

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*





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 _____

em nome da empresa _____ Insc. Est. _____

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

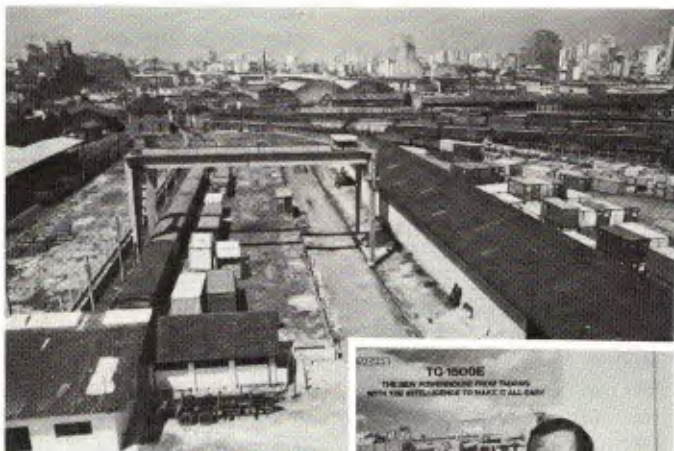
CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

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 imperfícias 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, Herts, 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.

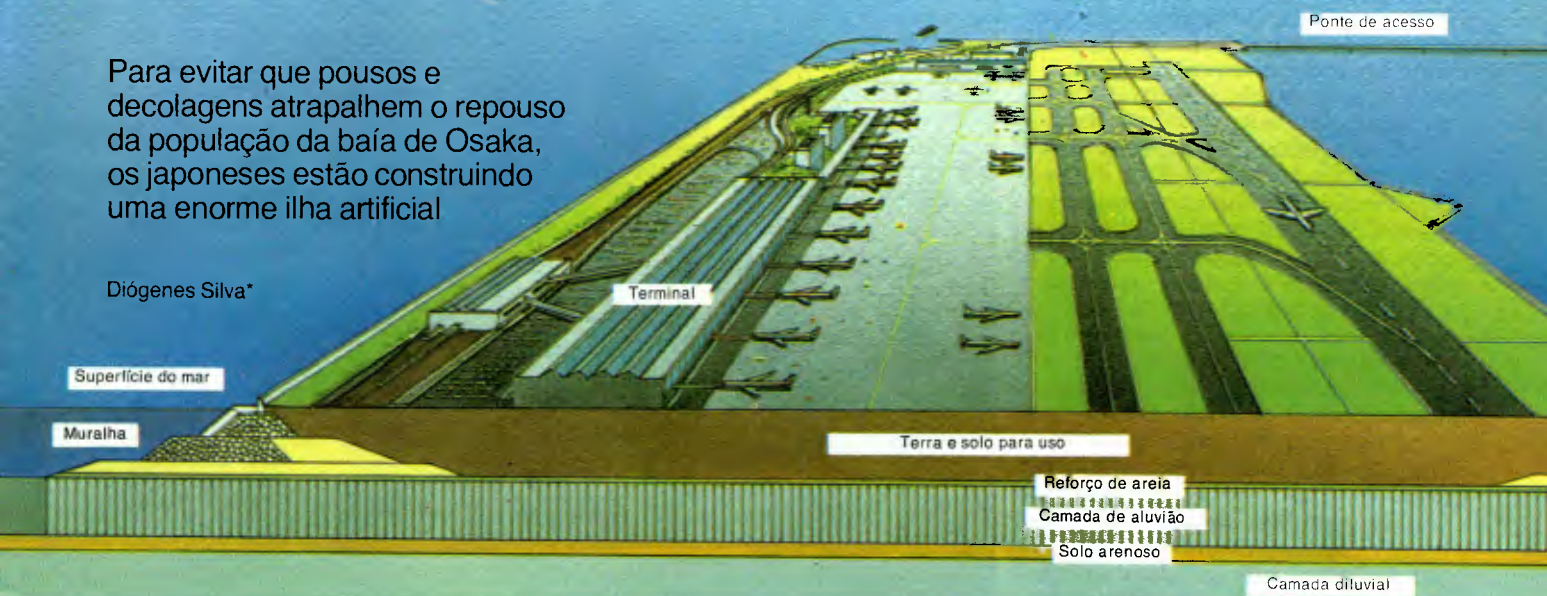
Nasce em Kansai o silencioso aeroporto do futuro

FOTOS: Divulgação



Para evitar que pousos e decolagens atrapalhem o repouso da população da baía de Osaka, os japoneses estão construindo uma enorme ilha artificial

Diógenes Silva*



Compactado, o aluvião do fundo do mar receberá uma camada de terra e pedra. A ponte dará acesso por trem e carro



FOTO: Diógenes Silva

Na primavera de 1993, entrará em operações, no Japão, o primeiro dos seus aeroportos capaz de funcionar as 24 horas do dia. Trata-se do Aeroporto Internacional de Kansai a ser construído numa ilha artificial que atualmente está sendo erguida na baía de Osaka, a cerca de cinco quilômetros da orla marítima. A decisão de construir esse novo aeroporto foi tomada com o objetivo de solucionar sérias limitações operacionais do

Puxado pelo rebocador, o guindaste manuseia um imenso tubulão de 30 m de diâmetro

atual Aeroporto Internacional de Osaka, resultantes dos problemas de poluição sonora.

O Japão enfrenta sérios problemas para construção ou ampliação de aeroportos. Com uma extensão territorial de 372 313 km² (cerca de 1,5 vezes o Estado de São Paulo, e inferior a área de Minas Gerais) onde vive uma população de 120 750 000 habitantes (pouco inferior à do Brasil), o Japão tem 67% de sua área territorial em montanhas, a maioria delas coberta por florestas, concentrando-se sua população nas áreas planas. Por outro lado, o respeito ao bem-estar do povo impede que certas decisões governamentais sejam tomadas sem um amplo debate popular. Assim é que nenhum dos atuais aeroportos do país permite vôos no período noturno, evitando-se que o barulho dos pousos e decolagens interfira no repouso dos moradores.

Tais restrições têm impedido maior movimento aéreo não só de passageiros, mas principalmente de vôos comerciais. No caso do Aeroporto Internacional de Osaka, que serve a mais importante região econômica do país e já com sua capacidade esgotada, a única solução seria modificar os atuais padrões de tráfego aéreo. A solução sugerida em 1965 foi construir um aeroporto capaz de operar as 24 horas do dia sem que o barulho resultante atrapalhasse o sono dos habitantes, o que só seria possível se ele fosse localizado a uma distância suficiente das áreas habitadas e em posição da qual as ondas sonoras se deslocassem em direção oposta à dessas áreas.

Os estudos efetuados indicaram como alternativa viável um aeroporto localizado a pelo menos cinco quilômetros da orla marítima e com suas pistas de pouso e decolagem orientadas no sentido sudoeste-nordeste, beneficiando-se assim, na propagação das ondas sonoras, das correntes aéreas dominantes, orientadas pelos estreitos entre a ilha de Awaji e a orla marítima da baía de Osaka.

A ILHA – Decidiu-se, portanto, construir uma ilha artificial na parte sudeste da baía de Osaka, com uma área total de 511 hectares capaz de comportar uma pista de 3 500 metros e demais instalações indispensáveis ao aeroporto. Para que essa ilha não viesse a sofrer os efeitos erosivos das águas, teria de ser construída uma muralha em torno de seu contorno com 11 quilômetros de extensão. Essa muralha teria de ficar firmemente assentada no fundo da baía que, no ponto escolhido, tem 20 metros de profundidade. Outro problema era que o fundo da baía de Osaka é constituído de um extrato de lodo

aluvional que teria de ser compactado antes de sobre ele ser construída a muralha de contorno da nova ilha.

Os japoneses já dispunham de boa experiência na construção de ilhas artificiais, inclusive na própria baía de Osaka onde tinham adotado esse recurso para ampliação do porto Sul de Osaka e porto de Kobe. Mas, no caso considerado, a profundidade da baía e o regime das correntes marítimas exigiram o desenvolvimento de novas técnicas. Uma delas, que atualmente está despertando muita curiosidade nos meios ligados às grandes obras públicas, é a do estaqueamento por meio de colunas de areia compactada que também está sendo utilizada no reforço do fundo marinho.

Para reforço da muralha de contorno, a solução adotada foi utilizar grandes tubulações de aço com diâmetros variáveis em função de sua localização na muralha e da ação das correntes marinhas nesse local, tubos esses ligados entre si por chapas curvas também de aço. Concluída

a muralha de contorno da ilha artificial, seu interior teria de ser preenchido com terra e pedras num total de 150 milhões de metros cúbicos.

ACESSOS – A conexão do novo aeroporto à rede rodoferroviária já existente na região exigiu a construção de uma ponte em dois pisos, o superior rodoviário e o inferior para duas linhas ferroviárias que, no futuro, permitirão também sua integração à linha do *trem-bala* a *Japan National Railway*. Ligações marítimas também foram previstas, possibilitando o acesso ao aeroporto de embarcações procedentes de Kobe e da ilha Awaji.

Antecipando-se ao desenvolvimento das regiões mais próximas das novas vias de acesso ao Aeroporto Internacional de Kansai, a prefeitura de Osaka decidiu planejar a construção de novas comunidades na orla marítima próxima à conexão com a ponte. Nelas serão construídos centros comerciais, parques, hotéis, áreas de lazer e outras instalações



FOTO: Divulgação

necessárias às conveniências e ao maior conforto dos funcionários do Aeroporto Internacional e de seus visitantes e usuários.

Afastada da orla marítima, mas na área de influência do novo aeroporto, numa colina na junção das prefeituras de Osaka, Kioto e Nara, já está sendo construída uma nova cidade, a Cidade Cultural e Acadêmica de Kansai, com uma área de 2 500 hectares. Nela, além de hotéis, áreas residenciais, salões de convenções e locais para exposições, está sendo reunido um conjunto de laboratórios de pesquisa básica em importantes setores tais como eletrônica, biotecnologia, químicas finas, novos materiais, medicina, novos meios de comunicação, novas fontes de energia, computação, além de centros culturais ligados às artes e à História

SITUAÇÃO ATUAL – As obras do Aeroporto Internacional de Kansai deveriam ter começado em março de 1986, mas apenas em abril desse ano foi firmado o acordo de compensa-



| Comparação com outras ilhas artificiais | | | | |
|---|--------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| Características | Aeroporto Int. de Kansai | Ilha do Porto de Kobe | Porto Sul de Osaka | Aeroporto de Nagasaki |
| Área utilizada (ha) | 511 | 436 | 930 | 136,5 |
| Volume do aterro (em milhões de m ³) | aprox. 150 | 80 | 130 | 25 |
| Comprimento da muralha de contorno (km) | 11,4 | 13,7 | 26,7 | 6,9 |
| Profundidade média (em metros) | - 18,5 | - 12 | - 5,5 | - 15 |
| Período de construção (ano fiscal termina em março) | 86 a 92 | 66 a 80 | 58 a 80 | 71 a 75 |

ções com os pescadores da baía de Osaka. Outras dificuldades surgidas em seguida contribuíram para um retardo no início das obras, pois havia necessidade de garantias cabais de que os trabalhos de estaqueamento do fundo da baía e de construção da muralha de contorno da ilha artificial não iriam trazer entraves à intensa movimentação de embarcações na baía de Osaka.

Superadas todas as dificuldades, as obras foram efetivamente iniciadas no dia 27 de janeiro de 1987. *Transporte Moderno* visitou as obras no dia 19 de fevereiro deste ano, pouco depois do primeiro aniversário de seu início. Nesses doze meses de atividades, a situação das obras estava rigorosamente dentro do cronograma, tendo-se conseguido recuperar os dez meses de atraso.

As fundações submarinas para a muralha de contorno da ilha já tinham sido concluídas e três enseadeiras tinham sido instaladas em cada um dos cantos sul da ilha do aeroporto, bem como 35 tubulões de aço já colocados em linha na extremidade norte da ilha, formando uma seção da muralha com 900 metros de extensão. Tanto as enseadeiras quanto os tubulões não eram visíveis acima do nível d'água.

Em todas as demais seções da muralha, os trabalhos de estaqueamento do fundo lodoso e o aterro continuavam sem interrupção. Essas estacas de areia compactada atingirão o total de um milhão, das quais 680 mil já foram colocadas. Até o final de 1988, esse estaqueamento deverá estar concluído, bem como a muralha de contorno, exceto em três aberturas do lado leste da ilha, necessárias para a passagem dos navios carregando pedras e terra para o aterro do interior da muralha.

Três dos 31 pilares da ponte de acesso já tinham sido colocados e, até o final de março, mais dois estariam instalados. Enquanto isso, as

seções da estrutura superior da ponte já estavam sendo construídas para, depois de instalados todos os pilares, serem transportadas para o local onde serão ligadas. Concluída a ponte, os navios passarão nos vãos entre os pilares 13 e 14 e 15 e 16, cujas larguras são de 130 metros, à profundidade de aproximadamente 18 metros e à altura do piso inferior da ponte, e 25 metros acima do nível das águas.

As demais providências relacionadas com a futura construção das instalações do aeroporto bem como das ligações ferroviárias estavam em andamento, rigorosamente dentro do cronograma previsto.

EXPANSÃO – Quando de sua inauguração na primavera de 1993, o Aeroporto Internacional de Kansai possibilitará um total de 160 mil pousos e decolagens por ano. Poderá movimentar anualmente 24,5 milhões de passageiros e mais de 1 milhão de toneladas de carga.

Durante o ano fiscal de 1988, Mr. Yoshio Takeuchi, presidente da *Kansai International Airport Co., Ltda.* pretende intensificar seus esforços para que sejam autorizados os estudos finais para ampliação do aeroporto, pois ele está firmemente convencido da necessidade dessa ampliação. Já existem planos de uma futura expansão em duas etapas. Na primeira a ilha artificial será pouco mais que dobrada para permitir a construção da pista B, também com 3.500 metros, paralela à primeira pista. Numa segunda etapa, nova ampliação da ilha será feita por uma nesga de terreno na direção Leste-Oeste para nela ser construída a pista C também com dimensões aproximadamente iguais às das anteriores.

* Diógenes Silva viajou ao Japão a convite da Associação Nacional de Turismo Japonês e da Japan Air Lines. Foi o primeiro jornalista brasileiro a visitar as obras do aeroporto internacional de Kansai.

A qualidade Mercedes-Benz vai longe. Vo



cê também pode ir.

A rentabilidade de um caminhão Mercedes-Benz é a soma de muitos fatores com o compromisso de dar lucros durante uma longa vida útil.

Cada um deles é produzido para oferecer a máxima resistência, segurança e durabilidade em sua aplicação no transporte. A melhor prova disto é que mais de 80% dos caminhões Mercedes-Benz fabricados desde 1956 ainda estão rodando.



A observação do desempenho de inúmeros veículos, mais a sua constante evolução, levou a Mercedes-Benz a oferecer hoje a mais eficiente, econômica e rentável linha de caminhões.

Qualidade testada em parte e no conjunto.

Na Mercedes-Benz, a qualidade está em tudo: na perfeita adequação do projeto, na seleção rigorosa de matérias-primas, nos mais avançados processos de fabricação. A perfeição é praticada em série.



Cada peça, e cada componente, é fabricada para funcionar bem e durar,

isoladamente e no conjunto onde vai trabalhar. Como resultado, o Mercedes-Benz é o caminhão com a mais alta qualidade. O que faz mais viagens com menos paradas, desde o mais leve para entregas urbanas até o mais pesado para longas distâncias.

Qualidade que você pode testar: atendimento.

Mesmo um Mercedes-Benz não pode dispensar revisões periódicas, manutenção e assistência para manter o seu desempenho.

Onde você estiver, um dos 200 Concessionários Mercedes-Benz está ao alcance



para atender você.

Com um padrão de serviços tão elevado quanto o padrão de qualidade do caminhão.

Com instalações amplas e funcionais, com um estoque permanente de peças genuínas, com ferramental e equipamentos próprios para cada tipo de serviço.



Principalmente, com gente que conhece o seu Mercedes-Benz tão bem quanto os que o fabricaram.

Por mais longe que você vá, a Mercedes-Benz está sempre perto de você.



MERCEDES-BENZ



Com caixa de seis marchas, o 1618T pode tracionar até 30 toneladas brutas

CAMINHÕES

O Cargo ganha mais três versões

A Ford lançou em março o Cargo com terceiro eixo de fábrica. Em abril, sai o modelo de seis marchas 1618. Haverá também um trucado mais pesado

A Ford está decidida a conquistar mais três pontos percentuais (subindo de 19 para 22%) na sua participação no mercado interno de caminhões. Quer, ampliar em 12% as vendas este ano, em comparação com o ano passado. Para isso, está lançando mais duas versões do Cargo, completando agora dez: o 2218, derivado do 1618, com terceiro eixo de fábrica; e o 1618T, com caixa de seis marchas que aumenta a tração de 27 para trinta toneladas. Assim, a Ford ingressa na linha de financiamento especial do BNDES, através da Finam. E promete, ainda para este semestre, mais uma versão, possivelmente o trucado com caixa de seis marchas.

Além disso, iniciou um intensivo programa de divulgação da linha Cargo em todo o país, através de campanhas publicitárias, participação em nada menos do que sessenta feiras e exposições até o final do ano. Decidiu também ampliar os serviços de assistência técnica com plantão de 24 horas e sistema DDC, além de oferecer serviços rápidos em alguns pos-

tos de serviço. A primeira exposição ocorreu na Ceagesp, em São Paulo, onde lançou o 2218 e cujos resultados surpreenderam a própria empresa. "Alguns negócios já foram fechados e conseguimos um bom número de fichas de clientes", entusiasma-se Lélcio Salles Ramos, gerente de Marketing e Vendas.

"Nós temos o produto, temos preço, faltava apenas a divulgação", afirma Ramos ao lembrar que o 1415 hoje custa 96% do Mercedes-Benz 1314. "A Ford vai investir este ano três vezes mais do que no ano passado em publicidade", conta.

A fábrica pretende ampliar também as exportações. "Vamos saltar das três mil unidades vendidas ao mercado norte-americano, no ano passado, para sete mil este ano, introduzindo já em abril a versão cavalo mecânico de 32 toneladas (aqui será 3224), com motor Ford 7.8 litros, de seis cilindros turbinado e potência de 240 hp. O mercado interno só o terá a partir do segundo semestre de 1989, promete Luiz Carlos Mello, diretor-



presidente da Ford. "O cavalo com cabina dupla, só no ano seguinte", completa Ramos.

O motor que equipa o cavalo já é exportado no 16 t, "porque o mercado norte-americano exige O motor que equipa o cavalo já é exportado no 16, "porque o mercado norte-americano exige maior potência", explica Ramos. Enquanto no Brasil, 60% dos modelos Cargo são destinados a rodovias, com adaptações de terceiro eixo e de quinta roda, nos Estados Unidos, é exportado apenas como toco, para entrega urbana. "O 2218, por exemplo, foi feito apenas para o mercado doméstico", ressalta.



Foto: Robson Martins

Derivado do 1618, o 2218 sai da fábrica com terceiro eixo e tem 168 cavalos



Dados técnicos

1618T

| | |
|-----------------------|-------------------------------|
| Caixa de câmbio | FS 5106 Eaton Clark |
| Número de marchas | 6 sincronizadas |
| Relação de velocidade | 9.01/5.27/3.25/2.04/1.36/1.00 |

2218

| | |
|------------------|--------------------------|
| Motor | Ford 6.6 turboalimentado |
| N.º de cilindros | 6 em linha |
| Potência máxima | 182 cv a 600 rpm |
| Torque máximo | 57 mkgf a 1 600 rpm |
| PBT | 22 t |
| Carga | 16 t |

gundo a fábrica, recebeu um reforço em forma de "C", que envolve toda a longarina, oferecendo assim maior área aproveitável para a carga do que os da concorrência, em sua faixa.

A suspensão, tipo E-4, é dotada de quatro molas, jumelos e balancins, que permitem "grande movimentação, com maior conforto de rodagem e baixo custo", segundo informa a empresa. O conjunto de eixo traseiro Hendrickson, de dupla velocidade é provido de redução por planetárias. A caixa de câmbio é da Eaton-Clark, de cinco marchas, todas sincronizadas em engate seqüencial. O sistema de freios é duplo, como o do 1618, e dispõe também de freio de estacionamento com molas acumuladoras nos dois eixos traseiros e de freio de emergência. As lonas sem asbestos, feitas com matérias-primas importadas, deverão ser substituídas já em maio, segundo Ramos, por outras nacionais, em fase de teste e desenhadas pela Fras-le. "Essa lona tem amianto, porém, asseguramos a mesma durabilidade de 80 mil km."

FINAME - Com a introdução do 1618T, o Cargo alcança o limite mínimo exigido pela agência Finame, graças à caixa de seis marchas que lhe assegura a tração de trinta toneladas. Luiz Carlos Mello diz, no entanto, que este não é o único argumento de vendas. Além da caixa FS 5106, de seis velocidades sincronizadas e acoplada ao eixo traseiro de dupla velocidade, o veículo dispõe de novos cardans e cruzetas que ampliam sua capacidade de torque.

O preço do 1618T não havia sido definido quando fechávamos esta edição. Porém, Lélío Ramos assegurou que a diferença em relação ao modelo básico será equivalente apenas ao custo de substituição da caixa, pois não foi necessária nenhuma outra alteração.

A próxima versão do Cargo, embora não confirmada oficialmente, deve ser o 2218T, ou seja, o terceiro eixo com seis marchas, já em teste pela fábrica e que poderá estar no mercado ainda neste semestre.

Valdir dos Santos

TRUCADO - O terceiro eixo de fábrica foi, talvez, a versão que exigiu maior período de testes. O sistema misto balancim com *tandem* idealizado pela engenharia e que ficou em teste em meia dúzia de empresas de transporte não deu certo e a fábrica decidiu adotar apenas o balancim, o que o nivela ao das empresas adaptadoras. A Rodoviária, por exemplo, instala o terceiro eixo no Cargo, hoje, por Cz\$ 653 mil, pouco mais de 12% do valor do 1618, diz Mello.

A versão 6 x 2, portanto, eleva o pbt para 22 toneladas e amplia a capacidade de carga de nove para 16 t. Seu chassi, superdimensionado, se-

Soluções ainda distantes

A operação Brasil-Retorno, desencadeada no Paraná, deixou como saldo só promessas. As autoridades acenaram com maior fiscalização e mais rapidez no repatriamento dos caminhões roubados



O objetivo era bloquear a passagem de qualquer carga paraguaia através da fronteira, por tempo indeterminado, em Foz do Iguaçu - PR, a partir de 7 de março. O resultado final foi uma pouco concorrida passeata de protesto no mesmo dia,

pelas ruas de Curitiba, com a presença de apenas 33 caminhões. O contraste revela que o fôlego dos organizadores do protesto nacional contra o roubo de caminhões, seguido de contrabando para o Paraguai, não era grande como se alardeava.

O movimento de protesto, promovido pelo Setcepar - Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Paraná e pelo Sindicam, entidade que reúne os caminhoneiros autônomos daquele estado, se esvaziou, segundo Areli Teixeira de Lara, presi-

ATENÇÃO!

Este é o último exemplar
enviado gratuitamente

PESQUISA SOBRE A EMPRESA-INFORMAÇÕES OPCIONAIS

Tem frota? Sim Não

Número de Caminhões acima de 6t

Número de cavalos mecânicos

Número de carretas

Número de ônibus

Número de automóveis

Número de utilitários

Número de outros equipamentos como aviões, locomotivas, vagões, navios, empilhadeiras (especificar)

Compra fretes? Sim Não

Toneladas contratadas p/mês

Prezado amigo:

Se você quer continuar recebendo gratuitamente a revista TRANSPORTE MODERNO, preencha o formulário anexo e remeta-o à nossa Editora. Ele dá direito a 36 edições e constitui documento indispensável para comprovarmos nossa circulação perante o IVC-Instituto Verificador de Circulação.

Caso V.Sa. deixe de nos remeter o formulário, seremos obrigados a excluir o seu nome de nossa lista de assinantes gratuitos qualificados.

Contamos com a sua colaboração.

Tudo o que você tem a fazer para não ficar sem a sua TRANSPORTE MODERNO é preencher um simples formulário.

Não perca tempo!

Atenciosamente



CLAUDIO ALVES DE OLIVEIRA
Depto de Circulação

Envie o formulário para:
EDITORA TM LTDA
A/C Depto de Circulação
Rua Vieira Fazenda, 72
Vila Mariana
04117 - São Paulo - SP

PS: Se tiver colegas de empresa que também queiram receber a revista, gratuitamente, inclua os nomes no formulário.



CIRCULAÇÃO GRATUITA QUALIFICADA

Editora TM Ltda. Rua Vieira Fazenda, 72 - CEP 04117 - São Paulo - SP - Tel. (011) 575-1304/575-4236

Formulário aprovado pelo



Solicito remessa gratuita de "Transporte Moderno" para os funcionários qualificados abaixo.

Dados da empresa

Razão Social ou Denominação _____

Matriz Filial

Endereço _____ Cx. postal _____

Bairro _____ CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Não preencher _____ Ramo de atividade (especificar) _____ Telefone _____ Telex _____

Funcionários que devem receber "Transporte Moderno" gratuitamente

| Não Preencher | Nome Completo | Cargo | Setor | Não Preencher |
|---------------|---------------|-------|-------|---------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Nome completo do solicitante

Cargo

Data

Assinatura e carimbo

dente da entidade, após decisão de se suspender o bloqueio, tomada em reunião com o governador do Estado, Álvaro Dias, o superintendente da Polícia Federal, delegado Romeu Tuma e o representante do Ministério de Relações Exteriores, Márcio Oliveira Dias.

A suspensão foi decretada para atender "apelo veemente" do governador e reafirmar seu compromisso de cobrar das autoridades federais as promessas de intensificação do policiamento ao longo da fronteira do país com o Paraguai e Bolívia. Mas há denúncias de que Lara teria cedido às pressões de Romeu Tuma que o ameaçara de detenção, caso fechasse a fronteira.

Todavia, Lara assegura que a suspensão é temporária. "Se, até 7 de maio, não forem tomadas providências, bloquearemos a carga paraguaia sem avisar ninguém". Na verdade, o movimento gerou uma grande expectativa através da imprensa dos dois países e diversas reuniões dos organizadores com Ministros em Brasília. "É como uma montanha que pariu um rato", exemplificou um caminhoneiro irritado com o esvaziamento. Afinal, na opinião de vários caminhoneiros que estavam dispostos a permanecer na fronteira, "só mexendo na economia paraguaia o governo Stroessner seria forçado a tomar providências para acelerar o retorno dos caminhões roubados que circulam livremente no país.

A NTC/Fenatac, no entanto, respirou aliviada, porque desde o princípio foi contra o movimento encabezado pelo sindicato do Paraná. Seu GTS - Grupo de Segurança dos Transportes, comandado pelo ex-presidente do Setcepar, Walmor Weiss, vem há anos atuando junto ao governo federal para resolver esse problema. Foi graças a esse esforço, segundo nota da NTC, divulgada no dia 3 de março, que o Ministério da Justiça criou um grupo de trabalho para estudar o assunto. Outras medidas sugeridas pelo GTS e CNTT - Confederação Nacional dos Transportes Terrestres "foram aprovadas no dia 2 de março", lembra a nota. Entre elas, destaca a promessa de aumento do policiamento da fronteira, da agilização do Renavam, além de uma reunião com as autoridades paraguaias".

LISTA DO ROUBO - Areli Lara, por sua vez, entregou ao delegado Romeu Tuma uma lista contendo informações sobre 520 caminhões roubados e já localizados no Paraguai, reivindi-



Lara: atendendo a "apelos veementes"

cando retorno imediato e outra com 650 caminhões brasileiros em circulação no Paraguai, para que as autoridades comprovem a importação.

O embaixador brasileiro em Assunção, Orlando Soares Carbonar, lembra que, em outubro do ano passado, a IV Reunião de operação Consular Brasil-Paraguai já havia reivindicado ao governo paraguaio "um gesto de boa vontade", com a devolução de um grande lote de veículos de uma só vez, no que ainda não foi atendido.

Carbonar informa que as autoridades diplomáticas brasileiras têm colaborado no processo de devolução, porém não soube dizer o volume de veículos recuperados, tampouco sua relevância em relação ao total. O próprio embaixador diz que não há números confiáveis. "Fontes diversas, interessadas ou não, indicam entre quinze mil e 150 mil", afirma.

REIVINDICAÇÕES - Independente das devoluções em andamento e das "gestões diplomáticas", os organizadores reivindicavam a formação de uma comissão nacional que os incluísse, para estudar medidas



Carbonar: "um gesto de boa vontade"

para estacar o roubo e contrabando. Acabaram conseguindo a sua criação pelo Ministro Brossard da Justiça, embora a NTC/Fenatac reivindique a autoria da proposta.

A outra comissão internacional, reunindo autoridades e representantes e seguradoras, acabou na promessa, da mesma forma que o pedido de "compromisso formal" do governo paraguaio de devolução imediata e sem qualquer exigência burocrática ou legal, dos veículos brasileiros roubados e já localizados em território paraguaio.

Mas o delegado Romeu Tuma prometeu voltar a insistir com as autoridades paraguaias para acelerar a devolução, bem como intensificar a fiscalização da fronteira. Promessa sua, anterior, de instalar linhas de telex para agilizar as informações sobre veículos que demandam a fronteira, ainda não foi cumprida.

DESINTERESSE - O fato é que poucos crêem nos resultados dessas promessas. De um lado, empresários de transporte e caminhoneiros convivem há anos com ladrões de caminhões nos estados fronteiriços, desafiando a ação da polícia; de outro, contrabandistas brasileiros e paraguaios, residindo nas cidades de fronteira agem livremente nos dois países sem serem molestados. E, em ambos os lados, proliferam denúncias de que entre os beneficiários do contrabando estão autoridades dos dois países.

Se, no Paraguai, as autoridades atribuem ao governo brasileiro a perpetuação do problema, "pois a polícia não consegue conter o roubo", as denúncias de contrabando persistem porque "não há interesse do governo paraguaio em acabar com ele".

Seja como for, não há no Brasil um cadastro confiável dos veículos em circulação e o de veículos roubados é feito por uma empresa particular, a CNVR, que mantém armazenadas em computador informações sobre cem mil veículos roubados, desde 1982. Seu diretor Paulo Negrini não soube precisar a representatividade de seu cadastro diante do volume de veículos roubados já que, até o ano passado trabalhava apenas para as companhias de seguro. O GTS calcula que são contrabandeados, em média, mil veículos por mês, dos quais 10% são caminhões. Segundo Lara, os roubos de caminhões ocorrem no Paraná e Mato Grosso e nos meses que antecedem a colheita da soja.

No Paraguai, tampouco as estatísticas são confiáveis. Solicitação feita pelo Diretor Geral de Transportes, via Chancelaria paraguaia sobre o

FOTO: Marcelo Vigneron

FOTOS: Robson Martins



Weiss: GST sugeriu, governo aprovou

volume de veículos de origem brasileira que circulam no país e a porcentagem de ingresso irregular não obteve qualquer resposta. Só o advogado Julio César Martinessi, que trabalha nas seguradoras brasileiras há dois anos, tem sobre sua mesa mil processos judiciais de pedidos de devolução de veículos brasileiros roubados. Nesse período conseguiu pouco mais de 10%.

A frota de veículos de carga brasileiros que circulam no Paraguai varia entre cinco mil e dez mil, segundo informações de representantes das fábricas brasileiras, dos quais pelo menos mil seriam roubados.

Comprar é fácil, mas devolução demora

Se para adquirir um carro contrabandeado do Brasil o paraguaio encontra o anúncio nos jornais, para que o verdadeiro proprietário possa revê-lo, os problemas são inúmeros,

sem contar os gastos com viagens e advogados. Para identificar se um veículo é roubado, o próprio anúncio dá as dicas, ensina Martinessi: seu preço, em geral, é muito inferior ao do importado regularmente; o combustível é álcool, quando os importados, via de regra, são a gasolina; e a placa, normalmente, é do interior.

Já o proprietário do veículo roubado, para encontrá-lo no Paraguai, tem que se socorrer de advogados que conhecem os pontos de vendas em território paraguaio, conta Martinessi com ar de mistério e que não se deixa fotografar porque diz ter já "problemas demais". A busca por veículos roubados tem aumentado muito ultimamente, atesta o advogado. Além de seu escritório, diz que há pelo menos mais dez, dentro de Assunção, prestando esse tipo de serviço, pelo qual cobra de 20 a 25% do valor do veículo.

Sua experiência já o credenciou a percorrer com maior rapidez os corredores da burocracia paraguaia, o mesmo não acontecendo com os seus colegas que estão começando. "Até pouco tempo, se levava um ano para liberar um veículo. Agora, a burocracia anda em apenas um mês e meio. Só não se consegue a devolução, se entram outros interesses no meio", afirma. Esses interesses podem ser corrupção na justiça ou na perícia paraguaia, caso o veículo esteja nas mãos de quem tem algum poder na localidade.

BUROCRACIA – A primeira providência, portanto, para quem teve um veículo roubado e desconfia que tenha sido contrabandeado para o Paraguai, é procurar um advogado



Feito por caminhões brasileiros, o...

em Assunção e, com ele, percorrer os pontos de vendas. Segundo levantamento do GTS, há fazendas próximas a Pedro Juan Caballero, na divisa com Mato Grosso do Sul, que são utilizadas apenas como entreposto de caminhões roubados.

Uma vez localizado o veículo, a vítima deve retornar ao Brasil, munir-se de BO – Boletim de Ocorrência e os documentos do veículo e solicitar ao juiz da comarca onde ocorreu o furto uma carta rogatória, que, uma vez expedida é enviada ao Ministério de Relações Exteriores em Brasília; este a encaminha à Embaixada brasileira em Assunção, que, por sua vez despacha para a Chancelaria paraguaia. Daí, o documento é enviado ao Ministério da Justiça, que o manda para a Corte Suprema de Justiça. Esta designa um juiz da localidade onde o veículo foi localizado. Este, diante do laudo pericial dos documentos e do veículo, manda apreendê-lo e o devolve ao juiz que expediu a rogatória. Só aí é que o verdadeiro proprietário poderá revê-lo.

Toda essa tramitação, se não for acompanhada por advogado, poderá permanecer indefinidamente em alguma gaveta, adverte Martinessi.

Mas, nem todos têm a sorte de encontrar o veículo, que pode ter sido desmanchado em uma das inúmeras oficinas da periferia de Assunção, cercadas por muros altos e sempre vigiadas. Na avenida Euzébio Ayala, ao lado de lojas de reluzentes veículos importados, proliferam as lojas de "repuestos usados", em geral abastecidas pelos desmanches clandestinos. Outra alternativa para o desaparecimento do veículo contrabandeado no Paraguai, é a conexão in-



Entre 5 e 10 mil caminhões brasileiros circulam no Paraguai, estimam as montadoras



ra um veículo roubado no Brasil. A comercialização é feita às claras, com anúncios classificados. “O novo dono sabe que não poderá sair do país, pois corre o risco de perdê-lo. Outra preocupação é o caso de o verdadeiro dono reivindicar na justiça o repatriamento. Então, ele perde o que pagou”, explica Martinessi.

Embora o decreto do presidente general Alfredo Stroessner que permitia nacionalização do veículo contrabandeado não esteja em vigor desde 1982, a comercialização prossegue normalmente, o que aumenta a cada dia o número de veículos em situação irregular no país. “Se a polícia quisesse, poderia apreender milhares de veículos que circulam irregularmente”, conta Martinessi. Porém, se apreende um, seu “proprietário” encontrará facilmente na polícia ou no governo alguém disposto a liberá-lo em troca de propina”.

O registro de um veículo é feito numa repartição de prefeitura, que não exige documentação anterior, apenas uma declaração jurada e registrada em cartório. Com o recolhimento de uma taxa, se consegue uma placa. Para evitar aborrecimentos futuros, em geral, se faz o registro em uma cidade vizinha a Assunção, com endereço falso”, conta.

A Resolução nº 19 institui co-



Lojas de “repuestos usados” proliferam

brança do imposto e a declaração jurada “protegendo escandalosamente o contrabando”, denuncia Walmor Weiss, coordenador do GTS. Com a placa, o cidadão recebe um certificado de Regularização Fiscal que não substitui o documento de nacionalização. Porém, o veículo circula livremente sem ser molestado.

Por isso, muitas pessoas no Paraguai evitam adquirir um veículo brasileiro, porque, mesmo que seja importado regularmente e tenha o tal documento, “continua sendo um veículo de segunda categoria” e não oferece ao seu dono o mesmo status de outro importado da Europa ou Oriente”, argumenta Martinessi.

... escoamento da soja não tem roubos

ternacional de drogas, cuja rota inclui o país vizinho. Não raras vezes, o veículo brasileiro é utilizado como parte do negócio das drogas, como denunciaram autoridades “off the record”.

FACILIDADE – A legislação paraguaia não pune o cidadão que adqui-

FOTOS: Robson Martins



Linha Rodoviária

Qualidade e tecnologia já testadas!



Há 35 anos que o nome Massari representa tecnologia de ponta na linha rodoviária.

É o resultado de um investimento constante no desenvolvimento da própria tecnologia.

Investiu sempre nos melhores equipamentos e



nos melhores profissionais.

Investiu muito para saber o melhor produto para nosso chão.

Por isso, quando pensar em espargidores, carretas, tanques, furgões oficina, etc...

Pense Massari.



MASSARI S.A. INDÚSTRIA DE VIATURAS

FÁBRICA E VENDAS:

Estrada Amedeo Massari, 85 - CEP 08580 - Itaquaquecetuba - SP - Brasil - Fone (011) 464-1811
Telex (011) 39354 MIUS BR

VENDAS:

Av. Francisco Matarazzo, 350 - CEP 05001 - São Paulo - SP - Brasil - Fone (011) 825-4533
Telex (011) 52380 MIUS BR



Abadie achou os veículos rapidamente

Roubo inexistente no transporte da soja

Quando se propõe a impedir o roubo de veículos, o governo paraguaio encontra os mecanismos e os utiliza com todo rigor. O escoamento da soja dos silos paraguaios para o porto do Paranaguá, feito por caminhões brasileiros é um belo exemplo da eficiência da polícia de Stroessner. Apenas dois casos de furto foram registrados até agora, mas os veículos foram encontrados em questão de horas, orgulha-se Benito

Empresa de ônibus paraguaia processa empresário brasileiro

Ao contrário das vítimas de roubo, que ingressam na justiça paraguaia para reaver seu veículo, Daniel Lucchesi, diretor da Transportes Paiva, de Varginha (MG), está sendo processado por uma empresa de ônibus do Paraguai. Um dos conjuntos de carga (Scania LKT, com carreta de quatro eixos) se envolveu em um grave acidente, em 15 de setembro de 1987, e o que sobrou do veículo continua retido pela polícia paraguaia.

Daniel Lucchesi conta que já enfrentou muitas dificuldades junto à polícia e à justiça do país vizinho e não acredita que o caso seja resolvido em pouco tempo. Ele diz ter perdido as contas de quantas vezes foi a Assunção e Puerto Presidente Stroessner e, depois de várias consultas, acabou encontrando uma equipe de advogados para defendê-lo.

Antonio Abadie, gerente do Estacionamento Paraná, do governo paraguaio, e coordenador do Transporte da soja, instalado em Puerto Presidente Stroessner.

Para que o escoamento da safra

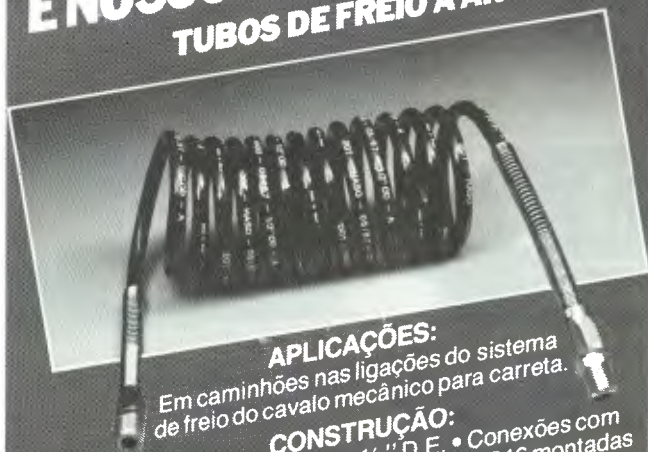
A primeira audiência do processo ainda não foi marcada mas Lucchesi espera reunir antes dela documentos e enviar cópias para autoridades paraguaias e brasileiras procurando demonstrar a injustiça que está sendo cometida contra sua empresa.

O acidente ocorreu na rodovia que leva a Assunção, Km 29, próximo a Minga Guazu, vilarejo próximo a Puerto Stroessner. Um Voyage sem placas e dirigido por Fred Ramon Paredes Armoa teria ultrapassado a carreta da Paiva e se chocou de frente com um ônibus da Viação Minga Guazu que vinha em sentido contrário. O motorista do ônibus não conseguiu controlar o veículo, que acabou batendo de frente com a carreta. No acidente, morreram os três motoristas mais dez passageiros do ônibus. Fotos feitas na ocasião por um fotógrafo contratado por Lucche-

ocorresse no prazo e sem problemas foi montado um rigoroso esquema em conjunto com as autoridades alfandegárias e policiais de ambos os países. Assim, o veículo que recebe o manifesto "en lastre" (vazio) na

SUA SEGURANÇA É NOSSO COMPROMISSO!

TUBOS DE FREIO A AR



APLICAÇÕES:

Em caminhões nas ligações do sistema de freio do cavalo mecânico para carreta.

CONSTRUÇÃO:

• Tubo SAE J 844 tipo B de 1/2" D.E. • Conexões com rosca 1/2" NPTF macho conforme SAE J 246 montadas com molas de proteção em ambas extremidades.

haso

TECNOLOGIA DE PLÁSTICOS LTDA.
Rua AMF do Brasil, 100 - CEP 18.120 - Mairinque
Telefone: (011) 428-2411 - São Paulo
Brasil - Telex: 11 72838 HASO BR

O SEGREDO DE UMA BOA OFICINA, ESTÁ NOS MECÂNICOS QUE ELA TEM E NO TIPO DE FERRAMENTA QUE ELES USAM



Pense bem, uma boa oficina precisa ser rápida, eficiente e ter um equipamento necessário, para um bom desempenho, por isso, as melhores oficinas do país, usam ferramentas e equipamentos especiais JURUBATUBA.

As ferramentas especiais JURUBATUBA vem com uma garantia que as outras não tem. A garantia de um ano, atestada por uma equipe especializada com mais de 300 funcionários.

Além disso, as ferramentas JURUBATUBA são fabricadas de acordo com as especificações e normas exigidas pelas maiores montadoras da indústria automotiva.

Diante de tudo isso, porque não incluir sua oficina entre as melhores, adotando imediatamente as ferramentas JURUBATUBA? Consulte-nos, teremos satisfação em atendê-lo.



JURUBATUBA
mecânica de precisão ltda.

Rua João de Araújo, 830
(Pe dreira - Santo Amaro)
CEP 04469 - São Paulo
Brasil - Fone: 563-4244
Tlx. (011) 25-817

si mostram os sinais dos pneus freados que indicam que o motorista do ônibus teria tentado evitar o choque com a carreta.

Mas, o Boletim de Ocorrência que consta dos autos do processo, coloca a carreta como responsável pelo choque com o ônibus. Um primeiro registro feito pela polícia rodoviária teria dado a primeira versão, porém, segundo Lucchesi, esse boletim desapareceu. Com isso, a empresa de ônibus ingressou na justiça contra a Transportadora Paiva reivindicando indenização equivalente a um terço do salário mínimo paraguaio durante sessenta anos às famílias das vítimas.

Daniel Lucchesi afirma que a empresa de ônibus pertence a familiares do padre Coronel, de Mínga Guazu, proprietário também de diversas outras empresas. O padre, segundo Lucchesi, é homem de muita influência junto ao presidente do Paraguai, o que motivou muita resistência dos advogados paraguaios em aceitar em sua causa.

central de fretes – localizada próxima da fronteira e organizada por quatorze transportadoras (paraguaias e brasileiras) – entra em território paraguaio e tem 56 horas para sair carregado. Qualquer atraso aciona

automaticamente o esquema de segurança e a polícia entra em ação.

“Assim não há roubo”, assegura Abadie, homem que conquistou a confiança dos caminhoneiros e busca oferecer-lhes conforto no estacionamento, enquanto veículo e documentos passam por vistoria para serem liberados. Se o motorista tem algum problema no trajeto do silo até a fronteira, basta acionar a segurança com o gerente do estacionamento.

O manifesto em três vias é distribuído para autoridades brasileiras (Receita Federal e DNER) e paraguaias. Cada veículo carregado paga à Receita Federal do Brasil o equivalente a US\$ 17 pelo controle da carga transportada desde a fronteira até o porto de Paranaguá.

No lado paraguaio, a carga é encaminhada por Técnicos de uma empresa internacional contratada pelo governo paraguaio a pedido dos importadores para assegurar a qualidade do produto; conferidos peso e documentação, o caminhão é liberado para atravessar a ponte. Daí, segue para o armazém da Infaz – Companhia Brasileira de Infra-estrutura Fazendária (antiga Cobec), que faz nova conferência do peso e documentação cobra a taxa da Receita e libera o veículo que tem de



Acevedo: processo ainda não concluído

seguir 750 quilômetros até o porto. Nesse trecho, passa por mais três fiscalizações.

Toda essa burocracia, segundo Abadie, é necessária para se ter o controle de cada veículo e sua carga e para se assegurar o escoamento de toda a soja que sai do Paraguai.

CONTRABANDO – “Com um esquema assim, não há como fazer contrabando da soja”, argumenta Abadie, quando questionado sobre as denúncias de que soja brasileira é exportada como sendo paraguaia. Mas, os caminhoneiros que operam no sistema contam que o silo para-



Sede da Eucatur em Cascavel - PR.



Mercedes 302 - primeiro ônibus da empresa.

“Melhor qualidade, maior durabilidade e a confiança da marca”.

Opinião do presidente da EUCATUR sobre a Bateria Caterpillar.

Cinco mil quatrocentos e sessenta quilômetros, essa é a distância entre Cascavel, no Estado do Paraná, e Santa Helena, na Venezuela, que é coberta pelos ônibus da EUCATUR de Cascavel, numa viagem de 103 horas, talvez uma das mais difíceis do mundo não apenas em função da distância mas principalmente por atravessar toda a selva amazônica.

A EUCATUR, fundada em 1964 e atualmente com cerca de 3.000 funcionários, tem 695 veículos cobrindo os Estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Minas

Gerais e Espírito Santo.

Três anos atrás adquiriu 30 baterias Caterpillar. De lá para cá a preferência por Caterpillar é definitiva, segundo o Sr. Assis Gurgacz, e hoje praticamente a metade da frota está equipada com essas baterias. A tendência é a padronização devido à melhor qualidade, maior durabilidade e à confiança que a marca Caterpillar representa.



CATERPILLAR



Importadoras sofrem as conseqüências



Beil: o contrabando não afeta mercado da Volvo



López: oitocentos veículos Mercedes por ano



Ledesma: apenas quarenta unidades em 1987

Se o roubo e contrabando de veículos prejudica a economia do Brasil (porque deixa de exportar), no Paraguai, as empresas importadoras enfrentam a deslealdade da concorrência na comercialização dos veículos roubados.

A importação de veículos de carga, em particular, caiu drasticamente desde 1982, quando o governo paraguaio promoveu uma maxidesvalorização do guarani em relação ao dólar e não criou nenhum incentivo especial para importação de caminhões. Assim, a situação que já não era boa, em função do contrabando, complicou-se mais.

A Condor, representante dos veículos Mercedes-Benz, do Brasil, importou, em 1982, oitocentos veículos. No ano passado, considerado um "bom ano" por Cristóbal Caniza López, administrador da empresa, foram importados duzentos, quantidade que deverá se repetir este ano.

Para Alfredo Beil, gerente da Rieder, representante da Volvo do Brasil, no entanto, o contrabando de caminhões não chega a afetar seu mercado. "Primeiro, porque quase não há notícia de roubo de caminhão

Volvo. Segundo, porque nossos clientes, grandes transportadoras do norte do país, não se envolveriam com esse tipo de negócio. Quem compra caminhão roubado não tem condições de adquirir um nosso que custa entre sessenta e setenta mil dólares".

A Volvo do Brasil exportou, no ano passado, 110 caminhões e chassis de ônibus, o que deve se repetir este ano. Já a Diesa, representante da Saab-Scania, considera a concorrência com o contrabando um problema muito sério. Roberto Ledesma, supervisor de vendas de caminhões Scania afirma que, em 1987, foram importados apenas quarenta unidades. Uma das causas seria a dificuldade da fábrica em atender aos pedidos. Outra, e mais importante, é a estagnação da economia paraguaia que inibe os investimentos. Por outro lado, os financiamentos bancários assustam os empresários.

Ledesma se lembra que, até 1983 ou 1984, o Banco do Brasil financiava em dólar, na base de 7% de juros, mas a maxidesvalorização acabou afastando os empresários de transporte.

De abril a julho, o pique da safra...

guaio é separado do brasileiro apenas por uma parede no porto de Paranaguá e que a correia transportadora de um passa por dentro do outro.

As denúncias de contrabando foram mais intensas no ano passado, conta o cônsul paraguaio lotado em Paranaguá e administrador do silo paraguaio existente no porto, Justo Eris Almada. O subsecretário da Chancelaria paraguaia, Rodney Elpidio Acevedo, informou que foi aberto um processo administrativo para apurar as denúncias, que ainda não havia sido concluído. Porém, o presidente Alfredo Stroessner, chamou Almado de volta à Chancelaria na primeira semana de março e o substituiu pelo cônsul Joel Cano Garay, antes lotado em Guaíra.

Seja como for, Luiz Pomata, secretário-geral da Copeco, entidade que reúne os exportadores de soja, assegura que a produção deste ano superará em 30% a do ano passado, graças ao aumento de produtividade e deve ficar entre 1,4 e 1,5 milhão de toneladas. A área de plantio, segundo Abadie é de 787 mil hectares, que daria a média de quase duas toneladas por hectare.

Mais de 80% da soja produzida no Paraguai é exportada. Assim, 550 mil toneladas sairão além-mar por



Pomata: produção crescerá 30%

FOTOS: Robson Martins



... exige o trabalho de 400 caminhões

Paranaguá, passando por Foz do Iguaçu; 45 mil por Guaíra, através do rio Paraná, 50 mil por Ponta Porã (MS), além de outras 150 mil pelo porto de Rio Grande (RS) e o restante pelos portos de Buenos Aires e Uruguai.

O escoamento, que começou oficialmente no dia 3 de março, deverá prosseguir até julho. O pique maior fica entre abril e junho, com a média de 150 mil toneladas ao mês, o que exigirá o trabalho diuturno de 350 a 450 caminhões.

Benito Abadie conta que, até ano passado, havia necessidade de maior número de caminhões, mas, a partir deste ano, foi estabelecida somente a viagem noturna pela rodovia BR-277 – Foz-Paranaguá, o que evita o congestionamento da estrada e facilita o descarregamento durante o dia no porto. Mesmo assim, cada caminhão consegue fazer um máximo de sete viagens por mês.

FRETE BAIXO – A operação soja paraguaia costuma despertar o inte-



Daucuche: frete maior que o brasileiro

resse dos caminhoneiros autônomos, que normalmente trabalham para empresas de transporte do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. “O frete é baixo, mas é bem maior do que o pago pelas empresas do Paraná”, conta Duile Daucuche, paranaense de Morretes, que desde 1985 faz o transporte da soja paraguaia. “O frete está a Cz\$ 2 200 a tonelada e ainda pagam a diária parada. No trecho de Cascavel a Foz, o frete é Cz\$ 680 e sem diária”, exemplifica.

Todos os caminhões retornam vazios do porto, embora haja carga de retorno. É que não compensa. Rodando vazio, gasto menos pneu”.

Três anos à espera do Volvo e carreta

Oito de setembro de 1987, 9h30 da manhã: munido de toda documentação necessária, o advogado paraguaio Julio Cesar Martinessi aguarda no fórum de Encarnación, 400 Km ao sul de Assunção, a en-



Mais de 80% da soja produzida no Paraguai é exportada através de Paranaguá

Nova Ebert Super

Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas

2 ANOS DE GARANTIA

A máquina Ebert Super 1001/0001 é a mais revolucionária máquina de montar, desmontar e abrir pneus. Sistema hidráulico perfeito, comandada por pedais, fácil de operar e não dá problemas de mecânica. Por tudo isso, já conquistou a preferência de mais de 3 mil empresas no Brasil e no exterior. Mas nem por isso deixamos de aperfeiçoá-la. A nova Ebert Super está melhor ainda com o novo motor de 4 CV: mais pressão na válvula de segurança; braços mais reforçados que lhe proporcionam maior rapidez e segurança no trabalho. Peça uma relação das empresas que preferiram a EBERT SUPER e certifique-se.

CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS
Rodovia Federal BR 116, nº 3104 e 3116 – End. Tel. “ADEBERT”, Fone (0512) 95.1954 e 95.2458 - C. Postal 32 CEP 93.300 NOVO HAMBURGO-RS
TELEX (051) 5073 MQEB

ESTAMOS DE CASA NOVA

Comunicamos aos leitores, anunciantes e fornecedores nosso novo endereço:

Rua Vieira Fazenda, nº72
(Travessa da rua Da. Júlia, atrás da estação do Metrô)
04117 - Vila Mariana
São Paulo - SP

**Telefones: 575-1304
575-4236**

**Editora TM Ltda.
TRANSPORTE MODERNO**

trega do caminhão Volvo N 10, ano 1981, para remetê-lo a seu legítimo dono, em Cambé (PR), Carlos Rodrigues Tavela.

Mas, ainda não foi desta vez que o caminhoneiro Tavela conseguiu reaver seu veículo roubado em 17 de julho de 1984, por volta de 23h por seis homens armados que, com dois automóveis Passat, cercaram seu caminhão com carreta Randon na rodovia que liga Pitanga a Campo Mourão (PR).

De posse de uma liminar, outro advogado paraguaio, Venâncio Lopes, impediu a devolução do veículo, sob alegação que um dos algarismos do número do chassi não correspondia ao constante no certificado de propriedade de Tavela, o que, segundo Martinessi indicava adulteração. A entrega então, ficou condicionada a uma perícia feita pela justiça paraguaia.

Julio Martinessi, que desde 1985 trabalha para seguradoras e proprietários de veículos brasileiros roubados e que circulam livremente em território paraguaio, acredita que esse obstáculo será superado. Só não quis arriscar em que prazo.

Enquanto isso, Tavela sobrevive de pequenos trabalhos. Tendo perdido já seu telefone, por falta de pagamento, se diz ameaçado de perder

o apartamento financiado pelo BNH pelo mesmo motivo. Se quase não participou do movimento de protesto promovido pelos transportadores e caminhoneiros contra o roubo e contrabando de caminhões, também foi por falta de recursos, alega.

Carlos Tavela não perde as esperanças. Por mais de uma vez esteve próximo de reaver seu caminhão, localizado por ele mesmo em Encarnación, próximo à divisa do Paraguai com Argentina, prestando serviço à Cooperativa Agrícola Pirapó.

CALVÁRIO – O processo de recuperação começou ainda em 1984, com o pedido de busca e apreensão feito pelo advogado Dirceu Santiago de Oliveira, de Pitanga (PR), ao juiz da comarca local, Antonio Sá Ravagnani, que o concedeu mediante as evidências das provas documentais.

Assim, o advogado conseguiu, via Itamarati, fazer chegar à justiça paraguaia uma Carta Rogatória para cumprimento da busca e apreensão. O Cônsul Geral do Brasil, Leonardo Albuquerque Cavalcanti anexou à carta, ofício ao general de brigada Francisco Sanchez Gonzalez, comandante da Força Tarefa Conjunta, solicitando que, juntamente com o Volvo de Tavela, fossem recolhidos outros dois veículos anteriormente

localizados, cujos documentos seguiram em anexo.

Animado com o andamento do processo, Tavela foi ao Paraguai acompanhar a devolução do veículo à justiça brasileira. Dirceu Santiago conta que sugeriu a Tavela ir em seu lugar, porém "para economizar uns trocados, ele mesmo foi". O veículo, no entanto, ficou retido em Encarnación, a quem caberia a liberação.

Tavela então procurou o advogado Martinessi na tentativa de liberá-lo. Para Martinessi, não havia dúvidas, todos os passos do processo foram cumpridos. Mas, foi com surpresa que tomou conhecimento da liminar concedida pelo juiz de Encarnación, Ramon Braulio Olmedo, em favor do suposto proprietário do veículo, Esteban Hrican Kapituda, que alegava divergência em um dos quinze algarismos do chassi. Os outros quatorze eram coincidentes.

Diante disso, Martinessi ingressou com recurso na Suprema Corte de Justiça argumentando violação de disposições legais e incipiente parcialidade do juiz em favor do suposto dono que, nos autos, não conseguiu comprovar a propriedade do veículo. E solicita punição ao juiz com respectiva destituição do cargo.

Valdir dos Santos,
enviada especial ao Paraguai

IDEROL. Marca de qualidade em equipamentos rodoviários.



IDEROL S/A
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

O transporte rodoviário sempre exige a melhor marca em equipamentos.


Com mais de 20 anos de tecnologia, a linha de produtos IDEROL é considerada por todos os segmentos como a marca de melhor qualidade.

LINHA DE PRODUTOS IDEROL.

- Basculante-todos os tipos-sobre chassi e semi-reboques.
- Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassi e semi-reboques.
- Semi-reboques carga seca, graneleiros e tanques.
- Reboques carga seca e canavieiros.
- Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.
- Tanques sobre chassi.
- Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5.ª Roda, Tanque sela).
- Poliguindaste tipo brooks.
- Carrocerias abertas de duralumínio.
- Equipamentos especiais.

transporte moderno

São Paulo



Recuperar rodas
**A economia
que pode
sair cara**

Grupo Comolatti abre nova loja em Assis



A cidade de Assis, interior de São Paulo, ganhou uma unidade de atendimento ao mercado automotivo da rede Pneu-top-Abouchar, empresa do Grupo Comolatti. Segundo a empresa, com sua nova política de expansão, a Pneu-top-Abouchar pretende oferecer na sua nova filial o mesmo "dinamismo empregado na lojas da capital paulista, obtendo com isto completa autonomia na distribuição de pneus e acessórios. A nova unidade pretende atender toda a região de Assis, fornecendo

pneus e acessórios para veículos de passeio, utilitários, máquinas agrícolas, ônibus, caminhões, motocicletas etc. Em sua loja, a empresa pretende manter um estoque amplo de todos os tipos de pneus, acessórios diversos "das melhores marcas e serviços complementares executados com modernos equipamentos e equipe técnica especializada". A nova filial da

Pneu-top-Abouchar localiza-se na rua São Paulo, nº 40, telefones: 22-6446 e 22-6478, em Assis.

TIC-Leste foi vendido

Já foram comercializados, até agora, quase todos os armazéns do primeiro módulo do Terminal Intermodal de Carga "Presidente Tancredo Neves" — o TIC-Leste —, situado em Guarulhos, entre as Rodovias Dutra e a dos Trabalhadores. Ali, a Dersa construiu 28 armazéns que funcionam como centro distribuidor e captador de cargas em trânsito, procedentes de diversos pontos do país, bem como estocagem de mercadorias fabricadas pelas indústrias da região

metropolitana de São Paulo, destinadas à comercialização em outros estados.

Este módulo possui área de 5 500 metros quadrados e faz parte de um complexo físico-operacional destinado à movimentação e transferência de cargas que está sendo construído numa área de 1,6 milhão de metros quadrados. O TIC-Leste terá dezoito módulos com 456 armazéns, cada, projetados para atividades de empresas transportadoras de pequeno e médio porte.

Caric amplia instalações para prestar melhores serviços e atrair clientes

A Caric, concessionária da Mercedes-Benz, situada na marginal esquerda do Tietê, em São Paulo, acabou de ampliar suas instalações, aumentando sua área construída em três mil metros quadrados, destinados às novas oficinas. A Caric pretende, assim, captar clientes que desejem contratar a manutenção corretiva e até preventiva de sua frota de caminhões. Para isto, a concessionária conta, ainda, com um computador Troppus, que poderá programar a manu-

tenção preventiva de uma frota de caminhões, realizando serviços de reparos em toda parte mecânica (motor, caixa de câmbio, diferencial etc). No caso, porém, de necessidade de uma retífica de motor ou desempenho de chassi, a Caric de São Paulo deixa para fazer o serviço em Mogi da Cruzes, onde fica a matriz do grupo. Em São Paulo, a Caric pode realizar qualquer outro tipo de serviço necessário a uma manutenção preventiva e, para isto, conta com dez

mecânicos e um terminal de computador nas oficinas. A área total da Caric/São Paulo é de 6 mil metros quadrados e compreende, além das oficinas, pátio de estacionamento, área de vendas de veículos novos e usados etc.

Uma novidade implantada nessa concessionária e que não existe em outras concessionárias da marca é o serviço de guincho 24 horas, que a empresa implantou e que poderá realizar serviços de socorro em qualquer parte do Brasil.

Duplicação em Campinas

A duplicação da ligação Campinas-Sorocaba, que já se encontra em fase de licitação, será efetuada ao longo de 54 quilômetros. O projeto prevê inclusive pistas com 7,20 metros cada, acostamento do lado direito com 3 metros, faixa de segurança à esquerda, com um canteiro central variando entre 6 e 11 metros. Serão construídos, também, cerca de 10 quilômetros marginais. O prazo das obras é de vinte meses.

Os 54 quilômetros a serem duplicados iniciam-se no município de Indaiatuba, seguem por 27 quilômetros até Salto, fazendo um contorno de 6 quilômetros e estendendo-se por mais 21 quilômetros pela Rodovia do Açúcar, até a Rodovia Castelo Branco. Completa o projeto a edificação de 31 pontes.

TOR, bons resultados em pouco tempo



O Tático Ostensivo Rodoviário — TOR, atuando desde outubro de 1987 no combate ao crime nas rodovias paulistas, efetuou em 150 dias, 162 detenções, 38 apreensões de arma de fogo e de munição (330 casos), apreensão de 75 automóveis e vinte caminhões com documentos ou cargas irregulares. No período em que atuou nas rodovias paulistas, o TOR atendeu ainda a outras ocorrências, ou seja: 21 casos de porte de

entorpecentes, três assaltos, 22 buscas de veículos furtados ou roubados, três estelionatos, nove portes ilegais de armas, três apreensões de veículos suspeitos, seis detenções para averiguações, apreensão de duas carteiras nacionais de habilitação falsas, um roubo e seqüestro, um furto de carga, um indivíduo autuado por dirigir sem habilitação, dois contrabandos, além de uma tentativa de roubo e um homicídio.

Garret esclarece alguns pontos sobre turbinas

“Esta tem por função aclarar algumas declarações auferidas (sic) à nossa autoria, publicadas na repor-

tagem sobre turbinas, edição 288, janeiro/88, que colocamos abaixo:

| Onde está | Deveria ser |
|------------------------------------|--|
| “Motor é superdimensionado | Motor de aspiração tem alguma folga quanto ao dimensionamento de alguns componentes, como vibrações, fator de serviço etc. |
| Motor tem menos esforço | Motorista tem menos esforço |
| Soldando chapas na curva dos gases | Soldando chapas nas curvas dos gases, aumenta contrapressão de escape, forçando o motor |
| Você cria turbulência... | Objetos estranhos na turbina causam desbalanceamento, provocando danos no motor da turbina. |

“Agradecemos as gestões de TM-SP no sentido de aclarar o assunto e colocamos à sua inteira disposição para eventuais dúvidas e/ou esclarecimentos.”

Paulo Izzo e Richard E. Massari,

engenheiros de Aplicações da Garret Equipamentos Ltda – Guarulhos, SP.

As declarações foram extraídas de entrevistas gravadas. De qualquer maneira, ficam aí as esclarecimentos.

Abertas inscrições para cursos sobre motores

A APAREM – Associação Paulista de Retífica de Motores informa que encontram-se abertas as inscrições para os cursos de aperfeiçoamento profissional das fábricas de motores Perkins e MWM.

Enquanto a Perkins promove seus cursos em inúmeras cidades do país, abordando os motores Q20B4, Q20B6, 4 236 Premium, AE 4 236, e 4 238, a MWM Motores Diesel também realizará os seus cursos em algumas cidades brasileiras, abrangendo os motores 229, 232 e 601/602. No Centro de Treinamento Técnico da empresa, em São Paulo, os cursos

a serem realizados abordarão somente os motores modelo 229, enquanto, para os modelos 601/602, os cursos serão realizados somente na cidade de Taquipe – BA.

Os interessados nos cursos de ambas as empresas devem contactar a Massey Perkins S.A. – Centro de Treinamento Perkins – Estrada dos Casas, nº 3155; telefone:(011) 419-6822, São Bernardo do Campo, SP. E os interessados nos cursos da MWM poderão contactar o Centro de Treinamento Técnico da MWM Motores Diesel, na Avenida Nações Unidas, nº 22 002, CEP 04795 – São Paulo, SP.

Mais vítimas no corredor da morte. População revoltada coloca faixas



A segurança nas estradas brasileiras foi alvo, mais uma vez, de protestos veementes e tentativa de fechamento, por populares, da Rodovia Raposo Tavares, na altura do quilômetro 439, próximo de Assis. Naquele local, no dia 08/03/88, um ônibus transportando estudantes chocou-se com a traseira de outro ônibus e acabou entrando na pista esquerda da rodovia, na contra-mão, portanto, onde colidiu frontalmente com um caminhão. No acidente morreram o motorista

do ônibus e um estudante, além de provocar ferimentos graves em dez outros estudantes e ferimentos leves em dez deles.

Os sobreviventes, além de colocarem uma faixa de protesto no local do acidente,

prometeram acionar juridicamente a prefeitura de Palmital (para onde ia o ônibus) e o DER, por negligência. Segundo os estudantes eles já haviam alertado a prefeitura de Palmital sobre as precárias condições do ônibus que os transportou, mas a prefeitura não deu ouvidos aos reclamos. Quanto ao DER, os estudantes prometem responsabilizá-los pelas péssimas condições em que se encontra aquele trecho da rodovia – que foi apelidado de “corredor da morte”.



Porto de São Sebastião em reformas e ampliação

O Porto de São Sebastião está passando por obras de ampliação. Os trabalhos se concentram na construção de enrocamento para dois diques de contenção da água do mar, com três quilômetros de extensão. As obras têm por objetivo preparar uma área de 350 mil metros quadrados (cerca de 35 quarteirões) para instalação do futuro retroporto e possibilitar a construção do novo cais, que será entregue dentro e dois anos.

Até agora, já foram removidos e

transportados 51 mil metros cúbicos de terra e pedra, equivalentes à carga de 9 838 caminhões. Todo este material usado na construção do aterro está sendo retirado de um morro localizado próximo às atuais instalações do Porto e corresponde a 25% do serviço de demolição desse morro, que prosseguirá nos próximos meses com a dinamitação das rochas e seu aproveitamento na construção dos diques.

A ampliação do Porto de São Sebas-

tião prevê ainda a construção de novos cais, com 250 metros de comprimento e 13 metros de calado. Terá formato de “L” e permitirá a atracação de dois navios simultaneamente.

O atual cais possui apenas um berço de atracação e continuará sendo utilizado, mesmo depois de concluída a ampliação do Porto. O objetivo dessas obras é dotar as atuais instalações de condições para a movimentação de mercadorias em até três navios.

RODAS



Para maior proteção, depois de reformadas, as rodas recebem nova pintura



Foto: Marcelo Vigneron

Mauro alerta contra os parafusos piratas

dos, podem trincar o centro.

“Quando chega uma roda com os furos ovalizados, nós enchemos o buraco com solda elétrica e refuramos”, explica Valter Franceschi, sócio proprietário da Franceschi e Guerreiro, de São José do Rio Preto. “Com este tipo de serviço, a roda fica como nova, com custo reduzido”.

Para resolver o problema de furos ovalizados, Aurélio Cosmo Guarino, diretor Comercial da Casa de Rodas De Paula, de São Paulo utiliza outro sistema. “Não enchemos com solda, nós trocamos o centro, pois fabricamos essa peça com material específico para esse fim.”

FRISO QUEBRADO – Devido à pressão que recebe, o friso é outra parte que apresenta problemas com frequência, podendo quebrar-se ou trincar-se. Em ambos os casos, há perigo, pois é ele que segura o anel que prende o pneu.

“Quando o friso quebra, eu torneo a roda tirando o friso velho, até chegar num ponto onde a base está segura”, explica Ismael Pedro Ribeiro, proprietário da Mecânica Ismael, de Pirassununga. Depois disso, eu coloco outro friso e soldo.”

Na Casa das Rodas De Paula, o serviço é realizado de outra maneira. “Nós cortamos o aro ao meio, aproveitamos apenas a parte traseira e colocamos a parte superior nova”, comenta Aurélio. “Com isso, o friso fica igual ao original”.

Além da quebra ou trinca, o friso pode estar desgastado. Nesse caso,



Foto: Sidney W. Guarneri

Serviço malfeito reduz a segurança

Recuperação viável mas polêmica

Muitas oficinas fazem a recuperação de rodas. Todas afirmam que o serviço é seguro, mas poucas o garantem na prática. A montadora desaconselha e as fábricas são contra

Uma das mais importantes invenções humanas, a roda sofreu grandes aperfeiçoamentos. Mesmo assim, continua quebrando e causando acidentes, especialmente quando submetida a esforços para os quais não foi projetada.

Um dos erros mais comuns é a má colocação do componente no caminhão. Com isso, os furos de fixação, localizados no centro da roda, acabam ovalizados.

Os borracheiros costumam apertar os parafusos com o caminhão já apoiado nas rodas. Isto é errado, pois a pressão feita sobre os pneus não permite o aperto adequado.

Outro erro frequente, é a utilização de um prolongador da alavanca para apertar os parafusos. Isso significa que o torque está sendo multiplicado, podendo amassar o encaixe

dos parafusos, ou acabar estragando a rosca dos parafusos.

Os parafusos devem ser apertados com o caminhão suspenso, utilizando-se apenas a chave adequada, pois o tamanho da alavanca já é calculado para fornecer o torque necessário.

“Não adianta o borracheiro tomar todas as precauções e usar parafusos de ‘segunda linha’, alerta Mauro Sérgio Casale, diretor da Auto Peças e Mecânica Casale, de São Carlos. “Este tipo de parafuso, apesar de mais barato, é prejudicial, pois, ao ser apertado, estica-se e deixa a roda solta, provocando a ovalização dos buracos. Os parafusos de primeira linha devem ser reapertados depois de alguns quilômetros.”

Quando algum dos erros ou todos são cometidos, a ovalização dos buracos é inevitável. Uma vez ovaliza-

deve ser trocado. “Na inspeção que fazemos quando a roda chega, procuramos possíveis trincas e medimos a altura do friso”, detalha Mauro. “Até 30% da altura original, o desgaste é aceitável. Acima disso, deve ser trocado”. Mauro alerta que, se o friso estiver muito baixo pode soltar o anel, provocando graves acidentes.

BEIRAL TRASEIRO – “Se esta parte da roda trinca ou quebra, recortamos a parte quebrada, com uma margem de segurança, para evitar novas trincas próximas, cortamos um pedaço de chapa nova e soldamos na roda”, explica Nilson Kato.

Para este tipo de quebra, a Oficina Auto Rodas Santa Rita, de São Paulo, utiliza outro sistema. “Nós colocamos a roda num oxitorno e cortamos o beiral traseiro. Depois, colocamos outro beiral, que pode ser usado ou novo, e tornamos a soldar, deixando a roda como nova”, explica Nelcides Marcondes de Souza, diretor da empresa.

O reparo nesta parte da roda é condenado por outras recuperadoras como a Auto Peças Mecânica Casale, de São Carlos. “Até é possível



As três fases da recuperação: friso quebrado, novo friso soldado e a roda pronta

Foto: Sidney W. Guarnieri

colocar outro pedaço de chapa no local afetado e soldar”, diz Mauro Casale. “Mas, não fica bom. Seriam necessários constantes balanceamentos, o que torna esse tipo de reparo inviável”.

CENTRO – Por receber os parafu-

sos de fixação e sofrer trações contrárias, esta é a parte da roda que mais problemas costuma apresentar. Quando trinca ou quebra, tem que ser trocada. Na substituição, pode ser arrancada da roda de três maneiras: de torno, maçarico ou com máquina própria para esse fim.

Faça já
a sua
assinatura



transporte moderno


Editora TM Ltda

INEC Cardans

Marca de Tranquilidade
em Eixos Cardan

- Recondicionamento e balanceamento eletrônico de eixos cardan com moderna tecnologia
- Estoque completo de peças originais.
- Fabricação de eixos cardan conforme amostra ou desenho.



- Maquinário de alta precisão.
- Pessoal especializado.
- Amplo pátio de estacionamento para melhor atender frotistas e caminhoneiros.



**INEC-IND. E COM.
DE AUTO PEÇAS E
ACESSÓRIOS LTDA.**

MATRIZ: Av. Condessa
Elizabeth Robiano, 3.600
CEP 03075
São Paulo - SP
Fone: 294-1555

FILIAL - Rio de Janeiro
Rua Nicolau Cheuen, Qd.
10 - Lts. 12 a
15 - Jd. Meriti - Fone:
756-4861 - (Via Dutra Km 6)
CEP 25500 - São João do
Meriti - RJ

Depois dessa fase, a roda passa por um torneamento para ser preparada para receber o novo centro, também torneado. Uma vez encaixadas as duas peças, são feitos alguns pontos de solda e a roda é examinada quanto ao seu balanceamento. Se estiver tudo bem, ela recebe a solda definitiva, que pode ser manual ou automática.



Nelcides verifica a solda após a troca do centro

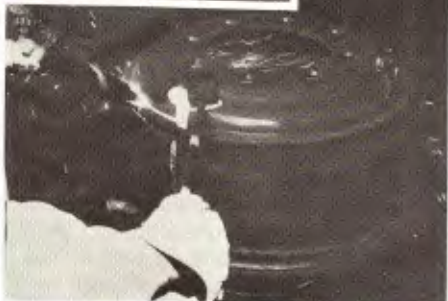


Foto: Mirrelio Vigneron

Depois disso, ela vai para o torno onde recebe um acabamento para posterior pintura.

À BASE DE TROCA – Valter Franceschi não trabalha com o sistema à base de troca, por dois motivos: “Se eu vendo uma roda à base

de troca e ela dá problema, o cliente vai dizer que foi enganado. A peça custa caro e manter estoque requer um investimento considerável”.

Mas, em Presidente Prudente, a Oficina Kato utiliza o sistema. “Cerca de 50% de nosso serviço é à base de troca”, calcula Nilson Kato. “O cliente examina as duas rodas e pode aceitar ou não a troca”.

Uma questão de terminologia



Para não expor a roda a esforços desnecessários é preciso conhecê-la. Esse é o primeiro problema, pois não existe uma nomenclatura oficial.

A roda divide-se basicamente em duas partes: aro e centro. Alguns conhecem o aro pelo nome de bojo, e o centro também é identificado como disco, ou ainda, disco de centro.

No aro, existem duas saliências, na parte superior externa, próxima ao centro; e na parte inferior externa, que segura o talão do pneu.

A parte superior é chamada de friso, e a parte inferior de beiral traseiro. O friso também é conhecido como colar, e o beiral traseiro como traseiro, lateral traseira, ou aba.

“Um atestado de óbito”

Tanto a Borlem, quanto a Rockwell – Divisão Fumagalli, são contrárias à idéia de recuperação de rodas e mostram argumentos técnicos para se oporem a tal prática.

“Nenhum dos componentes da roda deve ser soldado. Caso isso ocorra, ela perde as características físicas”, afirma José Borges Bahia Jr., gerente de Marketing e Vendas da Rockwell.

“O procedimento dos recuperadores de tirar um disco com torno, ou maçarico, torner a roda, colocar um disco novo e soldar é errado”, diz Ruy Alves Mitsubayashi, diretor de Marketing e Vendas da Borlem. “Isso é unir uma peça nova a outra velha, fatigada, com vida útil reduzida. O disco pode não quebrar, mas a roda quebrará em algum outro local”.

Na Europa e Estados Unidos, a recuperação de rodas é proibida. Na Europa existe um órgão, O ETRTO – European Tyre and Rim Technical Organisation (Organização Técnica Européia de Aros e Pneus), que normaliza para toda a Europa os procedimentos de segurança com relação a estes equipamentos.

Segundo este órgão, as rodas danificadas ou com os buracos dos pa-



Foto: Sidney W. Guarnieri

Ruy quer adotar normas como as americanas

rafusos ovalizados, não podem ser reparadas ou colocadas em serviço.

O mesmo órgão condena a soldagem de centros e aros quebrados, porque a solda quebrará após um curto espaço de tempo, sob o esforço dinâmico ao qual a roda é submetida.

Para cada reparo executado pelos recuperadores, as fábricas mostram onde está o erro e o perigo.

Segundo José Bahia, quando o friso quebra a roda deve ser jogada fora, porque esta parte é uma peça interiça laminada junto com a roda. “Se você soldar algo semelhante ao friso, estará cometendo dois erros: primeiro, utilizando calor que destempera o aro; segundo, colocando toda pressão do pneu sobre a solda”.

Segundo Ruy Mitsubayashi, torner a roda para retirar o centro deixará as paredes com espessuras inferiores às especificadas pela fábrica.

Para a manutenção, deve ser feita uma verificação a cada 5 ou 10 mil quilômetros, para certificar-se se está tudo bem. Outra regra para aumentar a vida útil da roda é respeitar o limite de peso para cada veículo.

Baseado na experiência e em dados técnicos, José Bahia finaliza dizendo que recuperar rodas é um absurdo; e sintetiza toda sua indignação contra este tipo de serviço na seguinte frase: “Recuperar rodas de caminhão com solda normal é assinar um atestado de óbito”.



Foto: Sidney W. Guarnieri

Bahia contra qualquer recuperação



A máquina corta o centro a frio



Roda raiada com friso quebrado

A experiência dos usuários

Uma das empresas que utiliza rodas recuperadas é a Servgás Distribuidora de Gás, de Presidente Prudente. Segundo o encarregado de transporte da empresa, Fernando Vioto, esse tipo de serviço compensa. "Eu examino a roda, peço a opinião e o orçamento do recuperador. Caso fique abaixo de 50% do valor de uma roda nova, eu mando recuperar".

A vida útil da roda recuperada, segundo Fernando, é menor que a de uma roda nova, mas compensa. "Mesmo que as rodas sejam velhas, se a quebra não for grande, eu recupero, pois a diferença de preços compensa a redução da vida útil".

"Não adianta você ter todo um esquema de manutenção montado, se o pessoal que irá trabalhar nesse esquema não é capacitado", diz Anselmo Gelli, da Vega Sopave. "Meus funcionários têm roteiro de operações que deve ser seguido à risca para evitar-se perdas desnecessárias".

Quando é necessário mexer nos pneus de algum caminhão, a roda



Anselmo mantém controle rigoroso

é inspecionada. Ela é limpa, toda a sujeira raspada e, caso apresente algum problema, a gerência é comunicada para decidir se recupera ou não aquela roda.

Anselmo mantém um estoque de 20% de rodas de reserva. Entre esse total, algumas são novas e outras recuperadas. Se o custo for de até 40% do valor da roda nova, a recuperação compensa.

Ele afirma que a roda recuperada tem vida útil igual à da roda nova. "O centro utilizado nas rodas recuperadas é mais grosso, permitindo à roda resistir melhor ao desgaste", explica Anselmo.

DURABILIDADE – Todos os recuperadores garantem que a vida útil de uma roda recuperada é igual à de uma roda nova, ou até maior. "Se ela trabalhar corretamente, não há problema, terá vida útil igual à de uma roda nova", garante Valter Franceschi.

Em termos de garantia, a variação depende de quem faz o serviço. Valter Franceschi garante o serviço feito no friso, mas não garante o centro, pois compra esta peça de terceiros. O enchimento de furos ovais, ele também não garante, porque não

sabe quem utilizará a roda. "Nos serviços que serão utilizados por terceiros não posso dar garantia, pois não tenho garantias de que ela saberá utilizar a peça corretamente".

Nilson Kato é da mesma opinião. "Não dou garantia, porque não tenho garantias de que o caminhoneiro andará com o peso certo."

Mauro Casale, de São Carlos, é mais flexível. "Nós damos garantia total. Se for defeito mecânico, não há limite de tempo, porque esse tipo de defeito pode acontecer em uma semana ou em um ano. Garantimos

falha de solda e problemas no centro, desde que não tenha sido por mau uso".

VIABILIDADE – Todos os recuperadores concordam que a recuperação é tecnicamente possível, ficando limitada apenas pela viabilidade econômica. Nilson Kato acha que por, no máximo, 50% do custo de uma roda nova a recuperação ainda compensa. Acima disso, é inviável.

Para ter-se idéia de quanto fica a recuperação, os preços variam de acordo com a empresa e cidade.

Na Franceschi e Guerreiro, de São José do Rio Preto, a troca do centro fica por volta de Cz\$ 6 500,00 e a troca do friso por Cz\$ 4 500,00.

Em Presidente Prudente, na Oficina Kato, os preços são de Cz\$ 6 700,00 para a troca do centro e Cz\$ 4 000,00 para o friso.

O preço fica mais acessível em São Carlos, onde a recuperação do centro fica em Cz\$ 4 800,00 e a do friso Cz\$ 800,00.

Os preços foram pesquisados em março e a duração média para estes tipos de serviço é de três horas.

Montadora condena recuperação

Consultada sobre recuperação de rodas, a Gerência de Comunicação da Mercedes-Benz esclareceu que a empresa tomou conhecimento de que há usuários de seus veículos que praticam a recuperação de rodas, notadamente nos casos em que seus furos de fixação ficam ovalizados.

Como a empresa não pode assegurar a qualidade do retrabalho efetuado neste componente, um item de

segurança do veículo, não aconselha a adoção desse procedimento.

Como a ovalização dos furos é causada pelo aperto incorreto dos parafusos de fixação das rodas, e pela sobrecarga do veículo, o certo, segundo a Mercedes-Benz, é prevenir-se contra o defeito, observando-se o torque de fixação das rodas (dado por torquímetro) e o peso por eixo recomendado para cada veículo.

Francisco Célio dos Reis

ENTREGAS URBANAS



Fotos: Marcelo Vigneron

Com a restrição, apenas alguns caminhões podem entrar na área. Para isso, pagam 2 OTNs e retiram uma credencial

Restrições ainda causam problemas

Mesmo depois de dois anos de experiência, as áreas de circulação restrita implantadas em São Paulo continuam criando dificuldades ao tráfego

Dois anos após a implantação de restrições à circulação de caminhões nas regiões dos Jardins e Pinheiros, em São Paulo, ainda persistem muitos problemas. Um deles é que os locais reservados aos caminhões estão sendo ocupados por automóveis.

Em 1986, a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, pensando em melhorar o trânsito, decidiu pela implantação do que chamou de área de circulação restrita.

Veículos acima de 1,5 toneladas não poderiam trafegar pela área delimitada pelas avenidas Rebouças, Paulista, Brasil e Brigadeiro Luis Antonio, entre as 6 e 21 horas.

No início, uma rigorosa fiscalização contribuiu para que a determinação fosse cumprida à risca. Os caminhões tiveram que ser substituídos por peruas, com o custo operacional subindo muito acima do normal.



Dario: uma "blitz" contra o abuso dos carros

O ACORDO – Como muitos empresários sentiram-se prejudicados por esta medida, o Setcesp – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo, através da Comissão de Entregas Urbanas, presidida por Domingos Gomes de Oliveira Fonseca, entrou em contato com o pessoal da CET para tentar um acordo.

A Comissão explicou que a medi-

da estava elevando os custos, que cada caminhão do tipo 608 estava sendo substituído por duas peruas, com o dobro de pessoal e os resultados não estavam sendo animadores.

Os argumentos foram aceitos e os caminhões do tipo 608 foram liberados ao tráfego, até que, segundo a CET, começou a haver abusos por parte dos transportadores.

A MUDANÇA – Comprovado que a restrição do tráfego aos caminhões realmente dá resultados, a CET resolveu reimplantar as áreas e manter um controle rígido, para que nenhum caminhão entrasse na área delimitada pelas avenidas Dr. Arnaldo, Paulista, Brig. Luis Antonio, Juscelino Kubstichek, Brig. Faria Lima e rua Cardinal Arcoverde.

Para que isso fosse possível, a CET criou uma tarifa de duas OTNs (em abril equivalente a Cz\$ 1 903,54) mensais para cada credencial permitindo o acesso à área.

“São 69 bloqueios, nos quais posicionamos um policial militar, uma moça da zona sul e um auxiliar de campo”, conta Dario Gonsales, assessor Especial de Gabinete da CET. “Se não cobrássemos esta tarifa, não teríamos recursos para manter todo esse pessoal na rua. E sem eles, já comprovamos, não há condições. Toda a verba arrecadada é utilizada com esse pessoal”.

A reimplantação foi feita no dia 2



Fonseca:
pagamos
para
trabalharmos
tranquilos

de março e, em 20 dias, foram distribuídas 1 060 credenciais.

Para obtê-las, o interessado deve dirigir-se à CET (rua Bela Cintra, 385 - 1º andar) e fazer o requerimento de acordo com a necessidade. Para cada credencial deverá pagar duas OTNs, e comprovar que o produto que ele transporta não pode ser entregue durante a noite. Nestes casos, incluem-se entulho, terraplenagem e mudanças. Também podem requerer credenciais, transportadores de produtos perecíveis.

A mesma credencial pode ser utilizada por vários caminhões, porém em ocasiões diferentes. Se um caminhão quebra, o transportador pode transferir a credencial para outro veículo. O que não é permitido é a entrada, com a mesma credencial e simultânea, de dois caminhões.

Na credencial vem especificado o tipo de produto que aquele caminhão transporta. Caso o veículo seja apanhado transportando outro produto, a credencial pode ser cassada e o motorista multado.

A maior parte das credenciais são para o período das 10 às 16 horas, fora do "pico". Apenas os caminhões que realmente precisam entrar na área pela manhã, como os caminhões de leite, por exemplo, são autorizados a trafegar das 6 às 12 horas.

OS TRANSPORTADORES - Primeiro, o prefeito proibiu tudo, depois liberou para que nós sentíssemos o gostinho. Agora proibiu tudo de novo. Quem quiser que pague", lamenta-se Domingos Fonseca, presidente da Comissão de Entregas Urbanas do Setcesp.

Domingos acha que a proibição não seria tão ruim, desde que fosse realmente possível trabalhar com tranquilidade, com estacionamento em frente aos locais onde são feitas as entregas. "Nós ganharíamos mais agilidade, sairíamos mais rápido do local, teríamos economia e custos operacionais mais baixos, o que compensaria sobejamente a tarifa", afirma.

Mas, isso não está acontecendo. Os locais onde deveriam estacionar

apenas caminhões estão sendo ocupados por automóveis particulares e até pelos veículos dos lojistas.

"Esse é um problema que nós temos que resolver", confirma Dario. "Estou pensando em fazer uma grande 'blitz' contra os automóveis estacionados em locais impróprios, ou em fila dupla".

"Pagar taxa não é problema", esclarece Domingos. "O duro é pagar por algo que não podemos utilizar.

Outro transportador que não se importa em pagar a taxa para trabalhar na área, é Antonio de Barros, presidente da Dardo Transportadora, que teve o custo operacional dobrado quando viu-se forçado a trocar os caminhões pelas peruas, utilizando o dobro de pessoal e fazendo metade das entregas.

"Acho que o trânsito fica melhor com menos caminhões naquela região", compara Antonio. "A cobrança é justa e a limitação a 3 toneladas não prejudica o empresário. O único problema é que o horário está em desacordo com o horário de funcionamento das lojas, o que provoca alguns inconvenientes".

"A CET quer descarregar toda a culpa dos congestionamentos no tráfego de caminhões", continua Antonio, "mas, se o tráfego de caminhões está limitado, deveriam limitar também o tráfego de outros veículos".

O presidente da Dardo sugeriu que fosse permitido o estacionamento dos veículos com chapas de final par do lado direito em determinados dias, e com chapas de final ímpar, do lado esquerdo nos demais dias.

Segundo o assessor da CET, essa não seria a solução, pois o que atrapalha, são os veículos estacionados irregularmente.

Tanto Antonio de Barros como Domingos Fonseca dizem que a CET deve estar atenta para as opiniões e sugestões de quem utiliza as áreas. "Não adianta resolver modificar a circulação de um local sem consultar as pessoas envolvidas", declara Antonio.

O Setcesp contratou estagiários que percorreram durante cinco meses as ruas da área de tráfego restrito levantando os problemas que ocorriam e quem eram os responsáveis.

Os resultados foram que 61,3% dos problemas são causados por caminhões de frota própria, 13,5% por empresas de transportes, 11,6% por veículos particulares, 7,4% por caminhões de bebidas, 5,7% por veículos estacionados em locais proibidos e 0,5% por motivos ignorados.

A mesma pesquisa demonstrou

Rodas Santa Rita



29
ANOS



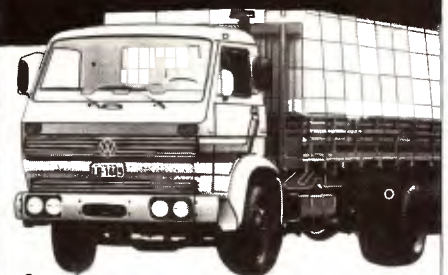
Especializado em conserto e
recuperação de rodas
para ônibus e caminhões

- TROCA DE CENTRO
- RETÍFICA FURACÃO
- TROCA DE FRISOS
- ANÉIS E RODAS NOVAS E USADAS
- RODAGEM DUPLA PARA PICK-UP
- RECUPERAÇÃO DE RODAS DE MÁQUINAS

Oficina Auto Rodas
Santa Rita Ltda.

RUA ALVARENGA, 1216
BUTANTÁ - SÃO PAULO - SP
CEP 05509
FONE: 211-6580

A Chambord dá a maior força para seu Caminhão Volkswagen



- Caminhões novos e usados garantidos.
- O maior e mais completo estoque de peças originais no Brasil.
- Eficientes serviços de oficina com mecânicos treinados na fábrica.
- Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen.
- Sistema de "Leasing" e financiamento.



Concessionário
Autorizado

CAMINHÕES

Desempenho Total



CHAMBORD AUTO

São Paulo

Vendas: Av. Nazaré, 510 - PBX 274-4111

Oficina: R. Gama Lobo, 501 - PBX 274-4111

Peças: Al. Glette, 1031 - Tel. 220-4500

Guarulhos - Vendas, Oficina e Peças

Av. Senador Adolf Schindling, 120

PBX 209-1011 - Telex (011) 38610 BR



Fotos: Marcelo Vigneron

Desrespeito total. Fila dupla nos dois lados da rua. Não há trânsito que resista

que as faltas mais comuns são estacionamento em locais proibidos (46,5%), fila dupla (35,1%), horário não permitido (12%) e estacionamento na calçada (6,4%).

Com base na pesquisa, fica claro que a participação das transportadoras no congestionamento da região

não é grande. A explicação é simples. "Nós não deixamos o caminhão estacionado em fila dupla se pudermos fazer a descarga em condições apropriadas", afirma Domingos.

Outro ponto lembrado por ele, é que o fato de uma empresa ter três credenciais, não significa que ela te-

rá os três caminhões ao mesmo tempo, na área. Uma observação importante é que das 1 060 credenciais apenas 150 são para transportadoras.

O Setcesp, com o apoio dos lojistas da região de Pinheiros, propôs à CET que "limpasse" as ruas como Cardeal Arcoverde e Teodoro Sampaio de qualquer tipo de estacionamento, permitindo apenas carga e descarga. Os automóveis ficariam estacionados nas transversais.

A idéia não foi aprovada pela CET porque, segundo ela, as transversais são importantes e um congestionamento numa delas, fatalmente, interrompe as ruas principais.

OS COMERCIANTES – Numa rápida conversa com alguns lojistas na rua Pamplona, nota-se que a restrição imposta aos caminhões não foi bem aceita. Para Sebastião Marcondes da Silva, proprietário do Bar e Lanches Pamplona, no número 900, o trânsito não melhorou nada. "O que atrapalha não são os caminhões, são os carros de passeio. Os caminhões chegam, descarregam e vão embora." Sebastião queixa-se de ser obrigado a ficar, ou a manter alguém até mais tarde esperando o caminhão de bebidas. "Nós fechamos às 22 horas e tem dia que o caminhão chega às 24 ou às 2. Isso três vezes por semana é desgastante".

Outro comerciante que não gostou

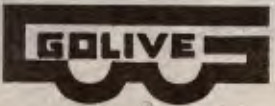
GOLIVE

O MELHOR 3º EIXO DO PAÍS

FABRICANTE DO EIXO VEICULAR AUXILIAR

- UM ANO DE GARANTIA
- PEÇAS TIPO ORIGINAL
- REFORMAS DE TRUQUES E CARRETAS

| | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| | |
| INMETRO | GOLIVE Implementos Rodoviários Ltda |
| Nº DES. <input type="text"/> | SERTÃOZINHO - S.P. |
| Nº SÉRIE <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| INDUSTRIA BRASILEIRA | |



GOLIVE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS LTDA
 ROD. SP 322 ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, KM 337,9
 CAIXA POSTAL 55 FONE (016) 642-2399 - PABX - SERTÃOZINHO - S.P.

da mudança é Valdir da Silva, diretor da Amarosom, no número 982. "Eu fecho às 20 horas e tenho que ficar esperando até às 24".

Valdir tem a solução para o fim do congestionamento da Pamplona. "Se o Eldorado não tivesse no local onde está, não haveria problemas. As pessoas que vão fazer compras, formam filas duplas esperando vaga no estacionamento".

Um dos que gostaram da mudança, achando que o trânsito melhorou



foi o proprietário da Casa de Carne Pamplona, localizada no número 905. "O trânsito melhorou, mas o problema agora são os carros particulares que atrapalham. Alguma coisa precisa ser feita em relação a isto", afirma Laerte De Lucca, que é contra a cobrança da taxa, ou tarifa. "E se o transportador não tiver dinheiro? Vai ficar sem trabalhar?", pergunta irritado.

Enquanto a equipe da TM-SP conversava com o dono do açougue, presenciou uma das muitas infrações provocadas por veículos particulares.

Uma senhora "estacionou" o carro em fila dupla para comprar carne. Foram necessários aproximadamente 15 minutos para que ela escolhesse o que ia levar, o açougueiro preparasse, ela pagasse e fosse embora.

Indagada sobre a proibição dos caminhões, disse sorrindo que melhorou, mas o que atrapalha mesmo é o grande volume de carros. Questionada sobre o motivo de ter estacionado em fila dupla, disse que era por não ter achado outro lugar, garantiu que era rapidinho e saiu apressada, preferindo não identificar-se.



Carro em fila dupla. A dona foi comprar carne

Quinze minutos atrapalhando o trânsito

**RODAS
NOVAS
E
USADAS**

CASA DAS RODAS

de paula

**RECONDICIONAMENTO
DE RODAS PARA:**

- Ônibus
- Caminhões
- Tratores
- Empilhadeiras
- Implementos Agrícolas
- Fora de Estrada

**SEGURANÇA COM MENOR CUSTO
E AVANÇADA TECNOLOGIA**



CASA DAS RODAS
de paula

Rua Cel. Mursa, 98 - Brás - CEP 03043
PBX 279-4455 - São Paulo - SP

AEROPORTOS

Segurança, a meta mais importante

A superintendente do Daesp, Maria Alice Rego Antunes quer tornar os aeroportos paulistas modernos e seguros. Para isso, mobilizou todos os recursos disponíveis



FOTOS Sidney W. Guarnier

A construção do muro em torno do aeroporto impedirá o tráfego de pessoas na pista

Segurança. Esta foi a prioridade logo estabelecida por Maria Alice Rego Antunes, superintendente do Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo - Daesp, para os aeroportos estaduais.

A situação encontrada pela superintendente era problemática. Pistas curtas ou com rachaduras, outras com desprendimento de asfalto, falta de sinalização para operação noturna, que não podiam receber tráfego maior, e vandalismo em alguns aeroportos por falta de vigilantes eram alguns dos problemas.

Diante desse quadro, foi elaborado um programa de reformas e ampliações para os 28 aeroportos, que permitirá ao Daesp maior eficiência no atendimento à população e empresas aéreas.

Em 1987, foi registrado o movimento de 403 635 passageiros, pousos e decolagens de 139 420 aeronaves e o transporte de 1 248 127 kg de cargas diversas e 6 486 132 kg de malotes postais.

Para a superintendente do órgão, com a industrialização e crescimento econômico do interior, o movimento tende a aumentar, em função da agilidade e segurança desse meio de transporte. "E, para suprir essa demanda", afirma Maria Alice, "precisamos estar aparelhados para oferecer segurança e conforto aos usuários. Quando assumi a superintendência do Daesp, dos 28 aeroportos, apenas nove eram dotados de linhas regulares com vôos diários. Hoje, são doze as regiões atendidas por esse tipo de serviço."

Em Ourinhos, está sendo construído um prédio para a instalação do transmissor KCKT (rádio transmissor e receptor) e do NDB (rádiofarol direcional).

Os aeroportos de Itanhaém, Ribeirão Preto, Sorocaba, Tupã, Assis, Botucatu, Dracena, Presidente Prudente e Araçatuba também estão passando por reformas, como asfalto em algumas pistas, drenagem, terraplenagem etc.

Ao todo, são quatorze obras que estão consumindo cerca de Cz\$ 347 milhões.

Ainda com relação à segurança dos aeroportos, o Daesp está promovendo concorrência pública para a contratação de uma empresa especializada em segurança, que fornecerá vigilantes para os doze aeroportos que possuem linhas regulares de vôo.

NOVOS PROJETOS - O Daesp, segundo sua superintendente, tem que prever o crescimento do tráfego aéreo e preparar-se para ele, oferecendo a infra-estrutura mínima necessária aos aeroportos.

Mas, isso não significa a construção de novos aeroportos. "Nós não iremos construir novos aeroportos com a dotação orçamentária do Daesp", esclarece Maria Alice. "Nosso orçamento é pequeno para as exigências que temos. Estamos definindo as necessidades de cada aeródromo e as prioridades com que serão promovidas as obras".

Para definir as prioridades e fazer planos, a superintendente e equipe verificam "in loco" a situação de cada aeroporto e conversam sobre as necessidades de cada local com as autoridades competentes.

Com base nesses levantamentos, alguns projetos já estão sendo desenvolvidos e serão colocados em prática, de acordo com a disponibilidade de recursos.

Quanto aos novos aeroportos, só serão construídos através de convên-



Em Assis, será instalado um rádiofarol que permitirá a operação durante a noite



FOTO: Marcelo Vigneron

Maria Alice deu prioridade à segurança

nios onde a Secretaria do Planejamento libera verbas ao Daesp com esta finalidade. "Não há previsões de novos aeroportos em 1988. Vamos conservar, modernizar e dar total segurança aos aeroportos que já estão em operação", conclui Maria Alice Rego Antunes.

AS OBRAS - Em São José do Rio Preto, constatou-se que muitos pedestres utilizavam a área do aeroporto como atalho, atravessando a pista como se fosse uma simples avenida.

Para impedir que isto continue ocorrendo, está sendo construído um muro de alvenaria de 1300 m de extensão com 2m de altura. Com isto, espera-se acabar com a invasão da pista, tanto por pedestres como por animais.

A obra deverá custar Cz\$ 8 milhões e tem prazo para conclusão em 120 dias.

Ainda em São José do Rio Preto, estão em estudos a ampliação do pátio das aeronaves e a pavimentação dos acessos aos hangares, para maior comodidade.

O aeroporto de São José do Rio Preto possui pista de asfalto com 1 500 m de extensão por 35 de largura. Registrou, no ano passado, a movimentação de 47 878 passageiros, efetuando 13 648 pousos e decolagens, com o transporte de 71 403 kg de cargas diversas e 1 490 050 kg de malotes postais.

Em Piracicaba, um convênio com a Prefeitura, possibilitará a ampliação da pista de 1 000 para 1 200 m, além da construção de um edifício para abrigar a casa de força. O Daesp irá pavimentar 6 000 m² de pista e áreas operacionais, colocar grama em 12 000 m², adquirir um grupo gerador de 30 KVA para fornecer energia em situações de emergência, fazer o balizamento elétrico da pista, iluminação interna do pátio das aeronaves e instalar o EPTA (Estação Privada de Telecomunicações Aeronáuticas), com equipamentos cedidos em comodato pela Transamérica Táxi Aéreo.

Com estas melhorias, o aeroporto de Piracicaba que, em 1987, registrou a movimentação de 6 344, Pessoas, com 4 989 pousos e decolagens, poderá operar durante todo o dia, ininterruptamente.



Deixe a gente quebrar a cabeça por você

Todo mês, **TM** leva até sua mesa, de forma condensada e objetiva as informações necessárias para sua empresa decidir com conhecimento de causa sobre transportes e administrar melhor sua frota.

transporte moderno



Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - V. Mariana
Tels.: 575-1304/575-4236

Editora TM Ltda Telex 35247 - São Paulo - SP

Faça já a sua assinatura

O menor investimento,
O maior retorno.

Desejo receber a revista Transporte Moderno por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas 2,3 OTNs

Nome _____

Endereço _____

Empresa _____

CGC _____

Insc. Est. _____

Ramo de atividade _____

Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA!



O cerco aos contraventores

Secretarias da Fazenda, do Transporte, da Agricultura e da Segurança Pública unidas contra os contraventores que cruzam as fronteiras com contrabando, tóxicos e veículos.

Combater o excesso de carga, reprimir o contrabando, a sonegação fiscal, o tráfico de drogas, roubos e furtos de veículos e cargas, fiscalizar insumos agrícolas e classificação de produtos agrícolas e realizar a defesa sanitária animal e vegetal.

Estes são os objetivos que as Bases Integradas de Fiscalização tentarão alcançar quando estiverem funcionando com todos os equipamentos e infra-estrutura necessária.

A idéia é do Secretário dos Transportes, Walter Nory, que pretende instalá-las nas principais fronteiras do estado. Serão 48 bases, cobrindo as divisas com os estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

FUNCIONAMENTO - Nas Bases Integradas de Fiscalização, trabalharão quatro secretarias: Fazenda, encarregada de reprimir a sonegação fiscal; Saúde, que cuidará da defesa sanitária e classificação de produtos agrícolas, além da fiscalização de insumos agrícolas; Transportes, fiscalizando e melhorando as condições de segurança e tráfego nas estradas e coibindo o excesso de peso; e Segurança Pública, reprimindo o tráfego de drogas, contrabando, roubo e furto de veículos e carga.

Para atingir esses objetivos, as 48

bases estarão equipadas com posto de fiscalização fazendária, praça de pesagem, sistema de radiocomunicação, telex e/ou terminal de computador e posto operacional das Polícias Rodoviária e Florestal.

As bases consideradas prioritárias são as que se distribuem pelas divisas com os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, onde é intenso o fluxo de contrabando, carros roubados e tráfico de drogas no eixo Brasil-Bolívia-Paraguai.



Fiscais da Fazenda conferem as notas

Estão localizadas na fronteira com o Paraná, em Rosalina, Sandovalina, Pirapozinho, Taciba, Florínea, Salto Grande, Ourinhos, Fartura e Itararé. Na divisa com o Mato Grosso do Sul, localizam-se nas cidades de Porto Primavera, Presidente Epitácio, Panorama, Castilho, Santa Ciara D'Oeste e Pereira Barreto.

Ao longo da fronteira com Minas Gerais, as bases localizam-se em Cruzeiro, São Bento do Sapucaí, Águas da Prata, Tapiratiba, Itirapuã, Rifânia, Igarapava, Miguelópolis, Colômbia, Riolândia, Guarani D'Oeste e Santa Albertina.

O QUE EXISTE - A implantação das Bases Integradas de Fiscalização foi esta-

belecida pelo decreto estadual n.º 27415 de 30 de setembro de 1987, porém ainda não existe uma base pronta, com toda a infra-estrutura necessária.

O que existe, atualmente, é o aproveitamento das bases da Polícia Rodoviária e da Fazenda, quando as mesmas estão próximas.

Isto ocorre na Rodovia Raposo Tavares (SP 270), na cidade de Presidente Epitácio, divisa com Mato Grosso do Sul. No local, opera uma base da Secretaria da Fazenda, distante aproximadamente 100 metros do posto da Polícia Rodoviária.

O prédio da Secretaria da Fazenda foi construído em local inadequado. Fica afastado da rodovia e não existe nenhum desvio obrigatório, para que os caminhões passem por ele. O que acontece é que alguns funcionários da Secretaria da Fazenda, ou da Polícia Rodoviária, ficam na pista desviando os caminhões.

O problema é que as condições para manter alguém desviando o tráfego, não são muito favoráveis. O ideal seria a construção de um desvio permanente.

Mas, segundo informações colhidas no local, quando as bases integradas estiverem funcionando, haverá outro prédio, agrupando todas as secretarias e a passagem pelo local será obrigatória, sem desvios.

Nesse posto da Secretaria da Fazenda, a maioria dos caminhões são parados e é realizada a fiscalização das notas referentes à mercadoria transportada. Em alguns casos, os fiscais inspecionam a carga, para conferir se a mercadoria transportada é a mesma especificada na nota.

“Não há condições de examinarmos todos os caminhões, com todas

TRANSPORTE MODERNO - SP

as cargas”, afirma um fiscal. “Fazemos isso com alguns caminhões, de acordo com a experiência do fiscal que está atuando no momento”.

Para agilizar o trabalho, quando um caminhão está vazio, ele não é desviado da estrada. “Pode ser que uma carreta aparentemente vazia, com um dos eixos no ar, esteja transportando alguma coisa indevida, mas isso é pouco provável, pois, qualquer peso na carreta faz todas as rodas tocarem ao chão”, explica um dos fiscais ao deixar passar uma carreta com um dos eixos erguidos.

Em Presidente Epitácio, não havia ninguém responsável pela Secretaria da Agricultura.

QUASE PERFEITA - Na Rodovia Marechal Rondon (SP 300), depois da cidade de Castilho, na fronteira com o Mato Grosso do Sul, funciona alguma coisa muito parecida com o que serão as bases integradas. Está faltando apenas a construção do prédio para abrigar todas as secretarias.

Existem duas construções, uma para a Secretaria da Fazenda e outra para a da Saúde e para a Polícia Rodoviária. A distância entre elas é de 50 metros, o que não atrapalha.

Os caminhões são parados pela Polícia Rodoviária que examina os documentos e condições gerais do veículo. O motorista é encaminhado para entregar as notas para a verificação do pessoal da Secretaria da Fazenda. Caso seja um caminhão de transporte de animais, o motorista tem que apresentar os certificados comprovando que os mesmos estão de acordo com as exigências da vigilância sanitária.

Depois disso, ele é liberado. Além da construção de um prédio único, faltava balança para a pesagem dos caminhões.

Em Ourinhos, a situação é um pouco pior. A estrada que liga esta cidade a Marques dos Reis, no Paraná, é a BR-153, onde existe um posto da Polícia Rodoviária Federal. A cerca de 100 metros deste posto, há um posto da Secretaria da Fazenda. Porém, não há ninguém das Secretarias da Agricultura, dos Transportes ou da Segurança Pública, pois trata-se de rodovia federal.

Segundo informações do DNER, não haveria problema algum na instalação das bases integradas. Seria apenas uma questão de construir o local apropriado para as mesmas.

OS RESULTADOS - Mesmo ainda não operando como está previsto, as Bases Integradas de Fiscalização, ou o embrião das mesmas, vêm conseguindo bons resultados.

Em São Bento do Sapucaí (SP 42), na divisa com o Estado de Minas



Em Epitácio, alguns caminhões são escolhidos para conferência da nota com a carga

Gerais, foi apreendido um veículo movido a gás liquefeito de petróleo. Em Colômbia (SP 328), outra divisa com Minas Gerais, foram apreendidos dez caminhonetes e dez caminhões. Na cidade de Itararé (SP 258), divisa com o Paraná, foi apreendido um contrabando de peles e um veículo com carga irregular. Em Castilho, houve a apreensão de cinco veículos, detenção de cinco pessoas e apreensão de uma arma de fogo.

Apesar de existirem atalhos, através dos quais os infratores poderiam cruzar a fronteira, a Secretaria dos Transportes acredita que isto seja muito difícil de ocorrer, devido a más condições desses caminhos.

Tais atalhos não poderiam ser destruídos, são utilizados por moradores da localidade. A colocação de



Homens da Fazenda fazem o desvio viaturas em cada atalho é inviável.

A experiência com as bases de fronteiras tem demonstrado bons resultados, o que avaliza a instalação das Bases Integradas de Fiscalização.

Francisco Célio dos Reis



As condições do posto de Ourinhos, que fica numa estrada secundária, são precárias.

Quem tem pressa, exige perfeição

A perfeição da CARIC começa no atendimento: é com hora marcada. E continua na oficina: mecânicos altamente treinados, moderno ferramental e amplas instalações garantem o mais alto padrão de serviços em funilaria e mecânica Mercedes Benz. O resultado é um só: rapidez com qualidade.

E agora, a novidade: prestamos socorro

imediatamente com este moderno carro-guincho equipado com rádio e altíssima capacidade de tração. Por isso, se você tem pressa mas exige perfeição, chame a CARIC: em São Paulo (011) 948-2488 e Mogi das Cruzes (011) 469-7444. CARIC: especialistas em quem gosta de atenção.



CARIC

**COMPANHIA AMERICANA
DE REPRESENTAÇÕES,
IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO**

Rua Ferreira de Oliveira, 180/182
Fone: 948-2488 - São Paulo - SP.
Avenida José Meloni, 998
Fone: 469-7444 - Telex 011-35617
Mogi das Cruzes - SP.



VEÍCULOS - PEÇAS - SERVIÇOS

O empresário que ressuscitou a CNTT

Eleito "Homem de transporte 87" pelos leitores de TM, o empresário Camilo Cola fala das suas realizações à frente da CNTT, das suas pretensões políticas e dos segredos da Itapemirim



Camilo Cola
e o seu
primeiro
caminhão

FOTO: Aloisio Albertini

O poderoso empresário Camilo Cola ainda não encontrou o melhor caminho para o sucesso nas urnas. Por duas vezes concorreu ao Senado pelo seu estado e, embora tenha sido o candidato mais votado em 1982 (pelo PDS) e conquistado a suplência em 1986 (pelo PMDB), não conseguiu se eleger.

A escolha do "Homem de transporte do ano", promovida por TM desde 1985, parecia confirmar essa "escrita". Em 1985, por exemplo, o fundador do grupo Itapemirim não passou de um discreto 10.º lugar e foi mencionado por somente 7,34% dos eleitores (cada eleitor pode indicar até três nomes). Em 1986, foi lembrado em apenas 3,5% das cédulas e não

ficou entre os dez mais votados.

Em 1987, porém, os resultados da pesquisa mostraram uma brusca reviravolta. Mais de 35% dos leitores que devolveram o questionário incluíram Camilo Cola entre seus três preferidos. E o ex-combatente da FEB na Itália acabou eleito "Homem de Transporte 1987", com larga vantagem sobre o segundo colocado, o pre-▶

sidente da NTC/Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro, que apareceu em mais de 20% das cédulas.

A atuação de Cola na presidência da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres — CNTT fez a diferença. Em 1986, quando assumiu uma entidade falida e desacreditada, esse bem-sucedido empresário era apenas uma agradável promessa.

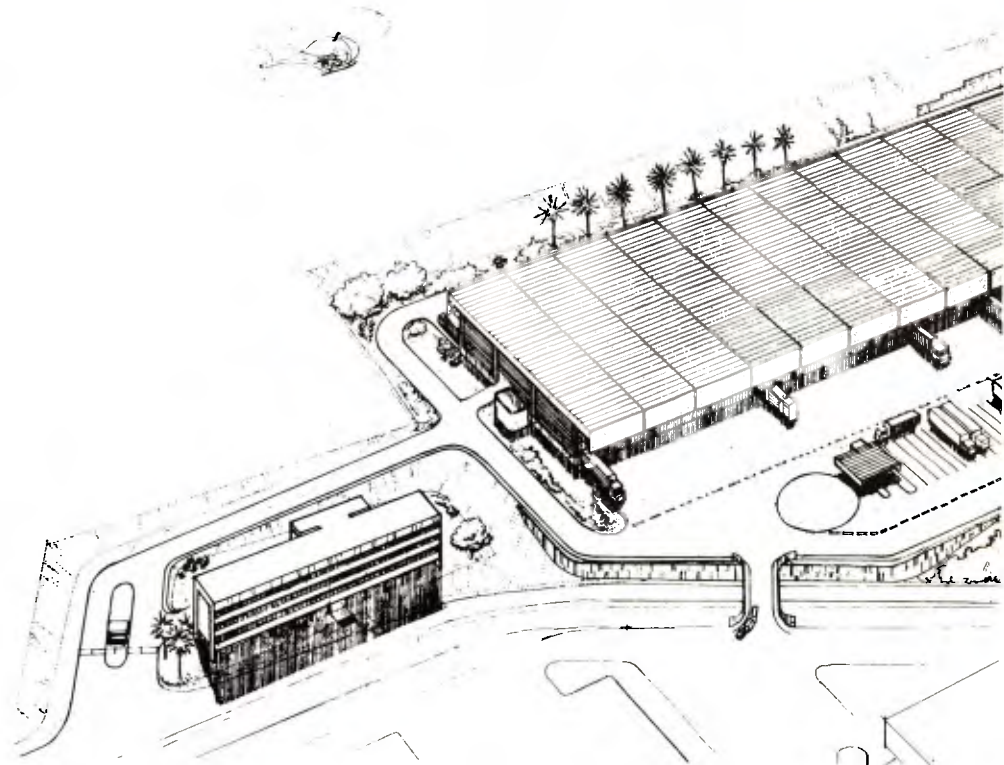
FIM DOS PELEGOS — Pouco mais de um ano depois, Cola já pode vangloriar-se de um bom número de feitos e realizações. O primeiro deles é, indiscutivelmente, o fato de ter apeado da então combalida CNTT uma verdadeira camarilha de “pelegos”, mais interessados em pequenas mordomias e sinecuras do que em qualquer trabalho sério.

A eleição de Cola ressuscitou a entidade. Até então obscura, inoperante e inexpressiva, a CNTT transformou-se em canal obrigatório de comunicação com o governo para entidades do porte de uma NTC ou Rodonal. Graças à sua marcante presença em todos os gabinetes oficiais, a confederação não tem deixado espaço para qualquer contato direto, resgatando um papel que perdera para outras entidades desde a criação da NTC, 25 anos atrás.

Mas, nem tudo foram flores. A situação financeira da CNTT, por exemplo, era caótica e só foi superada, no início, graças a generosos empréstimos da NTC/Fenatac, Rodonal e do próprio presidente Camilo Cola. A médio prazo, a saída encontrada para as dificuldades foram convênios com o Sesi e o Senai, entidades que abocanham todas as contribuições sociais recolhidas pelos transportadores. “Existia, inclusive, por parte de determinados segmentos, o forte desejo de se dar prosseguimento à idéia de se criar o Serviço Social dos Transportes e o Serviço Nacional de Aprendizagem dos Transportes”, revela Camilo Cola. “Tal medida, se efetivada, representaria uma sangria de aproximadamente 10% nos recursos arrecadados por aquelas entidades”, avalia.

NOVA SEDE — Diante da perspectiva nada agradável de perder uma boa fatia do seu bolo, tanto o Sesi como o Senai dispuseram-se a repassar à CNTT, a partir de maio de 1987, recursos de cerca de Cz\$ 600 mil por mês, reajustados periodicamente. Com tal verba, a CNTT ganhou mais flexibilidade e pode até contratar técnicos da estatura do advogado Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega, ex-diretor de Transportes do DNER, do engenheiro José Menezes Senna, ex-presidente do Geipot, e do general

O superterminal de guarulhos



Paulo Campos Paiva, ex-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas. No entanto, ainda persistem algumas dificuldades. “Estou suplementando pessoalmente os salários dos principais executivos da confederação”, revela Cola. “Além disso, não foi possível comprar automóveis e contratar motoristas”.

Outro projeto que vem mobilizando Cola é a construção da sede da CNTT. A obra foi iniciada exatamente um ano após a sua posse e tem prazo de execução estimado em dezesseis meses. Localizado em Brasília, no Setor de Autarquias Sul, o terreno foi comprado da Terracap. Co-

“Já está tudo acertado: o autônomo vai ter o dinheiro da Finame”

mo a CNTT não possuía recursos nem mesmo para dar a entrada, foram vendidas quotas à NTC/Fenatac, Cocais (grupo Thiers Fattori Costa), Pássaro Marron, Setcesp e Viação Itapemirim.

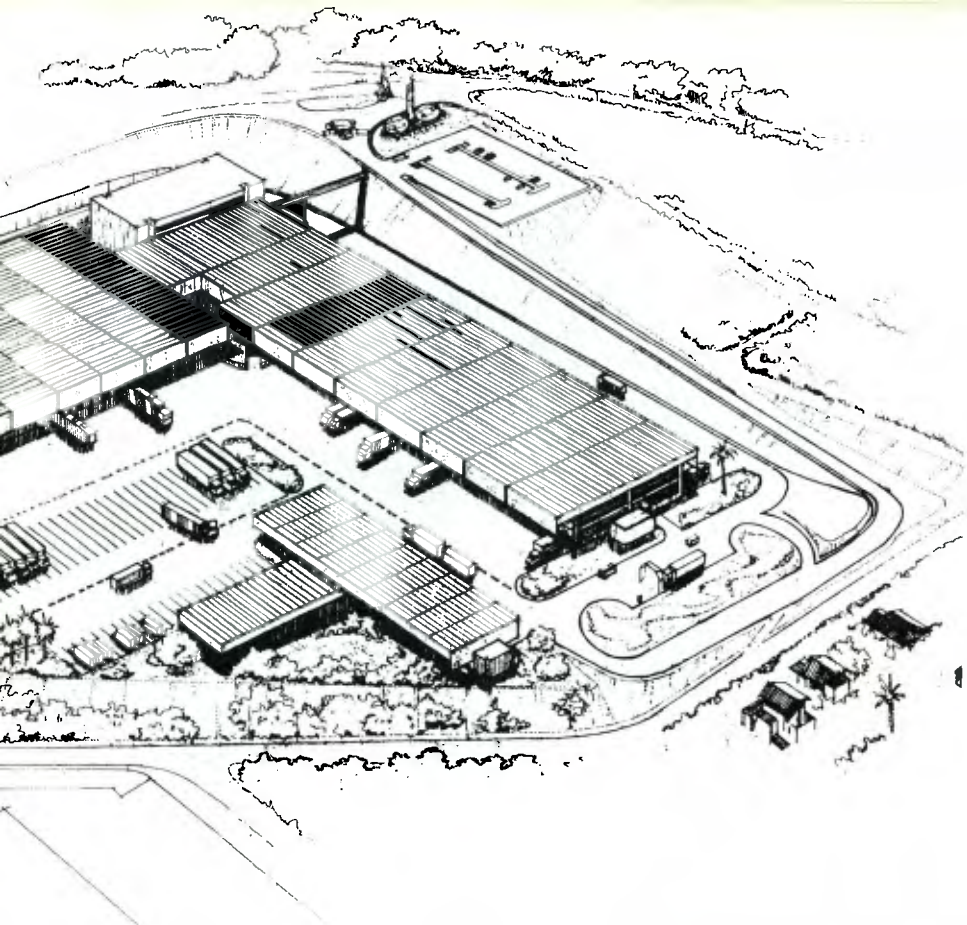
De acordo com o projeto, o edifício terá 8856 m² de construção. Dos seus dez andares, os dois primeiros serão para a CNTT (que pagará apenas pela construção de um deles). Dois andares intermediários ainda não foram vendidos, os demais serão ocupados pela NTC/Fenatac, Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Brasília, Viplan, Pássaro Marron, Cocais e Viação Itapemirim.

AUTÔNOMO NA FINAME — Uma das idéias que mais entusiasma Cola, no momento, é a criação da Servat-Serviço de Apoio ao Transporte Sociedade Cooperativa Ltda. “O que os carreteiros mais nos solicitavam era a segurança nas rodovias, especialmente no eixo Rio-São Paulo e na cidade do Rio de Janeiro, onde ocorrem mais de trezentos assaltos, com mais de cem assassinatos por mês”, revela.

Em novembro do ano passado, a confederação foi convocada pelo governo do Estado do Rio de Janeiro para administrar três terminais rodoviários de passageiros (Novo Rio, Menezes Cortes e estação rodoviária de Niterói).

Outro pleito que necessitava de uma providência coletiva era a extensão da Finame aos transportadores autônomos. “A Diretoria da Finame vinha alertando que uma forma de se conseguir isso seria envolver os sindicatos na operação”, conta Cola. “Olhando a coisa pelo lado jurídico, concluímos que, tanto para ser solidário aos autônomos e à Finame, quanto para explorar estações rodoviárias e construir pontos de estacionamento para carreteiros em trânsito, a solução seria uma cooperativa”.

Nasceu, assim, a Servat, que tem entre seus objetivos a organização e a operação de serviços de telecomunicações, comercialização de combustíveis e lubrificantes, organização de



consórcios para comprar veículos, a criação de uma carteira de seguros (pessoais e de bens) e a assistência ao carreteiro.

O presidente da CNTT assegura que já está tudo acertado com o BNDES para a Finame financiar a compra de caminhões pelos autônomos. A Servat assumirá a dívida perante o agente financeiro (Banco do Brasil) e a repassará aos carreteiros. E acredita que a alternativa contribuirá bastante para elevar a demanda de caminhões. "São cerca de 300 mil veículos de autônomos, com doze anos de idade média. Se 10% dessa frota for reposta anualmente, serão mais de 30 mil caminhões que terão de ser fabricados", calcula.

A Servat já trabalha também na montagem, no Rio de Janeiro, de um centro de estacionamento por onde passarão cerca de 2 mil caminhões por dia. Já foi identificada a área adequada (um terreno de 2,3 milhões de metros quadrados) e a cooperativa movimenta-se para conseguir áreas assim em São Paulo e em Paranaguá.

O sucesso da Servat, naturalmente, depende da sua adequada capitalização. A cooperativa está vendendo quotas mínimas de 24 OTNs para carreteiros e Cz\$ 1 milhão para empresários. "As companhias de petróleo, montadoras de caminhões e fabricantes de autopeças entrarão com quotas bem superiores, de até Cz\$ 100 mil", explica Cola. Haverá tam-

bém recursos do governo e do Bird a fundo perdido.

A GRANDE ELEITORA - O balanço de realizações de Cola credita também ao seu primeiro ano de trabalho a prorrogação da isenção do IPI para táxis, uma ativa participação na Constituinte e na criação do vale-transporte. "Todas as propostas que interessavam à categoria e aos usuários foram levadas à subcomissão de transporte", destaca Cola. "Depois de votadas e aprovadas pela subcomissão foram ao plenário e já estão votadas", garante.

"Estou contando os dias que faltam para terminar o mandato"

A mais recente bandeira da confederação é a criação do Fundo de Transporte Coletivo Urbano. "O vale-transporte só beneficia a camada formal de trabalho", constata Cola. "A informal, constituída por 30 a 35% da força de trabalho não é beneficiada. Por isso, estamos sugerindo o aumento do Finsocial, que já arrecada hoje cerca de Cz\$ 200 milhões. A outra maneira seria aumentar um pequeno percentual no ICM (1 ou 2%) para criar a tarifa social".

A duração do mandato de Cola na CNTT (três anos) parece tempo curto demais para quem tem tantos projetos a realizar. O empresário, no entanto, não parece muito interessa-

do numa reeleição. "Já estou contando os dias que faltam para terminar meu mandato", afirma. "No dia 3 de fevereiro de 1990, entrego o bastão ao meu sucessor."

A grande eleitora dessa decisão é, sem dúvida, sua esposa, dona Ignez. Até hoje, ela não se conforma em ver o marido sempre voando (a Itapemirim tem sete aviões) atrás de uma cansativa e interminável agenda de viagens. Com isso, Cola vem ficando cada vez mais longe do descanso em sua residência em Cachoeiro do Itapemirim, da confortável casa-grande onde nasceu, no município de Castelo-ES e das suas quatro fazendas Pindobas, que costuma percorrer nos fins de semana, com inegável prazer, dirigindo uma velha Rural.

DE OLHO NO AR — Fora da CNTT, Camilo Cola tem sido um dos parceiros mais importantes do intrincado jogo para salvar a Vasp e a Transbrasil da falência (veja TM n.º 287, dezembro de 1987).

O jornal "O Globo", do dia 10 de março, chegou a informar que estava tudo pronto para a Itapemirim assumir as duas companhias aéreas. Assediado por muitos repórteres, Cola não quis confirmar a informação, porque ainda há levantamentos sendo realizados pela comissão encarregada de auditar a Vasp e a Transbrasil. "Agora é que começam os trabalhos de auditoria", comenta. "Soube até que o comandante Omar Fontana se afastou da direção da Transbrasil para não inibir os auditores".

Especialmente a Vasp, diz Cola, teria "patrimônios incompatíveis com a sua atividade", adquiridos pelos 48 presidentes que a empresa já teve nos seus cinquenta anos de existência.

Cola nega também que tenha sido o primeiro empresário contatado pelo governador Quércia. "O primeiro foi o comandante José Affonso, da Líder, que se recusou a comandar o entendimento. No entanto, já se colocou à nossa disposição para também participar."

A idéia do empresário capixaba é constituir uma **holding** agregando Vasp e Transbrasil (inicialmente, elas operarão isoladas) e mais "um terceiro braço", a Aerobrasil, que já opera transporte de carga. Mais tarde, essas companhias viriam também a transportar passageiros em percursos internacionais.

Enquanto não sai o resultado da auditoria, Cola limita-se a especular. "Não se espera que as duas empresas tenham patrimônio líquido negativo. Se estiverem insolventes, talvez seja inviável reabilitá-las economicamente. A Vasp, pelo menos, tem um débito de US\$ 7 milhões e, se não for atri-



Na filial de São Paulo, falando a TM



Fotos: Robson Moraes

buído um valor ao fundo de negócios, não sei se seu inventário mostrará resultado satisfatório.”

Quanto a Transbrasil, a maior restrição é a possibilidade de repartir poderes com o temperamental Omar Fontana. “Não acredito que possamos fazer uma administração através de co-gestão”, afirma. “Para assumir essa responsabilidade, preciso de independência administrativa”.

Se não houver acordo, Cola quer conquistar os ares por seus próprios meios. “Já temos, pelo menos, dois empresários que se propõem a participar conosco”, assegura.

O SUPERTERMINAL — Em terra

O desenho mostra como vai ficar o Tribus III, que já está sendo montado na fábrica de Cachoeiro do Itapemirim



firme, já há planos mais concretos sendo executados. É o caso do superterminal de cargas que a Itapemirim está erguendo ao lado do seu complexo plantado às margens da Dutra, em Guarulhos-SP. Planejado em 1978 e inaugurado em 1983, o terminal integrado para caminhões e ônibus do mesmo complexo saturou um ano depois, obrigando a empresa a alugar

12000 mil m² no bairro de Cavadas (onde estava localizada a antiga sede da Castrol).

A partir de 1987, a Itapemirim começou a construir também novos terminais de 6 mil m² em Fortaleza, Belém, Juiz de Fora e Campinas, outro de 8 mil m² em Curitiba e mais um de 4 mil m² em Campos-RJ. Todos eles ficam prontos até 1989 e exigem co-

O motivo de nosso sucesso mundial: QUALIDADE GLOBAL SUPERIOR

A qualidade dos produtos Aeroquip é internacional e única em vários aspectos. Único fabricante de componentes para sistemas de fluidos a manter um padrão global para seus produtos, a Aeroquip testa e avalia periodicamente amostras de sua produção mundial em seus laboratórios de Engenharia da Corporação em Jackson, Michigan - EUA. Esse controle único em todo o mercado de mangueiras e conexões garante a clientes

também únicos e internacionais como Volkswagen, Caterpillar, Mercedes-Benz, Scania, Valmet, VME, J.I. Case, Fiat-Allis, Dynapac, Ford e tantos outros, a segurança da manutenção do padrão Aeroquip de qualidade em mais de 40 diferentes países. Além disso, a Aeroquip oferece esta tecnologia em toda sua gama de produtos, ou seja, a mangueira Aeroquip foi projetada para trabalhar com uma conexão Aeroquip e vice-versa. Esta preocupação de nossa

Engenharia é para que você tenha um conjunto montado Aeroquip da mais alta qualidade.

Como em todo o mundo, em países como Argentina, Chile, Bolívia, Uruguai e Paraguai, a qualidade é mundial, mas o produto é brasileiro.

Além de exportar para esses países sulamericanos, a Aeroquip brasileira distribui mangueiras e conexões por todo o território nacional através de mais de 180 representantes estrategicamente colocados, garantindo pronto atendimento e uma perfeita assistência técnica.



Sede e Fábrica: Estrada Cel. Vieira, 80 - Tels.: (021) 391-1952

Telex: 2123737 - Rio de Janeiro - RJ

Centro de Distribuição: Ant. Rod. S. Paulo - Rio, km 181 - Tel.: (0125) 32-2444

Telex: 125539 - Guaratinguetá - SP

Escritório São Paulo: Rua Dr. Luís da Rocha Miranda, 432 - Tel.: (011) 275-5711

Telex: 1155219 - São Paulo - SP

Depósito Porto Alegre: Rua Padre Diogo Feijó, 368 - Tel.: (0512) 42-8301/43-1225

Telex: 513167 - Porto Alegre - RS

UMA EMPRESA TRIUNOVA

Carga roubada leva tempo para recuperar.



A Pamcary evita esse risco em apenas 17 segundos.

A Pamcary é a maior operadora de Seguros de Carga em todo o Brasil. E conquistou esta posição graças ao trabalho de gerenciamento de riscos que oferece gratuitamente a seus clientes, há mais de 20 anos. Prova disso é o exclusivo Cadastro Eletrônico Instantâneo cujo moderno Centro de Processamento de Dados dá

informações precisas e diariamente atualizadas, via consultas por telex ou telefone, sobre o carreteiro que o cliente deseja contratar prevenindo assim a prática do desvio de carga e de outras ocorrências negativas causadas por motoristas habitualmente negligentes e de comprovada má conduta profissional. Toda a

operação é absolutamente garantida pela devida cobertura securitária. Se você é transportador, consulte a Pamcary e viabilize a utilização deste sistema em sua empresa. Se você embarca suas cargas via transportadoras, exija a garantia Pamcary. Em apenas 17 segundos, sua carga segue tranqüila.

Pamcary

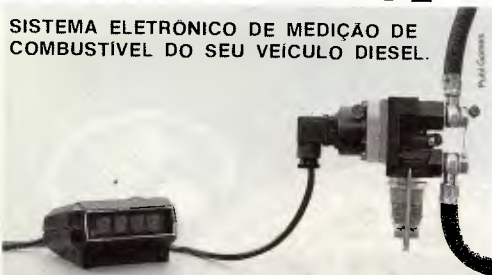


**AINDA MELHOR!
ECONOVIAS SST-2, CONTROLANDO
E ECONOMIZANDO DIESEL PARA
SUA EMPRESA.**



ECONOVIAS
SST-2

SISTEMA ELETRÔNICO DE MEDIÇÃO DE
COMBUSTIVEL DO SEU VEÍCULO DIESEL.



ECONOVIAS SST-2, ESTABELECE A RELAÇÃO
ENTRE O ABASTECIMENTO E O CONSUMO
EFETIVO DO MOTOR. FÁCIL INSTALAÇÃO.
CONTAMOS COM UMA REDE DE ASSISTÊNCIA
TÉCNICA E REVENDA EM TODO PAÍS.

TECNOBRÁS S.A.

DEP. VENDAS: AV. JOAQUIM BOER, 792 - AMERICANA, SP.
CEP. 13470 - TELEX (19) 1565 HTIB BR. FONE: (0194) 61-2367

**ESTAMOS DE
CASA NOVA**



**Comunicamos aos leitores,
anunciantes e fornecedores
nosso novo endereço:**

Rua Vieira Fazenda, nº72
(Travessa da rua Da. Júlia,
atrás da estação do Metrô)
04117 - Vila Mariana
São Paulo - SP

**Telefones: 575-1304
575-4236**

**Editora TM Ltda.
TRANSPORTE MODERNO**

FOTOS: Rubson Moreira



O protótipo em teste tem chassi Mercedes. O projeto final é bem diferente



mo contrapartida a ampliação da área operacional de São Paulo.

“Em 1985”, conta Cola, “verificamos que, para atender o crescimento dos próximos oito anos, teríamos de imaginar um complexo quinze vezes maior do que o que foi concebido oito anos antes. A solução foi comprar um terreno de 96 mil m² ao lado do atual terminal, onde a empresa investirá, nos próximos quatro anos, US\$ 22 milhões na construção de 36 mil m². Além do terminal propriamente dito, a construção abrigará escritórios, estacionamento para quinhentos veículos, hotel com quinhentos leitos, oficinas, postos de abastecimento e lavagem etc.

As 176 docas do terminal poderão movimentar 540 mil t por ano, suportando picos de 3190 t de carga por dia e 330 t de carga triada por hora. Para

**“A Detroit teve sua a
fábrica de caixas
aprovada pelo governo”**

tanto, o terminal estará equipado com esteiras com capacidade para 8 mil volumes/hora — atualmente, a movimentação não passa de 3 mil volumes/dia. Em termos de paletes, a capacidade de movimentação chega a 709 unidades/hora. O terminal poderá manusear ainda 1024 volumes não paletizados por hora. “Esperamos processar as cargas no prazo máximo de quatro horas após a chegada”, informa Cola. “Para tanto, pretendemos utilizar universitários na triagem e no manuseio, como já se faz nos Estados Unidos.”

Atualmente, a construção está na fase de urbanização (terraplenagem, portaria, jardinagem, construção de um viaduto e drenagem). Como o terreno tem desnível de 12 m, a obra, realizada pela Compasso, a construtora do grupo, está exigindo 220 mil m³ de corte e outros 160 mil m³ de aterro. Essa fase, orçada em US\$ 7 milhões, deve terminar em 1989. No

final de 1991, o complexo deverá entrar em operação, para funcionar a plena carga no primeiro trimestre de 1992. Espera-se que sua capacidade não se esgote antes do ano 2000, mesmo que a transportadora cresça cerca de 13% ao ano.

FURGÃO PRÓPRIO — A Itapemirim não está preocupada apenas com os terminais, mas também com os veículos que devem escoá-los. A falta no mercado de um bom furgão de coleta e entrega levou a empresa a montar seu próprio protótipo. O modelo em testes hoje foi construído sobre chassi MB-608 e roda em São Paulo com o número C-644, capota aerodinâmica. Depois de testes também em Cachoeiro do Itapemirim e Rio de Janeiro, Cola concluiu que os resultados são bons, principalmente porque o veículo permite ao motorista entrar pela dianteira e sair pela traseira (e vice-versa). Um degrau escamoteável facilita o acesso.

Mas, como a capacidade de coleta e entrega nos grandes centros é pequena, o 608, com rodado duplo no eixo traseiro, mostrou-se superdimensionado. “O ideal seriam 2000 kg de capacidade de carga”, diz.

Por isso, a Itapemirim vem desenvolvendo um novo veículo de rodado simples, com eixos Braseixos, caixa Clark e motor Cummins da série B. Os desenhos e maquetas já existem e o protótipo fica pronto até o final do ano. Mas, a montagem em linha ainda não está definida. “Se a Mercedes lançar um veículo desses no mercado, não há razão para a Itapemirim montar o furgão”, explica Cola.

Foi exatamente isso que aconteceu nos Estados Unidos, onde os inspiradores da Itapemirim, a UPS,

60%* DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL É FEITO COM PNEUS RECAUCHUTADOS.

15% DESSA FROTA CONTA COM A SEGURANÇA, A ECONOMIA E O ALTO DESEMPENHO DOS PRODUTOS RUZI.



O constante desafio da Ruzi é fazer crescer cada vez mais a sua participação no transporte deste país.

O pioneirismo da pesquisa e da tecnologia trouxe as soluções mais perfeitas para toda a linha de produtos Ruzi na recauchutagem de pneus. E não é só isso: o alto índice de qualidade Ruzi garante uma preferência sempre maior junto ao consumidor e ao recauchutador de pneus.

Quando a qualidade está presente os resultados sempre vão mais longe, com a segurança e a economia que caracterizam os produtos da marca Ruzi.

Ruzi[®]

Ind. de Artefatos de Borracha Ruzi S.A.
Rua Ruzi, 400 - Mauá - S.P. - CEP 09370 - Tel. (011)416.3300
Telex (011)44821 - FAX (011)416.1289

Uma força da natureza

- Ao alcançar o viaduto sobre a Du- tra que dá acesso ao terminal da em- presa em Guarulhos, o afoito moto- rista de um moderno Tribus II da Ita- pemirim sobe com os dois eixos tra- seiros do veículo no meio-fio. Trafe- gando logo atrás, num automóvel, o presidente da companhia, Camilo Cola (65 anos), dispara imediatamente uma ordem ao diretor de São Pau- lo, José Luiz de Paiva Mota: "Quero falar com este motorista". Logo de- pois, já na sala de recepção, um as- sustado motorista ouve uma amável, mas firme reprimenda do "seu" Cola em pessoa.

- Na inspeção às obras do terminal de carga de Guarulhos, mostra invul- gar familiaridade com a formação de patrulhas de terraplenagem, enquan- to disserta sobre o funcionamento de três conjuntos de *scrapers* traciona- dos por tratores de rodas Valmet 4x4 e empurrados por tratores de esteira D-4D. Mas, logo percebe que um dos conjuntos está parado, devido a um defeito em uma mangueira. Não se contenta com as explicações do enge- nheiro da obra. Vai pessoalmente fa- lar com os operadores das máquinas.



Na oficina: quer sempre saber de tudo

- No aeroporto de Cachoeiro do Ita- pemirim, é recebido por uma nume- rosa Diretoria, em mangas de camisa, a maioria deles conduzidos por um ônibus Tribus. Um dos diretores, agrônomo com longa carreira no gru- po e membro atuante da Adesg - As- sociação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, explica que a construção da pista, de 1300 m, chei- rando a asfalto novo, com rampa máxima de 2% e capaz de suportar até o pouso ou a decolagem de um Boeing, foi bancada pela empresa, por enquanto, a única a manter um hangar no local.

- No dia seguinte, na seção de recep- ção de peças da fábrica de ônibus, o responsável pelo setor reclama de um lote de rolamentos. São peças rejeita- das porque foram recondiçionadas e entregues como novas. Ali mesmo, o irrequeto empresário aciona o dire- tor Executivo do Grupo, José Luiz Santolin, com ordens expressas para se coibir esse tipo de engano. Pouco antes, Santolin já fora chamado a dar minuciosa explicação sobre um com- balido ônibus enviado para a refor- ma. Cola duvidou do reaproveitame- nto do veículo, mas acabou acei- tando a decisão do subordinado.

TUDO ALTERAR — Plagiando Guimarães Rosa, pode-se dizer que Camilo Cola não esbarra quieto. Quer saber tudo, dispor de tudo, po- der tudo, tudo alterar.

Humilde, cativa qualquer um — dos matutos de suas fazendas ao pre- sidente da República.

Perspícaz, extrai de cada interlocu- tor preciosas informações, que vai processando rapidamente em seu computador mental e convertendo em ordens e recomendações para o seu batalhão de executivos.

Prático, não se acanha em gravar suas conversas. Um secretário se en- carrega da tarefa (comenta-se que a ausência de mulheres no prédio da administração central seria uma for- ma de escapar dos ciúmes de sua mu- lher, dona Ignez). As fitas são trans- critas e as cópias enviadas aos res- ponsáveis por cada assunto.

Ambicioso e econômico, não des- perdiça tempo, dinheiro, nem opor- tunidades. Pracinha na Itália, não fu- mava e fez pequena fortuna venden- do cigarros no mercado negro.

De volta ao Brasil, comprou logo seu primeiro caminhão, um Ford Hércules, que conserva até hoje. Nes- sa época (1945), segundo a revista **Exame** de 24 de fevereiro de 1988, o governo decidiu que os ex-pracinhas teriam prioridade para comprar ca- minhão. Cola não teve dúvidas. Usou o nome dos colegas de farda para for- mar uma frota, revendida, pouco de- pois, pelo dobro do preço.

Vem daí a lenda de que ele teria roubado um caminhão do Exército. Roubei uma frota toda", ironiza.

FORÇA DA NATUREZA — Em 1949, Cola associou-se ao comercian- te Victório Perim e criou a ETA — Empresa de Transporte Auto. Trans- portava passageiros entre Castelo e Cachoeiro do Itapemirim. O ex-

lavador de carro, deixando a boléia do caminhão, passou a vendedor de passagens na agência.

Quatro anos depois, morria o só- cio. Cola acabou com a ETA e fun- dou a Itapemirim. Com uma frota de dezesseis ônibus, a empresa reunia vários sócios. No final de 1956, quan- do só restavam dois, Cola e Hilário Mucelini. Os dois resolveram tam- bém se separar. Cola ficou com a Ita- pemirim (dezoito ônibus) e Mucelini abriu a Viação Real, que opera dentro do Espírito Santo.

Agressivo, foi expandindo seu ne- gócio e comprando outras empresas



Inspeccionando a obra do superterminal do setor. Entre elas, a Penha, a Única e a João Teotônio. Hoje, produz seus ônibus, comanda um conglomerado de 26 empresas e mais de 17 mil em- pregados (veja detalhes em TM de se- tembro de 1985), preside a CNTT (que reúne 250 sindicatos e representa 392 mil empresas) e quer abrir cami- nho para o transporte aéreo.

Seu sonho dourado, é a política. Acha o Senado (que já tentou duas vezes) uma opção adequada à sua maneira de ser. Mas, quer mesmo é ser governador do seu estado, embo- ra jure que, "com tantos expoentes, o sacrifício não será necessário".

Mais dia, menos dia, ele chega lá. Afinal, para usar uma imagem de Nelson Rodrigues, Camilo Cola é uma força da natureza. Venta, cho- ve, faz sol e anoitece.

(NGR)

Emely, Roadway e Federal Express começaram a montar seus próprios furgões, mas, depois, as montadoras passaram a suprir essa necessidade.

Por enquanto, a experiência só vai render de prático a montagem do furgão com corredor passante nos cinquenta L-708 que a Itapemirim acaba de comprar da Mercedes-Benz.

NOVA GERAÇÃO — Melhor sorte vai ter o ônibus Tribus, que ganha no fim deste ano um novo visual e muda de série. Passa a ser o Tribus III, da Nova Geração. Totalmente em alumínio, o veículo será 700 kg mais leve e 10 cm mais largo (terá largura de 2,60 m).

Dispensando rebites (as seções serão parafusadas), o Tribus III permitirá, em caso de avaria, a troca apenas da parte danificada da estrutura. Várias de suas inovações estão sendo utilizadas na Montagem do Tribus II, como poltrona integral escamoteável e banheiro com renovação de ar.

Outra decisão de Cola é incorporar a caixa automática aos seus ônibus. "A Detroit teve sua fábrica aprovada aqui no Brasil e acreditamos que a produção brasileira não demorará", revela em primeira mão. No final de março, estava prevista a visi-



FOTO: Roberto Aguiar

Em Cachoeiro: as conversas gravadas

ta dos técnicos da fábrica americana a Cachoeiro do Itapemirim. Com esse componente, a Itapemirim espera economizar 6 a 8% de combustível.

Os ônibus ganharão também uma nova fábrica, a Tecnobus. "Estamos colocando nome no produto", explica Cola. "Uma vez tendo uma razão social específica, vamos comercializá-lo. A Itapemirim, estando em todo o território nacional, tem grande fa-

cidade em suprir a clientela de peças e assistência".

Se é assim, por que a demora? "Até hoje, não fizemos isso porque não temos ainda os agregados para tornar o nosso veículo mais competitivo", explica o empresário. "Nosso custo ainda é alto porque dependemos dos nossos concorrentes. Só agora, estamos fazendo e negociando o fornecimento do eixo da Braseixos. Estávamos usando o Mafersa, que é bom, mas fraco."

CENTRO ADMINISTRATIVO — Fiel ao seu estilo espartano de administração, Cola sempre relegou a segundo plano os investimentos e prédios administrativos. O resultado foram vários departamentos das 24 empresas do grupo espalhados por diferentes lugares em Cachoeiro. Agora, quer reunir tudo em um único Centro Administrativo. Estamos com a área já definida". Serão cerca de 15 mil metros quadrados, a serem erguidos dentro da gleba de 1,2 milhão de m² que a empresa possui no município. O investimento previsto é de cerca de US\$ 1,5 bilhão. Terreno, aliás, é o que não falta a Cola, que dispõe ainda de outras quatro opções nas imediações de Cachoeiro, uma delas transformada em reserva ecológica.

Neuto Gonçalves dos Reis

LAVAGEM É ISTO

Lavagem é Ceccato. Ônibus, baús e tanques de 4,10 m de altura e até 20 m de comprimento, não ficam mais sujos.

Com a Ceccato, você lava um Baú de 3 eixos em 10 minutos, com perfeição.

Sem a Ceccato, em até 2 horas e paga caro.

A redução do custo de lavagem e tempo de parada dos veículos é sensível. O aumento dos lucros também. O visual da frota e a imagem da empresa ganham pontos. E novos clientes. Fale com a Ceccato ou um dos representantes abaixo.



CECCATO DMR S.A. - IND. MECÂNICA

Telefone: (011) 577-9444

Telex: (011) 32240 CDMR

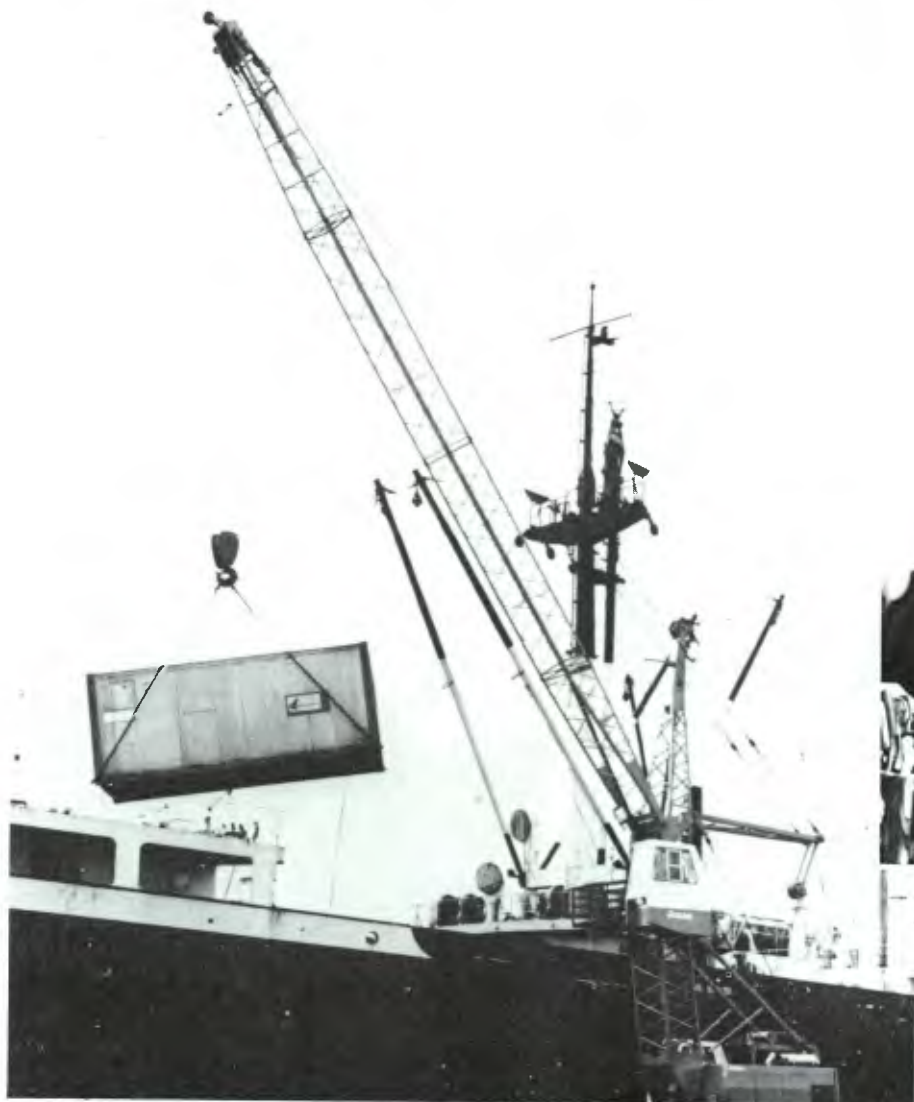


BAHIA/SERGIPE - Lavemaq - Serviços Representações de Máquinas de Lavar Ltda - Fones: (071) 247-0505/247-9897 - **DISTRITO FEDERAL** - Cipel Coml. Instal. de Peças e Equip. Ltda - Fone: (061) 561-0929/563-5515 - **ESPIRITO SANTO** - L. Rocha comércio Representações Ltda - Fone: (027) 223-7249/223-6410 - **MATO GROSSO DO SUL/MATO GROSSO** - Mapel - Mato Grosso Peças Ltda - Fones: (067)386-1097 - (065) 322-5874 - **MINAS GERAIS** - Repeças Ltda - Fone: (031) 447-1082 - **PARÁ** - Simões e Cia. Ltda - Fones: (091) 223-3455/223-4886 - **PARANÁ** - Lavacar Com. Re-

pres. Maq. Para Lavar Veículos Ltda - Fone: (041) 267-3544 - **PERNAMBUCO, ALAGOAS, CEARÁ, R.G.NORTE, PARAIBA E PIAUÍ** Trocação Comércio e Representações Ltda - Fone: (081) 326-4218 - **RIO DE JANEIRO** - Ramax Com. Representações Técnicas Ltda - Fone: (021) 390-2914 - **RIO GRANDE DO SUL** - Marcopeças Comércio e Representações Ltda. Fones: (0512) 42-1655/42-1731 - **SANTA CATARINA** - Carmar Ônibus e Peças Ltda - Fones: (0482) 48-1011/48-1402 - **SÃO PAULO/GOIÁS** - Lautomatic Equipamentos Comércio e Serviços Ltda - Fone: (011) 418-4600

“Desdolarização” reaquece negócios

Dois decretos-leis, baixados recentemente, favorecem mais os armadores brasileiros que qualquer medida adotada pelo governo nos últimos anos



Agora, o Fundo de Marinha Mercante receberá 50% na navegação de longo curso

Os armadores brasileiros não podem mais reclamar de desatenção a seus problemas por parte do governo. Apenas dois decretos-leis, baixados recentemente, favorecem mais suas atividades do que qualquer outra medida governamental adotada nos últimos anos.

O primeiro (n.º 2404), considerado um “presente de Natal” dado pelo presidente José Sarney aos armadores, dias antes do final de 1987, alterou substancialmente a distribuição

do Adicional de Fretes para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), instituído pelo Decreto-Lei n.º 1801, de 1980.

Até então, na área do comércio exterior, 86% do AFRMM era destinado ao Fundo de Marinha Mercante (fundo de financiamento para novas embarcações) e 14% a uma conta do Bancão do Brasil, vinculada ao armador responsável pelo transporte de carga. Na navegação costeira, o valor ia integralmente para o armador.

Com a nova legislação, o FMM receberá apenas 50% na navegação de longo curso. O restante é distribuído na conta vinculada (14%) e num fundo conjunto que será rateado entre armadores privados e o Lloyd Brasileiro, de acordo com a participação de cada um no bolo dos fretes.

O segundo (n.º 2414), publicado em 17 de fevereiro passado, faz algumas alterações no decreto anterior, muda conceitos, esclarece outros e traz como novidade, em seu artigo 30, um “presente de Carnaval”: a desdolarização da dívida. Estipula que os saldos devedores dos empréstimos concedidos pelo Fundo de Marinha Mercante serão corrigidos pela variação nominal das Obrigações do Tesouro Nacional. Prevê-se ainda a possibilidade de “repactuação dos contratos não liquidados para o fim de fazer retroagir, em seus efeitos, o disposto neste artigo”.

Somente para a empresa Aliança, com seis navios graneleiros em condições de serem “desdolarizados”, o novo decreto significará uma redução



Foto: César Lima

“Enfim, podemos respirar”, diz Meton

de 47% no valor de sua dívida, segundo avaliação de Paulo Cotta, diretor-superintendente da Aliança e presidente da Associação de Armadores Brasileiros de Longo Curso.

Na verdade, desdolarizar significa tirar dos ombros dos armadores o peso das maxidesvalorizações do dólar em 1979 e 1982, trocando a correção do dólar por uma mais suave correção da OTN. Defensor entusiasta da medida, Cotta, quer agora a adoção da desdolarização para os componentes importados de um nacional. “Em média, 20% de cada navio precisa ser importado. Pelo texto do 2414, não ficou claro que esses 20% devem ser corrigidos pela OTN”, disse. Sem dúvida, o texto dá margem para que o BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social,

administrador do FMM, venha a cobrar em dólar a correção das peças importadas.

DOZE EMBARCAÇÕES - Meton Soares Júnior, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Sindarma) e diretor da Companhia Marítima Netumar, omitindo valores, calcula que os armadores terão, em média, um abatimento de 40% em suas dívidas. "Cada contrato apresenta as suas diferenças".

Mas o clima é de otimismo. Na própria Netumar, alguns diretores já falam em contratar, ainda este ano, dois novos porta-contêineres em estaleiros nacionais. As novas embarcações serviriam para dinamizar o tráfego entre Brasil e Costa Leste dos Estados Unidos.

Desta vez, contudo, não serão apenas as empresas de navegação privadas que lucrarão com o Decreto-Lei n.º 2414. As estatais, que foram excluídas de participação na conta vin-



Kliem: Sarney e Tavares na História

culada de 36% sobre o Adicional de Fretes, serão bastante beneficiadas pelo decreto. Especialmente o Lloyd Brasileiro, com doze embarcações desdolarizadas. Outros beneficiados, como a Frota Nacional de Petroleiros e a Docenave (subsidiária da Vale do Rio Doce) ainda estão contabilizando seus ganhos.

Os armadores, porém, não deixam de oferecer alguma crítica ao decreto. Aqueles que trabalham em sistema de *pool* com empresas estrangeiras, onde parte da carga disponível é transportada em contêineres do armador brasileiro, dentro de embarcações estrangeiras. Trata-se da chamada troca de *slots*. O artigo 9.º impede o recolhimento de AFRMM para a conta vinculada quando o transporte é feito por navio estrangeiro.

Os armadores brigam também pela rápida regulamentação da Portaria. "Até agora, nem a 2404 foi regulamentada pelo Ministério dos Trans-

portes", reclamou Joaquim Alhanati, diretor da Frota Oceânica Brasileira. O empresário deseja que fique explicitado na regulamentação que os benefícios das duas Portarias são retroativos ao dia 1.º de janeiro.

US\$ 90 MILHÕES - Os aplausos, no entanto, abafam as queixas. "Enfim, podemos respirar", desabafou Meton Soares Jr., presidente do Sindarma. "É o resgate de uma dívida do governo com o setor marítimo", exclamou Paulo Cotta, presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso (AABLC). "O presidente Sarney e o ministro Reinaldo Tavares, dos Transportes, entrarão para a História como incentivadores da Marinha Mercante brasileira", sentenciou Richard Kliem, diretor da Transroll, operadora de navios *roll-on/roll-off*.

As manifestações de contentamento têm fundamento. Se a conta especial existisse desde 1986, propiciada pelo 2404, os armadores teriam hoje em caixa US\$ 90 milhões, e poderiam inclusive começar a saldar suas históricas dívidas com o Fundo de Marinha Mercante.

As empresas mais beneficiadas pela medida, em 1986, teriam sido o Lloyd (apesar de ter sua participação restrita à carga geral), armador estatal, Netumar e Aliança, dirigidas, respectivamente, por Meton Soares Jr. e Paulo Cotta.

Na opinião de Mário Picanço, secretário-geral do Ministério dos Transportes, que também preside o Conselho Diretor do FMM, a conta especial, a ser rateada entre os armadores, poderá aumentar em até 1200% a participação destes no AFRMM. "Esse dinheiro poderá ser usado para saldar dívidas, contratar novas embarcações e reformar as antigas."

Picanço aponta como vantagem da nova fórmula a possibilidade de se injetar dinheiro novo no sistema: o armador está limitado a utilizar 80% de sua cota do AFRMM para a amortização de financiamentos, sendo obrigado a usar os recursos num prazo máximo de três anos. "Assim, será estimulada a encomenda de novos navios nos estaleiros nacionais", afirmou. Para garantir as atrações da indústria naval brasileira, o Decreto-Lei n.º 2404 também criou um subsídio de 25% para os navios construídos no País. Esses 25% serão passados, a fundo perdido, pelo FMM.

DINHEIRO NOVO - Os lançamentos mensais, a cargo da Superintendência Nacional de Marinha Mercan-

te, passam por uma avaliação ao final de cada mês, para medir o desempenho de cada armador e estipular a fatia destinada e a ser lançada em sua conta no final de quarenta dias.

No entanto, o decreto não permite que o dinheiro seja aplicado durante o período e, conseqüentemente, corrigido. O ministro Reinaldo Tavares já admitiu ter havido um erro de redação na elaboração do decreto, que será retificado brevemente, terminando o congelamento do AFRMM.

Mas não foram apenas os armadores de longo curso que saíram beneficiados. Na cabotagem, as empresas passarão a ter direito sobre 100% do AFRMM e não 50%. Ao mesmo tempo, as empresas de navegação do Interior tiveram uma redução na alíquota devida, para permitir possivelmente uma redução nos valores dos fretes e aumentar a sua competitividade como alternativa ao caminhão.



Cotta: uma redução de 47% da dívida

No caso de encomendas de embarcações de passageiros de baixa renda, o novo decreto prevê ainda a concessão de recursos, a fundo perdido, pelo Fundo de Marinha Mercante.

Curiosamente, o Decreto-Lei 2404 deixou de fora dois armadores que ocupam posição de destaque no comércio exterior brasileiro. São as estatais Frota Nacional de Petroleiros (Fronape) e Docenave, subsidiária da Vale do Rio Doce. Só a Fronape possui cerca de 50% da frota mercante brasileira e responde por 42% do faturamento da bandeira nacional. Responsável por mais de 50% do que é arrecadado pelo AFRMM, a Fronape terá sua participação limitada aos 14% recebidos por todos os armadores. Na mesma situação, encontra-se a Docenave, maior transportadora de grãos do País, que, no ano passado, teve uma participação de 8,3% do total de fretes auferidos no setor naval.

Livia Almeida

Design avançado do CX-40 reduz consumo

O mercado argentino recebeu com entusiasmo o arrojado modelo de ônibus rodoviário, que consome 25% menos de combustível e custa o mesmo que outros modelos

Esteticamente, pode até não agradar. Mas, o CX-40, produzido pela Cametal, de Rosário, Província de Santa Fé, na Argentina, consegue conciliar as linhas arrojadas de seu design com a sensível economia de combustível (25%), e melhor performance do motor, freios e pneus. Tudo isso, graças ao seu baixo coeficiente aerodinâmico — 0,40, contra 0,80 do seu modelo anterior Jumbus — e à redução do peso de 650 quilos.

Lançado no mercado argentino no começo deste ano, o CX-40 já absorve 75% da produção dessa encarreadora, especializada em ônibus rodoviários. Segundo seu diretor-

presidente Cleto A. L. Lazare, o mercado recebeu muito bem esse modelo, que é feito à base de encomendas das grandes transportadoras. "Seu preço é similar ao do Jumbus, também destinado a longas distâncias."

Suas dimensões pouco diferem do modelo anterior, construído sobre plataforma Scania de três eixos (veja quadro).



Dimensões do ônibus CX-40 (Em mm)

| | |
|----------------------------|-------|
| Comprimento..... | 14000 |
| Largura | 2600 |
| Altura | 3305 |
| Distância entre-eixos..... | 7380 |
| Balanço dianteiro..... | 2477 |
| Balanço traseiro..... | 2868 |

Seu *design*, de inspiração aeronáutica, foi desenvolvido pela engenharia da Cametal. O pára-brisa envolvente, inteiriço de vidro laminado, é preso por "adesivo vulcanizador", e emoldurado com perfis de alumínio. A estrutura da carroçaria, em aço tubular e componentes longitudinais estampados é unida por solda elétrica. A superestrutura em chapas de aço, utiliza partes em alumínio, plástico e fibra de vidro, juntadas com material altamente aderente, que assegura total impermeabilidade, segundo informações da fábrica.

PARA FRIO E CALOR — Internamente, a carroçaria recebe um revestimento em poliuretano tipo spray, que propicia isolamento termoacústico. Mas, para suportar o escaldante verão do norte e o rigoroso inverno no sul da Argentina, o CX-40 dispõe de sistemas de ventilação forçada e de calefação especiais.

O ar entra por uma abertura na parte superior dianteira e é impulsionado por ventiladores para o interior

do veículo. O ar viciado sai por exaustores, além de escotilhas, saídas naturais e individuais reguláveis. A calefação é feita por centrais de intercâmbio forçado de calor e distribuído por ventiladores para o habitáculo do motorista e para o corredor de passageiros.

Outra inovação em termos de mercado para a América do Sul: o novo ônibus da Cametal tem a porta colocada no centro da lateral direita da carroçaria, com acionamento eletro-pneumático a partir do painel do motorista, mas dispõe de uma válvula de acionamento manual para casos de emergência. A abertura, seguindo a tendência atual, é pantográfica. As janelas em vidro temperado, são panorâmicas e sua parte superior é, opcionalmente, corrediça.

O revestimento interno do veículo é feito com vinil acolchoado e preso com perfis em alumínio. Os porta-bagagens, dispostos ao longo da linha das janelas, também recebem o mesmo revestimento em vinil e, opcionalmente, podem ter portas lavadiças. O bagageiro, na parte inferior

do piso, tem portas pantográficas e travas pneumáticas e seu piso tem revestimento de perfil plástico para deslizamento da carga.

Os assentos reclináveis têm encostos para cabeça e apoio para os pés revestidos com espuma e tecido. O assento do motorista é regulável e reclinável e seu habitáculo é separado por uma divisória com porta corrediça em vidro temperado. A iluminação interna é feita por lâmpadas laterais colocadas ao longo dos canais de ar, de onde saem também as luzes individuais para cada passageiro.

Externamente, os quatro faróis dianteiros dispõem de limpadores próprios, além de lanternas e outros de acordo com a legislação internacional, como, por exemplo, faróis para neve, e defletor sobre o teto.

A Cametal submete a carroçaria a um rigoroso tratamento anticorrosivo, com fosfatização antes da pintura básica e posterior pintura de acordo com a exigência do cliente.

Entre os acessórios opcionais, oferece toalete, na parte central inferior, próximo à porta, bar, equipamento de som e imagem, saídas individuais de som, microfone e comutador central.

Chances para o mercado interno são remotas

Difícilmente o mercado brasileiro terá chances de adquirir esse veículo, embora o diretor da Cametal o venha exportando para diversos países da América do Sul desde 1968 e, agora, para a República Popular da China. "Lamentavelmente, devido às dificuldades burocráticas dos governos, as exportações de veículos ficam complicadas". Lazare lembra, porém, que o convênio assinado entre os governos brasileiro e argentino tem propiciado o intercâmbio de componentes de veículos entre os dois países, "porém ainda não de unidades completas".

A indústria de ônibus argentina, no entanto, é pequena, se comparada com a brasileira, que produziu, em 1987, 10500 unidades. A produção argentina alcançou 3400, dos quais 650 ônibus rodoviários. Os chassis são fornecidos pelas subsidiárias argentinas da Saab-Scania, e Mercedes-Benz, e da argentina A. y L. Decaroli. Este ano, segundo previsões de Lazare, a Cametal, que no ano passado participou com 34% da produção argentina, começa a produzir chassis próprios e pretende aumentar em 20% sua produção.

Valdir dos Santos





FOTOS: Vânia Coimbra

Modernas empilhadeiras manuseiam cargas paletizadas no pátio da cervejaria Heineken, a terceira do mundo

A cervejaria holandesa Heineken é a terceira do mundo em volume de produção e é a marca mais exportada do planeta. Em 1986, a empresa produziu 4,2 bilhões de litros de cerveja, vendidos em 150 países. A Heineken busca, agora, outro recorde: quer ter o mais rápido e mais barato sistema de distribuição de cerveja do mundo.

Esse sistema, chamado Distribuição Direta, começou a ser testado em 1987 na Holanda, onde a Heineken domina 50% do mercado (670 milhões de litros em 1986, ou 16% de sua produção global). Com a Distribuição Direta, qualquer pedido é atendido em 24 horas. Em alguns casos, a encomenda chega ao revendedor em dez horas, a um custo 22% menor, em média, dependendo das distâncias e do volume transportado.

A Heineken escolheu duas rotas distintas, mas convergentes, para acelerar a distribuição e conter custos de transporte. Primeiro, reduziu a intermediação da cerveja entre a produção e o consumo, diminuindo, por tabela, os custos em manuseio. Segundo, com a ajuda da informática, agilizou e racionalizou todo o processo, desde a captação dos pedidos até a entrega final.

A Distribuição Direta é o auge de um projeto que vem sendo implantado em etapas desde 1970. "O sistema vive em constante aperfeiçoamento. O sucesso da empresa está em sua capacidade de adaptar-se ao mercado e às novidades tecnológicas", definiu Harry Philippa, chefe de Distribuição Física da Heineken.

DISTRIBUIÇÃO



Carroças tracionadas a burro, o primeiro meio de transporte usado pela empresa

Cerveja holandesa não perde tempo

Heineken, a cerveja mais exportada do planeta, busca outro recorde: quer ter o mais rápido e mais barato sistema de distribuição do produto no mundo

SEM INTERMEDIÁRIOS - A Heineken possui três cervejarias na Holanda e cada uma processa o produto em embalagens diferentes (garrafas de 30 e 50ml, barris de 10 e 50 litros etc.). A empresa comercializa, também, refrigerantes e outras bebidas alcoólicas. Este amplo leque de produtos significava um complexo e caro sistema de distribuição.

Até 1976 a Heineken operava três depósitos que recebiam os produtos

das cervejarias e os repassava aos cerca de quinhentos atacadistas que trabalham com a empresa. Os atacadistas, por sua vez, atendiam aos varejistas. As desvantagens em custos eram evidentes e, naquele ano, a Heineken construiu um depósito central em Nieuwegein, bem no meio da Holanda. O reduzido tamanho do país (apenas 400 km de norte a sul) foi só uma das razões por trás desta medida.

“O custo diminui na medida em que se concentra o escoamento, reduz o manuseio e se elimina intermediários”, explicou Philippa. “Além disso, maior volume num único depósito ajudou a amortizar os custos da informatização e automatização”, lembrou Nico Kneepkens, di-

retor de Logística de Transporte da Heineken.

Junto com a concepção do depósito central, a Heineken integrou todos os sistemas de apoio computadorizados que vinha empregando desde 1970 (planejamento de rotas, controle de estoque, emissão de notas

etc.). Isso não foi fácil. Para se chegar à Distribuição Direta, a empresa gastou cinco anos em pesquisas e bastante em investimentos (cujo total a empresa mantém em segredo).

VELOZ E PRECISA – Parece que valeu o esforço. Na Distribuição Direta, a comunicação entre o varejista e a Heineken é também direta. O revendedor faz sua ordem através do próprio computador ligado ao “cérebro eletrônico” do depósito central, ou por telefone, telex, telefax ou correio. Recebida a ordem, o computador faz o resto.

Ele checa o estoque e mantém as cervejarias informadas imediatamente quanto ao andamento da demanda; imprime a documentação necessária, tanto interna como externa; reúne as encomendas de acordo com itinerários de entrega; escala o veículo ideal para as viagens (escolhendo tonelagem, tipo de carreta etc.); indica o tempo médio para a viagem e calcula o volume de vaslhames em retorno.

“Ganhou-se em velocidade e precisão”, resumiu Philippa. Em 24 horas qualquer pedido terá sido entregue e a margem de erros é mínima. Este “ajustamento” permitiu que os atacadistas deixassem de funcionar como um “depósito” intermediário entre o depósito central e os varejistas. Eles agora fazem uma ligação direta entre o depósito central e o balcão do revendedor.

A Distribuição Direta vem sendo testada desde maio de 1987 na região Norte da Holanda e a Heineken garante que os resultados são compensadores. “Evidentemente, quanto mais atacadistas forem incorporados ao sistema, mais os custos cairão, devido à maior densidade de distribuição e pela possibilidade de avanço ainda maior em automação”, previu Philippa.

MAIS UM PASSO – Segundo Nico Kneepkens, a tecnologia em informática desenvolve-se tão rapidamente que torna-se quase impossível seguir-se todos os novos avanços na área. “Não se pode, porém, ficar esperando pelo mais moderno indefinidamente. É preciso aproveitar as vantagens do momento e investir em modernização”.

Desde o começo deste ano a Heineken vem testando, junto com a Distribuição Direta, computadores de bordo para caminhões. Através dele, pode-se corrigir itinerários e os revendedores podem fazer seus pedidos, diretamente, no ato de cada entrega.

Marco Piquini, de Londres.
Cortesia Varig

Rapidez exige praticidade

A Distribuição Direta exige melhor controle do tempo de carregamento e descarregamento. Os transportadores que trabalham junto à Heineken estão adequando suas fro-
tas ao serviço.

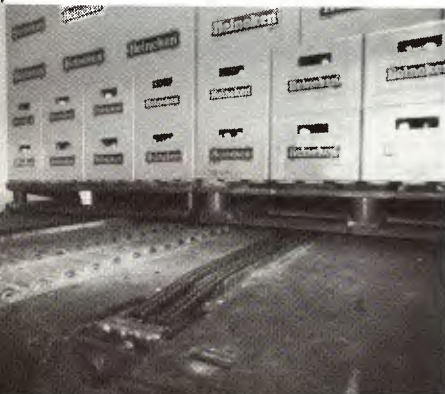
No transporte entre as cervejarias e o depósito central, é comum a carreta dupla (Romeu e Julieta) com correntes de tração no assoalho. O movimento se concentra na porta traseira do veículo – depositado lá atrás, o palete desliza até o fundo do primeiro baú e assim, sucessivamente, até o carregamento total. O movimento inverso das correntes (que agem como cremalheiras) permite o descarregamento. O sistema facilita o trabalho das empilhadeiras. O engate das carretas é especial, ele “encolhe”, trazendo os baús a 20 cm de distância, permitindo o deslize dos paletes entre um e outro.

Uma alternativa mais barata e que vem se tornando muito popular é a carreta cujas paredes laterais são

formadas por cortinas plásticas sanfonadas, de manutenção muito econômica. Em 1982, 2% das carretas construídas na Holanda usavam o sistema. Em 1987, a porcentagem subiu para 6% e deve atingir 8% em 1988.

Na distribuição aos varejistas, a variedade de caminhões e carretas é enorme, mas, normalmente, eles ficam na faixa das 11 toneladas. O computador define o veículo ideal para cada viagem. Embora o depósito central signifique viagens mais longas para cada veículo, o roteiro computadorizado requer menos veículos.

Certos obstáculos físicos (ruas estreitas, canais, portas levadiças) são incontornáveis e requerem intermediação. Um castelo, hoje atração turística, tem os portões tão estreitos que seu restaurante recebe a cerveja Heineken bombeada através de mangueiras ligadas a um caminhão-pipa especial.



Correntes movimentam palete no baú. Transferência de um baú para o outro



O engate vai até a posição de transporte. Tudo fechado, rumo ao depósito



AS MAIORES DO TRANSPORTE

transporte moderno

Estamos esperando seu balanço

Até o dia 15 de maio, estaremos esperando pelo balanço da sua empresa. Se ela: a) é transportadora de carga ou de passageiros de qualquer modalidade (marítima, aérea, fluvial, rodoviária ou urbana); b) fabrica equipamentos ou componentes para transportes; c) comercializa equipamentos ou componentes para transportes; d) presta serviços para frotistas, como retífica de motores e recapagens de pneus, não pode ficar de fora. Tem que estar entre OS MAIORES DO TRANSPORTE. Para participar (gratuitamente) desta abalizada e tradicional edição, é só enviar o balanço da sua empresa e dizer o setor em que deve ser enquadrado (veja os setores cobertos).

IMPORTANTE. Só vão aparecer na relação as empresas que nos enviarem seus balanços até 15 de maio.

SETORES COBERTOS

- Transporte rodoviário de cargas
- Transporte rodoviário de passageiros
- Fretamento e turismo
- Transporte urbano de passageiros
- Transporte aéreo
- Transporte marítimo ou fluvial
- Transporte ferroviário
- Montadora de veículos
- Peças e componentes para veículos
- Pneus
- Carroçarias e implementos para caminhões
- Carroçarias para ônibus
- Indústria aeronáutica e de peças para aviação
- Construção naval e navieças
- Material ferroviário
- Transporte industrial
- Revendedor de veículos
- Distribuidor de combustíveis
- Revendedor de peças e componentes
- Retífica de motores
- Recauchutagem de pneus
- Postos rodoviários de combustíveis



Editora TM Ltda

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



Foto: Arquivo T&A

TRANSPORTE URBANO

A eterna busca dos recursos

O transporte urbano de passageiros continua padecendo do crônico mal da falta de dinheiro. Dos quatro programas da EBTU, apenas o Bird IV contará com US\$ 400 milhões até 1990

“Dos quatro projetos da EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, apenas o Bird IV, destinado à melhoria da infra-estrutura dos transportes urbanos e à otimização dos sistemas de ônibus em nove regiões metropolitanas, está com verba garantida para a sua execução”, revelou Januário Elcio Lourenço, secretário de Transportes Urbanos do Ministério da Habitação.

O secretário adiantou ainda que “os recursos para a execução dos outros três Programas - Prourb, Renovação de Frota e Transporte de Massa - ainda estão sendo negociados”.

Já em andamento, o Programa Social de Transportes Urbanos nas Regiões Metropolitanas (Bird IV) contará, até 1990, com investimentos da ordem de US\$ 400 milhões, a serem aplicados nas áreas metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Belo Horizonte

São Paulo, Curitiba e Porto Alegre. Nessas regiões, com uma concentração aproximada de 40 milhões de pessoas, onde se detectam os maiores problemas de trânsito urbano do País, o Programa espera beneficiar diretamente 12 milhões de passageiros por dia.

Os recursos necessários à implantação de tão ambicioso programa, ao que parece, virão de fontes seguras. Caberá à União o maior aval do programa, com 50% do montante de investimento, através de empréstimo assumido junto ao Banco Mundial, sendo que outros 25% viriam da União por meio do orçamento da própria EBTU, e os 25% restantes de verbas de estados e municípios.

As verbas do Banco Mundial e da EBTU serão repassadas pela empresa às regiões metropolitanas a fundo perdido, integralizando um aporte governamental da ordem de 75%. Além disso, a este investimento poderão ser somados recursos complementares, previstos em US\$ 90 milhões, para projetos de desapropriação e adequação de frotas.

O desenvolvimento da Política Nacional dos Transportes Urbanos, do Ministério da Habitação, para o triênio 1988-90, importará em investimentos globais em torno de US\$ 1,9 bilhão, dos quais apenas 21% já se encontram garantidos. Do total dos recursos assegurados, 80% destinam-se ao Programa Bird IV. Essa política governamental está dirigida para “uma rede nacional de cidades, hierarquizadas em função de parâmetros que levam em conta desde a população da área urbana até sua importância a nível regional e as características dos sistemas de transportes locais e sua interdependência com as demais funções urbanas”.

De acordo com a EBTU, esses recursos vão gerar 190 mil empregos diretos e indiretos, servindo de base para o transporte mais confortável de 65 milhões de brasileiros.

De acordo com a EBTU, esses recursos vão gerar 190 mil empregos diretos e indiretos, servindo de base para o transporte mais confortável de 65 milhões de brasileiros.

200 MUNICÍPIOS - O Programa de Apoio aos Sistemas Locais de Transportes das Aglomerações Urbanas e Cidades de Porte Médio (Prourb), hoje orçado em US\$ 434,5 milhões, deverá atender às necessidades de transporte de 37 aglomerações urbanas, concebidas em estudos do CNDU - Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, envolvendo 200 municípios, com a inclusão de capitais de estados, exceto as regiões metropolitanas. O programa atenderá todas as cidades de porte médio com população superior a 30 mil habitantes nas regiões Norte e Nordeste e superior a 40 mil habitantes nas demais áreas.

Nos quatro anos previstos para a

implantação do Prourb, estima-se o atendimento a 27 milhões de pessoas, ou seja, 34% da população urbana brasileira a ser beneficiada. No entanto, hoje o programa dispõe apenas de US\$ 50 milhões assegurados para sua aplicação. A paralisação dos investimentos, hipótese não descartada pelos técnicos da EBTU, poderá criar gravíssimos problemas aos municípios. "Estes, diante do atual quadro de dificuldades financeiras porque passam, não dispõem, em sua maioria, de outras fontes para dar prosseguimento à execução de projetos e obras em andamento", advertem os técnicos.

Já o Programa Nacional de Renovação da Frota de Ônibus Urbano atribui a fatores econômicos e operacionais "um quadro de degradação da frota de ônibus nas cidades brasileiras, com reflexo direto nas condições oferecidas ao usuário". O programa prevê a substituição de cerca de 34 500 ônibus no triênio 1988-90. Na maioria das cidades a vida útil dos veículos é de sete anos, e a idade média da frota em operação no Brasil já ultrapassou os seis anos. Dados estatísticos mostram que cerca de 45% da frota nas principais cidades já atingiu ou ultrapassou o limite de vida útil dos veículos.



Foto: Marcelo Vigneron

Lourenço: há 31 corredores saturados

Atualmente, o Programa de Renovação da Frota está paralisado devido à falta de recursos. "Com capacidade ociosa em torno de 40%, a indústria nacional tem plena condição de execução do programa", garantem os técnicos. Pretendendo atingir frota igual ou superior a 150 ônibus, o programa alcançaria um universo de 92% da frota nacional utilizada em linhas regulares, calculadas hoje em cerca de 55 mil veículos.

BONDES MODERNOS - O Programa Nacional de Transporte de

Massa objetiva rever a situação do transporte coletivo nos mais densos corredores das principais áreas urbanas brasileiras. "Pre vemos a implantação de bondes modernos, que não têm qualquer semelhança com aqueles bondes antigos, totalmente ultrapassados, em 31 corredores urbanos saturados ou em fase de saturação", explicou Januário Lourenço.

"Os corredores e as alternativas tecnológicas para resolver os problemas dos corredores ainda não estão em estudo", ressaltou Lourenço. O secretário disse estar procurando "uma solução intermediária entre o ônibus e o Metrô, que só se justificaria para atender a uma grande massa de usuários". O programa pretende implantar sete sistemas de bondes, que entrarão em operação a partir de 1991.

O bonde moderno já ganhou um nome: Veículo Leve sobre Trilho (VLT). Os investimentos devem chegar aos US\$ 3,7 bilhões, no período de 1988 a 2000, correspondendo a recursos anuais, em média, no valor de US\$ 285 milhões, com a implantação de 382 km de infra-estrutura e aquisição de 2082 veículos. O programa irá permitir um transporte barato a uma população de cerca de 6 milhões de usuários.

assine os relatórios da Central de Custos TM



Assinando os relatórios da CENTRAL DE CUSTOS TM, você recebe mensalmente: a) os custos precisos e atualizados dos automóveis mais vendidos; e/ou b) os custos dos utilitários mais vendidos.

Você sabe que pode confiar nos resultados. Afinal, os custos operacionais sempre foram uma especialidade da casa. E, para maior confiabilidade, as planilhas são emitidas por computador.

O preço é de apenas 5 OTNs pela assinatura anual de qualquer um dos dois relatórios. Se assinar os dois, o preço será de 9 OTNs. Mande já cheque ou vale postal em nome de Editora TM Ltda.



Editora TM Ltda

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

**NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE.
FAÇA SUA ASSINATURA AGORA!**

Moto para entrega e transporte de carga na cidade



Para atender especialmente as empresas que fazem entregas e transporte de carga nas cidades, a Moto Honda da Amazônia acaba de lançar a CG Cargo, uma 125 cc com banco individual e bagageiro projetado para adaptação de baús, bolsas e outros equipamentos.

Depois de ter colocado no mercado no ano passado a XL Duty – também destinada ao transporte de

mais difíceis, a empresa volta a investir nesse segmento produzindo inicialmente quinhentas unidades da CG Cargo por mês.

Com maior distância entre os eixos, a Cargo tem o conjunto garfo traseiro mais alongado, o que melhora sua estabilidade e a distribuição do peso. Apresenta suspensão traseira regulável para cada tipo de carga, que aumenta sua eficiência como utilitário, além de possuir o mesmo tipo de pneu traseiro da 125 ML e chassi e rodas reforçados.

Para facilitar a reposição dos seus componentes, a Cargo será produzida somente na cor branca, com faixas azul-marinho e azul claro estampadas no tanque e nas tampas laterais.

Ônibus articulado francês reduz os custos do transporte

Algumas cidades francesas já estão utilizando o Mégabus, um veículo composto de três carros articulados que atinge um comprimento de 24 metros e transporta mais que o dobro dos ônibus convencionais, confortavelmente.

Produzido pela Renault, em colaboração com a encarregadora Heuliez-Bus, o Mégabus oferece vantagens econômicas sobre o articulado – que a Renault também produz – em razão do maior número de passageiros e menores despesas de pessoal, permitindo a

amortização dos custos em dois anos.

O Centro Francês de Informação Industrial, afirma que o prazo de vida útil do Mégabus é de quinze anos, graças aos reforços na estrutura e ao processo de pintura. Seu custo unitário, porém, não foi informado, pois, as poucas unidades produzidas ainda estão em teste experimental. Seja como for, a Renault está confiando de que esse equipamento terá sucesso porque se situa entre a capacidade dos atuais sistemas rodoviários e a dos metrô de superfície.



Sistema transporta por cabina e leva até 3 mil pessoas/hora

O deslocamento de funcionários, alunos e professores pela Cidade Universitária (USP) exige longas caminhadas ou esperas demoradas das linhas de ônibus e poderia ser menos penoso se existisse aqui o SK, sistema de transporte por cabinas tracionadas por cabos elétricos sobre dois trilhos metálicos, que se sucedem em cadência rápida e total segurança.

SK, fabricado pela Soulé, em Bagnères-de-Bigorre, no interior da França, é usado, geralmente, para transporte de pessoas em pequenas distâncias em circuito interno de grandes organizações. Trata-se de um transporte automático, de funcionamento contínuo, constituído de peque-

nas cabinas com doze lugares, que se deslocam a uma velocidade que varia de um a vinte quilômetros/hora.

Segundo informações do CEFI – Centro Francês de Informação Industrial e Econômica, o SK pode percorrer trajeto de algumas centenas de metros, até alguns quilômetros e transporta em média três mil pessoas por hora em cada sentido. As cabinas não param, mas reduzem a velocidade a 1 km/h quando se aproximam da estação, o que permite o acesso e saída sem risco de acidente. Na França, tem sido usado em parques de exposição e lazer, constituindo-se em solução para pequenas distâncias.

Nova válvula hidráulica para máquina e caminhão

A Bosch está apresentando ao mercado de comandos hidráulicos, sua nova válvula móbil que trabalha com vazões de 70 l/min a uma pressão máxima de 250 bar. Na classe das pequenas e médias válvulas, este modelo pode ser aplicado em máquinas colheitadeiras, de construção civil, caminhões, bem como em pequenas prensas e bancadas de teste.

Testes de protótipos montados em máquinas agrícolas mostraram que essa válvula resiste aos



mais pesados trabalhos, sem apresentar defeitos. Segundo a Assessoria de Imprensa da Bosch, os protótipos foram submetidos também aos testes nos laboratórios de desenvolvimento hidráulico da empresa na Alemanha.



Guindastes portuários para descarregamento de contêineres



Dois anos de pesquisas, a partir de desenhos de conjunto adquiridos da Alemanha Oriental, foi o tempo necessário para que a Torque Sociedade Anônima, sediada em Araras (SP), colocasse à disposição da Portobrás – Empresa de Portos do Brasil S.A. os primeiros guindastes portuários para descarregamento de contêineres.

A instalação das duas primeiras unidades, acompanhadas de pórticos para armazenamento de contêineres, levou seis meses e

exigiu a construção de pátios adequados à nova tecnologia, até então inexistente no porto do Rio de Janeiro. US\$ 8 milhões foram desembolsados pela Portobrás, somente para a aquisição do equipamento.

A tecnologia utilizada, excetuando alguns rolamentos e comandos elétricos não fabricados no Brasil, possui um índice de nacionalização de 95% e, além dos EUA, que já adquiriu duas unidades, alguns países europeus estão

interessados em sua aquisição.

No Brasil, a Torque espera novas encomendas, faltando apenas disponibilidade de caixa dos interessados, segundo o diretor-presidente da empresa, Laerte Michielin. Sabe-se, porém, que, simultaneamente às suas encomendas à Torque, igual número de guindastes portuários para contêineres foram solicitados pela Portobrás às indústrias Bardella e Villares, encontrando-se já instalados nos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

Os novos guindastes portuários fabricados pela Torque Sociedade Anônima têm uma capacidade de operação com carga máxima em torno de 24/30 contêineres/hora e necessitam,



para seu funcionamento, de equipamentos auxiliares, tais como: ponte rolante motorizada de 5 t, talhas manuais, iluminação, anemômetro, garras para trilho, pinos de ancoragem, ar condicionado, dispositivo de sobrecarga, mecanismo manipulador, amortecimento do movimento pendular e mecanismo de ajustes das roldanas no carro.

Para os movimentos principais (carro/lança), os motores utilizados são de corrente contínua com excitação em paralelo, alimentados por conversores estáticos tiristorizados. Na translação do guindaste, os motores, de indução rotor bobinado, são acionados por sistema tiristorizado de voltagem variável *stepless*.



Sistema tubular para o transporte de cinzas de carvão

A Companhia Catarinense de Cimento Portland, de Itajaí (SC), começa a substituir as correias convencionais por um sistema tubular, produzido pela Filsan para transporte de cinzas de carvão. Trata-se do TCT – Transportador de Correia Tubular, para trezentas toneladas por hora, que permitirá a eliminação de dois sistemas convencionais, o que reduzirá os custos de instalação.

Além disso, o TCT, segundo informações da Filsan, permite uma inclinação 50% maior entre o ponto de carga e descarga, na planta de secagem de



cinza da fábrica e, por ser fechado, evita as perdas e reduz a poluição ambiental. A Filsan iniciou em agosto do ano passado os testes com o primeiro TCT na Cosígua, em Santa Cruz (RJ), no transporte de carvão vegetal fino para alimentação de um alto-forno.

O equipamento é constituído por uma correia transportadora, aberta no ponto de carregamento e convertida gradativamente em tubo, por meio de roletes, que se abre novamente na descarga, ao contrário das convencionais, que transportam os granéis em correia aberta.

NÃO SOU MAQUINISTA, MAS
SÓ VIAJO DE LOCOMOTIVA.

LOCOMOTIVA

LOCOMOTIVA

O melhor encerado de todos os tempos.





Castrol Tropical **Turbo**

A CASTROL NA FRENTE.

Castrol Tropical Turbo. O primeiro óleo lubrificante produzido no Brasil especificamente para atender às duras exigências dos motores turbinados. Usando Castrol Tropical Turbo as peças móveis do motor estarão protegidas contra o desgaste prematuro e contra a formação de resíduos nos anéis de segmento e nos mancais do turbo compressor. Esta proteção adicional garante uma maior vida útil do motor turbo e maior economia de custos de operação e manutenção. Castrol Tropical Turbo. A força do turbo com a alta tecnologia de quem mais entende de óleo no mundo.



QUEM MAIS ENTENDE
DE ÓLEO NO MUNDO