

# transporte

## MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N° 332 - NOVEMBRO 1991 - Cr\$ 2 600,00

  
Editora TM Ltda



*Cargill, vencedora na carga*

**PINTURA  
DE FROTAS**

## Concurso elege as melhores

*Util, primeira em passageiros*



**Caderno de  
passageiros**  
Pág. 43



Encaixando Parcela Por Parcela,  
Do Consórcio Randon/Rodoviária,  
Você Monta Um Investimento Seguro.

Você //

Monta

Um Investimento  
Seguro

# Encaixando Parcela Por Parcela, Do Consórcio Randon/Rodoviária, Você Monta Um Investimento Seguro.

MENSALMENTE, UM PRODUTO POR SORTEIO E UM POR LANCE;  
GRUPOS DE 12 A 60 MESES;  
CAPITALIZAÇÃO EM SEU PRÓPRIO NEGÓCIO;  
REDE NACIONAL DE DISTRIBUIDORES.



RANDON-ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES S/C LTDA.

Ano 29 - n.º 332 - Novembro de 1991  
ISSN n.º 0103-1058 - Cr\$ 2 600,00**REDAÇÃO**

**Editor**  
Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**  
Valdir dos Santos

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo

**Redateras**  
Carmen Ligia Torres  
Walter de Sousa

**Colaborador Autônomo**  
Marco Piquini (Londres)

**Fotógrafo**  
Paulo Igarashi

**Chefe de Arte**  
Alexandre Henrique Batista

**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 TÉCNICO**

**Gerente**  
Economista Jorge Miguel dos Santos

**Assistente**  
Eng.º Antônio Lauro V. Neto

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**

**Diretor**  
Ryñiti Igarashi

**Gerente**  
Marcos Antonio B. Manhanelli

**Representantes**  
Carlos A. B. Criscuolo  
Roberto Lucchesi Jr.

**Representantes**

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

**Rio Grande do Sul**  
CasaGrande Representações  
Ivano CasaGrande  
Rua Gonçalves Lado, 118  
Fones: (0512) 24-9749 / 24-6855  
Telex 511917  
91060 - Porto Alegre-RS

**DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**

**Gerente**  
Mitugi Oi

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**

**Gerente**  
Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**  
LDBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**

Anual (doze edições) Cr\$ 27 500,00  
Pedidos com cheque ou vale postal  
em favor da Editora TM Ltda.  
Exemplar avulso Cr\$ 2 600,00. Em  
estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme  
R.E. Proc. DRT. 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

**Circulação:** 20 000 exemplares  
Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e  
Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação  
n.º 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 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**

(Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**

Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53 995 544/D001-05 Inscrição Estadual

n.º 111 168 673 117

Filiada à ANATEC e à ABEMD

# SUMÁRIO

**FROTAS****12 Os resultados do 24.º Concurso de Pintura**  
Vencedores usam visual como arma de *marketing***MARÍTIMO****18 Portos: Câmara resiste ao projeto 08/91**  
Deputados querem dar mais poder a portuários**IMPLEMENTOS****22 Furgão especial protege produto sensível**  
Indústria e transportador se unem no projeto**USINAS****24 Semi-pesado encontra lugar no canavial**  
Vantagens: custo menor e operação mais fácil**RETÍFICA****28 Cuidados que adiam a hora de abrir o motor**  
Consumo de lubrificante dita o momento certo**COMUNICAÇÃO****34 TRC será primeiro setor a usar telemática**  
As avançadas tecnologias já estão chegando**FERROVIAS****37 Norte - Sul ainda não tem o que transportar**  
Carga mensal não lota mais que dez caminhões**ENTREVISTA****39 A sucessão e o futuro das empresas do TRC**  
Jovens empresários prontos para assumir o poder

## Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

**CIDADE MÉDIA****43 Campinas inova para recuperar transporte**  
Município cria passe-passeio e taxa-transporte**SEGURANÇA****46 Como a CMTC eliminou 7% dos acidentes**  
Receita inclui mudanças nas cores dos ônibus**INFORMÁTICA****48 Micros já controlam a venda de passagens**  
Empresa cria *software* inédito para rodoviárias**SEÇÕES**Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6  
Atualidades Internacionais - 11 Produtos - 42  
Última Parada - 50

## Os riscos da informatização

Matéria recente de **TM** n° 230, de agosto de 1991, sob o título "Interface de Informações", apresentou depoimentos de técnicos e empresários especialistas na informatização de empresas de transportes.

Aprecio a iniciativa, especialmente pela oportunidade que ela representa de se trazer à tona posições unilaterais, freqüentemente defendidas e passivamente aceitas pelas empresas como verdades absolutas.

A idéia aqui não é discutir a seriedade e o profissionalismo de quem quer que esteja envolvido na formação de tais opiniões, mas trazer à atenção a outra face da moeda, isto é, do lado de cá, pelo olho do empresário que compra e contrata, e precisa disso para obter resultados práticos.

Experiências com a informatização de algumas empresas têm mostrado com muita clareza que, encaradas por esse ângulo, as coisas não são assim tão simples.

Alguns cuidados adicionais precisam ser tomados, partindo de uma premissa básica: o computador não economizará dinheiro, não resolverá todos os problemas e não irá salvar a empresa.

Na contratação dos serviços de *software*, são fundamentalmente necessários o conhecimento e o respeito pela estrutura da empresa, para que a geração de sistemas obedeça à real identificação de necessidades, de modo que sejam integralmente absorvidos no processo de implantação e operacionalização.

Para que isso aconteça, o melhor é que todas as compras e que todas as contratações sejam avaliadas por técnicos da própria empresa, e nunca por consultores ou técnicos externos, como parece ocorrer na maioria das vezes.

Exemplos de má aquisição e de má contratação são os *softwares* oferecidos como 'pacotes', do tipo 'solução-padrão', que, considerados os aspectos acima abordados, podem trazer mais problemas que soluções. Seria como se a empresa passasse a se orientar por sistemas criados com base em modelos exter-

nos, e por uma filosofia e uma metodologia completamente alheias às suas, desviando-se, portanto, de suas necessidades, e tendo assim de resolver novas dificuldades trazidas pelo sistema estranho.

Por isso, considero simplistas demais, senão perigosas, colocações e orientações que não levam em conta tais aspectos práticos. O empresário — vai aqui um alerta — deve olhar, antes de mais nada, para dentro de sua empresa, conhecer e respeitar suas reais necessidades, para que possa vir a informatizá-la adequadamente. Caso contrário, ao comprar o que chamaria de solução, poderá estar adquirindo um novo problema, para o qual os sistemas fáceis não apontam a solução.

**CARLOS ALBERTO MIRA**

Setcesp — Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Estado de São Paulo Coordenador da Comissão de Jovens Empresários São Paulo-SP

## Tratamento sério e profissional

Vimos pela presente parabenizar **TM** pela realização da edição n° 329, de julho de 1991, inteiramente dedicada a apresentar a situação que vigora no atual estágio de desenvolvimento de equipamentos de segurança em veículos comerciais no nosso país.

Salientando que essa edição complementa a de agosto de 1990, e antecede uma próxima, que retratará a participação das vias e de outros fatores na ocorrência de acidentes, a revista demonstra correta e oportuna preocupação com a segurança do transporte rodoviário no Brasil.

A preocupação, de fato, não é inédita, e tampouco mais ressonante que outras iniciativas de outros veículos de informação, especializados ou não. A edição de **Transporte Moderno** é, no entanto, como temos tido a oportunidade de registrar, uma exceção em meio à subjetividade e ao sensacionalismo que imperam em tantas outras reportagens sobre segurança no trânsito. Consiste, sobretudo, em tratamentos sérios e profissionais devidamen-



te dispensados a assuntos que, muitas vezes, são tratados com pouca precisão e sem os devidos cuidados.

Esperamos que esta publicação e outras similares, que certamente virão, colaborem sensivelmente para o desenvolvimento tecnológico de nossa frota comercial atual, graças à conscientização de frotistas, fabricantes e usuários de veículos comerciais em geral.

**LUIZ OCTAVIO M. BERNARDES**

Shell do Brasil S.A.  
Assistente Técnico de Transportes  
Rio de Janeiro-RJ

## Leitor faz rápido perfil da Trensurb

Salientando sua edição n° 330, de agosto de 1991, quero fornecer uma pequena colaboração, complementar ao artigo "Corrida contra o tempo", mais especificamente, relativa ao quadro publicado na página 47.

A Empresa onde trabalho — Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A., inaugurada em 02/03/1985, opera num trecho de 27 km, de via dupla, com bitola de 1,60 m, ligando Porto Alegre ao município de Sapucaia do Sul.

Possuímos 25 trens elétricos, compostos por quatro carros, atendendo nesse trajeto quinze estações, e hoje transportando, aproximadamente, 140 mil passageiros/dia.

**OSVALDO NEVES QUINTAN**

Trensurb — Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.  
Engenheiro  
Porto Alegre-RS

*O objetivo do quadro era o de fornecer apenas os dados da CBTU.*



NEUTO

ESCREVE

## Mazelas portuárias

O projeto de lei n.º 8/91, abolindo a exclusividade dos sindicatos na prestação de serviços portuários, estimulando a competição e abrindo caminho para a privatização (veja matéria nesta edição), merece alguns comentários.

Em primeiro lugar, a ineficiência dos portos nacionais é incontestável. Por exemplo, o desempenho do maior deles, o de Santos, é dez vezes inferior ao dos europeus. Com 8,5 mil empregados, Santos movimentava cerca de 30 milhões de toneladas anuais. Enquanto isso, Roterdã, com 8 mil funcionários, chega a 290 milhões de toneladas. A movimentação de um contêiner, que custa US\$ 250,00 no porto brasileiro, não vai além de US\$ 130,00 em Roterdã e US\$ 90,00 em Antuérpia.

Parte dessa tradicional ineficiência pode ser debitada à má administração pública e à legislação corporativista que rege os portos brasileiros desde 1940. À sombra do paternalismo estatal, prosperaram privilégios injustificáveis, verdadeiros 'cabides' de emprego, e graves distorções. Entre elas, a proliferação dos 'bagrinhos' (espécie de bóias-frias explorados pelos próprios portuários), o superdimensionamento dos ternos, a cobrança da mão-de-obra até mesmo em operações mecanizadas (contêineres e ro/ro) e a injustificável dicotomia entre estiva e capatazia.

Contudo, ao centrar fogo exclusivamente sobre as mazelas da mão-de-obra, o governo faz vistas grossas para outros problemas tão graves quanto o corporativismo. A começar pelos precários sistemas de escoamento para os portos, onde predominam rodovias esburacadas e onde, em sua maioria, os poucos corredores ferroviários existentes estão obsoletos. Some-se a isso o fato de que a mão-de-obra representa uma parcela pequena das despesas portuárias. Embora seja indispensável modernizar as relações trabalhistas, o aumento global da produtividade só será obtido investindo-se em equipamentos de manuseio e em canais mais profundos. Mas os recursos do Adicional da Tarifa Portuária, além de insuficientes, têm sido liberados em ritmo de conta-gotas.

A tentativa de captar recursos particulares, embora louvável, tem alcance limitado. Devido aos altos investimentos exigidos, não se tem notícia, com raríssimas exceções, da existência de portos privados no mundo. Na maioria absoluta dos países, a construção da infra-estrutura portuária continua sendo uma obrigação da qual o governo não pode fugir. Por sua vez, a exploração de terminais ou de áreas portuárias específicas pela iniciativa privada, embora possa ser ampliada, não chega a constituir novidade no Brasil.

É exatamente este princípio, de cooperação entre o poder público e a iniciativa privada, que parece estar amadurecendo nas comissões da Câmara dos Deputados encarregadas de relatar o projeto do governo. O modelo preferido pelos parlamentares inclui a transferência dos portos às autoridades municipais ou estaduais. Trata-se de uma iniciativa saudável, na medida em que descentraliza as decisões. No entanto, a simples mudança de mãos não garante, automaticamente, os recursos para investimentos. Pelo contrário, o que se vê é que alguns governadores e prefeitos querem o poder sobre os portos, mas não abrem mão dos recursos federais.

Para complicar um pouco mais as coisas, a comissão de Transportes da Câmara, dominada pelos partidos de esquerda, ameaça virar pelo avesso o projeto do governo. Uma vez que, com o fim da Portobrás, o setor portuário está praticamente abandonado, toma corpo a idéia de se substituir a proposta do fim da exclusividade pela da participação dos trabalhadores na administração das empresas. Se isso acontecer, o tiro acabará saindo pela culatra.

## Começa corrida para sucessão na CNT



Clésio de Andrade (ao lado) se diz apoiado por sete federações, e Camilo Cola tem a simpatia do segmento de carga



Já começou a corrida pela sucessão na CNT — Confederação Nacional dos Transportes, que ocorrerá no final de 1992. A vez caberá ao setor de passageiros, onde dois candidatos disputam votos. Um deles é Clésio Ribeiro, presidente da NTU, que diz ter o apoio de sete das dez federações do setor. O outro é o ex-presidente Camilo Cola, que aspira a dois novos mandatos (seis anos) e é visto com simpatia pelos autônomos e por alguns setores do transporte de carga. Embora cogitado dentro da própria CNT, a candidatura do empresário Wagner Canhedo não decolou. Mesmo sendo, justamente, empresário de ônibus, Canhedo parece mais interessado em se eleger presidente do SNEA — Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, hoje presidido por Walteson Carvajal, da Varig.



Foto: Divulgação

Streamline, o último modelo Scania na Europa, não serve para as condições brasileiras

## Scania terá suspensão a ar e freio ABS

A Scania está realizando uma pesquisa de mercado para introduzir a suspensão a ar no Brasil. É possível que já no próximo ano os caminhões dessa marca venham a ganhar o freio ABS, sem o ASR, considerado desnecessário.

A introdução da eletrônica embarcada, no entanto, foi adiada, e o Streamline, com motor turbocomposto e cabina aerodinâmica, embora utilizado como chamariz na Brasil Transpo, não passa, por enquanto, de sonho. Segundo o responsável pelo desenho da cabine do Streamline, engenheiro Bernardo Mascarenhas, esse modelo não poderia vir para o Brasil, sob pena de perder os ganhos obtidos com as soluções de aerodinâmica e de segurança. Brasileiro, trabalhando há cinco anos na Suécia, Mascarenhas, premiado como *designer* do ano nesse país pelo projeto dessa cabine, informa que a concepção do desenho do Streamline obedeceu a critérios específicos para o rápido transporte europeu. “Foram estudados o clima, a direção dos ventos, a composição química do ar, a chuva e as estradas da região europeia”, argumenta, ressaltando que no Brasil a realidade é completamente diferente. Para exemplificar, cita o encaixe dos faróis, concebido de modo a anular o efeito reflexivo da neve sobre a luz.

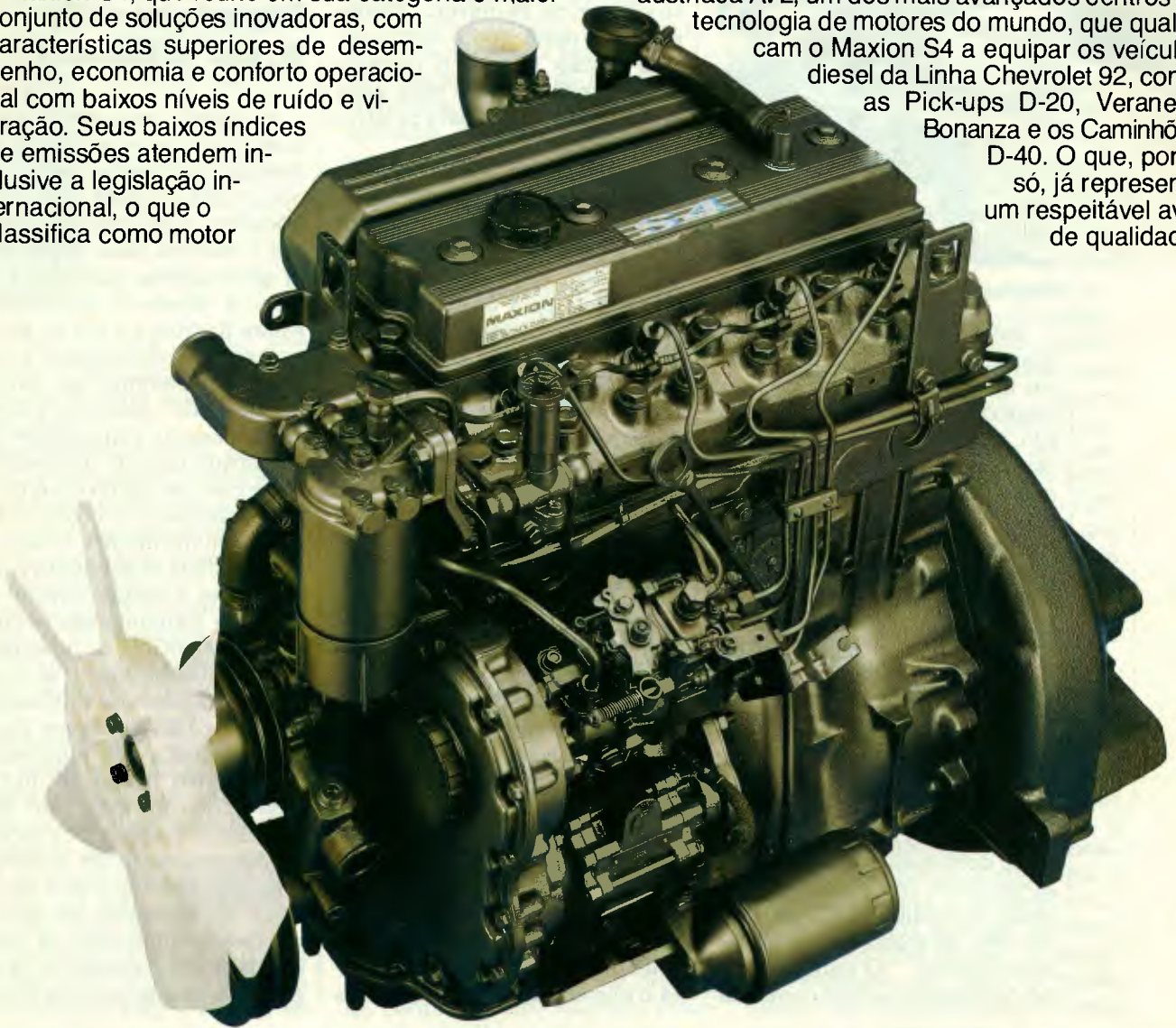
## Empresários do TRP criam transportadora de carga

O mercado de transportes rodoviários de carga acaba de ganhar mais uma empresa. Diferente da maioria das empresas jovens, ela já entra com uma estrutura de apoio organizada em 72% dos 4 941 municípios brasileiros e com a experiência de oito empresas que atuam nos setores de passageiros e de carga. A Brasil Total S.A., inaugurada no final de outubro, é formada pelas empresas Reunidas S.A., Transfreezer, Irmãos Paulo Joca S.A., Viação Águia Branca S.A., Auto Viação 1001 S.A., Real Expresso Ltda., Viação Cidade do Aço S.A., e Empresa de Transportes Andorinha. Com investimento de Cr\$ 240 milhões, dividido na forma de ações ordinárias entre os oito integrantes, a Brasil Total pretende ser, na verdade, uma coordenadora de distribuição de carga, trabalhando a princípio em regime de encomendas, a partir da atividade já solidificada de cada uma das integrantes, uma vez que elas se acham localizadas em diversas regiões do país. “Poderemos oferecer horários e frequências múltiplas e variadas, barateando o custo”, explica Guerino Tolomeo, presidente da Transfreezer e do Conselho administrativo da recém-inaugurada. Ele explica que serão usados os cerca de sete mil veículos e as centrais de carga das envolvidas, e que elas terão tanto autonomia de operação como autonomia administrativa em suas regiões.

# Maxion S4. Tecnologia com aval Chevrolet.

A Maxion desenvolveu uma nova geração de motores diesel. Um motor com concepção moderna, leve, durável e de alta performance. Assim nasceu o Maxion S4, que reúne em sua categoria o maior conjunto de soluções inovadoras, com características superiores de desempenho, economia e conforto operacional com baixos níveis de ruído e vibração. Seus baixos índices de emissões atendem inclusive a legislação internacional, o que o classifica como motor

ecológico, de combustão limpa. São razões como essas, aliadas à confiabilidade de um projeto desenvolvido com o suporte técnico da empresa austríaca AVL, um dos mais avançados centros de tecnologia de motores do mundo, que qualificam o Maxion S4 a equipar os veículos diesel da Linha Chevrolet 92, como as Pick-ups D-20, Veraneio, Bonanza e os Caminhões D-40. O que, por si só, já representa um respeitável aval de qualidade.



**MAXION S.A.**  
DIVISÃO DE MOTORES

Este motor está em conformidade com o PROCONVE



## Peso por eixo deve ser mantido



Foto: Arquivo TM

### Multas atenuam ineficiência de balanças

Tema polêmico nas discussões técnicas, operacionais e legislativas na Comissão de Estudos que prepara um novo Código de Trânsito para o país, a pesagem dos veículos rodoviários comerciais não deverá sofrer grandes alterações. O apelo dos transportadores para revogar os limites por eixo, sob argumentação de ineficiência das balanças, não deverá ser atendido, segundo Alfredo Peres da Silva, membro do Contran e um dos quinze integrantes da Comissão. Pelo andamento das discussões, diz Peres, não há sinais que indiquem alterações nos atuais limites de 6 t para o eixo dianteiro, de 10 t para o eixo duplo, de 17 t para o conjunto de dois eixos e de 25,5 t para os três eixos, com o limite de tolerância permitida ainda na faixa dos 5%, de acordo com a lei DENISAR Arneiro. "O setor rodoviário de passageiros pediu a mudan-

ça de 6 t para 6,5 t no dianteiro, e de 10 t para 10,5 t porque já existem mais de 13 mil unidades rodando no país com os limites excedidos", informa Peres. No entanto, essa reivindicação também não deverá ser atendida, uma vez que a relação entre peso e danos, no pavimento, é exponencial e, desse modo, meia tonelada a mais já seria o bastante para sacrificar quase dois anos de vida útil a menos para as estradas brasileiras.

Peres adianta que os estudos apontam para alterações no sistema de multas. "O excesso no pbt seria a infração mais severamente punida, com escalonamento decrescente para os excessos nos eixos", diz. Quanto aos ônibus, as medidas devem enquadrar a regulamentação para os fabricantes, de maneira que as novas unidades não comecem a quilometragem já com excesso de peso.

## DNER continua estudos de pneus single

O DNER continua estudando a pressão dos pneus *single* no pavimento brasileiro graças a informações enviadas pelos usuários especiais do produto. Emerson Rosendo Salgado, chefe de Engenharia de Segurança de Tráfego do DNER, afirma que não há muitos pedidos para a obtenção de autorizações. "Não estamos colocando obstáculos para a concessão da permissão", afirma, ressaltando que quanto maior for o número de usuários, maior será o número de dados e melhores

os estudos técnicos. Salgado prevê que esses estudos devem ser concluídos em, aproximadamente, um ano, quando serão enviados ao Contran os valores das dimensões do pneu e do limite de peso liberados para uso no país.

## Programa de rádio divulga treinamento

A Translor criou uma nova técnica dentro do programa de treinamento profissional para motoristas. Uma pesquisa com os quatrocentos funcionários mostrou que a maioria deles ouvia música em toca-fitas durante as viagens. A assessoria do radialista André Barbosa e a voz de Roberto Barreiros executaram a idéia original de montar um programa de rádio exclusivo, gravado em fita cassete e distribuído gratuitamente para os funcionários. Entre músicas, entrevistas, piadas e até concursos, o ouvinte vai recebendo informações e dicas sobre economia de combustível, cuidado com a carga, respeito aos clientes e segurança nas estradas. "Dessa maneira, o funcionário assimila mais facilmente as mensagens de treinamento profissional, pois tudo é divulgado em linguagem adequada aos funcionários e ao mesmo tempo de maneira alegre e descontraída", diz Bettina Lenci, presidente do Conselho de Administração da Translor e principal responsável pela implantação do programa de planejamento e administração de Recursos Humanos da empresa. O programa já está na terceira edição.

## PISCA

■ A GM poderá importar caminhões de sua marca mundial. Nada ainda foi decidido, mas sabe-se que não está descartada a possibilidade de a empresa entrar na concorrência com as tradicionais Mercedes, Scania, Volvo, e também com a Volks e a Ford. O que se analisa atualmente na empresa é a viabilidade econômica da implantação de uma linha de montagem para a

fabricação, aqui, de novos modelos, ou para trazê-los de fora. Atualmente, a GM participa com aproximadamente 12% no mercado de veículos comerciais leves, de até 3,5 t, e com cerca de 3% na faixa dos comerciais leves e médios, que vão de 4 t a 30 t.

■ Com uma frota de duzentos caminhões e um tempo de atividade

de 25 anos, a transportadora paulista Radial Transportes sai exatamente da Radial Leste para sua nova sede em Diadema (SP). A empresa, especializada em carga fracionada, dispõe agora de 38 docas para operação de carga e descarga, construídas num galpão de 8 mil metros quadrados que, por sua vez, está edificado num terreno com 30 mil metros quadrados.



## Perfect Circle volta ao país com a Albarus

A tecnologia Perfect Circle, da Dana Corporation, o maior fabricante de anéis de pistão do mundo, volta aos anéis fabricados no Brasil, incorporada nos produtos da Albarus, que acaba de inaugurar uma nova fábrica em Gravataí (RS). Com um investimento de US\$ 36 milhões nas novas instalações, onde a capacidade de produção chegará a 25 milhões de unidades/ano em 1994, a Albarus pretende disputar o mercado interno, hoje dominado pela Cofap, que até há alguns anos era a proprietária da tecnologia Perfect Circle, negociada, nessa época, com a Dana.

Os anéis serão produzidos para aplicações automotivas, rodoviárias, agrícolas e industriais, e em veículos fora-de-estrada e motores a álcool, a diesel ou a gasolina. Além do mercado interno, a Albarus também pretende exportar os anéis, uma vez que, em todo o mundo, são poucos os fabricantes que detêm a tecnologia Perfect Circle.

## Trafic ganha um Fratello na rede GM

Anunciada por TM nº 325, de março de 1991, a van batizada de Fratello, da Marcopolo, começa a ser vendida ainda neste ano. Em fibra de vidro, manufaturada sobre chassi GM, a van Fratello será comercializada, inicialmente,

na rede de concessionários GM, "até que a equipe da Marcopolo se familiarize com um produto diferente da linha tradicional e seja treinada para lidar com ele", diz Walter Gomes Pinto, diretor de Marketing da empresa. A versão carga ficará na prateleira, segundo Gomes, para não brigar pela clientela com o Trafic, importado pela GM da Renault argentina, e comercializado na mesma rede. As versões Massimo e Presto, para passageiro e ambulância, ganharão todas as atenções da promoção, deixando para o Trafic a versão carga. Pelo seu lado, a GM não oferecerá o Trafic nas versões passageiro ou ambulância. O que a montadora fará, segundo Marcos A. Saraiva, gerente de Planejamento e

Engenharia de Vendas, é credenciar, no futuro, fornecedores que façam as adaptações internas nos furgões Trafic, para quaisquer utilidades requeridas pelo cliente.

O Fratello é feito em fibra de vidro, e o Trafic em chapa de aço tradicional. Na parte mecânica, os dois também são completamente diferentes, pois tudo, neste último, é importado. A capacidade de carga dos dois modelos fica na mesma faixa, de aproximadamente uma tonelada. O preço do Trafic furgão está em US\$ 33 mil, e o Fratello será comercializado na faixa dos US\$ 45 mil a US\$ 50 mil. Porém, acrescentando-se o preço da adaptação interna de um furgão Trafic chega-se, de acordo com Saraiva, na mesma faixa do Fratello.



Marcopolo comercializará inicialmente as versões para passageiro e ambulância

■ A Lada do Brasil não apresentou os anunciados caminhões russos da Kamaz na Transpo'91.

Problemas operacionais com a chegada dos veículos impediram a exposição. Porém, Paulo Ricardo Braga, gerente de Marketing da distribuidora, adiantou o adiamento da chegada dos caminhões para comercialização no

Brasil. "Queremos primeiro firmar mercado com os automóveis Lada", diz Braga.

■ Já está circulando a Anuário Estatístico da Anfavea, contendo dados sobre a indústria automobilística mundial, a indústria automobilística brasileira, as redes rodoviária e ferroviária nacionais, os meios

brasileiros de transporte e a frota nacional de veículos.

■ Quem desejar informações atualizadas sobre qualquer trecho da rede rodoviária federal precisa apenas consultar o "Inventário das rodovias federais", que a Aneur — Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias acaba de lançar.

**PISCA**



Tá na cara que o Toyota mudou.

A frente foi toda redesenhada para dar ao seu utilitário um visual mais moderno e bonito.

Mas as mudanças não param por aqui. Ele ainda vem com:

- Revestimento anti-ruído do motor
- Forração do teto em vinil
- Bancos mais anatômicos
- Novo design da porta traseira.

E mais os acessórios opcionais que vão desde banco reclinável em tecido para o motorista até nova forração e decoração interna das portas.

A única coisa que nunca vai mudar é a força e a coragem com que um Toyota encara qualquer tipo de terreno.

Passa em uma das nossas revendedoras e confira, cara a cara, todos os detalhes da nova linha de utilitários Toyota.

# Com a cara nova e a coragem de sempre.

Junco

**TOYOTA 4x4**

## Canal do Panamá perde competitividade e cargas

Segundo o jornal inglês *Financial Times*, a falta de manutenção e a de investimento estão diminuindo a competitividade do Canal do Panamá. O movimento de cargas na estratégica ligação Atlântico—Pacífico caiu de 186 milhões de toneladas, em 1982, para 150 milhões, em 1990. Vários problemas derivam do fato de que as comportas, desenhadas há 77 anos, são hoje estreitas e causam gargalos no tráfego de navios (cerca de quarenta por dia). A travessia completa leva, em média, 24 horas.

A maior perda do Canal está no trânsito de contêineres, que, em grande parte, está sendo desviado para o sistema intermodal Network, da ferrovia norte-americana, que transporta contêineres em vagões de dois andares de costa a costa dos EUA, de maneira mais rápida e mais barata. Dentre os produtos hoje desviados para a ferrovia estão automóveis e aparelhos eletrônicos.

## Navios sem tripulação mais próximos dos portos

O Shiiya Merchant, um cargueiro japonês de 10 mil toneladas, é o primeiro navio do mundo que dispensa tripulação: ele é controlado por computadores. Em agosto, o Shiiya fez uma bem-sucedida viagem inaugural por perigosos e estreitos canais entre o Japão e a Coreia. Roland Burns, da Politécnica de Plymouth, na Inglaterra, acredita que navios como este deverão estar deixando estaleiros japoneses por volta de 1995. "Duas razões justificam tais navios: a economia em salários e em gastos com a acomodação para a tripulação, e a segurança: 80% das colisões e dos acidentes no mar são atribuídos a erros humanos, que podem ser evitados por meio de sistemas automáticos de navegação", conclui o professor.



Foto: Divulgação

Com a injeção computadorizada, Ford esquenta mercado de vans

## Controle eletrônico é novidade do Ford Transit

A Ford Europa lançou o primeiro motor diesel com controle eletrônico para comerciais leves, oferecido na van Transit. Um computador é ligado a doze sensores distribuídos em pontos vitais do motor e regula a injeção do combustível de forma a propiciar um funcionamento sempre ideal. O motor, de 2,5 litros turbinados, produz 100 HP e torque de 220 Nm a 2 100 rpm. 80% do torque é obtido a partir de 1 500 rpm.

A ofensiva Ford é mais um capítulo do disputado mercado de vans na Europa. A Mercedes-Benz reformulou seu modelo MB 100, que ganhou parte frontal mais aerodinâmica e partes traseiras que se abrem até encostar nas laterais, permitindo total acesso ao compartimento de carga. O líder desse mercado é a VW Kombi, cuja nova versão já está sendo produzida em maior número que o modelo que saiu de linha em 1990.

## KLM vê carga aérea como alternativa para recessão

A companhia aérea holandesa KLM está investindo meio milhão de dólares para ampliar em 25%, em 1994, seus serviços de carga aérea. A KLM pretende saltar da sétima para a terceira posição entre as maiores transportadoras de carga aérea do mundo. Parte da expansão virá graças a alianças com outras empresas, o que dará a essa companhia melhor acesso aos mercados da região norte do Atlântico, da Ásia e da Europa. Já foram firmados acor-

dos com a Northwest, dos EUA, e com a Nippon Cargo, do Japão. Segundo a KLM, que teve prejuízo de US\$ 350 milhões em 1990/91, embora o transporte de passageiros venha sofrendo queda desde a Guerra no Golfo, o setor de carga permanece estável e tende a crescer. Na KLM, carga representa, hoje, 20% do faturamento.

## Trem inglês quebra recorde, mas ainda é lento

Um trem de passageiros classe 225, da British Rail, percorreu 633 quilômetros entre Londres e Edimburgo, a capital da Escócia, em 3h29min, numa média horária de 182 km/h, no dia 26 de setembro último. O trem, que em certos momentos atingiu 225 km/h, quebrou todos os recordes de velocidade ingleses. A British Rail aproveitou a ocasião para afirmar que, com a classe 225, a Inglaterra possui hoje a maior frota de trens de alta velocidade (acima de 160 km/h) em circulação. No entanto, os trens ingleses ainda andam devagar em comparação com o TGV francês (que atinge regularmente 300 km/h) e com o ICE alemão (que pode chegar a 280 km/h).



Foto: Divulgação

Velocidade fica aquém do TGV francês

# Imagem levando mensagem

Na 24ª edição, concurso  
premia o uso da  
estética como instrumento  
de marketing



■ A busca de uma nova imagem, que seja adequada para expressar, enquanto embalagem, a qualidade de um serviço prestado, ou que ostente apenas a pretensão de fixar e apresentar o nome de um produto estreado numa empresa, foi a grande premiada no 24º Concurso de Pintura de Frotas. Dentre as dezesseis inscritas — onze na categoria carga e cinco na categoria passageiro — venceram a Cargill Agrícola S.A. (carga), empresa processadora de milho por via úmida, que utiliza frota própria para transporte de seus produtos, e a Util — União Transporte Interestadual de Luxo, transportadora de passageiros sediada em Juiz de Fora (MG) (ver quadro).

“Com a pintura, quisemos criar uma nova identidade visual, que expressasse o alto nível de qualidade do nosso serviço, e também que se diferenciasse das pinturas existentes no mercado”, afirma Tarcísio Schettino Ribeiro, diretor-presidente da

Util. Segundo ele, foi feita, pela Flot Designers, uma pesquisa que precedeu a criação da pintura, para que fossem excluídos tipos de desenho comumente usados. “Afinal, como estamos investindo firme na melhoria de nossos serviços, com novas linhas e com veículos mais sofisticados, acreditamos que o usuário pode perceber mais rapidamente a mudança graças à imagem estampada no ônibus”, argumenta.

Na Cargill, por sua vez, os tanques vitoriosos receberam o tratamento estético que foi considerado o mais adequado para fixar a apresentação dos novos produtos que a empresa começa a colocar no mercado: glucose e amido. “Depois de estudarmos as condições térmicas e higiênicas ideais para garantir a qualidade do transporte, passamos a desenvolver um leiaute que fosse capaz de despertar no usuário a ligação entre o nome Cargill e o amido e a glucose”, conta Marcos Matsumoto, gerente do Departamento de Logística e Distribuição da empresa, responsável pelo projeto da pintura. Ele afirma que o tipo de pintura tradicional foi descartado do nome comercial dos produtos justamente porque ela não permitiria a identificação da Cargill com os estreados. A empresa também optou por pintar os seus tanques



Fotos: Divulgação

de aço inoxidável, que usualmente eram mantidos com a sua aparência natural. “Não poderíamos deixar de usar esse mural ambulante fantástico que são os veículos”, justifica.

**Projetos recentes** — As criações realizadas pelos primeiros colocados



*A Util aproveitou a introdução de sua nova logomarca para adotar a sofisticação em forma de grafismo*



*Cargill: amido e glucose podem ser identificados no "mural ambulante" dos tanques personalizados*

são frutos de idéias concebidas há cerca de um ano. Em maio de 1990, começou a brotar na Cargill a expansão da gota, logomarca da empresa, para os tanques de amido e de glucose. "Obedecemos a critérios de segurança rigorosos", revela Marcos, justificando a predominância do

branco. No entanto, como a estética também norteou o trabalho, nasceu a faixa horizontal logo abaixo da gota, dando harmonia e equilíbrio ao conjunto do desenho.

Marcos Matsumoto adianta que o leiaute dos 29 tanques utilizados pela Cargill brasileira para o ami-

do (7) e a glucose (22) é diferente daquele que a empresa ostenta nos países onde o produto é comercializado há mais tempo, como nos EUA, na Inglaterra e na Holanda. Com sede nos EUA, a Cargill é forte em nosso país como processadora de suco de laranja, cacau e so-

**Os jurados do 24.º Concurso de Pintura de Frota salientaram a força comercial do leiaute da Cargill, adequação do projeto urbano da TCB e apreocupação com a estética e a segurança manifestada pela Remolixo**



João de Deus



Allan Cannel

ja, e agora quer brigar comercialmente com a Refinações de Milho Brasil, que monopoliza o mercado de glucose.

Se depender do leiaute, os jurados acreditam que a Cargill conseguirá seu objetivo comercial. As notas que obteve, relativas ao apelo de venda, foram as maiores em todos os seis critérios do concurso — originalidade, visibilidade, praticidade, proposta, programação visual e apelo de venda. No entanto, o professor Gerhard Wilda, que acompanha o concurso desde a sua primeira edição, em 1967, questiona o retorno efetivo de uma pintura tão específica.

Matsumoto garante que a aceitação e a identificação superaram as expectativas. “Realmente, tivemos resistências internas iniciais devido à força da idéia associativa”, ressalta. Mas o objetivo está sendo alcançado, completa.

**Arte e sofisticação** — Os primeiros passageiros a usufruírem da nova embalagem da Util são aqueles que, ao descer de aeronaves no aeroporto de Confins, optarem pelo transporte coletivo até o centro de Belo Horizonte (MG). Essa linha, recém-inaugurada, foi adquirida pela Util com a encampação da empresa São Jorge. A operação será inicialmente realizada com sete veículos pintados, mas a idéia é a de ter toda a frota, de 260 ônibus, revestida com o novo leiaute num prazo de um ano.

A mudança de visual na empresa já está aparecendo nos papéis timbrados, nas lojas, nos guichês, nas passagens, nos uniformes dos motoristas, enfim, em tudo o que veicule a logomarca da Util. O projeto da reformulação visual previu, em primeiro lugar, a introdução da no-



Domingos Fonsêca



Fotos: Paulo Igarashi

Gerhard Wilda

va logomarca. “A pintura dos ônibus foi o segundo passo”, conta Carlos Ferro, da Flot Designers.

O desejo de criar uma obra artística e original, aliado à praticidade na manutenção e também ao propósito de melhorar a segurança do trânsito foram os motores da criação dos grafismos azul, verde, cinza e preto que colorem os veículos da Util. “Quisemos oferecer ao usuário uma imagem sofisticada”, diz Ferro, reiterando a integração da beleza à visibilidade e à segurança representadas pelo uso do branco.

Apesar do capricho e do cuidado com a harmonia estética do desenho, manifestados pela equipe da Flot, o jurado João de Deus consegue ver problemas na adequação da pintura ao veículo. “O ônibus, enquanto objeto, fica deformado pela forma triangular central”, analisa, sugerindo que o uso da logomarca na pintura teria sido mais original e eficaz para marcar a empresa.

Rebatendo as críticas, Carlos Ferro afirma que toda obra de arte é causa de estranheza ou de espanto. “Crítico sempre coloca defeito”, acredita. Tecnicamente, Ferro argumenta que obteve o equilíbrio visual do desenho graças à faixa cin-

za horizontal. “Ela cumpre seu papel estético, e também o de facilitar a manutenção, pois a saia é a área mais delicada dos ônibus”, diz. Completa informando que foi reduzido de três horas para apenas uma hora o tempo de manutenção da nova pintura em relação à pintura anterior. Além disso, lembra Ferro, sua aceitação pelo usuário foi geral, de acordo com pesquisa informal feita pela equipe da Flot.

**Destaque urbano** — Apesar de classificada em segundo lugar na categoria passageiro, a TCB — Transporte Coletivo Brasília acabou levando a distinção de pintura exemplar quanto à adequação ao serviço prestado. “Existe a necessidade de as empresas do setor urbano melhorarem a sua comunicação e o seu marketing com seus clientes/passageiros”, analisa o jurado Allan Cannel.

Foram destacadas a maneira eficaz como a pintura se dirige ao usuário e a preocupação com a segurança, representadas pelas faixas verticais vermelhas, na porta de entrada, e pelo branco na traseira, que facilitam a visualização do carro. A praticidade em termos de manutenção também foi elogiada pelo júri.