou pela Eucatur e Colibri.

DESDOBRAMENTOS – A procura de passagens rodoviárias de e para Rondônia é intensa. Para atender a demanda, a empresa São Lufs, que opera no trecho Belo Horizonte-Cuiabá e a Colibri, que faz a linha Cuiabá-Porto Velho, ambas integrantes do sistema provisório entre Colatina e Porto Velho, estabeleceram uma ponte rodoviária, com conexão na capital matogrossense. Assim, em ambos os sentidos, o passageiro pode adquirir sua passagem direta entre as duas capitais, com conexão imediata em Cuiabá.

Leonardo Lima Verde, diretor da

Empresa Colibri de Transportes, de Cuiabá, afirma que “já operamos com este sistema de integração há alguns meses, não só na rota Porto Velho-Belo Horizonte como também para Brasília, Rio, Curitiba e outras localidades”. Segundo ele, as reservas para as passagens vendidas em Porto Velho para percursos além de Cuiabá são feitas pela própria empresa, sem nenhum ônus para o usuário.

Carlos Martinelli, da São Lufs vai mais além; acha que este sistema poderá ser uma espécie de embrião para que a venda de passagens conectadas atinja gradativamente as demais empresas, possibilitando ao passageiro viajar num futuro próximo, para qualquer parte do país, com apenas um bilhete, comprado em seu local de origem.

Neste ponto, a Colibri e São Lufs levam pequena vantagem sobre as demais empresas que disputam a linha Colatina-Porto Velho, porque elas, São Geraldo, Itapemirim, Eucatur e Águia Branca, não têm linhas que dêem um segmento completo do itinerário.

Entretanto, se, na viagem direta, normalmente os ônibus têm somente nove pontos de parada – Ibatiba, Realeza, Belo Horizonte, trevo de Córrego D’Anta, trevo de Monte Alegre de Minas, Alto Garças, Cáceres, Vilhena e Ariquemes –, na viagem com conexão em Cuiabá, elas são muito mais frequentes. Somente no trecho Porto-Velho-Cuiabá, dependendo do horário da partida, os ônibus têm, pelo menos, dez paradas. Mais outras onze até Belo Horizonte, acrescidas de uma volta de mais de 80 km, pois, ao invés de prosseguir pela BR-452, de Uberlândia ao trevo de Araxá, os ônibus descem pela BR-050, passando por Uberaba para, em seguida, tomarem a BR-262.

Aloísio Alberto, primeira de uma série

Nova Ebert Super

Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas



A máquina Ebert Super 1001/0001 é a mais revolucionária máquina de montar, desmontar e abrir pneus. Sistema hidráulico perfeito, comandada por pedais, fácil de operar e não dá problemas de mecânica. Por tudo isso, já conquistou a preferência de mais de 3 mil empresas no Brasil e no exterior. Mas nem por isso deixamos de aperfeiçoá-la. A nova Ebert Super está melhor ainda com o novo motor de 4 CV: mais pressão na válvula de segurança; braços mais reforçados que lhe proporcionam maior rapidez e segurança no trabalho. Peça uma relação das empresas que preferiram a EBERT SUPER e certifique-se.



CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS

Rodovia Federal BR 116, nº 3104 e 3116 - End. Tel. "ADEBERT", Fone (0512) 95.1954 e 95.2458 - C. Postal 32 CEP 93.300 NOVO HAMBURGO - RS
TELEX (051) 5073 MQEB



**CARROCERIAS DE MADEIRA,
GRADES DE MADEIRA
PARA IMPLEMENTOS,
EMBALAGENS ESPECIAIS.**

BUTZKE
INDÚSTRIA DE CARROCERIAS

Av. Nereu Ramos, 300 - Telex (0473) 313 BTZK
DDD (0473) Fone: 82-0600-TIMBÓ-SC





O cavalo cobre em vinte horas os mil quilômetros entre São Paulo e Brasília

ADMINISTRAÇÃO

Ponte encurta distância São Paulo-Brasília

O que era apenas um bom negócio acabou transformando-se numa bem organizada ponte rodoviária

No final de 1985, a Expresso Universo recebeu oferta para comprar dez semi-reboques e considerou o negócio vantajoso. Só depois da compra, seus dirigentes passaram a pensar na melhor maneira de utilizá-los. O resultado foi um achado para a empresa, que transformou suas antigas linhas para o Brasil Central, principalmente São Paulo-Goiânia e São Paulo-Brasília, numa ponte rodoviária em que o custo por tonelada caiu 40% em relação ao sistema anterior, aumentando ainda o faturamento e a produtividade da rota.

Mas a descoberta não estava apenas na utilização da carreta. A Universo montou um esquema singelo em que mantinha um semi-reboque na ponte Goiânia, ou Brasília, outro carregado em São Paulo e um terceiro em trânsito. A última parte do segredo: a Universo só entrava com a carga e as carretas – cavalo mecânico e motoristas eram a parte de pequenas empresas contratadas para fazer o percurso.

Assim, na segunda-feira, por exemplo, uma carreta carregada sai de São Paulo, chegando a Goiânia na terça, também de manhã. Ato seguinte, a carreta que já estava aguardando em Brasília vem para São Paulo, geralmente vazia (nesse caso, o frete é 60% menor), onde chega no

início da quarta-feira. Outra carreta, então, já está pronta para ser acoplada ao cavalo mecânico, que retorna a Goiânia. Na quinta-feira, repete-se tudo de novo para que, no sábado, seja feita a terceira – e última – viagem da semana, cuja carga tem de ser entregue no destino somente na segunda-feira de manhã.

Dessa maneira, diz Adalto Costa Dourado, diretor de Operações da empresa, o cavalo faz três viagens semanais, gastando em cada uma delas cerca de 20 horas para cobrir os 1 000 quilômetros que separam São Paulo de Goiânia. “No início” – explica –, esse percurso era coberto em aproximadamente 14 horas, mas estávamos correndo muito risco. Além de dois tombamentos, tínhamos um violento desgaste de pneus. Agora, cada carreta faz doze viagens por mês (24 000 quilômetros ida e volta)”. No Planalto Central, a Universo mantém linhas para Anápolis e Uberlândia, além de Brasília e Goiânia, usando na região um total de sete cavalos mecânicos contratados.

AS GRANDES VANTAGENS – Antes de iniciar a ponte rodoviária, as rotas para o Brasil Central já existiam na Expresso Universo, mas sem o brilho que os resultados atuais ostentam. Por exemplo, quando as



Dourado: quem tem pressa vai devagar

carretas não estavam na linha, o transporte era realizado por *trucks*, que além de gastarem 23 horas para fazer o trajeto, levavam apenas cerca de 10 toneladas cada um, enquanto os semi-reboques carregam 70% mais, 17 toneladas, “A carreta, com sua maior capacidade de carga, faz aumentar o número de despachos, cujo custo acaba sendo menor”, lembra Fernando Giudice, um técnico que já esteve na NTC e que agora assessora a empresa. Com as carretas, os custos fixos do transporte também acabam diluídos.

As vantagens não param aí. A compra dos semi-reboques e a criação da ponte rodoviária trouxeram maior rotatividade ao depósito da empresa em São Paulo, origem de 60% das cargas transportadas. No tempo do *truck*, a armazenagem no terminal de 1 200 m² atingia 2 500 toneladas/mês. Com a ponte, tal capacidade saltou para 3 800 t/m. “O faturamento aumentou e a produtividade elevou-se em 52%, sem congestionar ou deteriorar o armazenamento em São Paulo”, anima-se Giudice.

Fernando Leal

FLUVIAL

Sindarma: novo presidente batalha contra inércia

Um dos expoentes da navegação fluvial na Amazônia, Alcy Hagge vê muita coisa para fazer

Uma eleição garantida. Houve consenso em torno de seu nome. Embora preferisse uma disputa, “para dar um sabor melhor ao pleito”, Alcy Hagge Cavalcante, da Amazonav, será, a partir de 27 de maio, o novo presidente do Sindarma – Sindicato das Empresas de Navegação do Amazonas, para cumprir mandato de três anos. Atual vice-Presidente, Hagge mostra-se disposto a levar avante uma série de projetos.

Um dos maiores empresários da navegação interior na Amazônia – opera o ro-ro fluvial entre Manaus e Porto Velho, com saída diária em ambos os sentidos –, Alcy vê muita coisa por fazer para fortalecer o setor. Um dos grandes problemas, segundo o empresário, é atender as necessidades da navegação na Amazônia. Por exemplo, a Capitania dos Portos de Manaus tem apenas dois anos de funcionamento. É necessário um trabalho continuado e que não

AS MAIORES DO TRANSPORTE

transporte moderno

Estamos esperando seu balanço

Até o dia 15 de julho, estaremos esperando pelo balanço da sua empresa. Se ela: a) é transportadora de carga ou de passageiros de qualquer modalidade (marítima, aérea, fluvial, rodoviária ou urbana); b) fabrica equipamentos ou componentes para transportes; c) comercializa equipamentos ou componentes para transportes; d) presta serviços para frotistas, como retífica de motores e recapagens de pneus, não pode ficar de fora. Tem que estar entre OS MAIORES DO TRANSPORTE. Para participar (gratuitamente) desta abalizada e tradicional edição, é só enviar o balanço da sua empresa e dizer o setor em que deve ser enquadrado (veja os setores cobertos).

IMPORTANTE. Só vão aparecer na relação as empresas que nos enviarem seus balanços até 15 de julho.

SETORES COBERTOS

- Transporte rodoviário de cargas
- Transporte rodoviário de passageiros
- Fretamento e turismo
- Transporte urbano de passageiros
- Transporte aéreo
- Transporte marítimo ou fluvial
- Transporte ferroviário
- Montadora de veículos
- Peças e componentes para veículos
- Pneus
- Carroçarias e implementos para caminhões
- Carroçarias para ônibus
- Indústria aeronáutica e de peças para aviação
- Construção naval e navipeças
- Material ferroviário
- Transporte industrial
- Revendedor de veículos
- Distribuidor de combustíveis
- Revendedor de peças e componentes
- Retífica de motores



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306 - 04003 - São Paulo, SP
Telefone: 884-2122 - Telex (011) 35247

sofra os efeitos das transferências constantes das autoridades, para que seus efeitos sejam mais eficazes.

Alcy Hagge destaca a atuação do atual administrador do porto de Manaus, Antonio Nelson de Oliveira Neto, da Portobrás, mas volta a fazer carga contra a falta de recursos para o setor. "Em 1985, os recursos da Portobrás para sinalização e obras ao longo do Madeira, entre Manaus e Porto Velho, foram da ordem de Cz\$ 2 bilhões, contra Cz\$ 65 bilhões somente para a chamada "Operação Tapa-buracos" na BR-319", exemplifica.

PODER DE NEGOCIAÇÃO – O futuro presidente do Sindarma acha que o primeiro passo é ampliar o quadro de sindicalizados, procurando eliminar o sentido elitista predominante até agora. Ao lado da ampliação do quadro social do Sindicato, Alcy Hagge acha importante a criação de, pelo menos, mais dois sindicatos regionais, alcançando o número regimental para a formação de uma Federação.

Segundo ele, a legislação sobre transporte fluvial tem de sofrer modificações profundas. "Até o momento, está sendo regido de acordo com as normas para o transporte marítimo. É um tratamento completamente errado, que somente vem contribuindo para emperrar este setor operacional".

BAIXA RENDA – Lançado há mais ou menos um ano, o programa de atendimento de transporte fluvial à população de baixa renda, na Amazônia, ainda não atingiu índices dignos de registro. O plano de financiamento, através dos órgãos oficiais, para a construção de embarcações, até agora, somente beneficiou o Estado do Pará, que já tem cinco contratos de construção assinados, mas ainda sem previsão para entrega dos barcos.

A localização do porto de Manaus, para embarque e desembarque de passageiros já começa a gerar polêmica. Enquanto a Portobrás defende, inicialmente, sua instalação junto ao Ceasa, Alcy Hagge e o Sindarma são contrários a esta transferência para "um local inadequado e que não tem condições para ser operado". O Sindarma vai sugerir sua localização na ilha de Marapatá – um meio termo entre o Ceasa e o porto de Manaus. Mas, antes de uma definição, "os usuários e operadores deveriam ser ouvidos".

O porto de baixa renda, hoje na Escadaria dos Remédios, não pode mais continuar lá, por falta de segurança, condições de higiene e outros fatores. Mas, sua transferência para o Ceasa – envolvido em operações, ro-ro – vai contra a tradição do caboclo amazonense".

Alóísio Alberto, de Manaus

CAMINHÕES

Setcergs pede créditos para renovar a frota

Gaúchos precisam de novos caminhões, pois a idade média dos atuais é de doze anos

A primeira medida do novo presidente do Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga do Rio Grande do Sul, Romeo Luft, foi pedir ao Detran-Departamento Estadual de Trânsito um levantamento completo da situação e do número de caminhões existentes no estado. Ficou surpreso. Embora os órgãos federais do estado, responsáveis pelo controle do escoamento da safra agrícola, alardeassem a possibilidade de faltar veículos para o transporte de grãos (e seus derivados), caminhões registrados no estado chega à fantástica cifra dos 102 920, a terceira frota do país, perdendo apenas para São Paulo e Minas Gerais. Estatísticas da NTC – Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga indicam que existem no país 1 500 mil caminhões, um dado que, reflete a necessidade de se colocar mais veículos no mercado.

No Rio Grande do Sul, afirma o novo presidente, os caminhões necessitam de renovação, pois a vida útil está chegando aos perigosos doze anos. Com uma fatia de mercado que chega a 80% da carga movimentada no estado, Luft lembra que uma das principais reivindicações do setor é uma linha de crédito especial para renovação dessa frota. E diz: "Na época do Plano Cruzado havia dinheiro para comprar caminhões, mas o produto faltava. Agora, nem os autônomos e nem as empresas, têm condições de pagar juros de mercado para adquirir os veículos".

Além da linha de crédito especial para aquisição de caminhões reivindicada pelo sindicato ao ministro dos Transportes José Reinaldo Tavares, outros pedidos como a duplicação de mais duas rodovias gaúchas – a BR-386, junto ao III Polo Petroquímico; e a BR-116, entre os municípios de Osório e Torres – foram feitos. A posição do sindicalista gaúcho quanto a construção e restauração de rodovias é a de que se deve dar prioridade às que fazem ligações entre a capital e regiões industriais do interior do estado. "Está na hora



Os moradores, especialmente, os de baixa renda, não têm transporte adequado

FOTOS: Arquivo TM

**Luft quer
desmistificar
a idéia de
que o Brasil
só investe
em rodovias**



FOTO: Divulgação

de desmistificarmos esta idéia de que o Brasil é um país onde somente se investe na rodovia”, diz ele, lembrando que somente no Rio Grande do Sul, existem 101 mil quilômetros de estradas, sendo 87 mil de rodovias municipais sem asfalto. A cargo do DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o Rio Grande Sul tem 5 mil quilômetros, totalizando 7 500 km de rodovias asfaltadas. Luft diz que a categoria quer muito mais. Por isso, solicitou ao ministro dos Transportes o recapamento de 3 200 km de estradas, para os próximos dois anos. Para este ano, prevê-se um investimento, neste setor, da ordem de Cz\$ 1,5 milhão.

INVERDADES – Na presença do próprio presidente da CNTT-Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, Camilo Cola, que veio especialmente para a posse, e de mais dezesseis presidentes de sindicatos da categoria no país, Romeo Luft, durante seu discurso, no dia 19 de março passado, já delineara o que promete ser a espinha dorsal de seu mandato nos próximos três anos. “Quando se fala que o transporte rodoviário foi favorecido ao longo dos anos por administrações de cunho rodoviarista, isso não passa de uma grande inverdade e resultado de completo desconhecimento da história do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Jamais o setor recebeu atenções e não mereceu sequer, ser enquadrado como atividade financeira pelas insituições de crédito oficiais”.

Para ele, o espaço conquistado hoje pelos transportadores rodoviários – um milhão de caminhões no país, mais de 15 mil empresas, sendo apenas trezentas grandes e as demais de pequeno e médio porte, gerando a fantástica cifra de 3 milhões de empregos diretos – não foi dádiva de ninguém.

Luft reconhece que a carência de caminhões e a falta de profissionais qualificados são os maiores proble-

mas enfrentados pelo setor. “Carecemos de cursos de formação profissional, em todos os níveis”. E afirma que o SETCERGS tem tentado, nos últimos anos, suprir esta deficiência com a realização de cursos de formação de profissionais.

Olides Canton

CARROÇARIAS

Em busca de um parceiro no mercado nacional

O maior encarroçador argentino
veio ao Brasil ampliar mercado
para sua linha de produtos

Realizada em abril, no Anhembi, em São Paulo, a feira “Argentina 87” teve um expositor muito especial. Líder argentina na fabricação de carroçarias – detém 35% do mercado local e montou 1 150 unidades no ano passado –, a Helvética S.A. veio ao Brasil procurar um parceiro para ampliar suas atividades. “Queremos mostrar o que produzimos e estudar as possibilidades de vender eixos, freios, molas e componentes”, declarou o diretor Industrial da empresa, Guilherme Guevara.

A Helvética tem capacidade para fabricar, anualmente, 2 mil carroçarias. De sua linha de produção saem graneleiros, tanques, basculantes e semi-reboques para carga seca. Seu carro-chefe, no entanto, são os furgões. A empresa atende a 60% do mercado argentino para o produto. “Já estamos fazendo baús com porta

de correr e laterais de lona”, revela Guevara. Outra inovação são os baús com portas laterais para transportar leite em *pallets*, capazes de reduzir a apenas 18 minutos o tempo de descarga. Mas, as inovações não param aí. A fábrica desenvolveu também carroçarias forradas com tecido metálico para transporte de de cana-de-açúcar. Utilizando perfis T – empregados no Brasil somente pela FNV-Fruehauf –, a Helvética considera ultrapassados todos os outros fabricantes brasileiros. “O perfil T apresenta grande resistência, tornando o equipamento muito mais leve”, afirma Guevara. “Na Argentina, a madeira praticamente desapareceu do transporte porque as carroçarias de aço pesam menos”, afirmou. Nas suspensões, por exemplo, já é empregado aço ligado com titânio, permitindo reduzir a espessura das peças de 11 para 5 mm. Guevara reconhece, no entanto, que o Brasil está muito na frente na utilização da fibra de vidro. “Nós ainda usamos armaduras de aço com alumínio ou chapa de aço-carbono”, informa.

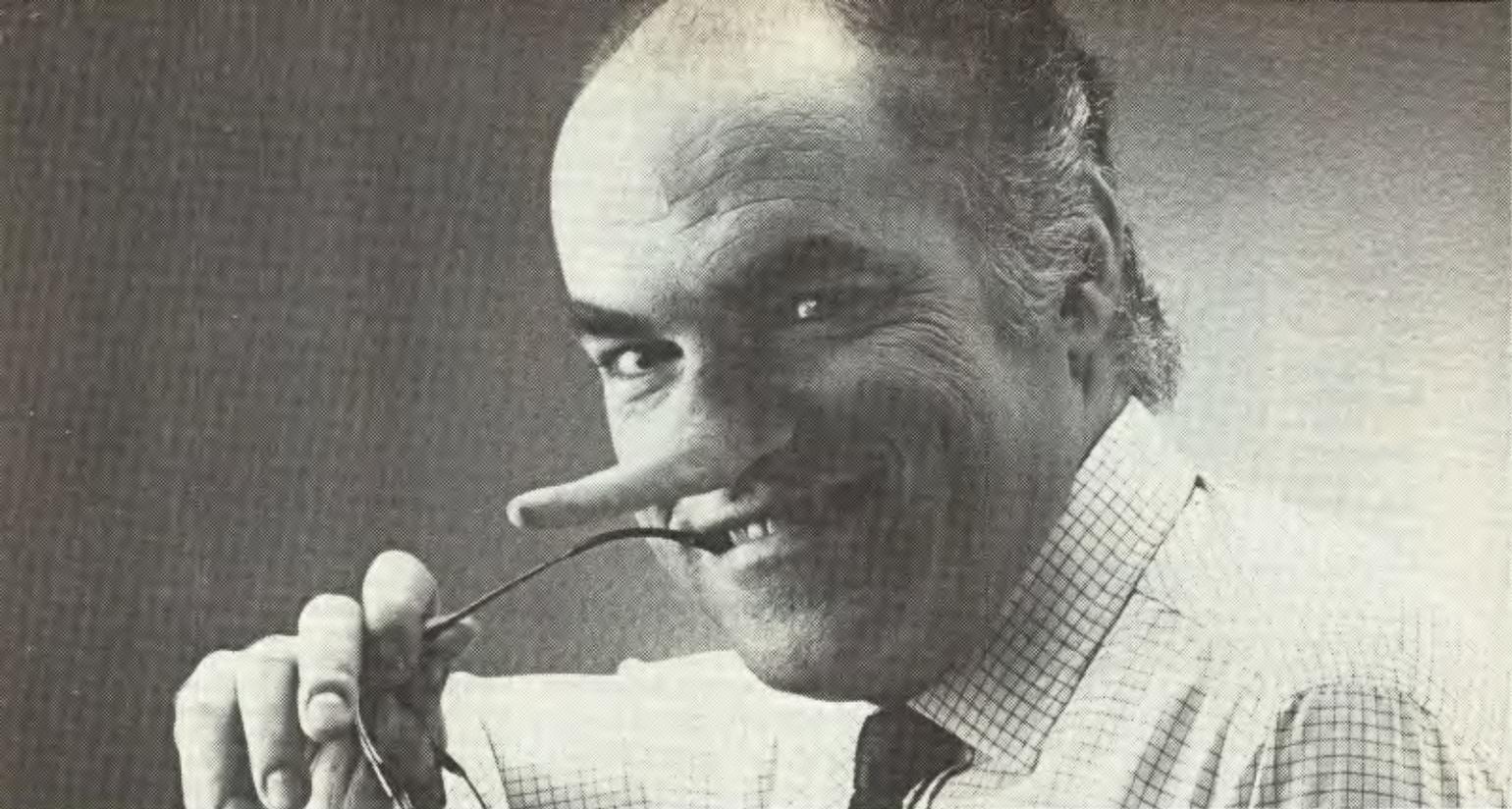
Apesar da leveza e da grande capacidade de carga de seu produto (10 600 kg por eixo), a fábrica não pretende, ainda, trazer suas carroçarias para o Brasil. “Isso nos obrigaria a montar uma cara e demorada rede de assistência técnica”, diz o empresário. Por isso, os pontos-de-lança serão os componentes. A empresa tem, por exemplo, um freio de 8 polegadas, com maior área de fricção e de frenagem que os similares nacionais – o Brasil só fabrica os de seis e sete.

Assim, a Helvética espera incluir o Brasil na lista em que já estão o Uruguai (onde tem uma fábrica produzindo sob licença) ou o Chile, Paraguai, República Dominicana e Honduras, seus tradicionais compradores.



FOTO: Divulgação

Furgão produzido pela Helvética, na Argentina: capacidade para 10,6 t por eixo



TEM VEÍCULOS QUE SÓ CONTAM VANTAGENS. OUTROS MOSTRAM O IVC.

Somente no ano passado, 80% de toda a verba aplicada nos veículos de mídia impressa foi destinada a veículos filiados ao IVC.

Por que esta preferência?

A explicação começa há quase setenta anos atrás.

Em 1914, já preocupados com a aferição da circulação de seus veículos, os americanos fundaram o ABC - Audit Bureau of Circulation.

Em 1961, seguindo os moldes do ABC, publicitários, anunciantes e editores brasileiros fundaram o IVC - Instituto Verificador de Circulação.

O IVC verifica a circulação dos veículos de mídia

impressa da seguinte forma:

Ele audita a parte industrial, desde a diferença entre as quantidades iniciais de papel e o saldo de estoque até a venda do encalhe e do resíduo de papel.

Lêvanta mapas de distribuição por bancas, zonas da cidade, capital e interior.

E chega até a

confirmar nomes e endereços que constam do mailing de assinantes de um veículo.

O resultado disso é publicado em relatórios detalhados mensais, trimestrais e semestrais.

Para você ter uma idéia, em 1983, o IVC forneceu 709 relatórios e informações juradas a cada um de seus filiados.

Baseados nestas informações, editores podem medir o grau de penetração de seus veículos nas diferentes regiões e corrigir distorções, se for o caso.

Baseados também, nestas informações, as agências de

propaganda podem fazer planos de mídia ancorados em dados reais do número de leitores e, conseqüentemente, aplicar a verba dos anunciantes com maior eficácia.

Não estamos dizendo para você desconfiar de um veículo não filiado ao IVC.

Dizemos apenas para você confiar mais nos veículos que são filiados.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

Rio: Rua Leandro Martins, 10 - 10º and. - Cep 20080.

Tel.: 263-7691.

São Paulo: Pça. da República, 270 - 9º and. Cj. 904 - Cep 01045. Tel.: 255-4698.

Eu gostaria de receber, inteiramente grátis, o folheto com maiores informações sobre o IVC.

Nome:

End.:

Nº CEP:

Cidade: Est.:

Envie este cupom para Rua Leandro Martins, 10 10º andar - CEP 20080 - Rio de Janeiro - RJ.

MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES PESADOS											
MERCADO	ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS DIANTEIROS TRASEIROS		PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (Cz\$)	
MERCEDES-BENZ											
L-2220/42	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	4,20 + 1,30	6 720	15 280	22 000	200/2 200 DIN	32 000	1000 x 20 PR - 14		2.178.728,87	
L-2220/48	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	4,83 + 1,30	6 880	15 120	22 000	200/2 200 DIN	32 000	1000 x 20 PR - 14		2.193.411,49	
LK-2220/36	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	3,60 + 1,30	6 650	15 440	22 000	200/2 200 DIN	32 000	1000 x 20 PR - 14		2.181.412,23	
LB-2220/36	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	3,60 + 1,30	6 850	15 420	22 000	200/2 200 DIN	32 000	1000 x 20 PR - 14		2.173.124,68	
LS-1525/42	- Chassi c/ cabina leite. Tração 4 x 2	4,20	6 150	-	15 000	200/2 200 DIN	35 000	1000 x 20 PR - 16		2.004.757,77	
LS-1933/42	- Chassi c/ cabina leite. Tração 4 x 2	4,20	7 120	-	15 000	238/2 100 NBR	45 000	1100 x 20 PR - 14		2.781.618,42	
SAAB-SCANIA											
T112HS 4x2		4,20	6 250	13 250	19 500	305/2 000 DIN	50 000	1 100 x 22 - 14		2.666.083,96	
T112HS 4x2 Intercooler		4,20	6 250	13 250	19 500	305/2 000 DIN	50 000	1 100 x 22 - 14		2.892.290,63	
T112ES 6x4		5,40	8 760	27 240	36 000	305/2 000 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		3.603.927,32	
T142HS 4x2 Intercooler		4,20	6 250	13 250	19 500	400/2 000 DIN	50 000	1 100 x 22 - 14		3.210.598,07	
T142ES 6x4 Intercooler		4,20	6 760	27 240	36 000	400/2 000 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		4.148.883,90	
R112HS 4x2		5,00	6 250	13 250	19 500	305/2 000 DIN	50 000	1 100 x 22 - 14		2.743.170,13	
R112HS 4x2 Intercooler		4,20	6 250	13 250	19 500	305/2 000 DIN	50 000	1 100 x 22 - 14		2.969.377,00	
R112ES 6x4		4,20	8 760	27 240	36 000	305/2 000 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		3.682.959,80	
R142HS 4x2 Intercooler		4,20	6 250	13 250	19 500	400/2 000 DIN	50 000	1 100 x 22 - 14		3.247.221,90	
R142ES 6x4 Intercooler		4,20	8 760	27 240	36 000	400/2 000 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		4.189.352,44	
VOLVO											
N10	- turbo - 4x2	4,10	6 561	12 250	18 621	275/2 200 DIN	70 000	1 100 x 22 - 14		2.832.684,62	
N10	- intercooler - 4x2	4,10	6 561	12 250	18 621	275/2 200 DIN	70 000	1 100 x 22 - 14		3.248.158,05	
N10	- turbo - 6x4	5,40	9 035	23 630	32 665	275/2 200 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		sob consulta	
N12	- turbo - 4x2	5,40	9 035	23 630	32 665	275/2 200 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		sob consulta	
N12	- intercooler - 4x2	4,10	6 711	12 100	18 811	330/2 050 DIN	70 000	1 100 x 22 - 14		sob consulta	
N12	- turbo - 6x4	4,10	6 711	12 100	18 811	330/2 050 DIN	70 000	1 100 x 22 - 14		sob consulta	
N12	- intercooler - 6x4	4,20	9 358	23 590	32 948	330/2 050 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		sob consulta	
N12	- turbo - 6x4	4,20	9 358	23 590	32 948	330/2 050 DIN	120 000	1 100 x 22 - 14		sob consulta	
CAMINHÕES SEMIPESADOS											
FORD CAMINHÕES											
C-1415	- chassi médio Ford	4,34	4 720	9 080	13 800	22 000	155,0/2 800	23 000	900 x 20 - 14		1.768.528,03
C-1415	- chassi longo Ford	4,80	4 795	9 005	13 800	22 000	152,3/2 800	23 000	900 x 20 - 14		1.769.820,00
C-1418	- chassi médio Ford	4,34	4 730	9 070	13 800	22 000	162,0/1 600	27 600	900 x 20 - 14		1.887.556,89
C-1418	- chassi longo Ford	4,80	4 805	8 995	13 800	22 000	176,8/1 600	27 600	900 x 20 - 14		1.888.882,96
C-1615	- chassi médio Ford	4,34	4 960	10 840	15 800	22 000	155,0/2 800	23 000	1000 x 20 - 16		1.837.256,70
C-1615	- chassi longo Ford	4,80	5 025	10 775	15 800	22 000	152,3/2 800	23 000	1000 x 20 - 16		1.838.493,75
C-1618	- chassi médio Ford	4,34	4 970	10 830	15 800	22 000	182,0/2 600	27 600	1000 x 20 - 16		1.957.207,81
C-1618	- chassi longo Ford	4,80	5 035	10 765	15 800	22 000	176,8/2 600	27 600	1000 x 20 - 16		1.958.477,48
F-22000	- chassi longo MWM	5,121 + 1,340	6 000	16 000	22 000	22 000	127,0/2 800	22 000	900 x 20 - 12		2.067.577,00
GENERAL MOTORS											
13 000	- chassi curto - álcool	3,99(A)	3 907	9 093	13 000	20 500	148/3 800 ABNT	21 100	900 x 20 - 12 1000 x 20 - 14		924.207,64
13 000	- chassi médio - gasolina	4,44(A)	3 930	9 070	13 000	20 500	130/3 800 ABNT	21 100	900 x 20 - 12 1000 x 20 - 14		915.361,80
13 000	- chassi longo - diesel	5,00(A)	4 220	8 780	13 000	20 500	135/2 800 DIN	21 100	900 x 20 - 12 1000 x 20 - 14		1.196.902,96
19 000	- chassi médio - gasolina	5,66	4 655	13 845	18 500	18 500	130/3 800 ABNT	19 000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		1.053.212,72
19 000	- chassi longo - diesel	5,66	4 805	13 585	18 500	18 500	135/2 800 DIN	19 000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		1.254.129,90
21 000	- chassi médio - álcool	5,08	4 795	15 705	20 500	20 500	148/3 800 ABNT	21 100	900 x 20 - 12 1000 x 20 - 14		1.249.525,29
21 000	- chassi médio - gasolina	5,08	4 900	15 600	20 500	20 500	130/3 800 ABNT	21 100	900 x 20 - 12 1000 x 20 - 14		1.475.203,00
MERCEDES-BENZ											
L-3118/42	- Chassi c/ cabina	4,20	4 140	8 860	13 000	21 500	170/2 800 NBR	22 500	900 x 20 PR - 14		1.363.021,75
L-1318/48	- Chassi c/ cabina	4,83	4 230	8 770	13 000	21 500	170/2 800 NBR	22 500	900 x 20 PR - 14		1.403.664,25
LK-1318/36	- Chassi c/ cabina	3,60	4 000	9 000	13 000	21 500	170/2 800 NBR	22 500	900 x 20 PR - 14		1.486.833,09
L-1518/51	- Chassi c/ cabina	5,17	10 485	4 515	15 000	22 000	170/2 800 NBR	22 500	1 000 x 20 PR - 16		1.460.295,30
L-1518/42	- Chassi c/ cabina	4,20	10 690	4 310	15 000	22 000	170/2 800 NBR	22 500	1 000 x 20 PR - 16		1.425.580,58
L-1518/48	- Chassi c/ cabina	4,83	10 580	4 420	15 000	22 000	170/2 800 NBR	22 500	1 000 x 20 PR - 16		1.448.433,89
LK-1518/42	- Chassi c/ cabina	4,20	10 410	4 590	15 000	22 000	170/2 800 NBR	22 500	1 000 x 20 PR - 16		1.619.638,82
L-2014/42	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 2	4,20 + 1,30	5 510	16 140	21 650	-	130/2 800 DIN	21 650	900 x 20 PR - 14		1.546.948,83
L-2014/48	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 2	4,83 + 1,30	5 620	16 030	21 650	-	130/2 800 DIN	21 650	900 x 20 PR - 14		1.559.989,14
L-2214/42	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	4,20 + 1,30	6 272	15 378	21 650	-	130/2 800 DIN	21 650	1 000 x 20 PR - 14		1.794.319,08
L-2214/48	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	4,83 + 1,30	6 340	15 310	21 650	-	130/2 800 DIN	21 650	1 000 x 20 PR - 14		1.809.738,46
LK-2214/36	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	3,60 + 1,30	6 178	15 472	21 650	-	130/2 800 DIN	21 650	1 000 x 20 PR - 14		1.797.488,64
LB-2214/36	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	3,60 + 1,30	6 042	15 608	21 650	-	130/2 800 DIN	21 650	1 000 x 20 PR - 14		1.786.958,13
L-2216/48	- Chassi c/ cabina. Motor Otto à álcool.	4,83 + 1,30	6 256	15 744	22 000	-	150/2 800 DIN	22 500	1 000 x 20 PR - 14		1.732.545,40
L-2217/42	- Tração 6 x 4	4,20 + 1,30	6 136	18 864	22 000	-	156/2 800 DIN	22 500	1 000 x 20 PR - 14		2.000.889,15
L-2217/48	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	4,83 + 1,30	6 360	15 640	22 000	-	156/2 800 DIN	22 500	1 000 x 20 PR - 14		2.017.649,55
LK-2217/36	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	3,60 + 1,30	5 752	16 248	22 000	-	156/2 800 DIN	22 500	1 000 x 20 PR - 14		2.004.293,51
LB-2217/36	- Chassi c/ cabina. Tração 6 x 4	3,60 + 1,30	5 782	16 218	22 000	-	156/2 800 DIN	22 500	1 000 x 20 PR - 14		1.992.969,80
VW CAMINHÕES											
14.140/36		3,67	3 974	9 826	13 800	21 000	132/2 800 ABNT	26 000	1 000 X 20 14		1.533.790,10
CAMINHÕES MÉDIOS											
FORD CAMINHÕES											
C-1215	- chassi médio Ford	4 340	4 335	7 465	11 800	19 500	155,0/2 800	23 000	900 x 20 - 12		1.570.875,63
C-1215	- chassi longo Ford	4 800	4 415	7 385	11 800	19 500	152,0/2 800	23 000	900 x 20 - 12		1.572.161,96
C-1218	- chassi médio Ford	4 340	4 345	7 455	11 800	19 500	162,0/2 600	23 000	900 x 20 - 12		1.689.135,64
C-1218	- chassi longo Ford	4 800	4 420	7 380	11 800	19 500	176,0/2 600	23 000	900 x 20 - 12		1.690.458,90
F-11000	- chassi médio MWM	4 420	3 533	7 467	11 000	-	127,0/2 800	19 000	10 00 x 20 - 14		944.505,00
F-11000	- chassi longo MWM	4 928	3 599	7 401	11 000	-	132,0/2 800	19 000	10 00 x 20 - 14		949.160,58
GENERAL MOTORS*											
11000	- chassi curto - álcool	3,99	3 576	7 424	11 000	18 500	148/3 800 ABNT	19 000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		663.362,28
11000	- chassi médio - gasolina	4,44	3 599	7 411	11 010	18 500	130/3 800 ABNT	19 000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		660.190,02
11000	- chassi longo - diesel	5,00	3 880	7 110	11 000	18 500	135/2 800 DIN	19 000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		954.210,84
MERCEDES-BENZ*											
L-1114/42	- chassi c/ cabina e freio a ar	4,20	3 785	7 215	11 000	18 500	130/2 800 DIN	19 000	900 x 10 PR - 12		1.163.009,49
L-1114/48	- chassi c/ cabina e freio a ar	4,80	3 870	7 130	11 000	18 500	130/2 800 DIN	19 000	900 x 10 PR - 12		1.181.408,98
LK-1114/36	- chassi c/ cabina e freio a ar	3,60	3 700	7 300	11 000	18 500	130/2 800 DIN	19 000	900 x 10 PR - 12		1.166.735,59
VW CAMINHÕES											
12.140/36		3,20	3 458	8 342	11 800	-	138/2 800 ABNT	19 000	900 x 20 - 12		1.377.674,70

Jun/87

Assine e leia "Legislação nos..."

MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES LEVES, PICAPES E UTILITÁRIOS											
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3 EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS		PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (Cz\$)
									DIANTEIROS	TRASEIROS	
AGRALE	1600D	rodado simples	2,80	1 840	2 160	4 100	-	63/2 800	6 000	7 00 x 16 - 8	764.857,00
	1600D	rodado duplo	2,80	1 935	2 215	4 150	-	63/2 800	6 000	6 50 x 16 - 8	855.238,00
	1600D	4x4	2,80	2 000	2 000	4 000	-	63/2 800	6 000	7 00 x 16 - 10	1.096.591,00
	1600	cab. dupla rod. duplo	3,10	2 155	1 995	4 150	-	63/2 800	6 000	6 50 x 16 - 8	1.051.355,00
	1600D-CD	rodado simples	3,10	2 060	1 940	4 000	-	63/2 800	6 000	7 00 x 16 - 8	1.017.939,00
ENGESA	Engesa 4	gasolina	2,16	1 500	500	2 000	-	88/4 000 ABNT	-	6 70 x 16	648.935,57
	Engesa 4	álcool	2,16	1 500	500	2 000	-	85/4 400 ABNT	-	6 70 x 16	622.421,22
FIAT	Picape	gasolina	2,22	772	772	443	1 215	-	61/5 200 SAE	145 SR-13	286.429,32
	Picape	álcool	2,22	784	784	431	1 215	-	62/5 200 SAE	145 SR-13	289.553,95
	Fiorino Furgão	gasolina	2,22	835	835	500	1 335	-	61/5 200 SAE	145 SR-13	295.806,26
	Fiorino Furgão	álcool	2,22	835	835	500	1 335	-	62/5 200 SAE	145 SR-13	299.735,66
FORD	F-100	álcool	2,91	1 610	660	2 270	-	84,2/4400ABNT	-	650 X 16 - 6	458.727,00
	F-1000	diesel	2,91	2 010	1 005	3 015	-	83/3000 ABNT	-	700 X 16 - 8	952.724,00
	F-4000	MWM - Ford 4 cil.	4,03	2 444	3 556	6 000	-	89,7/2800 ABNT	-	750 X 16 - 10	861.355,00
	Pampa L	4 x 2 álcool	2,57	966	600 (A)	1 588	-	71,7/5000 ABNT	-	175 SR - 13	401.820,00
	Pampa L	4 x 4 álcool	-	-	-	-	-	-	-	-	491.560,00
(A) Versão 4 x 4 e carga é de 451 kg (B) Versão 4 x 2 e carga é de 600 kg											
GENERAL MOTORS											
A-10	c/ caçamba - álcool - 4 cil.	2,92	1 580	545	2 125	-	88/4000 ABNT	-	650 x 16 - 6	322.229,44	
A-10	s/ caçamba - álcool - 4 cil.	2,92	1 395	730	2 125	-	88/4000 ABNT	-	650 x 16 - 6	300.558,81	
A-10	c/ caçamba - álcool - 6 cil.	2,92	1 700	605	2 305	-	135/4000 ABNT	-	650 x 16 - 6	328.467,65	
A-10	s/ caçamba - álcool - 6 cil.	2,92	1 615	790	2 405	-	135/4000 ABNT	-	650 x 16 - 6	306.558,76	
C-10	c/ caçamba - gasolina - 4 cil.	2,92	1 580	545	2 125	-	82/4400 ABNT	-	650 x 16 - 6	315.072,68	
C-10	s/ caçamba - gasolina - 4 cil.	2,92	1 395	730	2 125	-	82/4400 ABNT	-	650 x 16 - 6	293.952,96	
C-10	c/ caçamba - gasolina - 6 cil.	2,92	1 700	605	2 305	-	118/4000 ABNT	-	650 x 16 - 6	320.010,23	
C-10	s/ caçamba - gasolina - 6 cil.	2,92	1 515	790	2 305	-	118/4000 ABNT	-	650 x 16 - 6	353.704,20	
A-20	c/ caçamba - álcool - 6 cil.	2,92	1 750	1 270	3 020	-	135/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	298.087,61	
A-20	s/ caçamba - álcool - 6 cil.	2,92	1 565	1 455	3 020	-	135/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	375.583,48	
A-20	chassi longo - álcool - 6 cil.	3,23	1 620 (A)	1 400	3 020	-	135/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	364.362,27	
A-20	chassi longo - álcool - 6 cil.	3,23	1 759 (B)	1 170	3 020	-	135/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	389.089,22	
C-20	c/ caçamba - gasolina - 6 cil.	2,92	1 750	1 270	3 020	-	118/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	365.928,11	
C-20	s/ caçamba - gasolina - 6 cil.	2,92	1 565	1 455	3 020	-	118/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	344.605,21	
C-20	chassi longo - gasolina - 6 cil.	3,23	1 620 (A)	1 400	3 020	-	118/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	354.992,29	
C-20	chassi longo - gasolina - 6 cil.	3,23	1 850 (B)	1 170	3 020	-	118/4000 ABNT	-	700 x 16 - 8	379.090,64	
D-20	c/ caçamba - diesel - 4 cil.	2,92	1 970	1 050	3 020	-	90/2800 ABNT	-	700 x 16 - 8	582.781,14	
D-20	s/ caçamba - diesel - 4 cil.	2,92	1 685	1 335	3 020	-	90/2800 DIN	-	700 x 16 - 8	557.993,79	
D-20	chassi longo - diesel - 4 cil.	3,23	1 740	1 280 (A)	3 020	-	90/2800 DIN	-	700 x 16 - 8	570.068,97	
D-20	chassi longo - diesel - 4 cil.	3,23	1 970	1 050 (B)	3 020	-	90/2800 DIN	-	700 x 16 - 8	598.082,69	
A-40	chassi longo - gasolina - 6 cil.	4,05	2 200	4 000	6 200	-	148/3800 ABNT	-	750 x 16 - 12	467.637,16	
C-40	chassi longo - gasolina - 6 cil.	4,05	2 200	4 000	6 200	-	90/2800 DIN	-	750 x 16 - 12	456.578,16	
D-40	chassi longo - diesel - 4 cil.	4,05	2 360	6 200	6 200	-	-	-	750 x 16 - 12	621.809,63	
(A) c/ caçamba (B) s/ caçamba											
GURGEL*											
G 800 LE	cabina simples - álcool	2,20	900	1 100	2 000	-	56/4400 SAE	-	735 x 14 - 4	593.196,00	
X 12 L	capota de lona - álcool	2,04	770	420	1 190	-	56/4400 SAE	-	700 x 14	390.198,00	
X 12 TRS	capota de fibra - álcool	2,04	800	420	1 220	-	56/4400 SAE	-	700 x 14	446.509,00	
X 12	Caribe - álcool	2,04	770	420	1 190	-	56/4400 SAE	-	700 x 14	-	
X 15 TR	Carajés LE - Diesel	2,55	1 080	750	1 830	-	50/4500 SAE	-	700 x 14	670.179,00	
MERCEDES-BENZ											
L-708E/29		2,95	2.355	4.245	6.600	-	85/2 800 DIN	9 000	7 50 x 16 PR - 12	728.864,25	
L-708E/35		3,50	2.450	4.150	6.600	-	85/2 800 DIN	9 000	7 50 x 16 PR - 12	737.741,83	
PUMA											
2 T	chassi curto - diesel	2,67	1 960	2 000	3 960	-	83/1600 DIN	-	700 x 16 - 10	-	
4 T	chassi curto - diesel	2,90	1 960	4 000	5 960	-	83/1600 DIN	-	750 x 16 - 10	-	
4 T	chassi médio - diesel	3,40	1 960	4 000	5 960	-	83/1600 DIN	-	750 x 16 - 10	-	
TOYOTA											
O J50 L	jipe capota lona - jipe	2,28	1 580	420	2 000	-	85/2 800 DIN	-	670 x 16 - 6	649.729,90	
O J50 LV	jipe capota de aço	2,28	1 710	420	2 130	-	85/2 800 DIN	-	670 x 16 - 6	704.176,90	
O J50 LV-B	utilitário c/ capota aço	2,75	1 760	890	2 650	-	85/2 800 DIN	-	670 x 16 - 6	921.652,20	
O J55 LP-B	picape c/ capota aço	2,95	1 830	1 000	2 830	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 8	800.003,80	
O J55 LP-B3	picape c/ capota aço	2,95	1 674	1 000	2 674	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 8	767.115,30	
O J55 LP-BL	picape c/ capota aço	3,35	1 940	1 000	2 940	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 8	812.225,70	
O J55 LP-BL3	picape s/ capota aço	3,35	1 940	1 000	2 940	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 8	774.123,50	
O J55 LP-2BL	picape c/ cabine dupla	3,35	1 975	1 000	2 975	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 8	889.136,60	
VW AUTOMÓVEIS											
Kombi - furgão	gasolina	2,40	1 080	1 075	2 155	-	52/4 200 ABNT	-	735 x 14 - 6	253.472,67	
Kombi - furgão	álcool	2,40	1 080	1 075	2 155	-	60/4 600 ABNT	-	735 x 14 - 6	261.202,03	
Kombi - standard	gasolina	2,40	1 150	1 005	2 155	-	52/4 200 ABNT	-	735 x 14 - 6	311.882,73	
Kombi - standard	álcool	2,40	1 150	1 005	2 155	-	60/4 600 ABNT	-	735 x 14 - 6	308.072,48	
Kombi - pick-up	gasolina	2,40	1 195	1 075	2 270	-	52/4 200 ABNT	-	735 x 14 - 8	259.827,76	
Kombi - pick-up	álcool	2,40	1 195	1 075	2 270	-	60/4 600 ABNT	-	735 x 14 - 8	267.308,50	
Kombi - cabine dupla	gasolina	2,40	1 195	1 075	2 270	-	52/4 200 ABNT	-	735 x 14 - 8	-	
Kombi - cabine dupla	álcool	2,40	1 195	1 075	2 270	-	60/4 600 ABNT	-	735 x 14 - 8	-	
Saveiro - picape	gasolina	2,36	860	570	1 430	-	72/5 200 ABNT	-	175 x 70 - SR 13	259.990,27	
Saveiro - picape	álcool	2,35	860	570	1 430	-	81/5 200 ABNT	-	175 x 70 - SR 13	268.253,39	
VW CAMINHÕES											
7.90 S-MWM	Special/MWM	3,50 (A)	2 580	4 065	6 700	-	90/2 800 DIN	9 500	750 x 16 - 10	918.548,20	
7.90P	Premium/Perkins	3,50 (B)	2 635	4 065	6 700	-	90/2 000 DIN	9 500	750 x 16 - 10	918.548,20	

(A) Motor Perkins 4236

(B) Motor MWM 229.4

(C) Motor VW 318 TE

Jun/87

... Transportes", carta quinzenal ...

MERCADO DE NOVOS

ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS											
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3 EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS		PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (Cr\$)
									DIANTEIROS	TRASEIROS	
MERCEDES-BENZ											
Ônibus monobloco											
O-365 11R	- urbano OM-352	5,55	-	-	14 500	-	130/2 800 DIN	-	9 00 x 20 - 14	-	2.007.918,76
O-365 11R	- urbano OM-352.A	5,55	-	-	14 500	-	130/2 800 DIN	-	9 00 x 20 - 14	-	2.061.867,13
O-365 11R	- urbano OM-355/5	5,55	-	-	14 500	-	170/2 800 DIN	-	9 00 x 20 - 14	-	2.287.124,42
O-371R	- rodoviário OM-355/5A	5,85	-	-	15 000	-	200/2 100 NBR	-	10 00 x 20 - 16	-	3.056.135,46
O-371RS	- rodoviário OM-355/6A	6,33	-	-	15 000	-	292/2 100 NBR	-	11 00 x 22 - 16	-	3.662.063,69
O-371RSD	- turbocooler rodov. OM-355/6A	6,05 + 1,48	-	-	18 500	-	326/2 000 NBR	-	11 00 x 22 - 16	-	4.181.976,79
Chassis para ônibus											
LO-708E/29	- chassi c/ parede frontal	2,95	-	-	6 600	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 12	-	588.843,77
LO-708E/35	- chassi c/ parede frontal	3,50	-	-	6 600	-	85/2 800 DIN	-	750 x 16 - 12	-	596.255,90
LO-708E/41	- chassi c/ parede frontal	4,10	-	-	6 000	-	85/2 800 DIN	-	7 00 x 16 - 10	-	606.494,01
OF-1114/45	- chassi c/ motor dianteiro	4,50	-	-	11 700	-	130/2 800 DIN	-	900 x 20 - 10	-	892.973,61
OF-1314/51	- chassi c/ motor dianteiro	5,17	-	-	13 000	-	130/2 800 DIN	-	9 000 x 20 - 14	-	1.008.662,43
O-371R	- plataforma OM-355/6A	5,85	-	-	15 000	-	200/2 100 NBR	-	10 00 x 20 - 16	-	1.825.485,54
O-371RSD	- plataforma OM-355/6A	6,33	-	-	15 000	-	292/2 100 NBR	-	1 100 x 22 - 16	-	2.129.485,86
OH-1313/51	- plat. OM-355/6LA (turbocooler)	6,05 + 1,48	-	-	18 500	-	326/2 000 NBR	-	11 00 x 22 - 16	-	2.457.709,07
OH-1316/51	- chassi c/ motor dianteiro	5,17	-	-	13 200	-	130/2 800 DIN	-	11 00 x 20 - 16	-	-
OH-1517/55	- chassi c/ motor traseiro	5,17	-	-	13 200	-	156/2 800 DIN	-	10 00 x 20 - 16	-	-
OH-1517/55	- chassi c/ motor traseiro	5,55	-	-	15 000	-	170/2 200 DIN	-	10 00 x 20 PR - 16	-	-
SAAB-SCANIA											
S112-73	- chassi p/ônibus - standard	7,30	5 120	-	-	-	203/2 000 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	976.470,56
K112-CL	- chassi p/ônibus - standard	3,30	5 410	-	-	-	203/2 000 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	1.628.344,16
K112-TL	- chassi p/ônibus -	3,30	5 410	-	-	-	203/2 000 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	2.096.048,53
VOLVO											
B-58E	- rod. 275 cavalos	7,00	5 350	-	16 500	-	275/2 200 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	1.745.336,27
B-58E	- rod. 250 cavalos	7,00	5 350	-	16 500	-	250/2 200 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	sob consulta
B-58E	- rod. 3º eixo	6,25	6 100	-	22 500	-	275/2 200 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	sob consulta
B-58E	- urbano	6,00	5 300	-	16 500	-	250/2 200 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	sob consulta
B-58E	- urbano articulado	5,50	7 900	-	26 500	-	250/2 200 DIN	-	1 100 x 22 - 16	-	sob consulta
B10M	- rod.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.907.776,72
B10M	- rod. 6x2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.271.374,24

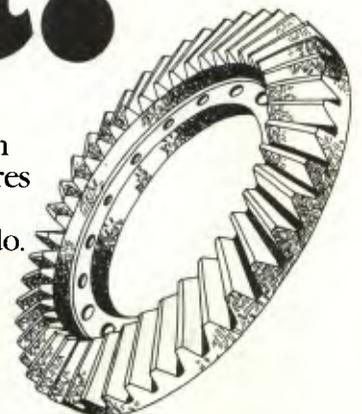
Atenção: Os preços da Volvo, Ford, Fiat, Agrale, Engesa, Toyota e Gurgel estão atualizados com o último reajuste de 11/6. As demais montadoras não divulgaram a nova tabela.

Junho 1987

... para empresários, técnicos ...

A coroa enxuta.

Coroa que tem este charme – a qualidade Mercedes-Benz – faz par perfeito com o pinhão. Pinhão fabricado dentro das normas Mercedes-Benz, claro. Eles são feitos um para o outro e os dois para transmitir torque e segurança durante muitos anos e milhares de quilômetros. Procure o Concessionário Mercedes-Benz. Ele tem um estoque adequado de peças genuínas para manter a boa estrela do seu veículo sempre brilhando.



PRODUÇÃO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

VEÍCULOS COMERCIAIS

MODELOS	PRODUÇÃO				VENDAS	
	Abr/86	Jan-Abr/86	Abr/87	Jan-Abr/87	Abr/87	Jan-Abr/87
Cam. Pesados	1.108	3.641	849	2.521	831	2.290
MBB 1519/2219	96	501	88	361	97	328
MBB 1524/1924	106	376	38	191	54	188
MBB 1932	165	540	89	465	190	522
Scania	394	1.325	469	1.056	359	847
Volvo	347	899	165	448	131	405
Cam. Semi-Pesados	2.151	8.087	1.826	8.244	1.735	6.690
Cargo 1313/151	438	1.777	456	1.767	298	1.028
Ford 13000	136	309	53	215	22	150
Ford 22000	33	63	6	37	6	50
GM 13000	57	219	76	342	82	282
GM 19/22000	5	47	82	196	82	127
MBB 1313/1513	860	3.461	851	3.855	1.033	3.498
MBB 2013/2213	249	855	191	763	205	768
VW 13/130	373	1.356	111	1.069	7	787
Cam. Médios	1.523	5.761	1.123	3.138	1.075	2.520
Cargo 1113	141	733	97	273	49	90
Ford 11000	189	684	113	463	97	382
GM 11000	387	1.443	115	652	205	618
MBB 1113	546	2.089	329	1.046	336	824
VW 11-130	260	812	469	702	388	606
Cam. Leves	2.405	9.279	2.012	7.706	2.138	6.766
Ford 4000	742	2.655	592	1.940	600	1.692
GM D-40	117	730	165	646	168	633
MBB 608	564	2.403	575	2.403	840	2.132
VW 6.80/6.50	830	2.979	491	2.020	390	1.791
Agrale	152	512	189	697	140	518
Ônibus	762	2.740	757	3.016	876	3.161
MBB Chassis	381	1.459	423	1.724	552	1.849
MBB Monobloco	213	769	223	895	207	907
Scania	78	299	87	297	82	283
Volvo	90	213	24	100	35	122
Camionetas Carga	8.834	33.383	8.689	29.213	8.798	25.616
Fiat Pícape	1.163	3.904	1.222	4.870	696	3.384
Ford F-100	125	550	0	60	0	62
Ford F-1000	1.348	4.668	1.276	3.943	1.241	3.624
Ford Pampa	1.617	6.214	1.613	5.104	1.853	4.895
GM A-10	259	1.525	273	1.252	350	1.159
GM C-10	876	2.640	583	1.459	580	1.454
GM D-20	779	4.305	563	2.570	579	2.455
GM Chevy	747	2.845	896	3.471	1.212	3.349
Toyota Pícape	281	965	267	980	334	937
Volks Pícape	214	823	218	751	204	713
Volks Saveiro	1.425	4.944	1.778	4.753	1.749	3.584
Utilitários	164	499	281	864	271	759
Gurgel	143	392	224	734	229	635
Toyota	21	107	37	130	42	124
Camion. Pass.	12.414	40.132	10.595	37.671	9.599	30.079
Automóveis	83.970	234.096	44.521	168.248	33.898	114.826
TOTAL GERAL	93.331	337.618	70.633	260.619	59.221	192.707

CARROCERIAS PARA ÔNIBUS

Produção e Vendas Jan a Abr e Abr/87

EMPRESA ASSOCIADA	CARROÇARIAS PRODUZIDAS													
	URBANAS		RODOVIÁRIAS		INTERMUNICIPAIS		MICROS		ESPECIAIS		TRÔLEBUS		TOTAL GERAL POR EMPRESA	
	JAN/ABR	ABR	JAN/ABR	ABR	JAN/ABR	ABR	JAN/ABR	ABR	JAN/ABR	ABR	JAN/ABR	ABR	JAN/ABR	ABR
CAIO	601	158	38	05	01	-	158	38	02	-	-	-	800	201
CAIO NORTE	57	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	18
MARCOPOLO	-	-	486	122	-	-	-	-	-	-	-	-	486	122
ELIZÁRIO	134	44	-	-	17	-	113	37	-	-	-	-	264	81
NIELSON	-	-	418	110	-	-	-	-	-	-	-	-	418	110
TOTAL GERAL PDR TIPOS	792	220	942	237	18	-	271	75	02	-	-	-	2.025	532
EXPORTAÇÃO	-	11	-	26	-	-	-	17	-	-	-	-	-	54

Fonte: Fabus

PARE NO PONTO CERTO:

RADIAL LESTE, 2222 O ENDEREÇO DO ÔNIBUS

Para comprar ou vender ônibus de qualquer ano e modelo, da marca Mercedes Benz, não pare no ponto errado. Procure antes a Bus Stop, uma empresa dirigida por profissionais, com mais de 17 anos de experiência no mercado.

Além de dispor de um variado cadastro e alternativas de bons negócios, a Bus Stop oferece, ainda, a mais completa assessoria. Tanto para fornecer orientações técnicas sobre os veículos que comercializa como, também, em questões de financiamentos.



BUS STOP COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES DE ÔNIBUS LTDA.
Av. Alcântara Machado (antiga Radial Leste) 222 - Tel.: (011) 93-8802 - São Paulo - SP

ATENDIMENTO PARA TODO O BRASIL



Assine TM agora

Valor Anual Cz\$ 712,00 (doze edições)
Enviar cheque em nome da Editora TM Ltda com os seguintes dados:

Nome _____

Cargo que ocupa _____

Empresa _____

Ramo Atividade _____

Enviar meus exemplares para:

End. Particular

End. Empresa

Endereço _____

Bairro _____ Cap _____

Cidade _____ Estado _____

Assinatura _____



Editora TM Ltda
Rua Said Aiaeh, 306
Cep: 04003 S. Paulo - SP Bairro: Paraíso
Fone: 884-2122
Telex (011) 35247



Foto: Divulgação

Equipamento hidráulico tem 29,2 m e giro de 360°

Randon lança guindaste para 20t

Foi lançado no mercado o guindaste hidráulico e telescópio Randon RK-20 sobre chassi. O maior destaque do equipamento são os dois redutores planetários no sistema de guincho, o redutor planetário no sistema de giro e os três motores hidráulicos inter-

cambiáveis, que permitem grande precisão e sensibilidade no deslocamento da carga. O equipamento desloca até 20 t, atinge altura de 29,2 m, com giro de 360° contínuos e permite o deslocamento do veículo com lança para trás, sempre que necessário.

Robert B. Stone vem do México para substituir Clifford Vaughan, na GM

Após quatro anos no cargo, Clifford J. Vaughan deixou a presidência da General Motors do Brasil. Retorna aos Estados Unidos, onde ocupará a Vice-Presidência de Manufatura do grupo Chevrolet-Pontiac (35 fábricas e mais de 100 mil funcionários).

Para seu lugar, foi indicado **Robert B. Stone**, que deixou a presidência da GM México para assumir imediatamente seu novo

posto no Brasil. Stone acumulará o cargo com o vice-presidente da General Motors Corporation.

Natural de Michigam, com 57 anos, o novo presidente é graduado em Engenharia Industrial pela Eastern Michigan University, com curso de Gerência Avançada pela Harvard Business School. Entrou para a GM em 1953 e, antes de vir para o Brasil, era presidente da General Motors do México.

Nova tomada

A tomada elétrica encontrada normalmente pelas carretas frigoríficas nos postos de serviço (de louça, tripolar), geralmente, não dispõe de condutor para ligação ao neutro ou terra. Não possui também bloqueio de ligação em tensão errada. As vezes, não tem nem tampa ou proteção contra entrada d'água e toque acidental.

O resultado é que, se o isolamento elétrico do equipamento frigorífico falhar, o veículo receberá toda a voltagem da rede, pondo em risco a vida do motorista e de outras pessoas.

Esta falha, quase sempre, resulta da ligação do equipamento na tensão errada. Mas, pode ocorrer também devido a vibração, condensação de umidade corrosão ou ação de calor e intempérie.

Para evitar esse risco, a Springer Amazônia Refrigeração recomenda a utilização da sua tomada padrão IEC-309A, de quatro pinos. Aprovado pela ABNT, o dispositivo vem com cabos de ligação para 220 e 380 volts. O encaixe diferente impede a ligação do equipamento em tensão errada, prevenindo acidentes.

Medalhas

Acaba de sair, dos longos conciliábulos da NTC, mais uma fornada da Medalha do Mérito Rodoviário. Desta vez, os escolhidos foram Attilio Giacomelli (categoria executivo), Luiz Pandolfo (empresário), Vicente Costa (dirigente sindical), Baldomero Tacques Filho (destaque classista) e **Editora TM Ltda.** (categoria pessoa jurídica). O ex-presidente João Figueiredo, Sebastião Peregrino Ribeiro e Agrário Marques Dourado vão receber "medalhas especiais" como "reconhecimento pelos serviços prestados ao setor".

PESSOAL



Novo presidente

Murray Quance foi nomeado presidente da Gates do Brasil. Funcionário da empresa há cinquenta anos, Murray era diretor de Fabricação da Gates Molded Products Company, em Houston, Texas. Começou na companhia como gerente de fabricação na Gates-Canadá, em Brantford, Ontário.

Aeroporto

Tomou posse, dia 15 de maio, o novo superintendente do aeroporto internacional de São Paulo/Guarulhos, **Tarcísio Alceu Lopes de Farias**. Substitui o brigadeiro Theodósio Pereira da Silva, que permanece na Superintendência Regional da Infraero, no Campo de Marte e como coordenador das atividades do aeroporto de São Paulo e Mato Grosso do Sul. O novo superintendente começou sua carreira na Aeronáutica em 1946. Coronel da reserva, ultimamente trabalhava como gerente de Segurança Aeroportuária da Infraero, em Gurulhos.

Kadron muda

Economista e administrador de empresas, 36 anos, **Flávio Carelli** é o novo presidente da Kadron. Há quinze anos na empresa, Carelli, antes de ser promovido, era diretor Comercial e Financeiro e foi um dos responsáveis pela reestruturação administrativa da empresa.

ÚLTIMAS NOTÍCIAS

Venda de caminhões começa a cair; lançamentos são adiados



O mercado de veículos comerciais começa a sentir os reflexos da queda que atingiu os de passeio há alguns meses. Além da redução da vendas, os lançamentos programados para o final deste semestre sofreram adiamentos e alguns foram postergados *sine die*, pois exigiriam maiores investimentos.

A Araucária, de Curitiba, que prometera para este mês o início da comercialização dos seus modelos 2T

e 4T, agora, não tem mais data definida, afirmou Paulo Correia, gerente de Vendas. E as causas seriam a dificuldade em obter componentes e a escalada dos preços. Em Erechim, no Rio Grande do Sul, a Comil - sucessora da Inca-sel - anunciou nova carroçaria de ônibus rodoviário para julho, mas, decidiu apresentá-lo ao mercado somente no fim deste ano.

Por sua vez, a Agrale, de Caxias do Sul, não deverá ter novidades na sua linha de caminhões, no ano que vem, conforme noticiara. "Diante da situação, fica difícil estabelecer prazos", revela uma fonte da fábrica. Assim, o mercado ainda vai ter de esperar mais um pouco para o caminhão entre 6 e 9 toneladas da Agrale.

Nova embreagem

A partir de meados de 1988, estará no mercado a Luk do Brasil Embreagens Ltda., há onze anos no País, mas, só especializada em embreagens para automóveis e tratores.

A Luk, de origem alemã, é do mesmo grupo da Schaeffer, que, no Brasil, produz rolamentos. A linha de embreagem para caminhão (a empresa lançará produto para veículo na faixa de 13 toneladas) está sendo desenvolvida com parte dos US\$ 5 milhões que a Luk está investindo. Tal montante engloba a criação das ferramentas, a compra de maquinário, ampliação da fábrica, em Sorocaba, num terreno de 140 mil metros quadrados e, também, o aumento de produção dos atuais 7 mil conjuntos diários, platô e disco, para 11 mil pares em 1989.

EVENTOS

Está programado para 9 a 11 de setembro, no Brasilton Hotel, em Contagem-MG, o VI Seminário Nacional de Transportes das Empresas de Energia Elétrica. Coordenado pela Cemig e com o apoio da Eletrobrás, o evento terá como tema "Segurança no trânsito". Informações pelo telefone 349-2582 ou pelo telex 031-1124.

O Instituto Mauá de Tecnologia, de São Paulo, já está aceitando inscrições para o seu tradicional *Curso de Extensão em Administração de Transportes*. No programa, opções para as modalidades "Carga", "Passageiros", "Engenharia de tráfego e projetos rodoviários" e "Manutenção de frotas". Informações pelo telefone (011) 544-3133.

14 SEGUNDA LUNES MONDAY MONTAG LUNEDI

15 TERÇA MARTES TUESDAY DIENSTAG MARTEDI

8 - Instruir gente de operações do Nordeste *OK!*

9

10 - Despachar projeto do novo terminal *OK!*

11

12:30 - Almoço da Diretoria do Sindicato *OK!*

8 Anisara Secretária para renovar a assinatura de Transporte Moderno

9 *URGENTE!!*

10 30 - Reunião do Conselho de Administração (adiada para se-feira)

11

12 Presença de Fernanda

13

NA AGENDA DO EXECUTIVO, TM TEM ESPAÇO GARANTIDO

Quem lida com transportes não pode ficar sem a melhor revista do setor.

Faça já sua assinatura anual (12 edições): Cz\$ 712,00

Transporte Moderno
Rua Said Aiach, 306
CEP 04003 - Paraíso
São Paulo - Tel. 884.2122
Editora TM Ltda. TELEX (011) 35247

Indústria quer gerenciar ferrovia

Só surgirão compradores para as ações das ferrovias se elas se tornarem eficientes. Isso exige a participação dos empresários no gerenciamento

A indústria paulista quer ter lucro com transportes e está disposta a investir no setor. Para isso, a poderosa Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) criou em novembro do ano passado a comissão de Transportes, presidida pelo seu segundo vice-presidente, Salvador Firace, diretor da Proteindus.

TM – Por que a Fiesp resolveu entrar no segmento dos transportes de carga?

Firace – A experiência tem demonstrado que a inadequação da frota nacional à oferta e demanda de carga em diferentes períodos do ano provoca estrangulamentos que causam prejuízos a todos. Por isso, a comissão, em primeiro lugar, decidiu conhecer de perto as causas desses picos, junto aos vários setores interessados e, a partir daí, procurou formas de prevenir, ou seja, agir antes que eles aconteçam, porque é assim que sempre faz a iniciativa privada.

TM – E onde estão localizados esses estrangulamentos?

Firace – Achávamos que o problema estava no setor rodoviário, pela falta de caminhões e pela frota envelhecida. E deparamos com as dificuldades das montadoras em atender a demanda e da indústria de autopeças de fornecer componentes para manutenção e reforma dos veículos, principalmente, pneus. Procuramos ampliar os entendimentos com outros modais e constatamos que o sistema ferroviário poderia ser otimizado com melhor gerenciamento, pois a indústria ferroviária tem condições de atender a curto prazo pedidos de material rodante.

TM – E como os industriais entram nesse gerenciamento?

Firace – Quem conseguir, por

exemplo, reduzir os atuais custos de transportes da soja para exportação, vai ganhar muito dinheiro. Nos Estados Unidos, a soja vem de todos os pontos do país por trens, operados pela iniciativa privada, e chega ao porto ao custo de oito a nove dólares a tonelada. No Brasil, custa US\$ 40. A Comissão mandou um técnico aos EUA para saber como funciona o sistema ferroviário local, privatizado há seis ou sete anos.

TM – Como seria a privatização?

Firace – Não como o governo quer,



Firace: Convênio com a Fepasa, primeira experiência

abrindo o capital da Rede Ferroviária Federal, uma máquina onerosa e viciada, da qual quer-se livrar. Não é isso que queremos assumir. A iniciativa privada (industriais ou transportadores) teriam que prover o sistema ferroviário de pessoal especializado, equipamentos sofisticados de controle de tráfego, silos, armazéns, material rodante, além da melhoria do gerenciamento. A primeira experiência seria um convênio que estamos negociando com a Fepasa. Se não der certo, tentaremos outra. O governo só vai encontrar interessa-

dos nas ações da Rede, quando ela estiver dando lucro e isso só é possível com a participação das empresas no gerenciamento.

TM – Como será o co-gerenciamento nas linhas da Fepasa?

Firace – São inegáveis a sua deficiência administrativa e sua falta de confiabilidade. A ferrovia seria subcontratada pelo agente de carga (usuário e operador), para prestar o serviço porta-a-porta, utilizando a ferrovia nas grandes distâncias, bem como os armazéns e a rodovia para completar o trabalho.

TM – E onde fica o transportador?

Firace – O empresário de transporte de carga tem assento na Comissão, através da NTC e entra como agente de carga, utilizando seu know-how nos dois modais, com material rodante da ferrovia, pessoal e equipamentos de controle do usuário ou dele próprio. Ao usuário interessa o serviço eficiente, a custo baixo.

TM – Mas, isso já não existe com algumas empresas como Cosipa e as de petróleo?

Firace – Sim, mas para seus próprios produtos. O que queremos é evitar ociosidade e os picos com uma melhor distribuição no tempo e no espaço do produto a ser transportado. O escoamento da safra é um exemplo. A entrega do adubo é outro. Estamos propondo ao governo a antecipação do programa de financiamento da produção para que, ao buscar a safra, o caminhão já leve o adubo. Paralelamente, é preciso otimizar os programas de construção de silos e armazéns para evitar os estrangulamentos.

TM – Que lucro terá a ferrovia nisso?

Firace – Só terá lucro. A ferrovia não tem capacidade de gerar carga porque não tem a estrutura comercial de uma transportadora. Sua eficiência vai aumentar, a ociosidade vai diminuir e ela vai ter condições de investir, o que, historicamente, não tem conseguido. E o país vai lucrar porque o produto vai chegar mais barato para o consumidor.

TM – O senhor é favorável ao programa ferroviário do governo federal?

Firace – Não da Ferrovia Norte-Sul, porque a estrada de ferro não gera desenvolvimento. Se houvesse uma verba, que não sei se há, deveria ser aplicada na modernização e recuperação do sistema existente.

Foto: Fernando Barros

Começou a era dos fortes.



Atlantic Ultramo ED-3
o óleo dos fortes.

NORTON

(c) 1986 KING FEATURES SYNDICATE INC./DISTR. ICA PRESS

Use a força de Atlantic Ultramo ED-3 no seu motor.



Cabos Marsicano. Exatidão comprovada a cada 3 minutos milhares de vezes por dia.



A fim de proporcionar toda segurança e conforto aos usuários, a composição do Metrô pára nas estações sempre exatamente nos mesmos lugares. Isto acontece porque a composição recebe sinais de parada de um cabo fabricado especialmente para esta finalidade e que permite uma precisão de frenagem de 30 centímetros. Este é o cabo-antena de parada programada, fabricado com exclusividade pela Marsicano, que o forneceu para as linhas Norte-Sul e Leste-Oeste do Metrô de São Paulo e para sistemas de transporte automático no exterior.

Se você precisar de um cabo de construção especial, de alta tecnologia e precisão, consulte-nos.

Marsicano. Criando e desenvolvendo soluções em cabos para atender aos maiores desafios de nosso tempo.



marsicano

há 60 anos ligada ao futuro