

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — Nº 243 — ABRIL 1984 — Cr\$ 1.300,00



Editora TM Ltda

Sta. Matilde lança Padron a gás



**Seguradores cobrem
riscos do transporte**

INSCREVA-SE

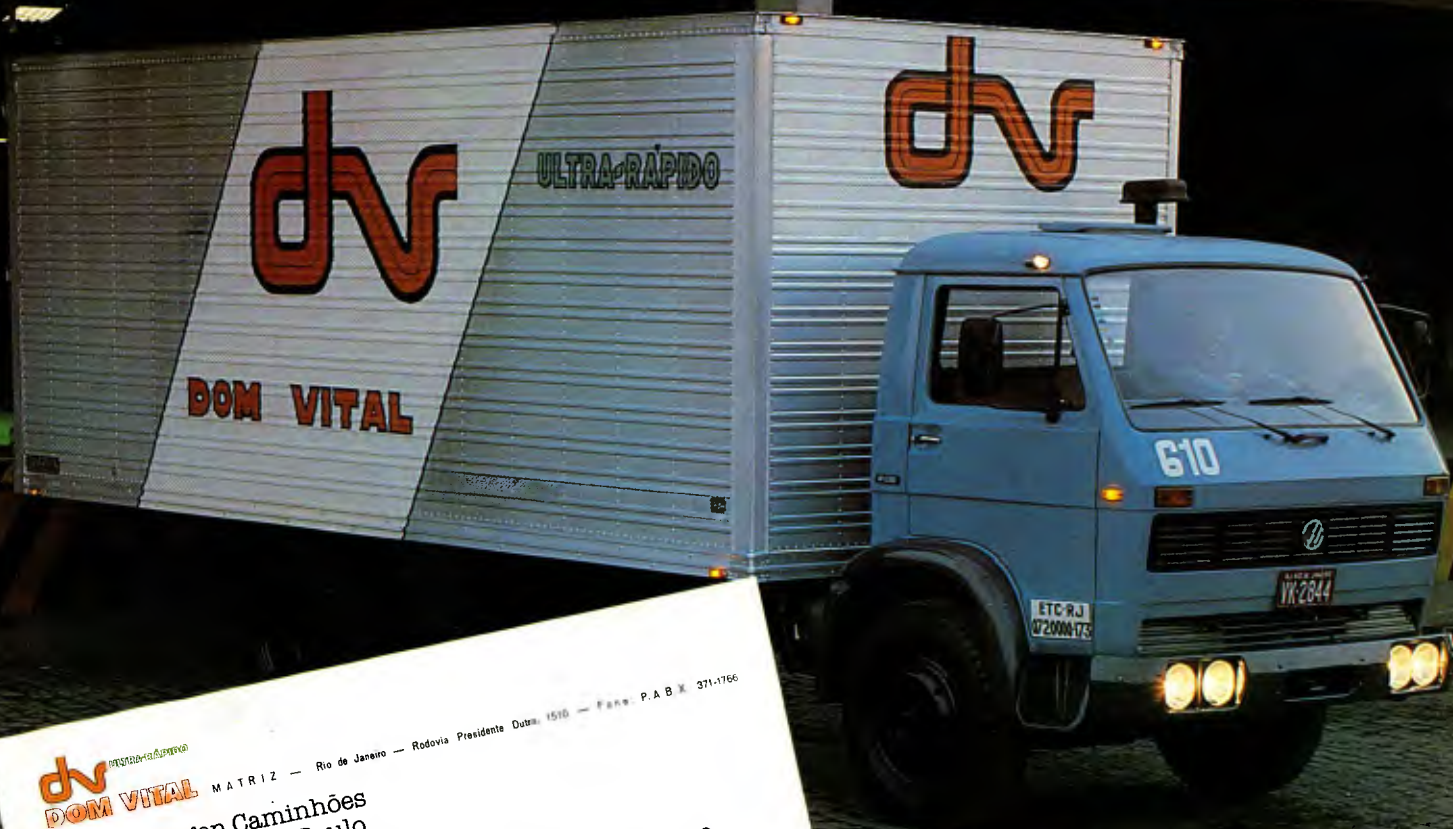


**CONCURSO
PINTURA
DE FROTAS**

**Urbano de passageiros
discute câmara tarifária**



**"TRABALHAMOS COM EFICIÊNCIA O TEMPO TODO.
POR ISSO O CAMINHÃO TEM QUE ACOMPANHAR A GENTE!"**



dv INTERMUNICIPAIS
DOM VITAL

MATRIZ — Rio de Janeiro — Rodovia Presidente Dutra, 1510 — Fone: P.A.B. X. 371-1766

À Volkswagen Caminhões
S.B. do Campo - São Paulo

Prezados Senhores:

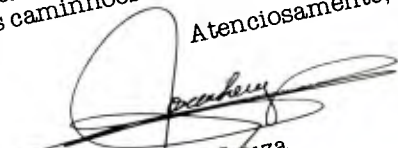
A Dom Vital vive aceitando desafios e carrega um nome com tradição de qualidade de serviço comprovada em todo o Brasil. Sua mais recente conquista foi a medalha de melhor desempenho entre todas as demais empresas de serviços de transporte, nos setores rodoviário, aéreo, marítimo e ferroviário. Para chegar a isso somos extremamente exigentes e fazemos questão de ter o caminhão adequado e capaz de mostrar eficiência, economia, rapidez, robustez e de fácil manutenção na hora do trabalho duro.

É claro que também pensamos no conforto do motorista, no clima adverso, no estado das rodovias e nas dificuldades de manobra na cidade no momento de fazer as coletas e entregas. Caminhão precisa ter capacidade de fazer um pouco de tudo, até milagre. Esses são alguns bons motivos por que os caminhões Volkswagen estão em nossa frota e nunca receberam advertência por fazer corpo mole ou faltar ao serviço.

Eles fazem parte do seleto quadro de nossos colaboradores. Com razão: só de olhar a marca a gente já tem as melhores referências.

Com os caminhões Volkswagen a gente vai longe.

Atenciosamente,


J. Souza
Gerente São Paulo



**Caminhões
Volkswagen.
A maior carga
de perfeição.**



Revista
transporte moderno

RECORTE



FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Envie CHEQUE ou NÃO MANDE DINHEIRO AGORA, enviaremos fatura para ser paga na agência BRADESCO mais próxima de você.

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

) Estou enviando cheque n.º _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cr\$ 14.000,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Name _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a latura:

em meu nome

em nome da empresa

CGC n.º _____

Insc. Est. _____

Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)

Preço válido até 30/07/84



Editora TM Ltda

Rua Said Aíach, 306 - CEP 04003
Fone: 572-2122 São Paulo-SP

ISR-40-2065/83
U.P. Central
DR/São Paulo

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 São Paulo-SP

88.821 sob o crivo do impraticável

Novos registros devem ser feitos sobre o decreto 88.821, que regulamenta o transporte de cargas perigosas. O Detran-SP, num ato quase que de clarividência, suspendeu a vigência no Estado de São Paulo da sua portaria 78/84, que obriga aos transportadores da área a informar aquele órgão com 72 horas de antecedência mínima os seus itinerários.

Tal prática foi vista, certamente, como inviável para acompanhar a dinâmica de vendas das indústrias de produtos perigosos. Além do mais, controlar itinerários de mais de dois mil produtos listados pelo 88.821, exigiria uma infraestrutura mais ágil para não comprometer o trabalho de fiscalização e, igualmente, parte dos negócios do país.

No ABC, os idosos ganham passes mensais

Várias cidades estão adotando benefícios aos passageiros idosos. Uma medida que pode até ser justa, mas que necessariamente não pode ser bancada pelo empresário privado, notadamente hoje quando os custos estão insustentáveis. No ABC paulista, em São Caetano do Sul, o benefício começou em março último a idosos acima de 60 anos. Até abril havia 2.150 inscritos. Em Santo André, a medida deveria entrar em vigor a partir de maio, com uma diferença: as empresas e o poder público decidiram que cada idoso receberia uma cartela mensal com 50 passes, ao invés de exibir apenas

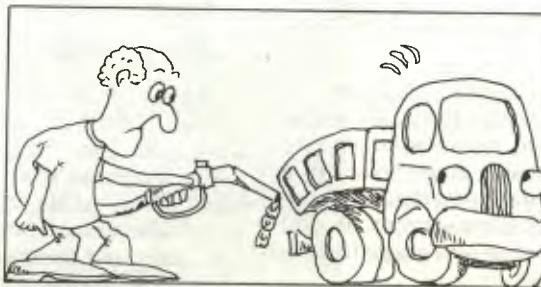
“O bicho-papão encolheu”, resumiu um *expert* em combustíveis alternativos, ao referir-se ao Diesel “B”. Isto após ouvir um extenso e minucioso esclarecimento feito na sede da NTC, em São Paulo, pelos engenheiros Armando Guedes Coelho, diretor da Divisão de Refinação e Petroquímica da Petrobrás, e José Fantine, chefe da divisão, para representantes das montadoras e outros interessados.

Pintado inicialmente com a leviandade das cores da desinformação, o combustível não poderia adquirir feições menos apocalípticas, até que a empresa (tardamente, vale observar) resolveu dar sua versão. E, a partir daí, chegou a receber desculpas, por exemplo, do representante da Scania, Augusto Cezar Saldiva de Aguiar, “pelas pedradas atiradas contra o pro-

uma credencial. A justificativa dos empresários é que assim quantificam o movimento. Com isso, ao passar do tempo, talvez até possam negociar a diluição desse custo no bolo tarifário.

Compra de empresas
Cinco empresas que operam na região do ABC paulista foram compradas por um grupo ligado ao empresário Nenê Constantino. As operadoras são a Viação Humaitá, Viação São Luis, Empresa Auto Ônibus Santo André, Viação Barão de Mauá e Viação Ribeirão Pires, que pertenciam ao empresário Sebastião Passarelli e que, juntas, equivalem a 200 unidades.

A Petrobrás explica o Dísel B



duto” — pedras, aliás, recolhidas num pacote de especificações do dísel B durante uma reunião do CNP.

Resumidamente, o CNP teria divulgado dados sobre um tipo de dísel que, no lugar de uma curva de destilação, tinha apenas um ponto, não tinha especificação para carbono, tinha teor de enxofre de 2% e índice de cetano abaixo do admitido pelos motores aqui fabricados. A Petrobrás esclareceu, então, que a qualidade dada pelo CNP foi colocada como “guarda-chuva para a pior especificação e não

destinava-se a ônibus e caminhões”. Até porque o produto tem, conforme a refinaria e o petróleo utilizado, cinco especificações diferentes.

O teor de enxofre, por exemplo, pode variar de 0,5% a 2,0%, dependendo do petróleo. Mas como a tendência é de se processar cada vez mais petróleo brasileiro — que tem baixo teor de enxofre — não há a mínima possibilidade de se ter um alto teor, segundo a Petrobrás. Já o índice de cetano é uma questão que poderá ser corrigida com o mesmo aditivo usado para o álcool.

O problema maior a contornar, talvez seja o do armazenamento desse produto. Temperamental, o dísel B deve ser consumido, pelo menos no estágio de desenvolvimento atual, num prazo de 10 a 15 dias. A partir daí sua instabilidade o leva a ficar cor de vinho, depois preto e, com um mês há formação de borra ou goma aderente, que ainda assim pode ser diluída com adição de álcool ou por filtragem especial. Solução: o produto não será distribuído nas bombas, mas apenas para frotistas de consumo rápido.

A Petrobrás tem feito testes à sombra de suas refinarias, laboratórios e frotistas (alguns já demonstraram intenção de utilizar o B na frota inteira) misturado ao “A” na proporção de 20%. No final das contas, fica a intenção de produzir-se mais dí-

Rodoviário de passageiros consegue 46,13%

Qualquer análise, ainda que superficial, dos aumentos concedidos durante os últimos doze meses aos vários modais do transporte, deixa a Rodonal inevitavelmente na lanterna: O segmento por ela representado obteve apenas 146% de fermento para suas tarifas nesse mesmo período.

Enquanto isso, os índices oficiais indicam que o INPC cresceu 176%, a ORTN 168,5% e o dólar 294% e, na parte tarifária, o DAC concedeu 330,4% ao Transporte Aéreo. Por sua vez, o CIP liberou 214,5% para o Rodoviário de Cargas e 254% aos Trens de Passageiros.



Com esses sólidos demonstrativos o Presidente da Rodonal, Bernardino Rios Pinto, pretendia conseguir do DNER, em início de maio, uma majoração entre 45 e 50% nas passagens do Transporte Rodoviário de Passageiros. Conseguiu 46,13%, a vigorar a partir do dia 10.

Ainda que ressarcido da defasagem, Rios Pinto acha que os reajustes deveriam ser em frequência menos espaçada para que os usuários sofram menos impacto de correções desse naipe e o empresário, por seu turno, não arque com prejuízos por tanto tempo.

Grupo Massey terá maior respaldo em 1984

O grupo Massey Ferguson-Perkins está passando por uma reformulação na sua composição empresarial. Juntamente com o BNDES, BRDE e grupo Iochpe, a empresa passará a dispor de maior respaldo financeiro através de capital de risco e partilha negociada do seu patrimônio, sendo que agora empresários brasileiros terão voz ativa nas decisões que recaírem sobre os destinos da empresa.

Realocação

O capital social da mesma deverá atingir os US\$ 75 milhões (seu patrimônio está estimado em US\$ 350 milhões), sendo que um terço do mesmo deverá ser constituído por

emissão de ações em bolsa. Estas, no entanto, segundo o contrato entre as partes envolvidas, deverão ser resgatadas no prazo de dois anos pelo grupo Iochpe.

As negociações, como é de praxe no Brasil quando multinacionais e grupos brasileiros intercambiam seus interesses, deixarão pelo menos um terço do capital e poder de voto nas mãos do grupo Massey. Desta forma, percebe-se que a citada empresa atingiu o pico ideal de colocar sua presença no mercado com o respaldo conjunto, não só de sua marca, mas de levar consigo a marca de estatais e grupos privados brasileiros.

B58E: a Volvo lava suas mãos

A "Semana Brasil-Suécia", realizada em abril, em São Paulo, reuniu empresas suecas num vasto painel de tecnologia. Volvo e Scania foram as principais na área de transportes. No Painel da Volvo, contudo, a apresentação saiu de seu ritmo suave.

O presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, dirigiu-se aos apresentadores e lançou a dúvida: "por que, sabendo da luta dos transportadores para diminuir a carga de "Encomendas" em ônibus, a Volvo lança um chassi com capacidade para 11 toneladas". A diretoria da fábrica, desconcertada, lavou as mãos: "nosso papel é o de produzir equipamentos, só".

Mercedes-Benz lançará os motores Otto em julho

A sigla NG (tratamento reduzido para a expressão "nova geração"), circula com desenvoltura nas pastas de engenharia de motores e, naturalmente de veículos, da Mercedes-Benz. Nesse ritmo, a partir de junho ou julho, será lançado o motor ciclo Otto para caminhões a álcool puro, com potência de 140 CV e torque de 44 mkgf. Atualmente em regime de pré-série e homologação pelo CTA, além de rodarem em algumas usinas para correção de possíveis problemas de projeto e conceito, os novos Otto Mercedes destinam-se a faixa de caminhões à álcool 2213 e aos ônibus movidos a gás (aí com potência menor de 130 CV a 2.800 rpm). O motor tem base e estrutura do ciclo Diesel, mas projeto especial

para queimar álcool "e não é uma mera adaptação", como garantem os técnicos daquela fábrica.

Os NG não páram aí. Tão breve quanto esses será lançado oficialmente o motor diesel para álcool aditivado exposto num 2219 durante a "Feira do Carro a Álcool", que é o Mercedes especial para o transporte pesado de cana. E, mais para o final deste ano, um motor, também Otto, para o 608 D, com 4 cilindros e finalidade de entrar na cana como veículo de apoio e serviços.

O sigilo maior fica em torno do caminhão 1932 (TM 238) turbinado e com *inter-cooler* que poderá ter, também na cabine, um projeto NG de engenharia por dentro e por fora.

Dísel: consumo cresce no 1.º trimestre de 84

Quando o consumo de óleo dísel cresce, é sinal que a economia também está em ascensão, já que se trata de um combustível reconhecidamente de larga utilização na movimentação de cargas por via rodoviária. Pois bem: no período de janeiro a março deste ano, a expansão no consumo de dísel foi de 1,4% em relação a mesmo período do ano passado, ainda que a comparação seja em cima de uma base negativa. Explicando: no primeiro trimestre de 1983, o consumo de dísel caiu 4,5% em relação aos três iniciais meses de 82.

Em geral, historicamente, o primeiro trimestre de cada ano têm desempenho econômico mais fraco em relação aos demais trimestres do ano. Caso se confirme que 1984 trilhará tal

Ano	Pesados (óleos combustível) (%)	Médios (dísel) (%)	Leves		
			Gasolina (%)	Nafta (%)	GLP (%)
1979	29,4	27,2	20,9	5,8	7,2
1980	28,3	29,7	17,5	6,6	8,0
1981	24,7	31,0	18,1	7,6	8,8
1982	22,2	31,6	17,7	8,4	9,6
1983	19,8	33,1	15,6	11,6	10,8
Perfil de refino possível	8-10	50-60	10	14	8-10

Fonte: Comissão Nacional de Energia.

tendência, o consumo de dísel deverá crescer ao longo do exercício, motivando a Petrobrás a retirar mais dísel de cada barril de petróleo. Ano passado, este combustível participou com 33,1% (ver quadro) no perfil de refino da estatal.

No entanto, o chefe de refino da Petrobrás, José Fantini, disse no último seminário TM

(As Perspectivas do Transporte Urbano) realizado no final de março em São Paulo que "hoje já poderemos assumir, em emergência, a produção de até 50% de dísel no refino". E a Refinaria do Paraná - Repar, especificamente, pode, segundo ele, chegar a um índice de 60% de dísel incorporando sobras de gasolina e de diluentes miscíveis nos óleos combustíveis.

Turismo quer ônibus com linhas regulares

Regulamentar nos dias atuais é moda, quando não é reivindicado. Tentar, em todo caso, não custa. E é o que está fazendo o Cenitur (Conselho Nacional de Turismo) que, na base da tentativa, apresentou um projeto, naturalmente ancorado pelas empresas de ônibus de turismo, solicitando a permissão de linhas para cidades turísticas. Em meia palavra é quase que admitir mais permissionárias de transporte em concorrência com as empresas de linhas rodoviárias normais permissionárias do DNER.

Paulo Alvim, diretor de Transportes de Passageiros do DNER, ao tomar posse no Conselho para ocupar a cadeira de representante do

Ministério dos Transportes, pasmou com a idéia e pediu vistas do processo. Tentar não custa, mas ele próprio admite desde já ser muito difícil demover o Conselho dessa idéia. Corre-se o risco, então, de proximamente, surgirem projetos de terminais de "ônibus de turismo" e de atropelar-se cidades prontas para um banho de praia - quando não uma grande turma de amigos - perguntando "onde tomar ônibus de turismo para Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ) ou Fortaleza (CE). Isso, desde que a passagem continue com as mordomias do financiamento atual e os descontos, para quem reunir maior número de participantes, continuem vigorando."

ATUALIDADES

Esclarecida dúvida sobre legislação

Em resposta à dúvida levantada pelo DNER sobre o "procedimento a ser adotado pela fiscalização de trânsito rodoviário quanto à obrigatoriedade do uso de cintos de segurança pelo condutor e passageiros de caminhões", o CONTRAN concluiu que essa obrigatoriedade está contida na Resolução 456/72. Assim, desde já, serão autuados o condutor e os ocupantes desprovidos do equipamento quando em tráfego por rodovias. A questão levantada pelo DNER era relativa à Resolução 622/83 que em seu artigo 1º estabelece a obrigação do cinto de três pontos em veículos a partir de 1/1/85, mas não desobriga o uso em caminhões do tipo abdominal.

Já obrigatória, por sinal, desde o ano de 1972.

O primeiro ro-ro nacional já está em linha. Lançado pela Navemodal — uma associação dos estaleiros Mauá, de Paulo Ferraz, com o grupo Laurets Lachmann — o Amaragy iniciou suas atividades na linha Santos-Salvador nos primeiros dias de abril.

Com capacidade para 260 contêineres de 20 pés, e a possibilidade de concretizar a operação de embarque e desembarque em 36 horas, o Amaragy surge principalmente como uma opção de segurança, uma vez que os produtos transportados para Santos do polo petroquímico de Camaçari são cobiçados por assaltos na rota terrestre.

Para a ida estão sendo captadas cargas alimentícias, de modo geral originadas de cadeias de supermercados. Os grupos Pão de Açúcar e Pães Mendonça são os

Amaragy reativa expectativa do Ro-Ro



principais conglomerados que se utilizam dos serviços deste ro-ro.

O navio mede 95 metros de comprimento por 18 de boca, calado de 4,60 e navega a uma velocidade de 12,4 nós (22,9 quilômetros horários, embora a média auferida na segunda viagem pela rota tenha sido 11,1 nós). Para sua propulsão dispõe de 2 motores diesel e a óleo

pesado fornecidos pela Mecânica Pesada, além de um motor na proa para a movimentação de uma hélice utilizada para manobras de porto, o que lhe confere maior agilidade, dispensando a utilização de rebocadores em tempo estável.

O Amaragy deverá realizar três viagens mensais, de dez em dez

dias. Nos planos da Navemodal Serviços Marítimos e Terrestres S/A estão mais três ro-ro, o Apody, Amambahy e Araguay. O primeiro deverá atuar também na rota Santos/Salvador, enquanto que para os outros está sendo estudada uma outra rota, onde Manaus/Santos e Recife/Santos são as mais mencionadas pela armadora.

Com isso a fabricação nacional deste tipo de cargueiro, que possui a inclusão de dois guindastes internos, com capacidade para 25 toneladas, possibilitando a operação de embarque sem o uso da capatazia, toma grande incremento.

Além da Navemodal a Delta Line, divisão latino-americana da Crowley Maritime Corporation, encomendou quatro navios ro-ro para a Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil.

SUPORTE E ALGEMA DE MOLA



Os suportes e algemas Frum são produzidos com a mais alta tecnologia disponível no mercado. Construídos em ferro modular, obtidos através de modernos fornos elétricos à indução e submetidos posteriormente a um rigoroso controle de qualidade em laboratórios com os mais sofisticados equipamentos de ensaio, garantem a excelente qualidade da peça. Além disso, os suportes e algemas de molas Frum foram testados e aprovados em caminhões canavieiros sob as mais severas condições de trabalho. Portanto, exija para a sua frota a marca Frum: ela significa mais de 31 anos de experiência acumulada e garante o produto que fabrica.

INDÚSTRIA METALÚRGICA FRUM LTDA. Vendas e Assist. Técnica:

Rua Prof. Ulpiano P. de Souza 89 - São Paulo - SP.

Fone PBX (011) 291-2911 Telex (011) 25890

FRUM LTDA.

Mercado carioca compra mais que São Paulo

O Estado de São Paulo, ano passado, comprou 1.261 ônibus, muito abaixo do Rio de Janeiro que adquiriu 1.986 unidades. Este resultado é paradoxal ao extremo, se se analisar o poder do Estado paulista nas compras globais. Vamos ver: no total das vendas (automóveis, caminhões, ônibus, picapes etc) da indústria automobilística, em 1983, São Paulo comprou 274.683 unidades, ou seja, 26,5% de um total de 728.927 unidades. O Rio, o segundo colocado como poder de aquisição da indústria automobilística como um todo, participou com 7,9%.

Isto vem reforçar, seguramente, a tese de que as tarifas equalizadas do principal grande



centro consumidor de São Paulo (a capital) é um desestímulo aos operadores, o que se reflete na indústria montadora de ônibus. O Rio de Janeiro, ao contrário, com uma política de tarifas urbanas diferenciadas, onde o que manda é a quilometragem percorrida, permite ao empresário uma margem de confiança que lhe dá fôlego para a compra de ônibus novos.

Poderia ser utilizado um argumento de que a cidade de São Paulo é apenas um dos 500 municípios do Estado. No entanto, a capital, além da grande concentração populacional, gera uma reação em cadeia sobre o Estado, e esta reação gera desconfiância do empresário de ônibus. "Muitas prefeituras ficam à espera do que acontece em São Paulo para determinar sua política tarifária. Se a

tarifa na capital empacamos", nós também empacamos", soletra um empresário do interior de São Paulo.

Em 1984, com as intervenções ocorridas nas operadoras privadas da capital paulista, certamente o desestímulo persistirá, não só nas empresas paulistanas, como as do interior do Estado. "Antes a cidade de São Paulo comprava entre 150 a 200 ônibus mensais, representando 35% de nossas vendas", diz uma fonte da Mercedes. "Hoje, com a onda de pessimismo provocada pelas intervenções, este percentual baixou para 10%". O Rio, no entanto, ocupou esta vaga, passando a consumir entre chassis e monoblocos 150 a 200 unidades mensais.

Denisard tem defesa para ferrovia

O deputado federal Denis Arneiro (PMDB-RJ) tem trabalhado muito e apresentado projetos na área de transportes, além de ter exercido o cargo de vice-presidente da Comissão do setor na Câmara até o final do mês de abril.

Entre os projetos, merece destaque o que reformula o decreto do ex-presidente Geisel que obriga as estatais a colocar suas cargas prioritariamente nas ferrovias ou empresas de navegação. A idéia básica de Arneiro é que somente o transporte sobre trilhos usufrua deste benefício, retirando do decreto os marítimos "porque eles também são iniciativa privada, da mesma forma que os transportadores rodoviários de carga".

Outro projeto de sua iniciativa é o de acabar de vez com o ISTR, pela razão óbvia de que 60% não pagam, 20% pagam metade do valor e apenas o restante paga corretamente. E argumenta: "Não podemos deixar o honesto ser prejudicado nas concorrências de fretes".

Metrô, transporta mais, com déficit elevado

Contabilidade final do exercício de 1983 para o Metrô de São Paulo: transportados 375.618.168 passageiros, significando um decréscimo da demanda, em relação a 82, da ordem de 8,2%.

Mas este crescimento foi superado pelo aumento do prejuízo líquido, que em 82 foi da ordem de Cr\$ 4.636.402.000,00, enquanto o do exercício de 83 saltou para

Cr\$ 56.515.083.000,00.

Dois dados que refletem diretamente nas metas do Metropolitano. Quanto ao primeiro, a "participação significativa" deste modal no transporte sugere que a "concretização da rede básica é o mínimo que a cidade exige". Porém a escassez de recursos impele a atual gestão para a tentativa de "quadruplicar" as receitas extra-tarifárias durante o atual mandato.

Caixa da CMTC começa a pesar no balanço



Um rápido parecer administrativo sobre o atual desempenho operacional e financeiro da CMTC esclarece que "como operadora estatal de ônibus, a CMTC incorre numa série de custos específicos", que não atingem as permissórias.

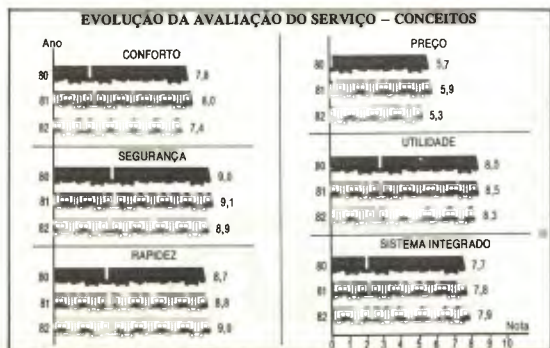
Enquanto a maioria destas operam linhas rentáveis a custos inadequadamente tabulados, a CMTC opera 104 linhas deficitárias dentro de um total de 157 li-

nhas. Principalmente por possuir linhas que servem populações de longínquos bairros da periferia. Além disso, a empresa, "em razão de erros administrativos do passado", arca hoje mensalmente com uma despesa de Cr\$ 432 milhões, para complementar aposentadorias e pensões a cerca de 1.800 empregados aposentados. Esta despesa deverá dobrar, em breve, quando outros 1.800 empregados da empresa se aposentarem.

Pessoal

- Herbert Berger é o novo diretor superintendente da Fiat Diesel, desempenhando também, por enquanto, sua antiga função de diretor comercial.

- Após terminar a edição de 4 volumes contendo toda "Legislação Básica de Transportes", o consultor jurídico do Ministério dos Transportes, Raimundo Antonio Espinheira Mesquita, pediu demissão.



CARTAS

Rod control

S.T.G. Ind e Com Ltda., fabricante do dispositivo Rodcontrol (e não Rod Air Control), vem respeitosamente informar aos seus inúmeros clientes que, com grande surpresa, tomou conhecimento, pela reportagem sobre pneus intitulada "Na calibragem de pneus, a prática supera divergências", inserida na revista Transporte Moderno nº 242, das declarações emitidas pelo sr. Giovanni Rossi, gerente de estudos técnicos da Pirelli, quando este sr. afirma que o nosso equipamento promove a SANGRIA dos pneus. (... acha que um equipamento como o Rod Air Control teria de fazer o papel do borracheiro de estrada, apenas fazendo entrar ar, sem sangrar).

Temos a impressão que o referido sr. não conhece tecnicamente o funcionamento do nosso aparelho, ou foi levado por informações errôneas, a fazer tal afirmativa:

Outrossim, lamentamos também que, na transcrição dos informes técnicos emitidos para essa Revista, pelo nosso Diretor Técnico Sr. Milton Rodrigues, tenha o repórter sr. Roberto Queiroz, cometido o mesmo engano.

Afirmamos e podemos provar, com o testemunho de nossos próprios clientes, que o equipamento Rodcontrol não tem como característica técnica promover a SANGRIA DOS PNEUS e sim calibrar os mesmos dentro das normas dos fabricantes; informar por meio de alarme possíveis perdas de pressão e abastecer de ar, quando seja necessário.

Estas afirmações se fazem necessárias a fim de dirimir quaisquer dúvidas, quanto ao funcionamento técnico do nosso equipamento e salvaguardar o bom nome e conceito, adquirido ao longo do tempo, no mercado interno e externo.

Milton Rodrigues, Diretor Técnico.

A retificação de qualquer informação publicada de maneira errônea é um direito do interessado, e que TM respeita. Registramos, portanto, que o referido equipamento, efetivamente, não faz a sangria do pneu. Entretanto, o papel do redator na matéria citada foi simplesmente o de retratar no texto o que foi recolhido em entrevistas, sem que nada tenha sido acrescentado ou omitido deliberadamente.

Retifica

A presente tem por finalidade esclarecer a matéria publicada em Transporte Moderno nº 241, sob o título "Vira brequim na recuperação é, às vezes, um risco". Quando em nosso depoimento dissemos que as características da estrutura metalográfica do virabrequim enchido sempre alteram e que para se avaliar essa nova situação pre-

cisaríamos efetuar ensaios destrutivos, talvez por um erro de impressão ficou registrado que "o núcleo se mantinha inalterado", ao invés de alterado.

Eng^o J.L. Perez, Retífica Comolatti, São Paulo, SP.

De fato TM cometeu um erro de revisão no texto.

Mercado

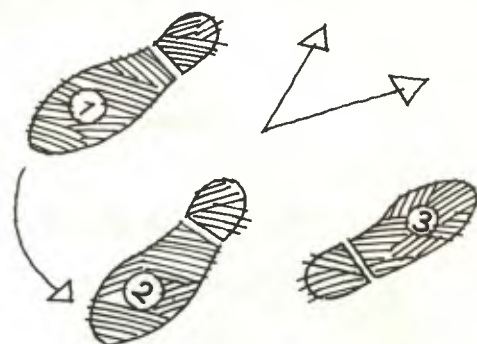
Utilizamos com bastante regularidade em nossos estudos o suplemento "Mercado" desta revista. Gostaríamos, todavia, de solicitar que incluíssem na cotação de usados, os caminhões de tração 6x4, tais como Mercedes-Benz L-2213 e L-2219, Scania T 112 E e Volvo N-1033.

Luiz Antonio P. Coneglian, Usina Barra Grande, Lençóis Paulistas, SP.

Apenas os Mercedes-Benz não estão incluídos por terem aplicações especiais e, portanto, ainda com poucas unidades comercializadas no mercado.

Se você está perto de Três Passos, a Mercedes-Benz não deixa você dançar.

Não vamos dizer que a Mercedes-Benz está sempre de rosto colado com o seu caminhão, mas está bem próxima. Através dos seus Concessionários ela presta assistência em todo o País. Com oficinas bem montadas, ferramental especializado e pessoal que faz o par perfeito com o seu caminhão. Nas mãos dele o seu Mercedes-Benz não erra o passo nunca.



transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 21 — Nº 243 — ABRIL 1984 — Cr\$ 1.300,00



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

transporte moderno

REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior (São Paulo) e Fred Carvalho (Rio)
Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros, Jaime A. Mendes e Roberto Queiroz
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 572-2122
Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667-675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.
Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo
Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Élcio Raffani (São Paulo)

Coordenadora: Vera Lucia Braga
Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

Representantes internacionais:

Africa do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; Alemanha Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; Austrália: Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; Áustria: Internationale Veriaggenretungen - A-1037, Wien - Veitthasse 6; Bélgica: Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervuren - 1150 - Brussels; Canadá: International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M58 1J3; Coreia Média Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul; Espanha: Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; Estados Unidos: The N. SDe Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; Finlândia: Admark OY - Mikonkatu 11D - OD100 Helsinki 10; França: Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; Holanda: Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 3B - Amsterdam 1004; Inglaterra: Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; Itália: Publicitas S.p.a. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; Japão: Tokyo Representative Corp. - Ssekiki Building 2-F - 3 16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; Polónia: Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136; Portugal: Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; Suécia: Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; Suíça: Mosse Annoncen AG - Limmatquai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.
Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 14.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 - sequencial - telex 36907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar: Cr\$ 1.300,00. Edições especiais: Cr\$ 2.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 572-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave das transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada a reprodução de artigos; desde que citada a fonte. Registrada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29/3/63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76, C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



Lançado ônibus a gás para utilização em transporte urbano

Estimulada pela EBTU, a Stª Matilde liderou um consórcio para produzir um ônibus movido a gás e destinado ao uso no transporte urbano. Entretanto, esse projeto vai requerer soluções de infra-estrutura, que ainda não tem respostas definidas. O lançamento está em protótipo. Na pg. 34.

Soluções e falta de verbas se agregam aos planos do TCU

Partindo de soluções de cunho racionalizador, os sistemas de Transporte Coletivo Urbano (TCU) de quase todo o Brasil entram em fase de acaloradas discussões sobre a melhor forma de aproveitamento do transporte sobre pneus, eletrificado, ou não. Para chegar a bom termo, terão que passar por cima de acirrada disputa por verbas. Na pg. 10.



Direção: geometria passa a ser vista sob novos ângulos

Fabricantes de pneus, montadoras de veículos, frotistas e ainda fabricantes dos equipamentos de aferição discutem questões sobre a geometria de direção, que lentamente começa a receber o devido reconhecimento das partes envolvidas. Apesar disso, faltam percentuais exatos. Na pg. 36.

Atualidades	3	Mercado	30
Cartas	7	Seminário	43
Da Redação	9	Seguros	47
Tributação	27	Entrevista	54

Capa: foto Jehovah Gonzaga

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 assinatura.

A melhor alternativa

Já que bom senso é a palavra de ordem no Brasil, neste momento, todos os segmentos dos transportes deveriam olhar com especial carinho o que vem ocorrendo com o setor de transporte público de passageiros em nosso país. E surpreendentemente no segmento de menor rentabilidade e que tem convivido intimamente com o prejuízo.

Disparado em evolução tecnológica e operacional, se comparado aos sistemas de toda a América Latina, o transporte público nacional entrou num ritmo de apreciável desenvolvimento.

Há anos a tarifa constitui-se no pivô central de todo estremecimento entre empresas e órgãos concedentes. Aliás uma questão tão árida que o próprio CIP lavou as mãos, jogando toda a responsabilidade sobre a quase maciça maioria de prefeituras completamente ignorantes no assunto e simples copiadoras de regras e de tarifas de grandes cidades que agruparam os poucos técnicos do assunto.

O crescimento atingiu todas as regiões do país. Do Pará ao Rio Grande do Sul, do Rio Grande do Norte ao Mato Grosso do Sul, nota-se uma grande população de interessados técnicos no assunto, participando, sugerindo, digerindo, pesquisando e, mais interessante, solucionando problemas que, quase sempre, são regionais e independem da observação pura e simples das medidas aplicadas nas grandes capitais do país.

Uma lição que pôde ser assimilada durante o último seminário realizado por esta editora e que, desde a princípio, já indicou que a preocupação maior sobre o problema foge totalmente do eixo Rio-São Paulo.

Um exame mais cuidadoso do que vem ocorrendo indica que a maioria está bem mais próxima dos "iniciantes" do que dos velhos e inseqüentes patriarcas que sempre viveram de resgatar tarifas mais interessantes através do lobby e das influências políticas, que sempre só permitiram investimentos pessoais e nunca em reinvestimentos.

Finalmente, podemos dizer, chegou a hora da técnica, da seriedade, da disposição em resolver problemas, dos bons tratos ao usuário — verdadeiro

patrão do sistema e veículo de lucro para o empresariado do transporte urbano de passageiros.

Depois do "Perspectivas do Transporte Urbano" ficou claro que a conciliação é o melhor corredor de tráfego para todos os envolvidos.

Não há lucros para um, há lucro para todos.

Qualquer breve visita a cidades como Fortaleza, Belo Horizonte, Araraquara e muitas outras deixa patente que o fluxo de informações está consolidado há algum tempo. Técnicos de Rio e São Paulo é que deveriam ir ver como solucionar alguns problemas só existentes porque não são atacados, por se dar muita importância à política, ou velhos empresários não notaram ainda a inércia em que se encontram. Hoje, o usuário mudou e responde de maneira diferente à de outros tempos pelo serviço, qualificando a demanda e revertendo para o próprio empresário os cuidados que se deve ter com ele.

Nesta edição os leitores podem conhecer, com riqueza de detalhes, não o que se tem feito com grandes financiamentos mas, tudo o que se pode fazer simplesmente aplicando o bom senso e a vontade de resolver os problemas dos usuários.

A lição é mais extensa. As secretarias de Transporte não podem ver as empresas como inimigas políticas simplesmente mas, mesmo pensando assim, que estas podem se transformar em aliadas. E vice-versa.

O corpo-a-corpo não leva a nada, porém pode ser um meio para a corrosão de tudo e prejuízo de todos. Neste momento, contudo, certas estão as Secretarias que interferem ou interfeririam para proteger o destinatário de todos os esforços: o usuário.

Prestem atenção. As soluções estão aí, é só tomá-las e aplicá-las, sem a preocupação de ofensas políticas ou temores da pressão de grupos econômicos, porque todos podem sair fortalecidos desta cruzada.

Câmaras de compensação, racionalização operacional, implantação de controle horário de frequência, treinamento de motoristas e criação de linhas anti-ociosidade são medidas, entre dezenas de outras, que já se tornaram realidade.

Melhor ainda: tornaram possível baixar o custo da tarifa e sem que qualquer empresa fosse sufocada pelo prejuízo. Ao contrário, as medidas inteligentemente aplicadas fizeram aumentar a rentabilidade, incrementando o IPK e o PMA de cada linha.

Bartholomeu Neto

Controle do sistema revigora e conquista empresários do setor

A Secretaria de Transportes de Fortaleza vem acionando seus técnicos para consolidar a prioridade dada à racionalização dos transportes daquela capital e, utilizando relógios de controle nos terminais e até anúncios em rádio e TV, mobilizou empresários e população

Depois de uma rápida observação do perfil da maioria das grandes cidades brasileiras podemos afirmar que Fortaleza constitui-se num modelo das cidades litorâneas. Um modelo que, também, reúne todos os problemas que estas cidades enfrentam, mas que, porém, destaca-se pela efetiva aplicação de soluções. Em termos de transporte, a capital cearense não foge à média arcando com problemas da falta de uma estrutura de urbanização preocupada com o transporte urbano, concentração da população de baixa renda nas periferias, e uma superpopulação da área urbana com cerca de 1,5 milhão de habitantes.

Entretanto, ao contrário do que normalmente acontece, a convivência

empresas-secretaria de Transporte é das melhores. De um lado, a secretaria preocupando-se com a saúde econômica das empresas e de outro as empresas, abandonando as tradicionais práticas amadoras e familiares, respeitando os modernos conceitos técnicos dos especialistas municipais. Lógico, o beneficiário maior e o centro das atenções é o usuário, que passa a ter um transporte mais eficaz e confiável.

Tão logo assumiu a secretaria de Transportes de Fortaleza, Ciro Regis Castelo Vieira, colocou em prioridade a filosofia de promover a racionalização dos transportes e, através de ataques a objetivos específicos, promover uma mentalidade responsável nos empresários do transporte urbano. E mais,

Com isso, provar às empresas que, ao invés de aumentar a lucratividade, o mau serviço só se presta a esvaziar os cofres das concessionárias.

A partir da definição a aplicação. Depois de uma extensa pesquisa de campo, tratou a secretaria de repro-

a secretaria de Transportes, por sua vez, teve como lucro um sistema mais ordenado.

Em termos numéricos pode-se ter idéia das vantagens advindas desta iniciativa: nas linhas já operadas pelo controle horário via relógio de ponto,

25% do total, a demanda média aumentou em 30%, porque além do acréscimo da confiabilidade, houve uma melhor distribuição das frequências. A velocidade média aumentou para 17 km/h nas vias convencionais e para 19 km/h nos corredores.

Porém, o mais importante de toda essa implantação foi a repercussão para o empreendimento do acerto das medidas, acarretando em menores custos de opera-



A intenção principal é melhorar qualidade e erradicar variação de tarifas

gramar operacionalmente todo o sistema de tráfego e corrigir as falhas de frequência.

Para isso, foram implantados relógios de ponto nos terminais de ônibus e, em linhas de grande percurso, relógios de média distância. Através do rádio, televisão, jornais e das associações de amigos de bairro, o trabalho prosseguiu visando a divulgação de horários rígidos e controlados.

Depois de algum tempo, as constatações de todos os lados chegaram à mesma conclusão: sucesso. Os usuários passaram a confiar no sistema e a aumentar a frequência de viagens; as empresas começaram a ter um controle mais efetivo sobre a frota e os veículos a sofrer menor esforço e

ção para as concessionárias. Tanto assim que várias companhias já tem tomado a iniciativa da compra de todo o equipamento, dois relógios e uma cabina em fibra, cerca de Cr\$ 5,2 milhões, e implantado em linhas ainda não cogitadas pelo órgão municipal. As empresas tampouco tem reclamações pelas eventuais multas. A cada infração de horário as empresas tem um desembolso de Cr\$ 10,5 mil.

“O objetivo principal é baixar a tarifa, mas não penalizar as empresas”, explica Ciro Vieira. Todas as propostas da secretaria tem esse fim. E vem resolvendo. “Para conseguirmos a tarifa ideal temos de aumentar o IPK e para isso temos de equilibrar toda a malha viária”, diz Vieira, convicto.

