

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N° 364 - DEZEMBRO 1994 - R\$ 4,00


Editora TM Ltda



Semi-reboque da Partezani, com 15,30 m de comprimento, tracionado pelo MBB 1721

UM CAVALO PARA CARRETAS MAIS LONGAS

PÓS-VENDA
Frotistas denunciam mau atendimento

PERFIL
Clésio de Andrade



Foi de caminhão e ficou a ver navios. Não usava peças originais Sabó.

Peça perfeição.
Peça retentores, juntas
e mangueiras Sabó.



SABÓ
Tecnologia da perfeição

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Celunista

José Luiz Vitó do Carmo

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Arte/Produção

Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção

Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060-100 - Fone: (041) 222-1766

Curitiba-PR

Rio Grande da Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 11B

Fone: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 339-4936

90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) R\$ 40,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso R\$ 4,00. Em estoque

apenas as últimas edições.

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

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 04117-030 - 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

Instituto
Verificador
de Circulação

Filial à ANATEC e à ABEMD

Circula em Janeiro/1995

Ano 32 - n.º 364 - Dezembro de 1994
ISSN n.º 0103-1058 - R\$ 4,00**APLICAÇÃO****16****Mais espaço para carga no pesado da MBB**

O modelo 1721S, que traciona carreta de 15,70 m de comprimento, é ideal para produtos volumosos

IMPORTAÇÃO**20****A Fiat está de volta com caminhões Iveco**

Primeiro vem a série EuroTracker, para serviço pesado, mas o importador promete trazer as cinco linhas

POLÍTICA**21****Consultores fazem sugestões ao novo governo**

TM ouve os especialistas Cloralino Soares Severo, Adriano Murgel Branco e José Menezes Senna

HOMEM DO TRANSPORTE'94**26****Clésio Soares de Andrade revela seu lado político**

Aos 43 anos, o presidente da CNT mostra o que fez e o que quer fazer pela classe dos transportadores

FERROVIÁRIO**32****Consórcio opera corredor ligando cerrado ao mar**

Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul enviam grãos de trem até os portos capixabas

PÓS-VENDA**38****Frotistas fazem queixas sobre o atendimento**

O serviço que as concessionárias anunciam para a manutenção, na prática deixa muito a desejar

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS**FERROVIÁRIO****47****Consórcio privado já opera o Trem de Prata**

O grupo Util-Portobello retomou a linha São Paulo - Rio em dias alternados, mas promete viagens diárias

LICITAÇÕES**50****Concorrência de novas linhas esbarra na Justiça**

Operadores tradicionais usam os recursos disponíveis para retardar a competição e a criação de linhas

INTERMODALIDADE**55****Paraná inova e cria o ônibus ferroviário**

Para percorrer trecho entre Porto União e União da Vitória, empresa passa a utilizar veículo híbrido

SEÇÕESCartas - 6 Neuto Escreve - 7 Atualidades - 8
Última Parada - 57

Capa: Paulo Igarashi



Com uma moeda estável nas mãos, o brasileiro voltou a ter noção do que o seu dinheiro é capaz de comprar. E mais do que nunca, voltou a dar valor à estabilidade. Tudo o que um Caminhão Volkswagen



sempre ofereceu. Nele a moeda corrente sempre foi a qualidade e a tecnologia empregadas no seu desenvol-

vimento. Através da **Engenharia Simultânea**, frotistas, caminhoneiros e técnicos do setor de transportes têm participação



ativa nos projetos de melhorias e de novos produtos. Foi assim que a Volkswagen chegou aos **10 modelos** de sua linha, do 7 toneladas ao Cavalo Mecânico 35.300, um para cada



Caminhões
Para um país que voltou a

necessidade de transporte. Apesar de andar na frente, a Volkswagen não descuida da retaguarda. Para sua maior tranquilidade, ela mantém uma **rede de 140 Concessionários, exclusivos para**



caminhões, espalhados por todo o país, onde você encontra peças originais e técnicos treinados pela

fábrica. O proprietário de um Volkswagen conta também com



o **Chame Volks**, um serviço 24 horas de apoio ao cliente

onde quer que ele esteja. Nada mais adequado para um consumidor cada

vez mais exigente. E que tem no Caminhão Volkswagen a certeza do retorno de cada centavo investido.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.

Volkswagen.
descobrir a noção de valor.

Mira tenta desmentir dribles ao regulamento

Gostaria de comentar a nota sobre a eleição de Clésio Andrade como o Homem de Transporte'94 publicada em *Custos & Fretes*, n.º 40, de outubro de 94.

Dado às (*sic*) inúmeras sugestões que vinha recebendo de amigos (transportadores, clientes e fornecedores), me lancei 'literalmente' como candidato ao título acima referido. Fiz isto, num momento onde, foi percebida a falta de novas lideranças em nosso setor, o que aliás ficou comprovada com a expressante (*sic*) votação que recebi.

Desde então, nunca escondi de ninguém que seria saudável um jovem empresário ser agraciado com este título uma vez que, a partir daí, poderíamos oxigenar as lideranças já existentes. Pois então, usando o rótulo de Homem do Transporte do Ano, estaríamos sendo ouvidos.

Ao iniciar os contatos, fiquei surpreso com a quantidade de cartas e telefonemas que recebi manifestando apoio, seja ele de instituições e até de grandes líderes do setor.

O grupo de pessoas que articulou esta campanha e Eu (*sic*) não tínhamos nos programado com antecedência para tal evento, dado ao (*sic*) nosso desinteresse inicial pelo título. Com isto, nossa 'campanha' foi disparada com relativo atraso.

Porém, esta campanha se inflamou e muitos ficaram empolgados com a oportunidade de demonstrar aos líderes que aí estão, sua insatisfação. Dado á (*sic*) isto, tentativas de que (*sic*) pudessem contribuir para com o processo foram efetivadas, mas no meu modo de ver — atrasadas.

Isto porque muitas pessoas não localizaram mais suas cédulas de votação. Alguns amigos que não eram assinantes da Revista **Transporte Moderno** consultaram (*sic*), sim, a possibilidade de se fazer assinatura retroativa. Outros que não localizaram a cédula perguntaram á Revista se, dado á (*sic*) este fato, poderiam votar via fax ou por outro método. Isto tudo sempre ás claras.

Não vi então, caro editor, nenhum sinal de que meus 'cabos eleitorais' tenham tentado 'driblar o regulamen-

to'. Creio que eles apenas consultaram as alternativas para que pudessem, efetivamente, votar.

Em nenhum momento tentou-se comprar cédulas, falsificar votos, subornar jurados, ou coisa que o valha. Foi feito sim uma mobilização para que tivéssemos uma mudança nos rumos das lideranças do setor, aliás, há muito pedida e até hoje não assimilada.

Vale o comentário de que, para as pessoas com quem eu pessoalmente conversei, sugeri que o outro nome da cédula de votação fosse Clésio Andrade. Aliás, na minha correspondência, enviada a TM no ano passado, eu demonstrava minha insatisfação com o fato de os leitores de TM não terem reconhecido — naquela oportunidade — o trabalho de Clésio Andrade. Na ocasião, também, relatei que o Clésio Andrade é o legítimo representante dos jovens transportadores.

Parabenizo aqui a Editora TM pela lisura na condução dos trabalhos, porém não aceito os comentários jocosos feitos — nominalmente — á duas grandes e sérias instituições do transporte no Brasil.

Fica aqui o meu registro de que, caso eu seja considerado por meus amigos, legítimo para o mesmo pleito em 1995, farei sim campanha, pois considero esta clara atitude um ato de respeito á todos os transportadores brasileiros. Isto eu sei, incomoda muitos e contraria o método que até hoje foi usado na maioria dos anos nesta eleição — **o da hipocrisia e raposismo aliados ao voto de cabresto.**

E caso esta campanha aconteça em 95, Neuto, TM pode preparar a minha melhor foto, pois ela será estampada na capa no próximo ano, com o título "Homem do Transporte 95".

CARLOS ALBERTO MIRA

Expresso Mira Ltda.

São Paulo-SP

□ **TM não tem nada contra a realização de campanhas pelos candidatos ao título de Homem de Transporte. Pelo contrário, quanto maior o número de campanhas, maior o sucesso da promoção. No entanto, como promotora do evento, a revista reserva-se o direito de zelar pela obediência às regras do regulamento.**

A carta do vice-Homem do Trans-

porte só confirma as informações de que seus cabos eleitorais tentaram mesmo burlar as regras do regulamento. Entre elas, a que limita a eleição aos assinantes da revista, a que proíbe a distribuição de cédulas adicionais e a que não considera válidos votos por fax, por xerox ou por qualquer outro meio de reprodução.

O Sr. Mira admite, por exemplo, que a "campanha se inflamou". Reconhece que "alguns amigos" tentaram comprar cédulas adicionais, por meio de assinaturas retroativas. Confessa que outros tentaram votar através de fax ou de xerox da cédula original.

Ao esclarecer que "muitas pessoas não localizaram suas cédulas de votação", e até mesmo que muitas delas não eram assinantes, o missivista admite, implicitamente, que eram falsas as alegações dessas pessoas de que não receberam o impresso, e de que eram, portanto, mal-intencionadas as ameaças de se recorrer ao Procon. Se isso de fato tivesse acontecido, TM poderia provar cabalmente, por meio de notas fiscais de gráfica, de distribuidora e de correio, que, de fato, imprimiu e distribuiu as cédulas aos assinantes. E, mesmo que não pudesse, a cédula não figura entre os benefícios assegurados nos anúncios sobre assinaturas. Quanto aos reclamantes, só teriam ao seu favor a sua própria palavra.

Custos & Fretes não fez nenhum comentário jocoso sobre nenhuma empresa ou instituição. Limitou-se a registrar, objetivamente, o fato de que a Aslog e o Banco Dibenz estiveram entre os mais inflamados cabos eleitorais do Sr. Mira, fato que ele não desmente. TM também confirma que um anunciante rompeu relações comerciais com a revista porque não conseguiu as cédulas que queria.

TM lamenta que tantas tentativas pouco éticas, ausentes em todas as eleições anteriores, tenham partido exatamente dos adeptos de um candidato que se diz renovador.

De qualquer maneira, fica aí lançada a candidatura do Sr. Mira para 1995. Se for essa a vontade de seus assinantes, TM terá muito prazer em publicar a foto do jovem empresário. Porém, qualquer que venha a ser o vencedor, vale lembrar que o regulamento fala em 'ampla reportagem', e não em capa.



NEUTO

ESCREVE

Balanço de despedida

Este editorial é uma despedida. Após mais de dezoito anos de difícil convivência, os três sócios da Editora TM Ltda. decidiram separar-se amigavelmente. Desde 30 de novembro de 1994, todas as quotas da empresa passaram para as mãos do grupo Pacaembus/Technibus, que tem planos para manter e aprimorar a já consagrada revista TM.

Encerra-se, assim, para mim, um longo e gratificante ciclo, iniciado em 1968, quando, ainda recém-formado em engenharia, tornei-me redator da revista na Abril-Tec. Essa vocação para o jornalismo especializado seria confirmada em 1976, quando a Abril se desinteressou das revistas técnicas e passou a TM aos ex-funcionários da publicação.

Nesses 26 anos, dos quais quase treze ocupando mensalmente esta página, acumulei poucos bens materiais. Orgulho-me, no entanto, de, juntamente com meus sócios e os funcionários da empresa, ter conquistado outros, igualmente importantes. Manter a revista circulando regularmente, mesmo durante as piores crises econômicas do país, já constitui, por si só, uma façanha respeitável. Atravo-me a dizer, no entanto, que conseguimos colocar a TM no clube das mais respeitadas publicações especializadas do país.

Essa credibilidade não veio por acaso. Se não chegou a custar sangue, suor e lágrimas, exigiu, pelo menos, desprendimento e sacrifício — especialmente para preservar a tradicional independência jornalística da revista. Radical com relação a esse assunto na juventude, um pouco mais ponderado na maturidade, orgulho-me de ter assegurado sempre à redação da TM completa liberdade, mesmo quando isso custou a perda de preciosas páginas de publicidade. Para uma publicação que tem grande parte da tiragem gratuita, o anunciante é um parceiro essencial, não um inimigo a combater. Mas essa parceria não sobrevive se excluir o cliente final de ambos — isto é, o leitor da publicação.

Tal política permitiu às sucessivas equipes editoriais de TM acumularem dezenas de prêmios de Jornalismo. Desde os mais antigos, como os da Scania ou da Telesp, passando por vários da Volvo e um da Anfavea, até o mais recente, concedido pela Embraer no final desse ano, só para citar os mais importantes. E transformou a redação da revista numa verdadeira escola de jornalismo especializado, por onde passou um bom número de profissionais do setor.

Coloco também na conta do ativo a criação do anuário financeiro AS MAIORES DO TRANSPORTE, do "Concurso de Pintura de Frotas" e da eleição do "Homem do Transporte", bem como o desenvolvimento de serviços especializados como o encarte Custos & Fretes, o relatório TM Operacional (que calcula custos de veículos de transporte), os seminários e os cursos de treinamento da TM.

Embora estejamos entregando a empresa em excelente situação financeira, a credibilidade é, certamente, o principal patrimônio que deixamos para os nossos sucessores.

Levo para casa algumas honrarias, algumas delas pessoais, cujo mérito não é só meu, mas que nem por isso são menos importantes. Entre elas, a medalha da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro, concedida pela CNT, o diploma de Honra ao Mérito outorgado pela Mercedes-Benz, e a Medalha do Mérito Rodoviário atribuída à revista pela NTC.

Falar de fitinhas e de condecorações cheira a aposentadoria. Mas, aos 52 anos, me julgo com disposição suficiente para voltar às origens e dedicar os próximos meses a uma inacabada dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes. Depois disso, a única certeza é a de que, seja como técnico em transporte ou como jornalista especializado no mesmo ramo, meu futuro continuará ligado a este setor, que tantas alegrias já me deu. Como diria o jagunço Riobaldo, lendário personagem roseano, comprar ou vender, às vezes, são as ações que são quase iguais. Aqui me cerro. Travessia.

CNT outorga Medalha JK a líderes do transporte

O empresário Thiers Fattori Costa foi o grande homenageado da noite de 22 de novembro, em Brasília (DF), ao ser agraciado com a Medalha JK — Mérito do Transporte no grau Grã-Cruz, no saguão do Memorial JK. Ex-presidente da CNT, Homem do Transporte por duas vezes, em promoção de **Transporte Moderno**, líder setorial de Transportes pelo jornal *Gazeta Mercantil*, Costa é presidente do Conselho de Administração do Grupo ITD Transportes, de Osasco (SP).

No grau de Grande Oficial, foi homenageado com a Medalha JK — Mérito Rodoviário, o empresário Adalberto Panzan, presidente da Fetcesp, federação paulista dos transportadores rodoviários de carga, diretor da CNT, presidente do Conselho Regional do Sest/Senat e diretor superintendente de seis empresas, entre elas a Transportadora Americana. No segmento de transporte de passageiros, Mário Martins, de Belém (PA), ex-deputado federal e ex-vice-presidente da CNT, também recebeu a medalha no grau Grande Oficial. O deputado federal Víctor Faccioni (PPR-RS), considerado um dos principais defensores dos transportes na Câmara, foi igualmente agraciado com a medalha JK na categoria Grande Oficial.

Antônio Pereira de Siqueira, presidente do sindicato dos transportadores de cargas da Bahia; Aristóteles de Carvalho Rocha, ex-presidente (por três vezes) do Setcesp, o sindicato dos transportadores de cargas de São Paulo; Darci Norte Rebelo, experiente advogado nas áreas de transporte de passageiros e de cargas; Edgar Thomsen, vice-presidente e ex-presidente-fundador do sindicato dos transportadores de cargas de Blumenau (SC); Ilso Pedro Menta, presidente da Federação das Empresas de Transportes Ro-



Thiers F. Costa: homenagem maior

doviários do Estado do Rio Grande do Sul; e Tânia Drummond, ex-presidente da federação dos transportadores de cargas do Rio de Janeiro, foram agraciados com a comenda no grau Oficial.

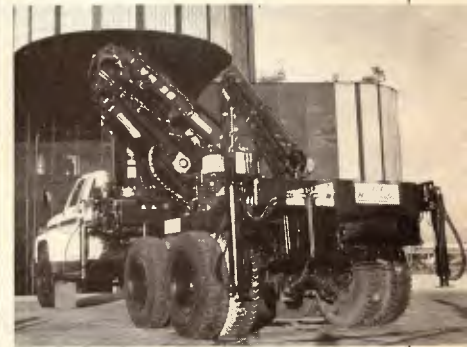
A cerimônia de concessão de medalhas, a maior honraria do setor de transportes, prestou homenagens póstumas, no grau Grande Oficial, a José Carneiro Gusmão de Lacerda, um dos fundadores da NTC, e a Orlando Monteiro, considerado um pioneiro do transporte rodoviário de cargas e também fundador da NTC. No grau Oficial, a homenagem póstuma foi para Carl Fisher, fundador da Empresa de Navegação Aliança, do Rio de Janeiro, José Alves Lavouras, pioneiro do transporte de passageiros no Rio de Janeiro, e Selvino Caramori, também pioneiro do setor de passageiros em Santa Catarina.

Guindastes argentinos fabricados no Brasil

O advento do Mercosul está levando empresas argentinas a se instalarem no Brasil. Entre elas está a Hidrocentro Comercial Ltda., fabricante de equipamentos hidráulicos, nos segmentos de guindastes veiculares, de plataformas elevatórias de carga e de outros equipamentos para movimentação de carga. Utilizando tecnologia italiana da Amco Veba, a Hidrocentro também oferece gincho na forma de plataforma móvel para transporte de veículos, e empilhadeira portátil. Seus guindastes variam de 1,5 t, para instalação em picapes, até 100 t, para veículos pesados, com diferentes combinações de capaci-

dade de peso e de altura. Por sua vez, as plataformas de carga, também de origem italiana, são da marca Car-Oil, e são acionadas por um sistema hidráulico, e dobradas e acondicionadas sob a carroceria quando fora de uso.

Alguns desses produtos foram expostos na sede do Setcesp, em São Paulo, por ocasião da eleição da nova diretoria.



Fotos: Robson Martins

Guindastes têm tecnologia italiana

Rastreamento Via Satélite.

Especializada há mais de 30 anos no gerenciamento de riscos de transporte multimodal de cargas, a Pamcary tem agora à disposição uma nova tecnologia para proteger as viagens dos seus clientes: o rastreamento via satélite OmniSAT.

Isso se tornou possível graças à parceria firmada com a Autorrac, empresa com licença para operar com exclusividade esse sistema na América do Sul.

O Sistema OmniSAT utiliza a mais moderna tecnologia desenvolvida no mundo, a única com eficiência comprovada nos Estados Unidos, Canadá, Europa e Japão.

Ele permite visualizar os veículos onde quer que se encontrem e acompanhar o seu trajeto até a chegada da carga no destino.

Antena para ligação entre veículo e satélite.

Antena GPS para localização do veículo

Unidade de comunicação processa as informações.

Terminal de bordo onde o motorista recebe e envia mensagens.

Isso quer dizer que, em caso de tentativa de roubo, um sinal de pânico é recebido em questão de segundos na Central de Operações da Pamcary, permitindo o acionamento do esquema de segurança.

Em caso de outros problemas, como colisão, capotamento, etc., os veículos de atendimento da Pamcary, também equipados com o Sistema OmniSAT, serão avisados com maior rapidez, podendo assim chegar ao local do acidente em um tempo muito menor.

O Sistema OmniSAT, aliado à experiência da Pamcary, ficou melhor ainda, permitindo em tempo real acionar toda a estrutura que a Pamcary sempre manteve à disposição dos seus clientes.

Pamcary



A proteção da sua carga.

Com tecnologia.

Matriz: Rua Florêncio

de Abreu, 623,

tel. (011) 225-8100,

CEP 01029-001, Luz,

São Paulo, SP.

OmniSAT

A Proteção Da Pamcary Que Vem Do Céu.

VW e Ford se separam no Brasil e na Argentina

A fábrica de caminhões da Autolatina, instalada no bairro paulistano do Ipiranga, deve representar a última etapa da separação das filiais brasileiras e argentinas da Ford e da Volkswagen, que terá início em janeiro, pondo fim à *joint-venture* configurada na Autolatina. Comunicado oficial assinado pelas matrizes alemã e norte-americana, em 1º de dezembro, informa que a separação começará pelas áreas de desenvolvimento de produto e evoluirá pelos demais setores, com conclusão prevista para dezembro. “Os resultados dos estudos conjuntos de cinco meses concluíram que a Ford e a VW estarão mais bem-capacitadas para competir e para fortalecer suas marcas no futuro, nos dois mercados, se atuarem separadamente.”

A união durou oito anos, período em que a Volkswagen desativou sua fábrica de caminhões herdada da Chrysler, em São Bernardo (SP), e a Ford reformou a sua em São Paulo, para abrigar a nova sócia. Depois da unificação da linha de montagem, foi desenvolvido um produto único para as duas marcas, o chassi de ônibus urbano denominado B-1618 pela Ford, e Volksbus pela VW.

A Volkswagen continuará produzindo seus caminhões e chassis de ônibus junto com os da Ford até que a sua fábrica seja construída, o que deverá ocorrer antes do final de 1995, assegura Flávio Padovan, gerente de Marketing da marca. Para isso, a VW do Brasil tem aval da matriz, que começou a importar caminhões brasileiros e “está muito interessada nos nossos produtos”, informa, uma vez que a filial brasileira é a única que produz esses tipos de veículos. A fábrica de tratores CBT, de São Carlos (SP), pode ser uma das opções da VW, mas a decisão só será tomada no final de janeiro.



O baú da Alcoa em alumínio soldado tem tecnologia da norte-americana Mikkey

Alcoa traz tecnologia dos EUA para carroçaria

O mercado de carroçarias para transporte de bebidas ganhou um novo impulso em 1994, não apenas com a separação das atividades da Pepsi com relação à Brahma como também devido à busca de agilidade nas operações com a paletização das cargas, à semelhança do que ocorreu com a Antártica, a Kaiser e a Coca-Cola.

Até o primeiro semestre, apenas a Randon-Rodoviária dispunha de uma carroçaria especial de alumínio, com laterais fechadas e modelo trazido da Hesse, dos EUA. Agora, a Cargo Van, divisão de implementos rodoviários da Alcoa Alumínio, firmou um acordo de transferência de tecnologia com a Mikkey Body Co, uma das maiores do setor nos Estados Unidos, para a produção de carroçarias de alumínio com sistema de solda especial e portas *roll up* (que abrem para o teto).

Só para a Pepsi Cola, a Alcoa entregou, até dezembro, duzentas carroçarias para dez paletes, instaladas sobre chassi de caminhão Cargo. Esses equipamentos exigiram rebaixamento de chassi, providência que aumenta o espaço para a carga e garante maior estabilidade ao veículo, de modo a evitar tombamentos laterais. Além das duas linhas especiais de solda, a Alcoa instalou duas linhas de pintura com cabinas pressurizadas em sua fábrica de Valinhos. Com isso, entrega os equipamentos com a marca e as cores do cliente.

Carro-forte a prova de balas de pesado calibre

O Banco do Estado de São Paulo está testando em sua frota de carros-fortes o protótipo do primeiro veículo que atende às novas exigências do Ministério da Justiça para resistir a disparos de armas poderosas, como, por exemplo, fuzis M-16, AR-15 e FAL, e pistolas 7,62 e 5,56. O veículo foi produzido pela Inbrarmor, divisão da Inbrafiltro, que utilizou, na blindagem da carroçaria, um composto de aço e de aramida, e vidro balístico de 35 mm importado dos EUA.

Construído em parceria com a Indústria Paulista de Carroçarias e Implementos Rodoviários, de São Paulo, o protótipo, que custou entre R\$ 10 mil e R\$ 12 mil, pesa 580 kg a mais que os modelos convencionais. Gilberto Gregori, vice-presidente do Banespa, informa que, uma vez homologado esse veículo, pretende substituir a frota, que é de 160 unidades.



A blindagem contém aço e aramida



Foto: Arquivo TM

O Emb-145, que já tem inúmeras encomendas, será a alavanca da nova Embraer

Controle da Embraer já é da iniciativa privada

US\$ 100 milhões é a quantia que o consórcio liderado pelo grupo Bozano Simonsen e por alguns fundos de pensão promete investir em 1995 na Embraer, depois de adquirirem em leilão, no dia 7 de dezembro, em São Paulo, o controle acionário da empresa. A exigência do governo federal para aceitar o pagamento em títulos da dívida pública (moeda podre) era a aplicação de US\$ 30 milhões. Por R\$ 154,158 milhões, esses grupos passaram a deter 60% das ações da Embraer, contra 20% do governo federal. Os fundos de pensão Sistel (Embratel) e Previ (Banco do Brasil) e a Fundação CESP, juntamente com o Clube de Investimentos dos Empregados da Embraer, passaram a participar com 15,5%; o Banco do Brasil Investimentos com 4,5%, o público com 10%, e os empregados com os 10% restantes. O aumento do capital em US\$ 30 milhões permitiu ao Banco Wasserstein Perella, dos EUA, participar da compra, juntamente com o grupo Bozano Simonsen.

Juntamente com a fábrica e a EDE Embraer Divisão de Equipamentos, de São José dos Campos, foram privatizadas a Neiva, de Botucatu (SP), a Embraer Aircraft Co, dos EUA, e a Embraer Aviation International, da França.

Com os investimentos anunciados, os novos acionistas pretendem acelerar a produção do EMB-145, um jato para cinquenta lugares.

Nitrogênio para pneus produzido em casa

As vantagens da substituição do ar comprimido pelo nitrogênio na calibragem dos pneus já estão mais do que comprovadas: a ausência de umidade e de impurezas do nitrogênio, que são comuns no ar comprimido, aumenta em até 30% a vida útil dos pneus, pois protege a carcaça e a roda de oxidação e de corrosão; além disso, por ser inerte, o nível de pressão não se altera com as mudanças de temperatura ambiente, aumentando o intervalo de tempo entre as calibrações.

A White Martins já fornece a alguns postos de serviço o gás para substituir o ar comprimido, mas a PBC, empresa de assessoria e de consultoria econômica e financeira, de São Paulo, iniciou a importação de geradores de nitrogênio, vindos da Inglaterra. Ligado a uma tomada elétrica, o equipamento, dotado de compressor, produz o nitrogênio por meio de uma peneira molecular de carbono, eliminando, ao mesmo tempo, oxigênio, umidade, hidrocarbonetos e outras impurezas do ar. Um gerador do tamanho de uma caixa de som custa US\$ 5 mil e produz dez litros de nitrogênio por minuto. Essa quantidade, segundo Edison Barros, da PBC, é suficiente para que um frotista possa programar a substituição do ar dos pneus de sua frota a cada entrada de um veículo na oficina de manutenção.

As primeiras experiências com esse gerador no Brasil mostram que o custo é coberto em poucos meses de uso, em comparação


com o preço do gás. O produzido pelo gerador equivale a 10% do que é vendido nos postos. Outras informações poderão ser obtidas pelos fones/fax (011) 210-8277, (001) 815-0502 e (001) 814-2377.

Homenagens a líderes em salas especiais da CNT

O Edifício Camilo Cola, que abriga a sede da CNT — Confederação Nacional do Transporte, além de outras entidades, em Brasília, ganhou, em novembro, alas novas, que foram atribuídas a três lideranças do setor. Thiers Fattori Costa, ex-presidente da entidade, deu nome ao Plenário do Sistema CNT. Abílio Gontijo, empresário de transporte de passageiros e fundador da Empresa Gontijo de Transportes, foi homenageado com a Ala do Mezanino; e José Fioravante, representante dos transportadores autônomos na diretoria da CNT, virou nome do Espaço Cultural do edifício.



Gontijo e Fioravanti: nomes da CNT



Se o Brasil economizar 15% no consumo do diesel, ele ganha mais de R\$ 1,5 milhão por dia.

A Petrobras implantou, no âmbito do CONPET, projeto-piloto em seu posto no km 428, da BR 381, Rodovia Fernão Dias, e olha o que aconteceu.

Fazendo avaliação dos motores e dando dicas de economia, conseguiu-se economizar 15% no consumo do diesel.

Ou seja, 15% é uma redução perfeitamente viável de se conseguir no País inteiro. E isso daria ao Brasil uma economia diária de 10 milhões de litros de diesel, mais de R\$ 1,5 milhão hoje.

CONPET é o programa nacional que planeja, difunde, implanta e acompanha projetos para racionalizar o uso de derivados de petróleo.

Além de buscar maior produtividade nos Transportes, o CONPET volta-se também para o consumo em Residências/Comércio, Indústrias, Agropecuária e Geração Termoelétrica.

Criado em julho de 1991, o CONPET coloca o Brasil ao lado das economias mais esclarecidas do mundo, que praticam a conservação de energia, especialmente após a crise do petróleo, em 1973.

Não só para minimizar efeitos das oscilações de preço e fornecimento, como para evitar desperdícios. E, principalmente, para estimular o desenvolvimento de tecnologias, otimizar custos, proteger o meio ambiente – e chegar ao desenvolvimento sustentado.

A Petrobras exerce a Secretaria Executiva do CONPET, e responde pelo apoio técnico e administrativo.

É apenas mais um aspecto do compromisso que a Petrobras mantém com os brasileiros.

CONPET



PROGRAMA NACIONAL
DA RACIONALIZAÇÃO DO
USO DE DERIVADOS DE
PETRÓLEO E GÁS NATURAL



PETROBRAS

Um compromisso com o Brasil



José Aparecido de Melo: novidades especiais e aumento da produção

Tectran monta B-train para transportar bobinas

Pouco mais de um ano depois de incorporar a divisão de implementos da Maxion, a Tectran já pode contabilizar uma produção de 125 a 160 unidades por mês. “Nossa meta é atingir 250 a 300 até abril ou maio”, anuncia José Aparecido de Melo, diretor da empresa.

Montando semi-reboques para carga seca, graneleiros, basculantes, canavieiro e carrega-tudo, além de coletores de lixo e de carrocerias para bebidas, a empresa tem buscado inovações. Uma delas é a construção de quatro unidades utilizando o sistema B-train para o Expresso Sul Fluminense. Trata-se de uma configuração com cavalo mecânico de três eixos, mais duas carretas também de três eixos, com uma segunda quinta-rodinha montada sobre a traseira do primeiro semi-reboque, que será utilizada no transporte de bobinas entre a CSN e o Porto de Santos. Segundo os engenheiros da Tectran, essa solução, além de reduzir o peso e o custo de fabricação, aumenta a segurança e facilita o engate e desengate das unidades, em comparação com a articulação dos dollies.

A empresa também tem trabalhado bastante no desenvolvimento de carretas com maior capacidade cúbica. Forneceu, por exem-

plo, dez semi-reboques refrigerados de 15,5 m de comprimento para a Michelin. Para a Elma Chipps, desenvolveu furgões integrais de 14,80 m, com duplo rebaixo. Sem chassis, essas unidades ganham 20 cm de altura a partir do apoio da carreta para trás.

A Tectran está entregando para a TA (Transportadora Americana) a sua primeira carreta experimental com suspensão a ar e eixos direcionais. No primeiro semestre de 1995, começará a utilizar a estrutura de alumínio nos produtos e se prepara para lançar equipamentos com pneus *single*.

Empresa do grupo Avibrás, de São José dos Campos (SP), a Tectran também produz veículos militares, pórticos sobre pneus e tratores especiais.

Rede põe dois cargueiros entre Rio e São Paulo

Expressocarga é o nome de duas composições que a RFFSA — Rede Ferroviária Federal S.A. colocou em operação, saindo simultaneamente do Rio de Janeiro e de São Paulo, de segunda-feira a sexta-feira, às 20 h, com paradas de uma hora e meia no Vale do Paraíba, para transporte de carga geral.

Raul Bernardo Nelson de Sena, presidente da RFFSA, afirmou, por ocasião da viagem inaugural, no dia 21 de novembro,

que, dependendo da demanda, cada trem tracionado por uma locomotiva média pode puxar até 34 vagões, com duas mil toneladas. Para as operações de carga e descarga, a RFFSA escolheu os terminais intermodais de Arará, no Rio, e de Engenheiro São Paulo, na capital paulista. As paradas intermediárias são em Roseira e em São José dos Campos.

Com chegada prevista para as 13 h nos dois destinos, o Expressocarga assegura ao usuário a entrega, em 24 horas, das mercadorias embarcadas no Rio ou em São Paulo. A RFFSA garante que o transporte intermodal, utilizando o Expressocarga, tem frete mais barato que o exclusivamente rodoviário. Criado para transporte de carga geral, a única exigência que a Rede faz é com relação às normas de segurança. Desse modo, até produtos químicos são transportados.



A carga geral viaja em contêineres

■ O grupo Pagliato, de Sorocaba (SP), conta, desde novembro, com dez concessionárias Volvo, que levam o nome de Lapônia, constituindo-se no maior grupo concessionário da marca em todo o mundo. Com seis casas no interior de São Paulo e quatro no Rio Grande do Sul, o grupo presta atendimento a 670 municípios, cobrindo 85% do território paulista e metade do gaúcho. As últimas

aquisições foram as concessionárias de Ribeirão Preto e de São José do Rio Preto. A 11.ª casa, já em construção, será em Ijuí (RS), às margens da BR-285, e a 12.ª será em Registro (SP), na BR-116, ambas programadas para 1995.

■ A Dersa, que administra as doze principais rodovias paulistas, registrou, em 1993, 213 mortos e 317

feridos em 540 atropelamentos em suas estradas. Os dados de 1994 ainda não foram avaliados. O aumento do número de veículos em circulação levou a Dersa a distribuir folhetos nas praças de pedágio e a desenvolver um trabalho de prevenção junto às comunidades que se situam nas proximidades das estradas, para tentar reduzir o número de acidentes desse tipo.

PISCA

Novo acesso à rodovia beneficia transportes



Foto: Milton Shreata

Trânsito livre Marginal-Bandeirantes

Uma nova alça de acesso à Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), construída na margem esquerda do Rio Tietê pelo governo de São Paulo, elimina um desvio de três quilômetros, que vai por essa marginal até a Ponte do Piqueri. Utilizado pelos veículos procedentes da marginal do Pinheiros e das rodovias Castelo Branco e Regis Bittencourt, esse trecho permite o acesso ao interior do estado. Batizada de Ponte Ulisses Guimarães, essa alça de 1 100 m de extensão custou ao governo paulista R\$ 37 milhões. Segundo o Secretário dos Transportes do estado, Marco Ribeiro, 26 mil veículos fazem esse trecho por dia. "Antes do

acesso, o percurso era feito em quarenta minutos; agora, é feito em 15 e os congestionamentos na marginal foram aliviados.

Shell oferece check-up para veículos a diesel

Um sofisticado laboratório de análise de óleos lubrificantes, instalado na fábrica de lubrificantes da Shell, no Rio de Janeiro, faz diagnóstico de motor, de câmbio e de diferencial a partir de amostras de óleos usados. Esse serviço, prestado a frotistas, permite antever falhas nos principais componentes do trem de força de ônibus e de caminhões, graças a análise da taxa de elementos presentes no óleo usado. "Se não há defeito nos bicos injetores, e se o filtro de ar está em ordem, é possível avaliar o desgaste de componentes a partir da análise da proporção dos elementos presentes no óleo", explica o engenheiro Jorge Solis, da Shell.

O laboratório submete o óleo a três testes: de espectrometria por infravermelho, que identifica a ocorrência de superaquecimento e de má combustão, devido a problemas no sistema de injeção; de espectrometria por emissão óptica, que identifica a presença de metais, revelando desgaste de componentes; e de contagem de partículas, que indica desgaste de válvulas, de selos de borracha e de conexões.

As informações obtidas com esses testes são processadas e comparadas com parâmetros definidos pelo Banco de Dados Shell, que emite o diagnóstico nas condições verde, que não acusa defeitos; amarela, que levará o engenheiro diagnosticista a avaliar e a fazer alguma recomendação; e, finalmente, a vermelha, que exigirá do frotista uma solução imediata para o problema detectado.

Solis, responsável por esse serviço, diz que as montadoras foram as primeiras interessadas nos resultados, mas que diversos clientes de diversos pontos do Brasil já estão se beneficiando do laboratório. Para obter mais informações, basta procurar o representante Shell de sua base.

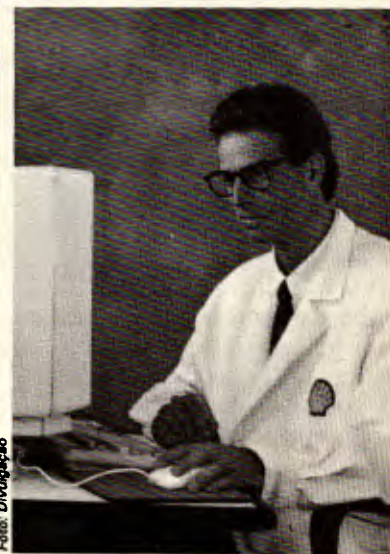


Foto: Divulgação

Laboratório faz diagnóstico de motor

PISCA

■ O motor Sprint, desenvolvido e produzido pela MWM, (foto) ainda nem encontrou aplicação veicular e já ganhou o prêmio 'Destaque do Ano', oferecido pela SAE Brasil durante o terceiro congresso da entidade, realizado em novembro. Primeiro, e ainda único, motor nacional de alta rotação, o Sprint é indicado para veículos leves.

■ Hans Schluemann está deixando a diretoria comercial da Scania após quinze anos de serviços. "Não pretendo me aposentar, mas sim,



Felipe Gonzales

encarar novos desafios", disse Schluemann ao se despedir dos amigos, embora ainda não tivesse decidido o que faria.

■ A Modus Logística, representante no Brasil do roteirizador Trucks, começa a fornecer ao mercado brasileiro a versão 9.0 do software, que opera nos sistemas DOS, Windows e OS/2, além de oferecer as operações de acordo com o grau de dificuldade do trajeto a ser cumprido e as opções de utilização total e parcial da capacidade do veículo.