

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 315 - ANO 27 - ABRIL 1990 - Cr\$ 310,00


Editora TM Ltda

BIANCA

"Bianca",
porta-contêiner
da Aliança

SANTOS-MANAUS
**Sangue novo
na cabotagem**

ÔNIBUS
**Os defeitos do
Maferesa M-210**

**Mobil Delvac 1400 Super.
Este óleo rodou
milhões de km antes de
chegar ao seu caminhão.**

Mobil®

Delvac®
1400
super

SUPERTURBO



CONTEÚDO 20 LITROS

O primeiro super-
óleo para motores
superturbos chegou
ao Brasil.

Com uma grande
vantagem: ele não vai
ser testado no seu
caminhão.

O superdesempenho
do Mobil Delvac 1400
Super está
superstestado nas
estradas do mundo
inteiro.

Sendo um multiviscoso
(SAE 15W-40), sua
capacidade de
lubrificação em baixas
temperaturas,
principalmente no
inverno, garante total
proteção dos
componentes móveis
do motor, nas partidas a
frio. Por outro lado,
quando submetido a
altíssimas
temperaturas, Mobil
Delvac 1400 Super não
altera seu poder de
lubrificação.

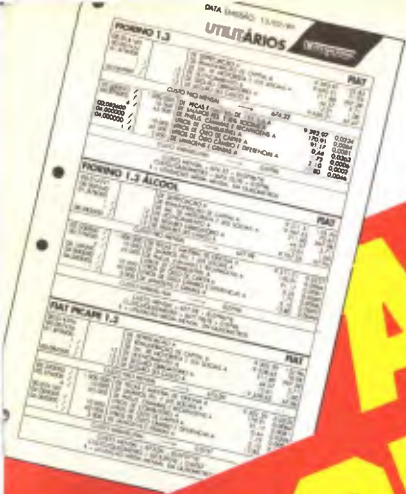
O resultado é que Mobil
Delvac 1400 Super
proporciona maior vida
útil ao motor, menor
atrito de partida, maior
proteção do motor
contra o desgaste
corrosivo, maior
eficiência e
desempenho do
veículo. Tudo isso quer
dizer menores custos
de manutenção.

Mobil Delvac 1400
Super (SAE 15W-40).

Pode estar certo de que
com este avanço
tecnológico o seu
superturbo estará
sempre em primeiro
lugar na estrada.

Mobil®

Lubrificantes de última geração.



O ASSUMA O CONTROLE

TM
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora

TM. É um sistema técnico, composto de

planilhas de custos, individualizadas por categoria

de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas

para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador

comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros

o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de Cr\$ 4.845,00 por categoria. **TM OPERACIONAL CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x categorias de seu interesse)

- Automóveis Caminhões Leves Caminhões Semi-Pesados
 Utilitários Caminhões Médios Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ × Cr\$ 4.845,00 = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____
 Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo: _____

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Inscr. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP

GRÁTIS!

Ao fazer a assinatura anual de **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES**, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas.



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tels.: 572-8867 575-1304/575-4236/575-3983
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP

ISR-40-3723/84
UP AG. CENTRAL
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

ANO 27 - Nº 315 - Abril de 1990.
ISSN Nº 0103 - 1058 - Cr\$ 310,00

SUMÁRIO

REDAÇÃO
Editor Neuto Gonçalves dos Reis
Redatora-Chefe Valdir dos Santos
Redator Principal Gilberto Penha de Araújo
Redatores Carmen Lígia Torres
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)
Colaboradores Autônomos Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhomes (Pesquisa) Luis Roberto da Silva (Brasília) Roberto Galletti (Rio de Janeiro) Olírces Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine Saboya (Santos)
Fotógrafo José Romeu Feixas
Colaboradores Autônomos Alberto Marques (Santos) César Lima (Rio de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)
Chefe de Arte Alexandre Henrique Batista
Secretário Editorial Sérgio Figueiró
Assessor Econômico Jorge Miquel dos Santos
Documentação Angela Maria Tomazelli
Jornalista Responsável Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)
Impressão e Acabamento Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadele, 209
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Ryniti Igarashi
Gerente Marcos Antonio B. Manhanelli
Representantes Carlos A. B. Criscuolo
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.
Coordenadora Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes
Paraná e Santa Catarina Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31
Fone: (041) 335-1871 - Curitiba - PR
Rio Grande do Sul CasaGrande Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 118
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição LÓBRA - Mala Direta, Comércio e Distribuição Ltda.
Assinaturas Anual (doze edições) Cr\$ 2.363,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 310,00. Em estoque apenas as últimas edições
Filial ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 26.000 exemplares
Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob nº 705 em 23/03/1963, última averbação nº 26.394 em 20/07/1988
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno
Uma publicação de

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, nº 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP
Fones **572-8867 • 575-4236 • 575-1304**
575-3983 • 570-5560 • 571-7017
570-4818
Fax **(011) 571-5869**
Telex **(011) 35247**
C.G.C. 53.995.544/0001-05 Inscrição Estadual nº 111.168.673.117
Filial a ANATEC

CABOTAGEM

14

Mais navio na rota Santos-Manaus
A Aliança põe o navio *Bianca* na cabotagem, desafiando os percalços que levaram outras empresas a desistirem da rota para Manaus

SEGUROS

18

O polêmico "ad valorem" cobre tudo
Um frete valor superdimensionado defende os transportadores da multiplicidade de seguros que garantem a integridade das cargas

MESQUITA

22

De Santos para Amazônia e Cone Sul
Depois de plantar sólidas instalações no porto de Santos, o grupo Mesquita agora parte para novas conquistas nas direções norte e sul

MAFERSA

28

A difícil sobrevivência do M-210
Menos de dois anos após o lançamento, o Padron urbano da Mafersa apresenta defeitos que podem comprometer sua sobrevivência

PLANO COLLOR

34

Transporte afetado em várias frentes
O bloqueio das contas paralisa as empresas por quase uma semana, enquanto pesados desfalques afetam a máquina estatal do setor

CONGRESSO DA IRU

36

Transporte mundial se reúne no Rio
Pela primeira vez, a União Internacional dos Transportes vem ao Brasil debater os temas do setor com os transportadores locais

SEÇÕES

Neuto Escreve - 5 Cartas - 6 Atualidades - 8 Atualidades Internacional - 12 Produtos - 13 Publicações - 40 Legislação - 41 Mercado de Novos - 42 Mercados de Usados - 43 Carroçarias - 47 Produção - 48 Entrevista 49
Capa: Foto Alberto Marques

PENSE GRANDE E A LONGO PRAZO

A Editora TM já está pensando e organizando a próxima edição de **AS MAIORES DO TRANSPORTE**.

AS MAIORES DO TRANSPORTE é a maior e mais importante publicação do setor. É um guia de consulta obrigatória e permanente para todos que estão, direta ou indiretamente, ligados ao transporte comercial de cargas ou passageiros em todas as modalidades.

Consultado regularmente por empresários do setor e empresas contratantes de frete, o anuário da Editora TM, vem se firmando a cada ano, como a melhor opção para a veiculação de mensagens institucionais. Fabricantes e revendedores de veículos, entidades financeiras e bancos, fornecedores de peças, acessórios e serviços, encontram em **AS MAIORES DO TRANSPORTE** o canal de comunicação ideal, direto e permanente com seu público potencial. **AS MAIORES DO TRANSPORTE** é a única publicação que garante 12 meses de vida útil para a sua mensagem.

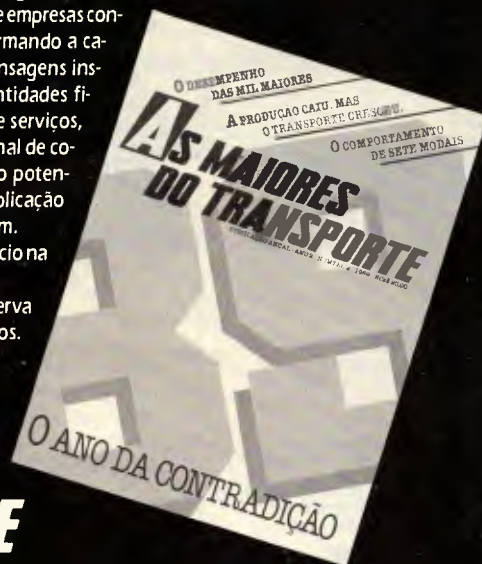
Pense grande. Comece desde já programar seu anúncio na edição 90 de **AS MAIORES DO TRANSPORTE**.

Pense a longo prazo. Conheça as vantagens da Reserva Programada TM e da Tabela de Descontos Progressivos.

Pense **AS MAIORES DO TRANSPORTE**.

AS MAIORES DO TRANSPORTE

INSTITUCIONAIS DE LONGO PERCURSO



Rua Vieira Fazenda, 72 / V. Mariana / 04117 São Paulo - SP
F.: (011) 572-8867 / 575-4236 / 575-1304 / 575-3983 / 570-5560
Telex: (11) 35247 / Fax: (011) 571-5869



NEUTO

ESCREVE

Parto prematuro

Esta edição publica longa reportagem sobre o desempenho do novo ônibus urbano Mafersa M-210. As opiniões recolhidas entre os frotistas, infelizmente, não são nada lisonjeiras para o produto. A lista de defeitos inclui, entre dezenas de outros, desde trincas nas longarinas e colunas, passando por dificuldades de acionamento das portas, folga no virabrequim, desgaste prematuro de pneus e freios, até deficiências na assistência técnica.

Como é usual nesses casos, a fábrica (estatal) se diz vítima do lobby da concorrência multinacional. E defende-se alegando utilização inadequada dos veículos, ausência de manutenção ou até mesmo as naturais "doenças infantis" a que está sujeito qualquer novo produto.

Defeitos iniciais de fabricação são frequentes em qualquer lançamento. Corrigidos ou não, não chegam, na maioria dos casos, a ameaçar a sobrevivência do produto.

Quem não se lembra, por exemplo, dos primeiros Volvos N-10, que esquentavam a perna do motorista? Ou do tempo em que a frase "Vacinado contra Perkins" chegou a enfeitar o pára-choque de alguns caminhões equipados com motores dessa marca?

A própria linha Mercedes, líder em caminhões e ônibus, não tem escapado de alguns erros de projeto. O L-1519, por exemplo, tinha um eixo fundido muito fraco. O tradicional motor OM-352 sempre será lembrado pelo excessivo consumo de lubrificante.

Falhas graves, no entanto, já comprometeram a fabricação de muitos produtos. Basta lembrar os ônibus Magirus Deutz lançados no final da década de 60 e que tiveram vida curta devido a trincas no bloco do motor. Ou ainda o — já na época — ultrapassado motor Detroit Diesel, de dois tempos, que a GM tentou impingir, sem êxito, aos frotistas no final da década de 80.

Outro bom exemplo foi a fracassada Kombi a diesel, cujo precário sistema de refrigeração valeu à fábrica, em 1985, inúmeras ações judiciais. Ou ainda o motor V-8 a gasolina da Chrysler. Lançado por volta de 1968, o equipamento revelou-se um inveterado "beberrão", que inviabilizou a linha de caminhões e não sobreviveu mesmo depois que passou a ser literalmente alimentado por álcool. No capítulo, registra-se ainda o insucesso da linha Fiat, especialmente do ônibus 130 OD, que tinha freios inseguros e até hélices de plástico a 20 cm do chão.

No caso do ônibus Mafersa, não se pode negar a contribuição de alguns operadores para o mau desempenho do produto. Parece fora de dúvida, por exemplo, que o ônibus, projetado para corredores exclusivos e bem asfaltados, não poderia enfrentar com sucesso — e, ainda por cima, sem manutenção adequada — as precárias e esburacadas ruas de Manaus.

No entanto, como os defeitos são incontáveis e se repetem em pistas apropriadas e em empresas que primam pela manutenção preventiva, não se pode eximir totalmente de responsabilidade a fábrica.

Nem sempre basta juntar bons componentes para se obter um bom veículo. A compatibilização exige, além de um excelente projeto, um longo período de gestação, que não dispensa desenvolvimento em laboratório e campo de provas e testes operacionais junto a frotistas.

Aparentemente, a Mafersa queimou etapas no lançamento do produto. O tempo dirá se o veículo sobreviverá ou não aos riscos desse parto prematuro.



Secretário cumprimenta pelo Prêmio Mercedes

Sendo o controle da poluição por veículos automotores uma das metas obrigatórias da Secretaria do Meio Ambiente, parabenizamos a equipe de **TM** pela conquista do Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo com trabalho sobre o tema "Controle da poluição veicular como fator de proteção ambiental e de segurança", publicada na edição nº 308, de setembro de 1989.

Enaltecemos a competência e a fidelidade com que **TM** tratou o assunto e agradecemos a colaboração do trabalho para a conscientização e o esclarecimento da opinião pública acerca das questões ambientais.

JORGE WILHEIM

Secretário do Meio Ambiente do Estado de São Paulo
São Paulo-SP

"Não há nada de podre na eleição da NTC"

Mais do que prêmios jornalísticos, a independência editorial e a competência profissional garantiram a **TM** a conquista do maior reconhecimento a que pode aspirar um veículo de comunicação social — credibilidade perante os seus leitores.

Mesmo não representando, a nosso ver, quebra da inflexível linha de conduta ética que tem pautado a atuação da revista, algumas afirmações contidas na reportagem "Consenso mas nem tanto", publicada na edição de novembro último, merecem reparos por induzirem o leitor a uma visão distorcida em relação à NTC e ao processo que culminou com nossa eleição para a presidência dessa entidade.

Ao contrário do que afirma o texto, nada há de "podre" nos bastidores dos transportes. O processo eleitoral foi conduzido com total legitimidade, lisura e transparência, tendo sido cumpridos rigorosamente todos os dispositivos legais norteadores do pleito.

Se, como sugere a reportagem, existisse entre os associados um movimento de oposição, seus integrantes teriam garantidas todas as condições para articular uma ou mais chapas e concorrer à eleição. Seria ingênuo supor ou pretender unanimidade de opinião. É na riqueza da diversidade — pressuposto básico da democracia política e associativa — que esperamos contar com a colaboração de todos para, juntos, cumprirmos os elevados objetivos que traçamos para nossa gestão.

Sem contar com o apoio manifestado na votação em si, acreditamos que a nossa escolha é a expressão da maioria do quadro associativo. Recente pesquisa demonstra que somente 10,3% das associadas correspondem a empresas de grande porte. O restante se divide entre microempresas (19%) e pequenas (40,2%) e médias (30,5%) empresas.

Nota-se, portanto, acentuada predominância das empresas de pequeno e médio portes. A pesquisa também é elucidativa quanto às especialidades e áreas de atuação. Por exemplo, 55,7% das associadas atuam prioritariamente no transporte urbano e intermunicipal, e 69,2% nos segmentos de carga seca e carga fracionada.

Como é sabido, minha compa-

nhia (a Unitown) é uma empresa de porte médio, que atua no transporte urbano e intermunicipal, no segmento de carga seca e fracionada (distribuição). Portanto, como empresário, sinto-me perfeitamente ajustado ao perfil médio do empresariado do setor e em condições de interpretar os interesses da grande maioria do quadro associativo de nossa entidade nacional.

Quanto ao papel da NTC, não cremos que sua atuação deva se voltar para o "policimento" do mercado. Compete à entidade, entre outras tarefas, proporcionar aos associados suporte técnico, que lhes possibilite melhores condições de negociação com os usuários do transporte rodoviário de cargas, e de assimilação e implementação, em suas empresas, de práticas administrativas modernas e eficientes.

Por isso, a ampliação dos serviços da área técnica é uma de nossas principais metas. Aliás, caso julgue de interesse dos seus leitores, colocamo-nos à disposição para detalhar este e outros aspectos de nosso programa de trabalho.

DOMINGOS GONÇALVES DE OLIVEIRA FONSECA

Presidente eleito da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga — NTC
São Paulo-SP

Fidelidade à informação ganha elogios

Pela presente desejo deixar registrado os meus parabéns pela fidelidade com que o repórter Walter passou à sua reportagem a nossa entrevista pessoal. Profissionais de seu nível dignificam o Jornalismo. As informações certamente serão de interesse para os assinantes e leitores da **TM** que cumpre, dessa forma e mais uma vez, a meta e o objetivo desta publicação mensal. Permanecendo à sua disposição, subscrevemo-nos, cordialmente.

PAULO H. BONILHA

Locatruck Locadora de Equipamentos
São Paulo-SP

A Anfir responde às críticas de Gratz

Após apreciar com grande satisfação a edição de julho/1989 de **Transporte Moderno**, com notável enfoque sobre o setor de implementos rodoviários e, posteriormente, a edição de dezembro/1989, que publicou o artigo "Fabricante analisa a edição de implementos", o qual, conforme o próprio título sugere, apresenta a ótica de um empresário do setor em relação à matéria anteriormente citada, consideramos necessário prestar alguns esclarecimentos ao público em geral sobre certos itens importantes levantados na segunda publicação, os quais solicitamos sejam publicados na próxima edição.

□ O fato de ser a Anfir a ponte de interligação entre o setor de implementos rodoviários e o Renavam e, portanto, possuidora dos registros de todos os dados informa-

dos pelas empresas não pode ser novidade para as empresas em contato com a mesma (associadas ou não). Pois tal assunto é objeto de enfoque freqüente, seja por eventos ou comunicados por ela organizados. Prova disso é o crescente número de novas adesões diárias ao sistema. Além disso, às demais empresas desconhecidas e ao público em geral tem efetivamente se concretizado por meio de publicações (imprensa especializada), catálogos de eventos como a Brasil Transpo, folhetos especiais etc.

□ Não é possível nem correto estabelecer distinção entre a busca de nomenclatura para os produtos do setor de implementos e a busca de normalização, simplesmente porque aquela é a primeira atividade desta, ou seja, pretende-se normalizar primeiro a nomenclatura dos produtos para, posteriormente, normalizar os produtos em si. A

velocidade da confecção de uma terminologia específica e apropriada para cada segmento a partir da já existente terminologia geral do setor (NBR 9 762) depende exclusivamente do interesse e participação das empresas, pois elas já dispõem das ferramentas necessárias para fazê-la, ou seja, as comissões de estudo do SBC — 5:10 — Subcomitê Brasileiro de Normalização dos Veículos Rodoviários, rebocados e equipamentos (ABNT — Associação Brasileira de Normas Técnicas), cuja sede funciona na Anfir.

□ Quanto à utilização, pela Anfir, do termo mecanismos operacionais (pág. 18, edição de julho/1989), a mesma justifica-se na já mencionada NBR 9 762.

ALFREDO A. P. MARQUES
Associação Nacional dos Fabricantes de
Implementos Rodoviários
São Paulo-SP



A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO



TM. HÁ 26 ANOS PONDO A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano.
Sei que receberei 12 exemplares por apenas 80 BTN's.

NOME _____

ENDEREÇO _____ FONE _____

CEP _____ CIDADE _____ ESTADO _____

EMPRESA _____

CGC _____ INSC. EST. _____

ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

transporte



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana CEP 04117
Tels.: 572-8867 575-1304/575-4236/575-3983
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP

Guia de Corretoras / Seguradoras

ATUAL

CORRETAGENS DE SEGUROS LTDA

Matriz: BELÉM - Av. 1º de Dezembro, 575-B
Tels.: 226-4112 e 226-3496

Filiais: SÃO PAULO - Rua da Gavea, 235 - Tel.: (011)
277-2208 - Vila Maria - S.P.

RIO DE JANEIRO - Rua do Arroz, 90 - sl. 205 - Tels.:
(021) 260-4346 - 270-9771 e 290-1615 M. São Sebastião
Penha - RJ.



Consultoria e Administração

SEGUROS EM GERAL

Especializada em seguros inerentes às atividades do transportador:

RCTR-C / R.R. / RC-DC-Desvio de Cargas / Transportes Nacionais e Internacionais / Cabotagem / Operação de Carga e Descarga / Roubo / Riscos Diversos / Incêndio Ajustável para Armazéns Gerais / Veículos / RCF-V / Vida em Grupo / Saúde e outros.

Atendimento personalizado em todos os sinistros com presença no local do evento, elaboração e acompanhamento dos mesmos.

Gerenciamento de riscos, análise de todas as apólices com melhor adequação custo/benefício.

PAIVA Corretora de Seguros S/C Ltda.
Av. Ana Costa, 484 - 7º andar - Conj. 722
Telex.: (13) 2749 PVSG - Fones: 4-3398 e 4-3054
CEP, 11,060 - Gonzaga - Santos / SP

Lideranças do setor aprovam secretário

A expectativa do setor quanto ao novo responsável pela pasta dos Transportes, que perdeu o status de ministério para o de secretaria, tem superado os desencontros iniciais do Plano Collor. O titular, Dorival Marcelo Ribeiro, diretor da empreiteira Tratex, pouco conhecido no setor, ostenta em seu currículo a formação em Engenharia Civil e Transportes pela Escola de Engenharia da Fundação Minas Gerais, de Belo Horizonte. Além disso, há menção a cursos de extensão universitária que pouco têm a ver com a pasta que dirige, como Administração Financeira, Processamento de Dados, Exploração de Petróleo e Perfuração de Poços, além de um inconcluso curso de Inglês no Instituto Cultural Inglesa (estágios 1 e 2) e outro de Desenho Técnico.

Segundo Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca, presidente da NTC, o secretário, que até o fechamento desta edição não havia nomeado seu segundo escalão, também havia feito poucos contatos com o setor. "No entanto, ele demonstrou desde cedo boa vontade em conhecer questões específicas que afligem o TRC", confirma Domingos.

Há ainda ressentimentos do setor pela decisão de fazer do Ministério dos Transportes uma simples secretaria do Ministério da Infraestrutura. "Seria importante para o setor que ele fosse tratado com status maior", atesta Thiers Fattori Costa, presidente do CNT. Crítica que Domingos complementa: "Tenho certeza que o governo sabe que o setor deve ser tratado diferencialmente, portanto não nos sentimos preteridos. Se o secretário se demonstrar competente, não importa qual seja seu cargo".

Até o fechamento desta edição, o secretário Dorival Marcelo Ribeiro não estava atendendo à imprensa. Funcionando no antigo prédio do Ministério dos Transportes, a nova secretaria não tinha ainda assessoria de imprensa.



Os ônibus Cx, da Cobrasma, lançados em 1985, tiveram vida curta

Cobrasma suspende fabricação de ônibus

Desde o último dia 28 de fevereiro que as oficinas da Cobrasma deixaram de fabricar carrocerias de ônibus. Os rodoviários CX-201 e CX-301, em produção há cinco anos, segundo Sérgio Muniz, diretor da Divisão de Transporte, não conseguiram, apesar da boa vontade do mercado, deixar de sucumbir diante da forte concorrência.

"Enquanto a Nielson e a Marcopolo, nossas concorrentes, mantêm um patamar de fabricação de ônibus na faixa de cem ônibus/mês, não conseguimos passar dos vinte", atesta Muniz. Com isso, a empresa não pôde suportar o custo da mão-de-obra em tão baixa produtividade nem os preços unitários dos materiais.

Outra questão apontada por Muniz é a dificuldade do frotista em diversificar sua frota, que inclui um ônus suplementar na manutenção e no estoque de peças. Ainda que as atividades estivessem se encerrando no final de fevereiro, até um mês depois a Cobrasma finalizava cinco ônibus, parte do último pedido acertado anteriormente para a carioca Eval.

Servat perde terreno para a Cobrascam

O DNER cedeu por vinte anos a área de 168 000 m² na altura do Km 164 da Via Dutra, em Parada de Lucas, Rio de Janeiro, à Cobrascam — Cooperativa Brasileira de Caminhoneiros, para que,

dentro de um ano, seja transformada no primeiro Parqueamento de Apoio Rodoviário ao Caminhoneiro Autônomo do Brasil, o Park-Rio.

Essa área, concedida à Cobrascam, esteve sob licitação, da qual participou a Servat — Serviço de Apoio ao Transporte — Sociedade Cooperativa, ligada à CNT. Entretanto, ao assumir a presidência da Servat, em fevereiro, o empresário Baldomero Taques abriu mão da área, o que permitiu a assinatura do contrato entre o DNER e a Cobrascam.

Não há dúvida que, na disputa da área, a Cobrascam lavrou um tento, e seu presidente, Nélio Botelho, saiu prestigiado perante a sua categoria, pois o fato ocorreu logo após a posse de Thiers Fattori Costa na direção da CNT. E significa sua primeira derrota, pois ele havia se comprometido com o seu antecessor, Camilo Cola, a dar total apoio à Servat na construção e operação de terminais rodoviários, em várias regiões do país.

A construção do Park-Rio absorverá investimentos de US\$ 9 milhões, que incluirá hotel, pousada, banco, posto médico, central telefônica, oficina, borracharia, loja de peças, lavanderia, restaurante, lanchonete, posto de abastecimento, além de estacionamento rotativo para novecentos caminhões.

O projeto será financiado pelas empresas permissionárias que se instalarão no terminal. Entre elas, estão confirmadas a Petrobrás e o Banco Nacional. A Cobrascam vai cobrar taxas equivalentes a 1 BTN por eixo de caminhão por seis horas de uso do terminal.



Foto: Arquivo TM

Depois da obrigatoriedade e punição nas estradas, o cinto chega à cidade

Cintos de segurança nas cidades já em 1991

No ano que vem, os motoristas urbanos poderão ser obrigados a usar cinto de segurança, hoje restrito às estradas. Diretores de Detrans de todo o país enviaram ao novo governo moção nesse sentido, acatando sugestão de J. Pedro Corrêa, coordenador-geral do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, no 14º Encontro Nacional dos Diretores de Detrans. Segundo ele, a extensão da regulamentação para as cidades é o caminho natural da campanha pelo uso do cinto.

Autoridades e técnicos envolvidos nas campanhas brasileiras de segurança no trânsito esperam, ainda, do novo governo, atuação em três áreas básicas relacionadas ao trânsito: engenharia, educação e esforço policial.

Carga aérea continua em franca expansão

Com a proposital redundância de que a consolidação da carga aérea no Brasil já está consolidada, o brigadeiro Paes de Barros, antigo diretor do DAC e atual presidente do comitê operacional e técnico financeiro da Transbrasil, encantou a seleta platéia presente ao primeiro almoço mensal do ano de 1990 promovido pela ABTC — Associação Brasileira dos Transitários de Carga.

Ele acredita que o modal está em franca ascensão, tanto em nível doméstico como internacional,

e comprovou sua crença com o crescimento de 30% que a Transbrasil registrou em cargas apenas nos dois primeiros meses deste ano, em comparação com a performance do ano anterior. Segundo o brigadeiro Barros, o faturamento da empresa apenas em fevereiro foi maior do que em um semestre completo do ano de 1988.

Detendo 39,9% da carga doméstica, a Transbrasil opera desde dezembro com um DC-8, arrendado, na rota Manaus—São Paulo, e pretende, conforme o brigadeiro Barros, renovar e ampliar a frota de aeronaves cargueiras.

Transportadora F. Souto agencia carga aérea

Reforçando a tese do crescimento do transporte aéreo, empresas rodoviárias se lançam para o segmento. Agora foi a vez da Transportadora F. Souto, que desde fevereiro já está devidamente credenciada no SNEA — Sindicato Nacional das Empresas Aéreas, depois de obter, em agosto passado, a autorização do DAC para agenciar a carga aérea. Carlos Alberto Cucco, gerente de Carga Aérea da empresa, afirma que em breve todas as catorze filiais da transportadora estarão credenciadas para o agenciamento e que em março o serviço porta a porta já atingia 35 cidades brasileiras. Apesar de não admitir nenhum projeto futuro de criação de uma empresa aérea, Cucco afirmou que a concessão para o agenciamento é uma porta que foi aberta para esse novo mercado.

Chassi alongado traz vantagem a transportador

Nem mesmo os novos caminhões estão escapando de alterações visando maior aproveitamento do veículo pelo empresário. Com um ano e meio de vida, o 709 MB já tem nova versão, de chassi alongado, de 3,70 m entre eixos para 4,20 m, a mesma medida do seu irmão de lançamento, o 912. A Transportadora Nova Rota, autora da transformação, ganhou com isso 7,5 m³.

O desempenho do veículo continuou o mesmo, durante os quatro meses em que foi testado com a alteração, que consiste na substituição do cardã original por um cardã do modelo 912. Henrique Simões Vaz, gerente de Manutenção e Administração de Frota, conta que foi necessário apenas reforçar o feixe de molas no eixo traseiro. “A intenção é repetir a experiência com outras unidades, devido aos resultados positivos”, orgulha-se. “Para nossa carga, leve, as vantagens são inúmeras. A diferença do preço do primeiro frete já paga a adaptação”, analisa.



Foto: J.R. Faixas

Para carga leve, é preciso alongamento

Câmara elege a nova Comissão de Transportes

“Espero que os deputados entendam o momento grave pelo qual passa o país e a necessidade de que o trabalho da comissão não intercepte a apreciação de importantes projetos de lei para a sociedade brasileira”, declarou o deputado Jorge Arbage (PDS), de 66 anos e no quarto mandato, ao ser eleito presidente da nova Comissão de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior da Câmara dos Deputados.

Foram empossados também, como vice-presidentes, os deputados Darcy Pozza (PDS), que foi presidente no ano passado, Christovam Chiarardía (PFL) e Firmo de Castro (PMDB), na companhia dos demais 37 membros da comissão. Na ocasião, Darcy Pozza ressaltou pontos que deveriam nortear o trabalho parlamentar: os investimentos necessários para a recuperação da malha rodoviária federal e a construção de estradas comunitárias.



Foto: Moreira Moriz/Agência Folha

Arbage: herança de 46 projetos

Em 1989, no encerramento dos trabalhos da antiga comissão, havia 21 projetos de lei para estudo. Agora, foram acrescidos mais 25 projetos oriundos da ex-Comissão do Índio, Desenvolvimento Urbano e Interior.

Vagão de alumínio reduz peso sobre os eixos

Provavelmente neste ano, a Rede Ferroviária Federal deverá concluir o protótipo de um vagão de alumínio, já batizado com o nome de “vagão gôndola”, a ser usado no transporte de minérios.

Trata-se de um projeto com base em convênio firmado em feve-

reiro de 1986 entre a Rede e o Departamento de Transporte da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro que vai usar placas de alumínio para reduzir o peso dos vagões e das cargas transportadas sobre os eixos. O emprego dessas placas implicará em menor consumo de energia, aumentando assim a capacidade de tração das composições.

De acordo com Dyrno Jurandir Íris Ferreira, diretor de Marketing da Rede, esse vagão será construído à maneira de “casas pré-fabricadas”. O custo final está estimado em US\$ 140 mil/unidade.

Indagado a respeito da expectativa de mercado em relação ao novo produto, Ferreira afirmou que a Rede, ao fazer os estudos, “não se preocupou com quem estaria interessado em comprar esses vagões”, para, em seguida, enfatizar a grande preocupação “na descoberta e aprimoramento de tecnologia do seu material rodante, visando eliminar desperdício, baratear o custo de transporte e melhorar as condições de segurança”.

DESTAQUE

“Condomínio Tuiuiú” já flutua no Pantanal



Foto: Divulgação

Sobre um Volvo N10, o “Tuiuiú” viajou 1 700 km

Antes de ser lançado às águas no porto de Cáceres, no Pantanal Mato-grossense, o barco *Condomínio Tuiuiú* percorreu 1 700 km de estradas, a partir de Barretos

(SP), e exigiu da JCHM Transportes Pesados, responsável pelo transporte, uma verdadeira operação de guerra durante os 120 dias gastos no percurso, de outubro a fevereiro. “Essa demora ocorreu devido às péssimas condições das rodovias”, não deixou de criticar o empresário César Moscon, diretor da empresa, que estimou em 43 mil BTNf o custo total da operação.

A bordo de um caminhão Volvo N10 XHT, o barco, com 20 m de comprimento por 7,5 m de largura, pesando 65 t, viajou sem a torre de comando, conduzida em outro caminhão, para poder passar sob fiações da rede elétrica ou obras-de-arte. A composição completa (caminhão, carreta e barco) pesava cerca de 90 t.

Uma equipe de oito homens co-

mandou a operação, que, a partir do chão, exigiu o uso de quatro macacos hidráulicos, com capacidade de 100 t cada, para levantamento e acomodação sobre a carreta. “Montamos uma ‘gaiola’ (medindo 2,80 m por 20 cm), que consiste numa armação de dormentes para dar suporte aos macacos hidráulicos”, explicou o diretor.

Em Cáceres, o desembarque não podia ser realizado por meio de guinchos, indisponíveis no mercado. “Jogamos a carreta dentro da água. Ela afundou 2,20 m e permaneceu segura por cabos de aço de 40 m de comprimento, que suportam cargas de até 150 t”, informou o diretor. Em seguida, um trator esteira puxou a carreta para fora da água, pois a popa do barco flutua com 1,80 m de profundidade.



Um ano após a intervenção, as empresas de transporte urbano retomam a frota

No Sul, cessa intervenção em empresas de ônibus

Treze meses após a coligação PT-PCB-PSDB ter assumido a prefeitura de Porto Alegre, foram devolvidas a seus antigos proprietários as duas últimas empresas de ônibus urbano, a VTC — Viação Teresópolis Cavalhada e a Trevo Transportes Coletivos, que ainda permaneciam sob intervenção municipal desde fevereiro de 1989. Encontra-se, ainda, *sub judice* o processo de encampação da Sopal, que atende a 250 mil passageiros/dia na capital gaúcha.

Em fins de 1989, a prefeitura já havia devolvido, depois de dez meses de intervenção, as empresas Sudeste, São João, Nortram e Navegantes, de um lote de sete sob seu poder.

“Do episódio da intervenção, restam grandes lições”, afirmou o

prefeito Olívio Dutra, assinalando que os empresários preferem investir os lucros em outras atividades, “e não na renovação e ampliação de suas frotas”.

Do lado oposto, José Alberto Guerreiro, presidente da ATP — Associação das Empresas de Transportes de Passageiros de Porto Alegre e vice-presidente da NTU para a Região Sul, declarou que a prefeitura “pode agora constatar que não existem milagres na administração das empresas de ônibus”.

Atualmente, Porto Alegre dispõe de uma frota de 1 500 ônibus com idade média de nove anos, transportando cerca de 1 milhão de passageiros/dia. As empresas particulares prometeram colocar nas ruas, até final de abril, 150 novos veículos, e mais 250 até o fim do ano, completando, em 36 meses, a renovação de quinhentos ônibus.

Operador de Brasília quer reduzir linhas

O caixa único vazio do Distrito Federal tem desestimulado os operadores do transporte coletivo urbano de Brasília a ponto de as empresas Viação Planeta e Pioneira, do grupo Nenê Constantino, que detêm 30% do serviço, terem solicitado ao governador do DF a redução de linhas e da frota em duzentos ônibus, de um total de 539. “Entendemos que, com a diminuição das operações, reduziremos o déficit mensal das nossas empresas”, diz Márcio Vieira Lobo, diretor de Planejamento do grupo.

Ele conta que o orçamento do Distrito Federal para 1990 previu apenas NCz\$ 34 milhões para o caixa único que reembolsa as empresas no seu custo. “Só as nossas duas empresas acumulavam, em fevereiro, NCz\$ 40 milhões a receber do caixa único, e que dependiam de liberação de recurso suplementar pelo Senado.”

Essa complementação, segundo Lobo, refere-se ao subsídio que o governo do Distrito Federal concede às empresas que, mesmo com a tarifa a NCz\$ 19,00 em vigor desde 1º de fevereiro, não consegue cobrir seus custos. Lobo lembrou que a redução da jornada de trabalho imposta pela Constituição aumentou a folha de pagamento e que, diante das peculiaridades de Brasília, o motorista trabalha apenas duas horas por dia.

■ A Andersen Consulting está promovendo o curso “Negociação de Fretes”, destinado aos profissionais interessados em aprofundar os conhecimentos na área de contratação e negociação de fretes. A coordenação está a cargo de Antonio Carlos Alvarenga, consultor de Logística, Distribuição Física e Transportes da Andersen Consulting. O curso será realizado entre os dias 10 e 11 de maio no Rio de Janeiro, e 17 e 18 do mesmo mês em São Paulo, no horário das 8h30min às 18h. A taxa de inscrição é 700 BTNF. Reservas pelos telefones (021) 559-4426, no Rio de Janeiro, e (011) 548-7379.



Foto: Divulgação

■ A Lufthansa nomeou dois novos diretores para substituir Werner W. Winge, que se aposentou após 34 anos de serviço. Ele acumulava a direção regional para São Paulo e Brasil Sul. São eles: Hagen Keilich (foto), que chefiará as regiões de São Paulo e Brasil Sul, e Norberto Jochmann, que cuidará das operações no restante do país. Keilich entrou na companhia em 1960, já atuou como substituto do diretor de Vendas em Nova York, representou a Lufthansa em Assunção (Paraguai) durante quatro anos e, de 1981 até hoje, ocupou a diretoria da filial de Manila (Filipinas)

PISCA

INTERNACIONAL

Lan Chile renova frota e aposta em crescimento

A Lan Chile, companhia aérea chilena, recentemente privatizada, está renovando parte de sua frota através de leasing. Três antigos Boeings 707 estão sendo substituídos por modernos 767 e dois British Airways 146-200 foram incluídos, completando doze aeronaves. Guilherme Carey, o atual presidente da Lan Chile, traçou duas rotas de expansão. Os BAes 146 (jatos recusados pela ponte aérea Rio—São Paulo) serão usados no transporte regional chileno e a empresa quer ampliar suas linhas internacionais (seu ponto forte) com os 767. A empresa quer mais ligações européias, que espera conquistar através da associação com a Scandinavian Airlines.



Lan: BAe 146-200 sob leasing

Fruehauf lança serviço de reboque por 24 horas

A Crane Fruehauf lançou na Europa o "Code Rouge", um serviço internacional de emergência cobrindo Alemanha, Inglaterra, Itália, França, Espanha, Holanda e Bélgica. Se usuários da marca tiverem qualquer problema com o equipamento em um desses países, o serviço é acionado via telefone e o reparo é feito em 24 horas a contar do momento da ligação. Este é o primeiro serviço do tipo para reboque na Europa. Não há taxa de inscrição e os reparos podem ser pagos na filial do país de origem do transportador.



O Renault-Trafic pode chegar ao Brasil pela rede de vendas Volvo

União Volvo-Renault: para vencer o mercado

Por meio de aliança firmada em fevereiro, a Volvo, da Suécia, e a Renault, da França, unem forças para sobreviver no competitivo mercado automobilístico internacional. Juntas, elas vão dividir custos de pesquisa e desenvolvimento de produtos, concentrar operações de compras de componentes e matérias-primas e deverão, ainda, promover a "sinergia" entre seus produtos e sua rede de revendedores.

Isso significa que a rede Volvo no Brasil pode, no futuro, servir de base para o lançamento de produtos Renault, caso as importações sejam liberadas. Um deles poderia ser a linha de vans e picapes Trafic e Transit, com capacidade de carga de até 3,5 t.

Juntas, Volvo e Renault formam o maior produtor mundial de caminhões e ônibus e ocupam o sétimo lugar em automóveis. Na Europa, as empresas são complementares. A Volvo, com boa presença no Norte, especializada em veículos pesados; a Renault é forte no Sul e possui diversificada linha de caminhões médios e de comerciais leves. No ano passado, a Renault produziu 1 970 mil automóveis, 83 mil caminhões e ônibus, contra 405 mil carros e 68 mil caminhões e ônibus, da Volvo.

A aliança difere da fusão: as em-

presas trocaram participações minoritárias entre si e permanecerão independentes. A Renault passa a ser uma companhia limitada a partir da compra, pela Volvo, de 20% de suas ações com opção de mais 5%. Em contrapartida, a Renault comprou 25% das ações da Volvo Car Co. Nas operações de caminhões e ônibus houve uma troca entre ambas de 45% das ações com direito a voto. A Renault anunciou que pretende comprar até 10% das ações da Volvo AB.

Governo holandês limita velocidade de caminhões

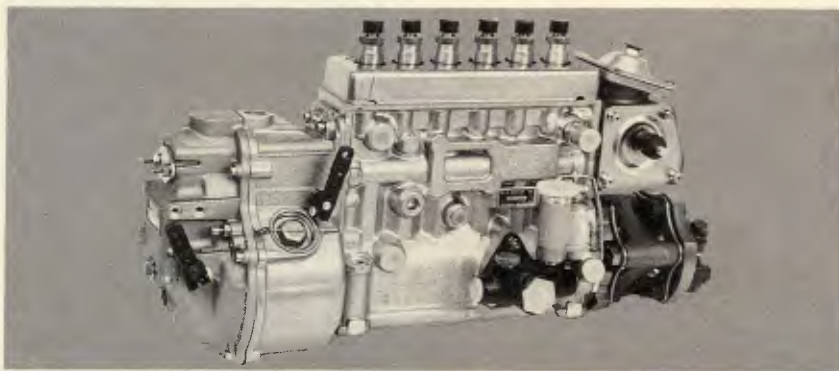
Após anos de declínio, os acidentes de trânsito subiram na Holanda em 1989. A ministra dos Transportes, Maij-Weggen, alertou aos transportadores para que usem o limite de 80 km/h. Caminhões (especialmente os que transportam flores e produtos perecíveis) circulam em velocidades médias de 90-100 km/h. Se a velocidade não cair voluntariamente, a ministra promete impor limitadores de velocidade. O equipamento eletrônico (que bloqueia a bomba injetora) já é obrigatório para caminhões na França e, em diversos países, é comum em ônibus rodoviários. Além disso, a Holanda estuda a criação de faixas exclusivas para caminhões em rodovias, como parte de um esquema para aliviar o trânsito.

Bomba injetora nacionalizada

A Bosh nacionalizou a bomba injetora P S7100 para motores Scania DSC-11 e DSC-14. Ela permite injeções mais precisas e pressões máximas mais elevadas, melhorando o desempenho do veículo e economizando combustível. Juntamente com o projeto nacional da peça, a Bosh também desenvolveu

uma série de equipamentos de teste e de ferramentas técnicas especiais para manutenção da bomba e do conjunto diésel.

Em janeiro deste ano, 150 postos de serviços autorizados já estavam equipados para efetuar quaisquer reparos na bomba P S7100. Todos os mecânicos desses postos foram treinados pelo departamento de Assistência Técnica da Bosh. A bomba injetora tem garantia de 12 meses, ou cinquenta mil quilômetros.



A nacionalizada P S7100 já está sendo usada nos novos Scania e Mercedes

Plataforma para caminhões baú

Uma plataforma eletro-hidráulica para caminhões com baú, que traz como principal atrativo a economia de combustível, é a novidade da Munck, empresa líder no mercado nacional e sul-americano de guindastes. A plataforma elevatória, apresentada em seis modelos diferentes — de 400, 500, 1 000, 1 500, 2 000 e 2 500 quilos — é econômica na medida em que não se utiliza do motor do veículo para funcionar. Com nivelamento e acomodação automáticos, pode ser acionada por controle remoto ou por pedal.

O protótipo da plataforma tem a tecnologia que a Munck procurou na italiana Fendel. Ela funciona com o veículo totalmente desligado, facilitando, assim, a carga e a descarga em locais fechados, sem provocar poluição nem produzir excesso de ruídos.



Plataforma Munck: tecnologia italiana

Recauchutagens de todos os tipos

Para grandes e pequenos reparos em pneus de todos os tamanhos, inclusive nos de veículos fora-de-estrada, a Rema Tip-Top, de origem alemã, lança no Brasil a Termoprensa EM, equipada com rodinhas e cilindros hidráulicos para possibilitar mobilidade comple-

Equipamento enche pneu sem câmara

O *bead seating*, equipamento usado para encher pneus de veículos de competição, foi adaptado pela B&J Rocket para enchimento de pneus sem câmara, usados por caminhões. Erik Karlsson, assessor técnico da empresa, explica que o equipamento compõe-se de uma válvula para passagem do ar, de um tanque de armazenamento de ar comprimido, e de um compressor. Dotado de anéis de 17,5 a 22,5 polegadas, o equipamento dispara o jato de ar entre o talão e o aro da roda a uma pressão de 145 a 175 libras, constituindo-se, assim, em valioso auxiliar do borracheiro. A B&J Rocket fica em São Paulo, na rua Dias da Silva, 326, CEP 02114, e aceita DDG pelo telefone (011)800-2240. O telex é (11)30662.



Fotos: Divulgação

Bead Seating: para pneus sem câmara

ta nos serviços efetuados nas carcaças radial ou diagonal do pneu.

Dispensando molde ou autoclave, a Termoprensa EM restaura danos de até quinze polegadas, em ombros de 3½ polegadas de bandas de rodagens radiais, e de oito polegadas, em ombros de dez polegadas de bandas de rodagens diagonais. Um gerador portátil supre os 1 500 watts necessários para a operação.