

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 24 - Nº 277 - FEVEREIRO 1987 - Cz\$ 40,00



As atrações de Bruxelas



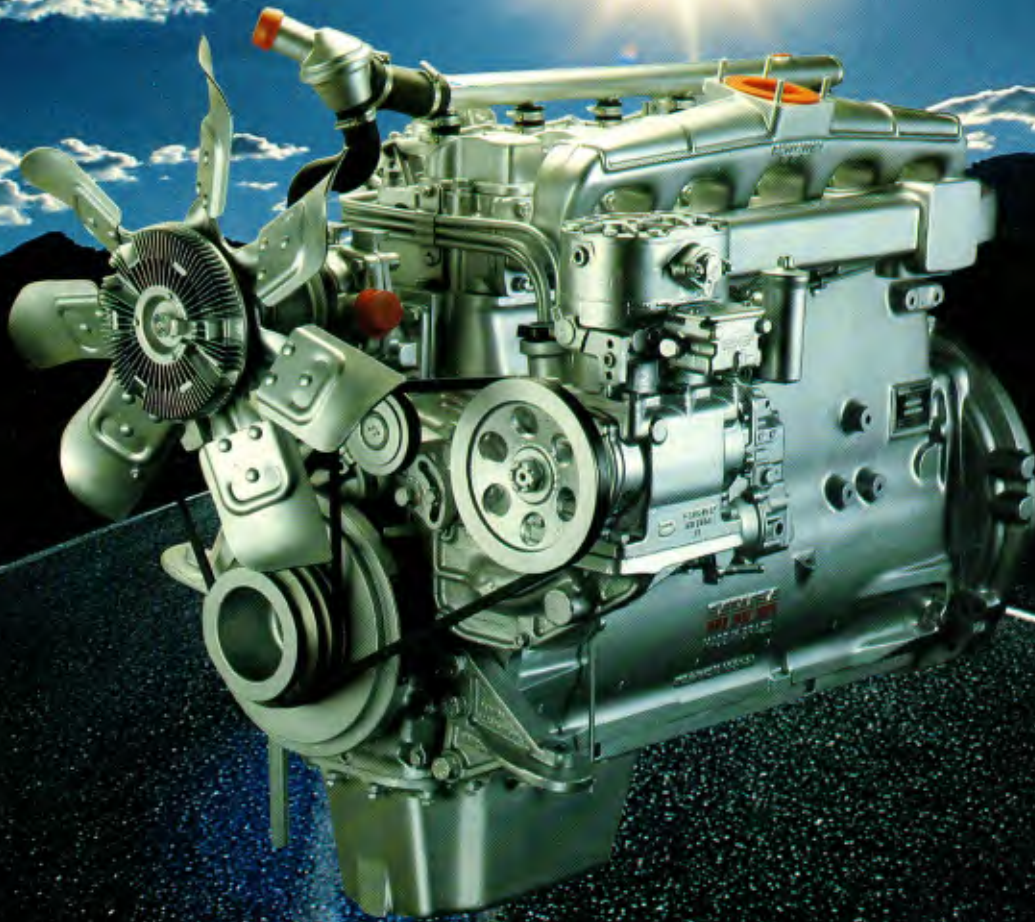
O realinhamento dos fretes
Novidades da VW, Scania e Volvo
As novas tendências dos freios

MOTORES



BRASIL

O Motor do Caminhão.



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

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 23 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor – e vai mais longe.

Revista

transporte moderno

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de **TRANSPORTE MODERNO**. Para isso: (marque com um "x")

() Estou enviando cheque n.º _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cz\$ 360,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura. CGC n.º _____

em meu nome

Insc. Est. _____

em nome da empresa

Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)

transporte moderno

RO-RO
Enfim, a
maioridade

Regulamentação
e carga disponível
em detalhes

Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
 - Regulamentos do transporte
 - Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



Editora TM Ltda
Rua Said Aiach, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003

ISR-40-3723/84
UP Central
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 São Paulo-SP.

Mercedes aumenta em 35% seus modelos 87



Muitos caminhões mudaram de nome. O L-1113 virou L-1114

Com aumento médio de 35% sobre os preços de dezembro, (Veja seção "Mercado,") a Mercedes Bens está apresentando sua nova linha de caminhões e ônibus 87 com uma série de mudanças, inclusive de nomenclatura, ao mesmo tempo em que anuncia para breve outros lançamentos e o fim de alguns modelos.

Além do avançado processo de pintura (eletroforese catódica), os aperfeiçoamentos incorporados aos modelos incluem uma nova tecnologia no ensaio e controle dos motores. A par disso, a fábrica introduziu modificações nos cabeçotes, bicos injetores, pistões e anéis e avanço automático de injeção,

itens responsáveis pela melhor eficiência dos motores. Para aumentar a durabilidade dos garfos de câmbio, foi aplicada camada de molibdênio em lugar do cromo duro. Além disso, alguns opcionais foram incorporados como itens de série.

Os novos modelos já disponíveis no mercado ficarão assim: o mercedinho L-608 E passou a ser denominado L-708 E; os caminhões médios L e LK 1113 passaram a L/LK 1114; os médios-pesados L/LK-1317, L/LK-1517, L-2013, L/LK/LB-2213, L-2215 (álcool) e L/LK/LB-2216, passaram respectivamente a 1318, 1518, 2014, 2214, 2216 e 2217; os pesados L/LK/LB-2219, LS-1524 e LS-1932, agora, são: L/LK/LB-2220, LS-1525 e LS-1933. Na linha de ônibus o chassi, LO-608 D e OF-1313 mudaram para LO-708 E, OF-1114 e OF-1314; as plataformas de ônibus rodoviários O-370 R/RS/RSD passaram a O,371 R/RS/RSD; o ônibus monobloco urbano O-364 mudou para O-365 e os monoblocos rodoviários O-370 R/RS/RSD, para O-371 R/RS/RSD.

A preferência por turbinados levará a Mercedes a descontinuar "em breve" os médios-pesados 1313 e 1513.

Ônibus no lugar do trem

A Metrobel, de Belo Horizonte, já entregou à superintendência do Demetrô esquema alternativo de transporte por ônibus, para substituir o trem suburbano que liga a cidade a Betim, que deixará de circular por um período mínimo de dois anos, para permitir as obras de melhoria do sistema.

Para que isto aconteça, entretanto, será necessária a entrada em operação de pelo menos quinze ônibus, que cobrirão o trecho Estação Eldorado-Betim, onde os usuários do suburbano farão conexão com o metrô.

Esta solução alternativa encontra um obstáculo. A falta de veículos em disponibilidade. A questão das tarifas, que parecia mais complexa, já ficou definida. Segundo o que se acertou entre a Rede Ferroviária Federal - responsável pelas obras de melhoria da linha -, a Metrobel e o Demetrô, o usuário irá pagar uma tarifa de Cz\$ 1,50, a preços atuais, pela utilização do metrô e do ônibus, contra os Cz\$ 0,60 do trem suburbano. No trecho coberto pelo ônibus, a passagem custará Cz\$ 0,60 e a tarifa do metrô é de Cz\$ 1,50.

Ishikawajima quer dinheiro

Depois de assumir e pagar sua dívida de 91 milhões de dólares com os bancos credores, o estaleiro Ishikawajima Harima do Brasil está pleiteando um financiamento de US\$ 60 milhões ao Fundo de Marinha Mercante, para financiar seu capital de giro. Segundo o secretário-executivo do Conselho-Diretor do FMM, Vitério Egashira, o decreto que regulamentou as funções do fundo já previa este tipo de financiamento. "Entretanto, vai ser a primeira vez que um estaleiro utilizará os recursos do Fundo, desde a

criação do Conselho-Diretor em 1983", afirma Egashira. O financiamento para a Ishibras já teve a prioridade concedida, na primeira reunião do ano do Conselho-Diretor, em Brasília. Como no caso do financiamento de navios o empréstimo para a Ishibras passará por inúmeros exames junto ao BNDES, antes da sua concessão. As condições de pagamento não poderiam ser mais áspers: juros de 10 a 12% ao ano e prazo de amortização em torno de 36 meses, segundo revelou Egashira.

Os bastidores da sucessão

Os bastidores da sucessão na CNTT - Confederação Nacional dos Transportes Terrestres estão cheios de segredos de polichinelo. O apoio do governo federal ao candidato oposicionista Camilo Cola veio do alto. Foi acertado numa reunião de Cola com o presidente Sarney, que teria acionado, pessoalmente, os ministros do Trabalho e da Justiça. O situacionista Hermínio Cavaleiro era nitidamente um candidato do PDS.



Camilo Cola

Na versão oficial, o convite a Cola para ser candidato teria partido de seu sócio Bernardino Rios Pim, presidente da Rodonal. Na versão dominante, porém Pim, encarregado das articulações, protelou a missão o mais que pôde, pois estava picado pela mosca azul.

BH: prosseguem obras do metrô de superfície

A CBTU-Companhia Brasileira de Trens Urbanos recebeu, no fim de janeiro, a autorização do Ministério dos Transportes para oficializar na Seplan o pedido de autorização para a contratação de empresários externos, junto a um "pool" de bancos franceses, da ordem de US\$ 35 milhões, para manter o cronograma de obras do metrô de superfície de Belo Horizonte durante este ano de 87.

Ao dar a informação à imprensa, o superintendente do Demetrô, Carlos Alberto Salgado afirmou que "os recursos remanescentes da fase III da negociação da dívida externa já estão disponíveis e sua liberação depende apenas da

Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

Salgado afirmou que "estamos fazendo todo o possível para que o trecho Lagoinha/Central se apresente em condições de operações, dentro do prazo previsto, ou seja, em março próximo". O atraso da entrada em operações deste trecho, de pouco mais de um quilômetro se deveu à necessidade de demolição do antigo viaduto da Lagoinha, que não permitia a passagem dos trens. Sua altura era de apenas 4 metros e a rede aérea de eletrificação exigia um mínimo de 5,5 m.

Quando este trecho estiver operando, vai atender a

uma grande demanda de passageiros, procedentes de diversas cidades da Região Metropolitana, que deverão ter, futuramente, a opção do sistema de integração com o terminal rodoviário da rua Aarão Reis. Apesar da desaceleração das obras, as empreiteiras estão trabalhando na conclusão dos serviços essenciais. Salgado adiantou que, "se no início das operações da Estação Central, estiverem concluídas as negociações com o pool de bancos, as duas empreiteiras - Mendes Júnior e Sade (Sul Americana de Engenharia) - irão "ban-car" a continuação das obras para receber o pagamento com sessenta dias de prazo".

Grupo VME vai investir na Clark

Os investimentos de US\$ 20 milhões que a VME Group (associação da Volvo BM sueca e Clark Equipment, dos EUA) vai investir nos próximos quatro anos na subsidiária brasileira - VME Brasil, até dezembro, Clark Michigan Máquinas e Equipamentos -, inclui uma série de aperfeiçoamentos na linha de empilhadeiras fabricadas em Campinas, além de novos modelos de pás-carregadeiras.

O presidente mundial do grupo, Eric Johansen, em visita a São Paulo no final do mês passado, nada quis adiantar sobre lançamentos da linha de empilhadeiras Clark. Assegurou que os modelos existentes sofrerão aperfeiçoamentos nos próximos dezoito meses.

A Clark, agora VME, opera no Brasil há dezoito anos e tem sede central em Campinas, onde estão a unidade de marketing, central de peças de reposição e assistência técnica. A fábrica, em Pederneiras, tem capacidade para produzir 23 mil unidades ao ano em área de 430 mil metros quadrados e oitocentos empregados. Os primeiros US\$ 5 milhões a serem aplicados este ano resultarão em dois novos modelos de pás-carregadeiras, sendo um com tecnologia Volvo, de 1' jarda cúbica voltada para o mercado interno e também para exportação. A outra, de porte médio e tecnologia americana.

Por ocasião da entrevista, Erick Johansen anunciou o novo presidente da VME Brasil. Aristeu Mota substituirá a Cristóbal Barnard que em março assume a presidência da VME Americana Inc, de Cleveland, Ohio, nos Estados Unidos. A subsidiária americana era presidida por Eric Johansen que acumulava com o comando mundial do grupo.

Três estradas mineiras dentro dos 100/hora

Nenhuma estrada mineira foi ainda liberada para a velocidade máxima de 100 km/hora, segundo a nova legislação do Contran. Pela topografia e pelas condições das rodovias em Minas, somente dois ou três trechos deverão ser liberados para esta velocidade.

O DNER solicitou às regionais mineiras, um levantamento técnico das condições de cada rodovia, para evitar que trechos sejam liberados para velocidades de até 100 km/hora, sem as necessárias condições de segurança.

Segundo fontes do DNER/MG, em princípio, somente três rodovias federais poderiam ser liberadas para esta velocidade horária. Um trecho da BR-040 (Belo Horizonte-Brasília), entre João Pinheiro e Paracatu, outro da BR-262 (Belo Horizonte-Uberaba), nas proximidades de Araxá e outro na BR-156, nas proximidades de Frutal, no Triângulo Mineiro.

Pamcary amplia seu cadastro



Com o novo computador, resposta leva só 17 segundos

O Cadastro Eletrônico Instantâneo da Pamcary passa a contar, a partir deste mês, com mais um computador. Essa ampliação torna possível a consulta simultânea de até dez empresas. O tempo-resposta baixou para 17 segundos - menos da metade dos 36 segundos anteriores. E, em caso de pane em um dos computadores, o outro passa a suprir automaticamente a demanda, mantendo o sistema no ar 24 horas por dia.

O cadastro faz parte da

estrutura montada pela Pamcary para dar apoio ao transporte de carga, especialmente, aquelas sob suspeita de desvio, os produtos perigosos e as mercadorias de alto valor. O mesmo sistema oferece apoio logístico ao homem da estrada, através de um banco de dados que fornece informações sobre hospitais, pronto-socorros ortopédicos, delegacias de polícia, postos da Polícia Rodoviária, quartéis de bombeiros, serviços de guinchos, oficinas mecânicas, etc.

Senador quer centrais federais



Centrais do Paraná: integradas com outros Estados

O senador Arno Damiani (PDS-SC) defendeu, na tribuna do Senado, "a instalação de uma rede nacional de Centrais de Informações de Fretes, vinculada ao Ministério dos Transportes, capaz de assegurar a integração, a maior rapidez, segurança e economia do transporte de carga no país".

Damiani elogia as Centrais de Informações de Fretes-CIFs instaladas em Santa Catarina e no Paraná, que funcionam integradas com as do Rio Grande do Sul e Bahia, garantindo

cargas de retorno para os autônomos. Já os programas do Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo e Minas Gerais não buscaram entrosamento com as CIFs dos demais Estados. Para o senador, o sistema só funcionará bem se atender a todo território nacional, com auxílio da informática.

No momento em que se busca a descentralização, solicitar a federalização de iniciativas estaduais é remanar contra a correnteza. No entanto, algum tipo de padronização e integração é, realmente, indispensável.

Empresário pede intervenção

Frequêntador assíduo das seções de cartas dos jornais e revistas, o empresário Aristides Smaniotto, de Rio do Sul-SC, enviou ofício aos Ministérios dos Transportes e da Justiça pedindo imediata intervenção federal do Departamento de Transportes e Terminais de Santa Catarina, antiga Encater. Para Smaniotto, sem a intervenção, "teremos, certamente, em pouco tempo, uma só empresa atuando no ramo de transportes de passageiros de Santa Catarina".

Segundo o empresário, "para facilitar seu trabalho, a Encater privilegiou uma única e grande empresa do ramo, que vem adquirindo, progressivamente, todas as

pequenas empresas do Estado". As pequenas empresas, denuncia Smaniotto, "é negado até o direito de pedir modificações de horários. E, quando conseguem, a empresa 'monopolizadora' coloca uma linha no mesmo horário, a fim de torná-lo deficitário para os pequenos". Assim, "não há uma pequena empresa que se aventure a reformar suas frotas, pois não tem qualquer segurança de que suas linhas e horários serão respeitados". Ainda, por cima, "foram criadas várias taxas para manter a tal Encater, tornando a nossa passagem uma das mais caras do país". Com a palavra as autoridades catarinenses.

BH terá terminal ferroviário

Cerca de US\$ 250 milhões, quase o dobro do que será gasto na conclusão das obras da Ferrovia do Aço, será o dinheiro empregado para a construção do Terminal Ferroviário de Belo Horizonte, no bairro do Olhos D'Água, junto ao ramal da Rede Ferroviária Federal que liga as estações de Ibirité a Águas Claras, na Região Metropolitana da Capital mineira. Com prazo previsto para trinta meses, o Terminal vai possibilitar, em sua primeira etapa, a movimentação de 10 milhões de toneladas de carga/ano. O projeto prevê ainda a construção de um terminal de contêineres.

Hermelindo Gusmão, diretor da MBR - Minerações Brasileiras Reunidas - uma das usuárias que financiará as obras, tanto do Terminal como da Ferrovia do Aço, explicou que "este terminal vai justificar a conclusão das obras da Ferrovia, porque, sem ele, não haveria motivação para se investir neste empreendimento, porque não haveria uma infraestrutura de sustentação para sua operação".

Segundo Ozires Guimarães, presidente da RFF, destes US\$ 250 milhões para as obras do Terminal de Olhos D'Água, a Rede

vai participar com 10% e o restante vai ser dividido entre a MBR e outros futuros usuários, mais financiamentos através do BNDES e do governo de Minas Gerais, por meio de empréstimos externos.

Com a entrada em funcionamento do terminal, somente a MBR terá um aumento operacional em torno de 5 milhões de toneladas/ano, a médio prazo, passando das atuais 15 milhões para 17 em uma primeira etapa e chegando às 20 logo depois, de minério para exportação, através do porto do Rio de Janeiro.

Quando a Ferrovia do Aço estiver concluída - as obras de complementação começam ainda neste primeiro semestre de 87 -, a MBR deverá atingir um pico anual de exportação de minério em torno das 50 milhões de toneladas/ano, considerando que somente esta via, em sua primeira fase, com operação com locomotivas a diesel, vai proporcionar a movimentação de 25 milhões de toneladas de minério.

Fontes da MBR e da RFF destacam que, com a conclusão das obras do Terminal de Olhos D'Água, serão retirados das estradas nada menos que 1 500 caminhões/dia que ligam Minas ao Litoral.

As eminências pardas da NTC

mandato ao Oswaldo", disse Thiers. "Os pontos de vista dele sempre prevaleceram, evitando que eu cometesse muitos erros".

No livro "Missão cumprida", onde registra os sucessos e insucessos de seus dois mandatos, Costa não se esqueceu de agradecer também "ao amigo Neuto Gonçalves dos Reis (NR: editor de TM e ex-secretário Técnico da NTC), cuja colaboração foi inestimável, principalmente, durante os primeiros tempos da nossa gestão".

No discurso de passagem da presidência da NTC ao seu sucessor, Thiers Fattori Costa revelou quais foram as maiores "eminências pardas" dos seus cinco anos de mandato. Uma delas foi, naturalmente, o competente advogado Geraldo Vianna, "arquiteto de toda a estratégia engendrada para o setor". Outro poderoso nos bastidores era exatamente o antecessor de Thiers e ex-presidente da Fenatac, Oswaldo Dias de Castro. "Devo a grandeza do meu

Sarney veta a exigência de capital nacional

O parágrafo 1º do artigo 102 do novo Código Brasileiro Aeronáutico não resistiu à caneta de Sarney. O presidente vetou a exigência de que os agentes de carga aérea tivessem, pelo menos, 4/5 de capital nacional e fossem dirigidos exclusivamente por brasileiros.

Segundo Sarney, o parágrafo expurgado fere o artigo 153 da Constituição, por prejudicar direito adquirido e contrariar a igualdade de direitos entre brasileiros e estrangeiros. Sarney preocupou-se também em não criar dificul-

dades "ao grande esforço de exportação" e em não ferir o princípio da reciprocidade nos acordos aéreos internacionais. "Este não parece um mercado que necessite ser protegido", argumenta ainda o presidente da República, ante a constatação de que mais de 3/4 do faturamento do setor está nas mãos de empresas nacionais.

Eufórica com o veto, a Associação Brasileira de Transitários de Cargas - ABTC - afirma que a medida visa evitar a criação de "um verdadeiro cartel no setor e até beneficiar os

agentes de carga brasileiros". De acordo com a ABTC, o parágrafo vetado (conhecido como emenda nº 10) "impediria o crescimento das transitárias nacionais". Para a entidade, a legislação vetada inviabilizaria associação com empresas internacionais, impediria a contratação de especialistas estrangeiros e tornaria impossível a ampliação das empresas brasileiras no exterior".

Baseados no princípio da reciprocidade, os demais países acabariam proibindo a instalação de filiais de empresas brasileiras, alega.

Weiss quer ser presidente

Valmor Weiss estava certo de que seria o primeiro presidente da nova federação do sul. Afinal, um protocolo firmado há alguns anos assegura o cargo ao presidente do sindicato do Paraná. Mas, o ex-presidente da Fenatac, Oswaldo Dias de Castro, cozinhou a nova federação em banho-maria. Quando as coisas deslancharam, Weiss não era mais presidente do sindicato. Mas, garante que, com ou sem protocolo, será presidente da nova federação.

Obra do Valongo já tem verba



Ministro Reinaldo Tavares anunciou obras em Santos

No dia 20 de janeiro, ao retornar do seu despacho com o presidente Sarney, o ministro Reinaldo Tavares demonstrava justificada satisfação. Sarney acabara de aprovar uma exposição de motivos autorizando o imediato início das obras de recuperação e ampliação do cais de Valongo/Paquetá, em Santos.

Com sua estrutura condenada, o cais atual está parado, pois não mais suporta a atracação de um único navio. "Construiremos um novo cais", anunciou Tavares, "criando uma área de retroporto de cerca de 190 m de largura e isolando o antigo. O retroporto vai melhorar as

condições de acesso a Santos, evitar congestionamento de veículos e permitir a instalação de um grande terminal de contêineres sobre o aterro a ser feito para o novo cais", explicou.

O programa será iniciado pela construção de três novos berços e terá duas etapas. A primeira, prevista para 1987/89, consumirá cerca de Cz\$ 1 006,1 milhões. Cz\$ 791 milhões sairão do BNDES, enquanto a Portobrás entrará com os restantes Cz\$ 270 milhões. A segunda etapa será realizada nos anos 1990/92, quando serão investidos mais Cz\$ 910 milhões.

NTC: metas do novo presidente

O presidente conjunto da NTC/Fenatac continua sem planos mais concretos para a sua administração. "As características do momento não oferecem segurança para um planejamento de longo prazo", assegurou no discurso de "posse doméstica" - a posse solene ficou para depois - dia 27 de janeiro. "Assumimos o comando no limiar de uma grave crise econômica, com grande potencial desagregador no plano social e político", advertiu.

Assim, só em abril, Ribeiro divulgará seu programa de trabalho, "produzido a muitas mãos". De qualquer maneira, não se furtou a adiantar algumas diretrizes de tal programa:

- Prioridade à ação política, com implantação da unidade de comando na NTC/Fenatac, centralização das entidades de São Paulo no Palácio dos Transportes e integração com a CNTT;
- Criação de novas federa-

ções, especialmente, no sul e no nordeste;

- Reforço da representação política em Brasília com a ocupação de espaço nos órgãos colegiados do governo. Reprodução, em cada base sindical, do trabalho político desenvolvido hoje em Brasília;

- Melhores condições de comercialização para o setor, traduzindo em benefícios concretos todo o prestígio da NTC;

- Acelerar o processo de profissionalização da administração das entidades;

- Criação de um conselho especial e informal de ex-presidentes da NTC;

- Prestigiar as lideranças e os dirigentes regionais.



Posse "doméstica" na NTC/Fenatac

CAMELBACK
RUZI:

30% MAIS FORTE.

*Aumentando em 30%
a produção do melhor camelback do
país em apenas 90 dias, a Ruzi S.A.
continua garantindo a alta qualidade
que fez dessa marca um sinônimo
de segurança, economia e
maior vida útil ao pneu recauchutado.*

*O esforço da Ruzi em atender
as necessidades do mercado,
mais uma vez atinge seus objetivos
através de avançada tecnologia,
profissionais especializados e rígido*

controle de qualidade.

*Quem exige o máximo
na recauchutagem sabe que pode
contar com a Ruzi em todos
os momentos. E quando se fala em
camelback, a qualidade Ruzi
sempre roda mais.*

Ruzi[®]

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

ATUALIDADES

Sai o trem rápido entre Rio e São Paulo



O governo federal procura uma empresa disposta a bancar o projeto do trem rápido

O turbo-trem francês, o Intercity inglês e o Talgo espanhol não deixaram indiferente o ministro Reynaldo Tavares. "O presidente Sarney já decidiu que vai implantar um trem rápido entre São Paulo e Rio", informou Tavares em entrevista à imprensa.

A decisão, no entanto, não vai pra frente se o governo não achar uma empresa privada disposta a bancar o projeto. "Já temos duas empresas da área rodoviária de passageiros interessadas", diz Tavares. "Em maio, decidiremos

sobre a escolha do trem, que deverá rodar sobre a linha já existente, a cerca de 160 km/h. Queremos que a viagem não leve mais do que 4 horas".

Com os recursos escassos, as condições de financiamento serão decisivas na escolha da tecnologia. A importação, no entanto, está descartada. "Os trens deverão ser feitos pela indústria brasileira, com o maior percentual possível de nacionalização", espera Tavares.

O ministro não sabe ainda o custo do trem nem

o preço da passagem. Limita-se a informar que será intermediário entre o ônibus e o avião. E acredita que a saturação do sistema aéreo aliada ao congestionamento rodoviário criará uma demanda de 20 milhões de passageiros/ano no fim do século. E que isso tornará urgente a implantação do trem rápido. "Pretendemos iniciar a operação desse trem em outubro de 1988. Começaremos com quatro trens por dia em cada sentido, cada um com cerca de setecentos passageiros", arremata.

Rio reprime os roubos

Inaugurada no final do ano passado, a Delegacia de Repressão aos Roubos e Furtos de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas do Rio de Janeiro conta com um efetivo inicial de cinco viaturas e 65 agentes, comandados pelo delegado Jaime de Lima. Para entrar em funcionamento, a nova repartição utilizou móveis doados pelo Sindicargas, o sindicato dos transportadores do Estado. O presidente do sindicato, Baldomero Tacques Filho, candidato derrotado pelo PMDB a deputado estadual, no entanto, tem grandes planos para o setor de segurança. Principalmente, após a criação do CISP - Centro Integrado de Segurança Patrimonial, que estimulou a criação da nova delegacia. "O esquema montado para o funcionamento do CISP", informa, "já dispõe de grande área para a construção, no mercado São Sebastião, na Penha, de uma delegacia-modelo, concebida para ser um exemplo para todo o país".

ANUNCIE NESTA REVISTA:


Editora TM Ltda

Rua Said Aíach, 306
CEP 04003 - São Paulo - SP


FONE:
(011) 884-2122



Salão de Bruxelas mostra o novo Mercedinho europeu

Entre dezenas de novidades expostas, estava o caminhão leve T-2, provável sucessor do L-608 D no Brasil. Veja também outras atrações, como o Pégaso, o semi-pesado Scania, ou a linha VW "Transporter". **Página 12**

Disco e S-Came, as novas tendências para os freios

Utilizado no Brasil desde a década de 60, o freio S-Came veio para ficar. Sua "performance" é cada vez melhor. Para o futuro, os técnicos apostam nos freios a disco, já usados nos carros. **Página 18**



VW prepara versão nacional do seu modelo "americano"

O modelo VW de exportação já está sendo embarcado para os Estados Unidos. Dotado de vários componentes de origem americana, o 12-210 terá muito brevemente uma versão brasileira. **Página 27**

E mais...

A Volvo alarga a cama e atualiza a linha	32
Linha <i>Super Advanced</i> tem novo trem de força	34
Operadores de ro/ro fecham bons contratos	35
Realinhadas as tarifas das cargas rodoviárias	38
O transporte rodoviário na Constituinte	50

Seções

Atualidades	3
Neuto escreve	10
Cartas	11
Mercado/novos	43
Mercado/usados	46
Produção	47
Últimas notícias	48



CAPA: Salão de Bruxelas.
Fotos de Vânia Coimbra.



Editora TM Ltda

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

Sócios-gerentes: Nauto Gonçalves dos Reis e Ryniti Igarashi

transporte moderno

Redeção:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Editor assistente: Valdir dos Santos

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

Assessor Econômico: Wagner Job Buche

Colaboradores: Aloísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros e Flórbson Luiz Martins (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, nº 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

Arte e Produção: Waldemar Schön

Composição e folhetos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 667/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, 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

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

REPRESENTANTE PARA SANTA CATARINA e PARANÁ: Spela Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulim) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042)225-1972 - Curitiba, PR

INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES
Coordinator For International Advertising:

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

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO
rua Said Aiach 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 Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 360,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 40,00. Edições Especiais: Cz\$ 60,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

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. Registrada no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.544.0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

O caminhão “inteligente”

Durante todo o ano passado, a Mercedes Benz bombardeou as redações com incontáveis “releases” sobre o “centenário da motorização”. Deduz-se daí que o veículo motorizado entra, agora, no limiar do seu segundo século de existência.

Neste momento especial, mais estimulante do que rememorar a longa e fascinante história do “primeiro século” do automóvel será, certamente, espècular sobre o futuro dos veículos comerciais.

Nos sofisticados laboratórios de Engenharia da Saab Scania na Suécia, por exemplo, não se prevê nenhuma alteração radical para o caminhão atual — pelo menos, para os próximos anos. Nada de saltos ou revoluções. O futuro, dizem os técnicos, chegará de mansinho, através da evolução gradual dos veículos, para incorporarem tecnologias mais avançadas. Não será ainda nos próximos anos, por exemplo, que novas invenções desafiarão o tradicional motor Diesel. A Scania em peso acredita na sobrevivência desse centenário ancião. Por isso, investe maciçamente no desenvolvimento de motores mais eficientes, mais limpos, duráveis e capazes de resistir a maior espaçamento entre revisões.

A fábrica trabalha duro para melhorar o processo de combustão, aperfeiçoar o fluxo de gases através dos canais de admissão e reduzir o atrito interno. Outros filões que vêm sendo bem explorados são o motor com turbo “compound” e o uso de materiais cerâmicos para isolar a área de combustão.

Recente texto redigido pelo chefe do setor de pesquisas da Daimler Benz em pessoa mostra que os alemães trilham caminhos semelhantes aos suecos. Seus técnicos estão pesquisando componentes cerâmicos, sistemas avançados de superalimentação e motores Diesel mais eficientes. Como os 43% atuais constituem, praticamente, o máximo que o engenho pode render, os alemães procuram motores com maior reserva de potência, capazes de funcionar em rotações mais baixas. Como seus colegas suecos, eles não acreditam muito na turbina a gás ou no motor Stirling — no máximo, tais inventos se igualarão, nos próximos anos, aos motores a pistão.

A Daimler pesquisa catalisadores para reduzir drasticamente as substâncias nocivas que saem do



escapamento. Na Europa, aumentará também o emprego de revestimento anti-ruído para o motor e câmbio do ônibus rodoviário. Um bom exemplo, aliás, é o “silente city bus”, sueco, com motor encapsulado.

Tanto alemães quanto suecos concordam, porém, que os maiores progressos serão no campo da eletrônica e da informática. As mudanças computadorizadas, por exemplo, simplificam bastante o trabalho de dirigir, contribuindo para a segurança do transporte rodoviário. Aos fabricantes não escapa o fato de que o caminhão transportando mercadorias entre dois armazéns equipados com computadores representa um vazio tecnológico entre o vendedor e o cliente.

O veículo comercial de amanhã deverá ser, portanto, mais “inteligente”, para se comunicar com o meio-ambiente. As técnicas de comunicação, asseguram, os engenheiros da Daimler Benz, desempenharão importante papel no desenvolvimento desses veículos e se tornarão componentes indispensáveis dos caminhões do futuro.

Longe de ser uma mera previsão, essa tendência já começa a tomar forma. Na sua edição de dezembro do ano passado, esta revista já informava que a grande atração de um dos caminhões experimentais da Daimler Benz é exatamente o computador — colocado entre os bancos da cabine e ligado a uma tela no painel. Basta o motorista colocar uma fita cassete e terá diante dele o roteiro completo das entregas a serem realizadas. E, cada vez que completar uma delas, será só apertar um botão para obter a nota fiscal.

Este é um futuro que, mesmo com lei de informática e tudo, cada dia fica mais perto do frotista brasileiro.