

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 253 - FEVEREIRO 1985 - CR\$ 4.000,00


Editora TM Ltda

INSCREVA-SE



**CONCURSO
PINTURA
DE FROTAS**



Os novos caminhões da GM

O que o transporte
espera da
Nova República

O escandaloso
naufragio
da Sunamam

FRAS-LE

*Ponha Fras-Le na frota.
O pessoal vai fazer até festa.*

“É batata. Equipou a frota com lonas e pastilhas para freios Fras-Le e as queixas param num instante. Os motoristas vão elogiar a segurança. O chefe de manutenção, a durabilidade. O comprador, a economia. E o dono da firma vai elogiar você, porque as despesas diminuiram e o faturamento aumentou. Isso é o que dá trabalhar com Fras-Le. Todo fim de mês tem motivo pra festa”.



Fras-Le. Quem mais entende de breque depois do Moreira da Silva.

Ônibus de BH têm ordem de embarque invertida

Cerca de sessenta ônibus estão trafegando no transporte urbano de Belo Horizonte com inversão da ordem de embarque-desembarque, visando a coibir a evasão de renda do faturamento das empresas permissionárias. A solução, já implantada em cidades como Curitiba, Brasília e Ribeirão Preto, transfere o embarque dos passageiros para a porta da frente e permite ao motorista controlar o fluxo, inibindo a incidência de caronas. Uma fiscalização quase impossível de ser exercida pelo cobrador, pela sua posição pouco estratégica.

Segundo a Metrobel, cerca de 1,56 milhão de usuários deixam de pagar a tarifa na capital mineira mensalmente,

gerando um prejuízo de Cr\$ 700 milhões/mês. Ou seja, 5% de todo o movimento é gratuito.

A continuar o sucesso da medida, a evasão nas três linhas-protótipos — uma curta, uma média e outra longa — baixou a zero, o presidente da Metrobel, Sérgio Werneck, convocará uma reunião com os empresários a fim de promover as alterações necessárias para que se estenda o sistema à toda frota.

“A eliminação da evasão”, afirma Clésio Andrade, da Viação Santa Mônica, “além de significar uma economia para a câmara de compensação, poderá também significar para os usuários uma tarifa 5% mais econômica.”

Abea forma comissão técnica de combustíveis

A ABEA (Associação Brasileira de Engenheiros Automotivos), nascida em julho de 1984, esquenta suas caldeiras formando as primeiras comissões técnicas. A mais quente, a de “Combustíveis”, já em fase final de composição será presidida pelo Engº Luso Martorano Ventura, da Mercedes. No mesmo ritmo, a próxima comissão será a de “Emissões”. Haverá uma terceira, embrionária ainda, de “Assuntos de Qualidade”.

Se a Abea, de um lado não inova no tema, de outro, estréia uma novidade: além dos membros efetivos, essas comissões também, terão membros ouvintes. “Nossa intenção é promover um grande fórum de debates e estudos so-

bre transportes automotivos e, assim, as comissões terão uma composição multimodal”, acrescenta Augusto Cesar Salvia de Aguiar, presidente da associação.

Quando setembro vier, a idéia do fórum será estimulada por um grande simpósio, sem data marcada, que já atraiu entidades congêneres internacionais, como a SAE americana, que manifestou seu desejo em participar.

Acolhida pela NTC, de quem recebeu teto, apoio de pessoal e incentivo, “sem interesses e de maneira desvanecedora”, a Abea pretende fornecer, sempre que chamada, subsídios científicos aos tecnocratas que normalmente campeiam pelos gabinetes oficiais do governo.

Protesto quase pára SP

Vinte assaltos por dia e três mortes na última quinzena de fevereiro levaram cerca de 3 000 ônibus paulistas a parar no dia 26 para clamar por segurança. Mais de um ano de pedidos insistentes não comoveram as autoridades e o terror tem-se espalhado em forma de tensão a cada cobrador e motorista dos 7 000 coletivos da capital paulista.

Os prejuízos são incalculáveis, porque o número real de assaltos ninguém sabe. Os de pequena monta sequer valem o registro de ocorrência na delegacia.

Para o Secretário Getúlio Hanashiro, dos Transportes, porém, não é verdade que nada tem sido feito. “Ampliamos de trinta para mais de cem o número de postos de vendas de passes

e estamos colocando cofres em todos os carros”, diz.

Pedro Paulo de Andrade, presidente do Sindicato dos Condutores, entretanto, não acredita nos cofres e só vê como solução a cobrança das tarifas através de passe, porque “os assaltantes procuram dinheiro”.

No dia da greve, porém, os ânimos só foram serenados quando o secretário Michel Temer, da Segurança Pública, apelou: “vamos colocar a Rota nas ruas de novo”. Foi aclamado. Só para lembrar, a Rota é a mais violenta polícia ostensiva paulistana, já responsabilizada pela morte de 212 pessoas.



São Paulo tornou-se um imenso estacionamento

Volks produz picape a gás metano

A Volkswagen entregou à Sanepar (Companhia de Saneamento do Paraná), em meados de janeiro último, uma frota de 22 Saveiro movidas a gás metano e produzidas em série, mais 38 veículos movidos a álcool dos quais futuramente 28 também serão transformados para queimar gás.

O desenvolvimento do kit (carburador Rodagás e bujões Gifel) iniciou-se em 1981,

quando a engenharia da Volks entregou, à própria Sanepar, um protótipo da picape para iniciar os testes de desenvolvimento. As Saveiro gaseificadas possuem uma válvula excesso de fluxo instalada em cada cilindro do motor, uma outra de fechamento rápido e mais uma eletroválvula de fluxo de gás ligada à chave de ignição. Esses componentes garantem, além de maior segurança, uma dosagem

gás/ar adequada à solicitação do motor e também que o gás seja liberado apenas quando a ignição é acionada.

Esses veículos, podem funcionar também com álcool, através do simples acionamento de uma chave seletora instalada no painel. Quando o gás acaba, basta mudar a posição da chave e prosseguir rodando com o álcool.

Os dois cilindros-reservatório de metano são construídos em aço especial sem costuras e têm capacidade para 30 litros (6 m³ cada), o que proporciona uma autonomia de aproximadamente 140 quilômetros, segundo a Volks. O peso dos cilindros, instalados na caçamba, reduz a carga útil da picape em 80 quilos (de 570 kg para 450 kg).



Aéreo será reorganizado com o próximo governo

A posse do novo governo federal marcará, para o setor aeroviário, o início de uma profunda reorganização.

"Nem sempre, o que é bom para uma companhia é bom para o país", frase cunhada por uma fonte ligada ao setor, define a nova "ótica" esperada para o poder concedente.

Em termos práticos, esta reorganização passa pela redistribuição de linhas, tanto no doméstico quanto para o internacional.

A ponte aérea deverá estar na cabeceira dos itens a serem negociados. Por que a única companhia paulista de aviação detém "apenas" 19% dos passageiros da terceira linha mundial, em termos de volume

de passageiros transportados? A pergunta toma corpo e forma, amedrontando a atual detentora de 40% desde movimento, ou seja, a Varig.

No transporte internacional, a nova equipe federal se defrontará, por volta de abril, com o acordo bilateral Brasil-EUA. Para a mesma fonte, a munição que será utilizada nesta batalha já está sendo armazenada. Referência à portaria do DAC, que, se não efetivou a nacionalização dos agentes de carga estrangeiros, impediu o acesso de novas multinacionais ao setor e demonstrou que medidas restritivas também podem ser tomadas pelo Brasil.

Duas grandes do transporte rodoviário de passageiros, concessionárias de linhas da região Oeste do Estado de São Paulo, Expresso de Prata e Andorinha, estão estudando a possibilidade de transitar entre a região produtora de açúcar e álcool, e a capital paulista com ônibus movidos a gás, aliás, biogás. A economia deve chegar a 25%. Estão fazendo contatos com os usineiros, para viabilizar economicamente a operação dupla. Seriam consumidores meeiros da produção dos biodigestores das usinas.

A baixa oferta de caminhões freteiros no mercado, motivada, entre outras coisas, pela substancial diminuição do número de caminhoneiros autônomos disponíveis, tem causado uma situação ilegal e incômoda para as empresas transportadoras. Estão sendo obrigadas a utilizar os tão combatidos (por elas mesmas) veículos transportadores de carga própria, proibidos pela regulamentação de efetuarem serviços para terceiros.

Uma minuta de decreto-lei regulamentando a criação das entidades estivadoras chegou a ser elaborado por um grupo de armadores a pedido do Ministro Clóvaldo Severo. Ao serem chamados para discutir o assunto, os Sindicatos da Estiva, que são autônomos, negaram-se terminantemente a aceitar qualquer proposta que implicasse no estabelecimento de vínculo empregatício com as empresas, e iniciaram um movimento de bastidores. Dias depois, o Ministro recebeu ordens para sustar a iniciativa.

Vida nova no aeroporto de Congonhas. Em abril

A partir das 5 horas dos dia 21 de abril, o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, estará interdito para operações normais de pouso e decolagem entre 24 e 5 horas. As novas regras, expedidas pelo Departamento de Aviação Civil, DAC, serão adotadas tendo em vista a transferência da maioria das operações de Congonhas para o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, recentemente inaugurado.

Os aviões da Ponte Aérea Rio - São Paulo e os das empresas de transporte aéreo regional, em vôos de linhas regulares, poderão pousar em Congonhas até a 1 hora.

Caso a partida dos motores tenha ocorrido antes das 24 horas e, por motivos de tráfego aéreo, o avião não tenha decolado, será dada autorização de decolagem após as 24 horas.

Os jatos das empresas nacionais de transporte aéreo regular poderão operar em Congonhas entre 5 e 24 horas apenas para manutenção. Estarão proibidas, porém, as experiências com motores no horário das 22 às 6 horas.

Uma última medida da portaria do DAC, nº 276, determina que a Diretoria de Proteção ao Vôo adote procedimentos para atenuar o ruído nas operações de decolagem, em Congonhas, após as 20 horas.



A protelada reunião do Conselho de Representantes da CNTT, que incluía em sua pauta a polêmica admissão da Fenatac e das Federações de autônomos (São Paulo e Porto Alegre) aconteceu dia 27 de fevereiro. No prato de abertura, o Conselho traçou uma apimentada salada de aprovação de contas - regada com suculentas diárias - digerida até o meio da tarde, quando decidiu-se suspender a reunião para se aprovar a presença das três Federações.

A Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, assim como os armadores individualmente, não estão querendo fazer qualquer comentário sobre a gestão do atual Governo em relação à atividade que exercem, preferindo deixar as questões mais polêmicas em banho-maria até 15 de março.

É que, em encontro mantido com o então candidato Tancredo Neves, durante sua campanha eleitoral, os armadores de longo curso tiveram indicações de que

TABELA DE FRETES DA CABOTAGEM MARÍTIMA BRASILEIRA (FRECAB)			
CLASSE	DISCRIMINAÇÃO DE CARGAS	FRETE LÍQUIDO EM CRS	
		FIXA (COLUNA C)	VARIÁVEL POR MILHA MARÍTIMA (COLUNA D)
	COLUNA (B)		
	A - CARGAS SEM ACONDICIONAMENTO (GRANÉIS)		
	1 - Alcoois Anidro e Hidratado	16.714	22.6828
	1.º - Outros Alcoois	41.346	21.9325
	2 - Amianto, calcário, gesso, jaspe, lítio e talco	25.076	18.7163
	3 - Carvão mineral	15.059	18.7163
	4 - Cloro e outros gases liquefeitos	Aberto	Aberto
	5 - Coque, ferro, gusa, ilmenita, minério de ferro, manganês e outros minérios, potássio e sucatas	13.091	18.7163
	6 - Farelo de soja e outros farelos	18.825	17.7570
	7 - Fertilizantes, adubos e corretivo do solo	13.091	18.7163
	8 - Milho, óleo vegetal comestível ou industrial, trigo em grão, soja e outros cereais	18.825	17.7570
	9 - Petróleo		
	9.1 - Asfalto líquido	12.141	75.0862
	9.2 - Gás liquefeito (G.L.P.)	23.394	17.9392
	9.3 - Lubrificantes	8.152	5.0712
	9.4 - Outros derivados	7.169	4.2138
	9.5 - Petróleo em bruto	9.354	5.1935
	10 - Sal Marinho e Salgema	20.343	15.5274
	11 - Outros granéis	Aberto	Aberto
	B - CARGAS COM ACONDICIONAMENTO		
II	- Densas	26.458	21.9325
III	- Frigorificadas	87.179	37.0851
IV	- Percíveis	24.628	18.7163
V	- Inflamáveis, Agressivas, Oxidantes e corrosivas	37.130	23.4230
VI	- Explosivas	89.043	56.4404
VII	- Espectais	34.230	42.2780
VIII	- Valiosas	Frete p/	VLR. comercial
IX	- SACARIAS		
	1 - Gêneros	15.924	16.1850
	2 - Demais	20.551	20.3522
X	- CARGA GERAL	25.284	25.0317
	C - OUTRAS		
XI	- Carga Indivisível	28.911	32.1960

Cabotagem não quer regime de concessão

Não são só os agentes marítimos de carga que estão contra a sua inclusão na tutela da Superintendência Nacional de Marinha Mercante, como está tentando aquele órgão através da consolidação das normas do setor marítimo. A própria armação de cabotagem é contra passar os agentes de um sistema de livre concorrência para o regime de concessão.

Segundo o secretário-executivo da Asso-

ciação Brasileira de Armadores de Cabotagem, Comandante Benito Ribamar, a mudança "prejudica até a armação, porque é a qualidade do serviço que qualifica o agente, e determina sua própria sobrevivência". Ele considera que "se a Sunamam fosse conceder financiamentos ou garantia de usuários aos agentes, ou mesmo se a atividade fosse de segurança nacional, ainda se justificaria. Mas nada disto ocorre".

São João Del Rei sonha com grande aeroporto

Com sorrisos irônicos, os técnicos da Diretoria Aeroportuária da Secretaria dos Transportes de Minas Gerais receberam a notícia de que, de repente, em 120 dias, São João Del Rei, terra do futuro Presidente Tancredo Neves, ganharia um moderno e grande aeroporto, com capacidade, inclusive, de suportar pousos e decolagens de aviões Boeing 737, modelo dos dois aparelhos

exclusivos da Presidência da República.

Segundo os técnicos, "como piada até que não é ruim", disseram, além de se apressarem em explicar que, só nos levantamentos preliminares, gastam-se 45 dias. A tramitação de papéis quinze dias; os trabalhos de cálculos levam mais trinta dias. Há necessidade de igual período para a licitação da concorrência, etc. Acredite, se quiser.

o apoio da nova equipe manteria o *status quo* do longo curso, enquanto que o atual Governo está tentando realizar mudanças que não estão agradando os armadores.

Vários representantes e assistentes convidados às reuniões da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores de Bens, realizadas todas as segundas-feiras, têm mostrado grande irritação com os procedimentos dos três representantes dos caminhoneiros. Segundo eles, os autônomos (Maineri,

Fioravante e Waltrick) perdem-se em discussões pessoais, tornando as reuniões morosas e improdutivas, pois não chegam a concordar nunca. "Consenso para eles não existe", dizem. Afirmam, que, se o presidente da Câmara, Moacyr Bermann, não tomar uma providência disciplinadora, muito poucas decisões serão tomadas e poder-se-ia, desde já, penizar um fórum de debates. Diário.

A Mafersa suspendeu as entregas de carros para o Metrô-Rio. Motivo: falta de pagamento.

Kommar faz acordo com o Lloyd

A Kommar firmou um acordo operacional com o Lloyd Brasileiro através do qual passou a emitir, na cabotagem, conhecimentos válidos para cargas de exportações. Isso permite reduzir a incidência do custo do transporte no preço final dos produtos, incentivando sua exportação.

A medida foi tomada em caráter experimental para avaliar, na prática, a autorização dada pela Confac - Comissão de Facilitação da Exportação, para que os portos do Rio de Janeiro e Santos passassem a ser considerados portos de trânsito para cargas de exportação originárias do Norte e Nordeste.

A Kommar, que já realizou transados de castanha e pasta de cacau de Manaus para Santos, está enfrentando seus primeiros problemas práticos. É que a Receita Federal não está permitindo que os seus contêineres, autorizados para operar somente na cabotagem, sigam diretamente de seu navio, o *Strider Crystal*, para bordo dos navios do Lloyd, sob pena dela não poder repor estes contêineres em sua frota. Com isto, a carga tem que ser transferida dos seus contêineres para outros, do Lloyd.



DAC disciplina vôos não regulares

As empresas estrangeiras que pretendam operar vôos internacionais não regulares, de ou para o Brasil, de passageiros ou de carga, estão, a partir de agora, sujeitas às normas da portaria nº 31 do Departamento de Aviação Civil-DAC, do Ministério da Aeronáutica. As empresas deverão solicitar autorização ao DAC,

instruindo o pedido com uma série de documentos arrolados na portaria. Não estão, contudo, sujeitas às novas exigências as empresas que operam para o Brasil em caráter eventual, e cujas operações no trimestre não compreendem mais de cinco vôos, ou mais de dezesseis vôos anuais.

Trans Invest quer voltar aos objetivos originais

O presidente do Conselho de Administração da Trans Invest S.A., Thiers Fattori Costa, está convocando nova chamada de capital, "para que a empresa possa retomar, em bases mais saudáveis, os seus objetivos iniciais".

Constituída pelos transportadores rodoviários de carga, no início de 1982, com Cr\$ 500 milhões de capital autorizado (foram subscritos cerca de Cr\$ 142 milhões), a Trans Invest tinha como objetivo transformar-se numa *holding* de serviços utilizados pelas próprias empresas de transportes.

Seu primeiro presidente, o empresário Sebastião Ubson Ribeiro, escolheu como atividades iniciais uma gráfica e uma corretora de seguros. Os dois negócios, no entanto, vinham operando com grandes prejuízos e acabaram dilapidando totalmente as reservas e endividando a *holding*.

Tão maus resultados, somados a disputas políticas, levaram à troca de Ribeiro (presidente do Seticesp) por Costa (presidente da NTC), no final de abril de 1984.

O novo presidente evita responsabilizar Ri-



Thiers Fattori Costa

beiro pelos insucessos da Trans Invest. Segundo seu diagnóstico, o que houve foi uma "capitalização insuficiente para atender aos objetivos da sociedade".

Com boa ou má administração, o fato é que Costa não teve outro remédio senão desativar completamente a corretora e a *holding*, para concentrar esforços na gráfica. Aparentemente, o saneamento funcionou. O faturamento da empresa sobrevivente saltou de Cr\$ 16,4 milhões em abril de 1984 para Cr\$ 94 milhões em dezembro do mesmo ano e o balanço saiu do vermelho.

Até o dia 15 de março, quem quiser apostar no negócio deverá pagar Cr\$ 101 971 por ação. Quase três anos atrás, quando nasceu a empresa, cada ação foi subscrita por Cr\$ 100 000.

Os preços da inspeção periódica

O Ministério da Indústria e do Comércio aprovou a tabela de preços (ver ao lado) dos serviços de inspeção periódica de veículos e equipamentos, em uso, destinados ao transporte a granel de álcool, gasolina e óleo diesel. Os preços, cobrados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial — Inmetro, entraram em vigência a partir de primeiro de janeiro e vigorarão até maio (Diário Oficial da União de 7/2).

Nota — Os preços dos códigos 620 a 624 serão aplicados quando o serviço for executado para veículo e equipamento em conjunto.

CÓDIGO	INSPEÇÃO	VALOR EM Cr\$
	VEÍCULOS	
600	caminhão trator	48.918
601	caminhão	48.918
602	reboque	44.157
603	semi-reboque ou chassi porta-container	44.157
	EQUIPAMENTOS	
610	até 10 mil litros	184.891
611	de mais de 10 mil até 20 mil litros	212.927
612	de mais de 20 mil até 30 mil litros	240.954
613	de mais de 30 mil até 40 mil litros	268.990
614	de mais de 40 mil até 50 mil litros	297.026
	VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS	
620	até 10 mil litros	227.288
621	de mais de 10 mil até 20 mil litros	250.370
622	de mais de 20 mil até 30 mil litros	273.460
623	de mais de 30 mil até 40 mil litros	296.592
624	de mais de 40 mil até 50 mil litros	319.623

Retirada proposta do frete-carreteiro

Na terceira reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, realizada no dia 4 de fevereiro, surgiu o primeiro impasse: não foi colocada em votação a proposta de tabela de frete para caminhoneiros autônomos apresentada pela Fecavresp.

A proposta foi barrada pelo presidente da Câmara, Engº Moacyr Berman, sob a alegação de que o número de autônomos cadastrados, até agora, no RTB, ainda é muito baixo para justificar a existência de uma tabela (veja matéria nesta seção). José Fioravante, presidente da Fecavresp, entendeu a atitude como uma “represália à categoria” e pretende reiterar sua proposta assim que o RTB tiver *quorum* suficiente de autônomos.

Antes da recusa, porém, já existia uma ou-

tra pedra no caminho da federação paulista. A Fencavir, através de um ofício assinado pelo presidente Adear Jonas Bessa, confirmava seu voto contrário à tabela “por ser prejudicial ao carreteiro”, conforme TM havia adiantado em sua edição de janeiro.

Em seu arrazoado, o documento colocava cinco razões principais:

- Tanto a Lei 7092, como o decreto 89 874, não autorizam o Ministério dos Transportes, o DNER e a Câmara, a elaborarem tabela de fretes que, assim, não teria força coercitiva e obrigatória para ser cumprida;

- O que o carreteiro autônomo deseja não é uma tabela mínima de fretes, mas uma tabela justa;

- O não cumprimento da tabela, elaborada e aprovada pela Câmara,

deixaria mal esse órgão, seus componentes, o próprio DNER e o Ministério dos Transportes;

- A tabela mínima descapitalizaria o autônomo e reduziria a frota, em proveito das empresas;

- A tabela de preço mínimo é a que já está na praça, com péssimos efeitos.

Em seus últimos parágrafos a Fencavir esboça uma solução “simples”. As empresas passariam a pagar o carreteiro de acordo com a sua própria tabela, cobrando do usuário um acréscimo. Seria uma taxa para cobrir suas despesas administrativas, de capital e lucro.

Fioravante não gostou da atitude, mas também não se abalou. “O voto da Fencavir não teria feito falta, pois até os empresários estavam a nosso favor” argumenta ele.

Renascem esperanças da Ferrovia com Tancredo

O ciclo rodoviarista brasileiro, desencadeado pelo mineiro Juscelino Kubitschek, poderá ter o ímpeto contido, pelo menos em parte, por outro mineiro, Tancredo Neves. Esta foi a impressão causada nos círculos técnicos e políticos pela recente indiscrição de Tancredo, que durante sua visita a Portugal, afirmou estar sentindo saudade dos tempos que viajava de trem.

A afirmação, de pronto, levou as pitonisas políticas a acreditarem que, finalmente, a ferrovia do Aço, a Ferrovia dos 1 000 dias

do general Geisel, venha a entrar no rol das prioridades da “Nova República”. Outra vez. Pelo terceiro governo federal consecutivo, três Estados esperam ver uma velha reivindicação comum atendida. Minas Gerais, Goiás e Espírito Santo teimam em solicitar a retificação e modernização do trecho Sete Lagoas-Sabará-Costa Lacerda, de aproximadamente duzentos km, também conhecido como o “gargalo”, que estrangula o Corredor de Vitória e complica toda a movimentação de trens para o porto de Vitória.

Objetivo da Embraer é revitalizar Bandeirante



Muito tem-se especulado sobre o novo projeto em cogitação pela Embraer. Fala-se, inclusive, de um grande turboprop hélice, com um custo estimado de US\$ 500 milhões. Para Ozires Silva, presidente da empresa, porém, é muito cedo para isso. Além dos cinco anos necessários para o desenvolvimento de um novo avião, os 180 técnicos estão agora envolvidos com o AMX, o avião caça que já conta com 250 pedidos de compra, a um custo unitário de US\$ 10 milhões, e que começará a ser entregue em 1986. Além das “doenças de

juventude” do Tucano. A curto prazo, explica Ozires, a tendência é atacarmos a modernização do Bandeirante, um projeto que já tem quinze anos e que, portanto, precisa ter revitalizada sua competitividade. As modificações não devem incluir, ao que tudo indica, sua pressurização, o que, fatalmente, aumentaria o consumo de combustível, mas, sim seu alongamento e modificações estruturais com o objetivo de tornar seu custo operacional ainda mais baixo.

Para isso, seriam necessários US\$ 200 milhões.

Proposto fundo para renovação de frotas

As muitas propostas apresentadas na terceira reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens tumultuaram e protelaram algumas das discussões. A proposta de criação de uma espécie de fundo nacional para renovação da frota, a de maior "ibope" com vários trabalhos apresentados, acabou nas mãos do presidente e relator, Moacyr Bermann, para ser fundida numa só idéia. Segundo Geraldo Vianna, que tem assessorado a presidência da NTC nas reuniões, o assunto deverá ser discutido no próximo encontro.

Geraldo, aliás, como observador atento, estranhou tanto o veto da presidência, como a posição contrária da Fencavir, em relação a proposta da tabela de fretes para autônomos, apresentada pela federação paulista dessa categoria. Para ele, o comportamento de Bermann foi, no mínimo, peculiar, pois como presi-



Geraldo Vianna

dente ele entrou no mérito da questão e colocou tantas objeções, que chegou a criar uma espécie de mal estar. "Dessa maneira, quase como uma forma de protesto, acabou-se por retirar a proposta da tabela", comenta Geraldo Vianna.

A posição da Fencavir, por outro lado, talvez mais explicável, fez menor sentido ainda. Mas, nesse caso, Vianna imagina que "a Fencavir queria ser a dona da iniciativa de apresentar a proposta e continuar sendo dona da tabela. Explicação: surgindo a tabela oficial, a dela desapareceria do cenário, abalando o prestígio da Federação junto aos caminhoneiros".

Fusão Clark-Volvo deve faturar US\$ 800 mi

Para fundir, a nível mundial, as operações de equipamentos de construção, a Clark Equipment Company e AB Volvo formalizaram um acordo para a constituição de uma nova companhia.

A nova empresa pretende utilizar os recursos de pesquisa, desenvolvimento, manufatura, marketing e finanças das duas subsidiárias. Isto para oferecer uma ampla linha de carregadeiras, tratores sobre pneus e caminhões fora-estrada, rígidos e articulados, além de tratores florestais e carrega-

deiras articuladas com retro-escavadeiras.

A nova companhia será formada e registrada na Holanda, com previsão de atingir um volume de vendas superior a US\$ 800 milhões e empregar, aproximadamente, 7.500 empregados.

Como reflexo deste acordo, a Clark brasileira foi desmembrada em duas companhias autônomas, sendo uma delas a Clark Michigan Máquinas e Equipamentos Ltda., originária da antiga Divisão de Equipamentos Clark.

Abifer prevê crescimento em 85

Depois de errar em 100% as previsões de produção e vendas para o ano de 1984, a indústria ferroviária espera voltar aos trilhos de bonança em 1985. "Nós somos otimistas incorrigíveis. Acreditamos que, depois de seis anos de recessão, chegamos ao fundo do poço em 1984", diz Duarte Francisco Moraes, vice presidente da Abifer - Associação Brasileira da Indústria Ferroviária.

O ano de 1985 pode ser, assim, o começo da reescalada, mas, cautelosamente, o setor conta apenas com as encomendas dos projetos que serão implantados este ano. É o caso da ferrovia Carajás que, sozinha, deverá absorver 3.000 vagões de carga no triênio 85/87 e que deverá comprar durante 1985, um total de 1.575 unidades (veja quadro). Nos carros de passageiros, entre trens metropolitanos e metrô, a indústria ferroviária espera, pelo menos 236 encomendas que somadas as quarenta locomotivas, para Carajás, Rede e Fepasa, devem fechar suas estimativas. "Esperamos que, além disso, haja alguma renovação. Que a Rede, por exemplo, compre uns mil vagões, ou pelo menos quinhentos, porque está há uns sete anos sem com-

prar", pondera Duarte Francisco Moraes. O mesmo caso da Fepasa, que não compra desde 1978, fato que agrava a disponibilidade de vagões e a oferta de espaço. "Existe hoje uma demanda reprimida e os usuários clamam por vagões que as ferrovias não têm", reclama o vice da Abifer.

Comparados aos resultados cem por cento

errados de 1984, as estimativas para 85 representam aumentos de 16,84%, no caso dos vagões de carga, 66,19%, nos de passageiros e 42,85% nas locomotivas. Números que nem de longe chegam a se aproximar da capacidade instalada do segmento, que poderia fabricar 9.000 vagões, 800 carros de passageiros e 330 locomotivas por ano.

O destino das encomendas

VAGÕES DE CARGA	
Destino	Quantidade
EFVM (CVRD)	74
Carajás	1.575
ICC - Petrofertil	25
Subtotal - Mercado Interno	1.674
Angola	259
Subtotal - Exportação	259
Total	1.933
CARROS DE PASSAGEIROS	
Destino	Quantidade
EBTU - Recife	80
EBTU - Belo Horizonte	40
METRÔ - São Paulo	72
CBTU - São Paulo	36
PRÉ-METRÔ - Rio de Janeiro	8
Total	236
LOCOMOTIVAS	
Destino	Quantidade
RFFSA	20
Carajás	10
FEPASA	10
Total	40
Fonte: Abifer	

Num dia qualquer da primeira quinzena de março, mantido em segredo para garantir o "elemento surpresa", será desencadeada nas rodovias paulistas a "Operação Estrada" de combate ao furto de cargas e caminhões. A decisão foi tomada na terceira reunião entre a Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, Seticisp e GSP (Grupo de Segu-

rança Patrimonial), da NTC, "por solicitação do próprio Secretário de Segurança, Michel Temer.

Já no dia 28 de fevereiro, a NTC encaminhou ao CIP o pedido de aumento para os fretes rodoviários incorporando a elevação de 27,73% no óleo diesel e mais uma batelada de insumos, onde o campeão foi o Seguro de

Responsabilidade Civil com 170,25% de majoração. Com base nisso, os aumentos pleiteados giram, na média distância, em 18,25% para cargas fracionadas, 18,89% para a industrial, 18,39% na lotação e 20,04% nas grandes massas.

"Oficializaram a contravenção", frase de Thiers Costa, da NTC, sobre a regulamentação dos ônibus rodoviários.

Volvo aperfeiçoa ônibus B-58

Os modelos rodoviários dos ônibus Volvo B 58 E ganharam um novo trem de força. A inovação, opcional para o chassi 4x2 e obrigatória para a versão 6x2, começa pela substituição do motor THD 100 EC (250 cv e 905 Nm) pelo THD 100 ED (275 cv e 1050 Nm).

Quem optar pelo motor ED terá que adotar a caixa de câmbio ZF S6-90, projetada para

suportar maior torque do motor e escalonar melhor as marchas. A fábrica informa que a primeira marcha (6,98:1) é 22% menos reduzida que a da tradicional caixa S6-80. A menor redução possibilitou intervalo menor entre as demais relações, permitindo trocas de marchas mais suaves. O trem de força inclui uma nova redução para o eixo tração (3,78:1).

Tanto a linha rodoviária quanto a urbana sofreram modificações na cabina e painel, sistema elétrico, freios e tanque de lubrificante.

A alavanca de mudanças foi redesenhada e ganhou novo sistema de articulação, para ficar mais macia. O pedal de freio foi reposicionado, passando de fixo a suspenso. O pedal do acelerador agora, está 70 mm mais perto do assento do motorista. Também o pedal de embreagem foi reposicionado.

O freio de estacionamento ganhou nova alavanca. Ocupando o lado esquerdo do painel, pode ser travada na posição acionada.

Já as alavancas das luzes, sinalização e comando do limpador de pára-brisas foram colocadas no lado esquerdo

da coluna de direção. Para acioná-las, o motorista não precisa tirar a mão do volante.

O painel foi redesenhado e ganhou novos controles, como o comando de parada do motor, acelerador manual e tacômetro.

A central elétrica tem agora as mesmas características das dos caminhões. A fábrica oferece chave geral automática (opcional) e uma nova chave de partida instalada na coluna da direção.

Nos freios, também reprojatados, uma nova válvula automática de drenagem, acionada pelo compressor, elimina a umidade acumulada.

Finalmente, o tanque de óleo lubrificante foi recuado e deslocado para mais perto da longarina do chassi, para facilitar o encarroçamento e a manutenção.

Tarifa de pedágio sobe. De novo

Não bastassem os exagerados aumentos de preços dos combustíveis e veículos, as transportadoras devem ficar atentas a mais um item dos custos operacionais: o pedágio. No Estado de São Paulo — cujo governo gritou, à época das eleições contra a bitributação TRU — pedágio e logo depois da posse dobrou o preço dos mesmos e extinguiu o período gratuito —, o pedágio acaba de sofrer um acréscimo de 48%. Para se ter idéia, um pesado em trânsito entre São Paulo e Santos tem de pagar Cr\$ 10 200 de taxa, o que equivale dizer a Cr\$ 70,83/km, deixando para trás até itens como o de salários de pessoal de oficina.



Sugestões para moralizar consórcios

Ao inaugurar suas novas instalações em Curitiba, onde a empresa detém 25% do mercado de consórcio, o diretor administrativo da Autoplan, Antônio Carlos Maciel, abriu baterias contra a ultrapassada lei nº 5 768, de 20 de dezembro de 1971 (que regula o funcionamento dos consórcios) e propôs medidas para “moralizar o setor”.

O empresário quer substituir as atuais autorizações para funcionamento dos consórcios por cartas-patente. Assim, haveria uma seleção mais rigorosa, melhorando a credibilidade dos consórcios.

Maciel quer tornar obrigatória também a imediata devolução do crédito do consorciado que desistir da compra.

Hoje, a devolução só é feita, depois de encerrado o grupo, mesmo assim, se houver saldo. “Não acho justo que o cliente fique até cinquenta meses com o dinheiro preso, sem remuneração”, diz ele.

O empresário deseja eliminar a taxa de adesão, uma parcela de 1%, cobrada antecipadamente e nem sempre descontada da taxa de administração. Maciel pediu também a uniformização dessa última taxa, hoje de 7 a 10%, conforme o valor do veículo.

Outra sugestão é a criação de um programa unificado de computador para gerir os consórcios e “evitar improvisações”. Maciel quer mudar ainda o sistema de

amortização. “Hoje, o lance amortiza as últimas prestações. Por que não utilizá-lo para baixar o valor de todas elas?”

Segundo Maciel, uma experiência bem sucedida da sua empresa foi a substituição, há oito meses, da tradicional “carta de crédito” pelo “cheque Autoplan”. “Com esse cheque, o consorciado compra à vista seu carrona concessionária que preferir”.

Graças à inovação, a Autoplan conseguiu baixar o índice de desistência da faixa de 20/25% para menos de 10%. E suas vendas aumentaram de setecentas quotas em 1983 para 1 250 em 1984. Até o final do ano, o sistema será instalado em São Paulo.

Pesados da GM só a longo prazo

Se a GM vier a fabricar um caminhão pesado no Brasil, isso só acontecerá a longo prazo. A informação é do presidente da General Motors Corporation-GMC, Roger Smith, durante entrevista coletiva em São Paulo, dia 13 de fevereiro, ao responder pergunta formulada pelo diretor editorial de *TM*, Neuto Gonçalves.

Em sua pergunta, Neuto lembrou que, “no passado, a GM teve uma posição de destaque, até mesmo de liderança, no mercado de caminhões”. Hoje, no entanto, “essa posição está reduzida, praticamente, aos veículos a álcool, para o mercado canavieiro”. Mesmo a nova linha de caminhões “atingirá mais o mercado de transporte urbano e de curta distância”. Cabe então indagar “quando é que a GM vai realmente acreditar no mercado para um caminhão estradeiro, pesado, para as longas distâncias brasileiras?”

Na sua resposta, Smith afirmou que o mercado de caminhões pesados preocupa a GM há muito tempo e que já tem até “projetos para colocá-los no mercado, a longo prazo”. Se isso acontecer, será depois que a GM avaliar a receptividade à sua nova linha. “Temos que tomar muito cuidado”, concluiu.



Roger Smith



Editora TM Ltda

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

transporte moderno

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

REDAÇÃO

Redator chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto

Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior, Jaime A. Mendes (São Paulo) Roberto Galletti (Rio)

Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros

Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122

Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefons: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos

Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo (São Paulo)

Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefons: 224-7931.

Representantes internacionais:

África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg;

Alemanha Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149;

Austrália: Exportart PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney;

Áustria: Internationale Veriaggventretungen - A-1037, Wien - Veitgasse 6;

Bélgica: Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tiervueren - 1150 - Brussels;

Canadá: International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3;

Coreia Média: Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul;

Espanha: Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona;

Estados Unidos: The N. SDe Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017;

Finlândia: Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10;

Francia: 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. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149;

Japão: Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F-3 16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164;

Polónia: Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136;

Portugal: Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2;

Suécia: Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm;

Suíça: Mosse Aannoncen AG - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

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 - seqüencial - telex 36907 - 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 de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29/3/63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76, C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (seqüencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



General Motors lança seus novos caminhões

A GM apresenta uma nova e sofisticada linha de caminhões, dando ênfase ao conforto dos motoristas, além de, segundo afirma, colocar no mercado uma série de veículos econômicos e eficientes. Conheça toda a linha a partir da página 22

Muitas esperanças dos especialistas com o novo governo

Especialistas dos mais variados segmentos dos transportes analisam a última gestão do Ministério e lançam uma série de propostas, que esperam ver realizadas pelo próximo mandatário. Reivindicações que, para eles, devem corrigir as distorções de todo sistema. Pág. 36



Sunamam: o último milagre brasileiro

Uma grande tormenta abala o esquema protecionista da maior financiadora dos estaleiros brasileiros: a Sunamam. A bonança surge depois de anos de muitos desperdícios e que os credores, um grande elenco de bancos, estão cobrando, em dólares. Página 42

Atualidades	3
Neuto escreve	10
Assistência técnica	14
Carroçarias	31

Distribuição	34
Política	47
Últimas Notícias	48
Entrevista: Silvio de Almeida	50

Capa: Fernando Barros

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.

O caminhão, réu sem crime

No final de 1975, o engenheiro, consultor e professor José Carlos Mello estreava como escritor. Obra didática e pioneira, seu primeiro livro, "Planejamento dos transportes", pretendia "apresentar, de forma sistemática, métodos e técnicas utilizados na elaboração de planos de transporte".

Era o primeiro passo de uma promissora caminhada, que levaria Mello à Secretaria de Viação e Obras Públicas do Distrito Federal e a uma incansável peregrinação por todo o Brasil, já como disputado conferencista.

Agora, quase dez anos depois, a EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, toma a iniciativa de reunir as conferências de Mello (um dos mais destacados técnicos saído dos seus quadros) no livro "Transporte e desenvolvimento econômico". São dezesseis trabalhos, curtos e objetivos, embora um tanto repetitivos. Alguns deles, especialmente, o ensaio "Brasília: concepção, consolidação e perspectivas", não tem nenhuma relação com o título da obra.

São, no entanto, deslizes menores, que não chegam a tirar o mérito do trabalho – especialmente, diante da escassez de literatura nacional sobre o assunto. "Transporte e desenvolvimento econômico" revela um José Carlos Mello muito mais versátil do que o autor de "Planejamento dos transportes". Rompendo as barreiras da literatura acadêmica e demonstrando invejável conhecimento dos problemas brasileiros, o autor dedica um bom espaço ao transporte urbano de passageiros. Nem por isso, no entanto, a obra deixa de se constituir em profunda e útil reflexão sobre temas vitais, como o papel do transporte no desenvolvimento econômico, a distribuição intermodal de cargas, o inevitável descompasso entre o aparecimento da demanda e a criação de meios para atendê-la, ou a difícil tarefa de compatibilizar os interesses dos usuários com as necessidades do país.

Ao mergulhar em tais questões, Mello não poderia escapar de um inevitável truismo – nem por isso dispensável. "Não haverá, jamais, país desenvolvido (...) com sistema de movimentação de pessoas e cargas deficientes", afirma. Afinal, ninguém pode negar a "alta correlação entre Produto Interno Bruto e qualidade dos transportes".

A essa mesma conclusão já havia chegado, 26 anos atrás, o acatado Wilfred Owen, na verdadeira "bíblia" dos planejadores do setor, "Estratégia para os transportes". Segundo o autor americano, "nenhum país onde haja carência crítica de facilidades de transportes está se movimentando com rapidez no caminho do desenvolvimento".

Embora Owen tenha constatado que mobilidade e riqueza caminham juntas, não se furta a um alerta muito importante – o transporte, sozinho, não faz o desenvolvimento. "Algumas nações, possuidoras de expressivo sistema de transporte, não estão indo para lugar nenhum", constata.

Investir na medida certa e distribuir corretamente os recursos entre as diversas modalidades de transporte é um problema que desafia, permanentemente, os técnicos de planejamento. A primeira dificuldade: o setor não tem controle sobre a sua própria demanda ou sobre a localização das fontes produtoras. Como diz Mello, em linguagem mais técnica, "o transporte é uma atividade-meio". Assim, "a decisão de produzir cargas é exógena ao sistema de movimentação".

De fato, nem sempre é fácil atender aos fantásticos e inesperados aumentos de demanda. A produção brasileira de soja é um exemplo. Em 1968, concentrava-se em dois Estados e não passava de 650 mil toneladas. Em 1980, superou as 15 milhões de toneladas e alastrou-se por vários Estados. Em doze anos, diz o autor, é praticamente impossível alterar a estrutura de transportes para movimentar tamanha produção. Realmente, no caso do Paraná, a projetada "ferrovia da soja" não saiu do papel e o centenário ramal Curitiba-Paranaguá ameaça estrangular o escoamento ferroviário.

Em 1974, o caminhão foi colocado no banco dos réus. Mais de dez anos depois, contudo, continua sendo o meio básico de transporte do País

Se não há ferrovias ou hidrovias, o remédio é mesmo transportar por caminhão. Isso encarece o produto e leva o governo a subsidiar pesadamente as exportações. Seria melhor investir diretamente no transporte, sugere o autor.

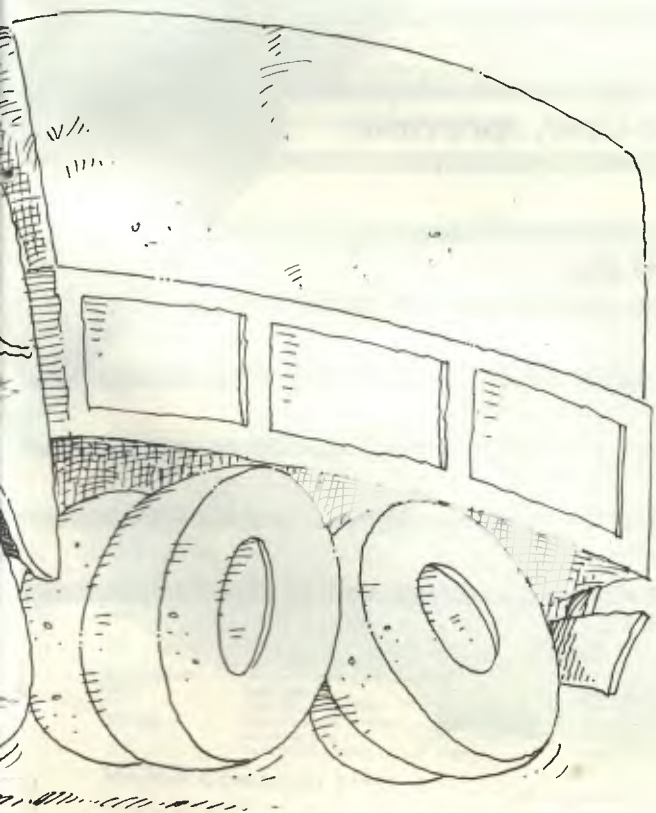
Com ou sem subsídio, fica claro que nosso sistema



de transportes não está à altura do grau de desenvolvimento do país. Essa constatação leva o atual ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, a advertir, como prefaciador da obra, que, sem “um programa mínimo de recuperação e manutenção de nossas redes rodoviárias e conexões modais e intermodais”, o controle da inflação e o equilíbrio da balança de pagamentos acabarão comprometidos “pelos altos custos dos transportes e pela absoluta impossibilidade de levar até os portos o excedente exportável de nossa produção”.

Quando se fala em investir em rodovias, a discussão desemboca, inevitavelmente, na grande participação dos caminhões em nosso sistema de transportes. Eles escoam 60% das cargas, deixando apenas 23% para as ferrovias e 17% para as demais modalidades. Dos 23% das cargas ferroviárias, mais de metade é o minério de ferro movimentado pela Companhia Vale do Rio Doce, num trecho de apenas 3% da extensão total (30 mil quilômetros) da nossa rede ferroviária.

Nossa distribuição intermodal estaria errada? “O ideal é que a repartição fosse mais equilibrada”, responde Mello. Seria recomendável maior participação das ferrovias e hidrovias, ambas poupadoras de energia. Infelizmente, porém, reconhece o autor, é uma ilusão imaginar que essa situação se alterará em poucos anos. Tanto o trem quanto o navio exigem investimentos elevados e obras demoradas. As inacabadas ferrovia do aço e hidrovias do álcool são bons exemplos das dificuldades para se mudar o quadro atual. No início da “crise do petróleo”, o caminhão, colocado no banco dos réus, entrou para a lista dos grandes vilões da nossa economia. Mais de dez anos depois, contudo, continua sendo o meio básico de transporte de todo o país.



Num regime de mercado, o usuário pode escolher livremente seu meio de transporte. E o custo energético não chega a influir decisivamente nessa opção. Para dificultar ainda mais as mudanças, e como admite o próprio Ministro dos Transportes, “diferenças reais de consumo energético entre modalidades de transporte, na prática, não confirmam os valores técnicos geralmente apresentados”.

Compatibilizar o desejo dos consumidores e empresários de transportes com as necessidades macroeconômicas — redução do consumo de petróleo e do déficit do balanço de pagamentos — constitui, segundo Mello, o maior desafio com que se defrontam os planejadores de transportes.

“Devemos planejar obras compatíveis com a nossa realidade.” Pena que, somente agora, nossos técnicos estejam aprendendo tão importante lição

Na verdade, o usuário não está preocupado apenas com o custo energético ou o custo operacional de cada modalidade. Decidindo de maneira livre e racional, a sua preferência recairá no meio capaz de garantir o menor “custo generalizado”. Isto é, procurará minimizar a soma dos “custos de operação na linha e nos terminais, dos seguros, das avarias, perdas, roubos, despesas com mão-de-obra, valor atribuído ao tempo — e assim por diante”.

Visto sob esse contexto, o vilão acaba absolvido da acusação de que tem merecido atenções exageradas. Pelo contrário, “o sistema rodoviário é bastante incipiente no país”, constata Mello. De fato, apenas 5% da rede de estradas (1,4 milhão de quilômetros) são pavimentados. Devido à grande extensão do país, o índice de estradas asfaltadas por quilômetro quadrado resulta um dos mais baixos do mundo. E, enquanto os países desenvolvidos têm cerca de 20 km de rodovia pavimentada para cada quilômetro de ferrovia, o Brasil tem apenas 3.

A distorção pode dificultar até mesmo o desenvolvimento de outras modalidades — parece pacífico que os meios de transportes são complementares, nunca, competitivos. Frequentemente, destaca Mello, a competição resulta da dificuldade de se investir. E querer expandir as ferrovias às custas de cortes nos investimentos rodoviários é um tiro que pode sair pela culatra. O máximo que se conseguirá, adverte o autor, será estagnar o único modal que ainda funciona — graças, muito mais, aos pecados dos outros que às suas próprias virtudes.

Como afirma o ministro Cloraldino Severo no prefácio da obra, “projetos de elevados investimentos e longa maturação não mais se enquadram em um contexto no qual a sociedades não se mostra mais propensa a sacrificar um mínimo de bem-estar no presente por perspectivas de ganhos excepcionais em um futuro distante”. Para Severo e para o próprio Mello, “devemos planejar e implantar obras compatíveis com a nossa realidade. E essa realidade impõe soluções para os problemas de hoje”. Pena que só agora nossos planejadores estejam aprendendo tão importante lição.