

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 23 - N.º 260 - SETEMBRO, 1985 - Cr\$ 10.000



AS MAIORES DO TRANSPORTE



Empresário
Camilo Cola

**A Itapemirim
avança na carga**

**Volvo esquentou a linha
com o "Intercooler"**



**TRANSPORTADORA VOLTA REDONDA S.A.
TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL**

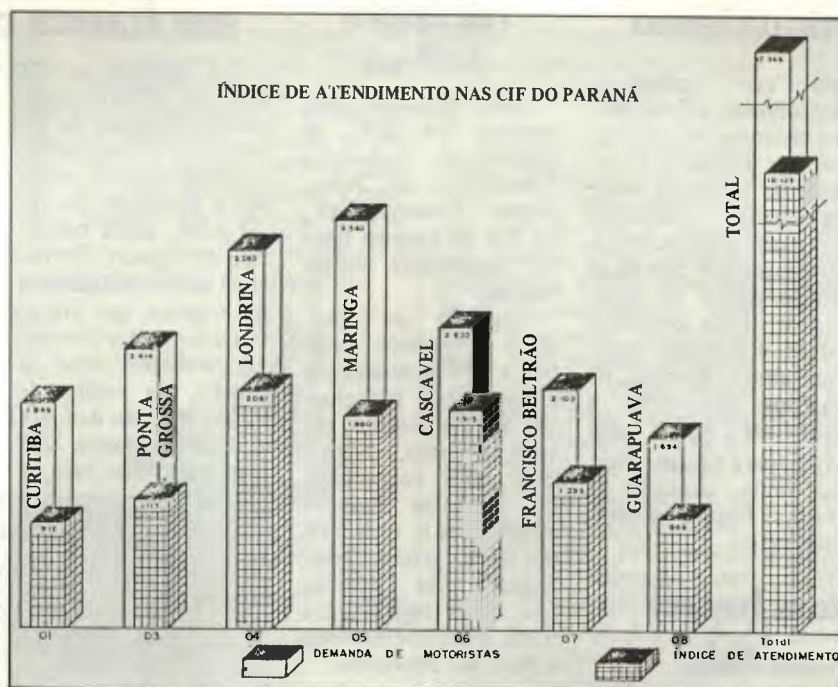


MATRIZ: Rua Curuçá, 1804
TEL.: (011) 291-0211 TELEX: (011)
25136 - 35787 - 37910 - TRVRBR

Soja provoca aumento de 290% nos fretes

A safra de soja impulsionou para a estratosfera os fretes de carreteiros no Paraná. Segundo relatório da Secretaria de Transportes, a tarifa média por tonelada/quilômetro contratada nas oito centrais de fretes do Estado aumentou de Cr\$ 33,61 em junho de 1984 para Cr\$ 131,20 em junho de 1985. Uma elevação, portanto, de 290%. Os aumentos maiores ocorreram em Cascavel (330%), Londrina (303%) e Maringá (303%).

A tarifa já supera os custos operacionais. Em maio, quando o frete médio foi de Cr\$ 133,46, o custo total por tonelada/quilômetro de um Mercedes Benz L-1113 rodando 7 000 km, segundo cálculos de TM, não ultrapassava Cr\$ 121,37. Hoje, o autônomo gasta com óleo diesel apenas 27,58% do frete e sua



remuneração supera os custos variáveis em 67%. Situação oposta à de um ano atrás, quando o diesel consumia 50% do frete. Este, por sua vez, mal cobria os custos variáveis.

A eficiência das centrais aumentou bastante. No trimestre abril a junho, elas atenderam 10 123 transportadores, ou 57,6% dos 17 566 motoristas que procuraram seus serviços. A to-

nelagem de carga comissionada atingiu 168 868 t, 10,2% a mais que no segundo semestre do ano passado. Essa tonelagem, no entanto, representou apenas 13,4% da carga ofertada.

Vale-transporte ajudará a combater a violência

Um dos reflexos da implantação do vale-transporte em São Paulo deve ser a diminuição da violência nos ônibus urbanos. Esta é a opinião das empresas de transporte coletivo da capital paulista, pois o vale-transporte deverá reduzir em 34% o dinheiro vivo em circulação nos ônibus.

Para os empresários,

se os passes forem resgatados pela operadora em 24 ou até mesmo 48 horas, o impacto financeiro será perfeitamente suportável. No caso de São Paulo, em particular, o resgate deverá ser feito com rapidez, uma vez que a CMTC já acumulou experiência com os passes comuns, pagos de um dia para o outro.

Carris Portoalegrense pede socorro à EBTU

A Carris Portoalegrense pretende conseguir ainda este ano de Cr\$ 6 a 7 bilhões de sua acionista EBTU, para renovar 50% da necessidade atual de sua frota. "Sem esses recursos", diz o Diretor-Pre-

sidente Marco Antônio Damin, "teremos condições de adquirir apenas três veículos, em vez dos cinquenta que necessitamos para renovar a metade do que deveríamos".

Ford Cargo vende bem nos dois meses de estréia

Durante os primeiros cinquenta dias de comercialização do novo Cargo — 30 dias de julho e 20 de agosto —, a Ford colocou exatas 319 unidades no mercado interno, 173 delas somente no mês de agosto. Os levantamentos, segundo a empresa, são preliminares, mas, assim mesmo, dão uma idéia da aceitação do novo caminhão Ford. Basta comparar: a Mercedes vendeu, em junho

passado, exatas 581 unidades de seus modelos 1313 e 1513, concorrentes mais diretos do Cargo.

Em meados de agosto a Ford fez, também, um embarque experimental de 34 unidades para os Estados Unidos. Vale lembrar que a empresa planeja vender de 1 700 a 2 000 unidades para os EUA e Canadá até fevereiro de 1986.



Vale deve favorecer as empresas

O Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de São Paulo, Transurb, fez uma avaliação do vale-transporte e chegou a conclusão que a sua implantação poderá favorecer o setor. A análise, feita pelo professor Jether de Abreu, consultor econômico da entidade, concluiu que, embora a proposta seja neutra, em relação ao número de passageiros transportados, poderá permitir, finalmente, reajustes de tarifa baseadas em critérios estritamente técnicos. Diz ele que "as prefeituras sempre alegam o agravamento dos custos do usuário de baixa renda para não conceder o reajuste real". Agora, porém, os empresários esperam que não mais sejam usados os critérios político-eleitorais.

De acordo com os cálculos do sindicato, o vale-transporte deverá beneficiar 34% dos deslocamentos feitos por ônibus na cidade de São Paulo. Ou seja, 50% dos deslocamentos residência-trabalho ou vice-versa, que somam 68% do total de viagens. Com base em dados extraídos da Relação Anual de Informações Sociais — Rais, mais de 30% da mão-de-obra ativa será beneficiada.

Em termos globais, Jether de Abreu prevê um dispêndio, por parte das empresas, em torno de Cr\$ 2 trilhões anuais com a concessão do vale, isto se ele se estender a toda economia. O impacto, porém, não será grande, segundo o técnico, "porque toda essa despesa será dedutível".

Ritmo da Cacex na nova república continua lento

Decididamente a “nova república” ainda não conseguiu sintonizar seu ritmo com o entulho que restou do governo passado. Enquanto o ex-presidente do BNDES, Dilson Funaro, fala de liberdade e crescimento industrial, um velho e conhecido homem da Cacex, continua satisfazendo seu ego segurando guias de importação.

Formado na escola da burocracia — com

um “erre” apenas — desconhece, até mesmo, a existência dos contratos do BEFIEIX e, no caso da indústria automobilística, continua soltando as guias mês-a-mês e sempre depois de muito choro do negociador. Nesse sonolento ritmo, a indústria continua sendo obrigada, na maioria das vezes, a embarcar peças por avião, para não paralisar sua linha, pagando, é claro, fretes sempre mais caros.

Gráfica da Trans Invest poderá ser vendida

Fracassou a última chamada de capital da gráfica Trans Invest, controlada por transportadores ligados à NTC. Como se sabe, o empreendimento, embora tenha saído do vermelho, está às voltas com um imenso passivo. O presidente da empresa Attilio Giacomelli não descarta a possibilidade de vender a gráfica. Já há um candidato — o empresário Camilo

Cola. Mas, Cola só quer comprar máquinas (duas Katu). E a Trans Invest quer vender a gráfica montada. Desfazendo-se do seu único empreendimento sobrevivente, a Trans Invest pensa em adquirir participação minoritária em empresas rentáveis, desistindo de gerir seus próprios negócios. Será essa a estratégia futura — se sobrar dinheiro para tanto.

O “X 15 Carajás”, veículo a diésel da Gurgel Indústria e Comércio de Veículos, não terá autorização para licenciamento do Conselho Nacional de Trânsito enquanto não provar que o projeto foi aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial do Ministério da Indústria e do Comércio. A empresa pediu autorização ao Contran para licenciamento, que exigiu prova da aprovação do CDI. Somente depois disso, o Contran voltará a examinar o pedido.

A CMTC assinou contrato para compra de 350 ônibus Padron, no valor de Cr\$ 133 bilhões. Deste total, 70% será financiado pelo Finame e os 30% restantes de recursos próprios. As cláusulas de pagamento prevêem um ano de carência e quatro para amortização. Os novos ônibus, que começarão a circular daqui a noventa dias, serão encarroçados pela Marcopolo, (os 210 Scania) e pela Caio, (os 140 com chassi Volvo). Os padron terão capacidade para 105 passageiros sentados e em pé.

CTC-Rio recupera ônibus

Sem dinheiro para renovar sua frota de quinhentos ônibus a Companhia de Transportes Coletivos-CTC, do Rio de Janeiro trata de reconstruir velhos ônibus.

Segundo seu presidente Heródoto Campos, a CTC já recuperou e encarroçou 125 chassis Mercedes-Benz em suas oficinas. Agora, uma nova encomenda de trezentos Padrons sobre chassis recuperados estão sendo encarroçados pela Ciferal e pela Santa Matilde, e a meta é recuperar toda a frota até dezembro.

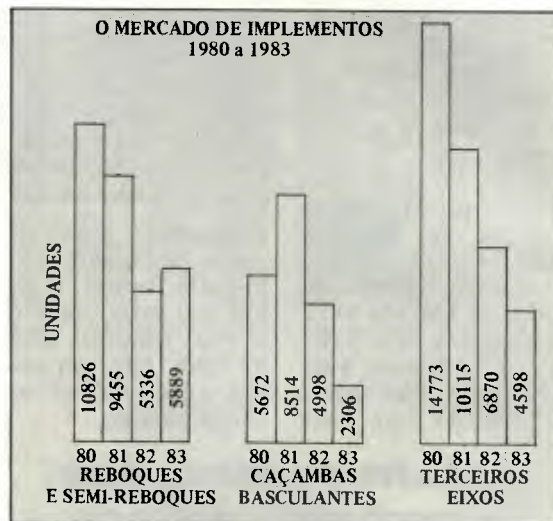
Com isto, a CTC está fazendo uma substancial economia. “A cotação da fábrica que recebemos era de Cr\$ 250 milhões. Mas, com a recuperação e fornecimento dos chassis, estamos reencarroçando todos os ônibus por Cr\$ 125 milhões e prolongando sua vida útil em mais cinco anos”, afirma Heródoto Campos.

Para 1986, a meta é adquirir cinquenta novos micro-ônibus, que irão operar nas linhas de Santa Teresa, e cem ônibus articulados, que ligarão o metrô de Botafogo ao Leblon, com paradas em estações climatizadas, segundo o projeto do arquiteto Jaime Lerner.

A renovação da frota, segundo o presidente da CTC, vem permitindo uma substancial redução dos custos de manutenção. A empresa, que antes dependia em 75% de subvenções do Governo estadual, já esta recebendo apenas 25%, e deverá chegar ao final do Governo mostrando equilíbrio entre receita e despesa.

O setor de carroçarias em franca recuperação

As estatísticas oficiais da ANFIR (Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários), relativas à produção do ano de 1984, ainda não foram divulgadas. Estima-se extra-oficialmente, no entanto, que nos reboques e semi-reboques, carros-chefes dessa indústria, as vendas tenham atingido de 6 800 a 7 000 unidades. Definitiva, ou não, essa expectativa dá mostras de revitalização e, quase, recoloca os encarroçadores de volta aos níveis de 1980, quando foram vendidos 10 826 reboques e semi-reboques (veja gráfico). Nesse ritmo, segundo informação também extra-oficial de fonte da ANFIR, em 1985, essa indústria poderá chegar fácil aos 8 mil reboques e semi-reboques vendidos.



Novas balanças serão instaladas no Sudeste

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER vai desapropriar várias áreas à margem de rodovias para instalação de 16 novos postos de pesagem, em Minas, Rio de Janeiro e Espírito Santo. Quatro delas serão instaladas no Espírito Santo, oito em Minas e quatro no Rio de Janeiro (veja tabela abaixo).

AS NOVAS BALANÇAS		
Rodovia	(BR e trecho)	Quilômetro
101-ES	Safrá - Vitória	391
101-ES	Vit. - Bifurcação BR-101/262	14
101-ES	Vitória - Linhares	249
101-ES	São Mateus - Linhares	136
116-MG	Caratinga - Gov. Valadares	488
040-RJ	Rio de Janeiro - Petrópolis	3
116-RJ	Rio de Janeiro - São Paulo	54
393-RJ	Três Rios - Além Paraíba	35
116-MG	Leopoldina - Além Paraíba	161
040-MG	Carandá - Barbacena	311
262-MG	Araxá - Estalagem	342
050-MG	Uberaba - Uberlândia	494
116-MG	Teófilo Otoni - Itambacuri	674
153-MG	Frutal - Etronc. c/a BR-365	71
116-RJ	Barra Mansa - Resende	139
381-MG	Pouso Alegre - Campanha	366

Entre nesta placa.



Ela faz economia. Esteja onde estiver.

Esta placa identifica o Sistema Tortuga de Recapagem a frio.

Um sistema que proporciona uma redução extraordinária no seu custo por quilômetro rodado.

Trocando em miúdos, você terá sempre maior quilometragem pela banda de rodagem mais larga, com sulcos mais profundos, maior área de contato com o solo, mínimo desgaste, composto mais compacto, maior estabilidade, e muitas outras vantagens.

É segurança, rapidez e real economia.

Quando você encontrar esta placa na porta de qualquer vulcanizadora, pode entrar e confiar. É gente de puro bom senso.



ARTEFATOS DE BORRACHA RECORD S/A.
Quem roda mais, ganha mais.

Fábrica e Escritório:
Rua Alberto Klemtz, 441 - Fone: (041) 248-1133
Caixa Postal 2392 - Telex: (041) 5773 - TORT
80.000 - Curitiba - Paraná

S. Cantarino

Toda a linha de produtos para reforma de pneumáticos.

Surge a Associação de Recauchutadores

Acaba de ser fundada a Associação Brasileira de Recauchutadores, ABR, reunindo, inicialmente, trinta associados. A nova entidade nasce com o objetivo de promover o desenvolvimento técnico da categoria e iniciar uma atuação política, visando a defender os interesses da classe. A associação, porém, não terá preocupação com a comercialização ou fixação de preços.

Segundo o primeiro presidente da ABR, Alberto Veras Carapeba, diretor da Tyresoles do Ceará, a associação é uma evolução do segmento no Brasil, seguindo os mesmos moldes das já existentes no exterior, como a ARA, *American Retradere* As-

sociation, e a NTA, *National Tyres Association*, americanas. A primeira iniciativa será a edição de um boletim mensal de informações técnicas, enquanto, paralelamente, serão feitos contatos de intercâmbio com associações estrangeiras, com a organização de viagens tecnológicas ao exterior. A primeira levará uma delegação à feira de Hannover.

A principal preocupação da ABR, po-



Alberto Veras Carapeba

rém, será a de promover o aumento da credibilidade do setor, com a obrigatoriedade do oferecimento de garantia pelos serviços prestados pelas associadas, as quais terão à disposição um selo de identificação. "Isto porque", explica Carapeba, "dos 1 700 recauchutadores do país, mais de 90% não é confiável".

A associação, que cobrará 10 ORTN mensais dos filiados, tentará, também, criar uma "reserva de mercado", como já estão fazendo os retificadores. Além disso, há intenção de formar um *lobby* que procurará barrar a entrada de multinacionais e fabricantes no mercado, como acontece com a Michelin na Europa.

Baixam os estoques de chassis

Devido à recente greve da indústria automobilística, os fabricantes nacionais de carroçarias para ônibus encerraram o mês de junho com uma queda de 30,3% no número de chassis em estoque nos seus pátios, em relação ao ano passado.

Para Cláudio Regina, presidente da Fabus Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus, o setor nunca esteve numa situação tão ruim, pois, "quando a indústria pensava que ia crescer, ela está mais estagnada do que nunca". Comparados com o mês de janeiro (655 unidades), fevereiro apresentou queda de 14,5% (560 unidades); março, de 31,6% (448); abril, de 48,1% (340); maio, de 50,5% (322) e junho, de 54,3% (apenas 299 chassis).

Agora é a vez da rodovia dos oitocentos dias

Rio Branco é, hoje, uma capital isolada do resto do país. Na seca, os rios baixam, dificultando a navegação fluvial e prejudicando o abastecimento de combustíveis. Durante a época das chuvas, a precária rodovia Porto Velho-Rio Branco torna-se intransitável. O DNER admite que a estrada apresenta "deficiências generalizadas de greides, drenagem e revestimento primário". Como no seu piso, predomina a argila, o tráfego acaba consideravelmente prejudicado.

O resultado é o brutal encarecimento dos produtos consumidos no Acre. O frete entre Porto Velho e Rio Branco chega a custar o dobro da tarifa entre São Paulo e Belém, embora a distância que separe as duas últimas seja seis vezes maior.

Para romper esse isolamento, o ministro dos Transportes Affonso Carmago acaba de anunciar a "rodovia dos oitocentos dias" (úteis). Se tudo correr conforme

os planos, dentro de 32 meses (isto é, no início de 1988), os 502 km que separam Porto Velho de Rio Branco estarão completamente alargados e pavimentados. O trecho, na verdade, um prolongamento da BR-364, vai ganhar também novas pontes e melhoramento no sistema de balsas do rio Madeira.

As obras, contratadas dias 30 de julho com sete empreiteiras (veja quadro) vão custar US\$ 146,7 milhões. Desse total, o BID participará com US\$ 58,5 milhões e o DNER entrará com US\$ 88,2 milhões. O DNER aplicará ainda mais US\$ 10 milhões em trabalhos de proteção ambiental e US\$ 11,6 milhões em gastos financeiros e supervisão do projeto.

O cronograma financeiro prevê despesas pequenas este ano (US\$ 14,4 milhões). Em 1986 e 87, porém, os desencaixes atingirão US\$ 44,2 milhões por ano, para reduzirem-se a US\$ 22,31 milhões no final da obra, em 1988.

Lei paulista contra cinto de segurança pode cair

No Estado de São Paulo, o motorista pode ser multado por não usar o cinto de segurança na via Dutra. Na Anhanguera, a poucos quilômetros de distância, porém, o motorista não será apanhado pela Polícia Rodoviária, caso não amarre o cinto. Isso, em consequência da recente lei estadual 4628, em vigor desde 11 de julho, que dispensou o uso do cinto de segurança nas estradas e vias urbanas paulistas. O governador Franco Montoro deixou passar o prazo para aprovar ou vetar a lei, de autoria do deputado Néfi Tales. Por isso, ela foi promulgada pelo presidente da Assembléia Legislativa, deputado Luiz Carlos Santos.

Na área federal, continua em vigor a disposição do Contran que exige o cinto, ao menos nas rodovias. Nas cida-

des, o Contran suspendeu por prazo indeterminado a execução da norma, preferindo, antes de multar os infratores, detonar campanha nacional de conscientização dos motoristas sobre os benefícios do equipamento.

Ao tomar conhecimento da lei paulista, o Contran pediu um parecer à Assembléia Jurídica do Ministério da Justiça, sobre a constitucionalidade da medida. Alguns juristas sustentam que a legislação estadual e municipal não pode contrariar as normas federais sobre trânsito. O precedente do Supremo Tribunal Federal é favorável à tese, pois já "derrubou" a lei paulista que fixou em 100 quilômetros/horários a velocidade máxima nas estradas, superpondo-se à norma do Contran que limita a 80 km/h a velocidade máxima.

A DIVISÃO DO BOLO

Empreiteira	Trecho/Extensão (km)	Valor dez/84 (Cr\$ milhões)
DOC/MEX - 4º BEC	Porto Velho-km 30/30	8 752
CEESA - Const. de Estradas e Estruturas S.A.	Km 30-Rio Caracol/47,3	13 798
Construtora Tratex S.A.	Rio Caracol-Igarapé/78,3	17 636
CCO - Construtora Centro Oeste S.A.	Igarapé-Abunã/68,2	15 443
CR - Almeida S.A.	Abunã-km 321,8/98,0	40 373
EBEC - Engenharia Brasileira de Construção S.A.	Km 321,8-km 411,8/90,0	37 097
Construtora Mendes Júnior S.A.	Km 411,8-Rio Branco/89,8	36 100
Totais	Porto Velho-Rio Branco/601,6	169 199

Fonte: Ministério dos Transportes

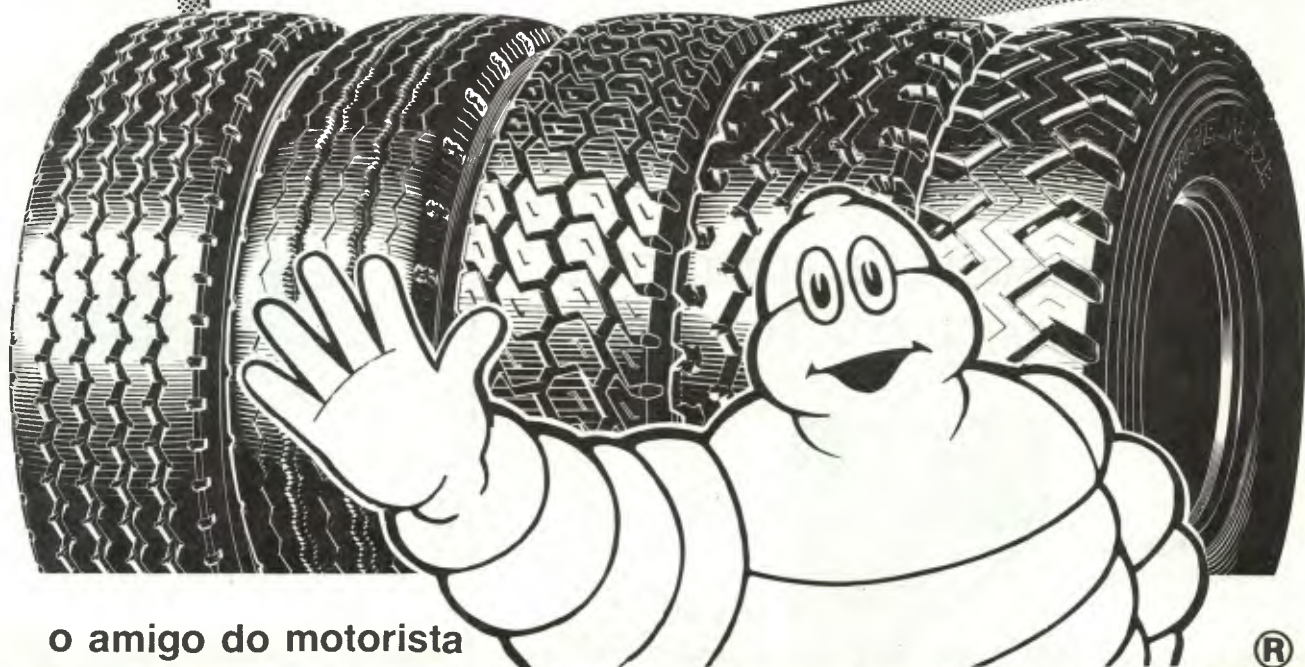
ESTE É O SIMBOLO
DA QUALIDADE E DO
ATENDIMENTO.



MICHELIN

**5 vezes
melhor!**

1. **MAIS QUALIDADE** - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. **MAIS QUILOMETRAGEM** - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. **MAIS ECONOMIA** - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. **MAIS RESULTADOS** - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. **MAIS ATENDIMENTO** - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

MICHELIN®

ATUALIDADES

Petrofertil assina dois contratos para poupar diesel

Para economizar cerca de 5,5 milhões de litros de combustível por ano, a Petrofertil assinou, em Belo Horizonte, dois contratos, através de suas empresas controladas - Goiásfertil e Fosfertil -, com a Rede Ferroviária Federal, Companhia Vale do Rio Doce e Fepasa, no valor de US\$ 85 milhões, para o transporte de rocha fosfática e enxofre, pelo prazo de cinco anos.

Muita coisa vai mudar, agora. O contrato com a Goiásfertil determina o transporte pela Rede de cerca de 480 mil t de rocha fosfática (base úmida) por ano, desde o complexo industrial de Catalão (GO) até Nova Era (MG). Daí, seguirão pela Vale do

Rio Doce até o porto de Tubarão e, de lá, por via marítima até Imbituba (SC), onde se localizam as instalações da ICC - Indústria Carboquímica Catarinense, do Grupo Petrofertil.

Este contrato vai representar uma economia de combustível da ordem de 4,0 milhões de litros ano, ou, em valores de hoje, US\$ 1,5 milhão.

Já o contrato com a Fosfertil, vai viabilizar o transporte de 350 mil t anuais de enxofre, em sentido inverso. De Tubarão Nova Era, o produto será transportado pela CVRD. Daí, seguirá até Uberaba, no Triângulo Mineiro, pela RFF. No último percurso, Uberaba-Aramina será utilizada a Fepasa.

O Seticesp (Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual de Carga do Estado de São Paulo, mudou sua sigla. Passa a chamar-se SETCESP, sem o "i", de Interestadual. A mudança não facilita a leitura mas deixa de discriminar as empresas não interestaduais e, assim, o quadro de associados deverá crescer.

A Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo tem idéia de desburocratizar a aprovação de tremi-nhões para as estradas paulistas. Para isso, já convocou reuniões com técnicos das montadoras. Eles acham que o exemplo poderia ser seguido também pelo DNER nas estradas federais.

Orçamento de 86 destina 10,3% aos Transportes

Em recente entrevista a uma rede de televisão o ministro Affonso Camargo revelou "ter a impressão de estar entrando numa casa desarrumada" quando assumiu o Ministério dos Transportes. No mesmo programa Camargo, reforçou a prioridade e meta de recuperar 6 mil quilômetros de estradas no ano que vem. Parece que verbas é que não faltam ao Ministério.

De fato, o orçamento federal de 1986 reserva Cr\$ 67,58 trilhões (10,3% dos dispêndios) ao setor. Os recursos destinados à recuperação da malha rodoviária aumentaram em 92% e os reservados ao transporte urbano subiram 31,7% (em cruzeiros reais).



Mesmo assim, pode ser pouco. A Secretaria do Planejamento trabalhou com uma modesta taxa de inflação de 140% ao ano. E já há quem veja no programa do DNER para restaurar 12 mil quilômetros de rodovia em péssimo estado "mero paliativo". Esta é, pelo menos, a opinião do presidente do Sindicato da Construção Pesada de Minas, Reynaldo Nunes Ferreira.



APF

APF - Apolinário Equipamentos

Sempre na vanguarda Tecnológica.



- Furgões Cargo-Van
- Furgões Especiais
- Basculantes
- 3º eixo
- 5ª roda
- Guinchos
- Caixas coletoras
- Poliquindastes, etc...

APF

APOLINÁRIO EQUIPAMENTOS
INDUSTRIAIS LTDA.
Travessa Afonso Meira, 50
Fone: 441-9500 - CEP 09500
São Caetano do Sul - SP

DESMONTADORA HIDRÁULICA PARA PNEUS DE CAMINHÕES

A moderna técnica aplicada na montagem e desmontagem de pneus
7.00 - 16 até 13.00 - 24.



Mod. DPH-700

Montada sobre rodas
facilitando sua locomoção.

SOLICITE DEMONSTRAÇÃO

Emeb da Brasil Ltda



Rua Barata Ribeiro, 345
Caixa Postal 118 CEP 13300
Itu - SP. Fone: (011) 409-1921
Telex: (011) 35516 EEBL-BR

A tecnologia Goodyear avança: finalmente um pneu que tem algo a menos.

O novo Unisteel G-291 é o 1º radial sem câmara do Brasil. Ele une as características que já faziam do G-291 com câmara o radial mais avançado do Brasil às vantagens de um pneu sem câmara.

A câmara a menos significa peças a menos e menos paradas por furos. Peças a menos significam peso a menos.

Paradas a menos significam menos atrasos.

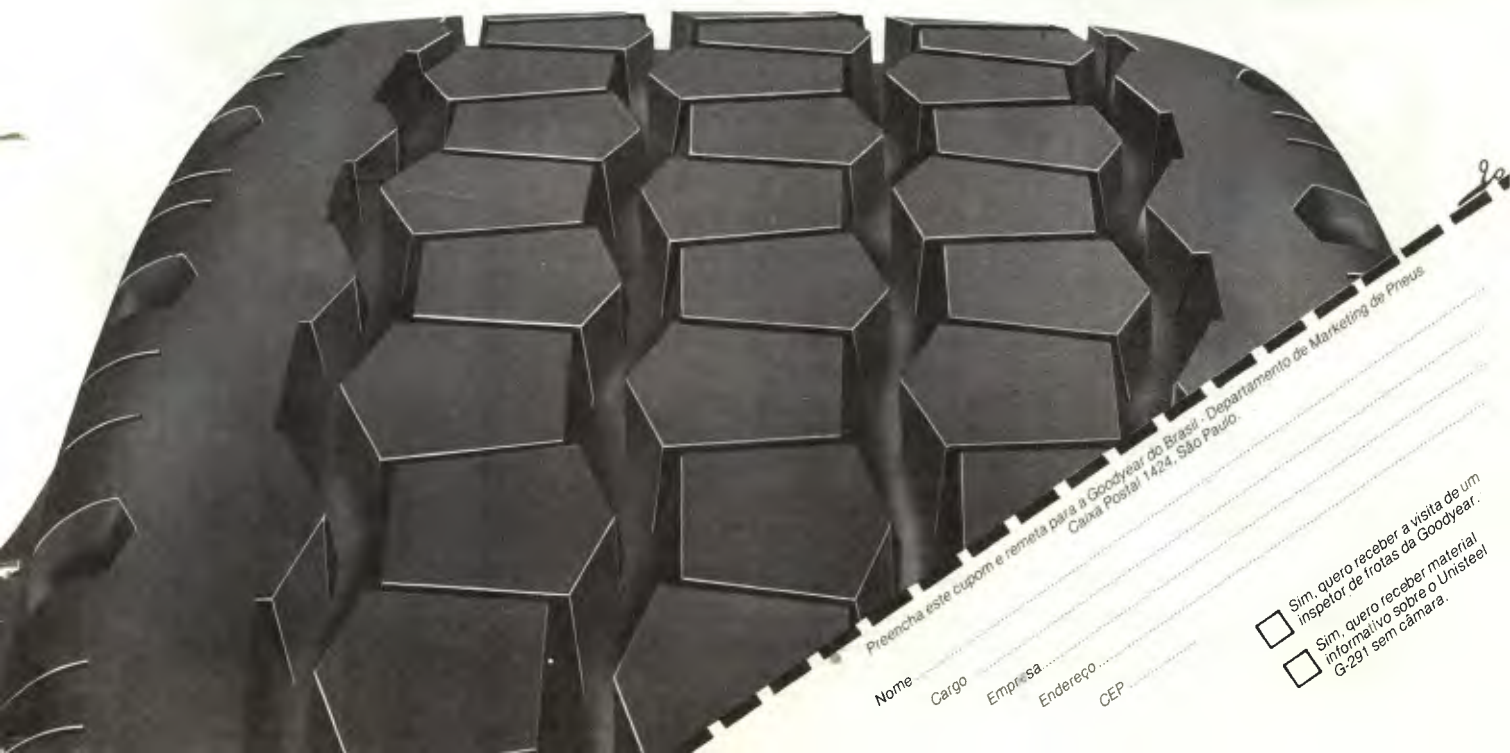
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil, maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo por quilômetro rodado.

Com algo a menos que os outros, o Unisteel G-291 sem câmara consegue trazer muito mais benefícios para você.

GOODYEAR

Lider mundial na tecnologia de pneus.

Novo Unisteel G-291. O 1º radial que não tem câmara para encher.



Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil - Departamento de Marketing de Pneus
Caixa Postal 1424, São Paulo.

Nome Cargo Empresa Endereço CEP

- Sim, quero receber a visita de um inspetor de frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.



Caminhões Volvo e R-112 da Scania ganham "intercooler"

A Volvo demorou um pouco, mas, finalmente, incorporou o "intercooler" a toda a sua linha de caminhões. A Scania reagiu e já oferece essa econômica opção também para a linha dos R-112. **Página 15.**

Itapemirim investe em terminais e lucra com a carga

O grandioso terminal de Guarulhos abriu as portas do lucro e do crescimento para a Viação Itapemirim. Com excelente desempenho, a empresa foi a mais lucrativa do setor de carga. **Página 22.**



E mais...

Já há cargas de sobra, mas faltam caminhões	47
Rodoviário de passageiros entra nas encomendas	54
Transportadores urbanos reclamam das tarifas	62
Afretamento e turismo volta a investir em frota	68
As ferrovias já ganham dinheiro com a carga	72
Setor marítimo paga pelos erros do passado	77
O aumento das passagens tira aviação do vermelho	80

Seções

Atualidades	3
Cartas	12
Mercado	84
Produção	88
Últimas notícias.....	89



O desempenho das quinhentas maiores do transporte

Pela décima-primeira vez, TM revela o desempenho financeiro das quinhentas maiores operadoras e indústrias ligadas a todas as modalidades de transporte, grupadas setor por setor. **Página 31.**



Capa: Camilo Cola
no terminal de Brasília
Foto: Silas Vilarins - J. Brasília



Diretores: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

transporte moderno

REDAÇÃO

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis
Redator chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redator principal: Marco A. Souto-Maior
Redator: Roberto Gallatti (Rio)
Repórter: Jaime A. Mendes dos Santos
Colaboradores: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).
Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.
Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Comercial: Ryniti Igarashi
Gerente comercial: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)
Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira
Rio de Janeiro: Paulo César de Andrade Abreu, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.
Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel
Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes
CPD: Lina Saito

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.

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 90.000. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach, n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 10.000. Edições especiais: Cr\$ 15.000. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

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 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 108.661.640.



Para a Viação Garcia, este é o lugar que realmente conta.

cgd

Somos uma das grandes empresas de transportes coletivos do País. Isso nos coloca em lugar de destaque e, é claro, nos orgulha muito porque vemos reconhecido um trabalho que já dura mais de 50 anos. Afinal, se nós ocupamos um bom lugar no ranking das empresas, é porque a nossa preocupação sempre foi com quem ocupa o lugar aí em cima.



VIAÇÃO GARCIA 

Seu lar nos caminhos do Brasil