

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 Nº 285 - OUTUBRO 1987 - Cz\$ 90,00

TM Ltda



## Enfim, o Padron da Mercedes

A decadência dos ônibus de 2 andares

**BRASIL TRANSPÔ**  
As atrações do Anhembi

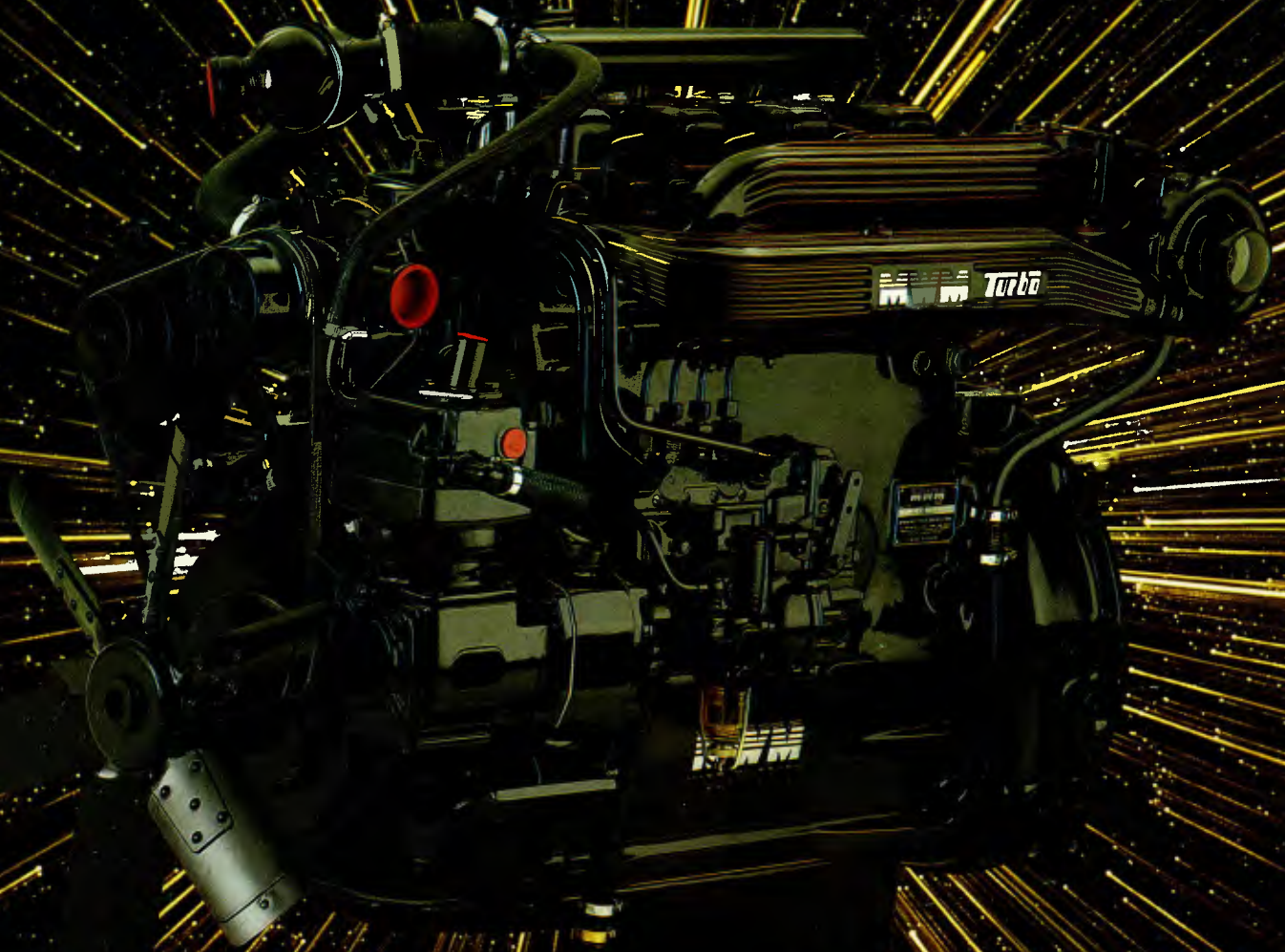


MOTORES



BRASIL

# O Motor do Caminhão



## VOLKSWAGEN VW7.110S

Depto. de vendas tel. (011) 548-0211 - ramais 249/250/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.





## Rodorio expande seus interesses para o Norte

O grupo carioca Rodorio, concessionário da Randon/Rodoviária decidiu expandir seus interesses no Norte do país inaugurando, no último dia 25 de setembro, sua filial em Porto Velho (RO), Rodoeste, em área de dez mil metros quadrados, no bairro Lagoa, Km Um da BR-364. Já em outubro do ano passado, inaugurava sua filial em Cuiabá, Rodoeste, cujo projeto serviu para as instalações da casa de Porto Velho, que tem cinco mil metros quadrados de área construída, com 32 boxes para atendimento a semi-reboques.

Além de comercializar e prestar assistência técnica, a Rodoeste fará montagem de semi-reboques, terceiro

eixo e carroçarias, enviadas na forma de kits pela filial São Paulo da Randon e da Rodoviária. Para isso, o grupo fabricante teve que mandar equipes para treinar a mão-de-obra local. Segundo Lucien dos Santos, supervisor de Assistência Técnica da Randon, em Caxias do Sul (RS), o maior problema enfrentado naquela distante região do país foi encontrar mão-de-obra com algum preparo, além de outros, como telefone, equipamentos elétricos e eletrônicos e até material de construção.

O grupo Rodorio investiu Cz\$ 55 milhões nas novas instalações e espera retorno rápido, confiando no promissor mercado do Norte do país.

## VW Caminhões aumenta rede

A inauguração, no dia 2 de outubro, de mais uma revendedora Volkswagen Caminhões, em Franca (SP), faz parte de um programa de ampliação da rede para 134 instalações até o final deste ano. Antonio Dadalti, gerente de Marketing da marca, informa que, apesar dos resultados pouco alentadores do mercado de caminhões este ano, quinze novas distribuidoras VW serão inauguradas.

“A maior delas foi aberta em Uruguaiana (RS), em setembro, ocu-

pando área de dez mil metros quadrados. A de Franca, Diederichsen Caminhões, do Grupo Santa Emília, de Ribeirão Preto, ocupa área de um alqueire na entrada da cidade, onde foram investidos Cz\$ 28 milhões”, conta Dadalti. As próximas serão inauguradas em Ourinhos e Araçatuba (SP). “Independente do porte de cada uma, todas as distribuidoras da VW Caminhões obedecem o mesmo padrão recomendado pela fábrica para uma perfeita assistência técnica”.



## Rede amplia sistema para controle de tráfego

Com financiamento do Banco Mundial, a Rede Ferroviária Federal implantou, em setembro, a segunda fase do Sigo - Sistema de Gerenciamento Operacional, que prevê investimentos da ordem de US\$ 3 milhões (Cz\$ 142,7 milhões). O Sigo II estenderá o controle por computador a diversas áreas da via permanente (linha férrea), de receita, comercial e de telecomunicação, semelhante ao já implementado no setor operacional, com US\$ 10 milhões (Cz\$ 475,8 milhões) financiados pelo BNDES.

Criado em 1982, desde então o Sigo vem permitindo à RFFSA, a partir de sua sede no Rio de Janeiro, manter o controle permanente do posicionamento das 1 586 locomotivas e dos 46 533 vagões da sua frota, inclusive das unidades paradas (e a causa da paralisação).

As sete Superintendências Regionais alimentam o sistema com dados que configuram a situação dos comboios em tráfego e respectivas cargas transportadas. Três mapas imantadas projetam visualmente o posicionamento dos trens nas três regiões do sistema (Norte, Centro e Sul).

Desse modo, a RFFSA

busca imitar modelos ferroviários em prática nos Estados Unidos, Canadá, Japão e Nova Zelândia, totalmente controlados por computador, e que possibilitam racionalização no uso do material rodante e aumentam a produtividade.

Segundo Paulo Schwarz, gerente do Sigo Sul, dados obtidos em agosto “mostram que o sistema do Paraná deve movimentar 472 milhões de TKU (toneladas-quilômetros-úteis), ou seja, 12 milhões a mais do que o previsto”. “No Rio Grande do Sul”, continua, “o total deve ficar em 290 milhões de TKU, com uma quebra de 40 milhões. De posse desses dados, foi possível fazer a transferência imediata de seis locomotivas que ficaram ociosas para atender a demanda do Paraná.”

O atual Sistema de Gerenciamento Operacional opera com dezoito computadores instalados nas Superintendências Regionais e nas Divisões Operacionais de Tubarão (SC) e Campos (RJ) e 450 terminais de vídeo em pontos estratégicos da malha ferroviária. O Sigo permite a obtenção de 3 500 informações diferentes em sete terminais alocados no edifício-sede da Rede.



## Ainda é difícil importar pneus da Argentina



A Cacex iniciou só em setembro a liberação de importação de pneus argentinos dentro do Acordo Brasil-Argentina, que previa a importação de cem mil unidades este ano. "Assim, dificilmente a quota será atingida", afirma Romildo Menezes, responsável no Brasil, pela divulgação da indústria argentina de pneus Fate.

Os frotistas de veículos de cargas e passageiros poderão encaminhar pedidos de importação à Cacex, para obter descontos de IPI da ordem de dez a 15%,

dependendo do modelo. Menezes aponta outra vantagem, como a qualidade dos pneus argentinos, superior à dos nacionais, pois permitem até quatro recauchutagens. "Além do mercado argentino ser mais exigente, o pneu lá é feito para agüentar temperaturas de 20°C abaixo de zero no sul e 40°C acima, no norte do país", explica.

As fábricas de tratores são as que mais importam pneus da Fate. E, nos estados do sul, são freqüentes as importações de pneus, mas do Uruguai, via PEC - Protocolo de Expansão Comercial, que isenta os pneus de IPI.

Menezes não soube precisar as causas das dificuldades de importação da Argentina "porque o acordo foi feito com anuência da ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneus, e a importação de cem mil unidades pouco significa com relação à produção nacional, de 2,2 milhões por mês.

## Garcia tem linha urbana



A Viação Garcia inaugurou dia 1º de outubro sua primeira linha interurbana utilizando ônibus urbanos, entre Maringá e Marialva, no Paraná, e que já operava com rodoviários. José Eduardo de Carvalho Chaves, assessor da Gerência de Tráfego explica que o aumento da demanda, hoje em torno de setenta mil passageiros ao mês, justificou a mudança.

Na verdade, o trecho de

dezoito quilômetros que separa as duas cidades se transformou, praticamente, em perímetro urbano, o que obrigava o ônibus rodoviário a fazer várias paradas intermediárias entre as duas estações rodoviárias. "A mudança para um veículo mais ágil e mais barato permite melhor atendimento ao usuário", conta Chaves. A tarifa teve uma redução de 32%, caindo de Cz\$ 15,80 para Cz\$ 12,00.



## Lideranças empresariais empatadas na pesquisa

Deu empate na escolha do líder empresarial dos transportes, na pesquisa que o jornal paulista Gazeta Mercantil realiza todos os anos: Camilo Cola, presidente da CNTT e da Itaperimirim, conseguiu os mesmos 16,7% dos votos que Sebastião Ubson Ribeiro, presidente da NTC/Fenatac e Dom Vital. O segundo lugar também deu o mesmo resultado de 9% para Denisar Arneiro, deputado constituinte e diretor da Sideral, e Thiers Fattori Costa, ex-presidente da NTC/Fenatac e diretor da ITD.

Duas surpresas ocorreram nessa eleição, se comparada com os resultados do ano passado. O empresário Camilo Colla surge em primeiro lugar e, em 1986, não constava sequer

entre os dez primeiros. A outra é que Oswaldo Dias de Castro, diretor da Expresso Araçatuba, o segundo no ano passado, não mais aparece entre os oito primeiros deste ano.

Como faz todos os anos, a NTC/Fenatac enviou a seus associados uma cartacircular convocando a classe a votar no seu presidente. Mas, a cédula enviada pelo jornal a quarenta mil empresários de todo o país permite a escolha de três líderes: o nacional, o setorial e o regional. Nenhum representante da área dos transportes figurou entre os vinte mais votados a nível nacional. Seja como for, os quatro líderes dos transportadores, segundo a pesquisa, conquistaram mais de 50% dos votos procedentes do setor.

## Mais carga este ano na Copesul

O Terminal de Cargas da Copesul - Companhia Petroquímica do Sul - localizado no porto de Rio Grande (RS) atingiu, em setembro, a marca de 1,5 milhão de toneladas de produtos petroquímicos movimentados em dois anos de operação. "A movimentação tem sido crescente e, até agosto, superamos todo o transporte feito no ano de 1986", conta o engenheiro Ricardo Medeiros, responsável pelo terminal.

Construído para escoar os produtos exportados pela Central de Matérias Primas da Copesul, o terminal permite a redução dos custos porque, entre outras vantagens, evita a limitação imposta aos navios de grande porte pelo vão móvel da ponte sobre o rio Guaíba e aproveita o baixo custo dos fretes de navios transoceânicos que freqüentemente passam pelo Rio Grande com cargas incompletas.





# Com esta frota, nenhum ônibus fica fora da linha...

Além de contar com a maior variedade do Brasil em peças e acessórios para a reforma de ônibus, a EMBÚ cuida para que seus veículos não fiquem parados na oficina.

Graças à utilização de uma moderna frota de caminhões próprios, a EMBÚ garante a entrega imediata de qualquer pedido. De São Paulo até Manaus. Inclusive tendo a distribuição de toda a linha de vidros e pára-brisas

Blindex e bancos de marca Rigi-Flex.

Se você deseja ver seu ônibus sempre na linha, conte com o apoio desta frota. E o variado estoque da EMBÚ.

- Latarias
- Frisos
- Borrachas
- Lanternas
- Plásticos
- Peças em fibra de vidro para qualquer veículos das linhas

Mercedes Benz, Nielson, Marcopolo, Ciferal Rio, Caio, Thamco, Condor, Incasel, etc. Distribuidor Autorizado Blindex e RigiFlex.

- Pára-brisas
- Tapetes
- Estrutura de alumínio e ferro
- Chapas galvanizadas, alumínio, etc.
- Distribuidor de cabines de caminhões em fibra de vidro Frontal.



**EMBÚ BORRACHA  
E AUTO PEÇAS LTDA.**

LOJA, ESCRITÓRIO E DEPTO. DE VENDAS: Rua General Júlio Marcondes Salgado, 331, 343 e 351 - Tel.

(PABX) 826-5733 - Campos Elíseos - Telex: (011) 38594  
CEP 01201 - São Paulo.

FILIAIS: Rua General Júlio Marcondes Salgado, 280, 282, 321

Tel. (PABX) 826-5733 - Campos Elíseos - São Paulo - SP.

MANAUS: Rua Um, casa 25 - Vila Câmara - Bairro Aleixo  
Manaus - AM - Tel.: (092) 244-1995 - CEP 69000.





## Ampliação de consórcios prenunciam mais negócios

As atividades dos consórcios para veículos pesados começam a retomar seu ritmo normal depois de quase um ano de incertezas, provocadas pela proibição da formação de novos grupos, atrasos na entrega de veículos aos contemplados e interrupção de pagamento de prestações devido a aumentos de preços de mais de 500% só neste ano.

De um lado, a Autoplan Administradora de Consórcios comemora a entrega do milésimo veículo Volvo, inaugura novas instalações em Curitiba e um novo sistema de transmissão de assembléias via satélite utilizando antenas parabólicas. De outro, em São Paulo, três grupos de concessionários Scania decidem se unir para formar a Querubim Consórcios.

Com sede na av. Rebouças, 1615, em São Paulo, a Querubim junta o grupo Mottin, que mantém concessionárias Scania em

Presidente Prudente (SP), Campo Grande (MS) e em Natal (RN), a empresa Transcan, de concessionárias Scania em Bauru, Marília e Araçatuba (SP) e o empresário Angelo Lincoln Della Gatta, vindo da Consórcio Battistella e fundador do Consórcio Nacional Scania, em São Paulo.

Segundo Della Gatta, essa atividade inaugura uma nova era depois de um longo período turbulento, graças a uma portaria e uma instrução normativa do Ministério da Fazenda, editados nos últimos meses, que têm incentivado as operações. "Além disso, a nova regulamentação para comercialização através de consórcio deve ser aprovada nos próximos dias", assegura. As regras já em vigor estabelecem a obrigatoriedade de aplicação em títulos da dívida pública dos saldos remanescentes para correção do valor monetário, em benefício dos consorciados.

## DER mineiro perde controle de passageiros para DNER

"Cerca de 20% dos passageiros transportados nas linhas intermunicipais em Minas Gerais não têm seus bilhetes computados pelo DER, que regula as tarifas", esclareceram fontes daquela autarquia, acrescentando que o DER "não dispõe de um controle efetivo sobre o setor, permitindo a sonegação de dados pelas empresas concessionárias deste serviço".

Esta, uma das razões porque os mineiros pagam mais caro por uma passagem intermunicipal, em alguns casos, mais elevada que em viagens interestaduais, como por exemplo, para o Triângulo.

Segundo estas fontes, o sistema arcaico de cálculo de tarifas, caso refeito e atualizado, iria permitir que as passagens para trechos iguais ou superiores a 300 km tivessem seu custo reduzido em até 40%.

Os coeficientes tarifários são estabelecidos pelo PMA - Percurso Médio Anual - hoje, em torno dos 92 mil km, índice sujeito a

variações. Grande parte das linhas conseguem PMA muito acima do valor fixado, o que deveria fazer cair os preços das passagens.

Além do mais, de acordo com as denúncias, estas linhas de percursos acima dos 300 km, têm um PMA muito alto, pois os veículos, são muito melhor aproveitados, inclusive com passagens intermediárias que são sonegadas pelas empresas e não entram nas planilhas de receita.

Outro fato grave, é o de que o DER não controla as frotas registradas nas linhas. As empresas registram todos os ônibus que desejarem. Os veículos utilizados em viagens de turismo ou transporte especial também são registrados no DER como se fossem integrantes da frota de linhas regulares e entram no cálculo das tarifas junto com os de carreira. Estima-se que 20% da frota registrada no DER/MG não é utilizada nas linhas regulares ou só o é de maneira esporádica.

## Fei promove curso para frotistas

A Faculdade de Engenharia Industrial, de São Bernardo do Campo (SP), promoverá, de 16 a 20 de novembro próximo, um curso de Administração Operacional de Frotas de Veículos com carga horária de vinte horas/aula. O curso será dado pela equipe de consultores técnicos e gerenciais da Fei e abordará entre outros temas, Transporte no Brasil, Legislação, Seleção, Escolha e Aplicação Técnica dos Veículos, Sistemas de Manutenção, Padronização de Frotas, Custos de Manutenção e Custos Operacionais. Mais informações serão obtidas através do telefone: (011) 419-0200 - R. 119.

\*\*\*\*\*

Fabricante de eixos diferenciais, cardãs, cruzetas, juntas, embreagens e elásticos, a Albarus anunciou que vai investir US\$ 60 milhões nos próximos três anos. Só em 1987, os investimentos já atingirão US\$ 16 milhões.

\*\*\*\*\*

Para introduzir novos produtos e modernizar seu parque tecnológico, a Varga, fabricante de sistema de freios, está aumentando seu capital de Cz\$ 390 milhões para Cz\$ 808,3 milhões. O aumento será feito através da emissão de ações preferenciais e ordinárias.



## Após minério, transporte de soja por rio

A Administração das Hidrovias do Paraguai-AHIPAR embarcou em junho, através do seu terminal privativo do Gregório Curvo (Corumbá-MS), cerca de 16 mil toneladas de minério de ferro destinadas ao Paraguai. O transporte foi efetuado por um empurrador e nove chatas – cada uma com carga de 1 800 t.

O rebocador-empurrador utilizado tem 45 m de comprimento, calado de 3,30 m e potência instalada de 2 200 hp em cada um dos seus dois motores, podendo movimentar até 30 mil toneladas. O frete por tonelada entre Corumbá e Assunção, é de US\$ 30,00.

Os principais produtos transportados são minério de ferro, manganês e cimento em sacos. Apesar da redução da demanda, Corumbá tem embarcado cerca de 3 mil t/mês e Cáceres mais 1 500 t/mês de cimento. No sentido inverso, passando pelo porto de Ladário, são desembarcados vergalhões, lingotes e aço para construção, vindos de São Paulo e destinados à indústria paraguaia.

Estuda-se também o transporte fluvial de soja – o Mato Grosso do Sul produz 3 milhões de toneladas por ano. Para tanto, será necessário construir um terminal de carregamento em Porto Murinho. Mas, o primeiro passo para melhorar os portos da região foi a implantação, em Cáceres, de um terminal para recebimento de derivados de petróleo e abastecimento de caminhões. Funcionando experimentalmente, o sistema permitiu o transporte, de Corumbá a Cáceres, entre novembro de 1984 e novembro de 1985, de 35 mil toneladas. O primeiro benefício da experiência foi a redução do subsídio ao frete, pago pelo CNP.

## Associação do transporte urbano de passageiros já nasce forte

Quando a UDR – União Democrática Ruralista foi fundada, cada fazendeiro para participar teve que cooperar com a venda de uma boiada, ou com a entrega de uma boiada. Agora, com o nascimento da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano, cada empresário do transporte coletivo urbano, do setor privado, que quisesse fazer parte da nova entidade, teve que cooperar com um valor equivalente de Cz\$ 100,00 para cada ônibus que a empresa possui. Isto quer dizer que, a nova entidade, nascida depois de quatro reuniões realizadas pelos principais sindicatos do setor em Brasília, durante os meses de junho e julho, arrecadou, numa primeira remessa Cz\$ 4 milhões. A entidade nasceu assim, forte, e já ocupa hoje uma sala de 100 metros quadrados, no Setor Comercial Sul de Brasília.

A NTU, que está incluindo seus estatutos definitivos, representa, hoje, no dizer do seu vice-presidente para a Região Sul,



José Alberto Guerreiro, 90% do volume total de passageiros urbanos transportados, ou seja, algo em torno de 65 milhões de deslocamentos/dia e congrega empresários que possuem cerca de 2 mil ônibus e que mantêm 450 mil pessoas empregadas diretamente.

Uma das primeiras investidas da nova entidade – cujo presidente escolhido foi Clésio de Andrade, da Viação Santa Mônica, de Belo Horizonte – foi junto ao MDU – Ministério do Desenvolvimento Urbano e ao Ministério da Fazenda, para reajustar as tarifas dos ônibus urbanos. Os empre-

sários conseguiram elevar estes valores em Cz\$ 1,00 em todo o país, com a garantia do Ministério da Fazenda de que receberão, até fins de novembro, mais Cz\$ 3,00 de reajuste assim distribuídos: Cz\$ 1,00 em 15 de setembro, Cz\$ 1,00 em 15 de outubro e Cz\$ 1,00 em 15 de novembro. No dia seguinte ao da fundação da NTU, o presidente Sarney já recebia a Diretoria da nova entidade, levada pelo deputado constituinte Sérgio Werneck (PMDB), ex-presidente da Metrobel, de Belo Horizonte.

“A NTU nasceu para ocupar um espaço vazio que havia dentro da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres”, sentencia José Alberto Guerreiro, de Porto Alegre.

Ainda segundo Guerreiro, dentro da CNTT, só havia espaço para outros setores do transporte, como a Rodonal, que representa as empresas transportadoras de passageiros de longo curso; e a NTC, que representa os transportes de carga de todo o país.

## Volkswagen desiste de utilizar motor Perkins

A Volkswagen Caminhões decidiu eliminar de

vez a oferta de seus caminhões com opção de moto-

res Perkins ficando apenas com o MWM. Fernando Almeida, gerente de Engenharia da Divisão Caminhões da Autolatina, afirma que isso se deveu ao desinteresse do público consumidor. O motor Perkins de quatro cilindros equipava a linha 7-90 de caminhões leves.

Mesmo assim, a Perkins desenvolveu o turbo para esse motor, agora denominado T 4.236, que lhe aumentou a potência para 110 cv a 2 600 rpm e o torque para 34 mkgf/1450 rpm. O curso do pistão é de 127 mm e o cilindro com diâmetro de 98,43 mm. Esse motor estará em exposição na V Brasil-Transpo.



**A qualidade Mercedes-Benz vai longe. Vo**





# cê também pode ir.

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

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



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

## Qualidade testada em parte e no conjunto.

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



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

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

## Qualidade que você pode testar: atendimento.

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

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



para atender você.

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

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



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

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



MERCEDES-BENZ





## Mais fotos exclusivas dos novos Mercedes

Fotos e dados obtidos na Europa, com exclusividade, confirmam informações já publicadas por TM sobre a nova linha de caminhões que a Mercedes Benz pretende fabricar no Brasil a partir do ano que vem. **Página 23**



## Dois andares em franca decadência na Inglaterra

No momento em que o prefeito de São Paulo, Jânio Quadros, descobre o ônibus de dois andares, uma reportagem na Inglaterra revela que, lá, esse veículo tradicional já está em franca decadência. **Página 19.**



## Todas as grandes atrações da V Brasil Transpo

Depois de intensa pesquisa e rigorosa seleção, TM antecipa as grandes atrações da V Brasil Transpo, que estarão fazendo sucesso no Parque Anhembi, em São Paulo, a partir do dia 23 de outubro. **Página 38.**

### E mais...

- Em Belém, o TRB discute seus problemas ..... 14
- Itinerante: ontem, "bagulho", hoje, especialidade ..... 28
- Frotista acusa a Ford de cobrar sobrepreço ..... 34
- Transpo da especialização à salada mista ..... 35
- O mapa da feira e a relação dos expositores ..... 51

### Seções

- Atualidade ..... 3
- Neuto escreve ..... 11
- Cartas ..... 12
- Mercado/novos ..... 66
- Mercado/usados ..... 68
- Produção ..... 70



CAPA  
O novo ônibus  
Padron da Mercedes Benz  
Foto: Robson Martins



**Sócios-quotistas:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vitu do Carmo  
**Sócios-garantes:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

**transporte moderno**

**REDAÇÃO:**  
Editor: Neuto Gonçalves dos Reis  
Editora assistente: Valdir dos Santos  
Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), e Gilberto Penha  
Revisora: Margarida Bezerra Leite

**Assessor Econômico:** Wagner Job Bucheb  
**Colaboradores:** Aloísio Alberto Riberó (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhomes (pesquisa), Marco Piquani (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Fernando Barros, Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos), Luiz Sarti (diagramação).

**Redação, Publicidade, Administração e Correspondência:** rua Saíd Alach, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.  
**Arte e Produção:** Waldemar Schön

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

**Impressão e acabamento:** Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo - SP  
**Diretor Responsável:** Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 8538)

#### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi  
Gerente: José Maria dos Santos  
Representantes: Carlos A. B. Criscuolo e Adilson Teixeira  
Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira  
Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042) 225-1972 - Curitiba, PR.

#### International advertising Sales Representatives

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

#### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

Rua Saíd Alach nº 306, São Paulo, SP.

**Contabilidade:** Mitugi Oi e Vânia Simões Pereira  
**Circulação:** Cláudio Alves de Oliveira  
**Distribuição:** Distribuidora Lopes

#### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - Rua Saíd Alach nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço do exemplar avulso: Cz\$ 90,00. Edições Especiais: Cz\$ 135,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122  
TELEX (011) 35247

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673. As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.



## A guerra ao excesso

Aprovada em 1966, ainda no tempo do Marechal Castelo Branco, a chamada “lei da balança” determina – com muita sabedoria – que veículos surpreendidos com excessos de carga superiores a 1 000 kg por eixo isolado ou 1 500 kg por conjunto de dois eixos em *tandem* só podem prosseguir viagem depois de descarregarem a carga excedente.

Lamentavelmente, porém, 21 anos após a promulgação da lei, este artigo vital continua sendo letra morta. Diga-se de passagem que o precário sistema de fiscalização implantado no país transformou a própria lei em uma obra de ficção. As balanças são poucas e, muitas vezes, estão quebradas. Mas, se por um raro azar, o motorista for flagrado em delito, não encontrará razões para se preocupar. O frete adicional compensa largamente a multa irrisória, calculada na base de 5% do salário mínimo para cada 200 kg de excesso.

Assim, estimulados pela impunidade, motoristas e embarcadores preferem desafiar a lei. Pesagens realizadas por balanças dinâmicas nas principais rodovias do Paraná, por exemplo, comprovam que o excesso médio ultrapassa em 30% os limites legais, já descontada aí a tolerância de 5% criada pela “Lei Denisar Arneiro”.

Não é difícil avaliar o impacto de tão generalizada sobrecarga. O DNER estima que uma rodovia construída para durar dez anos pode acabar-se em 2,5 anos, se os veículos trafegarem com 30% de excesso. Quanto à segurança, já ficou mais do que comprovado que a sobrecarga é uma das maiores causas de acidentes com caminhões.

Num momento em que a insegurança das estradas está na ordem do dia, tão graves distorções parecem ter rompido, finalmente, o imobilismo que dominava os órgãos fiscalizadores. Desde setembro, *releases* e *telex* vêm inundando as redações, anunciando o início de uma guerra sem tréguas à sobrecarga. Veículos com excessos superiores aos previstos na legislação terão de retornar – escoltados, se necessário – aos pontos de embarque, para descarregar. Em suma, cumpri-se finalmente, a lei.

Não bastam, no entanto, discursos e boas intenções para se acabar com o arraigado hábito da sobrecarga.



É necessário, além de uma intensa campanha de conscientização, aumentar a eficiência da fiscalização. O DNER precisa, por exemplo, reavaliar seus critérios para escolha de equipamentos de pesagem. Parece certo que as modernas balanças eletrônicas Siemens, alemãs, representaram um grande avanço em relação às obsoletas e imprecisas balanças mecânicas. Até onde se sabe, porém, revelaram-se muito caras e sofisticadas e seu alto custo impediu a rápida expansão das praças de pesagem. Hoje, no entanto, a própria indústria nacional já produz eficientes produtos similares e muitos LERs estão aderindo às balanças eletrônicas móveis.

Parece também fora de dúvida que, enquanto não se definir claramente se a Polícia Rodoviária Federal vai para o Ministério da Justiça ou fica no Ministério dos Transportes, não se conseguirá melhorar o seu desempenho.

Uma medida necessária para se forçar a pesagem da carga antes de o veículo ganhar a estrada consiste em responsabilizar pelos excessos não apenas o carreteiro mas também o embarcador.

Finalmente, se todos são iguais perante a lei, a fiscalização não deverá se furtar de pesar também os ônibus (mesmo por amostragem), pois a maioria deles, hoje, trafega sobrecarregada.

Por falar em ônibus, a “lei da balança” exige – e o governo concorda com isso há muitos anos – urgente revisão no limite do eixo dianteiro. Os coletivos e caminhões pesados fabricados no Brasil suportam, pelo menos, 1 t a mais nesse eixo que as cinco fixadas pela lei. E já está exaustivamente demonstrado que essa tonelada adicional, além de trazer danos, contribui para reduzir o desgaste do pavimento.



## Neuto escreve

Parabéns pela TM nº 283, agosto 1987. "(In) Segurança nas estradas" é, sem dúvida, o mais completo e competente trabalho sobre o assunto publicado na imprensa brasileira.

Devido à importância do tema, solicito a TM publicar minha opinião sobre três afirmações do editorial da página 9:

● Hoje em dia, o DNER tem um bom cadastro de acidentes e bons programas de correção de pontos negros. O mesmo não se diz da maioria dos DERs (que continuam a tolerar "rotatórias vazadas" e outras obras homicidas), ou da maioria das prefeituras. Não é surrealismo sugerir que haja obrigação legal de eles manterem cadastro de acidentes e grau mínimo de responsabilidade legal para a segurança viária, como têm empresas e engenheiros na construção de edifícios.

● Tampouco é surrealismo a participação do público na eliminação de pontos negros. Há muita gente se defendendo com picaretas, quebra-molas e até mesmo com modificações viárias sofisticadas, às vezes, com o apoio das autoridades locais, como já ocorreu em São Paulo e em "Bragalândia", em Curitiba. Obviamente, tais medidas não substituem verbas públicas na correção de problemas de maior porte.

● O tacógrafo é instrumento extremamente útil na redução de acidentes com ônibus urbanos, se corretamente usado (TM, julho 1985).

**Charles Leslie Wright** – Coordenador de Transportes do Iplan/Ipea/Seplan e Departamento de Economia da Universidade de Brasília – Brasília-DF.

*Conforme afirma o editorial, o surrealismo está*

*exatamente na necessidade de uma lei dizendo que o DNER e os DERs devem cumprir suas obrigações. Entre elas, a de eliminar os pontos negros. O editorial não fala em "participação do público", aliás, necessária. A sugestão aprovada era que o comércio e a indústria bancassem a eliminação dos pontos negros. E o próprio missivista reconhece que essa medida não substitui as verbas públicas.*

TM foi infeliz ao incluir os ônibus urbanos entre os casos em que o uso do tacógrafo não faz sentido. Mas, isso não muda a opinião da revista de que a obrigatoriedade do tacógrafo pode transformá-lo em mero enfeite para muitos veículos comerciais – especialmente, no caso de autônomos ou de transportadoras pouco organizadas.

## Paletização

Em relação ao artigo sobre paletização, publicado em TM nº 282, julho de 1987, queremos parabenizar o autor, jornalista Fernando Leal, pelo trabalho que, dentro de uma filosofia dinâmica, proporcionou uma rica e inteligente valorização do produto.

Este destaque teve excelente propagação em nosso meio, principalmente junto aos clientes que já se utilizam do palete. A reportagem explora ao máximo suas consideráveis potencialidades, dentro de uma visão aberta e esclarecedora aos que desconhecem o sistema e demonstra à altura a importância do seu emprego.

Considerando o que Transporte Moderno representa em âmbito nacional, agradecemos o apoio e a confiança que engrandecem nosso ramo de negócios e acreditamos que esse estímulo vem dar sua colaboração para que o país possa desenvolver-se mais

rapidamente, com a evolução desse empreendimento.

**Augusto César Canozo** – diretor da Canozo Madeiras S.A. Indústria e Comércio – Catanduva-SP.

Como assinante de TM, li na edição nº 282 a reportagem "Paletização ganha mais adeptos". É quase inacreditável que, no Brasil, ainda seja necessário escrever artigos como esse. Não porque fosse inoportuno – muito pelo contrário –, mas porque demonstra que o Brasil está atrasado na área de materiais.

Matéria como essa, publicada em uma revista dos Estados Unidos, Europa ou Japão, provocaria risos. Seria o mesmo que, por exemplo, uma revista brasileira publicar algo como "A colocação de água no radiador de caminhões ganha mais adeptos".

A paletização é algo tão vital e indispensável que, se estivéssemos mais adiantados, o artigo seria supérfluo. Mas, infelizmente, não estamos. A nossa empresa, a Chermont, pôde constatar, recentemente, em pesquisa de mercado feita junto a 171 indústrias no Estado de São Paulo (de médio e grande porte) que 28, ou 16%, não usavam paletes. Dentre as que utilizavam, um bom número fazia mau uso deles.

Aproveito a oportunidade para comunicar a associação da Chermont com a Tompkins Associates, Inc.

**Mauro V. de Chermont** – Sócio-gerente da Chermont Engenharia e Consultoria Ltda. – São Paulo-SP.

## Cegonhas

Trabalho na Sadia Indústria e Comércio, de Chapecó. Antes de trabalhar nessa empresa, eu era

funcionário da Transportadora Luft e foi aí que conheci a TM.

Tenho vinte anos e estou cursando o último ano da Faculdade de Administração de Empresas. Pretendo, ainda, fazer faculdade de Engenharia Mecânica. Meu objetivo é trabalhar com projetos de implementos rodoviários e veículos de transporte.

Com a ajuda de um professor de faculdade, me propus a fazer o ensaio de um projeto de racionalização de transporte. Concentrei meu estudo no problema dos semi-reboques para o transporte de automóveis zero quilômetro, as chamadas cegonhas.

Haveria uma grande redução nos custos, caso as carretas não fizessem a viagem de retorno vazias, como acontece anualmente. Partindo da possibilidade de aproveitar os semi-reboques para transportar outras mercadorias na viagem de volta, desenvolvi o projeto de uma cegonha que pode fácil e rapidamente transformar-se em uma carreta para carga seca.

Esta carreta, que pode ser fabricada em chapas de aço e perfis de alumínio, é composta de uma plataforma inferior fixa (que forma a base do semi-reboque), o chassi e uma plataforma superior móvel (que pode ser levantada ou baixada hidráulicamente). Na posição baixada, a plataforma superior fica praticamente embutida na base do semi-reboque. Esta base é cercada por perfis de alumínio, formando uma carreta para carga seca. (...)

Creio que o próximo passo seria encontrar uma fábrica de implementos rodoviários que se dispusesse a bancar o projeto e a construir o protótipo. Nessa tarefa, conto com a ajuda de TM.

**Juceli Antônio Gazzola** – Sadia Concórdia S.A. – Estrada Chapecó/São Carlos, 3600 – Chapecó-SC.