

# Transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 22 - Nº 256 - MAIO, 1985 - Cr\$ 4 000



Editora TM Ltda



Uma entrevista exclusiva com o novo Ministro dos Transportes



Cargo: nova tecnologia nos médios

## Caio lança ônibus rodoviário



Os custos operacionais de 78 veículos comerciais



# Chega de levar ferro. No seu caminhão leve tanques Tigrefibra.

Em tanques de transporte o fundamental é muita fibra.

Fibra para enfrentarem qualquer tipo de estrada, transportando cargas líquidas, semi-líquidas e granulares.

Fibra para resistirem à ação do tempo e à corrosão, garantindo extrema durabilidade e segurança.

Fibra para serem mais leves que os tanques de aço ou outros materiais, propiciando 10 a 15% mais capacidade de carga, economizando combustível e reduzindo o custo operacional.

Produzidos em poliéster reforçado com fibra de vidro, os Tanques Tigrefibra são apresentados em duas versões, para acoplamento a chassis e semi-reboques,

com capacidades de 6 mil a 32 mil litros, garantidos por uma avançada tecnologia, que assegura excepcionais qualidade e desempenho.

Você conhece algum tanque mais rentável? A decisão está tomada: transporte inteligente vai de Tanques Tigrefibra.

Afinal, quem decide com fibra só pode levar lucro.



## TIGREFIBRA

QUALIDADE REFORÇADA



# Entre para este clube fechado

Carta quinzenal condensada, dirigida a um pequeno e selecionado grupo de pessoas, LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos. Tudo isso com a mesma qualidade técnica e jornalística que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista TRANSPORTE MODERNO.

Quanto mais cedo você entrar para esse fechado clube, melhor. Ainda estamos aceitando assinaturas a 6 ORTNs por ano. Na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.



Editora TM Ltda

## legislação nos transportes

RECORTE 

Carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

**Desejo fazer uma assinatura anual de LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES. Para tanto (marque com um "x"):**

( ) Estou enviando cheque no valor de 6 ORTN da Banca \_\_\_\_\_ em nome da EDITORA TM LTDA; ( ) Solicito faturamento e cobrança bancária do valor acima.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo da atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero a recibo ou a fatura CGC n.º \_\_\_\_\_

Em meu nome

Em nome da empresa

Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para  endereço da empresa  endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(Carimbo da empresa)

Junto com a  
primeira edição,  
você receberá uma  
bonita pasta para  
coleccionar seus  
exemplares de

**Grátis**



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306  
Fone 884-2122 São Paulo  
CEP 04003

# legislação nos transportes

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

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por  
EDITORA TM LTDA

## Ford lança F-22 000 bi-combustível

Antecedendo em poucos dias o lançamento oficial da linha Cargo, a Ford demonstra sua intenção de reforçar a competitividade dos modelos convencionais, com o início de produção do F 22 000 bi-combustível.

Desenvolvido para o mercado canavieiro, onde vinte unidades foram testadas no início deste ano, pelas usinas Dedin, Martinópolis, Baldo e Galo Branco, o 22 000 está equipado com o motor MWM PID-Álcool 229 (Pilot Injection Diesel), cujo sistema de combustão por injeção direta com dupla alimentação, permite a substituição de até 85% do diésel pelo álcool.

Este modelo de motor, já utilizado em tratores, inicia a combustão através de diésel puro, situação mantida até 700 rpm, quando o álcool começa a ser injetado na câmara. O controle do fluxo de álcool, realizado pelo pe-

dal de aceleração, joga maior quantidade de álcool para regimes de trabalho em carga alta e menor em carga baixa, enquanto a quantidade de diésel é constante, a partir do momento que o motor é acionado.

Segundo Luc de Ferran, Diretor Engenheiro Chefe da Ford, um comparativo realizado entre o 22 000 diésel e o bi-combustível, ambos carregando 24 toneladas, demonstrou que, para rodar 100 km, o primeiro utiliza 68,8 litros, enquanto o bi-combustível necessita de 72,4 litros. O teste foi realizado tomando-se o poder calorífico do álcool como referência.



Ainda em termos de consumo, os testes em usuários indicaram a marca de 1,62 km/l, com uma relação de 6,35 litros de álcool para cada de diésel, com o veículo trafegando com peso de balança — 24 toneladas.

Quanto aos cuidados para a manutenção, a primeira providência lembrada por Antonio Carlos Sabino, Gerente do Departamento de Engenharia Experimental da MWM, refere-se a utilização do mesmo combustível repassado para o CNP, uma vez que o álcool refugado, por seu alto índice de acidez, propicia grande corrosividade no motor.

## Acharam uma utilidade para os vagões: virar presídios

A imagem pública do transporte ferroviário de passageiros pode ser medida através da “brilhante” idéia do juiz corregedor de São Paulo, Haroldo de Lima, famoso por iniciar as denúncias quanto à organização Serpentes Negras. Segundo o juiz, os presos primários deveriam ser reclusos em va-

gões-leito, vendidos a preço de banana para finalidades outras que não o transporte de passageiros e luxuosos o bastante para garantir o conforto dos detentos. Haroldo de Lima não informou se deveriam ser utilizadas as linhas férreas para o transporte destes vagões-presídios.

## Metrô-SP pesquisa vias de transporte coletivo

O metrô paulistano amplia suas atividades com o lançamento do Propav — Programa de Pavimentação de Baixo Custo em Áreas Urbanas de Baixa Renda.

A principal característica deste programa está na utilização de materiais disponíveis na própria área da obra, permitindo a diminuição de seus custos, além da simplificação do tipo de pavimentação, facilitando a contratação de mão-de-obra não especializada do próprio município e assumindo, desta forma, um cunho social.

O primeiro convênio firmado pelo Propav, com as prefeituras de Carapicuíba, Diadema e Osasco, pavimentará pouco mais de oito quilômetros de vias públicas destinadas ao transporte coletivo, com um custo previsto de dois bilhões de cruzeiros.

O primeiro convênio firmado pelo Propav, com as prefeituras de Carapicuíba, Diadema e Osasco, pavimentará pouco mais de oito quilômetros de vias públicas destinadas ao transporte coletivo, com um custo previsto de dois bilhões de cruzeiros.

## Volvo tem lucro pela primeira vez

A Volvo, pela primeira vez desde que se instalou no Brasil, conseguiu resultados financeiros positivos em seu balanço. “Tivemos um pequeno lucro de Cr\$ 8 bilhões em 1984, que corresponde a 5% das vendas totais”, resume Tage Karlsson, superintendente da empresa. Com a venda de 451 caminhões e 90 ônibus no primeiro trimestre de 1985 a empresa acredita que os ventos da bonança continuarão este ano. “Planejamos uma produção 50% maior que a do ano passado apenas para o mercado interno”, afirma Tage Karlsson.

\*\*\*\*\*  
Um influente membro do Conselho Superior da NTC achou uma “temeridade” o comportamento do Conet diante do CIP em novembro e março, principalmente, pela forma como foi conduzido. “A proposta de rompimento foi do Sebastião (presidente do Seticesp) e, surpreendentemente, o Thiers (presidente da NTC) acabou se engravidando pelo ouvido”, declarou a TM.

\*\*\*\*\*  
Coincidência ou não, o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, Ariosto Amado, o presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, Me-

ton Soares Júnior, e do Centro Nacional de Navegação Transatlântica, Antonio Cardoso Matias, pertencem à Netumar. Resta saber se alguém daquela empresa de navegação irá se candidatar à presidência do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação — Syndarma, a fim de fechar o círculo.

\*\*\*\*\*  
A Embraer começou a montar o primeiro protótipo brasileiro do AMX, o caça tático desenvolvido pela empresa brasileira em associação com a Aeritalia e Aermacchi. A primeira apresentação pública do AMX acontecerá em 31 de maio, dia da inauguração da 36ª Feira Aeroespacial de le Bourget. A Embraer tem

250 encomendas garantidas do caça, que deverá ser vendido por US\$ 10 milhões a unidade.

\*\*\*\*\*  
Segundo dados da Ford, os mercados de entrega urbana e de estatais tornam-se prioridade, em termos de caminhões a álcool. Esses veículos estarão disponíveis, para a linha F, durante o segundo semestre deste ano, enquanto para a linha Cargo não existem previsões.

\*\*\*\*\*  
Excelente repercussão obteve a negativa do ministro Affonso Camargo, dos Transportes, sobre sua mudança para a Península dos Ministros, preferindo apartamento funcional.

\*\*\*\*\*  
A legislação da carga perigosa continua fazendo estragos. Empresas como o Expresso Mercúrio (do presidente do sindicato dos transportadores do Rio Grande do Sul, Hermenegildo Fração) e Tranzeni (do Paraná) já foram brindadas com multas de 250 ORTN e suspensão por 120 dias.

\*\*\*\*\*  
O ministro Affonso Camargo comunicou ao deputado Denisar Arneiro que já determinou a alteração do parecer do Ministério dos Transportes contrário ao projeto do parlamentar e transportador, estabelecendo tolerância de 5% na pesagem das cargas rodoviárias.

## Financiada conclusão da BR-364

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) aprovou proposta de financiamento para pavimentação dos 502 quilômetros da BR-364, ligando as cidades de Porto Velho, Abunã e Rio Branco. O custo total para execução do projeto foi estimado em US\$ 146,7 milhões e deverá incluir, além do asfaltamento, a modificação de cinco pontes férreas metálicas para o tráfego rodoviário e a construção de outras oito, em concreto. Também será adquirido mais um *ferry boat* para servir à travessia sobre o Rio Madeira e reformado o já existente. Serão ainda instalados dois postos rodoviários e dois de pesagem, ao longo da rodovia. Espera-se, para breve, a abertura de concorrência pública, para definição das empreiteiras que deverão tocar a obra.

## Presidiários ajudam o Detran-PR

O Detran do Paraná está desenvolvendo projeto para utilização da mão-de-obra dos presidiários em tarefas internas. Os novos funcionários trabalhariam em regime de semi-liberdade e seriam remunerados, contribuindo, porém, para a redução dos custos operacionais do departamento.

Paralelamente, o Detran está colocando em prática a vistoria obrigatória em todos os veículos licenciados no Estado, visando a coibir o número de furtos. Neste ano, a vistoria será por amostragem, mas, em 1986 a vistoria se estenderá a todos os 1,2 milhão de veículos.

## Paraná fiscaliza com rigor excesso de peso

O governo do Estado do Paraná promete iniciar, dia 24 de abril, fiscalização rigorosa nas estradas, contra o excesso de peso. Caminhões com sobrecarga terão que transbordar as mercadorias. A situação é tensa. Um comboio de carreteiros transportando madeira e soja de Mato Grosso do Sul tentou ultrapassar “no grito” a balança próxima a Siqueira Campos, na BR-092 e foi parado a bala pela polícia. No fim, passou todo mundo, apesar dos excessos.

O presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Paraná-Setcepar, Valmor Weiss, não apóia o endurecimento da fisca-

lização. Mas, também não o condena. “Quando pedimos os 5%, o governo deu. Agora, não podemos ser contra o cumprimento da lei. Apenas, pedimos tempo para intensificar uma campanha de esclarecimento a transportadoras e carreteiros, através do rádio e da televisão. Afinal, os caminhões, fugindo das rodovias federais estão acabando com tudo”, afirma.



## RTB fracassa por falta de divulgação

Está explicado o esparto da Diretoria de Transporte de Carga do DNER após o Registro de Transporte de Bens mal ter atingido as 100 mil inscrições após o término do prazo em 31 de janeiro, contra uma previsão de 800 mil. É que ainda hoje muitos transportadores ainda desconhecem completamente a obrigatoriedade do registro.

De 1º de março até 20 de abril, os comandos da Polícia Rodoviária Federal detectaram 71 casos de falta de registro nas estradas federais do Rio de Janeiro. Além disto, a informação da Diretoria de Transporte de Carga de que os Detran estaduais teriam importância fundamental para o bom andamento do registro — por exigí-lo para liberar o licenciamento — pelo menos no Rio de Janeiro não corresponde exatamente a verdade. Isto por que, dos vá-

rios caminhões atuais, muitos estavam com final de placa vencida e já licenciados.

Isto, apesar do DNER ter oficiado, já por duas vezes, o Detran do Rio de Janeiro para exercer este tipo de fiscalização. As respostas foram de que o DNER deveria “ordenar” esta obrigação ao Detran, desconhecendo que a determinação já existe na própria lei, e que, para efeitos legais é superior a qualquer ordem do DNER.

Nem a facilidade criada para o registro, permitindo enviar a inscrição pelo correio, serviu como incentivo para ele. Além da série de erros que aconteceram no preenchimento dos formulários, o DNER, sem recursos sequer para enviar cartas aos inscritos, contendo as exigências a serem cumpridas, vê se avolumar milhares de envelopes em seus Distritos Rodoviários.

## Suspensão o uso do cinto de segurança nas cidades

Está suspensa a aplicação de multas por falta de uso de cinto de segurança no perímetro urbano. A determinação é do Conselho Nacional de Trânsito — Contran, que determinou ainda a realização de campanhas educativas, “visando à conscientização dos condutores e passageiros quanto aos benefícios do uso do cinto de segurança”.

A determinação do Contran, que está em vigor desde 30 de abril, foi adotada levando em consideração que nos recentes encontros de trânsito realizados em Curitiba, PR, e em Vitória, ES, os diretores dos departamentos esta-

duais de trânsito concluíram pela impossibilidade de aplicação de multas pelo não uso do cinto de segurança nas vias urbanas.

Dessa forma, o Contran concluiu pela suspensão temporária das multas, em todo o território nacional, até que se realize “ampla campanha educativa para conscientizar condutores e passageiros, antes da aplicação de multas nas vias urbanas”.



## Encarroçadoras de ônibus já mostram recuperação

O primeiro trimestre de 1985 mostrou uma reação do setor de encarroçadoras de ônibus. Neste período, as seis associadas da Fabus, Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias de ônibus, produziram 1426 unidades, que representaram um incremento de 8% em relação a performance do segmento em igual período no ano passado.

A liderança ficou com os coletivos urbanos, 887 unidades, enquanto os rodoviários fabricados somaram 451.

A somatória integrou, também, 87 micro-ônibus e um intermunicipal. A maior produtora de urbanos foi a Caio, com 625 carroçarias e o maior fabricante de rodoviárias foi a Marcopolo que montou 311 unidades.



## British Airways também no Brasil

Através de duas frequências semanais, vôos *non stop* São Paulo-Rio-Londres, a British Airways iniciou suas operações no Brasil, durante o mês de abril, sucedendo as atividades da British Caledonian.

Utilizando aeronaves 747 para os primeiros vôos, a empresa contará com o Lotus Three Stars 500, série 1011, antes do início do segundo mês de trabalho, ampliando sua capacidade de carga para 12 toneladas.

A média de cargas para exportação, atingida pela British Airways durante as primeiras frequências, foi de 8 toneladas. Rudolph Rose, Gerente de cargas da companhia, esclarece que, para esta ligação, o

mês de abril representa o início da entressafra de cargas.

“Nosso mercado restringe-se a dois tipos de produtos básicos: perecíveis (frutas e flores) e vestuário (artigos de couro e têxteis). Com o início da alta estação européia, atuamos com maior intensidade nos artigos de vestuário. O próximo pico deverá ser atingido em outubro, quando se inicia a baixa estação. Nessa época, os perecíveis são fornecidos em maior escala e ocorre uma virada no campo da moda, que passa a fornecer artigos para o rigoroso inverno europeu.

Afora estes dois ramos, a empresa transporta manufaturados

(rádios Philco e Bosch) para a Inglaterra e Alemanha. “Nosso maior poder de persuasão, entre os clientes, se encontra em mais de quinhentas decolagens diárias, atendendo a 140 destinos”.

A terceira frequência semanal, resguardada pelo acôrdo Reino-Unido/Brasil, ainda não possui perspectivas para início de operação. Quanto ao dia mais propício para a saída deste vôo, Rose acredita que seja domingo, já que a Varig, concorrente nacional da linha, opera às terças, quintas e sábados. “Como nossos aviões partem às quartas e sextas, o domingo se torna, atualmente, a possibilidade mais vantajosa”.



## Muda concessão de linhas urbanas em SP

O novo contrato de concessão para as linhas de transporte urbano da capital paulista está em fase final de redação, transitando entre a Secretaria Municipal de Transportes e o Gabinete do Prefeito, antes do seu envio à aprovação da Câmara Municipal, ainda durante este primeiro semestre.

As principais diferenças deste contrato em relação ao anterior, cujo período de validade se esgota em fevereiro do próximo ano, buscam adequar juridicamente as empresas concessionárias ao novo

sistema operacional proposto pela CMTC.

Desta forma, para que a empresa municipal opere as linhas tronco, o atual zoneamento, que confere exclusividade de operação em determinadas áreas geográficas da cidade, será extinto, permitindo maior flexibilidade para



Covas e colaboradores

a composição do novo traçado.

Outro ponto importante, é a constituição da câmara de compensação, já utilizada em outras cidades, que redistribui a renda arrecadada pelas empresas, possibilitando uma remuneração mais justa a cada uma delas.

Segundo José Seishun Hanashiro, vice-presidente da CMTC, tais medidas procuram evitar a superposição de linhas nos corredores centrais da cidade, além da criação de um conjunto de linhas contratadas mais harmonioso que o atual.

## Transportadora recorre à agressividade comercial

A Empresa Partesani de Transportes Ltda., com sede em Rio Claro e filiais em outras quatro cidades paulistas, faz uso de uma aguerida estratégia de marketing para auxiliar seu departamento de vendas.

Após a constituição de um sistema para comercialização de serviços, batizado de perdigueiro, no qual os vendedores procuram os clientes ainda não atendidos pela empresa, a Partesani veiculou diversas mensagens publicitárias, através da TV Bandeirantes.

“Isto ajuda a fechar contratos”, declara João Partesani Neto, Gerente de Transportes, “pois transmite nossa imagem para uma clien-

tela que não nos conhece”.

Com uma frota de 114 caminhões e atuando no ramo de carga geral e transporte de contêineres, o Gerente acredita que outras empresas passem a tomar iniciativas desta natureza. “A situação atual força os empresários a pensarem em novas formas para impulsionar a comercialização de um produto abstrato, como é o caso do transporte”.

Quanto ao custo das mensagens em TV, João prefere não mencionar o total em cruzeiros, declarando que as negociações, iniciadas durante o ano passado, com a Bandeirantes, resultaram em um preço “vantajoso” para a empresa.

## Proposta solução para o “Auxílio Transporte”

Para ajudar a parcela da população não abrangida pelo Vale-transporte, caso dos desempregados, autônomos e subempregados foi encaminhado ao ministro Afonso Camargo, dos Transportes, uma sugestão para criação do passe “Auxílio Transporte”. O Secretário dos Transportes do Paraná, Deni Schwartz, informa que os recursos necessários ao programa seriam gerados através de uma sobretaxa no preço do álcool e da gasolina.

Para Schwartz, os recursos seriam recolhidos juntos às distribuidoras de combustíveis e repassados aos Estados e esses aos municípios, de acordo com as necessidades e sob orientação do governo federal.

Porém o ministro Camargo não mostrou grande entusiasmo quanto a este tipo de benefício, preferindo aguardar o final das discussões sobre o Vale-transporte, considerado prioridade número um.

Outra fonte de recursos para o transporte coletivo urbano, surpreendendo os técnicos do setor, está tramitando na Câmara Federal.

É o projeto de Lei nº 48, do senador Alberto Silva (PMDB-PI), que destina 12% dos recursos da TRU para a EBTU. Com isso, a EBTU firmaria convênios com os Estados e Municípios, subsidiando até 45% de custos das tarifas de transporte urbano, desde que os Estados subsidiem 10% das passagens.

## Ministro quer estudos aprofundados

O ministro Affonso Camargo deixou de responder a oito das 38 perguntas formuladas por TM (veja entrevista completa nesta edição). As questões sem resposta tratam da lei definindo o transportador autônomo, do funcionamento da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores, do aviltamento dos fretes rodoviários, do regulamento do transporte de carga por ônibus, dos terminais rodoviários, o do controle de fretes e das alternativas energéticas.

Camargo alegou que tais assuntos, envolvendo recentes regulamentações do setor, controle de preços e políticas interministeriais, ainda precisam ser melhor estudados. "Minha posição no momento", declarou, "é de aprofundar análises e debates, buscando, antes de tudo, o consenso e a viabilização política de soluções. Assim, o direito de ainda não emitir opinião formal a respeito."

\*\*\*\*\*

O Seminário sobre o Terminal Intermodal da Barra Funda, promovido pela Associação dos Engenheiros da Fepasa, com a intenção de discutir, com toda a comunidade técnica envolvida neste projeto, os anseios particulares de cada órgão, acabou por demonstrar que a coordenação entre as empresas estatais de transporte, ainda está longe de existir.

Como ilustração desta realidade, o comentário de Evandro M.F. Madeira, assessor da diretoria da Fepasa, é exemplar: "ninguém conheceu e ninguém deba-

## Comerciais terão injeção eletrônica

A partir do próximo ano alguns modelos nacionais serão dotados, em série, com equipamentos eletrônicos para injeção de combustível. Ao menos três montadoras — GM, Volkswagen e Ford — estão em fase final de estudos para incorporação destes dispositivos.

Na corrida da informática, GM e Volks se aliaram à Bosch. Com a denominação de Jetronic, o projeto da Bosch produzirá unidades do tipo *multi point*, que, segundo a empresa, "melhor se adapta às condições específicas do mercado brasileiro". Provável referência ao Monza, escolhido pela GM para iniciar a injeção eletrônica e que já utiliza este sistema na Europa.

O *multi point* é composto por micro pontos de alimentação sobre cada vela, coordenados por um *chip*, que controla o momento e a quantidade específica de combustível.

Desta forma, o rendimento do motor é au-

mentado, permitindo ao fabricante do veículo optar por um redimensionamento do motor, voltado para maior performance ou economia de combustível, com valores típicos de aumento da eficiência entre 5% a 15%.

Para o setor de transportes, os principais desdobramentos deverão concentrar-se nos motores a álcool, cujo crescimento de participação no mercado, além da melhor performance, asseguram o investimento. É preciso lembrar que, em termos de custo de desenvolvimento, a injeção eletrônica para modelos a ál-

cool tornar-se-á prioritária mesmo no segmento de veículos de passeio.

Quanto à Ford, a própria empresa está desenvolvendo o sistema que utilizará, fornecendo poucas informações a respeito. A maior dificuldade que a montadora enfrentará será o cumprimento da legislação nacional, que impede a fabricação de componentes eletrônicos por empresas com capital estrangeiro majoritário. Essa questão será transposta através da associação da Ford com alguma fábrica brasileira do ramo, segundo uma alta fonte da empresa.



teu o projeto, porque o projeto não apareceu".

\*\*\*\*\*

No que depender do atual Ministro dos Transportes, o Caso Sunamam continuará tendo o mesmo tratamento que vinha sendo dado pelo seu antecessor, Cloraldino Soares Severo. Frase do Ministro Affonso Camargo: "Durante a minha gestão dinheiro de contribuinte não será utilizado para premiar estaleiros incompetentes".

\*\*\*\*\*

As obras para implantação do trolebus metropolitano de São Paulo, que ligará a capital aos municípios do ABCD

começaram em maio. O Centro de Controle, com 75 mil m<sup>2</sup> estará concluído em dezembro de 1986, enquanto a primeira linha, de sete quilômetros entrará em operação em setembro do mesmo ano.

\*\*\*\*\*

Segundo fontes ligadas ao setor, um dos maiores problemas, enfrentado pelas companhias de aviação, decorrente das contínuas suspensões de pousos decolagens em Cumbica, é a correria de funcionários para receber os passageiros em Viracopos. "Tudo acaba sendo feito nos joelhos, em detrimento de qualquer

regalia que deveria, por direito adquirido, ser reservada aos passageiros".

\*\*\*\*\*

A Cosipa e a Ultrafértil assinaram um documento em que se comprometem a executar serviços de redragagem no canal de acesso e bacia de evolução de navios, para atender os seus terminais marítimos privativos na bacia de Santos. O documento tem validade de dez anos, estipulando a participação de 25% dos custos para cada empresa, enquanto os 50% restantes serão rateados de acordo com o volume de carga transportada por cada empresa.

## Empresas desrespeitam a legislação

Cerca de 60% dos caminhões transportando carga perigosa vistoriados nos últimos quatro meses nas estradas federais do Rio de Janeiro apresentavam irregularidades. E no que depender de algumas empresas que transportam produtos perigosos, principalmente as de cargas fracionadas, a legislação não será obedecida na totalidade de suas exigências.

O desconhecimento de muitos caminhoneiros agregados a empresas, quanto à documentação e equipamentos que devem portar, também tem sido um dos principais motivos para aplicação de multas.

Muitas vezes, a nota fiscal dos produtos vem preenchida com o nome popular do produto, ao invés de seu nome técnico. É o caso, por exemplo, de "adesivo" (classe de risco 3), virar "cola", que não tem especificação no manual.

Mas, a falta de pessoal especializado nos comandos da Polícia Rodoviária Federal talvez seja o ponto nevrálgico para a aplicação correta da legislação sobre carga perigosa. Na realidade, manusear as instruções complementares para o transporte destes produtos, com o nível de detalhe a que chegam as especificações de risco, e das propriedades dos produtos, tendo que consultar o manual para frente e para trás, é algo quase impossível para um leigo, ou até mesmo difícil para quem não tem, pelo menos, noções básicas.



# **A tecnologia Goodyear avança: finalmente um pneu que tem algo a menos.**

O novo Unisteel G-291 é o 1.º radial sem câmara do Brasil.  
Ele une as características que já faziam do G-291  
com câmara o radial mais avançado do Brasil às vantagens  
de um pneu sem câmara.

A câmara a menos significa peças a menos e menos  
paradas por furos. Peças a menos significam peso a menos.

Paradas a menos significam menos atrasos.

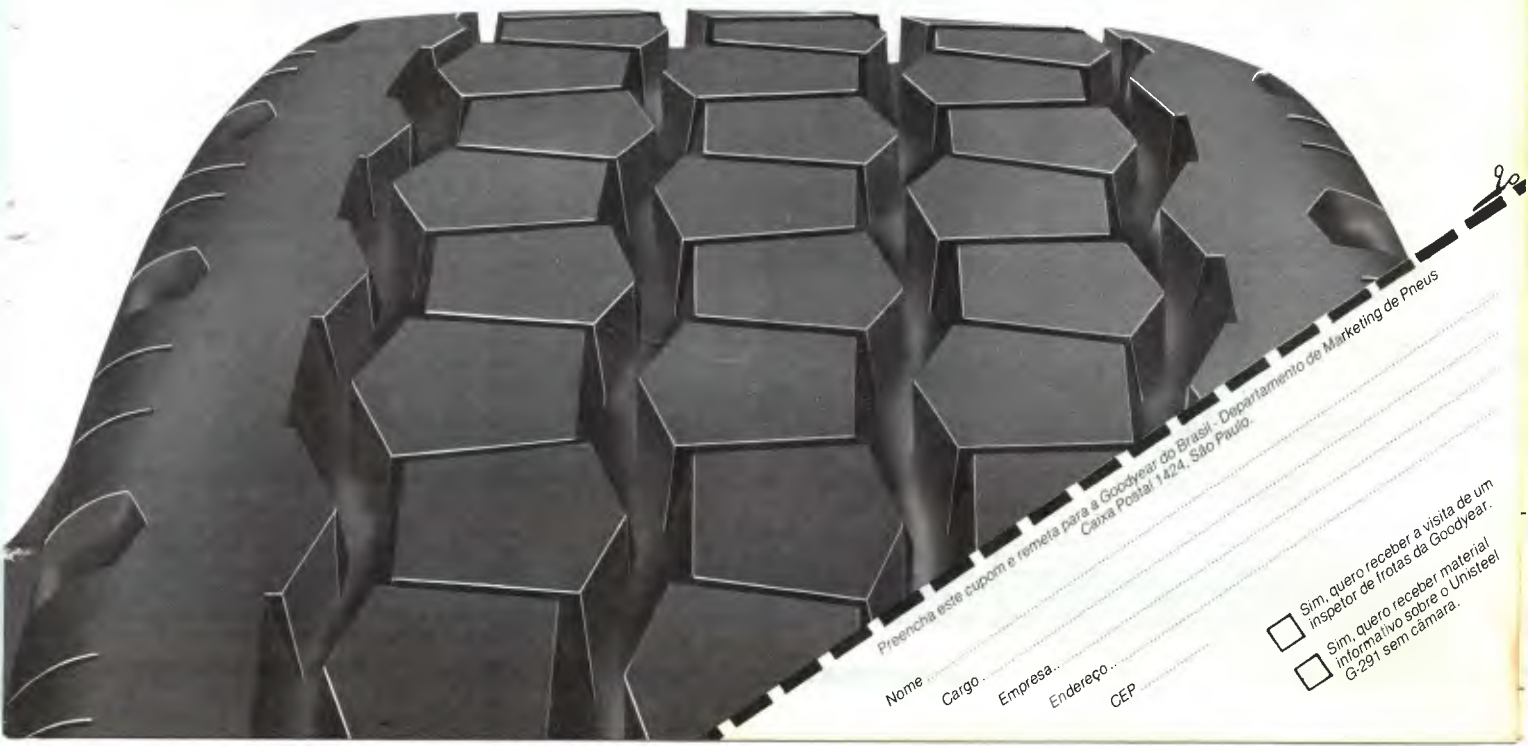
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,  
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo  
por quilômetro rodado.

Com algo a menos que os outros, o Unisteel G-291 sem  
câmara consegue trazer muito mais benefícios para você.

## **GOODYEAR**

**Líder mundial na tecnologia de pneus.**

## **Novo Unisteel G-291. O 1.º radial que não tem câmara para encher.**



Preencha este cupom e remeta para o Goodyear do Brasil - Departamento de Marketing de Pneus  
Caixa Postal 1424, São Paulo.

Nome .....

Cargo .....

Empresa .....

Endereço .....

CEP .....

- Sim, quero receber a visita de um inspetor de frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 22 — Nº 256 — MAIO, 1985 — Cr\$ 4 000



Editora TM Ltda

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

## transporte moderno

### REDAÇÃO

**Diretor Editorial:** Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis  
**Redator chefe:** Eng.º Pedro Bartholomeu Neto  
**Redator principal:** Marco A. Souto-Maior  
**Redator:** Roberto Gallati (Rio)  
**Repórter:** Jaime A. Mendes  
**Colaboradores:** José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Marco Antonio Carvalho (Paraná), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).  
**Redação (São Paulo):** R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122  
**Sucursal Rio:** Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404  
**Arte e produção:** Claudiney Antunes Andrade  
**Composição e fotolitos:** Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.  
**Impressão e acabamento:** Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

**Diretor Responsável:** Vitu do Carmo

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

**Diretor Comercial:** Ryniti Igarashi  
**Gerente comercial:** José Maria dos Santos  
**Coordenadora:** Margareth Rose Puccioni de Oliveira  
**Representantes:** Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Eício Raffani (São Paulo)  
**Rio de Janeiro:** Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.  
**Representantes internacionais:**  
**África do Sul:** Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; **Alemanha:** Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; **Austrália:** Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; **Austria:** Internationale Veriagsgventretungen - A-1037, Wien - Veitgasse 6; **Bélgica:** Publicitas Media S.A. - 402, Avenue da Tervueren - 1150 - Brussels; **Canadá:** International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towow - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3; **Coreia Média Representativa Korea Inc.** - Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul; **Espanha:** Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; **Estados Unidos:** The N. Sde Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; **Finlândia:** Admark OY - Mikonkatu 11D - OD100 Helsinki 10; **França:** Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; **Holanda:** Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 38 - Amsterdam 1004; **Inglaterra:** Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; **Itália:** Publicitas S.p.a. - Villa E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; **Japão:** Tokyo Representative Corp. - Ssekiva Building 2F - 3-16-7 Higa Shinjuku Nishino-Ku, Tokyo 164; **Polónia:** Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiewicza, 12 - P.O. Box 136; **Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; **Suécia:** Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; **Suíça:** Mosse Aannoncen AG - Limmatouli 94 - 8023, Zurich.

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.  
**Consultor Jurídico:** João Pablo Lopez Teruel  
**Contabilidade:** Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira  
**Circulação:** Cláudio Alves de Oliveira  
**Distribuição:** Distribuidora Lopes  
**CPD:** Lina Saito

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 43.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 4.000,00. Edições especiais: Cr\$ 6.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e 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. Autorizada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1565 - P. 209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 108.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (seqüencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



## Ford lança Cargo e espera conquistar 30% do mercado

Incorporando uma série de inovações tecnológicas, à linha Cargo estará no mercado em junho. A Ford aposta nas suas qualidades e espera, a médio prazo, conquistar 30% do mercado de caminhões médios, antes de lançar os pesados. Conheça-o a partir da *página 22*.



Atualidades . . . . . 3  
Neuto escreve . . . . . 9  
Cartas . . . . . 10  
Transporte urbano . . . . . 17  
Trens metropolitanos . . . . . 32  
Carroçarias . . . . . 34

## As idéias do Ministro Camargo para o setor

Participação do Congresso Nacional nas discussões do setor, amplo debate com as administrações estaduais e municipais sobre projetos a elas destinados e, maior integração entre os diversos modais, são algumas das idéias que deverão pautar a gestão de Affonso Camargo. *Pág. 11.*



## Squalo: Caio concorre também nas rodovias

Depois de consolidar sua posição de liderança na fabricação de carroçarias de ônibus urbanos, a Caio lança o Squalo, um rodoviário, para concorrer também no mercado de ônibus de longo percurso, um segmento não tradicional para a empresa. A partir da *página 30*.

Custos operacionais . . . . . 38  
Tendências . . . . . 57  
Mercado usados . . . . . 58  
Mercado novos . . . . . 59  
Últimas notícias . . . . . 64  
Entrevista . . . . . 66

*Fotos de capa: Ministro (José Alberto da Silva), Cargo (Ford), Squalo (Marco A. Souto Maior)*

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.

# Os buracos do transporte



*As preocupações mais imediatas do novo ministro dos Transportes, Affonso Camargo convergem para dois aflitivos desafios. O primeiro deles é o insuportável peso do transporte de massa nos grandes centros — em algumas cidades, as passagens já devoram até 30% do salário dos trabalhadores de baixa renda. O segundo é o precário estado de conservação das rodovias estaduais e federais — inclusive de algumas concluídas recentemente, a toque de caixa, como a BR-364.*

*Por maior que seja a “sensibilidade social” do paranaense Camargo, a solução dos dois problemas esbarra numa dificuldade quase intransponível: de onde tirar dinheiro para tapar buracos das estradas e aliviar os bolsos dos sofridos usuários do transporte coletivo?*

*Uma das propostas, encaminhadas a Camargo pela Prefeitura de Curitiba (veja matéria nesta edição) sugere a criação de mais uma taxa sobre a gasolina. Até aí, nada demais. Parece socialmente justo que o automóvel, utilizado por classes de maior renda, contribua para desenvolver e baratear o transporte coletivo.*

*O problema é que a taxação da gasolina no Brasil, virou panacéia para todos os males. É uma espécie de tapa-buracos para todos os orçamentos, exceto aqueles destinados especificamente à conservação e construção de estradas.*

*Com o passar do tempo, o imposto único sobre combustíveis e lubrificantes foi cada vez mais deixando de ser único. Tirando a taxa da Previdência, recentemente aumentada, o preço da gasolina acabou se transformando num festival de alíneas que ameaça preencher todo o alfabeto. A alínea A (transformada, numa penada, pelo governo federal, em imposto sobre operações financeiras, para não repartir suas receitas com os Estados e Municípios), por exemplo, cobre diferenças cambiais da famosa “conta petróleo”.*

*Há também a alínea B, que sustenta o Conselho Nacional de Petróleo. Por sua vez, a alínea C (10% do preço do combustível) vai toda para o Plano Aeroviário. A maior taxação, no entanto (35%), cabe mesmo à alínea D. Por lei, esses recursos devem financiar programas de economia de combustível, fontes alternativas de energia (especialmente, o programa do carvão e*

*o Proálcool), a Petrobrás, a Eletrobrás, o programa nuclear e as pesquisas minerais.*

*Outra proposta, mais viável, seria reduzir as taxações sobre o óleo diesel. Isso poderia diminuir substancialmente o custo do transporte coletivo. Falou-se muito em subsídio ao óleo diesel. Tal subsídio, na verdade, nunca existiu. Mesmo não sendo supertaxado como a gasolina, o diesel sempre se constituiu em preciosa fonte de receita para os cofres públicos.*

*A idéia mais viável, no entanto, parece ser o vale-transporte. Trata-se de uma medida capaz de distribuir mais equitativamente, entre empregado, patrão e governo o ônus do transporte de massa. O trabalhador poderia comprar esse vale, com desconto, na empresa onde trabalha. O patrão, por sua vez, teria a vantagem de contabilizá-lo em dobro entre suas despesas (como já acontece com o treinamento e refeições). E o governo, finalmente, arcaria apenas com a redução do imposto de renda.*

*Longe de se constituir em solução definitiva, no entanto, o vale-transporte não passa de mero paliativo. Especialmente nos países desenvolvidos, o transporte é melhor e muito mais caro que no Brasil. A verdadeira solução, portanto, consiste em aumentar os salários reais. Eis aí um desafio que só pode ser superado a longo prazo. Mesmo assim, dentro de condições favoráveis, como a retomada do desenvolvimento e a elevação da produtividade.*

*Finalmente, se Camargo não lutar com decisão para reconquistar os recursos do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, da Taxa Rodoviária Única e do ISTR — hoje completamente desvinculados dos transportes —, dificilmente, terá condições de recuperar nossas rodovias. E, muito menos, de sonhar com a retomada da ferrovia do aço, a construção da ferrovia da soja ou o lançamento de qualquer programa hidroviário.*

## Trans Invest

A matéria publicada na edição de fevereiro/85 dessa Revista (TM nº 253 pág. 5), sob o título "Trans Invest quer voltar aos objetivos iniciais", por sua importância, merece alguns comentários, que me permito fazer nesta oportunidade.

1. A Trans Invest vai bem, obrigado. Tanto que, em consequência da chamada de capital noticiada naquela matéria, obtivemos o ingresso de quase Cr\$ 90 milhões em subscrição de novas ações, o que não é pouco, se levarmos em conta que a sociedade tem hoje apenas um negócio ativo: uma gráfica de porte médio, cujo faturamento mensal gira atualmente, em torno de Cr\$ 150 milhões.

2. Na Carta-convocação afirmo que as dificuldades enfrentadas pela companhia em seus primeiros tempos deveriam-se a uma "capitalização insuficiente para atender aos objetivos da sociedade". Foi isso que eu disse. E foi isso, precisamente, o que eu quis dizer. Os termos da minha carta não autorizam qualquer outra ilação.

3. Os comentários, jornalisticamente introduzidos à margem dessa afirmação, podem causar ao leitor menos avisado a impressão de que as alterações havidas na administração da Trans Invest tenham sido provocadas por disputas políticas alheias ao âmbito da companhia e, mais, que, na carta dirigida aos acionistas, tenham sido tecidas críticas ao meu antecessor na presidência da Trans Invest.

4. Ao contrário, os erros e acertos na condução dos negócios da Trans Invest devem ser atribuídos a todos os Conselheiros, que decidiram, em conjunto, a respeito da estratégia a ser adotada. Além disso, o atual conselho reúne praticamente as mesmas pessoas que compunham o anterior, com exceção do Sr. Sebastião Ubson Ribeiro, que não aceitou sua reeleição, por motivos estritamente particulares.

5. Tenho dito e repetido, por outro lado, que os prejuízos acumulados pela empresa em seus primeiros dois anos de vida representaram o preço a ser pago pelo desenvolvimento de um novo negócio, em que nenhum dos participantes tinham o necessário "know-how". Agora, superada a fase do aprendizado, estamos colhendo os primeiros resultados positivos.

6. Pessoalmente, não tenho qualquer dúvida de que, dentro de alguns anos, a Trans Invest será o grande empreendimento com que sonharam os seus fundadores. Os que continuarem acreditando não terão motivos para se arrepender. É esperar para conferir.

**Thiers Fattori Costa**  
Presidente do Conselho de Administração da Trans Invest  
— São Paulo - SP

*Atenção leitor menos avisado: as declarações do presidente da Trans Invest, Thiers Fattori Costa, estão entre aspas. As demais informações ou ilação são da inteira responsabilidade da redação desta revista.*

## Cimenteiras

Gostaria de parabenizar a TM nº 253, fevereiro 1985, pela reportagem "Cimenteira cria agência para manipular Frete". Ficam também os nossos parabéns ao empresário Isauro Figueiredo, diretor-presidente do Expresso Figueiredo Ltda, pela luta por um direito que é única e exclusivamente seu.

**José Gualberto Abreu** — gerente Financeiro da Transportadora Monsenhor Messias — Sete Lagoas, MG.

## Réu sem crime

Sou assinante de *Transporte Moderno*. Aprecio demais a coluna "Neuto escreve" e outros artigos da TM que traduzem sempre idéias políticas e soluções expressas com muito bom senso e objetividade.

Gostaria de fazer uma observação sobre o excelente ar-

tigo "O caminhão réu sem crime". Se analisarmos os itens que compõem a planilha de qualquer sistema de transporte, em particular o sistema rodoviário podemos reuni-los em quatro grupos: a) reposição do veículo, remuneração e seguros; b) mão-de-obra de operação e manutenção; c) peças de reposição e pneus; d) combustível e lubrificantes.

Se os três primeiros geram empregos (diretos e indiretos) e desenvolvimento econômico, o último (especialmente, o consumo de óleo diesel) não cria empregos efetivos e, muito menos, crescimento econômico. Consumindo este derivado, estamos diminuindo nossas já escassas reservas de petróleo ou dispendendo dólares na importação.

Portanto, a afirmação do ex-ministro Severo de que o custo energético não influi na opção da escolha do meio de transporte pode ser verdadeira do ponto de vista do usuário, não do ponto de vista do país como um todo.

**Engº Rinaldo de Andrade Pinto** — coordenador de Desenvolvimento Energético da Companhia Paranaense de Energia-Copel — Curitiba, - PR.

*Neuto responde:*

*Parece que estamos dizendo a mesma coisa. Ou seja, nem sempre, é fácil compatibilizar a livre escolha do usuário de transportes com as necessidades macroeconômicas do país.*

*Concordo apenas em parte com a afirmação de que o consumo de diesel não gera empregos. Afinal, a Petrobrás é uma das maiores estatais do país, emprega um bom contingente de mão-de-obra qualificada e me arrisco a afirmar que tem demonstrado razoável grau de competência".*

## Técnicos pedem vez

A TM somente valoriza o empresário, suas empresas, seu empreendimentos, suas ousadias, suas visões comerciais, enfim, tudo que eles são e realmente merecem.

A pergunta que lhes faço é simples. Será que eles fizeram tudo isso sozinhos? Será que

não houve nenhuma ajuda? Será que o maior mérito deles, além da capacidade pessoal que possuem, não foi saber montar equipes de profissionais eficientes, dedicados e tão ousados e capazes como eles?

Nunca, desde a primeira TM que um dia li, apareceu alguma reportagem que aponhasse, valorizasse ou fizesse alguma referência aos excelentes profissionais que "realmente" fazem e tocam essas empresas.

Quanto abnegados, eficientes profissionais existiram para que pudessem nascer as Atlas, Dom Vital, Di Gregorio, Araçatuba — enfim, todas as grandes empresas de transportes que existem nesse nosso país?

Por ser um profissional do ramo, por trabalhar numa dessas empresas, e em nome desses excelentes profissionais, é que lhes peço: lembrem-se da gente.

**Jair Abreu Campos** — Manaus, AM

*Caro Jair: não fazemos nenhuma distinção entre empresário, executivo, professor, político ou ocupante de cargo público. No caso das empresas de transportes, talvez os donos, apareçam em maior destaque do que os técnicos porque a maioria delas ainda é familiar. Geralmente, foram fundadas por ex-carreiros ou ex-funcionários de outras transportadoras. Exceto nas grandes, não há nitida separação entre capital e administração. Quer dizer, os donos fazem quase tudo — inclusive cuidam pessoalmente do relacionamento com a imprensa. O mesmo já não ocorre, por exemplo, na indústria automobilística, onde não existe a figura do dono e todas as informações são obtidas com executivos.*

*Na medida em que mais transportadoras forem atingidos o porte das que você citou, mais importante será o papel dos administradores profissionais e maior, portanto, a participação deles na TM.*

# “O transporte é uma necessidade básica do povo brasileiro”

*O novo ministro Affonso Camargo quer colocar o transporte a serviço das necessidades básicas do povo brasileiro. Para tanto, promete administrar com grande participação da sociedade e do Congresso Nacional. Promete ainda realizar projetos que exijam mais mão-de-obra e menos capital*

Desde o início de fevereiro, quando o senador e engenheiro paranaense Affonso Alves de Camargo Neto despertou como o mais provável ministro dos Transportes da Nova República, **TM** vem movimentando-se para entrevistá-lo.

Na primeira tentativa, o diretor editorial, Neuto Gonçalves, localizou o futuro ministro na sua casa em Curitiba, ainda antes do carnaval (veja **TM** nº 253, fevereiro 1985). “Ainda é muito cedo para entrevistas”, esquivou-se Camargo, por telefone.

Confirmada definitivamente sua indicação, Neuto voltaria à carga, por telefone, no início de março. Localizado em sua residência de Brasília, Camargo mostrou-se pouco animado com a idéia. “Vamos ter pouco tempo para montar os planos de governo”, desculpou-se educadamente. “Não vou prometer nada, pois, quando prometo, eu cumprio.”

Surpreendentemente, foi o próprio Camargo quem ligaria de volta, no dia 13 de março, disposto a conceder a entrevista. Para tanto, solicitou um questionário escrito. Endereçado já no dia 14 de março para o Gabinete do Ministro, o questionário procurava passar a limpo os principais problemas da política global e de todos os modais do nosso transporte. Eram 38 questões — e algumas delas se desdobravam em outras três ou quatro.

Para acompanhar as solenidades de posse do presidente, do ministro dos Transportes e seus auxiliares, **TM** escolheu o jornalista Aloísio Alberto Ribeiro, nosso correspondente em Belo Horizonte.

As coisas pareciam bem encaminhadas. Camargo escolhera para Secretário Geral do Ministério o engenheiro mineiro Marcelo Perrupato — amigo de

Aloísio e bom conhecedor de **TM**. Aliás, pelo que se soube depois, consultado por Camargo, antes do dia 13, sobre a conveniência da entrevista, Perrupato mostrou-se inteiramente favorável à sua realização.

“Mesmo contando com tais trunfos, no entanto, Aloísio voltou a Belo Ho-

seu toque pessoal.

Finalmente, no dia 19 de abril, aportava na redação de **TM** um longo documento, de 29 laudas, encaminhado pelo zeloso coordenador de Comunicação Social do Ministério, Ijalmar Maia Nogueira.

Baseado nesse copioso trabalho, **TM** elaborou a longa entrevista que publicamos a seguir. Na sua montagem, procuramos respeitar ao máximo o conteúdo e a forma do trabalho original. Ligeiras mudanças realizadas tiveram apenas a finalidade de tornar o texto mais fluente.

Embora não seja uma entrevista “ao vivo”, o movimentado “pingue-pongue” à distância dá uma idéia do que pretende o ministro Camargo tanto técnica quanto politicamente. Nesse último aspecto aliás, ele fez questão de deixar claro, mais de uma vez, que vai colocar o transporte a serviço das necessidades básicas da sociedade. Por isso, não dispensará a participação do povo e do Congresso na condução dos problemas. Essa “sensibilidade social”, talvez, leve até à revisão de regulamentações mais açodadas, aprovadas no final do último governo. A mesma sensibilidade, no entanto, talvez conduza também à sonhada tolerância de 5% nas balanças federais e à extinção do ISTR.

Além de vagos planos para as hidrovias, Camargo fala em revisão das leis portuárias e descentralização na administração dos portos. No setor ferroviário, quer ressuscitar a Ferrovia do Aço e a Ferrovia da Soja. Os investimentos em metrô e subúrbios prosseguirão, “na medida do possível”. Mas, a curto prazo, as prioridades parecem ser mesmo para o vale-transporte e para a recuperação da nossa esburacada malha rodoviária.



rizonte de mãos vazias. A doença do presidente Tancredo Neves (cujo desfecho foi o seu lamentado falecimento dia 21 de abril) praticamente paralisou, naqueles dias dramáticos, todo o governo, inclusive o Ministério dos Transportes, onde a maior parte dos cargos ainda não tinham sido preenchidos.

Perrupato, no entanto, chamou a si a tarefa de responder, pacientemente e fora do expediente, as perguntas de **TM**. Tão logo ficou pronto, esse longo trabalho foi submetido ao ministro Camargo, que deu a algumas respostas o

**"O político está mais perto do povo e pode administrar com maior sensibilidade social"**

**TM** – Nos últimos vinte anos, o Ministério dos Transportes foi sempre ocupado por um técnico ou um militar. Agora, assume alguém que concilia a formação técnica com grande vivência política. Que mudanças isso trará?

**Camargo** – Nada impede que um técnico, militar ou político seja um bom ministro. Essencialmente, o que um ministro precisa ser é um bom administrador. Espera-se, entretanto, que um político, graças à sua natural proximidade com o povo, seja capaz de administrar com mais sensibilidade social e com maior participação do Congresso Nacional.

**TM** – Qual será o papel dos transportes na Nova República?

**Camargo** – O setor estará a serviço das reivindicações mais fundamentais da sociedade. O falecido presidente Tancredo Neves colocou o transporte entre as necessidades básicas do povo brasileiro.

**TM** – Os governos revolucionários investiram consideravelmente na infraestrutura dos transportes. Houve até obras consideradas "faraônicas", como a Transamazônica, a ponte Rio-Niterói, a Ferrovia do Aço, etc. A partir do Governo Geisel, porém, a inflação, a crise do petróleo e o aumento da dívida externa determinaram drástica redução dos investimentos. Como o Ministério dos Transportes pretende lidar com esse problema?

**Camargo** – O ideal é que, como ocorre nos países desenvolvidos, a participação dos transportes no PIB fosse superior a 2%. No Brasil, ela já foi de 1,5%, na década de 70. Hoje, é de 0,65%. Entretanto, há no país outros setores ainda mais carentes, como a educação e a saúde. Temos, portanto, de coexistir com a realidade do país, onde o capital é escasso e a poupança interna muito pequena.

**TM** – Deduz-se, então, que o ministro Camargo é favorável à utilização mais intensa de mão-de-obra nos transportes, sugerida no documento "Nova República" pelo PMDB?

**Camargo** – Acho isso fundamental. Teremos de atender nossas necessidades utilizando com eficiência processos construtivos que exijam mais mão-de-obra e menos capital. Assim, durante, alguns anos, as soluções dos nossos problemas serão, forçosamente, menos sofisticadas. Os escassos recursos só poderão ser utilizados de maneira eficiente se respeitarmos as disponibilida-

des regionais de insumos e mão-de-obra. Assim, a descentralização e a regionalização tomam-se importantes. Temos que canalizar toda a capacidade nacional para um verdadeiro mutirão, descentralizado e eficiente.

**TM** – Em trabalho encaminhado ao Presidente da República, o deputado federal Denisar Arneiro (PMDB-RJ) afirma que falta no Brasil uma política nacional de transporte de bens compatível com nossos problemas energéticos. A Nova República vai criar essa política?

**Camargo** – O ilustre parlamentar e competente empresário não deixa de ter razão. Mas, a política do setor não é a única culpada pelas distorções no uso da energia no transporte. O mundo todo ainda depende muito do petró-



**O setor estará a serviço das reivindicações mais fundamentais da sociedade**

leo. E o Brasil não é exceção. Em linhas gerais, a política dos transportes buscará incessantemente usar essa energia de maneira mais racional, através da combinação das diversas modalidades. Procuraremos utilizar melhor as hidrovias e ferrovias, reservando ao transporte rodoviário o importante e indispensável papel de agente complementar e integrador. Outro objetivo é incentivar, na medida do possível, o uso de fontes alternativas especialmente, a eletricidade, o gás natural e a biomassa.

**"O governo, sozinho, não será capaz de modificar substancialmente o atual modelo de transportes"**

**TM** – Embora reconheça que o caminho continuará sendo indispensável ao nosso sistema de transporte, o documento "Nova República", do PMDB,

sugere "uma transição para um modelo multimodal de transporte". Vossa Excelência concorda com essa diretriz?

**Camargo** – Realmente, o caminho é – e será sempre – indispensável ao nosso sistema de transportes. Hoje, transporta, pelo menos, 60% das cargas no país. Em alguns casos, ele é utilizado, não diria irracionalmente, mas de maneira menos racional do que poderia sê-lo. No sistema de livre escolha praticado pelos usuários, sempre prevalece a racionalidade econômica. E, quando ela não prevalece, é porque o sistema não o permite. Aí está a questão fundamental. O governo sozinho não será capaz de alterar substancialmente o atual modelo de transportes. Entretanto, a política de preços será capaz de motivar as forças econômicas a buscarem maior integração do sistema de transportes. E é claro que o transportador rodoviário constitui o principal desses agentes. O Estado não pretende criar obstáculos à ação das forças econômicas da livre iniciativa.

**TM** – O PMDB propõe também a transformação das hidrovias nos eixos básicos do transporte e o seu aproveitamento gradativo para penetrar nos centros de produção agrícola. Vai mais longe, ao sugerir a interligação das principais bacias hidrográficas, através de rodovias ou ferrovias. Há planos nesse sentido?

**Camargo** – Concordo com a idéia e pretendo incentivar a sua concretização. Naturalmente, não estamos falando da interligação por meio de canais. Seus custos seriam proibitivos e os retornos econômicos muito demorados. O primeiro exemplo dessa integração possível estará sendo testado na interligação do sistema hidroviário da Bacia Amazônica com a Bacia do Prata, através dos rios Madeira e Corumbá, com auxílio da rodovia BR-364, ligando Porto Velho a Cuiabá. Outra possibilidade é o uso integrado com a ferrovia do rio São Francisco, entre Piraporina-MG a Juazeiro-BA. O segredo desses sistemas está no transbordo, no interface das modalidades. Se ele não for ágil e de baixo custo, a integração será impossível. Espero que os empresários e a sociedade também participem desse esforço.

**TM** – O PMDB sugeriu um "programa permanente de construção hidroviária, utilizando recursos já existentes. Se necessário, seriam criadas uma taxa hidroviária e um adicional sobre as tarifas de energia elétrica. A proposta é viável?

**Camargo** – Programas permanentes são, quase sempre, arriscados. Eles podem gerar expectativas que logo se revelam incapazes de se sustentar. Por outro lado, já não existem recursos vinculados ao transporte. E, pelo me-