

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 316 - ANO 27 - MAIO 1990 - Cr\$ 310,00

Modelo 1941
o "top line"
dos novos
pesados


Editora TM Ltda



PESADOS DA MERCEDES
Mais torque e
menos poluição

ENTREVISTA

Os planos do secretário
Marcelo Ribeiro



**Pneus Pirelli.
O investimento a longa
distância que garante o melhor
resultado a curto prazo.**

Para conseguir maior lucratividade com sua frota, você não precisa ir longe.

A Pirelli tem a mais extensa linha de pneus, testados e desenvolvidos no seu campo de provas, o único do gênero na América Latina.

Além disso, equipes de assistência técnica orientam na escolha e utilização.

Tudo para garantir o mais alto rendimento, na aquisição e uso dos pneus.

O melhor investimento para sua frota está mais perto do que você imagina. Em um dos 1.500 pontos-de-venda Pirelli espalhados por todo o país.



COM PIRELLI VOCÊ SABE COM QUEM ANDA

QUEM DECIDE PRECISA DE INFORMAÇÃO

QUEM DECIDE
NA ÁREA DE
TRANSPORTE COMERCIAL
PRECISA DE
TRANSPORTE MODERNO

Há 26 anos que TRANSPORTE MODERNO vem cumprindo o papel de principal ferramenta de trabalho para o gerenciamento de frotas comerciais e contratação de serviços.

Com TRANSPORTE MODERNO, você acompanha de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais, manutenção, pintura, segurança, tarifas, alternativas energéticas, seleção dos meios de transporte, problemas logísticos etc.

Faça uma assinatura de TRANSPORTE MODERNO. É a primeira grande decisão para os seus negócios.



transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO, ao custo de Cr\$ 2.363,00

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: _____ Insc. 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



Editora TM Ltda

R. Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
04117 - São Paulo - SP
Tels.: (011) 572-8867/575-1304/
575-4236/575-3983
Telex: (11) 35247

OFERTA ESPECIAL!
Com a sua assinatura anual de
TRANSPORTE MODERNO, você
paga apenas 10 exemplares e
recebe 12. Além do anuário AS
MAIORES DO TRANSPORTE

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.

SUMÁRIO

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres

Walter de Sousa

Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes

(Pesquisa) Lourenço Fraguas (Brasília) Roberto

Galletti (Rio de Janeiro) Orides Canton (Porto

Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)

Elaine Saboya (Santos)

Fotógrafo

José Romeu Feixas

Colaboradores Autônomos

Alberto Marques (Santos)

César Lima (Rio de Janeiro)

Vânia Coimbra (Londres)

Luís Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTB B 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Litográfica Ypiranga

Rua Cadele, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Rynili Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Carlos F. Soares Jr.

Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31

Fone: (041) 335-1871 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

R. Gonçalves Ledo, 118

Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855

Telex 511917

90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LÓBRA - Mala

Direta, Comércio

e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 2.363,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 310,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 26 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob nº 705 em 23/03/1963; última averbação

nº 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, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**

(Linha sequencial)

Fax: (011) 571-5869

Telex: (011) 35247

C.G.C. 53.995.544/0001-05 Inscrição Estadual

nº 111.168.673.117

Filiada à ANATEC

CARGO**12****Mais potência para versões com eixo de 6 t**

A Ford lança o Cargo com eixo dianteiro de 6 t. Os veículos têm mais 12 cv de potência, mais 5 mkgf de torque e suspensão reforçada

MERCEDES-BENZ**14****Uma família de quatro pesadões**

A Mercedes completa a reformulação de sua linha de produtos, iniciada em 1984, ao lançar a série de caminhões pesados de 25 a 45 t.

TRANSPORTE URBANO**20****Operadores querem usar gás natural**

Reunidos em São Paulo, frotistas, fabricantes de veículos e técnicos cobram do governo uma política para o uso do gás natural

CEGONHAS**24****Transporte de veículos na era eletrônica**

A Toleman, da Inglaterra, levou cinco anos para desenvolver a cegonha eletrônica que carrega e descarrega mais rápido doze automóveis

MARÍTIMO**27****Extinção da Portobrás alivia os portos**

Após paralisar as obras, os portos aguardam a extinção da Portobrás e já pensam em compartilhar a administração com usuários.

AÉREO**30****Lufthansa opera com 747-400 no Brasil**

Com capacidade para 248 passageiros e 31 t de carga, a nova aeronave de terceira geração faz vôos non-stop entre a Europa e América do Sul

COMBUSTÍVEL**32****Petrobrás promete diesel mais limpo**

EUA e Europa já reformularam a composição do diesel visando a eliminação de partículas cancerígenas. No Brasil faltam recursos

POLÍTICA**47****Secretário anuncia metas do novo governo**

O secretário de Transportes Dorival Marcelo Ribeiro promete arranjar recursos para reformar as rodovias e enxugar a máquina

SEÇÕES**Neuto Escreve - 5 Cartas - 6 Atualidades - 7 Atualidades Internacional - 11 Mercado de Novos - 36 Mercado de Usados - 40 Produção - 42 Carroçarias - 43 Publicações - 44 Produtos - 45 Legislação - 46 Entrevista - 47**

Capa: Foto J. R. Feixas

TÁ NA CARIC!



Você está vendo, no encarte publicado nesta edição, os novos caminhões pesados Mercedes. Agora, para comprá-los, chame uma concessionária da pesada: Caric! Aquela que tem atendimento, qualidade de serviços e, principalmente, *dá negócio sempre...* Quem quer pesado, compra na Caric!



Concessionário Mercedes-Benz

CARIC

VEÍCULOS • PEÇAS • SERVIÇOS

RUA FERREIRA DE OLIVEIRA, 180/182
FONE: 291-0044 - TELEX (011) 61150 - S. PAULO, SP
AVENIDA JOSE MELONI, 998 - FONE: 469-7444
TELEX (011) 35617 - MOGI DAS CRUZES, SP



NEUTO

ESCREVE

Remontando a máquina

É até provável que muitas das medidas anunciadas acabem ficando apenas no papel. Afinal, como já comprovaram fracassadas tentativas anteriores, não se pode subestimar a resistência da burocracia estatal a qualquer ameaça a seus privilégios.

De qualquer maneira, o processo da reestruturação administrativa iniciado pela nova Secretaria Nacional de Transportes (veja nesta edição entrevista com o secretário Marcelo Ribeiro) parece bastante louvável. Principalmente porque não se limita a remontar a máquina e a extinguir repartições supérfluas. Inclui também a privatização de empresas, transferência aos Estados e municípios de atividades regionais e a abertura, no setor de transportes, de novas oportunidades para a iniciativa privada.

Ao trazer de volta para a Esplanada dos Ministérios funções de governo até então dispersas por inúmeros órgãos e locais, a secretaria resgata seu poder de decisão e adquire controle real sobre as políticas do setor. Não fazia sentido, por exemplo, o DNER decidir sobre concessão de linhas

de ônibus, a Portobrás sobre investimentos portuários, a EBTU sobre transporte urbano — e assim por diante.

Da mesma forma, parece acertada a decisão de fortalecer o Geipot como órgão exclusivo de planejamento de transporte e herdeiro universal de funções até hoje diluídas entre o próprio Geipot, a EBTU, o DNER, a Cideti, a Portobrás etc.

Resta agora cobrar a promessa do governo de que o órgão é capaz de fazer tudo isso e, de quebra, “enxugar” seu já inchado quadro de mais de oitocentos funcionários.

Merece aplausos também a corajosa decisão de extinguir empresas inúteis como a Portobrás e a EBTU. A primeira mantém uma invejável burocracia para “operar” portos situados a milhares de quilômetros de distância de Brasília e do Rio de Janeiro. E a segunda insistia em tratar de assuntos que, como reza a nova Constituição, competem agora aos municípios.

Nada a opor também à transferência da Polícia Rodoviária Federal para o Ministério da Justiça e ao necessário “enxugamento” do DNER, que deixa o Rio rumo a Brasília com trinta anos de atraso e volta às suas origens, de órgão construtor e reparador de estradas.

Muitos transportadores interpretarão a extinção de algumas diretorias do DNER como desinteresse do governo pela operação do transporte. No entanto, dentro da nova filosofia, operar caminhões e ônibus, trens ou navios será cada vez mais um problema da iniciativa privada.

É o que se deduz da tentativa de privatizar várias estatais (como a Franave, a Enasa e o Lloyd) ou ainda de estimular a construção e exploração de estradas e portos pelo capital privado — nacional ou estrangeiro.

Finalmente, a transferência de rodovias federais e trens suburbanos para Estados e municípios também não merece reparos formais. Afinal, quem ficou com os recursos, que fique igualmente com as obrigações. Não se podem ignorar, contudo, os obstáculos práticos à execução da idéia. O que o governo quer passar para a frente são subúrbios deficitários e caindo aos pedaços e estradas esburacadas. Quem vai querer esse presente de grego?



Foto: Arquivo TM

Fabricante de balança nega irregularidade

Tomamos ciência do artigo publicado em **TM** nº 313, de fevereiro de 1990, que denuncia "irregularidades em balanças móveis". Tratando-se de equipamento de nossa fabricação, gostaríamos de fazer alguns comentários elucidativos sobre o fato denunciado e sobre o produto em questão.

Essa balança, como todo e qualquer instrumento para medição comparativa de massas, está sujeita a variações que são pré-determinadas por órgãos e legislação do Ministério da Indústria e do Comércio.

No caso específico, o produto foi submetido ao Inmetro — Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, tendo sido aprovado pela Portaria nº 180 de 26/12/1985, e atende às especificações para Aferição de Balanças para Pesagem de Eixos de Veículos Rodoviários, adotadas pelo Inmetro por meio da Instrução OF/CIRC/INPM/AML nº 20/78.

Por outro lado, acompanhamos os testes periciais efetuados e, em todas as pesagens, a balança comportou-se tecnicamente dentro dos parâmetros para os quais foi aprovada e para o fim a que se destina.

Devemos ainda informar que todos os produtos por nós fabricados são regulamentados por portarias de aprovação específicas e inspecionados e aferidos por técnicos credenciados do Ipem — Instituto de Pesos e Medidas de São

Paulo, órgão delegado do Inmetro.

Desta forma, se houver irregularidades com as balanças móveis, estas não nos são devidas. Eventualmente, não estão sendo adequadamente utilizadas ou não estão sofrendo as aferições periódicas necessárias.

LUIZ A. ALVAREZ

Diretor

Filizola Balanças Industriais S.A.
Guarulhos-SP

Leitor elogia serviço de "Custos & Controles"

Vimos cumprimentar a Editora **TM** Ltda. pela forma clara e específica como edita a planilha *Custos & Controles*. Infelizmente não encontramos nenhum cálculo de custos sobre caminhões boiadeiros. Por isso, solicitamos, se possível, a inclusão ou maiores informações sobre esse tipo de veículo, pois nossa frota é composta de caminhões frigorificados, carga seca e boiadeiros.

JOÃO JORGE NOLASCO
Pelotas-RS

Por mais abrangentes que sejam nossas planilhas, dificilmente iremos atender a todas as especialidades, mas faremos o possível para incluir os boiadeiros, na medida em que pudermos substituir uma das planilhas.

Autolatina cumprimenta pelo Prêmio Anfavea

O trabalho jornalístico supera os limites do mero registro de um fato. Transforma-o sim em verdadeira polêmica, quando necessário, tornando-se um veículo importante de prestação de serviço.

O Prêmio Anfavea de Jornalismo veio justamente incentivar essa modalidade de reportagem, principalmente em um ano de vital importância para a problemática urbana do trânsito.

O merecido reconhecimento pe-

lo trabalho da equipe de **TM** vem reforçar o imprescindível papel da imprensa na vida moderna.

AUTOLATINA

São Paulo-SP

Leitor aponta engano em editorial de "TM"

Discordo da afirmação do editorial de **TM** nº 310, de novembro de 1989, de que, para tracionar carretas de dois eixos (17 t), é preciso improvisar os modelos 1618T da Ford ou o 16210H da Volkswagen ou ainda gastar mais e adquirir um modelo pesado para 45 t. Desde 1975, a Mercedes vem fabricando cavalos mecânicos para essa finalidade. O primeiro modelo foi o LS 1524 e, finalmente, em 1988, o atual 1525, todos qualificados para tracionar carretas desse porte, não se justificando tais improvisações.

LUIZ ANTONIO BRASIL

Departamento de Vendas
Dal Magro
São Miguel do Oeste-SC

Homem de Transporte corrige equívocos

Com a finalidade exclusiva de esclarecer os fatos, gostaria de registrar alguns equívocos cometidos pela reportagem "Homem de Transporte 1989", publicada em **TM** nº 312, de janeiro de 1990:

- Não votei em Mário Covas nas eleições presidenciais de 15 de novembro e em nenhum momento da entrevista declarei meu voto;
- Benito Porcaro foi diretor administrativo da São Geraldo, enquanto Augusto Braga Filho era o diretor financeiro;
- A sociedade na TCM — Transportes Coletivos Maranhense (São Luís-MA) estende-se à família Lopes.

HELOÍSILO LOPES

Presidente da Rodonal
Belo Horizonte-MG

Transportadores buscam manter o equilíbrio

Passados os primeiros 45 dias do Plano Collor, os transportadores rodoviários de carga começam a respirar, embora continuem apreensivos. Para quem viu a ociosidade crescer de 20 para 80% nos primeiros trinta dias, ganhar alguns pontos percentuais no volume de operações significa oxigênio para não perder o fôlego de uma vez. Porém até o fechamento desta edição ninguém ousava imaginar quando o setor readquiriria a tranqüilidade anterior ao plano. Para o presidente da NTC, Domingos Fonseca, só a partir do último trimestre as empresas poderão começar a pensar em reiniciar os investimentos.

Em socorro aos mais aflitos, a NTC e os sindicatos a ela filiados têm procurado acalmar os ânimos, recomendando prudência nas medidas de contenção interna, para evitar a desestruturação das empresas e, conseqüentemente, do setor. Para Fonseca, todas as medidas adotadas pela indústria, comércio e serviços inspiraram as transportadoras a buscar saídas para as suas necessidades. Assim, férias coletivas, dispensa de caminhoneiros agregados, demissões de funcionários, redução de jornada e de salários, contenção de gastos, suspensão de investimentos e corrida aos empréstimos bancários para cobrir as despesas emergenciais, como salários, foram adotadas em parte por todas as empre-



Foto: J.R. Feixas

Fonseca pede prudência nos cortes

sas, assegura Fonseca.

Sem muita margem para negociar a tarifa, as empresas ainda tiveram de dilatar prazos de pagamento do frete para continuar operando.

Por outro lado, a Portaria n.º 100, do Ministério da Economia, permitiu um pouco mais de oxigênio para tirar do zero o índice de liquidez das empresas. “Mas a quantia não representou sequer 10% do estoque de duplicatas a receber que as empresas acumularam em cruzados novos”, conta Fonseca. Por isso, as lideranças do setor retornaram a Brasília no dia 25 de abril, na tentativa de sugar mais algumas gotas da quase fechada torneira da ministra Zélia Cardoso de Melo.

Carga aérea lucra com choque econômico

Contrariando expectativas do setor, a carga aérea não sofreu nenhuma queda nas primeiras semanas após a decretação do Plano Collor. Ao contrário. Números do aeroporto de Cumbica, o mais movimentado do país, mostram as curvas de crescimento de janeiro a março de 1990 acompanhando os números de 1989. Em março houve um aumento de 7,9% na movimentação de carga, de importação e exportação, significando 6 242 t contra 5 784 t daquele ano. “Para obter cruzeiros, muitas empresas se apressaram em liquidar suas carteiras de comércio exterior”, explica Carlos Schmidbauer, chefe de Vendas de Carga da Lufthansa. O coronel Eider Mesquita, chefe da Divisão de Carga Aérea de Cumbica, acredita que, em abril, deverá haver uma pequena desaceleração, persistindo, no entanto, a tendência de crescimento.

No segmento de passageiros, a brusca queda na procura por vôos nacionais nas duas primeiras semanas após o choque, que definiu um índice de cancelamento diário médio de vinte vôos para um total de 190 pousos e decolagens, passou a se reverter já em meados de abril. A Infraero acredita que as atividades tendem a se normalizar até finais de maio, início de junho. As promoções de vendas de passageiros com desconto e financiamentos sem juros estão ajudando a recuperação do modal.

**Anote nosso novo telefone: (011) 575-1304 (Seqüencial)
 Editora TM Ltda. (Transporte Moderno)**

Os autônomos, tradicionalmente o lado fraco da corda, estão vivendo dias de penúria após o Plano Collor, na avaliação de José Araújo Silva, presidente do Sindicato da categoria em São Paulo. “A situação só se normalizou na entrega de derivados de petróleo e álcool, que representam 10% dos serviços da classe. Se a situação não melhorar em trinta dias, não haverá fôlego”, assegura.

A Transportadora Caxiense, de Duque de Caxias (RJ), que há dois anos passou a prestar serviço para a Texaco no transporte de combustíveis, resiste ao pacote e insiste em continuar crescendo. Seu gerente comercial João Albuquerque informa que a empresa comprou dez veículos novos antes da posse de Collor e não adiou o prazo para inaugurar este ano filiais em São Paulo e Salvador.

As empresas que fazem o transporte de longas distâncias pelo regime de lotação encontraram uma saída criativa para atender à clientela depois do choque, trabalhando em cooperação. Se uma empresa não conseguir lotar uma carreta, completa-a com a carga de outra transportadora, deixando de lado as questões de concorrência.

PISCA

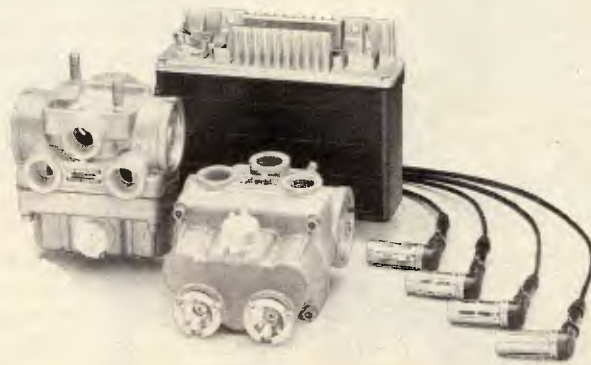


Foto: Divulgação

O ABS garante o antibloqueio dos freios por meio de microprocessadores

Montadoras testam o sistema ABS-Bosch

A utilização do sistema de freios ABS (*antiblock breaking system*), da Bosch, de uso obrigatório na Europa, deverá ocorrer no Brasil em 1991, caso o mercado de caminhões, ônibus e automóveis não apresente sinais recessivos. Segundo Franz L. Reimer, diretor-geral da Bosch, as montadoras de caminhões estão bastante interessadas no produto, adaptável a veículos com freios a disco ou a tambor. "A economia de pneumáticos entusiasmou os frotistas", destacou Reimer. Segundo ele, os buracos nas estradas não afetam o rendimento do sistema ABS.

A Bosch prevê a produção de 100 mil equipamentos ao ano, alguns anos depois de seu lançamento. O equipamento vai encarecer o veículo, de acordo com Reimer, que estimou acréscimo de US\$ 3

mil para um caminhão ao custo de US\$ 60 mil.

O sistema possui unidade de comando composta por até quatro microprocessadores, que recebem informações de sensores indutivos instalados nas rodas. Os sensores captam o aumento ou a diminuição da velocidade e acusam o momento em que os freios tendem a se travar. A unidade de comando avalia os sinais captados e calcula o deslizamento admissível da roda para uma frenagem ideal; ou seja, a partir dos dados recebidos, evita-se o bloqueio das rodas.

Garantindo estabilidade de marcha e ótima distância de frenagem, o sistema ABS diminui o desgaste de pneus e o número de acidentes. Além disso, a Bosch tem disponível o ASR (sistema de regulagem antideslizante), que não permite o rodar em falso das rodas no momento da partida do veículo, seja em terreno arenoso ou em lamacento.

Concorrentes da Bosch descartam lançamentos

A exemplo da Bosch (*veja outra nota*), as demais fábricas de freios do país se mostram interessadas em produzir o sistema ABS. Mas não estão dispostas a arriscar o lançamento este ano.

"No momento, não estamos pensando em nada", descartou Felipe de Araújo, da Engenharia de Produtos de Freios Master, sem negar que a Rockwell e a Wabco realizaram uma *joint venture*, em dezembro de 1989, nos Estados Unidos, com vistas à exportação dessa tecnologia para o Brasil.

Já a Divisão Bendix da Allied Automotive, valendo-se de experiência de 25 anos no desenvolvimento de sistemas ABS para veículos militares, ônibus e caminhões, na Europa e Estados Unidos, acredita que, no Brasil, sua introdução encontrará barreiras na reserva de mercado da informática, uma vez que o sistema dispõe de alguns componentes eletrônicos que não deverão ser produzidos internamente.

Do lado da Freios Knorr, o eng.º Fábio Regiani, da área de Vendas, defende o uso do sistema ABS-ASR, porque desempenha papel importante na aceleração do veículo, evitando a derrapagem. Mas descarta o lançamento este ano, embora admita que a Knorr e demais fabricantes de freios já testam seus sistemas computadorizados na Mercedes-Benz, com ônibus interurbanos, caminhões, cavalo mecânico e carreta, nas estradas.

PISCA

■ A Abravo, entidade que reúne empresários das cinquenta concessionárias Volvo, tem nova diretoria para o biênio 1990/92. Rolf Artur Werner, da Dicave, de Itajaí (SC), substitui Valmor Hermes Duarte, da Nórdica, na presidência da entidade, que tem sede em São Paulo. Catarinense de Blumenau, Werner promete manter a política de aproximação da rede com a fábrica e investir no treinamento de pessoal das concessionárias.



Foto: Divulgação

■ Ricardo Uchoa Alves de Lima, de 45 anos, presidente da Translor, é o novo presidente da ANTV — Associação Nacional dos Transportadores de Veículos, com sede em São Bernardo do Campo. Lima substitui Norman Kestenbaum, que representava a Brazil e se desligou da empresa pouco antes de passar o cargo a seu substituto. Composta por cinco membros, a diretoria eleita foi empossada em março, para um período de dois anos.

Segurança garante acordo Gafor-Hoyer

Celebrado desde a véspera do último Natal, o acordo entre a Gafor Transportes e a alemã Hoyer Hamburg só veio à luz após a posse do novo presidente. É claro que, entre o acordo e seu anúncio, ocorreu um polêmico e tumultuado plano econômico. Porém, esse percalço não tirou da Gafor o pioneirismo e a exclusividade de operar com contêineres-tanques no transporte de carga líquida.

O Seminário Internacional de Transportes Gafor-Hoyer apresentou oficialmente e comercialmente o novo produto. Tendo fechado o ano passado com um lucro líquido de US\$ 320 milhões, a Hoyer, que é líder mundial no transporte de carga a granel em contêiner-tanque, resolveu trazer para o Brasil a inovação que lotava as balsas que cortam o vale do Reno.

Eliminando a necessidade de tambores, o contêiner-tanque propicia, acima de tudo, a intermodalidade, o que facilita a importação/exportação do produto transportado. A novidade reduz ainda os custos operacionais do transporte em 6%.

Há quarenta anos no mercado, a Gafor tornou-se agente da Ho-



Foto: Divulgação

Contêiner-tanque: apoio intermodal

yer, pela garantia de maior segurança no manuseio de carga perigosa e menor risco de contaminação ambiental proporcionados pelo uso do contêiner-tanque. Aliás, segurança é um postulado que a Gafor faz questão de respeitar. Principalmente porque sua sede se encontra dentro de uma reserva ecológica, o Parque Jaraguá, em São Paulo.

Nomeações do segundo escalão saem devagar

Até o fechamento desta edição, a Secretaria Nacional de Transportes havia preenchido apenas alguns de seus cargos-chaves. E mesmo as indicações já conhecidas não haviam sido ainda publicadas no Diário Oficial.

Para secretário nacional adjunto de Transportes, foi escolhido

Amir Galdino, funcionário de carreira do extinto Ministério dos Transportes.

Dos três novos departamentos modais diretamente subordinados à secretaria, um deles (o ferroviário) permanecia vago. O Departamento Nacional de Transporte Rodoviário será dirigido pelo engenheiro mineiro Maurício Lanna. Segundo o secretário Marcelo Ribeiro, trata-se de um profissional com 28 anos de experiência em empreiteira, que já pavimentou 5 000 km de estradas e fiscalizou outros 3 500.

O Departamento Nacional de Transporte Aquaviário está sendo dirigido por José Guimarães Barreiros, do antigo DNPVN e ex-diretor da extinta Portobrás.

O secretário-geral do ministério no governo Sarney, Mário Picanço, foi indicado para presidir o Geipot. Para chefiar o gabinete, o secretário Ribeiro escolheu Heitor de Souza, e sua Assessoria de Imprensa está sendo coordenada por Artur Eduardo Aymoré.

A nomeação da nova diretoria de estatais como Rede Ferroviária Federal, Valec e CBTU dependia de assembleias marcadas para o final de abril. O DNER, que deve se mudar para Brasília, continuava com a mesma diretoria do governo Sarney.



ATENÇÃO!!! MAIS UM BLOQUEIO À VISTA!

CALMA!!! Não é mais nenhum outro **CHOQUE ECONÔMICO**, é a **WOLPAC** que lança uma **MEDIDA PROVISÓRIA**, ou seja:

Um preço **ESPECIAL** para a "**CATRACA ALMA DE AÇO**", e você poderá ainda pagar em 30/60 dias da data.

Uma **CATRACA** super-reforçada com blindagem interna protegendo todos os mecanismos principais.

Mais do que nunca é preciso ter um controle absoluto de sua receita, previna-se com uma "**ALMA DE AÇO**"; uma catraca inviolável e a prova de qualquer tipo de **CHOQUE**.

Aproveite este preço **ESPECIAL** antes que o **PRESIDENTE** (... da **WOLPAC**) revogue esta **MEDIDA ECONÔMICA PROVISÓRIA**.

WOLPAC

SISTEMAS DE CONTROLE LTDA. Rua Toledo Barbosa, 491 - S. Paulo - SP - Tel. (011) 291-6600



Foto: Arquivo TM

Apesar do plano econômico, movimentação de carga da Rede cresce 8,5%

Grupo Siderbrás deve Cr\$ 2 bilhões à Rede

Até o final de abril, a Rede Ferroviária Federal amargava os ônus do Plano Collor. Fontes do setor informavam que somente as empresas do Grupo Siderbrás CSN e Cosipa, maiores clientes da Rede, possuem uma dívida de Cr\$ 2 bilhões, originada pelo não-pagamento de fretes de produtos siderúrgicos transportados a partir da segunda quinzena de março.

O confisco de dinheiro das empresas, no Banco Central, impediu que grande parte dos clientes da estatal quitassem seus compromissos durante o mês de abril, gerando uma série de problemas administrativos. O salário de março dos 59 mil funcionários, no valor de Cr\$ 2,3 bilhões, só foi pago em 20 de abril. E o pagamento de abril será efetuado em qualquer dia de maio.

Para contemporizar a situação, a diretoria da Rede suspendeu a concessão de férias nos próximos sessenta dias e proibiu horas extras. Com isso, espera-se economizar Cr\$ 200 milhões por mês. No entanto, esse dinheiro será insuficiente para cobrir outro rombo, de responsabilidade do governo central, nas finanças da Rede: a operação de ramais antieconômicos em todo o Nordeste.

Antes do Plano Collor, o governo vinha destinando recursos sob a chancela de "normalização contábil". Com a extinção do Minis-

tério dos Transportes, o novo governo deixou de remunerar a Rede pela manutenção e operação desses ramais, hoje praticamente abandonados.

Apesar das dificuldades, no primeiro trimestre a Rede faturou Cr\$ 6,6 milhões, correspondentes a um acréscimo real de 60% sobre o mesmo período de 1989, graças à movimentação de 19,2 milhões de toneladas de cargas, significando uma variação positiva de 8,5% em relação ao ano anterior (17,7 milhões).

Encontro de fretamento debate segurança

A antiga discussão sobre a ilimitada responsabilidade civil do transportador rodoviário de passageiros voltou à tona, agora no segmento de fretamento e turismo. No I Encontro Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento, realizado de 27 a 30 de março em São Paulo, promovido pela ANTTUR — Associação Nacional dos Transportadores de Turismo, Fretamento e Agências de Viagens que operam com veículos próprios, esse foi um dos assuntos que mais empolgou a platéia presente. Alberto Moreira, superintendente da Fetranspor, nos esclarecimentos prestados frisou ser preciso a união do setor para proteção da classe, estigmatizada por um preconceito. "Recentemente, o setor aéreo teve aprovada lei de limitação da res-

ponsabilidade civil e o nosso projeto foi vetado na administração passada", disse. Moreira lembrou as conseqüências de um acidente com vítimas, cujas indenizações podem quebrar uma empresa. O debate foi enriquecido com esclarecimentos de Solange Vasconcelos, técnica em seguros da Susep, a respeito das diversas formas de contratação de seguros facultativos para as empresas superarem a falta de um seguro obrigatório amplo e irrestrito.

Outros temas debatidos no encontro foram "Segurança no Trânsito", "Incentivos para o Transporte Turístico" e "A Experiência Européia do Turismo Rodoviário".

Fepasa perde 15% de cargas em t/km

A comparação do período de 16 de março a 17 de abril com o mesmo período do ano passado demonstra que a Fepasa sofreu uma redução de 15% na movimentação de cargas, em termos de t/km. Segundo João Roberto Zaniboni, consultor-geral da empresa, o Plano Collor trouxe como conseqüência imediata "a redução da demanda do transporte".

Nesse período, muitos produtos, como grãos líquidos (gasolina, diesel, álcool), matérias-primas para indústria (bauxita, calcário) e construção civil (cimento, cal), além de insumos agrícolas (adubo, fosfato, enxofre), apresentaram uma queda significativa. "O único crescimento verificado foi no transporte de grãos de soja e de trigo", adiantou.

Diante do baixo faturamento, a diretoria vem adotando uma série de medidas para contenção de despesas. As horas extras, com raras exceções, foram cortadas; o pagamento de diárias, para cobrir despesas de refeições de trabalhadores ao longo da malha, sofreu redução de 30%, e o uso de veículos da empresa por funcionários foi diminuído. "Assim, esperamos economizar 25% no consumo de combustível", finalizou.

“9NOx”: os motores limpos da DAF

A DAF, da Holanda, anunciou em fevereiro, na feira de caminhões de Amsterdã, os primeiros motores diesel que atendem em antecipação aos restritos limites de emissões de poluentes que Suíça e Áustria estabeleceram para 1991 e que a Comunidade Econômica Européia deve seguir a partir de 1993 (ver quadro).

Os motores DAF de 5,9 a 11,6 litros são particularmente limpos nas emissões de óxidos de nitrogênio (NOx), causadores da “chuva ácida” e que afetam o ciclo biológico das plantas. Segundo a DAF, seus motores produzem o máximo de 9 g de NOx por quilowatt/hora, limite ainda não atingido por nenhum outro fabricante. Os motores foram batizados de “9NOx”.

NOx são de difícil tratamento na realidade do transporte. Dentro de um motor diesel, a produção de NOx tem relação inversamente proporcional ao consumo de combustível e à formação de partículas: eliminando-se os NOx, aumentam-se consumo e fuligem. A DAF, que introduzirá seus motores 9NOx este ano em seus caminhões europeus, afirma ter conseguido uma relação ideal entre potência, consumo e emissões. E promete maior detalhamento técnico para o futuro.



O DAF-2700 emite o máximo de 9 g de óxidos de nitrogênio por kW/h



O Ruschmeyer MF-85: com motor Porsche e capacidade para três passageiros

Alemão faz monomotor de resina de viniléster

Depois que a Cessna, a Piper e Beechcraft reduziram drasticamente sua produção de aviões monomotores devido a queda de 52% do mercado entre 1979 e 1988, a Ruschmeyer Luftfahrtsrtechnik, da Alemanha Ocidental, começou a produzir o Ruschmeyer MF-85, para três passageiros além do posto do piloto. Horst Ruschmeyer, com experiência de trinta anos na indústria aeronáutica americana e européia, é o responsável pela construção desse monomotor com asas e fuselagem em resina de viniléster, motor Porsche de seis cilindros e 212 cv, de baixo ruído. Atingindo a velocidade cruzeiro de 320 km/h e raio de ação de 1 500 km, está sendo comercializado por 300 mil marcos ou US\$ 150 mil.

Metrô de Hamburgo tem trens mais modernos

Já estão em circulação em Hamburgo, na Alemanha, sete novos trens do metrô e até 1991 serão



Os trens DT4: 30% de economia

trinta. Além de mais contorto e segurança que os anteriores, trazem economia de energia porque, ao frear, devolvem energia ao trilho condutor. Além disso, a água de refrigeração do motor é usada para calefação da cabina dos passageiros. Dotados de microcomputadores, esses novos trens têm quase todas as suas funções controladas eletronicamente. Os motores elétricos de corrente trifásica possibilitam economia de 30% de energia elétrica em comparação com os modelos anteriores.

Os trens denominados DT4 têm 60 m de comprimento e foram construídos pela Asea-Brown Boveri e Linke-Hoffmann-Busch Waggon-Fahrzeug-Maschinen. Cada vagão transporta até 554 passageiros, sendo um terço sentado.

CARGO

Mais peso e maior potência

A Ford lança Cargo com eixo de 6 t e 190 cv de potência e anuncia cavalo de 35 t para este ano

■ A ampliação pela Lei da Balança do limite de peso sobre o eixo dianteiro de cinco para 6 t levou a Ford a reforçar a suspensão dianteira de dois modelos da linha Cargo e oferecer novas versões ao mercado, a partir deste mês. Para atender às exigências de maior potência, a fábrica recalibrou a bomba injetora para acelerar a queima do combustível através de modificações das rampas que elevam o comando de levante. Com isso, conseguiu mais 12 cv no motor turbo 6.6, elevando a potência de 176 para 188 cv e o torque de 57 mkgf a 1 600 rpm para 62/1 700.

Assim, os semipesados 1618 e 2218 foram rebatizados para 1619 e 2319, respectivamente, ganhando uma tonelada de carga sem prejuízo da capacidade de rampa e com a velocidade máxima aumentada. Uma terceira versão, o 1419, que substitui o 1418, continua com o eixo de 5 t, porém com motor de 190 cv. Mas não é só isso: o Cargo trucado (2319) ganha uma variação mais potente com motor 7.8 intercooler ar/ar de 240 cv (2324) e o cavalo mecânico 3224 passa a ter cabina dupla original de fábrica. Sua nomenclatura poderá pas-

sar a 3324, se a engenharia aprovar a suspensão para 6 t no eixo dianteiro. Até o final do ano, a Ford lança ainda o cavalo de 35 t, com motor 7.8 de 300 cv com novo turbo e novo comando de válvulas, como Cargo 3035.

Com estas novidades, a linha Cargo, lançada há seis anos, firma sua vocação na faixa dos semipesados e pesados, abandonando aos poucos a classe dos médios, onde começou. Segundo Lélío Salles Ramos, gerente de Vendas e Marketing de Caminhões Ford, essas modificações refletem o interesse do mercado por veículos cada vez mais potentes e de maior capacidade de carga. "Na Europa, o Cargo já chegou às 40 t, para carreta de três eixos", exemplificou, lembrando que o mercado europeu exigiu também versões mais leves de seis e 8 t. "Aqui, a exigência tem sido pelo aumento da potência e estamos nos esforçando para atender ao mercado."

Dessa maneira, o 1113 e o 1313 já deixaram de ser fabricados, assim como o 1618 e o 2218 com caixa de cinco marchas. "Depois que apresentamos a versão de seis marchas (1618T e 2218T), que permite financiamento-



Foto: Divulgação

pela Finame, o mercado não quis mais a de cinco", completa Cássio Pagliarini, gerente de Marketing.

Uma lâmina a mais — Para oferecer 6 t no eixo dianteiro, a Ford introduziu apenas uma lâmina de reforço no feixe de molas, "pois o eixo foi concebido para suportar 6 t", conta Pagliarini, ao lembrar que o Cargo com esse mesmo eixo é exportado para os Estados Unidos, onde a legislação permite 6 t. Para Lélío Ramos, o de-