

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 328 - ANO 28 - JUNHO 1991 - Cr\$ 1.250,00

TELEX

TAXA DE LUCRO

FAX

ALUGUEL

IMPOSTOS

PRO-LABORE

TELEFONE


Editora TM Ltda

ARMAZÉNS

PESSOAL

CUSTO VARIÁVEL

CUSTO FIXO

DO CUSTO AO FRETE
Como vencer os obstáculos

ECOLOGIA

Busca do "verde"
muda motores

HOMEM DE TRANSPORTE
Uma cédula para
você votar



LS97 E TH25. PONHA SUA FROTA NOS EIXOS.

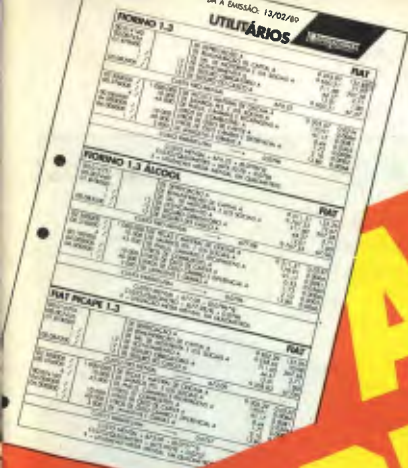


Para sua frota atingir o mais alto rendimento é necessário começar por baixo, escolhendo os melhores pneus. A Pirelli tem o LS97 para ser usado em qualquer eixo. E o TH25 indicado para eixos de tração em veículos de grande porte. Procure uma das equipes de Assistência Técnica Pirelli e receba mais

orientações quanto à escolha e ao uso certo dos pneus. Coloque sua frota em ordem. Procure um dos pontos de venda Pirelli distribuídos por todo o país.



P N E U S



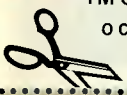
ASSUMA O CONTROLE

TM
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora TM. É um sistema técnico, composto de planilhas de custos, individualizadas por categoria de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

TM OPERACIONAL faz todas as contas para você. Preencha o cupom e envie para Editora TM. Vai ser o primeiro passo para você assumir o controle dos custos de sua frota.

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de Cr\$ 42.600,00 por categoria, **TM OPERACIONAL CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x categorias de seu interesse)

- Automóveis
- Caminhões Leves
- Caminhões Semi-Pesados
- Utilitários
- Caminhões Médios
- Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x Cr\$ 42.600,00 = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____
- Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo: _____
 Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Inscr. Est. _____
Endereço _____ Bairro _____
CEP _____ Cidade _____ Estado _____
Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____
Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____
Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular
Endereço _____ Bairro _____
CEP _____ Cidade _____ Estado _____
Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP

GRÁTIS!

Ao fazer a assinatura anual de **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES**, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas e, gratuitamente, uma assinatura anual (12 edições) da revista **Custos & Fretes**



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117

Tel.: (011)575-1304 - Telex: (11)35274

Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

ISR-40-3723/84
UP AG. CENTRAL
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

Ano 28 - n.º 328 - Junho 1991
ISS n.º 0103-1058 - Cr\$ 1.250,00

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redatora-Chefe Interina
Carmem Lígia Torres

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redatores
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaborador Autônomo
Marco Piquini (Londres)

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Chefe de Arte
Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial
Sérgio Figueiró

Assistentes de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Documentação
Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb B 538)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO TÉCNICO

Gerente
Economista Jorge Miguel dos Santos

Assistente
Eng.º Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Ryniti Igarashi

Gerente
Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes
Carlos A. B. Criscuolo
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.

Representantes

Paraná e Santa Catarina
Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
CEP 80060 - Fone (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre-RS

DEPTS. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mirugi Di

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LUBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 14.000,00
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 1.250,00
estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme
R.E. Proc. DRT 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 18.000 exemplares
Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e
Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação
n.º 26.394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são
necessariamente as mesmas de Transporte Moderno
Uma publicação de

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**
(Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**

Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53.995.544/0001-05 Inscrição Estadual
n.º 111.168.673.117
Filiada à ANATEC e à ABEMD

SUMÁRIO

TRANSPORTE DE MASSA

10

Com bonde moderno, Curitiba adia o metrô
US\$ 240 milhões de financiamentos externos
e recursos municipais trarão VLT para a cidade

MOTORES

14

Busca do 'verde' traz avanço na tecnologia
Novas técnicas de turbinamento, resfriamento
e tratamento de gases já saem das pranchetas

TRANSPORTE AÉREO

18

Vasp renova frota e briga pelo passageiro
A ex-estatal investe US\$ 1,5 bilhão em novos
jatos e quer disputar o mercado americano

TARIFAS

22

Como passar do custo operacional ao frete
Um dos segredos do cálculo da tarifa é o ra-
teio dos custos administrativo e de terminal

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

27

Empresários pedem mudança moderada
Empresas apóiam reforma sem radicalismo e
governo promete manter concessões

PARANÁ— PARAGUAI

32

Prática atropela o discurso privatizante
Governo veta criação de empresa privada e
os armadores pedem ajuda pública para obras

INFORMÁTICA

34

Microcomputador chega às rodoviárias
Duas transportadoras de passageiros já usam
a informática para emitir e reservar passagens

SEÇÕES

**Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Indica-
dores - 37 Custos Operacionais - 39 Mercado de
Novos - 42 Mercado de Usados - 45 Carroçarias -
47 Produção - 48 Entrevista - 49**

Capa: Ilustração Carlos Bourdier



Foto: Arquivo TM

Porta do Ligeirinho é do do lado esquerdo

Na página 14 de **TM** n.º 325, de março de 1991, os ônibus Jum Buss 360 e 380 devem ter como novidade a porta exclusiva para motorista do lado esquerdo, uma vez que a porta do lado direito é normal no Brasil.

O mesmo erro foi cometido à página 15, quando fala do Ligeirinho, citando também como novidade portas do lado esquerdo.

ABREU DOS SANTOS
Mármore Wever Ltda.
Vitória-ES

De fato, o Ligeirinho da Marcopolo, citado na página 14 (e não 15), tem como novidade as portas do lado esquerdo (e não do lado direito).

Em nenhum momento a reportagem afirma que a Nielson alterou a posição das portas dos seus ônibus rodoviários, que continuam do lado direito.

Pequenas correções na reportagem do TC Belém

Servimo-nos desta para expressar nosso agradecimento no tocante à fidelidade dos fatos e objetividade da matéria "Terminal nasce em Belém", publicada em **TM** n.º 324, e pela qualidade geral das informações.

Gostaríamos, a título de colaboração, de fazer pequenas correções que julgamos cabíveis: a) a cobertura dos módulos é feita com telhas de aço pintada, e não com telhas de cimento de amianto; b) nosso parceiro no TC de Salvador é a empresa Cobrasa Caminhões e Ônibus do Brasil S.A. (concessionário Mercedes-Benz), e não Cobrasma.

Com estes pequenos reparos, julgamos o trabalho da equipe de **TM**, em particular o da Sra. Carmen Lígia Torres, impecável.

ALUÍZIO A. M. LEITE
Vercon Consultoria, Inc. e Participações S.A.
Diretor Superintendente
São Paulo-SP

Jotave agradece matéria sobre ônibus

Nossos maiores agradecimentos pela reportagem "Novidades: o novo e a confirmação", abordando nossos novos ônibus, publicada em **TM** n.º 325, de março de 1991.

JOSÉ VICENTIN NETO
Jotave Veículos
Diretor Presidente
Ribeirão Preto-SP

RETIFICAÇÕES

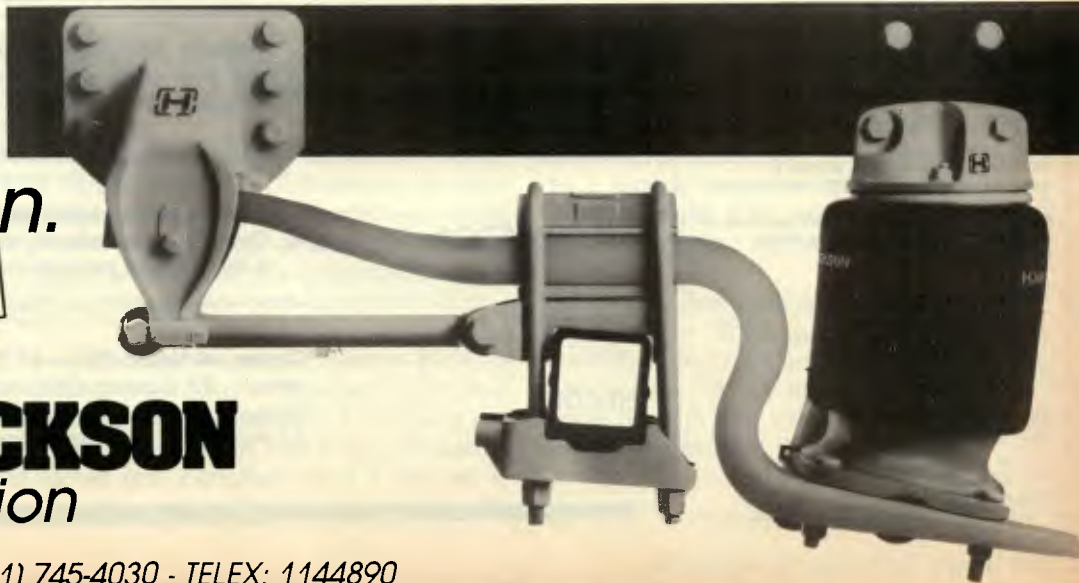
*A reportagem "O código gera polêmica", publicada na página 10 de **TM** n.º 325, de março de 1991, refere-se a frete pago na origem como FOB e frete pago no destino como CIP. Na verdade, as siglas estão trocadas: CIF (cost, insurance and freight) é frete pago pelo embarcador, enquanto FOB (free on board) é frete pago pelo destinatário.*

Por erro de processamento de texto, foi alterada a nomenclatura do mais recente lançamento da Volkswagen, noticiada em matéria da página 16, na edição n.º 327, de maio de 1991. O modelo correto do veículo é 35 300, e não 35 000, conforme o publicado.

**Quando a carga merece todo carinho,
Suspensão
a ar
Hendrickson.**

AGORA NO BRASIL

HENDRICKSON
Air suspension



TEL.: (011) 745-4300 - FAX: (011) 745-4030 - TELEX: 1144890



NEUTO

ESCREVE

Um cartel ameaçado

Encontra-se em fase de 'formatação jurídica' nos gabinetes do Ministério da Infra-Estrutura um anteprojeto de lei desregulamentando o transporte rodoviário de passageiros (veja TM n.º 327, de maio de 1991).

Embora o conteúdo do documento ainda seja mantido em segredo, a iniciativa parece bastante saudável. A verdade é que a excessiva regulamentação conduziu o setor a um indiscutível monopólio. A Itapemirim, a maior das duzentas empresas que operam no transporte interestadual, já detém 23% dos passageiros/km transportados. Segundo levantamento realizado pelo técnico do Ipea Charles L. Wright, em 1985 91,2% das ligações interestaduais eram feitas por uma única transportadora, 8,6% por duas, e apenas 0,2% por três.

A partir de 1986, com a entrada em vigor de um novo regulamento, a concentração de percursos nas mãos dos grandes grupos vem se agravando, graças a artifícios como a transformação em linhas de viagens parciais, alterações parciais de itinerários ou prolongamentos de trajetos.

Os empresários do setor não se cansam de alardear que operam 'o maior e melhor transporte do mundo', com alto índice de aproveitamento de lugares, excelentes veículos etc. Na visão da maioria deles,

nada disso seria possível num ambiente de sadia competição. Mercado livre, para eles, é sinônimo de concorrência ruinosa de preço, degradação da qualidade do serviço e da segurança, ou mesmo de falência de suas empresas.

Uma pesquisa com os usuários, no entanto, mostraria que a maioria não está satisfeita com a existência de uma única operadora por percurso, os terminais de embarque, os serviços oferecidos pelos rodopostos e a qualidade de muitas das empresas. Ônibus cheios significam viagens menos confortáveis, exigem compra antecipada de passagens e estimulam a evasão para o avião ou o automóvel.

Não há também como justificar o privilégio do setor. Se o lucro constitui a remuneração ao risco, por que o transporte rodoviário de passageiros não deve corrê-lo? A troca apenas de uma ilusória segurança? Nos Estados Unidos, a Greyhound, mesmo sendo senhora absoluta de sua área de atuação, acabou comprada pelo seu maior concorrente, a Continental Trailways, depois de perder mercado para os automóveis e o avião.

A experiência internacional mostra que a desregulamentação, além de criar novas alternativas, reduz o preço das passagens. Na Irlanda, onde o transporte foi desregulamentado, os 'clubes de viagem' já controlam 80% do mercado e oferecem preço 42% abaixo do oficial. Nos Estados Unidos, cresceu a oferta de microônibus com rotas mais flexíveis. E, no Chile, há linhas longas onde operam até dezoito empresas.

Mesmo que a desregulamentação não chegue ao extremo chileno, seus benefícios seriam indiscutíveis. Uma legislação semelhante à do Paraná (que exige pelos menos duas empresas para linhas com mais de 6 mil passageiros/mês, e três empresas se a demanda superar 12 mil) já ofereceria mais opções de transporte para 77% dos passageiros interestaduais.

No mínimo, a competição obrigaria os cartórios a darem maior satisfação à opinião pública. Hoje, é muito difícil, às vezes até impossível, fazer uma simples reportagem técnica com alguns dos maiores empresários ou algumas das maiores empresas do setor, como a Itapemirim, a Cometa ou o grupo Nenê Constantino. Falar para quê, se as empresas têm mercado cativo?

Na corrida pelas sucessões de entidades



Foto: Arquivo TM

Camilo Cola pode voltar a disputar a CNT

Comenta-se, à boca pequena, que a sucessão de Thiers Fattori Costa na presidência da CNT — Confederação Nacional dos Transportes, para o final de 1992, já estaria sendo preparada para Wagner Canhedo, empresário multimodal (além da recém-adquirida Vasp, Canhedo é proprietário de empresas de transporte rodoviário e de cargas) considerado audacioso por muitos líderes do setor. Na corrida ao trono, porém, não faltam candidatos. Também é bem cotada entre pessoas influentes a volta do empresário Camilo Cola, que, por sinal, deu nome ao edifício-sede da entidade em Brasília. Já na Rodonal, com eleições previstas para o final deste ano para um mandato de três anos, o nome

de Aylmer Chieppe, atual presidente da NTI — Associação Nacional de Transportes Internacionais, ganha cada vez mais força. Segundo fontes fidedignas, essa sucessão faz parte de acordo feito por ocasião da última eleição, quando Aylmer teria se ressentido da falta de espaço político para as médias e pequenas transportadoras. Na ocasião, ficou acertado que essa oposição teria três representantes no conselho e ganharia a liderança da entidade, representada por Aylmer Chieppe, na próxima sucessão, agora para 1991. O presidente da Rodonal, Heloísio Lopes, está passando o bastão de sua função de representante de classe para se dedicar mais às suas atividades empresariais na Viação São Geraldo.

DESTAQUE

FORÇAS E FRAQUEZAS DOS CAMINHÕES NACIONAIS

Com exceção dos usuários da General Motors, os motoristas de caminhões estão satisfeitos com os motores de seus veículos. É o que revela uma pesquisa de campo da Cummins com 1 479 condutores de caminhões. Um dos objetivos do trabalho foi levantar os aspectos mais positivos ou negativos de cada marca. Segundo os resultados, o motor é um dos pontos altos da Scania, Volvo, Volks e Ford (veja tabela) e não chega a comprometer a marca Mercedes-Benz. No entanto, no caso dos caminhões GM, torna-se um ponto bastante negativo.

Já as cabinas da Volvo, Volks, Ford, Mercedes e da GM foram reprovadas. O único veículo que tem o habitáculo como ponto alto é o Scania.

Para a maioria das marcas, a transmissão é considerada uma vantagem. No Scania, no entanto, o componente ainda deixa um pouco a desejar.

Exceto no caso da Ford, a maioria das opiniões sobre a manutenção dos veículos nacionais é positiva. O mesmo não se pode dizer em relação aos freios, considerados pontos fracos dos

veículos GM, Volks, Mercedes e Volvo. O componente não chega a comprometer o Scania e só é considerado ponto positivo para os veículos Ford.

Quando se analisam as marcas, o Scania continua com excelente imagem, seus pontos altos são o motor e a cabina; a transmissão deixa um pouco a desejar. O Volvo é visto como veículo de excelente motor, boa transmissão e de fácil manutenção, porém de péssima cabina e freio ruim.

Já o Mercedes consegue equilibrar bem a coluna das vantagens com a das desvantagens em três itens. A manutenção é o ponto forte e o freio, o ponto fraco.

Os veículos VW levam vantagens no motor, transmissão e manutenção. Sua cabina e seu freio,

no entanto, são malvistos. Já o motor, a transmissão e o freio dos Ford têm boa imagem. Faltaria à marca melhorar a cabina e a manutenção.

Os veículos GM, no entanto, são percebidos como deficientes em motor, cabina e freios. Porém a transmissão e a manutenção constituem vantagens da marca.



Foto: Arquivo TM

Pesquisa aponta qualidades no Scania

COMO O USUÁRIO VÊ OS CAMINHÕES NACIONAIS (dados em porcentagem)

COMPONENTE	Scania		Volvo		Mercedes		Volks		Ford		GM	
	V	D	V	D	V	D	V	D	V	D	V	D
Motor	54	5	42	7	28	26	40	12	42	19	29	41
Cabina	41	12	7	62	18	20	16	37	19	39	6	24
Transmissão	11	13	17	5	12	12	17	8	26	8	35	18
Manutenção	11	7	38	3	30	3	12	2	6	7	12	0
Freio	10	10	2	5	13	16	10	22	15	11	18	29

Fonte: Cummins

V = Vantagem D = Desvantagem

Mercedes-Benz e você. Um trabalho de parceria para proteger o meio ambiente.



A qualidade de vida depende muito do respeito à natureza. Converter esse respeito em atitudes concretas de defesa do meio ambiente é um trabalho que deve ser feito por todos nós.

Manter limpo o ar que respiramos, controlando as emissões veiculares, representa um grande passo nesse sentido.

Esse é um princípio aplicado na prática, e com o máximo empenho, pela Mercedes-Benz. Aqui, a tecnologia avança em estreita sintonia com a preservação ambiental. A ponto de justificar todo um programa específico de ação, o Pró-Eco — Programa Mercedes-Benz

de Tecnologia Ecológica. Uma fonte permanente de novas soluções projetadas em benefício da natureza.

Elas se traduzem em veículos com reduzidos níveis de emissão de poluentes, de acordo com os padrões nacionais e internacionais. E também no emprego crescente de materiais não-tóxicos e recicláveis nos componentes desses produtos e nos processos industriais.

Para a garantia de um ar mais puro, a sociedade deve assumir seu papel nesse esforço.

Os usuários de caminhões, por exemplo, devem estar conscientes de que a violação do lacre da bomba injetora é um péssimo negócio para todos. Com esse procedimento, a emissão

de gases e fumaça é maior, comprometendo a visibilidade nas estradas, além de desperdiçar combustível. É fundamental que todos mantenham seus veículos bem regulados, realizando revisões periódicas.

Na luta pela proteção ambiental, a Mercedes-Benz entra com a tecnologia e você cuida para que as características originais de seu veículo sejam preservadas. A qualidade de vida só tem a ganhar com essa parceria.

Mercedes-Benz e você protegendo o nosso ar



Mercedes-Benz

TNT Sava voará para Porto Alegre



Foto: Arquivo TM

A empresa anuncia hangar em Viracopos

Operando até agora apenas na rota São Paulo—Manaus, a TNT Sava pretende, até o final do ano, expandir suas viagens para o Sul do país. A nova rota de carga, com destino a Porto Alegre e escalas em Curitiba e Florianópolis, não tem ainda prazo para começar, mas as estimativas indicam um acréscimo de 8 mil t de carga em seu faturamento no próximo ano, com a entrada em operação da linha. Paralelamente a isso, a empresa pretende também investir de US\$ 15 milhões a US\$ 20 milhões para ter um espaço próprio no aeroporto de Viracopos. Os recursos serão usados para viabilizar a construção de um pátio com capacidade para quatro aeronaves do porte do Boeing 757, hangar para dois aviões 727 (que estão em operação), pátios de manobras para carretas carregadas, além de uma complexa estrutura de serviços e administração, que inclui terminais de carga, oficinas e um centro de processamento de dados. A futura base da empresa em Viracopos entrará em operação com aproximadamente quatrocentos funcionários.

Segurança no trânsito já tem seu próprio instituto

Com muitas idéias e projetos e um orçamento inicial de US\$ 200 mil, a Volvo do Brasil, a Shell e a Rede Globo de Televisão fundaram o ISNT — Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, em 8 de maio. Com sede em São Paulo, à Rua Macapá, 244, o instituto pretende ser um elemento catalisador de debates sobre segurança no trânsito. Para começar, será formado um banco de dados, onde haverá estatísticas nacionais e regionais sobre ocorrências no trânsito, além de vasta bibliografia sobre o assunto a nível mundial. Cadastro de técnicos e cursos de treinamento para diversos profissionais ligados ao assunto estão na pauta do INST. “Não existe conhecimento nem informações confiáveis sobre segurança no trânsito no Brasil”, afirmou o especialista em trânsito Roberto Scaringella, diretor superintendente. A entidade pretende suprir essa e outras lacunas, bem como se creditar junto à indústria automobilística como um centro capacitado para certificar produtos e serviços que preencham requisitos básicos de segurança, dentro de padrões internacionais. Entre as adesões ao INST, há mais de trinta empresas privadas e públicas e entidades representativas de classes, como CNT, Fiesp, Apeop, Anfavea, Rodonal, Simefre, entre outras. Para o desenvolvimento de projetos prioritários no triênio 1991/1993, a previsão de investimentos é de US\$ 1,100 mil, angariados junto aos associados da entidade.

Paraná quer o fim das linhas exclusivas

O projeto que desautoriza a exclusividade na outorga de concessão às empresas de transporte intermunicipal no Paraná deverá ser reapresentado no Legislativo, em junho, pelo deputado Neivo Beraldin (PMDB). Caso seja aprovado, ao contrário do que ocorre hoje, mais de uma empresa de ônibus poderá operar a mesma linha (antes, exclusiva da concorrente), sem nenhum problema legal.

“Os deputados que cederam ao lobby das empresas não foram eleitos”, frisa Beraldin, observando que os atuais eleitos representam aquelas regiões do Estado que querem um serviço de transporte melhor.

Beraldin acredita que será fácil convencer seus colegas da Assembleia sobre a importância de acabar com a ‘exclusividade’ nas linhas de ônibus intermunicipais.

“Se uma empresa tem o direito da exclusividade, não vai se preocupar em melhorar a qualidade de seus serviços, simplesmente porque não há competição porque o passageiro não tem mesmo opção.”



Foto: Arquivo TM

Beraldin vai reapresentar o projeto

PISCA

Os quinze anos da Rodonal — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacional de Passageiros foram comemorados junto com a inauguração, em maio, das novas instalações, no Edifício Camilo Cola, sede da CNT.

O Grupo Verdi está importando carcaças radiais japonesas para pneus 1000R20 da marca Dunlop, Yokohama, Toyo e Bridgestone, com data de fabricação de 1989 e 1990. Os produtos estão sendo comercializados nas concessionárias do grupo.

“Transportes: Um Enfoque Sistêmico Empresarial” é tema do curso que Fernando Macdowell, doutor em Engenharia de Transportes pela UFRJ, dará no IBAM, de 28/8 a 6/11. As inscrições podem ser feitas pelo tel.: (021) 266-6622 ou no Largo do IBAM, 1, Rio de Janeiro.

Mercedes-Benz hasteia bandeira verde



Foto: Divulgação

O opacímetro mede o nível de emissões

Com a intenção de ligar a marca à ecologia, a Mercedes-Benz do Brasil lançou, em meados de maio, o Programa Mercedes-Benz de Tecnologia Ecológica, Pro-Eco, e criou a denominação de 'veículo verde' para seus caminhões e ônibus, que passarão a sair da linha de produção com inovações tecnológicas que pretendem auxiliar a redução da emissão de gases nocivos, e ainda para o ônibus movido a gás natural. Um novo sistema de injeção, com maior pulverização do combustível na câmara, começará a equipar os motores aspirados da série 300, ou seja, o OM-364 e o OM-366, usados na maioria dos ônibus urbanos da montadora. Segundo a montadora, a nova injeção reduzirá em até 35% a emissão de fuligem, além de diminuir em cerca de 3% o consumo de combustível. As bombas injetoras passarão a ter quatro lacres, para facilitar a fiscalização. Outra alteração, com resultados mais para os funcionários da fábrica do que para a atmosfera, é a eliminação de asbestos nas lonas de freio e discos de embreagem, material considerado cancerígeno na fase de manipulação.

A Mercedes lançou ainda o opacímetro, desenvolvido para medir o nível de emissões veiculares. O equipamento deverá ser usado em concessionárias e comercializado para órgãos públicos e empresas interessadas.

Faz parte também do Pro-Eco o programa de manutenção elaborado juntamente com a rede de concessionários. Por sessenta dias, qualquer caminhão, de qualquer marca, pode passar pelas lojas da MBB e obter duas horas de serviço grátis. As peças a serem trocadas deverão ter descontos. A montadora espera atender a 140 mil dos 200 mil caminhões da marca que rodam no país.

Ferrovia de Juazeiro custa Cr\$ 50 milhões

"Até hoje não entendemos porque o governo não autorizou a recuperação da ferrovia Juazeiro—Salvador, cujo custo está estimado em apenas US\$ 50 milhões", afirma Josemar Santana, assessor de Imprensa da prefeitura de Juazeiro (BA), ressaltando que a Transnordestina, quando concluída em 1995, custará dez vezes mais.

Desde 1989, Juazeiro luta pela manutenção da 'rota da soja' em território baiano. Essa cidade fica às margens do rio São Francisco, que limita os Estados da Bahia e Pernambuco. Ligada a Petrolina (PE) por uma ponte ferroviária, era natural que, com a instalação do primeiro canteiro de obras da Transnordestina no município vizinho, em dezembro passado, um acalorado debate dividisse as opiniões das lideranças locais.

"Não só Pernambuco como outros Estados se mostram interessados em servir como terminais portuários para a exportação de soja, via portos de Vitória (ES) ou Santos (SP). Mas é necessário melhorar a malha de Juazeiro a Salvador", insiste Santana, "para colocá-la em condições de operar o transporte pesado."

Juazeiro reclama os investimentos que estão sendo feitos na Transnordestina, enquanto os 520 km de sua ferrovia poderiam ser recuperados com pequenos investimentos. O maior temor é a Transnordestina mudar a rota da soja para o porto de Suape, em Recife, trazendo prejuízos para o ICMS baiano estimados em US\$ 50 milhões por ano.



A restauração do trecho Juazeiro—Salvador manteria a rota de escoamento da soja

Curitiba entra nos trilhos

Recursos europeus e do próprio
município poderão
trazer o VLT para as ruas da
capital paranaense

■ Um veículo leve sobre Trilhos vai resolver o problema de transporte coletivo de Curitiba pelos próximos trinta anos. Esta, pelo menos, é a aposta do prefeito de Curitiba, Jaime Lerner. Até o final do ano, Lerner pretende publicar o edital de concorrência para as obras e efetuar a compra de material rodante e tecnologia para implantação de seu mais novo projeto no setor: o bonde moderno. O empreendimento exigirá um investimento total de aproximadamente 240 milhões de dólares, que a prefeitura vai dividir com a iniciativa privada, num ousado sistema de parceria.

As negociações para a obtenção de recursos e tecnologia já estão sendo feitas com quatro países — Espanha, França, Itália e Alemanha. Segundo o projeto, à prefeitura de Curitiba caberá investimento de US\$ 100 milhões. O restante será bancado pela iniciativa privada. Lerner, que tem no transporte coletivo a marca registrada de suas três gestões na prefeitura de Curitiba, espera iniciar as obras até o primeiro semestre do próximo ano.

“O bonde moderno”, explica ele, “é uma necessidade natural, decorrente do aumento da demanda de passageiros. Nossos ônibus atenderam perfeitamente bem o setor, quando Curitiba tinha 650 mil ou 700

mil habitantes, na década de 70. Hoje, temos uma cidade com 1,6 milhão de habitantes e a demanda pelo transporte é muito maior”, diz ele, ao falar sobre o projeto.

De acordo com o projeto, o bonde vai ligar os bairros de Santa Cândida e Pinheirinho, na linha Norte—Sul, transportando por dia 400 mil passageiros. Atualmente, a demanda é de 15 mil passageiros/hora, nessa linha que representa 32,94% da demanda total diária da cidade. Por hora, o bonde transportará até 25 mil passageiros, levando trezentos passageiros em cada viagem. Atualmente, os ônibus articulados que operam nesse trecho, em canaletas exclusivas, têm capacidade para 170 passageiros. A frota na linha Norte—Sul será de setenta bondes. O sistema projetado para a prefeitura de Curitiba permite a formação de comboios, de até três carros, ampliando a capacidade do bonde para até novecentos passageiros a cada viagem.

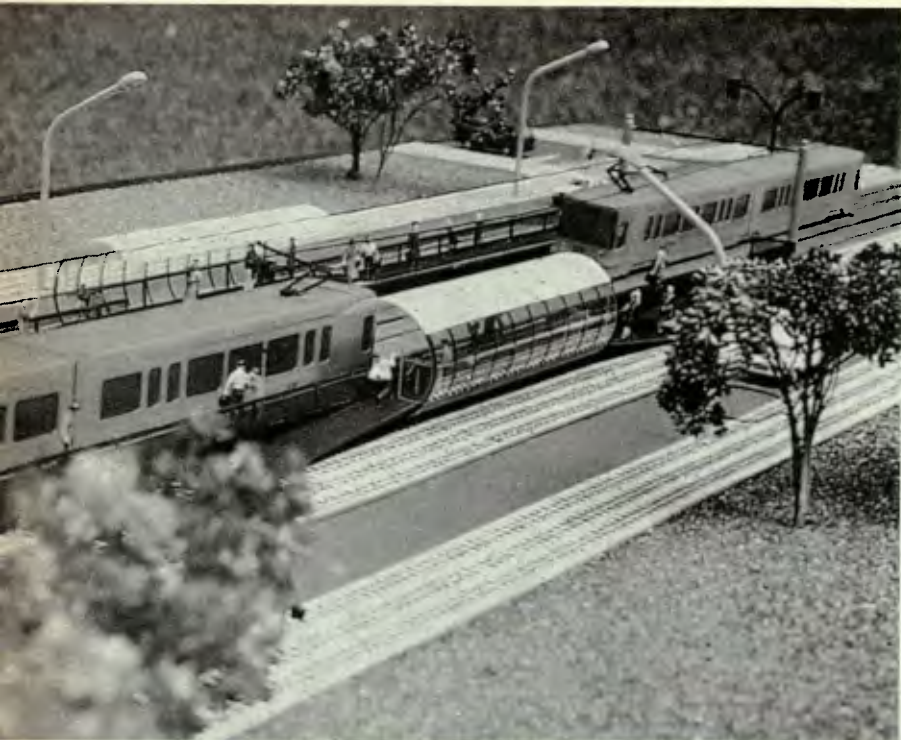
Maior capacidade — A entrada do bonde em circulação representará a saída dos ônibus expressos das canaletas exclusivas, com as quais Lerner ganhou notoriedade quando foi prefeito em 1974. O bonde utilizará essas canaletas e, em pontos centrais de previsível congestionamen-



to, trafegará pelo subsolo. Isso acontecerá, por exemplo, no trajeto entre a Avenida João Gualberto, altura do Passeio Público, até Pedro Ivo. A partir daí passará então a rodar por elevados, até deixar totalmente o centro da cidade, próximo à Rede Ferroviária Federal. O restante do percurso será de superfície, via canaletas, num total de 19,4 km.

As nove empresas de ônibus que hoje operam no sistema de transporte coletivo de Curitiba formarão um *pool*, e, em vez de comprarem ônibus, passarão a comprar bondes. O preço médio de cada unidade é de US\$ 1,2 milhão, e o IPPUC — Instituto de Planejamento e Pesquisa de Curitiba estima que o investimento da iniciativa privada tenha retorno em quinze anos e os bondes tenham uma vida útil de trinta anos.

O bonde moderno de Curitiba terá dois terminais e seis estações intermediárias, além de 31 pontos de parada ao longo do trajeto. A economia de tempo, segundo estudo do IPPUC, responsável pelo projeto, será pequena, de apenas 10% em relação aos ônibus expressos. Em termos de economia de tempo, na verdade, o sistema Linha Direta, conhecido na cidade como ‘Ligeirinho’, é imbatível, com ônibus que circulam a cada cinco minutos. A vantagem do bonde fica mesmo na maior capacidade de passageiros, mais conforto, e na vida útil dos ve-



feito curitibano com o projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (o nome oficial). O engenheiro João Carlos Cascaes, hoje diretor de Operações da Copel — Companhia Paranaense de Energia, faz uma dura crítica ao projeto do prefeito. Ele acha que Lerner precisa do bonde “para produzir vídeos e ganhar projeção mostrando lá fora que aqui se desenvolvem projetos grandiosos”. Cascaes foi diretor da URBS por três anos, de 1986 a 1989, na gestão do ex-prefeito e hoje governador Roberto Requião, arquiinimigo de Lerner. E não poupa críticas à vaidade do prefeito Jaime Lerner.

“O IPPUC”, diz ele, “sabe que o atual sistema de transporte de Curitiba ainda não está esgotado e agüenta mais dez anos, mas no IPPC ninguém fala nisso, porque causaria um confronto direto com Lerner. Curitiba tem muitas opções viárias e está longe de chegar ao seu limite. O Ligeirinho é uma prova disso”, afirma Cascaes.

Para ele, o dinheiro que será gasto com o projeto está sendo jogado fora num momento em que o país “está muito mal das pernas” e tem outras prioridades. “Se a prefeitura pode conseguir todo esse dinheiro, por que não construir casas? É um crime contra a cidade gastar todo esse dinheiro que será pago pelos próximos prefeitos.”

Cascaes não acredita que o bonde seja necessário. “Criou-se esta necessidade”, diz ele, considerando que situações como essa causam um grande desgaste social. “O dinheiro arrecadado por um município não existe para atender a luxo ou a fantasia de nenhum administrador, mas para solucionar problemas emergenciais da população, e todos sabemos que a moradia é o maior problema”, afirma Cascaes, que contesta inclusive o argumento da prefeitura de que, movido a eletricidade, o bonde reduz os danos ao meio ambiente provocados pelos ônibus. “Trolebus e ônibus movidos a gás metano também não poluem o ambiente e além disso são muito mais baratos.”

Maria do Carmo Batiston,
de Curitiba

Segundo Lerner, o bonde moderno é uma necessidade natural, resultante do crescimento da cidade e do aumento da demanda de passageiros



Fotos: Divulgação

ículos: o bonde terá uma vida útil de trinta anos, contra um período de dez a doze anos dos ônibus.

Nos dias úteis, o sistema de transporte coletivo de Curitiba registra até 1,2 milhão de passageiros, com um grande saturamento na linha Norte—Sul. “Esta linha está saturada”, afirma o diretor da URBS — Companhia de Urbanização de Curitiba, encarregada da operação do sistema de transporte. “Nos horários de pico, temos comboios de quatro a seis ônibus articulados, todos completamente lotados”, diz ele, lembrando que projetos como este já vêm sendo estudados em cidades

como Rio de Janeiro, Teresina, São José dos Campos, João Pessoa e Manaus, enquanto Belo Horizonte, Salvador e Goiânia já têm projetos básicos para sua adoção.

Segundo a prefeitura de Curitiba, as negociações para obtenção de recursos e tecnologia estão mais avançadas com a Espanha, faltando apenas o aval do presidente Fernando Collor, a quem Lerner já encaminhou o projeto. Collor, afirma-se, levou o assunto em sua agenda de negociações em Madri.

Rota contrária — Mas nem todos acompanham o otimismo do pre-

COM ÔNIBUS SCANIA AS DISTÂ



NCIAS PARECEM MAIS CURTAS.



A Scania respeita muito a evolução tecnológica de seus ônibus.

Porque respeita ainda mais:

- a) os direitos dos usuários a um transporte de primeira classe;
- b) as necessidades de um mercado que exige o máximo em termos de qualidade, desempenho e rentabilidade.

NOVA LINHA SCANIA 113: LANÇAMENTO SIMULTÂNEO COM A EUROPA

Os novos chassis acompanham a vanguarda mundial do desenvolvimento e inovação de ônibus.

Dos motores, com maiores níveis de potência e níveis mais elevados de torque, aliados a menores consumos específicos, até à suspensão e às dezenas de variantes de montagem tudo se soma para fazer dos ônibus Scania os mais avançados, econômicos e eficientes do mercado brasileiro.

Assim, você poderá constatar que a produtividade que garante retorno mais rápido ao capital investido é consequência direta destes avanços tecnológicos.

PERGUNTE A QUEM TEM UM

Solicite informações detalhadas a seu Concessionário Scania. E, se ainda restar alguma dúvida, pergunte a quem tem um ônibus Scania.

E você ficará sabendo que esta preferência nacional dos empresários tem uma razão indiscutível: a melhor relação custo/benefício.



SCANIA