

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 348 - MAIO 1993 - Cr\$ 100.000,00


Editores TM Ltda

TUBARÃO COMEÇA A EXPORTAR GRÃOS

INFORMÁTICA

Frotistas
aprovam EDI e
roteirizador

PASSAGEIROS

Como foi
o Congresso
da ANTP

PINTURA DE FROTAS
O regulamento
do concurso



"EU CONHEÇO CADA PALMO DESTE CHÃO!"

A qualquer momento, em qualquer lugar, nas ruas e estradas do Brasil, você cruza com um Scania. São caminhões pesados transportando cargas essenciais ou ônibus levando gente num ir e vir sem fim por esse País afora.

É a presença constante da Scania na vida brasileira, neste momento em que chegamos a mais um marco histórico: 100.000 veículos Scania produzidos no



**100.000°
SCANIA
BRASIL**

Brasil. São caminhões e ônibus de primeiro mundo, com avançada tecnologia e que, ao longo de nossos 36 anos de Brasil, mudaram profundamente o conceito e o perfil do transporte rodoviário do País.

Agora, a marca dos 100.000 veículos produzidos é um novo ponto de partida para nós, rumo ao futuro. Rumo ao Brasil do Scania 100.001, 100.002, 100.003...

TRANSPORTANDO O DESENVOLVIMENTO

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Colunista
José Luiz Vitú do Carmo

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Serviços Editoriais
Freelance Comunicações Ltda.

Arte/Produção
Quatrux Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Hymn Igarashi

Gerente
Marcos Antônio B. Manhanelli

Representantes
Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes

Paraná e Santa Catarina
Spela Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 conjunto 704
CEP 80060-100 Fone (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul
CasaGrande Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 Fone/Fax: (051) 224-5855
90610-250 Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 1.748.000,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 160.000,00. Em estoque apenas as últimas edições.
Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT. 1 n° 14.498/85 de 06/12/85.

Circulação: 18.500 exemplares
Registrado no 2° Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação n° 26.394 em 20/07/1988.
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.
Uma publicação de

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117-030 Vila Mariana São Paulo SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)
Fax: **(011) 571-5869**
Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53.995.544/0001-05
Inscrição Estadual n° 111.168.673.117

IVZ
Instituto Verificador de Circulação

Filial à ANATEC e à ABEMD

Circula em junho 1993

Ano 30 - n° 348 - Maio de 1993
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 160.000,00

SUMÁRIO

SEGREDO 11 **Novos motores equipam caminhões**
TM flagra caminhão VW 7-110 com o novo 4-10T

TERMINAL DE GRÃOS 12 **CVRD com Ceval e Richco em Tubarão**
Parceria acelera exportação de soja

SEMINÁRIO DE INFORMÁTICA 18 **Participantes discutem até mesmo tecnologia**
Transportador e fornecedor falam a mesma língua

SOFTWARES 20 **Transporte fica mais ágil e confiável**
Três casos ilustram as vantagens da informática

INTERNACIONAL 26 **Transportadoras crescem com just-in-time**
A competição na Europa leva à especialização

COMBUSTÍVEIS 32 **Desregulamentação do setor abre o mercado**
Mais postos são abertos, exigindo mais transporte

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

ÔNIBUS USADOS 41 **Entrada dos clandestinos aquece mercado**
Autônomos chegam a absorver 50% das vendas

SEGREDO 44 **Mercedes já testa O-371 UP com motor 400**
Padron de três portas é a principal novidade do ano

INTEGRAÇÃO 46 **Seminário debate sistemas de transporte urbano**
A integração por meio de terminais é questionada

CONGRESSO DA ANTP 48 **Busca de saídas para o transporte público**
Criado um conselho para melhorar a qualidade

ENTREVISTA 53 **Secretário de São Paulo quer fechar a CMTC**
Hanashiro volta à prefeitura com idéias renovadas

SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos e Rumores - 38 Produtos - 39 Última Parada - 56

Engenheiro agradece denúncias sobre curvas

Agradeço as reportagens feitas pelo jornalista José Vitú do Carmo, em sua coluna "Rumos e Rumores" desta conceituada Revista.

O caro jornalista Vitú demonstrou um senso de responsabilidade admirável ao tentar esclarecer por que há em São Paulo curvas feitas com infra-elevação, o que as torna um perigo para os motoristas.

Venho tentando, desde 23 anos atrás, consertar a mais perigosa de todas, situada no final da avenida Rebouças, no túnel da rua Major Natanael. Em 18 de agosto, consegui, finalmente, consertá-la, elevando o piso da pista da esquerda em 81 cm. Não houve mais acidentes no local.

Quando me aposentei, em 1981, conhecia três curvas sem sobrelevação. Hoje, já conheço cerca de vinte que precisam ser consertadas.

O difícil é que, mesmo provando que há necessidade da sobrelevação, não consigo sensibilizar os que seriam responsáveis pela segurança do trânsito em São Paulo, nem mesmo com o apoio bem-intencionado do jornalista Vitú.

Não desistirei, porém, de consertar essas curvas assassinas, e de ensinar como as curvas devem ser feitas com sobrelevação.

ARDEVAN MACHADO

Escola Politécnica da Universidade de São Paulo
Doutor em Engenharia
São Paulo-SP

Professor contesta argumentos da Krone

Acabo de receber a TM 345, edição de janeiro/fevereiro de 1993. Com relação ao artigo de nossa autoria (minha — Leomar —, do professor Widmer e do professor Manoel), publicado nas páginas 20 e 21, gostaria de fazer alguns comentários a respeito do 'argumento' da Krone favorável ao *supersingle*. Para tanto, vou contar uma simples historinha:

"Imaginemos que um cidadão resolva ganhar a vida viajando pelo interior do Brasil como o 'homem que dorme em cama de pregos'. Imaginemos também que, para começar na nova profissão, a primeira decisão dele seja a de escolher o tipo de cama de pregos que irá usar. Ele tem duas opções:

1ª) Uma cama com um único, afiado e enorme prego (pregão ou *supersingle*, que seria colocado, por exemplo, na altura da barriga, e que sustentaria todo o seu peso); ou,

2ª) uma cama com 300 mil pregos (isto é, com 300 mil pontos de distribuição do seu peso).

Uma pessoa inteligente escolheria, com certeza, a segunda opção. Deveria, no entanto, escon-

der tal decisão dos 'técnicos' da Krone, pois estes tentariam interná-la num hospício ou argumentariam que ela é incompetente, pois não estaria considerando a 'teoria do efeito cruzado da pressão', segundo a qual os 300 mil pregos seriam capazes de matar o homem em instantes.

Qualquer semelhança entre pneu e prego, e entre pavimento e corpo humano não terá sido mera coincidência.

Espero que esta história bizarra sirva para evitar outros 'bizarros argumentos', como os da Krone a respeito do *supersingle*, que não encontram suporte técnico algum (talvez o Paulo Coelho consiga dar um suporte esotérico). PS: Economia de transporte não é minha especialidade, mas, considerando o que tenho lido sobre os *supersingle*, os valores que seriam economizados, segundo a Krone, me parecem outra 'história', do mesmo nível que a da 'teoria do cruzamento de pressão'.

JOSÉ LEOMAR FERNANDES JÚNIOR

Professor
Austin-EUA

Entrevistado aponta imprecisões

Na matéria "Obstáculos à Padronização", publicada na edição de março da TM, o jornalista Gilberto Penha incorreu em algumas imprecisões, que retifico a seguir:

□ No parágrafo onde diz que "...Pichler achava que as medidas 1,10 m x 1,10 m correspondiam ao perfil do palete padrão...", além desta imprecisão de linguagem, é dito que: "Ao seu ver... a solução estaria em se conseguir um produto que permanecesse útil durante vinte anos." O texto não diz para que problema isto seria uma solução, e, "ao meu ver", dificilmente um palete duraria vinte anos, por mais que se substituam peças. Pelo menos, não foi esta a minha proposta, e sim a de que se deve pensar a longo prazo, sem imediatismos e com visão estratégica, de conjunto, ao se propor uma padronização.

□ O parágrafo seguinte diz que "o mundo dá voltas", e isto é uma verdade, mas é a única verdade do parágrafo. No dia 2 de janeiro, não houve a tal "reunião técnica no IPT". Creio que o articulista se refere à NORMASLOG, evento dedicado à normalização em logística, especialmente quanto ao palete, promovido, em outra data, pela ASLOG — Associação Brasileira de Logística. Não apresentei, na ocasião, nenhuma "nova interpretação sobre o palete da ABRAS", nem tinha nada a "deixar escapar". Foi citada entre aspas uma afirmação sobre "essa normalização..." que jamais poderia ser colocada como de minha autoria. Minha posição, de que é muito importante a busca de uma padronização que permita a circulação de paletes,

não é nova, sendo mesmo muito anterior ao esforço da ABRAS. Se tenho uma nova posição é a de não considerar mais tão viável um padrão único, ou um sistema único de circulação. Também não creio que o Sr. Vantine tenha dito que "nenhum país do mundo usa hoje o palete quadrado" pois, com certeza, ele conhece, visto ser bem informado, o 'palete *pool*' australiano e as normas ANSI, JIS, ISO e outras que estabelecem o palete quadrado, ao lado de outros. □ Dizer, como está dito ao lado da fotografia, que "pesquisas feitas... pelo IPT comprovam que o palete de 1,20 m x 1,00 m proporciona maior porcentagem de amarração em caixas empilhadas em comparação com o tradicional palete quadrado" também é uma inverdade completa. Basta ver a norma da ANSI (MH 10.1M) e as pesquisas do IPT que resultaram na norma IPT/NEA 64, "Dimensões Planas de Embalagens para Paletização", e no texto da palestra apresentada na NORMASLOG, do qual estou enviando uma cópia.

ERNESTO F. PICHLER

Laboratório de Embalagem e Acondicionamento de cargas do IPT
São Paulo-SP

□ O redator Gilberto Penha esclarece que, como o professor Ernesto Pichler estava viajando à Europa durante a elaboração da reportagem, não conseguiu entrevistá-lo. Por isso, lançou mão de depoimento de Pichler favorável ao palete quadrado publicado em TM 318, de julho de 1990, e não contestado pelo missivista.

TM reconhece que:

- a) o redator equivocou-se na transcrição da declaração de Pichler sobre o horizonte de vinte anos para a introdução da paletização;
- b) a legenda da foto é incompatível com a documentação técnica apresentada; e
- c) a reunião técnica mencionada foi, de fato, a NORMASLOG.

Mas confirma as declarações do Sr. José Geraldo Vantine sobre o fato de que o palete quadrado é pouco utilizado em todo o mundo.

Transportador elogia resposta à Happy Home

Às vezes, acho que a palavra 'transportador' deveria ser substituída. São ações como a carta da Happy Home (TM 346, de março de 1993) que maculam todo um esforço de ética, de seriedade e de profissionalismo do setor.

Parabéns à equipe de TM pela resposta clara e objetiva ao que foi escrito pelo transportador D.O.P. do Amaral.

L.C. FONTES
Ímola Transportes
Guarulhos-SP



NEUTO

ESCREVE

De volta ao passado

A 'desmunicipalização' do transporte coletivo de São Paulo, a anunciada privatização da CMTC e a pretendida institucionalização dos ônibus clandestinos (veja entrevista com o secretário Getúlio Hanashiro) comportam uma leitura político-partidária. Para muitos observadores, trata-se apenas de uma manobra do prefeito e candidato à presidência da República Paulo Maluf, disposto a reduzir a pó toda e qualquer herança do PT. De olho no Palácio do Planalto, Maluf estaria fechando as torneiras ao transporte público para investir em obras visíveis.

Disputas eleitorais à parte, as medidas do alcaide comportam, igualmente, uma análise mais técnica. Em primeiro lugar, o fim da 'municipalização' só se tornou possível porque o processo de desvinculação entre tarifa e remuneração do operador foi implantado com extrema incompetência. Uma vez que uma parcela de 80% da receita das empresas baseava-se no quilômetro rodado, acumular números no odômetro (de preferência com os ônibus vazios, para reduzir os custos) tornou-se muito mais importante do que transportar passageiros. Era mais fá-

cil e mais lucrativo deixar essa tarefa para os clandestinos.

Critique-se também não apenas o elevado lucro embutido na planilha de custos (a taxa de administração de 12% é um bom exemplo) como também a absoluta ausência de competição de preços na contratação dos serviços das empresas.

Para completar, o congelamento eleitoral das tarifas, no final do ano passado, gerou uma dívida sem precedentes e elevou o valor do subsídio a níveis insuportáveis.

No entanto, se, por um lado, faltou competência ao PT, por outro, voltar simplesmente ao passado não parece a solução mais inteligente. A garantia de que as filas nos pontos e a superlotação não voltarão não pode ter como base unicamente uma promessa de fiscalização rigorosa. Embora sobre fiscais, até quando poderão resistir às injunções políticas, ou mesmo à corrupção?

O simples fracasso de uma experiência não enterra definitivamente as vantagens de se dissociar a tarifa da remuneração do operador. Entre elas, um melhor nível de serviço e a possibilidade de subsídios, praticados pelos países mais adiantados como forma de conter a expansão do transporte individual.

De qualquer maneira, qualquer nova tentativa não poderá repetir os mesmos erros. Precisará, portanto, estimular a competição, buscar uma planilha mais enxuta e valorizar o número de passageiros transportados.

Quanto à privatização da CMTC, nada a opor. A CMTC é, hoje, o protótipo da estatal gigantesca e ineficiente, sujeita a todo tipo de influência política e à descontinuidade administrativa — enfim, uma perfeita geradora de déficits cada vez maiores. Cumpre, portanto, senão extingui-la completamente, pelo menos emagrecê-la o bastante e redefinir seu papel, limitando sua operação aos corredores troncais (se os interesses em jogo o permitirem), aos onerosos trolebus (que ninguém quer) e à introdução de novas tecnologias. Louve-se, também, a proposta de se entregar a frota ainda não obsoleta à iniciativa privada, livrando-a do ônus da má gestão pública.

Quanto aos já numerosos clandestinos, não podem mais ser ignorados. Urge aproveitar os que tiverem condições para suprir deficiências do transporte bairro-a-bairro. Porém, urge ainda mais tirar definitivamente de circulação os muitos que não atendem aos requisitos mínimos de segurança.

TNT dá a Dietrich cargo de vice-presidente



Foto: Paulo Igarashi

Dietrich, vice, e Endler, presidente

O presidente da TNT Brasil, Talito Endler, não gostou das informações fornecidas a TM por seu porta-voz, Koishiro Matsuo, a quem demitiu, juntamente com sua equipe, assim que começou a circular a edição nº 346, de março de 1993 (ver página 15). Além disso, ameaçou processar a revista. Na reportagem sobre as empresas aéreas de carga, Matsuo declara que Ivo Dietrich havia sido afastado da presidência da empresa e que, em seu lugar, assumiu Talito Endler, que malograra nas suas incursões pela América do Sul.

Para amenizar as declarações de seu ex-porta-voz, Talito Endler enviou a TM cópia de comunicado interno, denominado "Alteração Organizacional", distribuído em novembro do ano passado.

No comunicado, Endler atribuiu à recessão mundial o "plano de reformulação do crescimento e da estrutura operacional de todo o grupo". E informa que, "em decorrência de nova política da TNT Ltda., foi orientado um recuo estratégico na América do Sul e a concentração de todo o esforço no Brasil, retornando à estrutura de três anos atrás". Assim, Endler retomou a presidência da TNT Brasil e, para o então presidente Ivo José Dietrich, foi criado o cargo de vice-presidente sênior. Há três anos, Dietrich respondia pela Diretoria Financeira.

Goldman condena obras inacabadas

"Todos os 33 portos brasileiros têm obras inacabadas. Acho isso uma irresponsabilidade, uma leviandade." Ao contrário do que poderia parecer, não se trata de uma denúncia de um deputado de oposição, mas do Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, feita na abertura do seminário "Complexo Portuário Paulista — Investimento e Competitividade", realizado em São Paulo no dia 17 de abril.

Um bom exemplo dessa política é o cais de Valongo-Paquetá, em Santos, onde um aterro de 100 m de largura e de mais de um quilômetro de comprimento está sendo destruído pelo mar. Orçada em US\$ 240 milhões, a obra foi iniciada pelo governo Sarney e paralisada, depois de consumir US\$ 40 milhões. "No Brasil, infelizmente, são os empresários que dizem ao governo o que tem de ser feito", arrematou Goldman.

No mesmo encontro, o diretor de Comércio Exterior da Fiesp, Luiz Fernando Furlan, divulgou pesquisa mostrando a insatisfação dos usuários com as constantes interrupções do trabalho, a insatisfatória qualidade dos serviços e a burocracia reinantes no Porto de Santos.

O fato provocou indignação do presidente da Codesp, José da



Foto: Paulo Igarashi

Goldman: exemplo de Valongo-Paquetá

Costa Teixeira. Para Teixeira, os empresários se esquecem de que o porto já foi pior, oito anos atrás.

O encontro também revelou que o sonhado superporto de São Sebastião pode ficar apenas no papel. A concessão do governo federal ao governo estadual vence no ano que vem e, provavelmente, não será renovada. Além de não haver investimentos previstos para melhorar o acesso rodoviário ao porto, há outros obstáculos. Um deles é o movimento ecológico, que poderá reduzir São Sebastião a um porto limpo, proibido, por exemplo, para a movimentação de derivados de petróleo. Alguns técnicos estimam que a capacidade de São Sebastião, que hoje é de 350 mil toneladas, teria como limite 1,5 milhão de toneladas; portanto, um valor relativamente baixo.

BID analisa projeto da Fernão Dias

O projeto de duplicação da Rodovia Fernão Dias (BR-381), que liga São Paulo a Belo Horizonte, já está nas mãos da diretoria do Banco Interamericano de Desenvolvimento, que deverá participar do financiamento da obra. O convênio, firmado entre o governo federal e os governos estaduais de São Paulo e de Minas Gerais, estabelece que a duplicação do primeiro trecho, de 70 km, que vai do entroncamento com a via Dutra até Bragança Paulista (SP), terá seu custo, de US\$ 560 milhões, assim rateado: BID (50%), governo federal (24%) e governos estaduais (26%).

Segundo a Secretaria de Transportes de São Paulo, o BID terá quarenta dias, a partir de 9 de março, para apreciar o projeto, último passo para o financiamento da obra. Por isso, o secretário Wagner Rossi prevê que, entre maio e junho, será aberta a licitação e serão iniciadas as obras, que deverão durar de dezoito meses a 24 meses, a partir de setembro.

Aduaneiras divulga calendário de cursos

A empresa Aduaneiras Seminaários, Cursos e Simpósios, de São Paulo, especializada em comércio exterior, montou seu calendário de cursos para 1993 com os seguintes cursos na área dos transportes: "Seguro de Transportes Internacionais" (7 e 8 de junho), "Transportes no Comércio Exterior" (26 a 29 de julho), "Transporte Aéreo Internacional" (27 de setembro a 1º de outubro) e "Transporte Marítimo" (29 de novembro a 3 de dezembro). As inscrições poderão ser feitas, e os programas dos cursos poderão ser obtidos, pelo fone (011) 259-0233, pelo fax (011) 258-9200 ou por telex: 11 30256.

Cummins faz parceria com Komatsu e Scania

Ao assumir, em abril, a presidência da Cummins Brasil, Lucas Lamadrid Gordinez (cubano naturalizado norte-americano) encontra a empresa financeiramente saneada (ver Quadro). Além de prever para este ano um faturamento de US\$ 135 milhões, nos mesmos níveis de 1990, Gordinez prometeu introduzir no mercado brasileiro alguns tipos de motores importados. Os primeiros, da série C, com 400 cv, e da série B, com 300 cv, para uso marítimo, já foram apresentados na Feira Náutica, no Rio de Janeiro, em abril.

Gordinéz substituiu Kiran M. Patel, que dirigiu a empresa nos últimos três anos e está indo presidir a Fleetguard Inc., fábrica de filtros, do grupo Cummins. Jack K. Edwards, vice-presidente da Cummins Engine (matriz norte-americana), que prestigiou a posse de Gordinez, anunciou dois contratos da Cummins: um de associação com a Komatsu japonesa, da qual passa a ter 50% das ações e garantia do uso dos motores Cummins nos tratores



Foto: Divulgação
L. L. Godinez, presidente de Cummins

Komatsu, e outro de parceria com a Scania, para pesquisa de um novo sistema de injeção de combustível, a ser introduzido no mercado mundial até o final da década.

SAINDO DO VERMELHO

Resultados*	1990	1991	1992
Mercado interno	53,3	31,6	39,5
Exportações	82,6	69,5	74,1
Faturamento	135,9	101,1	133,6
Prejuízos	26,0	10,0	0,0

* Em US\$ milhões

Empresas de courier têm novas facilidades

A ECT e as empresas que operam o transporte de carga expressa com acompanhante, conhecidas internacionalmente como *courier*, têm agora tratamento prioritário em todas as etapas do despacho aduaneiro nos aeroportos internacionais brasileiros. A Instrução Normativa nº 1, de 4 de janeiro deste ano, baixada pela Secretaria da Receita Federal, estabelece que as cargas expressas do sistema *on board courier*, ou despachadas sob conhecimento aéreo, ficam em local especial na zona primária, sem admissão regular para armazenamento.

A mesma instrução também regulamenta a isenção de Imposto de Importação para mercadorias de valor inferior a US\$ 50, e também para livros, jornais e periódicos, e a simplificação tributária para as remessas de valor até US\$ 500.

Essa regulamentação, na prática, passa a fiscalizar as remessas expressas por amostragem. O Brasil remete ao exterior, via empresas de *courier*, 1,2 milhão de volumes, e recebe 600 mil.

Fleury oferece estradas à iniciativa privada

Anunciada em 1992, no Fórum Paulista de Desenvolvimento do Governo do Estado de São Paulo, a privatização de trechos das rodovias Castelo Branco e Anhangüera-Bandeirantes começa a sair do papel. O governador Luiz Antônio Fleury Filho assinou, durante a sexta reunião plenária do Fórum, em 15 de abril, dois decretos autorizando a concessão desses trechos para a iniciativa privada construir obras e explorá-los comercialmente.

O decreto de concessão da exploração e da operação do trecho da Castelo Branco, de Barueri (Km 13,5) a Sorocaba (Km 78,2) prevê a construção de duas pistas marginais, além de obras de recuperação de pavimento, e outras de acesso, de drenagens e de sinalização. A empresa vencedora ficará com toda a arrecadação dos pedágios. Além disso, explorará as áreas lindeiras por vinte anos.

No caso do Complexo Anhangüera-Bandeirantes, o decreto estabelece a transferência da Bandeirantes, em toda a sua extensão, à empresa vencedora da concorrência pública, que se encarregará de seu prolongamento por mais 73,26 km. O prazo de concessão será de 25 anos.



Foto: Arquivo TM

Bandeirantes, uma das 'privatizáveis'

Inglêses abrem portas a embarcadores brasileiros

A unificação européia, que eliminou, em janeiro deste ano, as fronteiras internas, aliada à recessão mundial, está acirrando a disputa pelo mercado de carga não só dentro da Europa como em nível internacional, disse Ian Robinson, gerente de Desenvolvimento de Carga da BAA — British Airport Authority, em visita a São Paulo. Privatizada em 1987, a BAA, que administra os sete aeroportos da Grã-Bretanha, quer transformá-los em principal portão de entrada para a CE e de saída do continente europeu.

Além de oferecer os serviços de infra-estrutura administrativa para as cargas que passam pelos seus aeroportos, a BAA presta serviços de consultoria para as indústrias de aviões e de componentes; mantém sistema EDI para comunicação entre as companhias aéreas, transitários e alfândega, e trabalha dentro das regras do ISO 9002, juntamente com dezenas de empresas de transportes internacionais, que também obtiveram igual certificado.

Robinson conta que diversas empresas já fizeram dos aeroportos de Londres sua base de operações européias, como a DHL, em Heathrow, e a Federal Express, em Stansted, além da British Airways, com terminais próprios.

O Aeroporto de Heathrow é o de maior volume de tráfego internacional de passageiros do mundo. “Como 88% das cargas são transportadas nos porões dos aviões de passageiros, Londres é a cidade que recebe e emite cargas para mais destinos internacionais do que qualquer outra”, acrescentou Robinson, ao destacar as facilidades de transbordo para cargas oferecidas por seu sistema eletrônico de desembarço de mercadorias, o ATC-90, interligado com setecentos transitários de carga, dos quais 450 estão em Londres.

O comércio do Brasil com a



Foto: Divulgação

Heathrow: infra-estrutura moderna

Grã-Bretanha foi de US\$ 1,6 bilhão, no ano passado, 56% maior do que em 1991, e as importações de produtos britânicos atingiram US\$ 500 milhões. O transporte dessas mercadorias é feito, em sua maioria, pela Varig e pela British Airways.

A empresa britânica mantém três vôos semanais para o Brasil e oferece 56 escritórios em vinte países da Europa apoiados por um sistema rodoviário.

O ‘trem interoceânico’ chega a São Paulo

Após quatorze dias de viagem, o chamado ‘trem da confraternização’, ou ‘trem interoceânico’, ligando Antofagasta, no litoral chileno, ao Porto de Santos, chegou a São Paulo, no dia 23 de abril, e chegou a Santos, no fim da viagem, no dia 26. Foi essa a primeira viagem de intercâmbio ferroviário entre os países envolvidos (Chile, Argentina, Bolívia e Brasil), ligando os oceanos Pa-

cífico e Atlântico, nos últimos cem anos. Para isso, o trem utilizou a malha ferroviária existente nos quatro países, em bitola única.

O objetivo da viagem, segundo Carlos Alberto Ceneviva, assessor de imprensa da Fepasa, “é o de viabilizar os canais de exportação do Atlântico e do Pacífico, permitindo a integração dos países do Cone Sul com o Porto de Santos”. Na fase experimental, o trem fará uma viagem a cada quinze dias.

Considerando o percurso total de 4 196 km, estima-se um custo médio de US\$ 200 mil por viagem, que, desta vez, foi coberto pelos empresários interessados na formação de um corredor comercial entre Antofagasta e Santos.

No Brasil, sua entrada deu-se pelos trilhos da Rede Ferroviária Federal, por Corumbá (MS), percorrendo depois os da Fepasa. A composição, movida por uma locomotiva e por quatorze vagões fechados, tipo gôndola, que carregam 30 t, em média, trouxe produtos agrícolas do Noroeste da Argentina, do Chile e da Bolívia. Esses produtos ficaram expostos durante dois dias na plataforma I da estação Júlio Prestes, na capital paulista.

No dia 26, o trem seguiu para Santos, de onde partiu no dia seguinte, levando consigo manufaturados brasileiros e produtos agrícolas para serem vendidos nos países vizinhos.

Corredor Ferroviário Inter-Oceânico



Geipot passa a ser dirigido por paulistas

O ministro Alberto Goldman tem recheado o segundo escalão do Ministério dos Transportes com representantes dos dois últimos governos paulistas. Depois de nomear Sebastião Hermano Cintra, ex-presidente da Fepasa e ex-diretor da Emplasa e da Cia. do Metrô, para a Secretaria de Planejamento, chamou para presidir o Geipot — Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes o economista Lauro Ferraz, ex-presidente da Emplasa — Empresa Metropolitana de Planejamento de Transportes de São Paulo. Além disso, nomeou como diretor técnico do Geipot outro paulista, Maurício Cadaval, ex-diretor da ANTP e professor da Universidade de Brasília.

Por sua vez, o Ministro da Justiça, Maurício Correa, nomeou para a direção da Secretaria Nacional de Trânsito o deputado federal Luiz Gonzaga Patriota. Uma de suas principais missões na nova função será a de conseguir a aprovação, pelo Congresso Nacional, do Novo Código Nacional de Trânsito.

A Rede Ferroviária Federal S.A. também tem novo presidente. É o engenheiro Renato da Silva Almeida, de 58 anos, que substitui Osires Stenghel Guimarães, remanescente do governo Collor. Funcionário de carreira a Refesa, Almeida presidia a AGEF — Armazéns Gerais Ferroviários e, antes, foi superintendente de patrimônio da Rede.

Cara-chata aumenta o risco de ejeção

Quer o motorista esteja usando ou não o cinto de segurança, a probabilidade de ferimento grave ou fatal é mais alta nos caminhões e nos cavalos-mecânicos com cabina avançada. Por sua vez, a possibilidade de ocorrer



Foto: Araujo TM

Cabina avançada oferece mais riscos ao motorista, diz pesquisa

qualquer tipo de ferimento é quase 20% maior na cabina avançada, número que duplica para 40% nos casos fatais.

Baseada em pesquisas do NTSB — National Transportation Safety Board, dos Estados Unidos, a conclusão faz parte de artigo elaborado pelo setor de Engenharia Experimental de Sistemas da Mercedes-Benz e publicado na revista *Tecnologia Automotiva*.

Depois de investigar acidentes fatais envolvendo condutores de 186 veículos, o NTSB concluiu que os motoristas de caminhões cara-chata encontram a morte em colisões bem menos severas que seus colegas dirigindo caminhões com cabina convencional. O número de vítimas fatais entre motoristas, por 100 milhões de milhas percorridas, é 50% maior para os que operam em cabinas avançadas, cujo risco é 29% maior nas áreas urbanas. Além disso, apenas 20% das cabinas avançadas mantiveram espaço suficiente de sobrevivência, contra 35% das semi-avançadas.

O aumento da insegurança na cabina avançada ocorre principalmente nos casos de ejeção. De acordo com o estudo da NTSB, 39% dos motoristas foram ejetados, 3/4 deles de cabinas avançadas. A pesquisa mostra que a ejeção aumenta dramaticamente a probabilidade de morte, e pode ocorrer, nos casos de capotamento e de impacto frontal, mesmo quando a cabina sofre danos apenas moderados.

Os dados do artigo também revelam uma correlação entre o uso do cinto de segurança e o declínio do número de vítimas fatais. Nos Estados Unidos, entre 1984 e 1987, o uso do cinto aumentou de 9,6% para 37,3% entre os motoristas de cavalos mecâ-

nicos. No mesmo período, o número de mortes caiu de 674 para 508. Embora o cinto represente apenas 10,5% na redução de probabilidade de qualquer ferimento nos ocupantes, seu uso reduz drasticamente a ocorrência de mortes. Somente 0,5% dos motoristas com cinto foram ejetados e, mesmo assim, parcialmente.

Neptunia encomenda navio porta-contêiner

Com recursos do Fundo da Marinha Mercante no valor de Cr\$ 572 bilhões (valor de fevereiro), o BNDES financiou encomenda do primeiro navio para a Neptunia S.A., de São Paulo. A construção ficou a cargo do Estaleiro Mauá, do Rio de Janeiro, que prometeu entregá-lo em fevereiro de 1995. O porta-contêiner de 16 550 t de porte bruto tem capacidade para transportar 1 100 contêineres, dos quais cem são frigoríficos, e custará Cr\$ 680 bilhões, segundo o BNDES.

A Neptunia funciona, há quarenta anos, como agência de carga marítima, e desde 1991 representa a Yugo-line (atual Croácia-line), na linha do Mediterrâneo para a América Central, para o Caribe e para o Golfo do México, e é agente-protetor da Pro-line, uma companhia alemã que cuida das operações de financiamento da empresa na América do Sul. Segundo Paulo Lopes, gerente comercial, o navio permitirá à Neptunia realizar uma *joint-venture* com a Croácia-line, que também encomendou seu porta-contêiner, com o objetivo de atualizar a frota e de modernizar o tráfego. Atualmente, a Croácia-line opera apenas com um navio do Mediterrâneo para a América do Sul.

Tanque de plástico para óleo diesel

Produzindo há seis meses tanques em polietileno de alto peso molecular, como item opcional para os caminhões leves e médios da Mercedes-Benz, a Unipac, fabricante de embalagens plásticas de Pompéia (SP), começa a fornecê-lo, em abril, para os caminhões Ford e Volkswagen, como item normal de fábrica.

Pesando apenas 15 kg (bem menos que o de aço), o tanque de plástico tem vida útil maior que a do caminhão, assegurada pelo fabricante.

Jiro Nishimura, diretor-presidente da Unipac, não revela a técnica de fabricação do tanque, nem mesmo para a engenharia das montadoras. Ao mostrar a fábrica de embalagens de plástico a um grupo de jornalistas, Nishimura tomou o cuidado de desligar a máquina para manutenção. Só mostrou o produto pronto e em corte, e também fez demonstração de resistência, atirando um exemplar cheio de água contra o solo de uma altura de 4 m, além de submetê-lo a pancadas com uma viga de aço, e ele não se rompeu.

Nishimura conta que o segredo está no fato de se introduzir as divisórias com furos (quebrandas) de plástico na hora de moldar o tanque na máquina de ar comprimido. Os modelos de 100 l, para caminhões leves, têm apenas um quebranda, mas os de 210 l e de 275 l têm duas e três divisórias, respectivamente.

Seu preço, situado em torno de US\$ 120, é 40% mais alto que o do tanque de aço, mas se paga com o preço de três limpezas de bomba injetora, assegurou Nishimura.

Além de fornecê-los às montadoras, a Unipac está colocando os novos tanques no mercado de reposição. "Agora, estamos desenvolvendo um modelo de 300 l, para os caminhões pesados da Scania e da Volvo", acrescentou.



Com turbo, o D-40 fica mais ágil no trânsito urbano

GM ganha da Ford na disputa entre os leves

Líder no segmento de picapes, com 65% do mercado, a General Motors tem perdido historicamente para a Ford na faixa dos caminhões leves. "Agora, estamos com um produto melhor e mais barato, e passamos à frente do nosso principal concorrente", assegura Francisco Nelson Satkunas, gerente de Desenvolvimento de Caminhões da GM.

Dotado do novo motor Maxion S-4, turbinado, o D-40 oferece 120 cv de potência contra 98 cv do motor MWM D-229-4, de aspiração natural, do F-4000. O torque do S-4T também é mais elevado: 38,2 mkgf contra 27,0 mkgf do D229-4. "O binômio torque-potência possibilita melhor desempenho, e maior velocidade máxima (110 km/hora x 96 km/hora)", cita Satkunas.

Luc de Ferran, diretor de Caminhões da Autolatina, diz que a velocidade não é importante nas aplicações do F-4000. "Não vejo, por enquanto, necessidade do turbo para o nosso caminhão, mas se o mercado o exigir, colocaremos." Ferran acrescenta que o aumento da potência exigirá mudanças em outros elementos do trem de força, resultando em elevação de 15% no preço do veículo. Ao lançar a nova linha F, no ano passado, a Ford manteve os motores da linha antiga. Na ocasião, Fernando de Almeida, diretor-adjunto de Engenharia, chegou a lamentar não poder colocar um motor turbinado no F-4000. "Ainda vou testar um turbo nesse caminhão. Tenho certeza que ficará excelente", disse a TM.

Por outro lado, Ferran diz que a diferença de preço na tabela não

influi muito devido à prática de descontos em vigor no mercado.

Em abril, o GM D40 custava Cr\$ 991,5 milhões, enquanto que o preço do Ford F-4000 era de Cr\$ 1 087,9 milhões.

Viagem entre Brasil e Argentina em seis dias

Utilizando o MIC/DTA — Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro, a Alcoa, a Columbia e a Translor conseguiram reduzir de quinze para seis dias o *transit time* para a Argentina a partir de março. O MIC/DTA permite que a carga de exportação entre os países do Mercosul seja conferida em armazém alfandegado, e um único documento acompanha a carga da origem ao destino. As alfândegas das fronteiras limitam-se a conferir o número da documentação e a integridade do lacre.

A Columbia recebe a carga da Alcoa em seu armazém alfandegado em São Paulo, a Translor a coloca em seus caminhões, que têm autorização para travessia de fronteira, e só a descarrega na Alusud, subsidiária da Alcoa em Buenos Aires, depois de nacionalizá-la em um posto fiscal da capital argentina.

Hércules Schwether, supervisor de Exportação da Alcoa, não quis revelar o fluxo de carga para a Argentina, mas diz que desde março deixou de pagar à transportadora cerca de US\$ 100 por dia em que o motorista ficava parado na fronteira, reduziu o giro de estoque e eliminou custos de despacho na fronteira, além de ter diminuído os riscos com a carga tanto no transbordo na fronteira como na exposição às mudanças climáticas, entre outros.

SEGREDOS

Novidade está na troca de motores

Caminhões e ônibus com menores índices de emissões e mais econômicos são esperados para a Brasil Transpo

■ Ano de feira de transporte costuma ser profuso em novos modelos de caminhões e de ônibus (veja **TM Passageiros**). No entanto, não apenas a retração do mercado como também a recente renovação dos modelos de quase todas as montadoras não têm estimulado os lançamentos. Mesmo assim, as regras impostas pelo Proconve — Programa Nacional de Controle de Poluição de Veículos Automotores estão exigindo das montadoras e, particularmente, das fábricas de motores a redução dos índices de emissões de resíduos poluentes e de ruídos.

Desse modo, a troca de motores predominará entre as novidades da feira. A Volkswagen inicia a substituição do MWM D-229/4T pelo S 10-4 T no caminhão leve 7-110. “A série 10 de quatro cilindros começa a ser produzida em outubro, e o motor turbo já foi aprovado nos testes da Autolatina, assegura Dieter Entelmann, novo presidente da MWM. “O novo motor com turbo oferece 135 cv de potência máxima a 2 800 rpm, contra 110 do modelo anterior”, anuncia. A fábrica não confirma nem desmente a novidade. Porém, o gerente de vendas Flávio Padovan não escondeu seu entusiasmo pelos resultados dos testes. “Nosso leve, com 130 cv, ficará imbatível”, comentou.

Mas a substituição do D-229 nos demais caminhões Volkswagen e na linha F, da Ford, ocorrerá gradualmente, pois o motor ainda atende às exigências do Proconve. “Depende mais do interesse do mercado”,



explica Entelmann, ao lembrar que, quando se propôs a modificar a linha F, a Ford fez uma pesquisa e o mercado não aprovou a substituição do motor.

Além dessa mudança, a Volkswagen fará outra: substituirá o motor Cummins da série C, de aspiração natural, por outro Cummins, da série B, turbinado, no caminhão semipesado 16-170. Seu objetivo não se restringe a reduzir a taxa de emissões; também pretende ganhar em economia de combustível, explica uma fonte da Cummins. “O motor B turbo tem cilindrada menor, mas alcança 164 cv, contra 169 cv do C aspirado”. Esse caminhão deverá ser lançado ainda em junho.

Novos da GM — Preocupada com a redução de emissões, a General Motors também já deu início à troca dos motores Perkins Q20B4 pelos novos Maxion S-4, versão turbinada, no leve D-40. Além disso, prepara para a Brasil Transpo os caminhões D-12 000 e D-14 000 com os novos motores de seis cilindros, já em testes no campo de provas de Indaiatuba (SP).

Nem a General Motors nem a Maxion quiseram adiantar informações sobre os novos produtos. Lélío Salles Ramos, superintendente da Divisão de Motores da Maxion, garantiu que a versão de seis cilindros do motor S ainda está em desenvolvimento. Por sua vez, Francisco Nelson Satkunas, gerente de Desenvolvimento de Caminhões da GM, anuncia ‘novidades’ para o segundo semestre na faixa dos caminhões médios e semipesados.

A Mercedes-Benz, que reserva novos produtos na área de ônibus (veja a página 44 em **TM Passageiros**), está testando o motor OM-364 TA (turbo intercooler, de 130 cv) no leve 912,



Fotos: Paulo Igarashi

A Volkswagen introduz o motor da Série 10, 4T no leve 7-110 e a GM usa o S4T, da Maxion, no D-40: mais potência, menor ruído e menos poluição

mas o mercado interno ainda deverá esperar algum tempo, conta uma fonte da fábrica. A encomenda seria para atender o mercado mexicano.

A Ford, que renovou a linha F no ano passado, não promete novidades. Entrevistado por **TM**, o diretor de Caminhões da Autolatina, Luc de Ferran, evitou aprofundar-se na conversa. Garantiu que o Cargo não sai de linha, apesar das dificuldades enfrentadas no ano passado, depois da troca de motores e de sua substituição, na Europa, pelo Eurocargo, da Iveco.

“É natural que o mercado resista a essas mudanças, mas o Cargo manteve sua participação de 5%, em 1992, graças ao financiamento especial que a fábrica ofereceu.” Ferran acrescenta que o Cargo, embora tenha deixado de existir na Europa, continua no mercado norte-americano, para onde a Autolatina o exporta desmontado, além de, igualmente, exportá-lo para o Chile.

A Scania também terá novidades neste ano. “O aperfeiçoamento de nossos produtos é uma constante”, desculpa-se uma fonte da fábrica, para não comentar sobre os testes de caminhões, que vêm sendo feitos diariamente nas estradas paulistas. Em sua última entrevista à **TM**, Ake Brännström, presidente da empresa, também prometeu novos aperfeiçoamentos em produtos.

TERMINAL DE TUBARÃO

Parceria agiliza exportação

Cia. Vale do Rio Doce, Ceval
e Richco se unem
para transportar grânéis pelo
porto de minério

■ Para quem já transportou pela EFVM — Estrada de Ferro Vitória—Minas e já embarcou pelo Porto de Tubarão (ES) com milhões de toneladas de minério de ferro e derivados em um ano, a operação de um milhão de toneladas de grãos em uma safra não seria novidade nem desafio. Mas a CVRD — Companhia Vale do Rio Doce, que administra a EFVM e o Porto de Tubarão, na região metropolitana de Vitória, está fazendo mais do que transportar carga combinada (transporte e embarque): em parceria com dois dos maiores exportadores de grãos, a Ceval, de Gaspar (SC), e a Richco, de São Paulo (SP), inaugurou o primeiro terminal privado de grãos, depois de ser aprovada a Lei nº 8 630, que facilita a operação portuária pela iniciativa privada.

O terminal começou a operar em abril, embora o Porto de Tubarão ainda não esteja credenciado para a exportação de grãos. “A autorização, por enquanto, está sendo fornecida pelo Porto de Capuaba”, em Vitória, administrado pela Codesa — Companhia Docas do Espírito Santo, informa Fábio Nunes Falce, gerente do Porto de Capuaba.

Também participa do empreendimento a SR-2 — Superintendência Regional 2, da Rede Ferroviária Federal, de Belo Horizonte, que trans-

porta os grãos das zonas de plantio em Goiás, na Bahia e em Minas Gerais, através de seus diferentes ramais, até Belo Horizonte, onde se encontra com os trilhos da Vitória—Minas. Com essa operação, a Refesa e a CVRD estão incrementando o Corredor de Exportação Centro—Leste, que liga o Distrito Federal a Vitória (ES). Esse corredor, de 1 900 quilômetros, inclui os 770 km da EFVM e é vencido em cinco dias.

Roterdã brasileira — “Se traçarmos um círculo com raio de mil quilômetros a partir de Vitória, teremos dentro dele a metade da população brasileira, e 70% do PIB”, diz Murilo Gomes Serpa, gerente geral de Comercialização da EFVM. É nesse raio de ação que a CVRD pretende incrementar suas operações de transporte (ver Quadro), visando transformar o complexo portuário de Vitória-Tubarão na Roterdã brasileira, conforme palavras de Rinaldo Vieira Filho, superintendente da EFVM, aludindo ao porto mais moderno e de maior movimento de cargas da Europa.

A CVRD investiu US\$ 6 milhões, de setembro de 1992 a abril deste ano, na construção das esteiras rolantes para transportar soja ou farelo da moega até os armazéns, e daí para dentro dos navios. Pintadas em azul e fechadas, as esteiras têm,



Foto: Flávio Santos/CVRD

no trecho da moega ao silo, 451 m e daí ao embarque, 872 m e transportam 1 500 toneladas por hora.

Além da esteira, fazem parte da infra-estrutura duas peras ferroviárias (trilhos de diferentes bitolas, que contornam toda a área do porto), pátio de manobras, moega para descarregamento simultâneo de três vagões e oficina de reparo de vagões. A moega dispõe de oito despoirizadores que, graças aos seus motores elétricos, sugam o pó do farelo de soja, eliminando o desperdício e melhorando o ambiente de trabalho dos operários que fazem o descarregamento dos vagões. A área onde foram construídos os silos ainda dispõe de espaço para mais sete, e a Vale está buscando novos parceiros.



Malha Ferroviária de Transporte de Grãos



— RFESA
— EFVM

A CVRD tem espaço para mais sete silos, além dos da Richco e Ceval, no terminal de granéis de Tubarão, onde são embarcados diretamente nos navios. Já os grãos chegam pelos trilhos da Refesa e EFVM de distância superior a mil quilômetros.



Fotos: Paulo Igarashi



A correia coberta construída pela Cia. Vale, transporta o farelo de soja do silo até o navio, a uma velocidade de 1 500 t/hora

As exportações de grãos por Tubarão estão diminuindo a movimentação do porto de Capuaba, em Vitória, administrado pela Companhia Docas do Espírito Santo, a poucos quilômetros de distância. “A Richco não está mais exportando por aqui, mas estará utilizando nossos silos para o trigo que importa para a cooperativa de moinhos do Espírito Santo”, conta Fábio Falce.

A Ceval Alimentos, empresa do grupo catarinense Hering, investiu, no ano passado, US\$ 3 milhões na construção de seu terminal, em terreno da CVRD, com a qual mantém um contrato de prestação de serviços. “Mantemos em Tubarão apenas dois funcionários para cuidar da burocracia da exportação”, diz Herculano Domicio Martins, assessor da Diretoria da Ceval. “A Vale cuida de toda a logística, do transporte e do embarque”, acrescenta.

Martins não soube informar a respeito das vantagens econômicas da parceria. “Estamos sempre buscando operações que aumentem a rentabilidade dos negócios e que melhorem nossa competitividade internacional”, limitou-se a informar.

No entanto, Murilo Serpa, da Vale, assegura que os custos de transporte e de embarque de farelo e de grãos por Tubarão caiu em torno de 30%, comparativamente ao custo dessas operações por meio de transporte rodoviário e ao embarque desses produtos pelos tradicionais portos de exportação. “A viagem de trem pode ser até mesmo mais demorada que a dos caminhões,

mas as vantagens das exportadoras estão na rapidez no embarque e na ausência de filas de espera, comuns nos grandes portos, tais como, por exemplo, os de Santos e do Rio de Janeiro”, explica. Segundo Serpa, uma diária com o navio parado custa, hoje, em torno de US\$ 10 mil.

“Em Tubarão, a esteira fechada transporta o farelo ou os grãos diretamente do armazém para dentro do navio, a uma velocidade de 8 000 toneladas por hora. No caso do minério de ferro, embarcamos 16 mil t/h”, diz. Outra vantagem apontada por Serpa é a de que os dois piers de Tubarão permitem atracação de navios de grande tonelagem, como, por exemplo, os de minério, de 300 mil t, ou os graneleiros, de 80 mil t. “Com a queda no movimento de exportação de minério, devido à recessão mundial, começaremos a ocupar o espaço ocioso dos grandes navios com grãos, para aumentar ainda mais a disponibilidade de embarque”, acrescentou.

MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS E FARELO POR VITÓRIA (MIL T)

Ano	Soja	Farelo	Produção de Soja
1984	18,7	-	15 541,0
1985	117,4	-	18 729,0
1986	-	-	18 335,0
1987	13,6	-	16 979,0
1988	97,5	-	18 049,0
1989	349,2	108,7	24 097,0
1990	245,3	85,4	19 637,0
1991	172,6	106,8	14 871,0
1992	217,2	135,7	19 200,0
1993*	400,0	600,0*	21 000,0**

* Início do embarque por Tubarão.

** Estimativa.

EXPORTAÇÃO DA CEVAL*

Ano	Tonelada	US\$**
1986	830	175 096
1987	1 001	250 018
1988	1 096	426 291
1989	1 528	563 210
1990	1 985	457 408
1991	1 275	240 872
1992	1 900	430 000

* Farelo de soja.

** Inclui óleo bruto e, eventualmente, grãos.



A moega, dotada de oito despeirizadores, tem espaço para três vagões e usar apenas oito pessoas na operação de descarregamento

Essas vantagens, no entanto, não levarão a Ceval a centralizar suas importações e suas exportações por Tubarão. Segundo Martins, a empresa mantém fábricas e silos em vários estados: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Maranhão, e tem utilizado os portos de Rio Grande (RS), de Ilhéus (BA), de São Francisco do Sul (SC), de Itaqui (MA) e de Paranaguá (PR). “A infra-estrutura oferecida pela Vale funcionou como âtraente fator de segurança e de tecnologia para o nosso negócio”, acrescentou.

As exportações de farelo de soja têm pouca representatividade nos negócios da Ceval. Por exemplo, a empresa faturou, no ano passado, US\$ 1,1 bilhão, e o farelo exportado somou apenas US\$ 430 mil.

A Richco Cereais Ltda., subsidiária brasileira da Richco inglesa, não se manifestou sobre a parceria. Procurados insistentemente durante todo o mês de abril e na primeira semana de maio, seu presidente, Paulo Garcez, e seu diretor, João Batista, alegaram, por intermédio de suas secretárias, compromissos com viagens e com reuniões, para não fornecer as informações solicitadas.

Operação conjunta — Para os parceiros da CVRD, as operações de embarque de grãos por Tubarão têm motivos estratégicos: “Tubarão mostrou-se uma alternativa viável e necessária na busca de rentabilidade dos nossos negócios”, informa Martins. Além da infra-estrutura, a CVRD ofereceu segurança de transporte e tecnologia de embarque, resultando em vantagens operacionais na região”, acrescenta Martins.

O silo horizontal da Ceval tem 130 m de comprimento, 50 de largura e 32 m de altura, e comporta 40 mil t de farelo ou 60 mil t de soja. Por sua vez, a Richco construiu dois silos circulares com 60 m de diâmetro e 28 m de altura, e capacidade para 22.500 t de grãos cada um.

Segundo o superintendente da EFVM, o que estimulou os exportadores para que participassem do Terminal de Grãos em Tubarão foi sua integração ao Corredor Centro-

—Leste, que traz a soja ou o farelo dos centros produtores (ver Mapa) em caminhões até os trilhos da Rede; daí, a carga segue por trem até o porto, onde o embarque mecanizado oferece ganhos consideráveis, o que torna o produto brasileiro competitivo com o mercado internacional.

Murilo Serpa lembra que o transporte tem sido o principal responsável pelo gargalo de exportação da soja brasileira. “O custo da tonelada transportada era de US\$ 38. Por aqui, o exportador consegue embarcar por US\$ 26.”

A carga combinada, aliada ao processo mecanizado de descarregamento e de embarque, agiliza o transporte, produzindo a chamada ‘distância econômica’. “Mesmo que a carga percorra em terra uma distância maior do que aquela que precisa transpor para chegar aos portos de Santos ou de Paranaguá, a rapidez na descarga dos trens (750 t/hora na moega) e no carregamento do navio permite a programação

Mais parcerias começam a funcionar



Águia Branca e Continental fazem transbordo no terminal da EFVM

O terminal de grãos não é a única opção que a CVRD encontrou para reduzir a ociosidade de sua frota ferroviária. Em parceria com duas transportadoras rodoviárias de carga, a Águia Branca e a Continental, a EFVM está fazendo viagens diárias com hora marcada. “O trem sai às 23 h de Belo Horizonte, e se não chegar às 14 h em Vitória, as transportadoras não pagam o frete”, assegura Serpa. Em abril, a empresa estava negociando esse mesmo serviço com a ECT — Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

A pontualidade dos seus trens já permitiu outras parcerias com as companhias siderúrgicas mineiras, como, por exemplo, a Usiminas, a Cenibra, a Acesita e a Belgo Mineira, com as quais mantêm programas just-in-time no fornecimento de matérias-primas.

Além disso, sua frota tem sido utilizada para transportes extraordinários, como o dos produtos de uma fábrica têxtil para Montes Claros (MG) e de outra para a Mannesmann. Também está iniciando uma experiência de transporte de banana para exportação em vagões cobertos por lonas isotérmicas.