

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 291 - ABRIL 1988 - Cz\$ 230,00


Editora TM Ltda

CAMINHÕES

A rota do contrabando

*Protesto de
transportadores,
dia 7 de março,
em Curitiba*

STROESSNER
Devolva nossos caminhões.

**Basta Paraguai
Acorda Brasil**



**Basta Paraguai
Acorda Brasil**



**Basta Paraguai
Acorda Brasil**



**Basta Paraguai
Acorda Brasil**





UM PNEU RECAPADO TORTUGA PODE DAR TRÊS VEZES A VOLTA AO MUNDO.

Utilizando Pre-Moldado Tortuga, um pneu recapado pode rodar até 120 mil quilômetros. Isto é, cerca de 30% a mais de vantagem sobre produtos similares

Lembre-se que para a manutenção de uma frota, pneu é o segundo item mais importante, representando até 20% dos custos globais. Recapar com Tortuga é, portanto, defender o lucro no transporte, garantindo os melhores resultados por cruzado investido

Na hora de recapar, pense na segurança e na durabilidade que Tortuga oferece. Exija o melhor para economizar de verdade.

(Em tempo a Terra tem 40 075 km de circunferência)



Artefatos de Borracha Record S/A

Rua Alberto Klemtz, 441 - fone (041) 248-1133
Cx. Postal 2392, CEP 80320 - Curitiba - PR.

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

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

Revista

transporte moderno

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

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

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

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de 2,3 OTN () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

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

em meu nome

Insc. Est. _____

em nome da empresa

Envie meus exemplares para:

endereço da empresa

endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)

transporte moderno

RO-RO
Enfim, a
maioridade

Regulamentação
e carga perigosa
em debate

Atualização sobre
Estatuto (revisão)
Transporte

Algumas especialidades da casa

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



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana
Tels.: 575-1304/575-4236
Telex 35247 - São Paulo - SP

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

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo-SP.

Iniciativa privada e entreposto aduaneiro intermodal



O primeiro entreposto aduaneiro multimodal (rodoferro-marítimo) do País, com a participação do setor privado, foi inaugurado dia 25 de março, em São Paulo. O novo entreposto, localizado num pátio da Rede Ferroviária Federal, no bairro do Pari, ocupa uma área de 70 mil m², dispõe de armazém de apoio com 2 mil m², plataforma para contêineres e área de circulação para veículos com 4 mil m² cada.

Um consórcio de três empresas – Companhia Brasileira de Infra-estrutura Fazendária (Infaz), vinculada ao Ministério da Fazenda, M. Campos Equipamentos e Remoções Ltda. e RFFSA – buscará agilizar o processo aduaneiro de mercadorias, reduzir custos de importação e exportação, baratear fretes e interiorizar o sistema.

A responsabilidade administrativa estará a cargo da Infaz, enquanto a Rede fornecerá o transporte ferroviário e a empresa transitária M. Campos responderá pelos investimentos, US\$ 500 mil, dos quais 50% já foram destinados à construção de armazém e escritórios para empresas de despachos, e 50% investidos na aquisição de dois guindastes com capacidade de 60 t cada, três empilhadeiras e dois pórticos para contêineres.



O transporte poderá ser efetuado por trens diretamente ao porto de Santos. Três fiscais da Receita Federal cuidarão dos desembarços alfandegários, em caráter permanente. O tempo de transporte e liberação de mercadorias, de São Paulo a Santos, durará, no máximo, três horas, também para as importações.

“Com um mercado externo mais ativo e preços competitivos, vamos atrair o pequeno exportador”, destacou Márcio Campos, diretor da M. Campos. “Nosso objetivo é retirar das rodovias um contingente de veículos que prejudica bastante as estradas em direção a Santos (cargas líquidas) e a Via Anhanguera (transporte de granéis)”, disse.

O entreposto oferece serviço do tipo “porta-a-porta”, e os usuários podem se beneficiar de regimes especiais permitidos pelo DAP – Depósito Alfandegado Público, pelo Entreposto Direto e Indireto, onde a mercadoria permanece durante 120 dias ou até um ano, respectivamente, e, em ambos os casos, isenta de tributos.

Volvo começa a atender a encomenda do governo peruano

Ao embarcar o primeiro lote de dezenove ônibus desmontados e um modelo completo para o Peru, no final de fevereiro, a Volvo inicia um dos seus maiores contratos já firmados com um país da América Latina: vai fornecer setecentos caminhões, trezentos ônibus B-58 desmontados e “mais algumas dezenas” de B-10M, em 1988.

A operação, que custará ao governo peruano US\$ 51 milhões, coloca a filial brasileira da Volvo como a maior fornecedora de produtos da marca para a América Latina, superando a matriz sueca, tradicional exportadora de veículos de carga, passageiros e passeio.

O embarque está sendo feito mensalmente por navio, a partir do porto de São Francisco do Sul (SC)

e os veículos serão montados na filial peruana da Volvo, inclusive as carroçarias CKD da Marcopolo. No programa, constam também chassis de ônibus desmontados, que serão encarroçados por duas empresas, a Etramsa de Lima, e a Morillas, de Trujillo.

Como parte do programa, serão exportados aproximadamente US\$ 3,2 milhões em equipamentos e peças de reposição.

As vantagens de comercialização dos veículos desmontados, de acordo com informações do presidente da empresa, Mats Ola Palm, estão no custo do frete, que tornaria inviável a comercialização caso fosse transportado por terra. “Assim, nossos veículos chegam ao mercado com preços igualmente competitivos”.



Frotista ainda não recebeu de volta ágio pelas peças do Cargo

O frotista Edson de Souza, de Santa Lúcia (SP), pode não reaver o dinheiro extra que teve que desembolsar para consertar seu caminhão Cargo na oficinas da Vemara – revendedora Ford de Araraquara. Mas, sua denúncia, publicada na edição 285 de TM, provocou pelo menos uma correspondência entre a montadora e o distribuidor. Na carta, a Ford mostra surpresa com a denúncia de cobrança de ágio para aquisição de peças, e

solicita à revendedora que devolva ao cliente o que lhe fora cobrado.

Edson, consultado mais de um mês depois, ainda não havia recebido qualquer comunicação da Vemara. Na revendedora, por outro lado, ninguém fala sobre o assunto. Luiz Alberto Paganelli, gerente de Serviços, transfere o assunto para um diretor, de nome Gabriel. Este, procurado durante mais de um mês por telefone, nunca estava na empresa.

Segurança nas estradas já tem campanha no rádio e televisão

A Campanha Permanente de Segurança nas Estradas ganhou novo impulso. A partir da Semana Santa, a Campanha será divulgada por emissoras de rádio e TV, procurando conscientizar os motoristas sobre as conseqüências de imperícias e faltas graves na condução de veículos nas cidades e nas rodovias. Foi o que anunciou o eng^o Antônio Canabrava, diretor-geral do DNER, durante coletiva à imprensa, dia 24 de março, no Rio de Janeiro.

Canabrava relatou dados pouco alentadores sobre a situação das estradas. "Uma comparação com base na taxa de mortos em acidentes de trânsito por dez mil veículos em circulação nos diferentes países já mostrava, em 1978, que o Brasil, com vinte mortes por ano, estava à frente da França (cinco), da Grã-Bretanha (quatro), dos Estados Unidos (três) e do Japão (dois e meio)."

Em 1985, nos 39 mil km de vias federais policiadas pelo DNER, foram verificados 53 695 acidentes, com 4 974 mortos e 36 790



feridos. Em 1986, para 700 mil acidentes ocorridos em todo o país, incluindo áreas urbanas, vias estaduais e municipais, 57 207 foram com vítimas. Naquele ano, o número de acidentes aumentou para 71 341, com 6 757 mortos e 50 450 feridos.

A Campanha vai desenvolver um trabalho de reestruturação e reaparelhamento da Polícia Rodoviária Federal; identificação de locais onde se repetem com frequência os acidentes (mais de dois mil pontos negros), dos quais mais da metade têm projetos com obras, que mereceram Cz\$ 80 milhões aplicados em 1987.

Corredor de Paranaguá ganha mais US\$ 220 milhões de verba

O Ministério dos Transportes está anunciando liberação, este ano, de mais US\$ 220 milhões para acelerar as obras de reforma do corredor de exportação da Rede Ferroviária Federal e construção de armazéns no porto de Paranaguá, a fim de reduzir os pontos de estrangulamento hoje existentes para o escoamento da safra de grãos do Paraná.

No corredor de exportação, as obras foram iniciadas em 1986 e, segundo o engenheiro José Carlos Zanella de Queiróz, coordenador de Programas Es-

peciais da Rede, no Paraná, não deverão estar concluídas antes do final de 1989, pois, além das obras de infra-estrutura como substituição de trilhos e dormentes em diversos trechos de bitola metálica, inclui a instalação do CTC - Controle de Tráfego Centralizado que exigirá um edifício de controle central em Curitiba.

O porto de Paranaguá, por outro lado, passa por ampliação da faixa de cais em mais de 350 metros e a construção de um novo armazém de 70 mil metros quadrados.

Garantida pós-graduação para os transportes urbanos

Um convênio firmado entre a EBTU-Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e a UNB-Universidade de Brasília, dia 10 de março, em Brasília, no Ministério da Habitação, vai permitir a implantação na UNB do Programa de Pós-Graduação em Transportes Urbanos para Países em Desenvolvimento. O programa prevê investimentos da ordem de US\$ 200 milhões nos próximos três anos, estando aberto para alunos brasileiros e estrangeiros da América Latina, Caribe e África.

O Curso de Mestrado, que contará com o apoio do Núcleo de Estudo em

Transportes do Centro de Estudos Avançados Multidisciplinares da UNB, deverá conter linhas de pesquisa nas áreas de Planejamento de Transportes, Gerência e Operação e Engenharia de Tráfego.

Conforme Telmo Magadan, presidente da EBTU, desde 1978, em conjunto com o Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro, sua empresa vem apoiando o desenvolvimento, nas universidades brasileiras, de cursos na área dos Transportes Urbanos. Em 1980, a EBTU lançou o Programa de Apoio a Teses sobre Transportes Urbanos, que continua existindo até hoje.

Tecnofibras completa dez anos entusiasmada com o mercado

Partindo do pressuposto de que o Brasil consome apenas 10% do que é consumido em plástico na Europa e Estados Unidos, a Tecnofibras, empresa do grupo Nielson, de Joinville (SC), completa dez anos animada com o crescente mercado de aplicação de fibra de vidro na indústria automobilística. Seu diretor-gerente, Randolpho Raiter, diz acreditar no progresso do setor, devido à existência de um vasto mercado a ser explorado.

Colocada entre as três

maiores do país, a Tecnofibras produz mais de cem diferentes itens para uso em caminhões (cabins), composições metroviárias e fornece para as principais montadoras do país, utilizando o método *spray-up* - de aplicação da resina e fibra por ar comprimido. Mas está, segundo Raiter, desenvolvendo o aperfeiçoamento desse método para oferecer melhor acabamento e controle dimensional, além de buscar considerável aumento da produtividade.



Bombas injetoras para o Cargo de exportação

A Ford Tratores, que fabrica motores Dfiesel para as linhas F e Cargo, da Ford Caminhões, encomendou à Bosch 50 mil bombas injetoras tipo P – as mesmas usadas pelos motores Scania e Volvo – para equipar os motores 7.8 litros, de seis cilindros, que equipam os caminhões

Cargo de exportação e serão utilizados futuramente no cavalo mecânico Cargo. A Bosch informa que a Ford iniciou as compras dessa bomba em 1985 e pretende fechar 1989 com encomenda de cem mil unidades, graças ao crescimento das exportações para os EUA.

NTC/Fenatac contra a expulsão de distribuidores estrangeiros



Seja qual for o resultado da votação pela Assembleia Nacional Constituinte da proposta da Comissão de sistematização que nacionaliza e amplia o monopólio da distribuição de combustíveis, os transportadores rodoviários de carga fizeram a sua parte. Em defesa da iniciativa privada, enviaram aos constituintes um documento em que alertam para a possibilidade de se cometer “um erro histórico, uma violência inominável e uma brutal injustiça”, com a expulsão das distribuidoras de capital estrangeiro.

O documento, subscrito pelas entidades maiores do setor – NTC, Fenatac e CNCL – Comissão Nacional de Carga Líquida, soma-se às inúmeras manifestações feitas contra a proposta aprovada pela Comissão de Sistematização que estatiza o setor. O documento chama a atenção

dos constituintes para o fato de que o transporte rodoviário de carga, formado por doze mil empresas, em sua expressiva maioria, por pequenas e médias empresas de capital nacional, tudo fizeram para impedir a entrada do capital estrangeiro no transporte rodoviário de carga.

Entretanto, como usuários e prestadores de serviço às companhias distribuidoras de petróleo, estão “convencidos de que esse setor não se inclui entre aqueles que, por circunstâncias particularíssimas, mereçam proteção constitucional específica”. E definem a distribuição de combustíveis como “um mercado organizado, que vem funcionando bem, sob controle do CNP – Conselho Nacional de Petróleo e compete, de forma saudável com o capital privado nacional, multinacional e estatal”.

Goodyear, US\$ 120 milhões para aumentar produção

No quadriênio 1988-1991, a Goodyear do Brasil pretende investir US\$ 120 milhões para aumentar a produção de pneus radiais de aço e produtos industriais. Do total, US\$ 30 milhões serão aplicados nos próximos quinze meses.

“Dedicaremos atenção especial ao desenvolvimento da produção de pneumáticos para o setor de transporte de bens”, destacou Carlos Perez, diretor-presidente da empresa. “Ao mesmo tempo, vamos incrementar as exportações para ultrapassar as metas do programa Befiex.”

O programa Befiex foi o resultado de acordo feito em 1982 entre a Goodyear e o Ministério da Indústria e Comércio para exporta-

ção de US\$ 770 milhões, em dez anos. Desse montante, US\$ 410 milhões de pneumáticos e produtos industriais foram comercializados no exterior até 1987, quando a empresa vendeu US\$ 90 milhões para 85 países.

“Ao término do programa de expansão, a capacidade de produção da empresa terá crescido substancialmente, com reflexos positivos, tanto no mercado local como nas exportações de pneumáticos e produtos industriais. No plano social, a contratação de novos empregos na fábrica de pneus radiais, em Americana, em decorrência do programa, trará benefícios à comunidade local”, finalizou Perez.

Codesp e empresas integram agência e porto

Com o objetivo de racionalizar as operações portuárias, a Codesp e empresas de navegação estão desenvolvendo o projeto de integração “agência/porto”, através do uso da telemática. Por esse sistema, o usuário interliga seu computador aos da Codesp via rede Cirandão da Embratel (que dispõe das chamadas caixas postais eletrônicas), recebendo ou transmitindo informações sobre as operações portuárias com extrema rapidez.

Como a Embratel possui rígidos padrões de verificação eletrônica de ruídos (falhas) que possam alterar os dados durante as transmissões, fica eliminada qualquer possibilidade de erro. A transmissão computador a computador elimina grande quantidade de papéis que normalmente circulam entre a Codesp e os usuários.

De início, o sistema está sendo utilizado na agilização da movimentação de

contêineres na margem direita do porto, mas, futuramente, será utilizado em todos os setores. “Eu estou muito entusiasmado. Além de se programar melhor, de se ter acesso a dados de forma mais rápida, sem erro, padronizada, ainda se tem a redução dos serviços”, diz o engenheiro Carlos Eduardo Bueno Magano, chefe do Departamento de Planejamento e Controle de Operações da Codesp.

Para Magano, todos ganham com o novo sistema: “ganha o armador, que tem mais velocidade, ganha o porto, que pode atender mais navios, e ganham os portuários, que são remunerados por produtividade”. Segundo ele, a Codesp está vivendo um processo de modernização que já apresenta os primeiros resultados. “A qualidade dos nossos serviços está melhorando gradativamente. A nossa intenção é que isso ocorra sem traumas”.



O prédio do TRC será mesmo palácio e vai ter muitos "reais"

Vencendo resistências internas, o Seticesp e NTC/Fenatac acabaram por estabelecer definitivamente o nome de Palácio do TRC (Transporte Rodoviário de Cargas) ao prédio da rua da Gávea, na Vila Maria, às margens da Via Dutra, em São Paulo, que será inaugurado em setembro próximo, durante o IX Congresso de Transportadores Rodoviários de Bens, a ser realizado no Alphacenter, Alphaville, na Grande São Paulo.

O Seticesp – Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Estado de São Paulo, já ocupa, desde o ano passado, algumas salas no andar térreo, para cursos de treinamento, mas a mudança integral só ocorrerá no final do ano, coincidindo com a provável eleição de Adalberto Pansan – atual vice-presidente em exercício – para titular da presidência do Seticesp. “Pre-tendo permanecer à frente do sindicato para concluir a obra e consolidar a integração com a NTC e Fenatac”, argumenta. Dificilmente encontrará oposição nesse histórico sindicato de chapa única.

A NTC/Fenatac também

utilizará as instalações do Palácio do TRC, pagando aluguel ao Seticesp “sem privilégios”, como ressalta Pansan, mas manterá suas atuais instalações na rua Borges Lagoa, na Vila Mariana, para abrigar o setor cultural que será implementado. “Além da biblioteca, pretendemos criar um museu, desenvolver cursos, promover palestras e seminários naquele prédio”, afirma Pansan, que acumula a vice-presidência da NTC.

A princípio, os dirigentes na NTC/Fenatac haviam decidido vender o prédio da Borges Lagoa para injetar recursos na conclusão da obra, mas o Seticesp conseguiu junto à Caixa Econômica Federal um empréstimo de Cz\$ 200 milhões que está sendo liberado em etapas, com carência de três anos, juros reais de 10% ao ano e prazo de doze anos para pagamento. “Além disso, estamos utilizando toda nossa reserva de caixa para acelerar as obras sem prejuízo dos serviços que o sindicato normalmente presta a seus associados”, diz Pansan. Ele não soube precisar, no entanto, o valor real da obra.

Câmara Técnica decide concentrar atenções no transporte urbano

Reunida no Hotel Glória, Rio de Janeiro, a Câmara Técnica Volvo de Segurança nas Estradas concentrou suas atenções nas áreas urbanas, uma vez que ficou constatado que mais da metade dos acidentes com vítimas ocorre nas nove regiões metropolitanas do país. Neste esforço, passou a contar também com a colaboração da EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, que foi admitida como membro titular.

As dezessete entidades presentes ao encontro aprovaram ainda uma solicitação, a ser enviada através do Contran/Ministério da Justiça à Presidência da República para que o governo oficialize 1989 como o Ano Brasileiro da Segurança no Trânsito.

“Os benefícios que o “Ano Brasileiro da Segurança no Trânsito” podem trazer ao país são incalculáveis. Durante o ano de 1988 teremos tempo para estudar e sugerir medidas a serem tomadas nas mais diversas frentes para tentar tirar o Brasil da triste condição de um dos líderes mundiais em acidentes”, diz o documento, estimando em 50 mil mortes e cerca de 500 mil feridos o

número de vítimas em quase 1 milhão de acidentes por ano.

Depois de criar um grupo de trabalho integrado pela NTC, ABCAM, ARB, Rodonal, Anfavea e CNTT para detalhar propostas como agilização da Justiça e criação de uma legislação mais severa nos casos de acidentes de trânsito, a serem encaminhadas à Câmara dos Deputados, foi discutida também a maneira mais eficiente para conseguir maiores recursos para projetos de segurança, como cursos ou campanhas em *outdoors* explicativos sobre a existência de pontos negros.

Nesse sentido, será estudada também a possibilidade de se construir um fundo privado fazendo uso da lei Sarney, que concede redução de Imposto de Renda a empresas que façam investimentos em projetos culturais ou outros definidos pelo Ministério da Cultura.

A Volvo pretende investir esse ano US\$ 200 mil no programa, que inclui ainda a realização, pela segunda vez, do seu concurso sobre segurança nas estradas.



19 MIL VEÍCULOS DEPOIS A CIFERAL CONTINUA COM A MESMA DISPOSIÇÃO

Entra ano, sai ano e a Ciferal está lá, firme. Nossos 840 funcionários nos 40 mil m² de área fabril este ano produzirão 1440 veículos. Isto é quase 35% a mais que a produção do ano passado. Foram necessários 33 anos, muita técnica e dedicação para alcançarmos a marca dos 19 mil. Mas a disposição ainda é a mesma do primeiro dia.



CIFERAL

Av. Brasil, 8191, Rio de Janeiro

O porto de Santos terá o seu primeiro terminal especializado em operação de navios ro-ro. O projeto envolve recursos da ordem de US\$ 60 milhões, dos quais US\$ 36 milhões deverão ser financiados pelo Banco do Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico - BNDS.

O futuro terminal disporá de três berços de atracação: dois no prolongamento de cais do Saboó, na margem direita do porto, e o terceiro entre os terminais de contêineres e fertilizantes, na margem esquerda. A Codesp diz que a criação de berços exclusivos racionalizará as operações reduzindo o tempo de permanência dos navios no porto. "Trata-se de um empreendimento pioneiro no porto de Santos, que concorrerá para impulsionar o desempenho operacional da movimentação de carga ro-ro, mesmo em nível de área de retaguarda, destinada a manobras e

Porto de Santos terá terminal especializado em navios ro-ro



estocagem de veículos", diz a empresa.

As obras, já aprovadas pelo Conselho de Administração da Codesp, serão realizadas em duas etapas.

O prazo de conclusão é estimado em dois anos, a partir de seu início. A primeira fase prevê a construção de um berço com 264,75 m, com plataforma

de embarque de 30,25 m, a partir da ponte de atracação de *ferry-boat* no Saboó, em direção à Alemoa. Com isso, haverá remanejamento de oleodutos que interligam o Saboó à Ilha do Barnabé.

A segunda fase do projeto prevê a construção do segundo berço na margem direita, com 225,25 m, com estaqueamento de 200 m ao longo da foz do rio Saboó e aterro da área de mangue para acesso de veículos; e um terceiro, na margem esquerda, com 180 m de comprimento.

De acordo com informações da Codesp, a construção deste terminal se deve à crescente participação do transporte *ro-ro* no porto de Santos, "representando mais um passo decisivo para sua integração definitiva na tendência mundial à especialização". Atualmente, as operações com navios *ro-ro* são realizadas em seis berços não especializados.

Aeroporto de Viracopos fecha para vôo diurno

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), está fechado para vôos diurnos desde o dia 7 de abril para passar por sua maior reforma desde que começou a operar em 1966: o reforço estrutural e revestimento asfáltico da pista, para oferecer maior segurança aos vôos, segundo Luiz Cláudio Serran Lobo, gerente da Divisão de Operações.

Com isso, a pista permanecerá fechada até outubro, inclusive nos fins de semanas, das 9 às 18 hs, o que obrigou a Lanchile, Alitalia, Suissair e KLM a transferirem temporariamente seus quinze vôos semanais para Cumbica, permanecendo apenas 35 noturnos ou os que as empresas conseguiram recuar o horário para operar à noite, incluindo vôos domésticos, da VASP e da

Transbrasil.

O fechamento do aeroporto só não foi completo porque as empresas aéreas aceitaram operar na chamada rampa de concordância, um revestimento de concreto de secagem rápida, feito diariamente às 17hs, ao final dos trabalhos no trecho em obras e conseqüente retirada das máquinas da pista.

Os vôos cargueiros, que predominam em Viracopos, segundo informou Serran Lobo, não serão prejudicados porque quase todos já eram noturnos.

A Lufthansa, por exemplo, que tem seis vôos semanais conseguiu acomodar todos no período noturno e continuar operando em Viracopos satisfatoriamente. As obras terão duração máxima de seis meses e a Infraero vai investir nelas Cz\$ 700 milhões.

A Centrinel entra no mercado com tecnologia inglesa

Utilizando tecnologia de origem inglesa, maquinário vindo da Alemanha, Suíça e Inglaterra e um processo de fabricação ainda inédito no Brasil - fundição por centrifugação -, a Centrinel A. P. Ltda., do Rio de Janeiro, ingressa no mercado de autopeças produzindo anéis de pistão para quebrar o monopólio da Cofap, a maior empresa do setor, na produção desse componente do motor. Para isso, investiu US\$ 10 milhões.

Em seu manual sobre anéis de pistão, o primeiro editado no Brasil, a Centrinel explica a escolha do material, "um campo altamente especializado": o ferro fundido cinzento com estrutura grafitica lamelar e matriz perlítica (em camadas), uniformemente distribuída. O processo de usinagem por centrifugação

confere aos materiais maior homogeneidade e ausência de porosidade.

Os anéis de pistão - de compressão e de óleo - têm como funções básicas, vedar a câmara de combustão em relação ao cárter do motor; dar fluxo ao calor absorvido pelo topo do pistão às paredes do cilindro e limitar o consumo de óleo lubrificante. "Dos diversos componentes dinâmicos do motor, nenhum outro trabalha em condições tão hostis como o anel de pistão", diz o manual. Pesquisas desenvolvidas após a crise do petróleo conferiram a esse componente melhorias consideráveis, como menor força contra as paredes do cilindro, redução da altura e do número de anéis por pistão, coberturas com menor coeficiente de atrito e mais resistência à temperatura.



A linha Cargo ganha mais três alternativas

Em março, começou a chegar aos revendedores Ford o Cargo com terceiro eixo de fábrica. Este mês, sai o modelo 1618, de seis marchas. A fábrica promete ainda para este semestre um trucado com a nova caixa. **Página 16.**

Contrabando: combate ainda é só promessa

Embora fracassada, a operação "Brasil Retorno", ensaiada por transportadores paranaenses, teve o mérito de despertar as autoridades para o contrabando de caminhões. Mas, por enquanto, só existem promessas. **Página 18**



Entrevista exclusiva com Camilo Cola

O "Homem de transporte de 1987" fala das suas realizações como presidente da CNTT – Confederação Nacional de Transportes Terrestres e revela planos da Itapemirim, até hoje, guardados a sete chaves. **Página 27**

E mais...

Ilha artificial abriga aeroporto japonês	11
Os armadores aplaudem a desdolarização	36
A Argentina faz ônibus aerodinâmicos	38
Cerveja holandesa chega depressa ao mercado	40
Transporte urbano continua sem verbas	43

Seções

Atualidades	3
Neuto escreve	10
Mercado de novos	45
Mercado de usados	47
Produção	48
Produtos	49



Capa: Transportadores repudiam o contrabando
Foto: Robson Martins



Editora TM Ltda

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

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Editora assistente: Valdir dos Santos

Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), e Gilberto Pinha

Revisora: Margarida Bezerra Leite

Assessor Econômico: Jorge Miguel dos Santos

Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisas), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), André Camargo (Brasília), Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos)

Arte e Produção: Waidemar Schön

Director Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 6538)

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones 575-1304/575-4236/572-8867 - CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 665/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo e Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

International Advertising Sales Representatives

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

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones 575-1304/

575-4236/572-8867 - CEP 04117 - Vila

Mariana - São Paulo - SP

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes



ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Vieira Fazenda, nº 72 - telefones: 575-1304/575-4236/572-8867 - CEP 04117 - São Paulo, SP
Preço de exemplar avulso: Cz\$ 230,00. Edições Especiais: Cz\$ 345,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.

TELEFONES: 575-1304

575-4236 572-8867

TELEX (011) 35247



Instituto Verificador de Circulação

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. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673. 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.

O jogo da sucessão

Empalmada, durante quase três décadas, por pseudotransportadores como os “ministros” Fortunato Perez e Hermínio Cavaleiro, a CNTT – Confederação Nacional dos Transportes Terrestres foi, durante todo esse tempo, apenas uma entidade fantasma.

Bastou, no entanto, um ano de mandato para que o poderoso empresário Camilo Cola ressuscitasse a CNTT e se projetasse como o homem de transporte de 1987 (veja reportagem nesta edição).

Se, sozinho, o maior empresário de ônibus do país não conquistara mais do que uma liderança discreta junto aos seus pares, o prestígio das antigas lideranças da confederação, por sua vez, era quase inexistente. Juntos, no entanto, Camilo Cola e CNTT fazem um casamento quase perfeito.

Sob o comando de Cola, a confederação assumiu, finalmente, seu papel de entidade máxima dos transportes terrestres e de canal obrigatório de comunicação do setor com o governo federal.

Utilizando dinheiro do próprio bolso do seu presidente e recursos vindos de convênios como o Sesi e o Senai, a CNTT conta hoje com uma competente equipe de assessores técnicos, inicia a construção de sua própria sede e lança as bases da Servat, uma cooperativa que vai operar terminais de cargas e de passageiros e viabilizar a Finame para carreteiros.

São realizações que, naturalmente, credenciam o atual presidente para um novo mandato. O deputado federal Denisar Arneiro, o sucessor sacramentado pelos acordos de bastidores das eleições do final de 1986, é o primeiro a declarar que o melhor substituto para Camilo Cola é o próprio Camilo Cola.

Um tanto desencantado com o trabalho parlamentar, Arneiro não parece disposto a tentar uma nova reeleição e a permanecer em Brasília. Atendendo a conveniências familiares, quer retornar a suas atividades de empresário na transportadora Sideral.

Nesta sucessão, não se pode esquecer de uma grande eleitora, sem voto, mas com poder de veto, Dona Ignez, esposa de Camilo Cola, que já deixou claro seu inconformismo em ver o marido às voltas com desgastantes peregrinações aéreas pelo Brasil.



Sensível aos reclamos domésticos, Cola já começou a contar os dias que faltam para o fim do seu mandato. E não faz segredo do desejo de entregar o bastão ao seu sucessor, no dia 3 de fevereiro de 1990.

Há quem acredite, como o próprio Denisar, que, para remover a pressão familiar, bastaria um bom apelo dos companheiros. De qualquer maneira, se nem Arneiro nem Cola aceitarem o “sacrifício”, candidatos é que não faltarão.

O ex-presidente da NTC/Fenatac, Oswaldo Dias de Castro, por exemplo, costuma almoçar política sindical com Camilo Cola no terminal da Itapemirim, em Guarulhos-SP.

O atual presidente da NTC/Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro, também frequenta a lista dos presidenciáveis. No entanto, constitui praxe da NTC/Fenatac reeleger seus presidentes para mais um mandato.

Outro nome cogitado é o de Adalberto Pansan, atual presidente do Setcesp. Seria um passo um tanto longo, pois Pansan teria de pular o degrau de presidente de federação.

Fala-se ainda de outro ex-presidente da NTC/Fenatac, Thiers Fattori Costa, amigo do atual presidente da CNTT. Foi Costa quem levou Cola para o Conselho superior da NTC. Teve de desafiar céus e terras, pois muita gente boa não queria um “espião” dos ônibus no quartel-general da carga.

Seja qual for o seu desfecho, a sucessão na CNTT é um jogo que está apenas começando.