

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N° 350 - JULHO 1993 - Cr\$ 270.000,00



Editora TM Ltda

Amor



Amor

FORD CARGO. PARA LEVAR TUDO A CAVALO.



Ford Cargo. Este é o cavalo mecânico que ganha rápido qualquer estrada. Forte, robusto, ágil e cercado de conforto por todos os lados, o Ford Cargo proporciona larga visibilidade a quem dirige. E vem com 5ª roda instalada de fábrica.

Toda a linha Cargo está equipada com motores turbo. Com PBT de 12 a 35ton, o Ford Cargo é disponível de fábrica nas versões 4x2, 6x2 e 6x4 com garantia de 1 ano para o motor, sem limite de quilometragem, e nas

versões 6x4 e cavalo mecânico com garantia de 2 anos ou 200.000km para o motor. E o Ford Cargo conta ainda com uma ampla rede autorizada de 267 pontos de assistência técnica espalhados pelo país. E mais o Plantão Ford de Atendimento 24 Horas, que atende você a qualquer hora e em qualquer lugar.

É o Ford Cargo levando tudo a cavalo.

FORD CARGO 
A tecnologia da carga.

REDAÇÃO

Editor Neuto Gonçalves dos Reis
Redatora-Chefe Valdir dos Santos
Redator Principal Gilberto Penha de Araújo
Redator Walter de Sousa
Colunista José Luiz Vítu do Carmo
Fotógrafo Paulo Igarashi
Serviços Editoriais Freelance Comunicações Ltda.
Arte/Produção Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.
Assistente de Arte/Produção Lucy Midori Tanaka
Jornalista Responsável Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)
Impressão e Acabamento Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 São Paulo SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Ryniti Igarashi
Gerente Marcos Antonio B. Manhanelli
Representantes Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes

Paraná e Santa Catarina
Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 conjunto 704
CEP 80060-100 Fone: (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul
CasaGrande Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 Fone/Fax: (051) 224-5855
90610-250 Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente Mituzi Di

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição LOBRA Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.
Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 2 953 000,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 270 000,00. Em estoque apenas as últimas edições.
Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT. 1 n° 14 498/85 de 06/12/85.

Circulação: 18 500 exemplares
Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação n° 26 394 em 20/07/1988.
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.
Uma publicação de

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117-030 - Vila Mariana São Paulo - SP
Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)
Fax: **(011) 571-5869**
Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53 995 544/0001-05
Inscrição Estadual n° 111 168 673 117



Filiada à ANATEC e à ABEMO

Instituto Verificador de Circulação

Circula em Agosto/1993

transporte

MODERNO

Ano 30 - n° 350 - Julho de 1993
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 270 000,00

SUMÁRIO

CONTROLE AMBIENTAL

12 Diesel começa a dar sua contribuição
Petrobrás distribui óleo com baixo teor de enxofre

JORNALISMO

16 TM circula por trinta anos sem interrupção
Madura, equilibrada e fiel aos seus princípios

SEGURANÇA NO TRANSITO

ABERTURA

20 Descaso provoca 53 mortes em uma semana
Caminhões e ônibus se chocam na Régis e na Dutra

MOTORISTAS

24 Jornada excessiva torna frota insegura
Acidentes reavivam debate sobre regime de trabalho

RODOVIAS

30 Duplicação no trecho São Paulo - Curitiba é lenta
Clamor geral não consegue trazer recursos para a obra

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

LANÇAMENTO

41 Mafersa apresenta terceira versão do urbano
Mais espartano, porém com tecnologia avançada

LIMPEZA DE ÔNIBUS

46 Cuidados que fazem a imagem da empresa
Transporte rodoviário tem sistemas próprios

SEÇÕES

Neuto Escreve - **4** Atualidades - **5** Produtos - **37** Rumos e Rumores - **38** Última Parada - **47** Balcão - **50**

Capa: Ilustração Carlos Burdiel



NEUTO

ESCREVE

Um limite para a jornada

Acidentes de trânsito nas estradas brasileiras só merecem manchetes de jornais quando o número de mortos passa de vinte. Lamentavelmente, foi o que aconteceu em junho com dois deles. Um, ocorrido na Régis Bittencourt, no dia 10 de janeiro, matou 26 pessoas. O outro deu-se na Via Dutra, e deixou como saldo trágico a morte de outras 27 vítimas (veja reportagens nesta edição).

Em ambos os casos, os acontecimentos envolveram um caminhão desgovernado colhendo um ônibus lotado de passageiros. Igualmente em ambos os casos, sobraram críticas, mais do que procedentes, ao mau estado de conservação das rodovias, à lentidão dos trabalhos de duplicação da já supersaturada São Paulo—Curitiba, à má fixação das poltronas na estrutura dos ônibus, à ausência de policiamento e de sinalização, ou até mesmo à ‘irresponsabilidade’ dos motoristas (ambos mortos nos acidentes) das carretas envolvidas.

Faltou, na maioria das análises, um alerta sobre a responsabilidade das transportadoras de carga em acidentes como esses. Não cabe

aqui julgar especificamente se as duas empresas envolvidas, a Unidos e a Transfreezer, tiveram ou não culpa no cartório. Cabe, no entanto, constatar que, nos dias de hoje, quem se atreve a defender a segurança no transporte de carga corre o risco de pregar no deserto.

Como falar, por exemplo, em restringir o período de trabalho dos motoristas num momento em que a redução dos fretes e dos prazos de entrega exige jornadas mais longas e diluição dos custos fixos por mais quilômetros rodados? E se o motorista for um autônomo (um ‘terceirizado’, como já escuta muito hoje), quem ousará controlar sua vida e restringir sua liberdade de dono da estrada? Quem arcará com os custos adicionais da segurança?

São argumentos como estes que têm estimulado o crescimento do chamado ‘bate-e-volta’, o motorista que, por exemplo, vai de São Paulo a Curitiba e retorna à origem num fôlego só.

Trata-se, no entanto, de uma visão míope. O que a maioria dos frotistas ainda não percebeu é que segurança não significa necessariamente transporte mais caro e mais demorado. Pelo contrário, um transporte mais seguro também pode ser mais rápido e mais barato. Por exemplo, foi isso o que o Expresso Mercúrio conseguiu com seu eficiente sistema de rodízio de motoristas, que trabalham, no máximo, durante nove horas por dia, ganham folgas de até 48 horas entre uma jornada e outra, são premiados por não queimarem tacógrafo, por não receberem multas, por conseguirem baixo consumo de combustível ou, ainda, por obterem alta durabilidade do motor. Todos esses são fatores que contribuem para uma direção mais segura.

Tudo isso, longe de aumentar as despesas, dilui bastante os custos fixos, pois cada veículo (não o motorista) chega a rodar até 30 mil quilômetros num mês.

Portanto, não há como alegar que a pretendida redução de jornada, por exemplo para nove horas, como estabelece o convênio 153 da OIT, trará problemas para o transportador. Os mais céticos poderão até mesmo argumentar que uma lei como essa não ‘pegará’, devido à impossibilidade de fiscalizá-la. No entanto, um primeiro passo já foi dado, quando a legislação obrigou os caminhões a saírem de fábrica com tacógrafo.

Quanto à fiscalização propriamente dita, vale a pena lembrar que a exigência já funciona não somente em toda a Europa mas até mesmo no Brasil, no caso particular dos ônibus rodoviários.

Além do mais, para o frotista organizado, o tacógrafo, mais do que uma mera imposição legal, será um eficiente instrumento de planejamento e de controle das operações. Também em matéria de segurança, já é hora, definitivamente, de o transporte trocar a improvisação irresponsável pela administração científica.



Goldman: assustado com denúncia

NTC denuncia privilégios em edital de concessões

A sanção da nova lei de licitações, pelo presidente Itamar Franco, salvou o Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, de envolvimento em denúncia de negociata. Com a sanção da lei, no dia 22 de junho, o ministro suspendeu todos os editais de concessão de serviços, entre eles o da Rodovia Presidente Dutra, que limitava a participação de empresas construtoras ao serviço. A denúncia foi feita ao ministro pela NTC, entidade que reúne as transportadoras

rodoviárias de carga, e explorada pelo jornalista Jânio de Freitas, da *Folha de S. Paulo*, até a suspensão.

Na carta que enviou ao ministro Sebastião Ubsen Ribeiro Carneiro, presidente da NTC, não diz que os associados querem participar da licitação. Mas, se o quisessem, não poderiam, pois o edital exigia comprovação de execução de obra com 518 400 t de concreto betuminoso e 37 500 m² de tabuleiros, o que também eliminaria as pequenas e médias empreiteiras. A exceção do edital

ficava por conta das empresas estrangeiras, das quais era exigida apenas experiência em exploração de rodovias.

Na ocasião, Goldman defendeu a licitação dizendo que a exigência está na lei, e que os números se referem a 25% do trecho a ser concedido.

Além da Via Dutra, o Ministério havia aberto licitação para concessão de serviços de administração da Ponte Rio—Niterói e para a duplicação do número de faixas da Fernão Dias. Todas foram suspensas, segundo Goldman, para que os editais sejam adequados à nova lei.

F. SOUTO É CONDENADO A PRISÃO E A MULTA

DESTAQUE

Um ano e nove meses depois de denunciado ao Ministério Público por vender, a indústrias de aparas de papel, livros escolares da FAE — Fundação de Assistência ao Estudante, do Ministério da Educação, o empresário Francisco Souto, dono da Transportadora F. Souto (contratada para fazer a distribuição dos livros em 1991), é condenado a onze anos e oito meses de prisão, e a pagar Cr\$ 19,5 bilhões, em julho (ver TM 341, de novembro de 1992).

O juiz substituto da 3ª Vara Federal, André Custódio Nekatschalow, acatou integralmente a denúncia da Justiça Pública, e imputou ao réu três delitos: apropriação indébita, estelionato e dano qualificado por apoderar-se do material a ser distribuído, vendê-lo a empresas de aparas e exigir que fossem triturados. Sua sentença qualifica Francisco Souto como incurso nos seguintes artigos do Código Penal: 168, parágrafo 1º, III (quatro anos de reclusão — aumentada em 1/3 e 240 dias-multa); 171, parágrafo 2º, I, quatro vezes (quatro anos e oito meses — elevada em 1/6 e 240 dias-multa); 163, IV c.c., 69, caput, e 61, II, a e b (três anos e 360 dias-multa), totalizando 840 dias-multa a partir de 11 de outubro de 1991, e onze anos e oito meses de reclusão.

“Ante sua nocividade”, declarou, referindo-se ao réu, “determino regime fechado para inicial cumprimento da pena corporal”, embora lhe tenha facultado o direito de recorrer

da pena em liberdade, uma vez que consta apenas uma condenação, em 1972, por lesão corporal culposa.

Para fixar a multa (cinco vezes o salário mínimo por dia, corrigido monetariamente a partir do trânsito em julgado da sentença), o juiz Nekatschalow levou em conta a situação econômica do réu. O juiz não escondeu sua indignação ao emitir a sentença, referindo-se “à torpeza do acusado”. “A destruição de livros pelo réu, em nome do lucro fácil e decorrente de apropriação indébita dos bens destinados a crianças carentes, representa um gesto simbólico de uma ideologia extremamente nefasta ao país.”

Seu advogado, Waldyr Troncoso Peres, disse, no dia 12 de julho, cinco dias depois da sentença, que ainda não havia recebido a intimação do juiz, mas que fora procurado pelo seu cliente para tratar do recurso a ser solicitado ao Tribunal Regional da Justiça Federal. Peres disse que alegará, na apelação, que o juiz de primeira instância não levou em consideração o fato de que o réu não confessou a venda de livros escolares, mas de material deteriorado, resultante de rescaldo de incêndio ocorrido na filial da transportadora no Rio de Janeiro, e de sucatas existentes no armazém. E que, se material de boa qualidade foi incluído na carga, isso foi feito pelas empresas compradoras.

Os autos, no entanto, revelam que mais de 1 400 t de material escolar foram vendidas, e 600 t foram



Souto: três delitos e “nocividade”

apreendidas. As testemunhas informaram que parte do material foi retirada das aparas e parte foi enviada por caminhão da transportadora.

Segundo a sentença, ao assumir a venda do que denominou sucata, o réu confessa o estelionato, vendendo o que não lhe pertencia.

Em sentença de 54 páginas, o juiz fundamenta a pena resumindo os depoimentos de testemunhas, relatando detalhes da perícia, recorrendo a textos e a considerações de juristas famosos, além de jurisprudências, e contestando um a um os argumentos da defesa. “A perfídia do acusado está lapidarmente caracterizada por sua justificativa para a destruição dos livros, “para que não chegassem às mãos de terceiros, o que não era permitido”. No final, liberou os livros apreendidos para a FAE.

Diretoria da NTC sofre sua primeira defecção



Foto: Arquivo TM

Lara: demissão acolhida sem lamentação

Reunindo alguns adversários, a diretoria da NTC, que assumiu em janeiro, já perdeu um de seus diretores. Areli Teixeira de Lara, presidente do sindicato paranaense, encaminhou, no dia 14 de junho, carta de demissão ao presidente Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, demonstrando sua insatisfação pela conduta do presidente ao cancelar o XIV Congresso da NTC, marcado para setembro, em Foz do Iguaçu (PR).

Nomeado pelo próprio Ribeiro como presidente da comissão organizadora do evento, Lara se mostrou indignado com a "decisão unilateral e arbitrária" do presidente da NTC, que, sem apresentar "uma explicação plausível, desrespeitou os transportadores brasileiros, paranaenses e a mim mesmo como pessoa, empresário, diretor da NTC e do Setcepar".

Sebastião Ribeiro aceitou o pedido de demissão em reunião da diretoria da entidade, e não demonstrou pesar por esse fato. Explicou que diversos motivos o levaram à suspensão do congresso de Foz do Iguaçu, sendo o principal deles o econômico. Disse ter discordado do valor da inscrição, de US\$ 810 e de US\$ 1 012, e também da contratação de artistas e de dois jantares festivos programados pela comissão organizadora.

Ribeiro disse que tomou a decisão depois de ouvir diversas lideranças, inclusive o próprio Lara. Este classifica a consulta de "pura mentira", ao contar que rece-

beu um telefonema de Ribeiro na véspera de divulgação do telex de cancelamento, "em que o Sebastião me comunicou uma decisão já tomada". "Ponderei e pedi uma reunião pessoal, mas quando fui recebido, o cancelamento já era do conhecimento geral."

Além disso, Ribeiro mostrou-se insatisfeito com a maneira pela qual Lara vem se comportando com relação à campanha para aprovação do Sest-Senat. E contou que além de não fazer a contribuição confederativa, solicitada pela CNT, para criar um fundo especial para a criação das entidades, Lara distribuiu circular aos associados do Setcepar recomendando o não recolhimento.

Lara confirma as decisões, e se diz amparado pela Constituição, que estabelece ser da competência da assembléia geral da categoria econômica a cobrança dessa contribuição, que, neste caso, não houve.

O presidente da CNT, Clésio de Andrade, em carta a Lara, disse que a hora não é de discutir legalidade, mas de dar importância a essa colaboração, diante de um objetivo muito maior, que é o da criação das duas entidades.

Essa contribuição, fixada em Cr\$ 10 milhões (US\$ 180 em junho), serviria para cobrir o déficit deixado pelo rompimento do convênio da CNT com o Sesi-Senai, que representava US\$ 60 mil por mês, segundo Geraldo Viana, diretor executivo da entidade.

Privatização da Rede ainda vai demorar

Enquanto o governo Itamar engata uma segunda marcha no Programa Nacional de Desestatização, dando prioridade para o setor industrial, as empresas estatais do setor de transportes continuam em ponto morto. André Franco Montoro Filho, presidente da comissão diretora do programa, nem quer falar sobre o assunto. Procurado por TM para res-

ponder sobre o trabalho de uma empresa de consultoria que teria concluído pela necessidade de cortar 50% do pessoal da Rede Ferroviária Federal S.A., como primeiro passo para viabilizar a privatização, Montoro Filho preferiu recusar. "Só falarei sobre a desestatização da Rede em agosto ou em setembro", limitou-se a dizer.

Em debate sobre o assunto no jornal *O Estado de S. Paulo*, na edição de 4 de julho, Montoro Filho foi vago. Falou em "alguns modelos e várias possibilidades". Mas seu antecessor na comissão, e ex-presidente do BNDES, Eduardo Modiano, foi, ao contrário, bastante enfático. Depois de dizer que a Rede tem uma dívida de US\$ 800 milhões, da qual nem juro paga; que 65% de sua receita estão comprometidos com salários de seus 48 mil empregados; que 40% das locomotivas estão paradas; e que 22 mil km de linhas foram desativadas por falta de recursos, sugere não a venda, mas o arrendamento.

"Valeria a pena arrendar e, em alguns casos, pagar para operar, o que é, na minha opinião, uma forma de privatização com preço negativo. Pelo menos se gastaria menos", concluiu. Diante dessa posição, Montoro Filho limitou-se a comentar que cada caso será estudado.

Fontes da Rede informam que a desestatização é irreversível, e que uma das formas mais viáveis seria a privatização dos serviços, sendo que um dos modelos para isso é o contrato Refesa-MBR, em Minas Gerais.



Alternativa seria arrendar trens

Scania reage à pesquisa sobre cabina avançada

Sem contestar o trabalho do Instituto de Pesquisas de Transporte da Universidade de Michigan (EUA) (ver TM 348, nota na página 9 da edição de maio de 1993), que apurou os riscos de ejeção do motorista de caminhão de cabina avançada em casos de acidentes, Alessandro Pace, chefe de Planejamento e Vendas de Produtos da Scania do Brasil, diz que não há como comparar as cabinas européias, nas quais as brasileiras são inspiradas, com as produzidas nas indústrias norte-americanas. A pesquisa de Kenneth L. Campbell e Kathleen P. Sullivan, segundo Renê Perrone, gerente de Marketing da Scania, revela a realidade norte-americana, o que, segundo ele, “não é válido para as condições brasileiras”.

“As cabinas cara-chata norte-americanas nem são fabricadas pelas montadoras locais, como a Peterbilt, a Kenworth e a Navistar. São encomendadas a um fornecedor, a quem enviam apenas o chassi. Quanto às que produzimos aqui, têm a mesma estrutura das semi-avançadas”, conta Pace. Além de passarem por testes de segurança, as cabinas Scania são feitas em aço, enquanto que as norte-americanas utilizam alumínio. “Nossas cabinas são submetidas a testes de deformação e resistem ao peso de 15 t sobre o teto, e a pesos de uma tonelada atirados de uma distância de quatro metros contra as quinadas da estrutura”, diz Pace. “Sob o revestimento em aço, há uma estrutura que funciona como um escudo para proteger os ocupantes”, acrescenta.

Segundo Pace, os caminhoneiros norte-americanos estão muito mais preocupados com o conforto da cama e com o espaço interno do que com a segurança. “A cabina avançada norte-americana expõe muito mais o motorista do que uma européia. A distân-

Foto: Divul. Scania



Scania defende avanço de suas cabinas: “a pesquisa não vale para o Brasil”

cia entre o motorista e o pára-brisa é bem menor”, garantiu. A regulamentação sobre segurança de cabinas nos EUA é de 1972, e a pesquisa foi feita dez anos depois. “Entre os veículos pesquisados, pode ser que houvessem cabinas anteriores à regulamentação”, lembrou. Além disso, apontou o fato de que a pesquisa se refere a veículos com pbt acima de 4,5 t, que incluem os leves, de circulação urbana, envolvidos em maior incidência de acidentes.

União é processada no caso Esso-Transdepe

A procuradora da República, Cecília Maria Marcondes Hamati, decidiu processar o DNC — Departamento Nacional de Combustíveis para que informe sobre o montante pago às distribuidoras Shell, Esso e Atlantic, assim como à Transdepe S.A., a título de frete e ressarcimento nos últimos cinco anos. Essa decisão dá prosseguimento à ação popular movida na Justiça Federal pelo deputado José Dirceu, do PT de São Paulo.

Esta ação contra a União — representada por Maria Auxiliadora Jacobina Vieira, diretora do DNC, e por Alfeu de Mello Valença, presidente da Petrobrás — também se dirige contra a Transdepe, a Shell, a Esso e a Atlantic, visan-

do a suspensão do pagamento de frete e/ou o ressarcimento de despesas pelo transporte efetuado por caminhões de propriedade das distribuidoras (ver reportagem “Múltis cobram fretes ilegais”, em TM 326, de abril de 1991).

A ação, que tramita na 21ª Vara da capital paulista, ainda está em fase de instrução. A juíza federal substituta, Regina Helena Costa, que acolheu o pedido da procuradora, determinou as seguintes providências:

- Levantamento, pela Receita Federal, das declarações de renda de Eivaldo José Ferreira e de Ivo Bosch Vieira, diretores da Transdepe, apresentadas em 1986 e em 1987;
- Cópia do estatuto social da Transdepe e de sua composição societária;
- Esclarecimento do Ministério dos Transportes sobre o RTR — Registro do Transportador Rodoviário da Transdepe;
- Requisição, feita à 18ª Vara Federal (Rio de Janeiro), de certidão da medida cautelar e da ação principal movida pela Esso Brasileira de Petróleo Ltda. (e por outro) contra o DNER;
- Informação prestada à Polícia Federal sobre o inquérito instaurado para investigar o assunto;
- Balanços da Transdepe (de 1987 a 1992) e comprovantes dos valores pagos, pelo DNC, às distribuidoras e à Transdepe.



Pista de testes - Testes exaustivos em moderna pista de provas, simulam as mais difíceis situações de rodagem, aprimorando a qualidade e a durabilidade dos Caminhões Volkswagen.



Sistema de pintura - Com fases de fosfatização e E-Coat (proteção catódica), utiliza tecnologia de nível internacional, garantindo maior durabilidade e qualidade final.



Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE.

Caminhões Volkswagen. Tecnologia

Para a Volkswagen, a utilização de avançados recursos tecnológicos no processo de fabricação de seus caminhões é uma das principais garantias para oferecer ao mercado produtos da melhor qualidade.

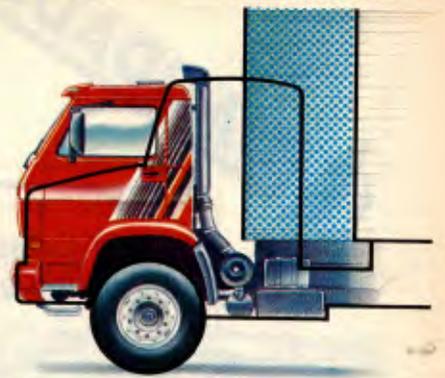
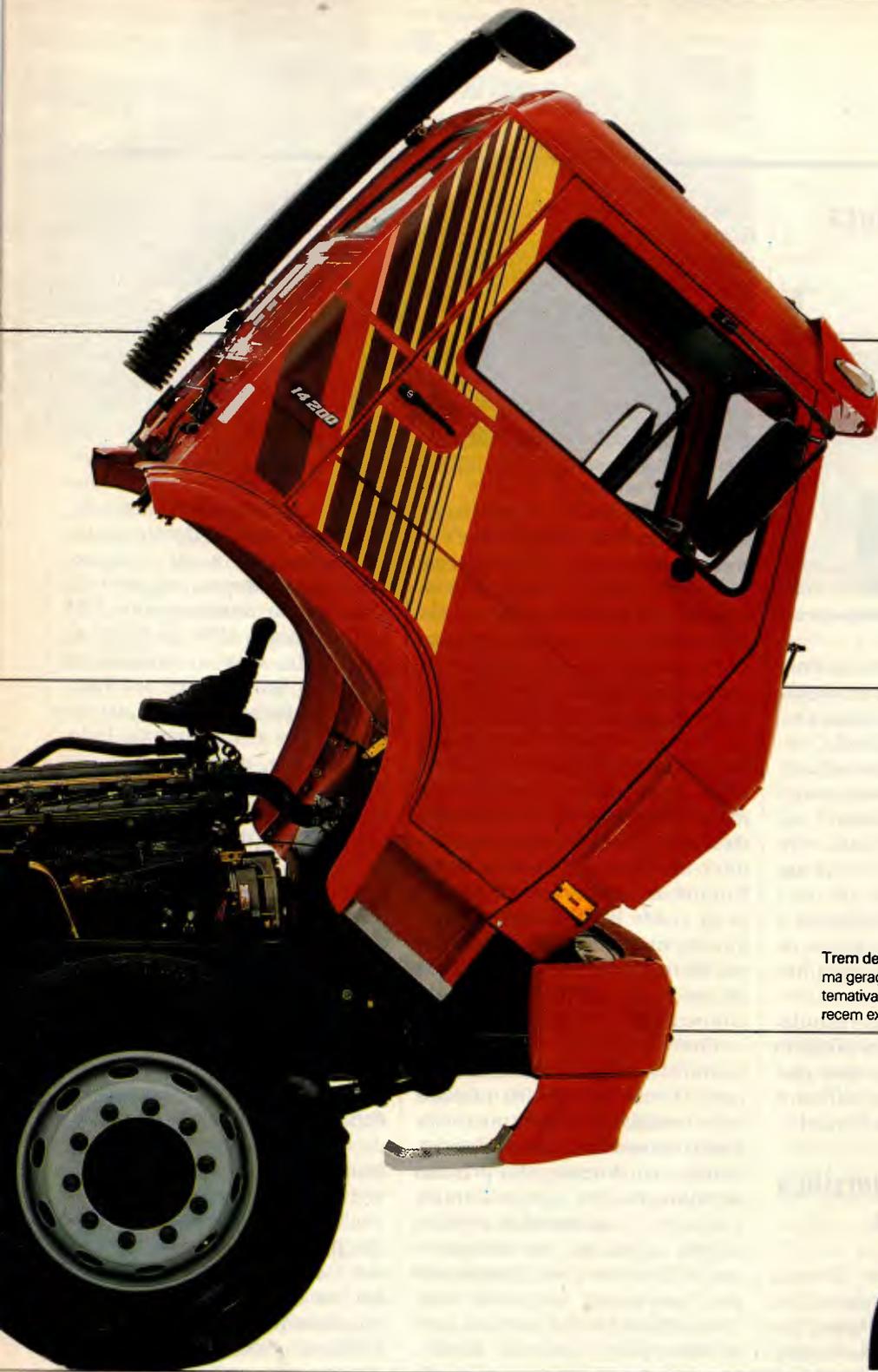
Mas não é somente o fato de possuir um sistema de produção entre os mais avançados

do mundo, e de aprimorar constantemente os seus caminhões que proporcionam esta garantia.

Nos Caminhões Volkswagen, o avanço tecnológico está presente na adoção de modernos conceitos como a utilização de cabinas avançadas e basculantes em toda a

sua linha de veículos, que além de outras vantagens, possibilita ganho real de espaço para carga.

Estes conceitos estendem-se à minuciosa escolha dos principais componentes que equiparão os seus caminhões. Ao desenvolvimento, junto aos seus fornecedores, de "mo-



Cabinas avançadas e basculantes
Proporcionam maior rentabilidade, em virtude
do melhor aproveitamento da plataforma de carga
e maior facilidade de manutenção.

Trem de força - Equipados com motores e caixa de câmbio de última geração, eixo traseiro com reduções adequadas e diferentes alternativas de distâncias entre eixos, os Caminhões Volkswagen oferecem excelentes soluções para o transporte de carga.



avançada em todos os detalhes.

tores limpos" que, na maioria de seus veículos, atendem até as exigentes normas de emissões de poluentes estabelecidas para 1995, equiparando-se aos padrões norte-americanos e europeus. À utilização do moderno método de Engenharia Simultânea, que reduz o tempo do projeto, aperfeiçoando o produto,

uma vez que o seu desenvolvimento é realizado em conjunto com os usuários.

E quando um Caminhão Volkswagen deixa a Fábrica, uma Rede com mais de 140 Concessionários especializados e exclusivos, distribuídos por todo o país, sabe detalhe por detalhe como fazer toda esta tecnologia render

cada vez mais em benefício de seu negócio.

Como você pode ver, são os detalhes que revelam a avançada tecnologia de quem conhece o nosso chão.



Caminhões Volkswagen
Você conhece, você confia.

Codesp cadastra força de trabalho extra



Foto: Arquivo TM

Reserva evitará falta de mão-de-obra

O Sindicato dos Operários Portuários, que reúne 3 800 empregados da Codesp — Companhia Docas do Estado de São Paulo, cadastrou 7 700 trabalhadores avulsos, selecionando mil deles como “força supletiva de trabalho” para atuarem, como ‘paredes’, com os estivadores, que só trabalham a bordo de navios. Por sua vez, o Sindicato dos Guindasteiros e Condutores de Empilhadeiras de Santos cadastrou outros cem homens com o mesmo objetivo.

Com essa reserva de mão-de-obra, usuários dos portos poderão livrar-se da escassez de operadores de terra, comuns em períodos de exportação da safra agrícola.

Campos Sales diversifica para sair da crise

Diversificação foi a fórmula encontrada pela Transportadora Campos Sales, de São Paulo, para frear o monstro recessivo que, em 1990, já havia devorado seis de suas filiais e dezesseis veículos de sua frota. “Foi um período

crítico, quando pensávamos que fecharíamos”, conta Osmar José Pedrosa Júnior, um dos sócios da empresa, junto com seu pai, Osmar José Pedrosa, e com Francisco J. Villares Peratta.

Com 29 anos de atividades, a Campos Sales recuperou o fôlego, e hoje mantém uma frota de noventa caminhões, trinta semi-reboques e dezoito veículos de suporte, com filiais no Rio de Janeiro, em Curitiba e em Recife. A retomada teve por um dos motivos, entre vários fatores, uma briga interna provocada pela compra de um conjunto de prateleiras para o almoxarifado de peças da empresa. “Meu pai ficou louco porque eu queria montar um almoxarifado como mandava o figurino”, lembra Júnior, como é chamado pelos funcionários. A partir do incidente, resolveu-se aproveitar o material para montar, no térreo da transportadora, uma revendedora de peças Mercedes-Benz. Em um ano e meio de vida, a loja já rende bons frutos. Conseguiu atrair as outras transportadoras da região, e hoje apenas 12% de seu faturamento é consumido em peças para a transportadora.

Outro passo importante foi o de transformar os setores de lavagem de veículos, oficina mecânica e contabilidade em microempresas comandadas por ex-funcionários. Atualmente, elas prestam atendimento não apenas à transportadora, mas também a vários outros clientes, apresentando um volume de caixa inesperado para seu pouco tempo de vida. “A empresa foi transformada num *minishopping*, resume Júnior, que salienta o impacto inicial da medida: “Demoramos para nos acostumar com a divisão do nos-

so espaço físico com terceiros.”

A compra de uma rede de computadores, além de tornar o serviço mais ágil e mais controlado, vagou dois andares no prédio da empresa. “Associei-me a um amigo e abrimos uma academia de musculação, de caratê e de aeróbica nesse espaço”, esclarece.

Desse modo, dividiu o custo fixo da Campos Sales entre as cinco novas ocupantes do mesmo prédio. Consumo de energia elétrica, água, IPTU, dentre outros itens, passaram a ser rateados. Resultados: apenas em mão-de-obra, foram economizados US\$ 4 mil mensais, 10% da folha de pagamento, com a demissão de dezesseis funcionários da lavagem, da oficina mecânica, da administração e do almoxarifado. “Afora isso, ainda lucro outros US\$ 2 mil mensais com as novas empresas.” No caso das microempresas, parte dos lucros é dividida com a transportadora como pagamento de aluguel, descontada aí a prestação de serviços. Enquanto sócio da academia, Júnior também paga aluguel aos seus dois sócios na transportadora.

Medidas semelhantes foram adotadas na filial carioca. Por meio de parcerias com clientes, foram divididas as despesas dos depósitos. “Assinamos contratos de comodato com a Fiat Lux e com a Purina para uso dos galpões”, conta Júnior. Além da redução dos custos fixos, os serviços prestados pelas microempresas melhoraram em qualidade e em pontualidade. A reforma administrativa da Campos Sales possibilitou, ainda, a contratação de sessenta carreteiros autônomos para prestarem atendimento à transportadora.

PISCA

■ Um novo diesel, com apenas 0,0001% de enxofre e 5% de aromáticos, já está em uso na Suécia. Lançado pela Shell, o ‘diesel da cidade’, como foi denominado, é a mais limpa entre as três classes de diesel que são consumidas naquele país. Utilizando tecnologia de catalizadores, a Shell

conseguiu reduzir em 80% a presença de aromáticos, comparativamente ao diesel usado na Europa. A refinaria que produz o diesel classe 1 fica em Gotemburgo, na Suécia.

■ “Projeto Ouvidor” foi o nome escolhido para a Randon criar seu

ombudsman. O funcionário preparado para prestar ouvidos às críticas, às reclamações e às sugestões dos clientes tem recebido 150 ligações mensais. As ligações, feitas pelos fones (054)222-6004, para Caxias do Sul e região, e 800-6004, para as demais regiões, são gratuitas.



Neblina na Via Anchieta: Dersa alerta motoristas para que não dirijam à noite

Neblina de inverno aumenta insegurança

No inverno, os acidentes de trânsito nas rodovias costumam ser mais frequentes do que em outras épocas do ano, devido às constantes quedas de neblina nas regiões serranas, informa a Dersa, empresa que administra as principais rodovias paulistas. A fim de contribuir para a redução do número de acidentes, seus técnicos revelam os principais pontos de perigo, para os quais as empresas devem alertar os seus motoristas:

Via Anchieta — do Km 34 ao Km 46, em São Bernardo, e do Km 55 ao Km 65, em Cubatão;

Imigrantes — do Km 23 ao Km 26, em São Bernardo, e do Km 36 ao Km 46, na serra;

Interligação da Anchieta com a Imigrantes — todo o trecho;

Trabalhadores — do Km 15 ao Km 19, incluindo a SP-19 (que a liga ao Aeroporto de Cubicã), em Guarulhos, do Km 29 ao Km 32, em Itaquaquecetuba, e do Km 35 ao Km 59, em Mogi das Cruzes e em Guararema;

Bandeirantes — do Km 22 ao Km 46, em Franco da Rocha, em Perus e em Cajamar, e no Km 62, em Jundiaí;

Anhangüera — do Km 21 ao Km 43 em Perus, em Santana do Parnaíba e em Cajamar.

Entre os cuidados que a Dersa recomenda ao motorista, estão os seguintes: aumentar a distância que o separa do veículo da frente, reduzir a velocidade, não ultrapassar pela direita nem tráfegar pelo acostamento, e não parar na pista, abrir parcialmente os vidros (para evitar embaçamen-

to) e permanecer atento ao som de buzinas ou de freadas, usar faróis baixos e evitar dirigir à noite, quando a neblina costuma ser mais intensa.

Cinco Estrelas abre filial franqueada

O representante comercial da transportadora Cinco Estrelas, de Porto Alegre, passou, em maio, a ser proprietário de uma das filiais da empresa, na segunda experiência de franquia da marca no país. O primeiro caso foi o do representante de Juazeiro do Norte (CE). Com 33 anos de atividades, e matriz em São Paulo, a empresa mantém outras dezoito filiais espalhadas por quatorze estados.

A abertura de franquias faz parte de um programa de terceirização que a transportadora está implantando desde o ano passado, quando a segunda geração assumiu sua direção. Além de fechar sua oficina e de contratar serviços de terceiros para a manutenção dos veículos, reduziu sua frota em 30%, operando hoje com setenta caminhões próprios e maior volume de caminhoneiros agregados, informa sua assessoria de Imprensa.

Tradicional no transporte de carga geral, a Cinco Estrelas está entrando no mercado de encomendas, o que exigiu investimentos em comunicações, com instalação de receptores portáteis de mensagens (bip) na frota de coleta e com adoção da informática, graças à qual são efetuadas ligações com bancos, para a emissão de faturas, e com clientes e filiais, para a troca de informações.



sf - Capacidade, aptidão.

OMPETÊNCIA

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 29 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação competente é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a competência é um deles.

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas Cr\$ 2.953.000,00.

NOME _____

ENDEREÇO _____

CIDADE _____

CEP _____ ESTADO _____ FONE _____

EMPRESA _____

RAMO DE ATIVIDADE _____

CGC _____ INSC. EST. _____

DATA _____ ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

transporte
MODERNO

Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: 575-1304 (Linha seqüencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

A lenta melhoria do diesel

Petrobrás alega falta de recursos para cumprir sua parte no programa de despoluição do ar

■ A contribuição do óleo diesel para a melhoria da qualidade do meio ambiente no Brasil só começou a ser dada em janeiro deste ano, com o fornecimento, pela Petrobrás, do combustível com teor de enxofre de 0,5%, o diesel B, nas principais regiões metropolitanas. O Proconve — Programa de Controle do Ar por Veículos Automotores, estabelecido pelo Conama — Conselho Nacional do Meio Ambiente, em 1986, teve seu cronograma atrasado, no item dos combustíveis, porque a Petrobrás atrasou a produção e a distribuição de diesel destilado com hidrotreatamento para reduzir o teor de enxofre, e alegou falta de recursos para importar petróleo de melhor qualidade. O diesel B já foi testado pela Petrobrás em 1985, em frota de diferentes modais (ver TM 262, de novembro de 1985), com o objetivo de melhorar o aproveitamento do petróleo.

No seminário “Qualidade e Uso de Combustíveis para Veículos Pesados”, promovido, em São Paulo, pelo IBP — Instituto Brasileiro de Petróleo, em junho, a Petrobrás colocou para os participantes sua grave dúvida: ou investe no hidrotreatamento do diesel para reduzir o teor de enxofre existente no petróleo importado dos países árabes, de modo a obedecer às exigências do Pro-

conve, ou utiliza esses recursos para procurar esse produto em águas profundas, no esforço pela busca do petróleo nacional, de teor de enxofre mais baixo.

Criticada por distribuidores, que pregam a liberação do preço dos combustíveis pelos usuários, que se queixam da baixa qualidade do diesel e da falta de uma definição política para o gás natural como substituto do diesel, a Petrobrás defendeu-se acusando o governo pela defasagem tarifária — que é, hoje, da ordem de 50% —, “a qual pode comprometer o programa de investimentos e provocar um déficit na conta-petróleo da ordem de US\$ 15 bilhões nos próximos cinco anos”.

Aurílio Fernandes Lima, um dos diretores da Petrobrás presentes no seminário, atribuindo ao subsídio no preço e à “excessiva participação do transporte rodoviário de cargas, em prejuízo de outras modalidades, como, por exemplo, os dutos, o aumento do consumo de diesel, e a conseqüente intensificação da poluição atmosférica. “80% do diesel que distribuímos é consumido pelo transporte, e o rodoviário é responsável por 94% dessa participação”, complementou (ver Quadro 1).

Aurílio contou que a Petrobrás transporta por dutos apenas 7% dos seus produtos, enquanto que



os Estados Unidos chegam a 41%. Segundo ele, a Petrobrás planeja a construção de mais 1 600 km de dutos, os quais, com os 790 km já existentes, atenderão a 16% de suas necessidades. “O custo do transporte

QUADRO 1	
CONSUMO DE DIESEL	
Setores	Part. %
Transporte	79,4
Industrial	1,65
Agropecuário	16,8
Energético	1,4
Público	0,7
Transporte Rodoviário	93,6
Transporte Ferroviário	3,7

Fonte: Petrobrás



Livrar as regiões metropolitanas da fumaça negra resultante da má qualidade do diesel e de sua queima incompleta é a meta do Proconve que exigiu da Petrobrás a distribuição do combustível com 0,3% de enxofre



Foto: Arquivo TM

rodoviário de um metro cúbico de diesel é de US\$ 16,50, enquanto que por duto é de apenas US\$ 2,70”, concluiu.

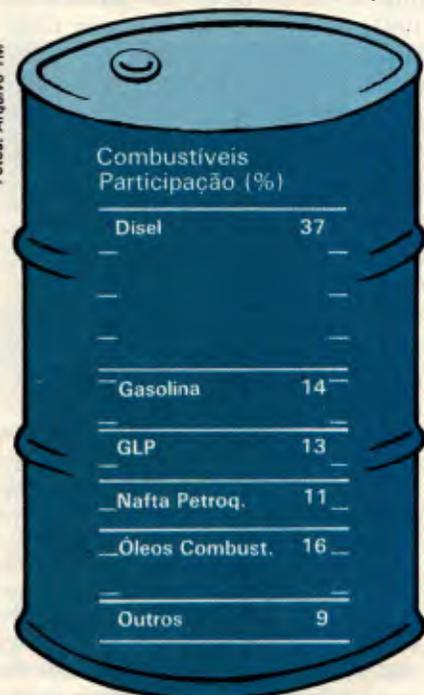
A melhoria da qualidade do diesel exigirá US\$ 1,250 bilhão para a produção do diesel metropolitano, que passará a ser distribuído em todo o país até 1997. Afora isso, a empresa está investindo US\$ 200 milhões em projetos de controle ambiental nas refinarias. No ano passado, um laboratório de análise de emissões custou a ela US\$ 5 milhões. Agora, precisa de US\$ 10 bilhões para pesquisa e prospecção de petróleo, de maneira a aumentar a produção, em cinco anos, de 650 mil para um milhão de barris por dia. “Se não investirmos na produção, o Brasil importará US\$ 15 bilhões até o

ano 2000”, assegurou Aurílio Lima.

A falta de recursos não interfere apenas nos investimentos. A empresa tem sido criticada por atrasar o repasse dos recursos do imposto de importação para o Ministério dos Transportes recuperar as estradas. No entanto, Lima assegura que não há atraso. “Estamos utilizando os direitos de isenção de imposto de importação via *draw back*, que consiste na exportação de produtos resultantes da matéria-prima importada, para não recolher esse imposto”, justificou.

Diesel metropolitano — Mesmo com as alegadas dificuldades financeiras, a Petrobrás começou, em janeiro deste ano, a fornecer o diesel B com 0,5% de enxofre para as regiões

Demanda de Derivados (1992)



Quantidade (m³)

Diesel	26 211	Nafta Petroq.	8 211
Gasolina	10 172	Óleos Combust.	10 735
GLP	9 569	Outros	6 702

metropolitanas de várias capitais: São Paulo, Recife, Fortaleza, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Salvador, Curitiba e Porto Alegre, e também para a cidade de Aracaju.

A empresa, juntamente com a Cetesb, responsável pela implantação do Proconve, com a Anfavea, o Ibama, o DNC e a Secretaria Nacional de Energia, do Ministério de Minas e Energia, consideram viável a aceleração do programa a partir de 1996 e, desse modo, o dísel C, com 0,3% de enxofre, deverá chegar às áreas metropolitanas de São Paulo e de Salvador, e às cidades de Santos, de Cubatão e de Aracaju, e se estender às demais regiões metropolitanas de Belém, de Campinas e de São José dos Campos, a partir de 1º de outubro de 1997, e a extinção do dísel do tipo A (com 1,3% de enxofre) deverá ocorrer a partir de 31/12/1997.

Mas a produção do dísel D, com 0,005% de enxofre, 10% de aromáticos e um número de cetano mínimo de 48, depende de um estudo sobre especificações, a ser concluído em dezembro de 1994.

O Proconve havia estabelecido, por meio da Resolução nº 10/1989, que, a partir de 1º de janeiro de 1993, o CNP forneceria para todo o país o óleo dísel com teor máximo de 0,5% de enxofre e com densidade de 0,81 a 0,85. A Petrobrás conseguiu renegociar o prazo para dar início ao fornecimento, a partir de junho de 1992, para apenas oito regiões metropolitanas; na verdade, iniciou esse fornecimento seis meses depois.

O mesmo acordo com o Conama estabelece que o dísel com 0,3% de enxofre começaria a ser distribuído a partir de 1996 nas regiões metropolitanas de São Paulo e de Salvador, e nas cidades de Aracaju, de Santos e de Cubatão. O dísel com 0,5% de enxofre só será distribuído para o restante do país a partir de janeiro de 1998.

Para isso, a Petrobrás está cobrando do governo estudos para diferenciar o preço do dísel em função de sua qualidade, a fim de cobrir os investimentos na produção, na segregação e na distribuição. O hidrotretamento do dísel aumentou em 5%

A produção, a distribuição, o controle de qualidade e o consumo, em debate, na busca da melhoria da qualidade ambiental



os custos de produção, até agora absorvidos internamente.

Segundo o engenheiro José Luiz Ferreira Jardim, coordenador de Desenvolvimento de Produtos da Petrobrás, a política de preço subsidiado para o dísel aumentou de tal maneira o consumo que a empresa teve de modificar a estrutura de processamento para extrair, da mesma quantidade de petróleo, 37% de dísel, contra os 24% que eram extraídos vinte anos atrás (ver Quadro 2). “A maximização da produção preju-

dicou a qualidade, tendo aumentado de 1,0% para 1,3% o teor de enxofre”, justificou.

Redução de 30% — O Projeto Eco-Rodo de Economia de Dísel nos Serviços Rodoviários, lançado em 19 de março de 1992, no âmbito do Conpet — Programa Nacional de Racionalização do Uso de Derivados de Petróleo e Gás Natural, propõe, entre outras coisas, reduzir em 30% o consumo atual, que é de 26 mil m³/ano.

Segundo a CNT — Confederação Nacional dos Transportes, caminhões e ônibus desperdiçam 30% do dísel que consomem devido a prática ineficiente. Até 1985, o dísel representava 30% do custo das empresas, mas essa porcentagem já diminuiu graças a várias medidas de contenção de consumo de combustível.

Mesmo assim, o Eco-Rodo estabelece ações destinadas às empresas de transporte, com as quais pretende alcançar esse objetivo (ver Quadro 3).

Estatísticas da Scania e da Mercedes-Benz mostram que é possível reduzir em 20% o consumo de dísel com base apenas na maneira eficiente de dirigir o veículo.

O aumento do consumo é desastroso para o meio ambiente, revela João Eudes Touma, coordenador do Conpet. “Se, para cada litro de dísel consumido, um veículo com motor de 90 kW regulado emite, em média, 1 g/kWh de particulados, 2,3 g/kWh de CO e 0,5 g/kWh de HC, o aumento do consumo em 20% faz com que as emissões de particulados aumentem em 300% e as de CO e de HC em 20%”, exemplifica Touma.

Para o engenheiro Alfredo Szwarc,

QUADRO 3

AÇÕES DO PROJETO ECO-RODO

- Mecanismos de acompanhamento e de avaliação do consumo de dísel nos veículos;
- modo eficiente de conduzir o veículo e processos de motivação para os motoristas;
- sistemas de manutenção preventiva da frota e processos de motivação do pessoal envolvido;
- técnicas de carregamento dos veículos;
- técnicas para a otimização de seleção de rotas e de horários de serviços;
- oportunidades para aumentar o fator de ocupação dos veículos;
- critérios para a adequação de tipos de veículos à natureza dos serviços;
- oportunidades de economia com instalação de acessórios poupadores de combustíveis nos veículos;
- seleção e cuidados com os óleos lubrificantes.

SO SADOS

Brasil



Foto: Paulo Igarashi

Curitiba que gerencia o transporte coletivo urbano de passageiros. Para Macena, “não existe coisa mais inútil na concepção ou mais prejudicial ao motor do que o escape vertical”. Segundo ele, a ação de espalhar a fumaça na tentativa de dispersá-la provoca a chuva das partículas, que são mais pesadas que o ar.

Estudos feitos pela Shell sobre a diminuição do impacto dos veículos pesados na qualidade do ar local apuraram que, no caso do diesel, os principais poluentes são a Pm (fumaça negra) e os NOx. Os particulados resultam da queima incompleta do combustível e do lubrificante, e a fumaça negra aparece com o motor desregulado. Os Pm são compostos por carbono, por enxofre/inorgânico, por lubrificante e por combustível.

A redução da porcentagem de enxofre reduz também o índice de particulados; os catalizadores atendem às necessidades de se baixar os índices de NOx, o que, aliado ao ajuste dos motores, controlará o aumento de HC e de particulados; os aditivos aumentam o cetano, reduzem as emissões de CO, de NOx e de HC, e os detergentes controlam todas as emissões, incluindo as de fumaça negra, e a composição de ambos melhora a queima, reduzindo ainda mais a taxa de emissões.

Para Macena, a fumaça negra é combatida com a manutenção de bicos injetores e de bomba injetora. “O motor precisa respirar, inspirando ar limpo e eliminando os gases queimados; se um dos ciclos é obstruído, a vida do motor é reduzida em até 35%. Como o volume expelido é 2,85 vezes maior do que o aspirado, há necessidade de se facilitar a sua saída. Um cano comprido, cheio de curvas, e de diâmetro mais estreito, restringe a capacidade de expiração e, conseqüentemente, de aspiração, aumentando o consumo e provocando a formação de mais fumaça.”

Em Curitiba, a URBS exige ônibus de motor turbinado desde 1990. Hoje, 62% dos 1 550 ônibus da frota em circulação na cidade são dotados de motor turbo. Esses motores são equipados com um LDL, dispositivo que só limita a abertura de débito da bomba se a pressão do coletor de admissão for positiva.

gerente da Divisão de Programas de Redução de Poluição Veicular da Cetesb, a redução da taxa de emissões por uma frota de quatro milhões de veículos, como a que havia em circulação em 1990 na região metropolitana de São Paulo, dos quais 250 mil são a diesel (ver Quadro 4) exige maior frequência na manutenção dos veículos. “Os ônibus, em particular, trabalham com excesso de esforço, reduzindo a vida útil, o que altera o débito da bomba, aumentando a taxa de emissão de fumaça.” Por isso, recomenda a escolha do veículo adequado a determinada operação, a fim de diminuir o desgaste prematuro provocado por excesso de esforço; a operação correta na troca de marchas e na rotação do motor, para evitar excesso de consumo; manutenção e regulagens efetuadas de acordo com orientação e com especificações do fabricante; e filtragem do diesel por meio de centrifugação, pois, nesse caso, a troca do filtro é feita a cada 30 mil km.

QUADRO 4

POLUIÇÃO VEICULAR EM SÃO PAULO (%)

Veículos	CO	HC	NO _x	SO _x
a álcool	12	6	5	-
a gasolina	60	33	13	5
a diesel	16	15	73	60

Fonte: Cetesp

Szwarc defende o uso de escapamento vertical, que, “se não diminui a poluição, pelo menos facilita sua dispersão”, mas foi contestado por Ézias Macena, chefe de Vistoria e Manutenção da URBS, estatal de

FRASES

“A Petrobrás encomendou onze navios em estaleiros brasileiros para fortalecer a indústria naval. Se comprasse no mercado internacional, economizaria 30%.”

Aurílio Fernandes Lima, ao justificar a não privatização da Petrobrás.

“Não sei quanto custará, mas quem pagará o custo do diesel com 0,05% de enxofre é a sociedade, que respirará um ar mais limpo.”

Jean Michel Laupie, da ELF francesa, sobre o diesel que será distribuído a partir de 1996 na Europa.

“Os empresários de transporte estão dispostos a pagar mais caro pelo diesel de melhor qualidade, em favor do meio ambiente e também porque o de baixa qualidade aumenta os custos de manutenção.”

José Menezes Sena, da CNT.

“A Petrobrás acompanha a Europa e os EUA na busca do melhor cronograma para a qualidade do diesel.”

Sebastião Vilarinho, diretor da Petrobrás, na palestra de encerramento do seminário.

“Com 24 federações, 300 sindicatos e 80 mil empresas, o setor de transportes, que consome 80% do diesel, não é ouvido nas decisões da área de energia.”

José Menezes Senna, da CNT, ao defender investimentos na melhoria da qualidade do diesel e se declarar contra a construção de oleodutos.

“Chegou o momento de alavancar o uso do GNC, mas, para isso, é preciso manter uma política que incentive a substituição do combustível.”

Caio de Abreu, da Anfavea, com o senso do dever cumprido por parte da indústria automobilística.

“Só a liberdade dos preços dos combustíveis trará soluções para os problemas energéticos do país.”

Sérgio Luiz dos Santos Dias, presidente do Sindicom, ao criticar a política de subsídios e de isenção de impostos no transporte interestadual de derivados por retalhistas.

“Somente 1,53% do gás vendido pela Comgás é destinado ao uso automotivo.”

Silvio Nogueira Filho, da Comgás.

“A política de preços de combustíveis é ridícula. Aqui, o diesel custa 30% a 60% menos do que nos países vizinhos, e de metade a um terço do preço no primeiro mundo. Se não se mexer no bolso dos consumidores, não haverá redução do consumo. A política de transportes só mudará se se incentivar outros modais.”

Eugênio Miguel Mancini Shleder, secretário substituto de Energia, do Ministério de Minas e Energia.

TM chega aos trinta anos

Em três décadas de vida,
a revista ganhou
mais dinamismo e acumulou
muita experiência

■ “Uma mulher de trinta anos tem atrativos irresistíveis. A mulher jovem tem muitas ilusões, muita inexperiência. Entre elas duas há a distância incomensurável que vai do previsto ao imprevisito, da força à fraqueza.” O trecho faz parte do livro *A Mulher de Trinta Anos*, de Honoré de Balzac, escritor que se consagrou ao escrever cerca de oitenta dramas burgueses, os quais englobou sob o título *A Comédia Humana*. Analogia obrigatória, os trinta anos de **TM** emprestam à revista a mesma desenvoltura atribuída pelo escritor francês à sua musa. Entretanto, a maturidade da publicação, segundo Neuto Gonçalves dos Reis, editor da revista desde há 23 anos, foi conquistada ainda na época em que ela vivia ‘sob as asas’ do senhor Victor Civita, grande pioneiro do jornalismo técnico no Brasil, e que, em agosto de 1963, com o primeiro número de **Transporte Moderno**, inaugurava o Grupo Técnico da Editora Abril.

Foram anos primordiais e, de lá para os dias de recessão atuais, o jornalismo especializado mudou muito. Primeiro porque deu certo, e porque multiplicou o número de títulos técnicos, especialmente aqueles relativos ao transporte. Segundo porque passou a apresentar características próprias, que nem to-

das as publicações podem atender a contento.

“A Editora **TM** progrediu muito desde a sua fundação, em 1975. Ela dispõe, atualmente, de um leque de novos produtos além da revista”, assinala Neuto. Dentre eles, estão a “**TM Operacional — Custos & Controles**”, relatórios mensais de custos operacionais, a revista **Custos & Fretes** e a divisão **TM Cursos & Seminários**, promotora de eventos técnicos. “Temos uma experiência acumulada que nos permite até mesmo fazer alguns trabalhos de consultoria, não somente para frotistas mas também para a indústria automobilística, para bancos e para grandes estatais”, afirma o editor de **TM**.

A seguir, Neuto, em rara ocasião em que vê invertido o seu papel de entrevistador, responde a algumas perguntas sobre a sua convivência com esta ‘balzaquiana técnica’.

TM — Foram 30 anos com mais tempestades do que bonanças, repletos de crises econômicas. A quem se deve o ato de bravura de a revista ter sobrevivido sem perder sua periodicidade?
Neuto — Não digo que tenha sido um ato de bravura, mas de persistência, de teimosia. Muita gente acreditou que éramos loucos quando assumimos esta revista que, na época, não tinha nenhuma viabilidade den-

tro da Editora Abril. Acho que a revista que trata de um assunto técnico e específico, e que é ferramenta de trabalho para o empresário, não tem condições de ser feita por grandes editoras. A experiência mostra isso. O grupo *Dirigentes* acabou fechando, e a *Gazeta Mercantil*, que também tinha quatro ou cinco revistas técnicas, também fechou esse departamento. Na verdade, os atos de dirigir ou de fazer uma revista especializada passam muito pelo conhecimento do editor. Esse conhecimento só é possível no âmbito de uma pequena editora, onde as pessoas não apenas conheçam tecnicamente o assunto, mas também tenham um tipo de conceito perante o leitor e o anunciante. É uma questão de se de-



finir seu nicho de mercado, e de se manter coerente com essa definição.

TM — *Qual foi o pior momento dentre as crises que a revista atravessou nesses anos todos?*

Neuto — Ainda está sendo. Estamos saindo dessa recessão, e acredito que ela já esteve pior há um ou dois anos. Estamos hoje fazendo um ajuste razoável, que, a princípio, pode parecer um encolhimento da empresa, uma vez que ela teve de enxugar custos e de cortar pessoas, todo um processo doloroso, mas que teve seu lado positivo por nos mostrar que a empresa pode ser mais eficiente, que podemos fazer um produto com a mesma qualidade gastando menos. Tem sido este

o caminho que nos tem permitido viver durante os três últimos anos.

TM — *Depois de 30 anos, a revista TM está perdendo o torque, como acusam alguns críticos?*

Neuto — Não. A TM continua sendo uma revista que acumulou 30 anos de experiência — e isso, longe de ser uma desvantagem, é uma enorme vantagem. Eu, pessoalmente, acredito ter acumulado muita experiência nesse tempo todo. Hoje, sou um especialista em transporte, e não apenas em jornalismo de transporte. Depois de quase trinta anos fora da escola, voltei para fazer um curso de mestrado em Engenharia de Transportes, e justamente para entender ainda melhor o setor, e

de maneira ainda mais profunda, e, conseqüentemente, para poder dirigir melhor a revista e a editora. Um homem que, aos 51 anos, volta a uma faculdade, não está, em absoluto, perdendo o torque.

TM — *Partindo do princípio de que a maturidade de uma revista é alcançada quando ela consegue satisfazer a tudo aquilo que seu leitor espera dela, então TM teria atingido esse estágio a partir do desligamento da Editora Abril?*

Neuto — É sempre muito difícil atender ao leitor, mas sempre procuramos nos colocar no lugar dele para interpretar aquilo que ele deseja e aquilo de que ele necessita. O que funciona no *marketing* também funciona no jornalismo. Acredito que a maturidade veio até antes da fundação da Editora TM. Ela pode ter vindo um pouco até mesmo com a minha própria maturidade profissional. Houve um período na Abril em que eu dirigia várias revistas ao mesmo tempo, e acabava não me fixando em nenhuma delas. Posteriormente, pude me concentrar, por volta de 1975, exclusivamente na **Transporte Moderno**, e esse foi um período muito fértil. Começamos a ganhar prêmios de jornalismo, e, a partir daí, não paramos mais. A maturidade veio com esses prêmios e, principalmente, com aquela famosa edição número 145, dos “Custos Operacionais”, que era para ser uma tese de mestrado mas que acabei publicando, e que ficou como uma espécie de bíblia sobre o assunto.

TM — *Os prêmios de jornalismo constituíram um marco definitivo na história de TM. Que contribuição essas reportagens premiadas deram ao processo de profissionalização da revista?*

Neuto — Isso provou, até para nós mesmos, que fazíamos o jornalismo especializado — o qual, na época, era considerado um jornalismo de segunda categoria —, que ele não devia nada para o jornalismo em geral, da grande imprensa. Atrás de nós vieram outros, que seguiram pelo mesmo caminho. E é possível que isso tenha representado até mesmo um estímulo a profissionais e a

editoras para que se interessassem por esse tipo de jornalismo.

TM — *Em trinta anos, surgiu todo um universo de outras publicações voltadas para o setor. Hoje, tanto o leitor como o anunciante sabem distinguir o que é sério do que não é?*

Neuto — A médio e a longo prazos, essa distinção acaba se manifestando. Temos vários exemplos, não preciso citar os títulos, de revistas que entraram no mercado e, posteriormente, fecharam as portas. E outras que entraram no mercado fazendo muito barulho, mas que hoje sobrevivem precariamente. Nosso trabalho de trinta anos foi sério não apenas em termos editoriais, mas também em termos de comercialização, de *mailing*. Este, aliás, é um trabalho de paciência. Hoje, por exemplo, temos 50 mil nomes no nosso computador, dentre os quais trabalhamos com 18 mil, 19 mil, que são, efetivamente, os mais qualificados. Não é um trabalho irresponsável, de só alardear grande número de nomes, mas um trabalho de longo prazo. Acredito que, com o tempo, acabaremos com essa farsa de outras empresas, que enviam revistas para pessoas que nem sempre se interessam por elas. Há um vício nas agências de publicidade, e que os próprios editores acabaram absorvendo, que é a continha do custo por anúncio a par-



Foto: Arquivo TM

Neuto: o leitor precisa ser qualificado

tir do CPM — custo por mil. Então, quanto maior for o número de revistas que você tiver para mostrar, melhor. Temos condições de mostrar um número maior que o dobro do que mostramos. Nossa filosofia consiste em tomar por base não o custo por mil, mas o que chamamos de CPMQI, ou seja, custo por mil que interessa. Quem recebe a revista precisa ter uma boa qualificação, não apenas como leitor mas também como comprador em potencial dos produtos anunciados.

TM — *A experiência já demonstrou que a circulação desse tipo de publicação só funciona por meio da distribuição por mailing, ou valeria a pena arriscar a venda em bancas, a promoção de assinaturas, e assim por diante?*

Neuto — Pelo menos para nós, dentro da linha que escolhemos, de atender ao técnico, ao empresário, ao pessoal que mexe com transporte no governo, nas universidades e nos

centros de pesquisa, não há muito sentido em colocar a revista para ser vendida em bancas. O segredo consiste, realmente, em estabelecer um *mailing* qualificado e enxuto, pois os custos de correio, de impressão e de distribuição são muito altos para que se amplie indiscriminadamente esse *mailing*. Isso, aliás, deixa uma boa margem para trabalharmos as assinaturas pagas. Temos, hoje, cerca de quatro mil assinaturas pagas, e isso constitui uma outra sustentação financeira importante para qualquer revista. Não se pode depender apenas do anunciante, não apenas por uma razão de independência, mas também porque a tendência é no sentido de dividir os custos da publicação com o leitor. Querer ser independente e, no final das contas, querer também que o custo seja totalmente pago pelo anunciante é uma evidente contradição. Quanto mais assinaturas pagas houver, menos se dependerá do anunciante, e maior será a qualidade editorial exigida da revista.

TM — *O trabalho sério, o respeito pelo leitor, é um dom de quem faz a revista ou uma filosofia de trabalho? De onde vem isso?*

Neuto — Isso é uma herança da Abril. Tenho certeza, pelos oito anos que lá passei, que a Abril sempre deu liberdade total aos jornalistas. Durante seis anos, fui redator-chefe, e respondia pelas opiniões e pelos posicionamentos editoriais da revista. Era até mesmo uma época muito nacionalista, em que se criticava o capital estrangeiro, as multinacionais, e assim por diante, posições essas que acabávamos endossando em defesa dos próprios transportadores. Nessa época, a própria Abril era vista como representante do grupo *Time/Life*, havia a imagem de que era uma empresa de capital estrangeiro. Mas nunca recebi qualquer orientação contrária do senhor Victor Civita, do senhor Roberto Civita ou de quem quer que seja. Pelo contrário, quando chegavam reclamações ao Victor Civita, ele respondia: “Vai resolver isso com o pessoal da redação da revista.”

Walter de Sousa

OS PRÊMIOS DE JORNALISMO GANHOS POR TM

Edição n.º	Data	Colocação/Prêmio
140	Julho/1975	Vencedora do I Prêmio Scania de Jornalismo
145	Dezembro/1975	2.º lugar no II Prêmio Scania de Jornalismo
146	Jan/Fev/1976	3.º lugar no II Prêmio Scania de Jornalismo
149	Maior/1976	Vencedora do II Prêmio Scania de Jornalismo
151	Agosto/1976	Menção honrosa no II Prêmio Scania de Jornalismo
156	Janeiro/1977	2.º lugar no III Prêmio Scania de Jornalismo Categoria Individual
160	Maior/1977	2.º lugar no III Prêmio Scania de Jornalismo Categoria Equipe
180	Janeiro/1979	Vencedora do Prêmio Telesp de Jornalismo Categoria Transportes
232	Maior/1983	Vencedora do Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo
283	Agosto/1987	Vencedora do 1.º Prêmio Volvo de Segurança Categoria Regional II
293	Junho/1988	Vencedora do 2.º Prêmio Volvo de Segurança Categoria Nacional
307	Agosto/1989	2.º lugar do Prêmio Anfavea de Jornalismo e Menção Honrosa no 3.º Prêmio Volvo de Segurança
308	Setembro/1989	Vencedora do Prêmio Mercedes-Benz de Imprensa
340	Julho/1992	Vencedora do 6.º Prêmio Volvo de Segurança Categoria Região II



"EU CONHEÇO CADA PALMO DESTE CHÃO!"

A qualquer momento, em qualquer lugar, nas ruas e estradas do Brasil, você cruza com um Scania. São caminhões pesados transportando cargas essenciais ou ônibus levando gente num ir e vir sem fim por esse País afora.

É a presença constante da Scania na vida brasileira, neste momento em que chegamos a mais um marco histórico: 100.000 veículos Scania produzidos no



**100.000°
SCANIA
BRASIL**

Brasil. São caminhões e ônibus de primeiro mundo, com avançada tecnologia e que, ao longo de nossos 36 anos de Brasil, mudaram profundamente o conceito e o perfil do transporte rodoviário do País.

Agora, a marca dos 100.000 veículos produzidos é um novo ponto de partida para nós, rumo ao futuro. Rumo ao Brasil do Scania 100.001, 100.002, 100.003...

TRANSPORTANDO O DESENVOLVIMENTO

Lamentável amostragem

Em apenas oito dias, o país
assiste a dois brutais
acidentes, que demonstram a vitória
do descaso sobre a segurança

■ Embora assombrosos, apesar de imprecisos, devido à falta de seriedade estatística imperante no país, os números de acidentes e de mortos no trânsito brasileiro parecem não mais assustar as autoridades ou os responsáveis diretos pelo descuido observado nas estradas e, muitas vezes, também no treinamento do pessoal que se entrincheira no palco da batalha rodoviária. Na verdade, acabam não amedrontando nem mesmo muitas vítimas em potencial, especialmente motoristas de caminhões, que de cima de seu alto posto na rodovia, a quase dois metros do chão, na boléia, sentem-se inatingíveis pela desgraça.

Ou a fatalidade explica as ocorrências ou o desânimo econômico e cultural que assola a população há décadas já contaminou até mesmo o amor à vida. “Acho que farei uma viagem sem volta”, foi a frase que uma criança de três anos ouviu de seu tio, o motorista do caminhão da transportadora Unidos, Francisco Alencar Mesquita, 34 anos, sobre o próximo e último trabalho que faria para a empresa, e que causaria a sua morte, bem como as de mais 25 pessoas, num choque frontal com um ônibus da Viação Nove de Julho, no quilômetro 328 da Régis Bittencourt, a 71 quilômetros de São Paulo, na quinta-feira, 10 de junho, às 13h15m.

“Essa recente tragédia ganhou as páginas da imprensa porque o número de mortos passou de vinte”, conta a empresária Vera Piedade Crivelli, sócia-diretora da Nove de Julho, também já acostumada com as ocorrências na rodovia, onde seus ônibus operam desde há 37 anos. Esse foi o pior acidente que a empresa já sofreu. Impotente, ela diz que acreditou quando, “há mais de oito anos, houve a promessa de duplicação da estrada”. “Foi uma festa que toda a população da região pensou que fosse séria”, conta. Vieram políticos de todos os lados, diz ela. Mas tudo não passou de um sonho, e o pesadelo continuou. “Não há um só morador da região que não tenha perdido parente na estrada”, conta. Pedestre não tem vez. Obrigado a usar o acostamento como caminho, uma vez que é comum o movimento de transeuntes entre as vilas e os sítios próximos, o pessoal só tem a alternativa de pular pra ribanceira abaixo quando vê algum veículo se aproximar. “Acostamento também é pista”, diz.

Estrada armada — No entanto, apesar de a quase totalidade dos 408 quilômetros da apelidada Rodovia da Morte ser uma arma engatilhada, pronta para atirar, o pior acidente ocorrido nesse antigo traçado, que

Motorista do caminhão
acusa empresário pela
sobrecarga de trabalho

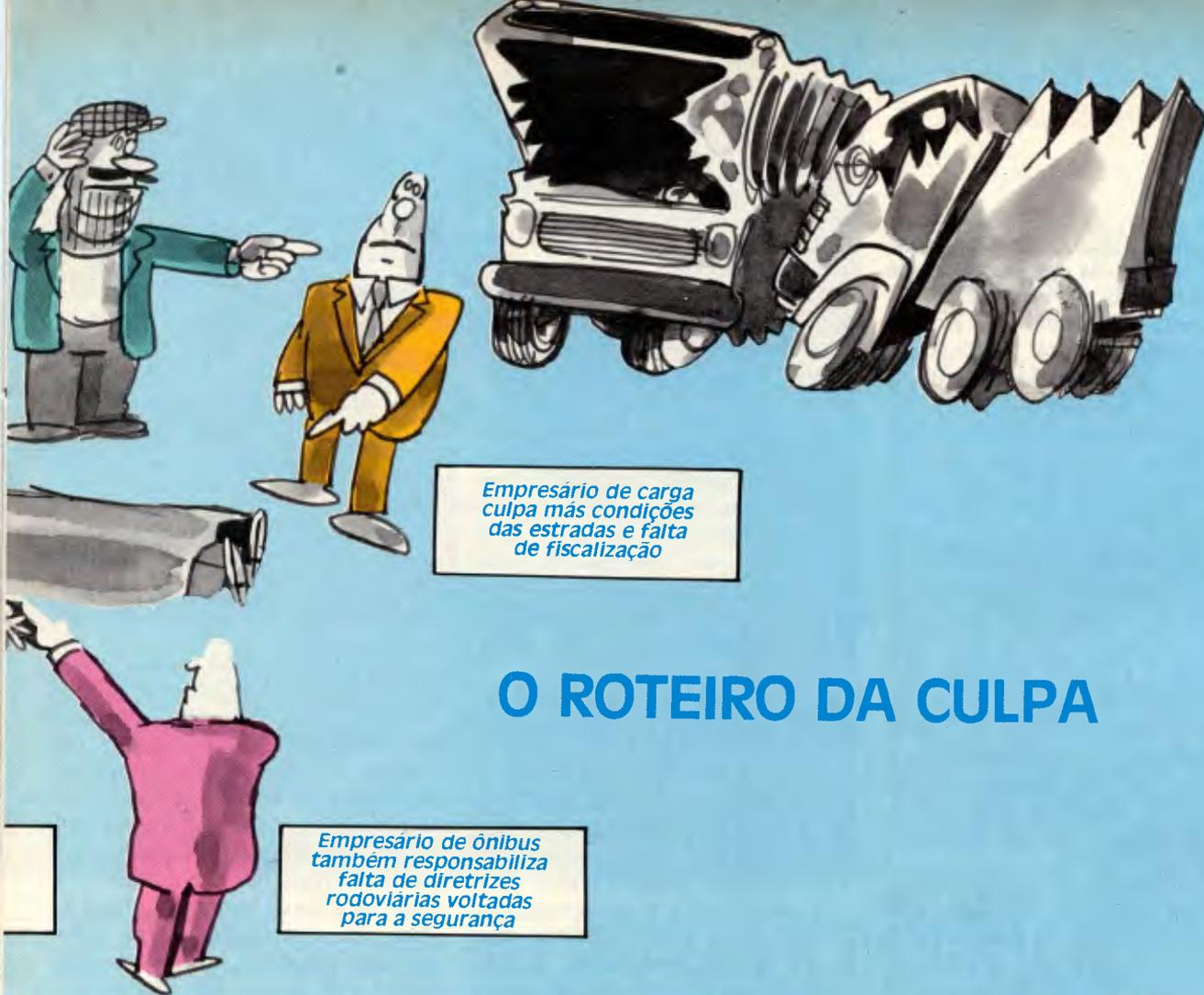


Fiscalização e órgãos
rodoviários atribuem a
culpa à imprudência
dos motoristas

não sofreu alterações desde a época do projeto original, de 1958, ocorreu num momento em que ainda não havia conflito de ultrapassagem. O Volvo, engatado numa carreta de três eixos, carregado de ferragens, sacos plásticos e sacolas de náilon, descia, e o ônibus, chassi B-58, carroceria Nielson, subia. A pista, nas proximidades do ponto do choque, é inclinada, e fica perto de uma curva. A chuva completava o cenário.

Antes de atingir violentamente o veículo da empresa 9 de Julho, o caminhão resvalou na lateral de outro ônibus, da viação Soamin. Segundo uma testemunha, que viajava neste último ônibus, o motorista da Unidos, ao entrar na sua contramão (no sentido São Paulo—Curitiba), parecia desacordado, pois nem tentou frear. Chocou-se de frente com o ônibus da 9 de Julho, produzindo as cenas de horror transmitidas para todo o Brasil, quase ao vivo e em cores.

O boletim de ocorrência feito no local pela Polícia Rodoviária considerou o motorista do caminhão como responsável por homicídio cul-



O ROTEIRO DA CULPA

poso. Porém, mesmo que o resultado da perícia, realizada com base em fotografias, no posicionamento dos veículos e nas condições da estrada, incrimine o preposto da empresa Unidos, nada garante que haverá continuidade no processo judicial. Os delegados peritos acreditam que, para fins de pagamento de seguro aos parentes das vítimas, o resultado do laudo será de grande utilidade. Pode ser um consolo para a empresa de transporte de passageiros, a quem cabe, em primeira instância, a responsabilidade pelo desembolso de indenizações, mas provavelmente não o é para quem perdeu entes queridos por irresponsabilidade, imperícia ou estafa de trabalho de outra pessoa. Procurado insistentemente por **TM**, o proprietário da Unidos mostrou-se, pelo telefone, gentil e preocupado com a tarefa de resolver de maneira satisfatória os problemas envolvidos nas conseqüências do acidente. No entanto, não foi além de algumas promessas de conversas futuras. Até a ocasião do fechamento desta edi-

ção, em 12 de julho, a espera pela conversa continuava.

Números do horror — Uma semana depois do choque violento na BR 116, a via Dutra (429 quilômetros), igualmente famosa pelo fato de engordar as estatísticas de acidentes de trânsito e pela carência de cuidados, foi palco de outra triste amostragem dos trágicos números que afogam o Brasil. O pior acidente dos últimos quinze anos no trajeto Rio—São Paulo aconteceu no quilômetro 59, em 18 de junho, às 22h40min, e também envolveu um caminhão e um ônibus. Conseguiu superar, em número de vítimas fatais, o acidente ocorrido oito dias antes.

Morreram 27 passageiros, quase todos nordestinos que iam visitar a família, saídos da capital paulista para a cidade baiana de Ruy Barbosa, além de José Domingos da Silva, motorista da Transfreezer. Alguns policiais rodoviários que fizeram a ocorrência acreditam que este último devia estar dormindo,

pois o seu veículo, engatado em carreta de três eixos, vazia, atravessou o canteiro central, perto de uma passagem em nível e foi bater na lateral do ônibus da Viação Entram na pista contramão. O ônibus capotou, chocando-se com outro caminhão, um Mercedes-Benz. A velocidade estimada para o caminhão é alta, segundo os mesmos policiais.

“Era impossível que o pobre motorista estivesse dormindo”, reage Transfreezer. Para ele, “foi mesmo um acidente, sem responsabilidade de ninguém”. No entanto, ele credita ao descuido do DNER grande parcela de participação na série de fatores que convergiram para o momento da ocorrência. “Meu motorista era muito experiente, até mesmo em viagens internacionais, sem nunca ter passado por nenhuma ocorrência”, afirma, ressaltando que aquela viagem era de volta de uma entrega, feita em Três Rios (RJ), distante de São Paulo não mais que seiscentos quilômetros. Tolomeo afirma que seu profissional se achava descansado.

Por outro lado, o canteiro central do trecho da estrada não está separado da via por muretas ou por *guard-rail*, imprescindíveis em rodovias como a Dutra. “Mesmo no caso de um motorista dormir, se houver um obstáculo, o susto, em eventual desgoverno do veículo, acorda a pessoa, que, por isso, tem tempo de reagir”, diz. Além disso, Tolomeo garante ter ouvido de testemunhas no local do acidente, visitado por ele “inúmeras vezes e até mesmo fotografado”, que seu caminhão foi cortado por um automóvel que saía de um motel e queria cruzar a pista. O motorista desse automóvel teria fugido. Ainda segundo Guerino Tolomeo, só depois da catástrofe o DNER pintou as guias na região da colisão, e fechou a passagem em nível, que já esteve associada à causa de outras catástrofes anteriores.

O proprietário da Viação Entram, Nélio Raimundo de Almeida, apesar de preferir não se posicionar de maneira definitiva sobre o acidente, sugere que a versão do cansaço do motorista da Transfreezer é a mais plausível. “Pela altura em que o caminhão pegou o ônibus, 1,5 m, o motorista não apenas deve ter dormido como também deve ter tido uma alucinação. Ele voou”, diz.

O proprietário da Viação Entram começou no transporte como transportador de carga, passando, depois, para o transporte de passageiros. Foi esse o primeiro acidente grave no qual sua empresa se envolveu. Porém, ele garante que conhece muitas grandes transportadoras que, apesar de sofrerem acidentes, preferem não se manifestar. “Ninguém quer mostrar coisa ruim”, afirma.

Guia do Motorista — O proprietário da Viação Entram confirma que

todos os grandes acidentes de que tem conhecimento envolvem caminhões, confirmando o percentual de 80% das ocorrências em que esses veículos estão presentes. “Há, no país, muito descaso com relação à segurança”, diz, lembrando que a lei dos 80 km/h obedeceu a um critério econômico e não a uma diretriz de segurança rodoviária. Meio constrangido, tenta induzir o raciocínio de que muitos colegas de classe acabam se preocupando mais em ganhar dinheiro do que em garantir a segurança daqueles aos quais transportam ou que podem envolver em acidentes.

“Deveria haver maior rigor, na legislação trabalhista, para o motorista de caminhão, assim como há para o de ônibus”, afirma. Se o transportador de carga tivesse de respeitar o cumprimento do período de descanso de seu profissional, tudo mudaria, acredita Nélio.

Com o corpo e a cabeça livres do estresse, a viagem renderia mais e não haveria necessidade de estimulantes, como, por exemplo, café, pinga ou o famoso rebite, que, depois de passado o seu efeito (e ele não avisa quando acaba), provoca uma espécie de desmaio na pessoa. Ele exemplifica a comprovação de sua tese com base na experiência própria. “Quando não havia o Guia de Serviço do Motorista, a incidência de acidentes era maior na Entram”, confessa.

O documento, de porte obrigatório pelo motorista, controla os horários de viagem e de descanso, de acordo com a lei: deve haver um descanso de onze horas entre jornadas. Caso a fiscalização constate irregularidade, a empresa é autuada, diz Nélio. Além disso, o transportador defende a opinião de que as transportadoras de carga devem manter

Foto: Clóvis Ferreira/O Estado de S. Paulo

pontos de apoio nos trechos onde conservam linhas regulares.

Discordando de Nélio, Guerino Tolomeo acha que o dia-a-dia da transportadora de carga não permite tantas regras. “Não adianta impor horários, pois o motorista fará o que quiser, uma vez que há viagens nas quais fica até quinze dias longe da sede da empresa”, afirma. Para ele, a sensação de ser independente resultaria no não-cumprimento das regras. Há orientações para não se exceder o tempo de oito horas no volante, além de outros cuidados, afirma.

O controle por meio do tacógrafo, que já é obrigatório em ônibus, também não funciona, insiste Tolomeo: “O tacógrafo aponta para a irregularidade depois que ela é cometida.”

Para ele, há também um fator psicológico agindo no motorista de caminhão: ele se sente o maioral dentro da sua cabina. “Dentro do caminhão, o motorista conversa num tom de voz diferente”, afirma. O fato de os veículos estarem, atualmente, muito avançados (pena que as estradas não acompanharam esse avanço, diz Guerino Tolomeo) também é motivo de desequilíbrio. “Os motoristas não estão conscien-



LuK, maciez para quem dá duro na estrada.



Embreagens

Para Caminhões e Ônibus



“Viagem sem volta” na BR-116 no último 10 de junho: 26 mortos no choque entre o caminhão da Unidos e o ônibus da 9 de julho.

tes do que têm na mão” diz, garantindo que nunca sofreu acidentes, e que realiza treinamentos intensivos e constantes com seu pessoal.

Banalização da tragédia — Na empresa Nove de Julho, mais do que o treinamento, o teste psicológico do motorista é essencial. A empresa só contrata profissionais que sejam calmos e que demonstrem equi-

líbrio quando têm de lidar com situações imprevistas. “Utilizamos um vídeo explicativo da estrada para o treinamento dos novos”, diz Vera Crivelli. Porém, os mais antigos da casa também fazem reciclagem.

Sem querer criar polêmica, ela atribui aos caminhões as maiores irregularidades. “Esses motoristas não têm paciência”, diz, ressaltando a falta de consciência do mal

que podem causar. Além disso, eles transportam cargas com um senso de responsabilidade muito menor do que aqueles que transportam quarenta vidas, como nos ônibus, diz.

A diretora da Nove de Julho lembra algumas outras tragédias recentes que ocorreram na BR 116, e que envolveram caminhões. Em 1990, um microônibus que transportava dezenove jogadores de beisebol parou para socorrer um acidente. Acabou sendo atropelado por um caminhão, que matou todos os esportistas e mais o motorista.

No Carnaval, ainda neste ano, a dois quilômetros do local do acidente que envolveu o ônibus de sua empresa, um caminhão, também desgovernado, colidiu com um ônibus da empresa Deyse Transportes e Turismo, atingindo-o na parte lateral. O veículo de passageiros capotou e o acidente gerou vinte mortes. Na época, testemunhas afirmaram que o motorista do caminhão estava dormindo no volante.

*Máquinas EBERT Ltda, sempre preocupada em aprimorar seus produtos, e servir melhor seus clientes, lança o sistema de acionamento hidráulico para lavadoras.

*Das vantagens que você descobrirá ao instalar na sua empresa a nova lavadora hidráulica salientamos algumas:

- Elimina toda instalação elétrica da máquina;

- Os motoredutores foram substituídos por motores Hidráulicos TRW, mundialmente conhecidos;

- O sistema de subir e descer a escova horizontal é feito através de um cilindro hidráulico.

- Junte a estas as demais vantagens que você conhece e mais a tradicional qualidade dos equipamentos EBERT, e você certamente terá um forte motivo para conhecer a LAVADORA HIDRÁULICA EBERT.

A LAVADORA DO FUTURO ESTÁ AO SEU ALCANCE CHEGOU A LAVADORA HIDRÁULICA EBERT



Nova Ebert 9001-H



MÁQUINAS EBERT LTDA.
Br. 116 nº 3104 - CEP 93340
NOVO HAMBURGO - RS
FONE (051) 551954 FAX (051) 5961381
TELEX 522305

PHOTONIC

P_{erigoso} pestanejar

Sistema bate-e-volta leva
motorista a rodar por
horas a fio e suscita debate
sobre carga horária

■ O que pode ser mais grave: um cochilo do motorista junto ao volante ou o cochilo do transportador ao tornar perigosos os seus veículos quando impõe extensas jornadas de trabalho ao seus motoristas para não perder a guerra contra os prazos de entrega? Ao estadista inglês Winston Churchill é atribuída a frase: “Matar um homem com uma arma é tão grave quanto matá-lo com um mau governo.” Da mesma forma, tornar a frota insegura pode ser tão grave quanto matar pessoas com a arma inusitada do caminhão.

Entretanto, o custo do acidente ainda não assustou o suficiente o frotista a ponto de fazê-lo repensar a prática do chamado bate-e-volta, termo hoje pejorativo, que designa o motorista que faz uma viagem a longa distância, entrega a carga e volta no mesmo instante. Isso o obriga, obviamente, a uma extensa jornada de trabalho — às vezes, de até mais de vinte horas consecutivas —, com intervalos irregulares para descanso, na maioria das vezes em locais impróprios.

“O motorista do caminhão deve ter dormido, pois nem tentou frear”, contou, ao jornal *O Estado de S. Paulo*, uma testemunha do choque frontal entre um ônibus e um caminhão, ocorrido no dia 10 junho último, acidente que consumiu a vida de

26 pessoas na rodovia Régis Bittencourt. De pronto, as manchetes que estamparam a tragédia, no dia seguinte, suscitaram (ou ressuscitaram) o debate acerca da normalização da jornada de trabalho do motorista de carga. Segundo o diretor do GST — Grupo de Segurança de Tráfego da NTC, Valmor Weiss, essa discussão estava adormecida desde a época da regulamentação do uso obrigatório do tacógrafo nos caminhões.

É ele, aliás, quem levanta a voz em defesa de uma jornada de trabalho menos longa. “Entre 1985 e 1986, apontamos a carga horária como um dos principais culpados por acidentes nas estradas”, conta. Foi esse fato que, segundo ele, acabou levando à obrigatoriedade do tacógrafo. “No entanto, esses instrumentos jamais foram fiscalizados a contento, mesmo depois de um estafante trabalho do GST para que a Polícia Rodoviária Federal passasse para o Ministério da Justiça”, relembra. Depois de um período de quatro anos em que se manteve afastado do GST, Weiss promete retomar o assunto, levando em consideração propostas de jornadas como, por exemplo, a adotada pela comunidade européia, de quatro horas de direção contra duas de descanso, ou, ainda, outras mais radicais, como a de autorizar o tráfego de veículos pesados somente



durante o dia, ou estritamente no horário noturno. “Ainda não há um consenso no setor, mas a idéia é a de acabar, a qualquer custo, com essa matança oficial”, exalta-se.

Terceirização de segunda — Toda essa discussão esbarra num conceito delicado, defendido pelas entidades representativas dos empresários de transporte desde que a recessão se aprofundou com os sucessivos choques econômicos desferidos pelo ex-presidente Fernando Collor: o enxugamento de custos. Isso porque a prática do bate-e-volta não passa de um perigoso fruto gerado pelos ostensivos cortes de despesas nas transportadoras. “Eu diria que há uma somatória de culpados, dentre eles a recessão, que puxa o frete para baixo, e o desespero dos frotistas, que relega o fator segurança ao último plano”, afirma Weiss. Dessa forma, o empresário de transporte cobra mal o frete; em consequência, paga mal o carreteiro que, por sua vez, aceita qualquer preço.



Ultrapassagem na BR-116: sobrecarga de horas sem dormir torna a estrada mais perigosa do que já é.

Foto: Paulo Igarashi

“É justamente a terceirização do setor que tem incentivado a insegurança nas estradas”, ataca José Carlos de Sena, presidente do STETRC — Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas de São Paulo e Itapeirica da Serra, entidade que congrega 10 mil dos 25 mil trabalhadores da região. Na opinião do dirigente, essa prática, que acabou se tornando a opção número um da política de corte de gastos, acaba impondo ao ex-funcionário da empresa, agora carreteiro, um insuportável ritmo de trabalho. “O pior é que não há nem mesmo um mecanismo de fiscalização para verificar o número de horas trabalhadas por um motorista”, afirma. Nesse raciocínio, salienta que jamais se saberá durante quanto tempo os dois motoristas envolvidos nos acidentes de junho estavam rodando, uma vez que ambos perderam a vida.

Outro problema levantado por Sena é o da impossibilidade de o motorista se recusar a conduzir um

veículo inseguro, ato que pode lhe custar, inclusive, o emprego. “O motorista que escapa de um acidente responde, em geral, por um processo-crime por homicídio culposo”, avisa o sindicalista, argumentando que a corda sempre arrebenta do lado mais fraco. “E o pior de tudo: para o mesmo motorista conseguir um novo emprego, ele deve apresentar sua folha de antecedentes criminais, isto é, nunca voltará a trabalhar novamente”, acusa.

Uma prática mais ponderada para incentivar a insegurança, segundo Sena, é o pagamento, ao motorista, de um prêmio por quilômetro rodado. Dessa maneira, a empresa estaria promovendo o lema ‘ganha mais quem roda mais’, transferindo ao motorista, mais uma vez, a inteira responsabilidade por qualquer falha ou acidente. Para tentar contornar esse problema, a CNTT — Confederação Nacional dos Trabalhadores no Transporte, depois de realizar duas tentativas fracassadas tentando aprovar no Senado uma regula-

mentação de jornada de trabalho para motoristas — ambas, entretanto, foram aprovadas na Câmara Federal —, faz gestões junto ao Ministério do Trabalho para que este ratifique o Convênio 153 da OIT — Organização Internacional do Trabalho, órgão ligado à ONU. O documento diz que se trata da “duração do trabalho e de períodos de descanso nos transportes por caminhão”, e se baseia na Recomendação 161, aprovada pela Conferência Geral da OIT, em 27 de junho de 1979. “Para nós, é uma proposta imparcial e justa, que contorna a impossibilidade de se fiscalizar as horas-extras passadas na estrada”, afirma Orlando Coutinho, presidente da CNTT.

Na opinião de Sena, espera-se, com a adoção desse documento, acabar de vez com o debate infrutífero sobre a jornada de trabalho, “que tem feito os transportadores darem pulos de dois metros de altura por ocasião da discussão da pauta de reivindicações em épocas de dissídios coletivos”.

Fiscal de horário — O Convênio 153 da OIT estabelece uma jornada máxima de nove horas, incluídas as duas horas-extras máximas permitidas, de modo que o motorista faça uma pausa obrigatória a cada quatro horas rodadas. O tempo dessa pausa é especificado, segundo a OIT, pelos órgãos competentes de cada país. Não se trabalha mais de 48 horas semanais, e o descanso diário deve ser, no mínimo, de dez horas. Durante o descanso diário, o motorista não é obrigado a permanecer no veículo nem nas proximidades deste (Artigo 8, Parágrafo 5).

Esses horários se assemelham, um pouco, aos propostos pela Norma Complementar nº 18 da Diretoria de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, datada de 16 de outubro de 1978, que regulamentava o regime de trabalho dos motoristas de veículos de transporte interestadual e internacional de passageiros. Ela especifica uma carga horária de oito horas, sendo sete horas de direção efetiva mais vinte minutos de descanso a cada quatro horas, período ampliado para quarenta minutos quando se trata de almoço ou de jantar do condutor. O descanso diário mínimo do motorista de ônibus rodoviário deve ser de onze horas.

Há quem defenda a adoção dessa mesma carga horária para os condutores de caminhões, tanto do lado sindical como do patronal, atestam Sena e Weiss. Segundo este último, na época em que essa norma foi aprovada e colocada em vigor, a NTC, embora tendo pleno conhecimento, não se adiantou no debate da questão. "Talvez porque isso não interessasse, na época, aos seus associados", justifica.

Com a adoção de um ou de outro modelo, o problema maior, que é o da dificuldade de fiscalização do número de horas que o motorista passa dentro da cabine do veículo, parece persistir. "As Polícias Rodoviárias, principalmente a Federal, têm de sofrer mudanças estruturais. Essa discussão obriga as autoridades, os empresários, os motoristas de caminhão e a comunidade a se sentarem junto à mesma mesa", defende Weiss.

Weiss, da NTC, defende a jornada européia de quatro horas de trabalho intercalada por duas de descanso

Foto: Arquivo TM



Segurança e rapidez — Uma remodelação do sistema interno de cada empresa de transporte: com certeza, é isso o que a regulamentação da jornada de trabalho do motorista desencadeará. E será então que esse debate se ampliará ainda mais: "Como contornar a situação sem ampliar os custos?" Um exemplo que pode ser tomado como modelar é o do Expresso Mercúrio, empresa gaúcha na qual vinte de seus veículos próprios, dentre cavalos-mecânicos e truques, rodam diariamente na BR 101 e na BR 116 (Régis Bittencourt), talvez as piores do país. Seus motoristas trabalham entre cinco horas e nove horas por dia, com uma folga que varia de 19 horas a 48 horas entre uma jornada e outra.

Impossível? Gilberto Fração, diretor de frota da transportadora, garante que, nesse caso, a empresa nunca dormiu no ponto. "Acreditamos na importância de o motorista estar sempre descansado e muito alerta, pois trafegar nessas rodovias é uma verdadeira guerra", compara. O principal segredo, que deixa a Mercúrio longe das estatísticas de acidentes, é um eficiente sistema de rodízio de motoristas, amparados por uma rede de 'pontes', locais de troca de funcionários, de abastecimento do veículo é de apoio da frota. Esse sistema abrange todos os 240 veículos da empresa mais os cinquenta veículos agregados.

Além disso, o motorista recebe um salário fixo acrescido de diversos prêmios, que podem alcançar até 50% do valor da remuneração básica. "O salário é um pouco maior que aquele estabelecido em acordo com o sindicato dos transportadores", salienta Fração. O motorista

recebe prêmio por fazer uma média de quilômetro/litro acima do mínimo especificado pela empresa, o que implica numa direção comedida, sem alta velocidade; é premiado por não queimar tacógrafo, por não receber multas de trânsito, por não faltar ao serviço, ou, ainda, por contribuir para a durabilidade dos motores dos caminhões. Um prêmio que, ao contrário do que costuma acontecer, não contribui para a insegurança nas estradas. Trata-se de um valor pago ao funcionário pelos quilômetros percorridos em linhas de longa distância. "Quem define o número de quilômetros a mais que o motorista irá rodar é a empresa; ele, simplesmente, cumpre a escala sem exceder a duração da jornada", explica o diretor.

A Mercúrio mantém um Centro de Treinamento e Aperfeiçoamento de Motoristas onde seus funcionários realizam vários cursos, além de receberem acompanhamento psicológico. Os veículos da transportadora são, além disso, equipados com computador de bordo.

Fração concorda com as propostas da NTC e da CNTT, segundo as quais o motorista deve trabalhar entre sete horas e oito horas diárias. Quatro anos depois de adotar esse sistema, a Mercúrio vem conseguindo não apenas tornar seus veículos mais seguros como também prestar serviços mais eficientes. "O resultado mais incrível é o fato de termos aumentado a rapidez de nossas entregas", afirma. Um exemplo prático que pode, sem qualquer sombra de dúvida, contrapor-se com vantagens ao arriscado bate-e-volta.

Walter de Sousa

Visita sem passaporte ao inferno

Motoristas criam código de
antiética para rodar
na BR-116, onde o velho e o
novo disputam espaço

■ Se, em reportagem publicada por **TM** em agosto de 1989, as estradas de acesso à rodovia Régis Bittencourt eram comparadas ao portal de entrada do inferno — descrito pelo poeta florentino Dante Alighieri em sua *Divina Comédia* —, hoje, após o derramamento de muito sangue, tudo parece bem pior.

Contrariando as cartilhas e os estudos publicados por técnicos, que mais parecem estar dormindo, desta vez, no limbo do mesmo inferno dantesco, onde jazem as almas boas que não receberam o batismo, a prática de direção na Estrada da Morte foge a qualquer compreensão. Isto, pelo menos, em termos das regras do bem-dirigir, conhecidas em nosso país e respeitadas fora dele. Motoristas incorporam à sua rotina de trabalho um novo modo de conduzir seus veículos. Não se converte em uma curva, de maneira alguma, pela pista principal, que, por direito de traçado, pertence ao veículo. A precaução manda o motorista fazer a curva pelo acostamento, embora a surpresa de um veículo parado não seja menos pior que a de um caminhão vindo pela contramão em ultrapassagem perigosíssima. Se o veículo for lento por natureza (leia-se 'antigo e ultrapassado'), é prudente que ande apenas pelo acostamento, não atrapalhando os potentes cavalos-mecânicos Scania, Mercedes-Benz ou Volvo. "A duplicação da estrada, pelo menos, abriria uma pista só para os Mercedinhos puxa-fila", defende Gilberto Valdir Duarte,



Pires, da Binotto, cumpre a risco a jornada estabelecida pela empresa, enquanto que Duarte, da Rodo Rosa, acha normal trabalhar 20h por dia



motorista da transportadora Rodo Rosa, de São Sebastião do Cai (RS), referindo-se à lentidão dos veículos antigos, que inflama tanto os ânimos impacientes dos 'pilotos' de caminhão. Talvez esse caráter seja o mais pictórico da estrada. Veículo novo disputando espaço com veículo ultrapassado em rodovia também ultrapassada. Um companheiro de Duarte, da mesma empresa, que preferiu omitir seu nome, apela para o pensamento simplista: "Por que um Mercedes-Benz 1941 tem potência para rodar a 160 km/h se o país não tem estrada para isso?"

A briga potência versus falta de pista extra vai além do debate sobre a duplicação da BR-116. Envolve vários aspectos, dos quais o mais complexo talvez seja o que se refere ao motorista. Nesse caso, a regulamentação da jornada de trabalho corre o risco de se transformar em mais um adereço teórico guardado no mesmo limbo legislativo. O motorista rodoviário, em geral, tende a assumir o caráter de profissional liberal por culpa da própria empresa que o emprega. Não raro, as transportadoras negociam o frete de ida e atribuem ao motorista a função de conseguir a carga da volta, procedimento que envolve até mesmo a concessão de gordos prêmios ao contratador improvisado. "Transporte não é profissão, é questão de lei da oferta e da procura", analisa Duarte. Para ele, ganha mais quem roda mais. "Como há pouca oferta de carga, trabalho para uma empresa. Se houvesse mais oferta, estaria com caminhão próprio", afirma. Por exemplo, seu companheiro de empresa fez a rota Porto Alegre — Belo Horizonte carregado de arroz — especialidade da transportado-

ra —, e voltou com um carregamento de ferro gusa.

O mesmo motorista confessa, com orgulho, que conseguiu a 'proeza' de repetir duas vezes o mesmo trajeto em menos de doze dias. Duarte, com seus dezoito anos de estrada, garante que rodar até vinte horas por dia constitui, praticamente, uma rotina da profissão. Perigoso? "O perigo ronda o motorista quando ele tem entre 18 anos e 25 anos, época em que se faz muita besteira no volante. Conseguindo sobreviver a essa fase, ele pode rodar o quanto for que não provoca mais acidentes", finaliza o motorista. Detalhe: tanto o motorista da transportadora Unidos, envolvido no acidente da Régis Bittencourt no feriado de Corpus Christi de junho passado, como o da empresa Transfreezer, que atravessou a pista da Via Dutra uma semana depois, tinham mais de trinta anos de idade.

Felizmente, ainda existem, é claro, aqueles que primam pelo cumprimento de uma jornada, mesmo que a duração desta seja mínima, por respeito ao seu próprio ritmo de trabalho. Antônio Pires, 45 anos, motorista de um pesado Scania da Transportadora Binotto, de Lajes (SC), faz questão de cumprir a recomendação de seu empregador. "Ele pede que a gente não rode depois das 23h nem antes das 5h", conta. Sob essa disciplina, Pires só tem medo de ladrão. A estrada, mesmo sendo a BR-116, sua velha conhecida, não chega a assustá-lo. "Não tenho mais idade para fazer besteira, mas tenho de me defender dos outros. Por isso, a melhoria da estrada ajudaria muito o meu trabalho", analisa.

Walter de Sousa

LS-1630. Antes de usar a força bru

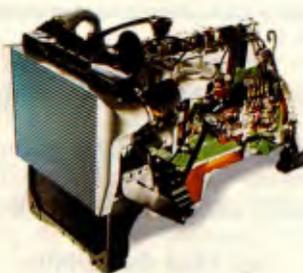
A qualidade do meio ambiente é respeitada pela tecnologia Mercedes-Benz. Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.



ta, use a cabeça.



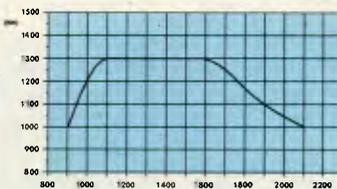
Antes de comprar um caminhão extrapesado, avalie as necessidades do seu negócio, o tipo de carga que você vai transportar, o tipo de estrada por onde vai rodar e o consumo que você considera desejável. Colocando tudo isto na balança, você pode descobrir que 300 cavalos são suficientes para puxar até 45 t de peso bruto total combinado.



Motor OM-449 LA. 300 cv de potência.

A força de 300 cavalos.

O extrapesado LS-1630 Mercedes-Benz, equipado com motor turbocooler, com 300 cv e câmbio de 16 marchas, garante excelente desempenho. Graças à exclusiva **curva de torque plana** obtém-se maiores velocidades médias, com redução no número de mudanças de marcha e menor consumo específico de combustível.



Exclusiva Curva de Torque Plana.

Maior rentabilidade em cada viagem.

Especialmente adequado para o transporte de containers, cargas secas ou baús,



Painel com iluminação translúcida e alavanca de seta com múltiplas funções.

o LS-1630 garante baixo custo operacional e maior rentabilidade global.

O extrapesado LS-1630 é um caminhão resistente e seguro. A cabina possui maior espaço interno, grande visibilidade, painel de fácil acesso, com múltiplas funções, proporcionando ao motorista maior conforto, menor desgaste e maior produtividade.

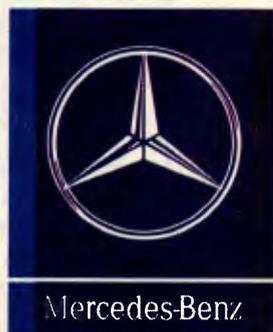
Garantia em dobro.

A linha de extrapesados Mercedes-Benz agora tem garantia em dobro. São 24 meses ou 200.000 km para o trem de força e 12 meses ou 100.000 km para o veículo total, o que primeiro ocorrer, além da exclusiva manutenção plena.

Usando a cabeça antes de comprar o extrapesado certo, você não precisa usar tanto o seu bolso.

Vá conferir no seu concessionário Mercedes-Benz.

O caminhão que dá resultado.



Duplicação em marcha lenta

Dos 408 km entre São Paulo e
Curitiba, só 72,7 km
estão em obras, que podem parar
por falta de verbas

■ Contrariando todas as expectativas, a Rodovia Régis Bittencourt (BR-116) poderá chegar ao final deste ano com apenas dois trechos em obras de duplicação do seu número de faixas. O coro de vozes que, nos últimos anos, se levantou em defesa do alargamento pouco influenciou na mobilização dos recursos necessários à execução do projeto. Na esteira do palavreado do ex-governador Orestes Quécia, o deputado Ulysses Guimarães assumiu, como compromisso de campanha à Presidência da República, em 1989, a realização dessa complexa obra (*veja boxe sobre o Movimento Pró-Duplicação da BR-116*).

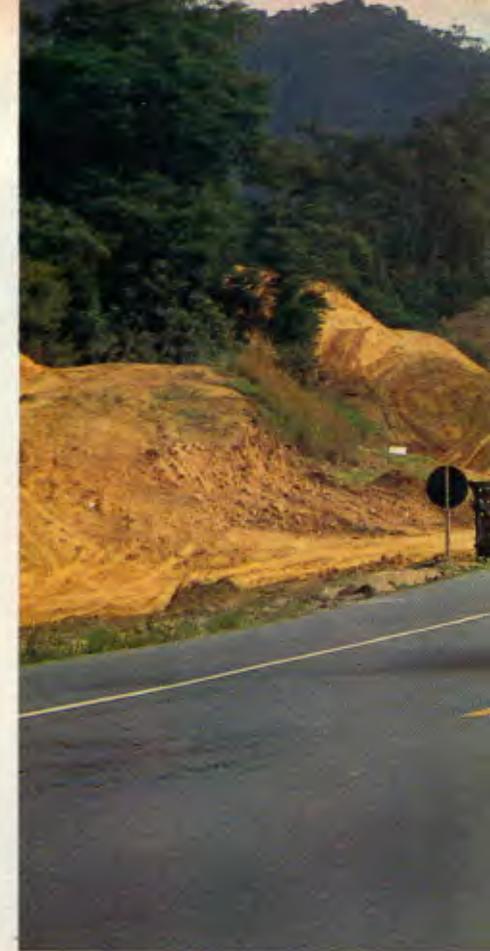
Promessas à parte, o governo federal estima que, atualmente, é de US\$ 1 bilhão o custo final necessário para a melhoria do trecho de 705 km que vai de São Paulo, passando por Curitiba, até Florianópolis (envolvendo outras rodovias). O DNER completou o seu trabalho de alargamento em apenas 30 km desse total, entre São Paulo e Itapeçerica da Serra.

No momento, o DER-SP duplica 42,7 km da pista única entre Jucitaba e a divisa de São Paulo com o Paraná, em trechos alternados, enquanto que a Dersa mantém canteiros de obras nos 30 km que separam Itapeçerica de Jucitaba. A so-

ma de ambos (72,7 km) corresponde a 18% dos 408 km que separam São Paulo de Curitiba. Da divisa até Curitiba, há 58 km de pista dupla. A partir da capital paranaense, na BR-376, há um outro trecho cujo número de faixas foi duplicado. Na altura de Garuva, na divisa do Paraná com Santa Catarina, começa a BR-101 (a rodovia de tráfego pesado mais intenso), que segue, sem duplicação, até Florianópolis.

Dentre as rodovias federais brasileiras, a BR-116 é uma das que apresentam um dos mais altos níveis de periculosidade para o tráfego. De acordo com Otávio Tavares, chefe do Serviço de Orientação de Trânsito do DNER, no período de janeiro a novembro de 1992, só na Régis Bittencourt foram registrados 2 078 acidentes, com 199 mortos e 1 119 feridos. "As perdas econômicas atingiram US\$ 27,7 milhões", afirmou, explicando que o montante se refere à estimativa de rendimentos futuros dos acidentados, despesas médico-hospitalares, e despesas com veículos e com cargas.

Ainda segundo Tavares, no mesmo período, no trecho do Paraná que vai da divisa com São Paulo até o Rio Negro, na divisa com Santa Catarina, ocorreram 1 583 acidentes, com 102 mortos e 889 feridos, e as perdas econômicas alcançaram US\$



21,1 milhões. No entanto, esses dados, fornecidos pela Divisão de Engenharia e Segurança de Trânsito do DNER, são contestados pela Polícia Rodoviária Federal de São Paulo. "Nunca foi feita uma estatística precisa de acidentes na Régis Bittencourt, uma estatística desse nível", assegura o inspetor Dirceu de Paula, da Área de Disciplina da PRF, esclarecendo que, objetivamente, não há condições para se avaliar 'perdas econômicas' porque o acompanhamento de acidentados nos hospitais é de caráter emergencial. Por outro lado, a Polícia Rodoviária não levanta os custos de recuperação dos veículos sinistrados. "São dados meramente especulativos", frisou.

Segundo o inspetor Benedito Beckmann, chefe de Policiamento e Operações Especiais da Régis Bittencourt, de janeiro a junho deste ano, foram aplicadas 14 717 multas e apreendidas 209 cartas de habilitação. Comparando-se com igual período do ano passado (14 981 multas e 99 cartas retidas), constata-se que o número de infrações mais graves cresceu de maneira significativa. "Isto se deve a um policiamento mais intenso", justifica Beckmann, destacando a atuação de duas equipes de reforço, com dezesseis homens, que se acham em



Foto: Paulo Igerashi

Enquanto a Dersa duplica 30 km entre Itapeverica e Juquitiba, o DER alarga a rodovia em sete trechos (42,7 km) até a divisa (PR) para eliminar os pontos críticos

ver, o projeto da BR-116 não pode ser comparado, em termos de tráfego, aos projetos de outras estradas, como a Fernão Dias e a Dutra. “O governo federal deu prioridade à Régis devido ao seu maior volume de tráfego.” A redução do número de acidentes e a redução dos custos sociais, além da diminuição do tempo de viagem, é a melhor maneira de medir o retorno do investimento numa obra como essa, afirmou, ao ser indagado sobre o custo-benefício da duplicação.

Congestionamento — Em 1990, o VDM (volume diário médio) da Régis era de 11 200 veículos/dia (hoje, calcula-se que ele chega a 15 000); os caminhões representavam 48,5% do VDM total (hoje, essa parcela atinge 65%), os ônibus 4,5% e os automóveis 47%. Na projeção, um caminhão corresponde a quatro automóveis. Na prática, esse tráfego de caminhões equivale a 33 000 automóveis circulando diariamente pela rodovia. Estima-se que, na hora de pico, o tráfego corresponde a cerca de 10% do VDM. Equivaleria, portanto, a um tráfego de 3 300 automóveis por hora.

“Num nível de quase congestionamento, deveríamos ter um equivalente a 1 500 automóveis/faixa/hora, ou três mil nas duas faixas”, esclarece Reyes. Porém, segundo José Benedicto Pompeu de Jesus, superintendente do DER, 35 mil veículos/dia já circulam hoje na Régis. “Numa pista única, isto significa saturamento de tráfego”, adverte.

Porém, este não é o único problema da rodovia. Projetada para durar vinte anos, suas pistas de pavimento betuminoso aguentariam a metade desse tempo, se as balanças controlassem o peso dos veículos.

O arquiteto Alonso de Toledo Filho, coordenador técnico de Obras da Dersa, afirma que, praticamente, só os veículos de carga desgastam o pavimento. “Precisaríamos de 10 mil automóveis para obter o efeito de um caminhão leve sobre o pavi-

atividade desde maio.

A PRF esclarece que esse grande número de multas abrange ultrapassagens indevidas, excesso de velocidade, falta de cinto de segurança, de estepe e de extintor, e também falhas na iluminação traseira ou nos faróis dos veículos, ou, ainda, no uso dos faróis. “As cartas, em sua maioria, são apreendidas devido ao fato de estarem com exame médico vencido, ou porque os motoristas movimentam cargas perigosas sem terem feito o respectivo curso (obrigatório), ou então porque Kombis e outros veículos transportam carga a frete.”

Pistas saturadas — A obra da Dersa, que terá um custo de US\$ 160 milhões (a US\$ 5,3 milhões o km) deverá estar concluída no final de 1994, com cada pista desdobrando-se em duas faixas de 3,60 m de largura cada, reservando-se 3 m de largura para o acostamento, e com recuperação da pista atual, além da construção de pontes, viadutos e 23 obras-de-arte. O trecho do DER implica num custo de US\$ 120 milhões (a US\$ 2,8 milhões o km) e seu término está previsto para o primeiro semestre de 1994.

Essas obras só estão sendo feitas no trecho paulista porque, em março

de 1991, a União passou ao governo de São Paulo a administração da estrada por um período de trinta anos. Mas sua continuidade ainda depende de recursos do exterior e do governo federal. Segundo o Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, o governo está negociando com o BID — Banco Interamericano de Desenvolvimento um empréstimo de US\$ 503 milhões. Se o contrato for firmado neste ano, os recursos serão liberados em meados de 1994, pois a contrapartida do governo federal só estará disponível no orçamento da União no próximo ano.

O engenheiro Alberto Luis Otero Reyes, chefe do Departamento de Desenvolvimento da Dersa, cita o parecer da revista inglesa *Traffic Control* para justificar a necessidade das obras. Segundo o estudo, a duplicação do número de faixas de rodovias, em nível mundial, reduz de 40% a 50% o número total de acidentes, principalmente aqueles provocados por choques frontais em ultrapassagens indevidas.

Reyes recorda que, no ano seguinte ao da duplicação do número de faixas das rodovias Anchieta (1970) e Anhangüera (1977), o índice de acidentes nessas estradas diminuiu em 30% ao ano. No seu modo de

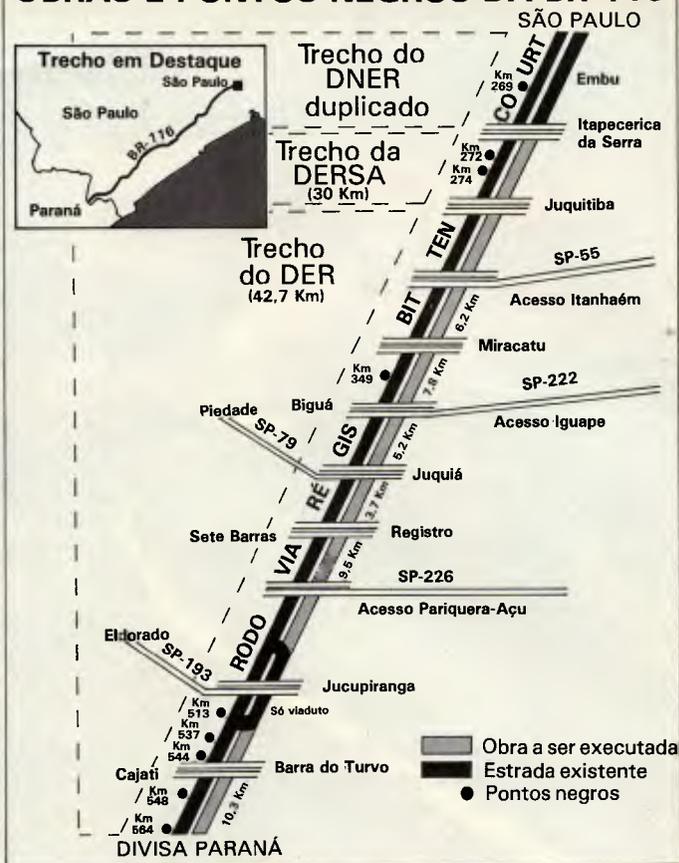


Foto: Paulo Igarashi

mento”, sentença. E ressalta que o excesso de carga é ainda mais danoso. “Conjuntos de três eixos (de 25,5 t), em grande número, trafegam com 30 t ou mais, e os superpesados, tipo cavalo trucado com carreta de três eixos em tandem, com pbt máximo de 48,5 t, ou com três eixos isolados (53 t), também deterioraram o pavimento.”

No início da obra, a Dersa mapeou 163 acessos à pista e a PRF identificou nove pontos negros (assinalados no mapa ao lado)

OBRAS E PONTOS NEGROS DA BR-116



Razões econômicas — Se a saturação das pistas, que contribui para aumentar o número de acidentes e de mortes, não fosse argumento suficiente para justificar a duplicação do número de faixas, ainda assim, afirma o engenheiro Luiz Antônio

Briganti, coordenador de Projetos da Dersa, a duplicação seria tecnicamente necessária em razão do expressivo volume de bens transportados por esse corredor a caminho do Mercosul. Em sentido contrário, caminhões e ônibus vindos do Rio

Grande do Sul, do Paraná e de Santa Catarina seguem obrigatoriamente ao longo da rodovia em direção às outras regiões do país.

Além disso, a Régis Bittencourt permite o rápido escoamento da produção de chá e de banana do Vale do Ribeira. “Com a duplicação, os indicadores econômicos serão favorecidos pela menor taxa de seguro dos veículos, pelo menor consumo de combustível, pela queda do preço do frete e pelo aumento do volume de carga transportada”, argumenta Briganti.

Entretanto, para as transportadoras rodoviárias de carga, a situação atual da rodovia traz sérios prejuízos. Segundo Luiz Carlos Cambraia, diretor Comercial Internacional da Coral, cada caminhão que viaja para a Argentina perde seis dias por mês, pois a viagem que deveria durar três dias é feita em quatro. Desse modo, com 250 caminhões em operação, sua empresa perde mensalmente 1 500 veículos/dia, representando um prejuízo de US\$ 500 mil por mês.

Por sua vez, o empresário Renato Gonçalves, diretor da Divisão Internacional Rodoviária da Transportadora Mesquita, revela que sua frota de cinquenta caminhões, mesmo sendo revisada a cada 10 mil km,

Abusos coibidos pelo patrulhamento

Como se não bastasse a insegurança provocada pelas atuais condições de conservação e de sinalização das pistas da rodovia, a escassez de policiamento tem contribuído para estimular os freqüentes abusos praticados pelos motoristas.

Há, em média, um patrulheiro para cada 9,3 km da rodovia nos oitos postos equipados com duas viaturas e quatro patrulheiros cada um. Em Itapecerica da Serra e Registro, a Polícia Rodoviária Federal dispõe, além disso, de duas equipes de reforço, com oito patrulheiros cada uma.

Com esse efetivo, a PRF tem realizado blitz na estrada. Por exemplo, na manhã de 1º de julho, um comando de dezenove patrulheiros, em cinco viaturas, apreendeu, no Km 285, em Itapecerica, 48 veículos irregulares, dos quais treze eram caminhões e seis eram ônibus municipais e de turismo.

Na parte da tarde, a blitz foi realizada na região serrana de Miracatu (Km 340) e a equipe apreendeu 28 veículos. Muitas dessas apreensões ocorreram porque o bafômetro acusou excesso de teor alcoólico nos motoristas. No final da operação, foram apreendidos 76 veículos, aplicadas 226 multas e recolhidas doze cartas de habilitação.

O inspetor Joaldo Bispo de Souza, chefe da Seção de Policiamento e Segurança Rodoviária, considera satisfatório o patrulhamento da estrada, mostrando-se animado com a incorporação de dezenove funcionários burocráticos num reforço policial, e com a transferência de dez patrulheiros de Cachoeira Paulista (SP) para a Régis Bittencourt. Segundo ele, são 104 homens (75 efetivos) atuando ao longo dos 300 km que separam a capital da divisa com o Paraná, contrariando as informações de Beckmann, que diz ser de apenas 32 o número de efetivos.

Para provar no dia-a-dia a economia, o desempenho e a qualidade, a Shell foi longe com Rimula Super MV.



INMETRO, Rio de Janeiro: daqui, onde o óleo foi colocado, a caravana parte, com plena carga, para seu duríssimo desafio.



Brasília: a caravana cruza o Planalto Central, uma das regiões mais quentes e secas do país.

Maranhão: imensas distâncias entre as cidades exigem um esforço extremo e ininterrupto dos motores.



Rio Grande do Norte: a região, com seu calor intenso, é um teste rigoroso para o óleo.

Rio Grande do Sul: a caravana chega à região das grandes plantações, onde vence o teste das mais baixas temperaturas.



Paraná: passando pelas cataratas de Foz do Iguaçu e por Itaipu. Após 75 dias e 25.127 quilômetros, o retorno ao ponto de partida. Missão cumprida para Rimula Super MV.



Rimula Super MV é o óleo supermultiviscoso para motores a diesel da Shell. E a Shell não tomou nenhum atalho para provar sua economia, desempenho e qualidade.

Uma frota de caminhões e ônibus preparados com carga plena enfrentou uma verdadeira maratona por estradas brasileiras.

Foram 25.127 quilômetros rodados sem troca, sob as mais extremas temperaturas e as mais duras condições.

E todo o percurso teve a rigorosa fiscalização do INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia e Normalização Industrial e o acompanhamento total dos técnicos da Shell.

O resultado: um campeão das estradas. Um supermultiviscoso pronto para enfrentar com você qualquer desafio.

O superóleo do seu dia-a-dia.

 **Shell** LÍDER MUNDIAL



sofre desgaste prematuro devido à má conservação da BR-116. Para ilustrar isso, contou que um semi-reboque exigiu a recapagem de três pneus traseiros antes de chegar a Uruguaiana, numa viagem de 1 800 km, embora fossem pneus de primeira linha, com vida útil de 50 mil km.

Obras difíceis — A Dersa e o DER-SP enfrentam inúmeras dificuldades na duplicação do número de faixas dos 72,7 km. Ao iniciar a obra, a Dersa identificou 163 acessos à pista, o que corresponde, em média, a um acesso a cada 250 m, no trecho de 30,9 km, relata Briganti.

A partir do Km 298, em Itapece-rica, até o Km 328,9, em Jucituba, a Dersa reconheceu manchas urbanas e crescimento desordenado em sete locais: Aldeinha, Despezio, Paiol do Meio, Palmerinha, Palmeiras, Pedra Branca e Jucituba. A empresa cadastrou, em ambos os lados da rodovia, 440 propriedades para desapropriação. Obedecendo a critérios de segurança, o projeto estabeleceu que a largura mínima do canteiro central entre as duas pistas deverá ser de 11 m, dos quais 9 m serão cobertos por grama.

A Dersa prevê instalação de pedágio no trecho duplicado, tão logo o coloque em operação, com o obje-

tivo de obter recursos para a manutenção contínua da rodovia e para evitar deterioração do pavimento.

Quanto ao trecho do DER, ele tem sete frentes de trabalho entre o Km 385,1, no acesso a Peruíbe, e o Km 487,7, em Cajati e Jacupiranga, no Vale do Ribeira. Serão construídos sete trevos em desnível nas proximidades dos acessos às seguintes localidades: Peruíbe, Miracatu, Iguape, Juquiá, Registro e Sete Barras, Pariquera-Açu e Cajati.

Pompeu de Jesus garante que, graças a essas obras, serão eliminados os principais pontos negros do trecho, com mais de 4 000 acidentes/ano. O principal deles é conhecido por Curva da Morte e situa-se no Km 300, próximo de Jucituba, onde, com frequência, tombam carros e caminhões. Os demais localizam-se no Km 306, no Km 316, no Km 317,5 e no Km 323. Além disso, o DER promete melhorar a sinalização e a sobrelevação de pistas.

O trecho do DER está sendo executado em três etapas. A primeira eliminará os cruzamentos considerados críticos nas entradas para o litoral. Na segunda, o trabalho se estenderá aos lotes que se encontram entre os trevos. Na terceira, estudam-se várias opções de projetos para a descida da Serra do Mar em direção ao Paraná. Os primeiros 7,5 km que terão seu número de faixas duplicado pelo DER se acham numa região montanhosa, com a diretriz para 80 km/h. Porém, como há curvas com raios de 375 m, é possível liberar, com segurança, a velocidade do tráfego para 100 km/h, até mesmo em dias de chuva.

Gilberto Penha

Movimento Pró-Duplicação surgiu em 1987



Dois mil pessoas participaram, em 1 988, da manifestação que parou a BR-116 em Jucituba

A perda de oito familiares num único acidente na BR-116 levou o comerciante de chá Hiroshi Sumida a criar, em 1987, o Movimento Pró-Duplicação da BR-116, com representantes das cidades cortadas pela rodovia, como, por exemplo, Jucituba, Miracatu, Juquiá, Jacupiranga, Cajati e Sete Barras.

Em 22 de agosto desse ano, o Movimento juntou mil pessoas e interrompeu o tráfego. A segunda manifestação foi em Jucituba (a 80 km de São Paulo), em 22 de janeiro de 1988, com cerca de 2 mil pessoas de 21 cidades da região. Naquele ano, ocorreram, em média, dez acidentes por dia.

O movimento pedia a construção urgente de treze trevos de acesso às cidades de Juquiá, Miracatu e Cajati. Na ocasião, Lázaro Gomes Silva, secretário do Movimento, ganhou notoriedade ao escrever uma carta ao presidente Sarney com o próprio sangue,

protestando contra o descaso do governo em relação ao problema.

A terceira manifestação, a Caminhada a Iguape, aconteceu em julho de 1988. Centenas de populares, portando faixas de protesto, percorreram 35 km, de Registro a Pariquera-Açu, interditando um lado da pista marginal Sul, no sentido São Paulo—Curitiba (ver: TM 293).

Nesse mesmo ano, o Movimento levou cinquenta pessoas a Brasília para reclamar ao então Ministro dos Transportes, Reinaldo Tavares, que o trecho mais crítico da rodovia era o de Jucituba—Cajati, devido ao grande número de colisões frontais entre caminhões, ônibus e automóveis que lá ocorriam, sendo que apenas quarenta policiais patrulhavam toda a estrada.

Em 13 de novembro de 1988, houve comemorações diante da notícia (que depois se constatou ser falsa), de que o governo liberara verba para a duplicação do número de faixas.

Foto: Divulgação

RODOVIAS COM MAIOR INCIDÊNCIA DE ACIDENTES*

Rodovias	Nº de acidentes	%
BR-116	343	37,82
BR-101	122	13,45
BR-381	34	3,74
BR-393	24	2,65
Demais rod.	384	42,34
Total	907	100,00

* Com danos pessoais envolvendo caminhões no período de janeiro/90 a junho/91.

Fonte: Pamcary.



TRAFIC.

Para quem precisa de muito espaço para crescer.

Trafic. O melhor e mais moderno veículo para o transporte de cargas leves.

O Trafic tem uma versão de acordo com a sua necessidade: furgão, microônibus e ambulância. Ele oferece vantagens por todos os lados. Na frente, um potente e econômico motor, a diesel ou a gasolina. Na lateral e no teto, muita área para propaganda. Atrás, espaço de sobra e amplas portas. Veja só tudo que o Trafic tem:



- Motor a diesel, de 2,1 litros, 60 cv, ou motor a gasolina, de 2,2 litros, 80 cv;
- Tração dianteira e suspensão independente;
- Espaço para até quinze passageiros mais motorista (na versão microônibus);
- Autonomia de até 750 quilômetros;
- Capacidade de carga: 6,3 m³ ou 1.410 kg;
- Altura interna: 1,50 metro;
- Portas com abertura de 180 graus;
- Exclusiva proteção do Chevrolet Road Service;
- Duas distâncias entre eixos com opção de porta lateral.



Conheça o Chevrolet Trafic. Com ele trabalhando para você, dificilmente a sua empresa vai perder uma oportunidade.

O Chevrolet Trafic conta com uma rede de 65 concessionárias em todo o Brasil
O Chevrolet Trafic está em conformidade com o PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto de segurança.





Exclaim

Os veículos Volvo estão em conformidade com o Proconve.

Novo Volvo NL. Toda a potência que você precisa com o conforto que você merece.

 Dessa vez a Volvo passou das medidas: cabine mais espaçosa, portas maiores, cama mais larga e 4 novas faixas de potência. O NL10 com 310 e 340cv e o NL12 com 360 e 410cv. Todos com motor intercooler. É a nova linha Volvo NL. Nova no conforto, nova no desempenho e com a mesma qualidade de sempre. Os veículos Volvo continuam rodando mais, transportando mais e ficando mais tempo disponíveis para o trabalho. Só que agora com muito mais conforto. A Volvo fez de tudo para o motorista se sentir em casa durante as 24 horas do dia.

Ou seja: na hora de dirigir, a Volvo respeitou a lei do menor esforço. E na hora de descansar, não mediu esforços para proporcionar maior conforto. Afinal, nada como uma boa noite de sono para aumentar a produtividade do motorista e, conseqüentemente, da sua empresa. Nova linha Volvo NL. Aqui, potência, conforto e rentabilidade rodam juntos.

VOLVO



Produto interrompe processo corrosivo

Calibrador de pneus com leitura digital

A Excel Eletro Ornamentos, de São Paulo, está oferecendo, a frotistas e a postos de abastecimento, o Pneutronic, um calibrador de pneus dotado de placa e de *software* próprios, com uma série de vantagens sobre os calibradores convencionais: operação mais rápida, na qual um único operador digita no teclado do aparelho o volume de ar indicado para os pneus e, tão logo engata a mangueira na válvula, o processador faz a calibragem necessária; funcionamento mais seguro, pois ao atingir o limite, é acionado um alarme, e interrompida a injeção de ar (em caso de enchimento, mesmo que a válvula fique aberta, o estouro é evitado); maior precisão, pois o comando eletrônico limita a margem de erro a apenas 0,4 psi, enquanto que os mecânicos chegam à margem de 4 psi em caso de esterase mecânica, como explica Augusto Ferreira, diretor da empresa.

Seu custo gira em torno de US\$ 1 mil, e a Excel oferece garantia de seis meses, além de assistência técnica. Mais informações poderão ser obtidas pelo telefone (011)858-7724.

Fluido protege chassi contra ferrugem

Derivado do petróleo, o Anti-Ruste Fluido, da Texaco, foi desenvolvido para dar proteção antiferrugem aos chassis de caminhões, de ônibus e de automóveis que transitam em cidades litorâneas, em razão de terem suas carrocerias mais expostas à ação da maresia.

Sua ação protetora ocorre devido à formação de uma película adesiva, impermeável, auto-restaurável e duradoura, que impede o contato do metal com a água e com o ar. Afora isso, a penetração dessa película nas superfícies já enferrujadas desloca a umidade e solta a ferrugem, interrompendo, assim, o processo corrosivo.

Segundo Christopher McLaughlan, coordenador técnico e de pesquisas da Texaco, o óleo de mamona, que é normalmente utilizado depois de uma lavagem geral dos veículos, com o passar do tempo se solidifica, criando a possibilidade de trincas no chassi.

O produto pode ser aplicado por meio de uma pistola de ar comprimido ou de um pincel, inclusive por trás dos revestimentos, e tem a vantagem de não danificar as borrachas dos veículos comerciais.

Trade-System tem 23 módulos distintos

A Logic System lança seu primeiro *software* exclusivo para transportadoras. Dotado de 23 módulos distintos e interligados, o programa possui flexibilidade para ajuste de novos módulos e de novas funções que, eventualmente, venham a ser desenvolvidos.

O *Trade-System* pode ser instalado em qualquer micro padrão PC/IBM, ocupando dois megas de Winchester. Útil para as áreas administrativa e operacional, seus módulos abrangem toda uma gama de funções: controle de frotas e de armazenagens, tabelas, coletas e entregas, estoques de materiais e de peças, vendas, contas a pagar e a receber, livros fiscais e contabilidade. O programa dispõe de um módulo de usuários que permite controlar os acessos de acordo com o nível da senha.

Além disso, o *Trade-System* pode ser interligado com vários sistemas de controle e de localização de veículos, como o Autotrak e o Rodosat. O aluguel do equipamento é de US\$ 400 por mês, incluindo a instalação, o treinamento e a manutenção. Mais informações poderão ser obtidas pelo telefone (011)535-5277.



Pneutronic: software ágil

Fotos: Divulgação

Pré-moldado da Levorin em novo desenho

O desenho do LCB, novo pré-moldado da Levorin, é feito com composto especial de borracha vulcanizada em prensa de alta pressão, resultando numa banda de compactação perfeita e de espessura uniforme, que oferece maior resistência ao desgaste que os modelos anteriores. Especial para pneus diagonais de tração, o pré-moldado é oferecido nas medi-

das 146, 152, 162, 178, 188 e 198, que servem para pneus diagonais desde 6.50 x 16 até 11.00 x 20, ou seja, desde comerciais leves até pesados. O pneu recapado com LCB pode ser usado tanto no asfalto como em terra, graças ao seu desenho, que facilita a ventilação e a eliminação de pedrinhas. O novo pré-moldado estará disponível no mercado a partir de agosto.



Pertinho do Inferno

Muita coisa mudou na cabeça do brasileiro desde que uma canção popular, aliás convertida pelo tempo num de nossos clássicos mais apreciados, falou em “felicidade de arranha-céu”. Na época, viver “pertinho do céu”, como diz a canção, era uma graça privativa de quem podia morar no alto — de um edifício ou de um morro. Hoje, um arranha-céu é, acima de tudo, uma infelicidade. O próprio exagero da idéia de um edifício alto a ponto de roçar a abóbada celeste sugere algo sobre o espírito de um tempo que passou. Via-se então com deslubrimento a metamorfose do cenário. E até mesmo a invenção das palavras traduzia uma sensação de onipotência, alimentada por feitos tecnológicos cujas facetas negativas ainda não tinham aparecido. Tudo isso ficou datado, envelhecido, a começar por esse anacronismo vocabular que hoje cheira a pompa e ingenuidade. Arranha-céu é uma palavra da família dos dinossauros, só que sem chance de reabilitação.

O arquivamento do fóssil, entretanto, foi um ato de compostura mais lingüística do que real. No que se refere aos fatos, as grandes cidades brasileiras continuam crescendo para cima. Nos últimos meses, porém, entrou em cena uma aguerrida legião de ativistas paulistanos dispostos a derrubar essa escrita. A missão do grupo não seria tão difícil se o alvo a atacar fosse a própria verticalização da cidade. Como sempre, no entanto, a questão se apresenta de outra forma: trata-se da abertura de uma dessas vias destinadas a mudar radicalmente a face urbanística de uma região. É o projeto de prolongamento da avenida Faria Lima, numa área da Zona Sul da Capital onde se concentra uma classe média com altos níveis de escolaridade e de discernimento político. Do lado oposto, a Prefeitura e seus aliados no episódio procuram caracterizar a proposta como uma medida indispensável contra o desafio do trânsito congestionado.

Reunidos em duas associações, os adversários do projeto somam cerca de setecentas pessoas, ampliam continuamente seu poder de ressonância e acumulam vitórias num confronto que parece estar ainda longe do desfecho. Exibindo núme-



ros, mapas e uma afiada capacidade de argumentação técnica por parte de alguns de seus integrantes, que são arquitetos e urbanistas, o grupo contesta a própria validade da nova via como solução para o trânsito. A reformulação urbanística resultante da extensão da Faria Lima levaria 100 mil veículos para o local, em função apenas das vagas decorrentes da construção de novos edifícios e da exacerbção da atividade econômica na região. Não se incluem nesses cálculos os veículos que fariam da avenida apenas ponto de passagem. “Ela já nasceria saturada”, garante um dos líderes do movimento, o arquiteto Horácio Galvanese.

Como único resultado, a qualidade de vida numa extensa área da cidade sofreria a deterioração inerente ao tráfego pesado e à concentração demográfica. Um aspecto irônico do caso é que a verticalização foi a saída imaginada pela Prefeitura para a viabilização econômica da obra. Para se obterem os recursos necessários à execução, a mudança do perfil urbanístico introduziria ali a novidade da venda de ‘potencial construtivo’, com o que se habilitaria o investidor a levantar edifícios de porte maior em relação ao tamanho dos terrenos.

Os críticos da obra também passaram a ver nela uma precoce peça de campanha do prefeito Paulo Maluf como candidato à Presidência da República. Ques-

tionando a prioridade da idéia em relação às carências sociais da cidade, eles se têm esmerado em caracterizar o projeto como uma dádiva à indústria da especulação imobiliária. Nas últimas semanas, os incansáveis ativistas, que incluem uma parcela significativa de idosos, influíram diretamente numa votação na Câmara de vereadores. Para isso, montaram painéis públicos exibindo as tendências de voto dos 55 integrantes do Legislativo local e remeteram a cada um deles uma carta ameaçadora. Nela, informavam dispor de fotografias dos painéis — tanto que anexavam uma cópia a cada destinatário —, as quais seriam usadas nas próximas eleições, para manter viva a memória dos paulistanos sobre o comportamento de seus representantes. Os que se alinharem a favor do projeto não terão trégua. “Vamos fazer da vida deles um inferno”, promete outro líder do movimento, o também arquiteto Siegbert Zanettini. Até meados de julho, quando se jogou o último lance na Câmara, os manifestantes conseguiram evitar a aprovação de uma verba que poderia servir à política dos fatos consumados, aquela em que a primeira pedra de uma obra vira o argumento mais decisivo para sua continuação. Mas em agosto deve recomençar o confronto, pois o projeto da obra como um todo será apresentado para discussão na Câmara.

Embora prometam manter-se irredutíveis contra o plano da Prefeitura, os líderes da mobilização sentem-se agora comprometidos com o debate de questões mais amplas. Como deve ser a cidade onde se mora? Suas obras devem contemplar antes o automóvel ou a qualidade geral de vida da população? Passadas as eleições, o que fazer diante do comportamento dos políticos? É bom que o movimento ofereça à reflexão nacional um elenco de indagações dessa ordem. Se a capital paulista já ostentou com orgulho o slogan de “cidade que não pode parar”, é justo que ela seja também a primeira a colocar em xeque o consumo excessivo de concreto e toda a gama de interesses que costuma acompanhar essa delicada questão.



A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO



**TM. HÁ 29 ANOS PONDO
A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO**

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano.
Sei que receberei 12 exemplares por apenas Cr\$ 2.953.000,00.

NOME _____
 ENDEREÇO _____ FONE _____
 CEP _____ CIDADE _____ ESTADO _____
 EMPRESA _____
 CGC _____ INSC. EST. _____
 ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

transporte
MODERNO

Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
 Tel.: 575-1304 (Linha seqüencial)
 TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

PARA ANUNCIAR NA SEÇÃO "VEÍCULOS, PEÇAS
E SERVIÇOS", LIGUE E DESCUBRA COMO É FÁCIL
E BARATO ANUNCIAR EM TM.

FONE: 575-1304
 FAX: (011) 571-5869
 TELEX: (11) 35.247

**ALUGAR
A GRANDE
OPÇÃO**

**ALUGAR SEMI - REBOQUES É
O NOSSO NEGÓCIO**

Carga Seca, Porta Container,
Baú, Prancha, etc...com 2 ou 3
eixos, com e sem pneus.



RUSSO EQUIPAMENTOS E TRANSPORTES LTDA.
 R. Particular Ana Santos, 101 - Chico de Paula - Santos
 TELEFAX : (0132) 30- 3522

BAFÔMETRO

A única maneira
de controlar a
ingestão de
bebidas alcoólicas.



■ BAIXO CUSTO ■ TOTAL CONFIABILIDADE



LIGUE: (067) 725.7332

RUA 13 DE JUNHO, 12 - TELEFAX (067) 384-3996 - CEP: 79002-420 - CAMPO GRANDE / MS



**TRATE SEU
BRUTO COM
RÉDEA
CURTA.
EXIJA
MANGUEIRAS
ESPIRAIS
TECOIL, DA
TECALON.**

Quem tem anos de estrada e muito caminho pela frente,
pede mangueiras espirais da carreta pelo nome: **Tecoil** da
Tecalon.

Produzidas com tubo de nylon super resistente, suportam as
mais severas condições de uso e variações climáticas.
Caminhoneiro que é vivo e quer permanecer vivo, não se
engana, exige **Tecoil**. Facilmas de instalar, as mangueiras
espirais **Tecoil** garantem economia, pois duram anos e
anos e nunca deixam você na mão.

Na hora da troca, não economize com a sua segurança.
Mangueira espiral da carreta é **Tecoil**. O resto é enrolação.



"TECNOLOGIA EM NYLON"

Rua Rego Barros, 729/745
 V. Formosa - Cep 03460-000
 Fone: (011) 918-9300
 Fax: (011) 271-1502
 São Paulo - SP

+ QUALIDADE
- CUSTOS
+ LUCROS

B&S

VENHA VER COMO ESTA CONTA DÁ CERTO NO SEMINÁRIO QUALIDADE E PRODUTIVIDADE EM TRANSPORTES

Na hora de fazer suas contas, você prefere cobrar menos pelo transporte e oferecer menor qualidade aos seus clientes/usuários? Ou cobrar o preço adequado, oferecendo a qualidade que o cliente considera correta?

No Seminário QUALIDADE E PRODUTIVIDADE EM TRANSPORTE, de Transporte Moderno, você vai saber como é possível somar qualidade e custos menores para que o resultado seja igual a maiores lucros, com clientes/usuários satisfeitos.

Inscriva-se agora mesmo no Seminário QUALIDADE E PRODUTIVIDADE EM TRANSPORTE. E confira, na ponta do lápis, que vale a pena participar!

TEMÁRIO PREVIO

- A qualidade nos transportes
- Terceirização e parceria nos transportes
- Qualidade x Preço
- A profissionalização nas empresas de transporte
- Gestão e Produtividade em Transportes Públicos
- Operação Just-in-time
- Apresentação de "cases"

Local: Instituto de Engenharia

Av. Dr. Dante Pazzanese, 120, V. Mariana

Data: 15 e 16 de Setembro de 1993

INSCREVA-SE JÁ:
TEL/FAX (011) 412-8588
com Carla Monteiro, na Talentum

REALIZAÇÃO

TM OPERACIONAL
CURSOS & SEMINÁRIOS

UMA DIVISÃO DA EDITORA TM LTDA.

Editora TM Ltda - Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117-030 - Vila Mariana
São Paulo - SP - Fone: (011) 575-1304
Fax: (011) 571-5869 - Telex: 1135247

transporte

MODERNO

ANO II - Nº 22 - JULHO 1993

PASSAGEIROS



Foto: Divulgação

URBANO

Inaugurando sua divisão de ônibus, a Mafersa lança uma nova versão do M-210 e outra do M-240

Novos horizontes

■ A Mafersa mudou. Ou, pelo menos, quer mudar. Antes de optar pela criação de uma divisão administrativa e industrial voltada somente para ônibus, no início deste ano, a Mafersa era, de maneira taxativa, uma indústria de trens, com cultura de trens e trabalho comercial e de *marketing* voltado para o setor ferroviário. Acumulou, em cerca de cinquenta anos de atuação nessa área, uma tecnologia que é hoje comparada às melhores do mundo. No nível comercial, conquistou os exigentes mercados norte-americano e europeu com a exportação de carros metroviários para passageiros, além de realizar negócios com rodas e com eixos até mesmo na China, na In-

O novo M 210 S: versão bem simplificada e, segundo a Mafersa, mais barata

glaterra e no Paquistão.

“Éramos uma empresa que fazia trens, e que também fazia ônibus”, afirma Carlos Heitor O. Seabra, gerente de Planejamento e Controle de Marketing, que participava da empresa na fase anterior à da divisão de ônibus. Agora, a intenção é equilibrar a balança e produzir trens e ônibus. No entanto, Seabra insiste no fato de que não se trata de abandonar um segmento para investir em outro. “Estamos criando uma cultura de ônibus paralelamente à cultura de trens já existente”, garante.

Para inaugurar a nova fase, a Mafersa está colocando no mercado uma nova versão do atual modelo urbano M-210, lançado em 1987, e outra do M-240, de outubro de 1992. “A empresa começou pelos carros considerados de maior luxo, e agora oferece o modelo CL”, analisa Luiz Carlos R. Relva, superintendente da divisão de ônibus, comparando os modelos de ônibus aos automóveis. Quanto à nomenclatura para os novos carros, optou-se por M-210 S (de *Standard*) e M-240 S.

O objetivo da Mafersa é atender a uma faixa de mercado que prefere versões simplificadas e mais baratas. As versões *Standard* continuarão com grande capacidade, e terão doze metros de comprimento total, largura de 2,60 m e altura de três metros, com duas portas, e uma terceira opcional. As duas suspensões a ar, dianteira e traseira, e a altura, de 845/920 mm do solo ao piso acabado, e de 370 mm do solo ao primeiro degrau, ao estilo do tradicional Padron 2, também não mudam. Porém, com algumas alterações na carroçaria e no acabamento interno, a empresa conseguiu uma redução de 10% a 12% no preço final do produto.

Fácil limpeza — Com uma nova cara, que amplia a área envidraçada da parte frontal do veículo, a nova versão dispensou o banco estofado, o piso em madeira e os invólucros do corrimão que

equipam o M-210 e o M-240. O primo humilde terá os bancos em fibra de vidro, o revestimento lateral de alumínio corrugado e o piso, também em alumínio, de chapa lavrada. “Aperfeiçoa-mos o carro para atender a um segmento de mercado específico”, afirma Gilmar Abrahão, gerente industrial de Ônibus. Segundo ele, um dos problemas enfrentados de maneira satisfatória pelos itens mais sofisticados das versões atuais é o da dificuldade de limpeza. “O novo veículo resiste bem aos jatos de água da limpeza diária, que castigam os modelos urbanos”, argumenta Abrahão.

O gerente industrial faz questão de frisar que a simplicidade não significa perda de conforto. “Vamos manter a mesma imagem de comodidade e de segurança que temos diante do usuário”, afirma. Segundo ele, em pesquisas realizadas pela empresa junto aos passageiros, a preferência pelos modelos Mafersa ultrapassa, em alguns casos, a pressa de embarcar. “Tomamos depoimentos de pessoas que aguardam pelos nossos ônibus”, afirma. Além de usuários, foram pesquisados empresários e fornecedores de autopeças, entre outros setores envolvidos no negócio de ônibus. Porém, a equipe responsável pelo novo segmento dentro da empresa garante que não se trata de seguir a moda lançada pela Autolatina, de dar ao mercado o que ele quer: “Esses estudos datam de anos atrás, e é com base neles que foi formada a nova divisão”, afirma Luiz Carlos Relva.

As respostas de usuários referendaram, por exemplo, o piso rebaixado na versão inaugural da divisão de ônibus da Mafersa. “A tendência, em todos os países do mundo, é no sentido de dar conforto ao usuário”, afirma o superintendente de Ônibus, lembrando recentes substituições de frota, em algumas cidades alemãs, por veículos de plataformas rebaixadas ao nível da calçada. Para ele, a argumentação de que as ruas das



A Divisão de ônibus da Mafersa: ...

cidades brasileiras não comportam menores alturas de piso também não resiste ao confronto com exemplos estrangeiros. Em Ibiza, na Espanha, a topografia é irregular, com rampas elevadas, e todos os ônibus têm piso rebaixado, rodando normalmente, diz.

Manutenção garantida — O modelo *Standard* que a Mafersa está colocando em linha traz, na verdade, mais uma opção de carroçaria. O gerente industrial garante que, mecanicamente falando, o ônibus é o mesmo. O motor é Cummins, 218 cv e 240 cv, sendo o último turbo, com *aftercooler*. A transmissão é a ZF S 690, com 6 marchas à frente e uma à ré (M-210), ou a Allison automática, MT 647, com ou sem *retarder*, com quatro marchas à frente e uma à ré (M-240). O sistema de freios poderá ser da Master, ou então utilizar o ABS. “A tecnologia em ônibus da Mafersa é tão avançada como a de trens”, atesta Abrahão, ressaltando que o resgate do segmento sobre pneus procura, apenas, utilizar melhor esse fato.

Ele explica que a empresa já está credenciada para, e autorizada a, vender os ônibus em países que são compradores em potencial, como, por exemplo, o Peru e a Argentina. “Exportamos para qualquer outro mercado os mesmos ônibus que vendemos aqui”, afirma o superintendente de ônibus.

No mercado interno, a empresa prevê, para os primeiros dois anos de atuação da divisão de ônibus, uma participação entre 8% e 10% no segmento de grande



Foto: Divulgação

... tecnologia de fabricação tão avançada quanto a utilizada nos trens

capacidade. “Atualmente, não podemos dizer que participamos, mas apenas que aparecemos no mercado”, brinca o superintendente.

Os preparativos para a efetiva atuação mercadológica incluem a concentração da linha de montagem na cidade mineira de Contagem. Os ônibus da Mafersa passarão a sair totalmente prontos da nova linha de produção, já capacitada para fabricar cinquenta unidades por mês. Até agora, a Mafersa somente fabricava, em Contagem, as plataformas e a estrutura dos ônibus, levando, em seguida, as caixas para São Paulo, para receberem acabamento.

Segundo o gerente industrial, formou-se uma nova equipe de operários e de técnicos para trabalhar em Minas Gerais. Numa primeira fase, a partir deste início de semestre, Contagem fabricará 22 unidades por mês, podendo chegar até trinta unidades por mês até o final do ano, dependendo do mercado.

Hora de investir — Retração de vendas de ônibus não assusta a equipe da Mafersa. “O vaivém dos negócios é consequência da vulnerabilidade desse mercado”, analisa Relva. Em sua opinião, situações conjunturais, como, por exemplo, a privatização da CMTC, conseguem balançar a comercialização desses veículos. “É uma característica do nosso mercado brasileiro”, diz. Além disso, Relva é adepto do antigo e, para ele, sábio ditado empresarial que manda “investir em épocas de crise, para estar prepara-

do para os períodos de abundância”.

Porém, não é apenas a filosofia empresarial que está orientando a ex-estatal dos trens na disputa por compradores. Há um plano de redução do custo do produto consolidado por toda a equipe de Ônibus, incluindo o pessoal da engenharia, da produção e da administração. Para o primeiro ano de atuação, prevê-se que será alcançada a meta de diminuir em 20% o preço de fabricação. No final de três anos, a idéia é colocar no mercado ônibus com custo 35% menor que o atual.

Para atingir essa meta, estão sendo negociados componentes e matérias-primas com fornecedores, em nova escala de produção. Além disso, o processo de produção e outros serviços estão sendo analisados e avaliados com o objetivo de optar pela melhor forma de trabalho. “Estamos terceirizando tudo o que não for prejudicial à segurança e à qualidade da produção”, explica o gerente industrial Abrahão.

Apesar de não achar caro o preço atual do ônibus Mafersa, relativamente a produtos de outras marcas, Relva garante serem viáveis as reduções de custo de produção planejadas. No mercado, os atuais M-210 e M-240 custam aproximadamente 10% a mais do que seus similares. No entanto, a diferença, segundo o superintendente, tem retorno na pronta entrega. “Enquanto que outras montadoras demoram até quase trinta dias para entregar o veículo, na Mafersa ele é faturado para um mês, mas sai rodan-

do no ato da compra”, afirma.

Para Relva, o investimento no segmento sobre pneus, inicialmente aplicado em modelos urbanos, enriquecerá o mercado, que, até agora, é praticamente dominado por “pouquíssimas marcas”. “Queremos ser uma opção efetiva para o empresário, com um produto de qualidade e de baixo preço”, diz.

Falta de interesse — Na opinião do superintendente da nova divisão, a Mafersa ganhou o único fator que faltava para competir com ônibus: interesse. “Até agora, não havia uma orientação comercial e de *marketing* para o segmento”, afirma. Exemplo disso, diz ele, era a única representação da marca em São Paulo.

Com as novas diretrizes, já foram nomeadas quatorze representações comerciais em todo o Brasil, a partir da repartição das regiões do país em duas coordenadorias (Sul/Sudeste e Norte/Nordeste). Os representantes, todos eles pessoas jurídicas, darão assistência técnica, e comercializarão peças de reposição. “Faremos uma venda sadia, com prestação de assistência de pós-venda de qualidade”, diz. Além disso, algumas fornecedoras, como a Cummins, a Eaton e a Allison atuarão em parceria com a Mafersa para oferecerem assistência técnica e venda de peças. A estratégia consiste em treinar pessoas na mecânica Mafersa para que o usuário tenha sempre um especialista nas autorizadas. A princípio, a empresa não personalizará todas as suas representações com a marca vermelha, preta e branca de seu logotipo. No entanto, a equipe de ônibus sabe que o próximo passo será a identificação dessa marca ao ônibus. Sabe também que deverá oferecer opções ao mercado comprador. Quanto a isso, Relva ainda não quer adiantar nada, mas garante que o modelo inaugural, agora apresentado, é só o começo: “Há estudos, mas ainda estão em fase embrionária”, confessa.

LIMPEZA DE FROTAS

Retrato da empresa para alguns, a limpeza dos ônibus exige cuidados especiais

Aparente detalhe

■ Considerado por alguns empresários como um problema administrativo sem importância, a higiene da frota costuma trazer, na prática, grandes dores-de-cabeça para a rotina das garagens.

Aparentemente simples, a limpeza e a conservação dos ônibus envolve uma série de detalhes que, se não forem muito bem-planejados, podem atrapalhar o dia-a-dia da atividade da transportadora. São reservatórios de água que devem estar sempre cheios, lavadoras que devem sempre se apresentar em boas condições de funcionamento, *shampoos* e desodorizadores que devem sempre existir em estoque, aspiradores de pó que se deve ter sempre à mão, e, o que é mais importante, equipes sempre a postos para a faxina. Um ônibus não pode sair sujo para uma viagem urbana e, principalmente, rodoviária. Mesmo que a limpeza seja feita sem uma sistematização, é de praxe que um carro sempre se apresente para o serviço em condições mínimas de asseio.

Para alguns executivos, que consideram a aparência dos ônibus o retrato da empresa, a limpeza

e a conservação são itens tão importantes quanto a manutenção mecânica. Aquilo que, para a maioria, pode ser até mesmo irrelevante, para aquela que é o melhor exemplo de limpeza e de empenho na conservação de frota, a Empresa de Turismo Santa Rita, é uma questão de honra, à qual são dispensados tempo, treinamento e recursos financeiros. “Limpeza e conservação fazem parte do nosso negócio”, sintetiza Magda Ardito, diretora executiva da empresa. Prova disso é o fato de a empresa se dar ao luxo de adotar este lema: ‘Griffe em transporte de pessoas.’

Constituindo uma frota considerada modelo, os ônibus da Santa Rita passam para os usuários uma imagem de asseio e de higiene, dando à empresa o apelido justificado de ‘empresa dos ônibus limpinhos’. “Quem formou essa opinião foi o próprio mercado”, afirma a diretora da Santa Rita, sem esconder que houve, e que há, empenho para a manutenção desse nome.

Magda Ardito confessa que a tarefa da limpeza é um “trabalho árduo”, exercido incansavelmen-



te, e explica que o custo direto envolvido nesse trabalho é maior do que aquele que seria gerado por uma limpeza comum, onde não houvesse excesso de zelo. No entanto, agora é preciso conservar a imagem, afirma.

Limpeza por terceiros — Atento ao problema da limpeza da frota nas garagens, por ele sentido durante seus vários anos de experiência como fabricante no setor, Milton Rezende, ex-vice-presidente da Thamco, resolveu criar uma empresa especializada em limpeza



Foto: Marcelo Spatzlora

A Limpool, especializada na limpeza de ônibus: esquema logístico para atender empresas urbanas e serviço completo por veículo em apenas dois minutos

veículo em até dois minutos. “Temos de obedecer à programação e às escalas da transportadora”, afirma Cláudia, adiantando que essa logística é montada de acordo com as necessidades de cada empresa. Há casos em que a higiene é feita fora das garagens, para aproveitar breves momentos de ociosidade do veículo.

O padrão do serviço é definido pelo cliente, que também decide se os produtos a serem utilizados serão próprios ou fornecidos pela Limpool. “Estamos desenvolvendo novas fórmulas específicas para ônibus em parceria com fabricantes de produtos químicos”, afirma Cláudia. Para que o trabalho apresente total eficiência, esclarece, a Limpool utiliza apenas produtos não-tóxicos e inodoros, mesmo no caso de dedetizadores. “Não podemos deixar um ônibus fora de atividade devido à aplicação de dedetizadores, e tampouco correr riscos de provocar intoxicação em passageiros.”

Primeiro Mundo — Na Reunidas, segundo Domenico Roberto, encarregado da manutenção e da limpeza da frota da garagem paulistana, as dedetizações, feitas três vezes por semana, normalmente prendem os carros durante um dia. Sem uma rotina sistematizada, os ônibus vão passando pela limpeza na medida em que retornam das viagens.

A equipe de limpeza reúne cinquenta pessoas para os mais de duzentos ônibus que fazem paradas para higiene no local. Com centralização dos custos na sede, em Araçatuba (SP), a empresa prefere não dizer o quanto pesa a limpeza na manutenção total

de frotas. Pioneira, e até agora única no mercado, a Limpool inicia, neste semestre, um processo de franquia com outras empresas por todo o país.

Acreditando, também, que a limpeza da frota reflete a imagem da empresa, Cláudia Junqueira Rezende, diretora da Limpool, afirma que “o processo de limpeza de um ônibus envolve uma série de procedimentos específicos, que vão desde a seleção dos produtos utilizados até a maneira de passar as escovas e o conhecimento dos locais onde se deve jogar

água ou não”. “Há fiações nos tetos de muitas carroçarias que se danificarão se não houver um cuidado especial na hora da lavagem”, explica Cláudia Rezende.

A empresa oferece tratamentos diferenciados para carros urbanos e para carros rodoviários. Segundo a diretora da Limpool, os ônibus urbanos requerem um esquema logístico mais complexo, devido aos horários de operação das linhas. Normalmente, o serviço é realizado durante a noite, quando as equipes da Limpool podem fazer a operação num

da frota, afirmando apenas que "é um custo grande". Não são usados, para esse trabalho, produtos especiais. Por exemplo, os desodorizadores são os mesmos vendidos para uso pessoal. A única diferença é que na Reunidas as compras são feitas em embalagens de atacado.

Para João do Carmo, gerente geral da mesma empresa, o principal problema a ser administrado no serviço de limpeza é o da



Ardito:
custo direto maior do que se fosse pago a terceiros, mas com esmero garantido

mão-de-obra. "O pessoal falta muito, e, se não houver fiscalização constante, o trabalho sai malfeito", afirma. Terceirização, pa-

ra ele, é "coisa de primeiro mundo". "As empresas tendem a partir para isso", acredita.

Os executivos da Limpool também concordam com o fato de que o principal problema, para o empresário, é o da mão-de-obra, mas, para eles, essa limpadora encontrou uma solução: mantém equipes individuais para cada cliente, e plantonistas para os casos de faltas. "Substituímos os integrantes das equipes a qualquer hora do dia ou da noite", garante Cláudia. Por meio do sistema montado pela empresa, as falhas são detectadas de imediato pelos fiscais e pelos supervisores da qualidade, que rodam diariamente pelos locais onde a Limpool está atendendo.

Além disso, o pessoal passa por um treinamento específico, onde aprende desde técnicas de limpeza até a nomenclatura dos ônibus. Panela, facão e saia passam a ser, para os faxineiros, mais do que vasilha de cozimento, instrumento de corte e veste de moça. O conhecimento se estende até noções de química. Segundo a diretora da empresa, é importante ensinar as características dos produtos químicos para que a pessoa possa lidar com as diluições ou com as misturas necessárias ao serviço.

A terceirização da limpeza, segundo Milton Rezende, traz, ainda, um benefício direto de redução de custo para o empresário. Salários diretos e encargos trabalhistas somam recursos consideráveis na manutenção das equipes próprias de limpeza. Apesar de não revelar preços, ele garante que, "de imediato, a transportadora passará a pagar menos pela limpeza de sua frota".



Foto: Paulo Igarashi

Foto: Paulo Igarashi

Sidnei lembra que alguns ônibus, quando chegam, exibem menos brilho do que outros mais antigos. Há nisso um segredo que a empresa não revela. A tinta utilizada para a repintura, que é também efetuada nos novos, tem uma fórmula exclusiva, preparada especialmente para a empresa, em parceria com uma fabricante alemã.

Há, na garagem da Santa Rita, recém-inaugurada no Jardim Císpes, em São Paulo, uma estrutura montada para pintura e para conservação, semelhante às das encarroçadoras. Pouquíssimas transportadoras mantêm esse tipo de instalações. "Tratamos nossos ônibus como bibelôs", afirma o diretor da Santa Rita. A relação da empresa com a frota, diz, é de carinho e afeto.

Como na manutenção mecânica, a Santa Rita faz a conservação corretiva e a preventiva. Na preventiva, são pintadas rodas, trocados estofados, e realizados outros serviços mais pesados, em intervalos de tempo mais longos. A conservação corretiva, porém, não pára nunca.

Os motoristas, segundo Sidnei, têm a referência do padrão de limpeza da frota, e, caso aconteça um imprevisto, que suje muito o carro durante uma operação de transporte, eles sabem como proceder para deixá-lo, novamente, em condições satisfatórias. Em viagens longas, que duram mais de um dia, os ônibus são lavados com produtos especiais, que acompanham o motorista, em postos de confiança dos diretores da empresa. "Um carro da Santa Rita chega de uma viagem de mil quilômetros com a mesma aparência com a qual saiu daqui", conclui.

A griffe Santa Rita: tinta com fórmula exclusiva é o segredo de uma frota sempre brilhando

Aparência como bandeira

A filosofia que permeia o trabalho da frota, na Empresa de Turismo Santa Rita, consiste em dar a um ônibus de quatro anos a aparência de um veículo recém-saído da fábrica. Por isso, conta Sidnei Arditto, diretor executivo da empresa, o limite de tempo de vida considerado 'top' na frota da Santa Rita é bem maior que o da maioria das outras empresas.

Logo que chegam das montadoras, os veículos adquiridos pela Santa Rita passam por um verdadeiro processo de personalização. Submetem-se durante quinze dias, no mínimo, a um tratamento especial que lhes dá a marca da Griffe. "Não fazemos isso apenas em momentos de ociosidade", lembra ele, adiantando que, em épocas de menor movimento, os veículos podem demorar até quarenta dias para ficarem prontos para rodar como seus irmãos mais velhos.

Constantino ganha linha e compra mais ônibus

A Expresso Santa Rita, de Santo André (SP), empresa do grupo Nenê Constantino, obteve autorização da Emplasa para operar a linha Vila Humaitá, em Santo André, até o Terminal Rodoviário Tietê, na capital paulista. Para operar a nova linha, substituiu doze de seus 45 ônibus e investiu US\$ 850 mil. Pedro Rezende Brito, gerente administrativo

da Santa Rita, não soube dizer se os recursos foram próprios ou se foram financiados pela Finame para a compra de doze chassis Mercedes-Benz 1618, com novo motor da série 400 e carrocerias Nielson Bussar 320. Com o ingresso dos novos veículos, a empresa aproveitou para modificar a pintura da frota.

GNC, alternativa ainda pouco utilizada

Na Argentina, o GNC — Gás Natural Comprimido participa com 33% de sua matriz energética, enquanto que no Brasil essa porcentagem mal chega a 3%. Embora o maior volume de gás natural sirva, naquele país, para gerar energia elétrica, no Brasil é a força da água a responsável pela produção de 33% da matriz energética. Mesmo assim, a Argentina mantém uma frota de 200 mil veículos movidos a gás, dos quais entre 150 e duzentos são ônibus urbanos, informou o consultor Hector Garcia, em palestra no seminário "Qualidade e Uso de Combustíveis para Veículos Pesados", em São Paulo, em junho.

No Brasil, a experiência do uso automotivo do GNC começou na primeira metade da década de 80. Foram utilizados ônibus, visando a substituição do óleo diesel pelo gás. Hoje, São Paulo, com uma frota de 10 mil ônibus urbanos, dis-

põe de apenas sessenta movidos a gás. Caso a lei municipal paulistana 10 950/91 seja cumprida, em dez anos toda a frota de ônibus a diesel terá sido substituída por outra, a gás, o que possibilitará uma economia de 110 milhões de litros de diesel por ano, e uma redução de 2,4 milhões de toneladas anuais de óxidos de enxofre e de outros poluentes na atmosfera, segundo estudo da engenheira Ieda Correia Gomes e do arquiteto Sohati Kondo, da Comgás, apresentado no mesmo seminário.

O consumo de GNC no Brasil ainda é de 10 milhões de metros cúbicos por dia, mas, segundo a Petrobrás, deverá aumentar em 60% até o ano 2000.

Continuam as mesmas dificuldades econômicas e técnicas para a evolução do uso do gás no Brasil. A Portaria 69/89, do CNP, que assegurava, para o metro cúbico de gás, um preço equivalente a 79,16%

do preço do litro de diesel, acabou revogada porque a incidência do ICMS (17%) elevava o preço final para 95,37% do do diesel, anulando a vantagem que estimularia a substituição da frota. Persistem as dificuldades técnicas para substituir o diesel pelo gás em 100% num motor do ciclo Diesel. Alicio Jacques Mendes Vaz, coordenador do Departamento de Gás da Companhia de Petróleo Ipiranga, con-

cluiu pela inviabilidade financeira para as distribuidoras em estações de abastecimento, mesmo que os obstáculos técnicos e políticos sejam contornados.

Na sua opinião, a viabilidade impõe garantia de credibilidade ao programa, incentivos fiscais ao combustível e ao seu uso, recuperação do preço do diesel e revogação da Portaria 33/91, que unifica o preço do GNC fornecido às concessionárias.



GNC participa apenas com 3% da matriz energética nacional

Empresa de São Carlos cria novo passe escolar

Procurando diminuir a utilização indevida dos passes escolares, a empresa Renascença, de São Carlos, no interior de São Paulo, criou um novo modelo de passe escolar, impresso em computador. Contendo dados particulares do estudante, tais como nome e idade, a utilização do bilhete, que custa hoje a metade do preço da tarifa normal da cidade, é dificultada aos usuários que não têm direito ao

benefício. Segundo Edson Franco, gerente da empresa, estava ocorrendo um acesso "muito abusivo ao passe escolar", com famílias inteiras viajando com o bônus de estudante. A empresa espera obter grande redução na venda das novas passagens escolares. De fato, logo nos primeiros dias, a queda nas vendas dos escolares chegou a 70%, afirma o gerente.

**AGORA VOCÊ TEM
A MÁQUINA CERTA
PARA
CADA GARAGEM**



RODOMÓVEL — GARAGENS ATÉ 20 CARROS



**20/50 CARROS RO 203 — 3 ESCOVAS
50/100 CARROS RO 205 — 5 ESCOVAS
100/200 CARROS RO 207 — 7 ESCOVAS
ACIMA DE 200 RO 209 — 9 ESCOVAS**

A GRANDE VANTAGEM:

O modelo RO da JVA é modulado, isto é, você vai acrescentando um par de escovas a medida que a frota cresce



LIGUE PRA GENTE

FÁBRICA (0192) 39-1551

VENDAS (0192) 39-2308

FAX (0192) 39-1714

Rua do Sol, 700 — Barão Geraldo
CEP 13082-970 — Campinas-SP

PASSAGEIROS



Rede reabilita Trem da Serra no RJ

Embora a exploração turística das viagens de trem não seja o forte da Rede Ferroviária Federal, essa Rede, graças a um convênio que assinou com a Montmar Turismo e com a prefeitura de Miguel Pereira (RJ), está reabilitando o Trem da Serra, que fez viagens de 1986 até 1988, quando foram suspensas por falta de passageiros. A Montmar já mantém, com a Rede, um contrato para a exploração do Trem da Mata Atlântica.

A composição, formada por uma locomotiva elétrica e por seis vagões de madeira, cada um com capacidade pa-

ra 42 passageiros, teve os seus carros reformados pela Montmar. As operações devem começar em agosto. Saindo de Miguel Pereira, a uma altitude de 611 metros, passará pelas estações de Governador Portela e de Francisco Frago, transpondo, em seguida, o Viaduto Paulo de Frontin, de estrutura metálica em curva e em rampa, e com desnível de 24 metros, que cruza o Rio São Francisco. A partir desse local, começará a descer em direção a Conrado pela Garganta do Sapê, cuja altitude é de 61 metros. As viagens serão promovidas apenas nos fins de semana.

Santo André estuda fim da municipalização

O prefeito de Santo André, Newton Brandão, quer acabar com a remuneração por quilômetro rodado no sistema de transporte urbano, e pagar o serviço, executado por seis operadoras privadas e também pela municipal EPT, por um preço fixo por passageiro. Um acordo, assinado no início de julho, reduziu a remuneração em 7% a partir desse mês, ampliando esse percentual em 10% a partir de agosto. A Assessoria de Imprensa informa que a economia obtida pela prefeitura no primeiro mês de vigência do acordo foi de Cr\$ 12 bilhões, para um gasto total com o sistema, entre subsídio e administração da EPT, de Cr\$ 173 bilhões. No segundo mês, os 10% de redução representarão Cr\$ 22,5

bilhões a menos para os cofres municipais.

O contrato de municipalização com as concessionárias do sistema se esgotará em setembro.

Em São Bernardo do Campo (SP), o presidente da ETCSBC, empresa municipal de transporte urbano, Iraldo Marcos Fernandes, afirmou que a prefeitura também pensa em privatizar a empresa. Com 1 740 funcionários, e responsável pela operação de todo o sistema, a ETCSBC consumiu, dos cofres municipais, Cr\$ 12 bilhões em maio, e acumulava, na época, dívida de Cr\$ 5 bilhões. Para Fernandes, a prefeitura não está mais interessada em subsidiar a empresa porque agora sua prioridade é a saúde.



CMTC privatiza sistema até final do ano



Foto: Arquivo TM

A primeira fase de privatização envolve oitenta linhas da empresa

A CMTC está escolhendo as primeiras empresas para operar oitenta linhas, entre as 182 sob sua responsabilidade, que iniciarão o processo de privatização de toda a sua operação no sistema de transporte urbano da cidade de São Paulo. Os mil ônibus que percorrem esses trajetos deverão ser leiloados assim que as novas concessionárias começarem a operar.

A partir de setembro, a CMTC deverá estar recebendo propostas para a segunda fase da privatização, que é o repasse, para a iniciati-

va privada, daquilo que foi batizado de 'operação da frota pública'. Serão entregues para operadores particulares não apenas as linhas mas também instalações, incluindo garagens e oficinas de manutenção. O patrimônio continua sendo da CMTC, mas a operação fica sob total responsabilidade de terceiros.

A terceira fase, que deverá concluir a privatização com a transferência das linhas da frota diferenciada, ainda não está definida. Composta por 480 trolebus, sessenta ôni-

bus a gás e 39 articulados, a frota diferenciada exige tratamento especial pelo fato de recorrer a operações e a manutenções exclusivas.

Por outro lado, a CMTC já negociou com as empresas contratadas pela municipalização um novo aditivo ao primeiro acordo, finalizado em primeiro de julho passado, reajustando o valor da remuneração de US\$

0,30 para US\$ 0,46, em prazos escalonados. A empresa municipal estuda, com os empresários, soluções alternativas para viabilizar medidas de redução de custo operacional, como, por exemplo, elevação da taxa de ocupação nos ônibus, com base nos resultados da auditoria realizada nas concessionárias nos primeiros meses deste ano.

Um projeto para unir transporte e comércio

A Secretaria dos Transportes Metropolitanos e a Prefeitura Municipal de São Paulo, embaladas pela onda da privatização, estão estudando ações conjuntas para viabilizar projetos integrados que abrangerão o Metrô, trens urbanos e sistemas de ônibus.

A iniciativa foi da Secretaria Estadual, e baseia-se num modelo de implantação de transporte criado pelo assessor do Gabinete, Oliver Hossepian Salles de Lima. Os locais próximos às

linhas, principalmente do Metrô e de trens, seriam explorados comercialmente, proporcionando um retorno financeiro crescente ao empreendimento. Para tornar possível a execução de seu projeto, o assessor do Gabinete propõe, entre outras medidas, mudanças legislativas para o zoneamento, de modo que os traçados para o transporte, principalmente o do Metrô, se aproximem de regiões que apresentem interesses imobiliários e comerciais.

**Cavalo ganhou corrida primeira vez: Sorte.
Cavalo ganhou corrida segunda vez: Coincidência.
Cavalo ganhou corrida terceira vez: Aposte nele !**

TacomaX

Sinônimo de economia

Mais de 10.000 aparelhos instalados !

FRT Tecnologia Eletrônica Ltda.

R. Cel. Célio Regueira 353, Recife - PE - Cep. 50.740-510 - PABX/FAX: (081) 453.1257.

Ligue: SP (011) 575.8944 - RJ (021) 553.3839 - RS (051) 225.5431 - PR (041) 335.7830

ES (027) 227.8725 - BA (071) 358.4361 - CE (085) 227.3762 - PA (091) 225.0059

TRW
é na
RUCKER

ASSISTÊNCIA
TÉCNICA COM
GARANTIA DE
FÁBRICA

REVENDA
AUTORIZADA
DE PEÇAS E
MOTORES

TRW
é na
RUCKER

TRW
é na
RUCKER

INSTALAÇÃO
DE DIREÇÕES
HIDRÁULICAS E
HIDROSTÁTICAS

TRW - A DIREÇÃO CERTA É

RUCKER
EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA

É SÓ
LIGAR **(011) 727-2600**

sf - Prática da vida. Habilidade ou perícia resultante
do exercício contínua numa profissão, arte
ou ofício.

XPERIÊNCIA

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 29 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação experiente é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a experiência é um deles.



transporte
MODERNO

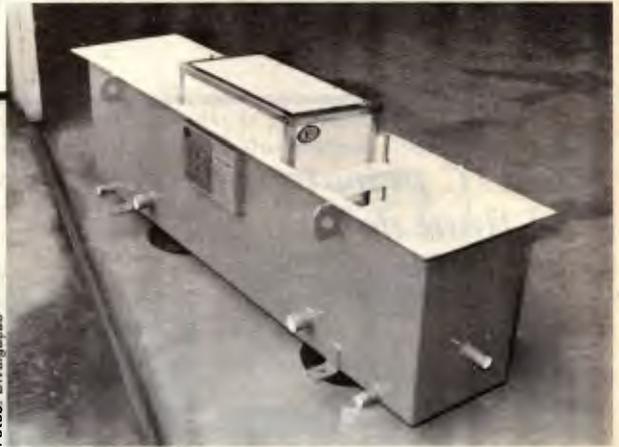
Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: (011) 575-1304 (Seqüencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

PASSAGEIROS

BALCAO

Os separadores
da Incase
usam sistema
de placas
corrugadas
coalescentes

Fotos: Divulgação



Separador água/óleo para oficinas

Fornecedora de equipamentos para o tratamento de efluentes para indústrias químicas e petroquímicas, a Incase, de São Paulo, desenvolveu diferentes modelos de separadores água/óleo, para serem instalados em oficinas mecânicas, em áreas de lavagens de veículos ou em lava-rápidos. Utilizando um sistema de placas corrugadas co-

alescentes para tratar os despejos de áreas de abastecimento, e de boxes para troca de óleo ou para lavagens de veículos, o separador recebe os despejos vindos ao longo de canaletas, e daí os remete à rede de esgotos ou à água pluvial. O separador retém o óleo e emite efluentes com um máximo de 20 ppm de óleo, isto é, dentro dos limites impostos pela legislação para o controle de efluentes. Mais informações poderão ser obtidas pelo fone (011)205-5011 ou pelo fax (011)944-4331.



Equipamento mapeia fluxo com sensores

Controlador de fluxo

O Controlador de Fluxo DI, nas versões 3000 e 4000, da Digicounter Produtos Eletrônicos, já é adotado para controle de fluxo de transporte de passageiros em empresas como a Pássaro Marron e a Viação Atibaia. Agora, ele também começa a ser utilizado para monitorar ônibus urbanos, para o planejamento

de concessionárias e de administradoras do sistema, e em empresas particulares que desejam mapear com exatidão a entrada e a saída de passageiros, para reduzir a evasão de receitas. Fornecendo o número de passageiros (distinguindo crianças e adultos) que entram e que saem do veículo, o sistema também determina o mês, o dia, a hora e o minuto da movimentação dos usuários, e mais o IPK, a distância percorrida entre início e fim da viagem, a velocidade média e a velocidade máxima. Por meio de um coletor de dados, as informações vão para um computador, para gerenciamento. O sistema compõe-se de módulos de controle e de *display*, banco de memória, dispositivos sensores, interface de comunicação (padrão RS 232 C) e teclado. Digicounter Produtos Eletrônicos Ltda., Rua Original, 55, Bairro Bom Jesus, Porto Alegre, RS, fone (051)334-9227



LINHA S

NOVAS OPÇÕES NO MERCADO

Produtos inovadores M-210-S e M-240-S

A Mafersa inovou sua linha de fabricação e está lançando seus novos modelos de ônibus de grande capacidade M-210-S e M-240-S, além de oferecer a opção de plataformas de ônibus para encarroçamento. São produtos desenvolvidos especificamente para satisfazer as necessidades cada vez mais complexas do mercado.

Mais de mil ônibus urbanos monobloco comercializados e uma experiência de 50 anos em veículos de transporte de passageiros garantem a confiabilidade dos seus produtos.

Tecnologia moderna, qualidade tradicional

Com qualidade reconhecida tanto no Brasil quanto no mercado internacional, o ônibus da Mafersa é a simbiose de dois elementos sempre presentes nos produtos da empresa: tecnologia avançada e qualidade, visando garantir à empresa de transporte o máximo retorno sobre seu investimento.

Estrutura voltada para o mercado de ônibus

A Mafersa ampliou sua equipe de profissionais especializados nas áreas de engenharia, suprimentos, marketing, assistência técnica e pós-venda para criar sua Divisão de Ônibus. O objetivo é oferecer as melhores soluções para atender às particularidades do setor de transporte rodoviário urbano de passageiros.



TECNOLOGIA EM TRANSPORTE DE MASSA

Av. Raimundo Pereira de Magalhães, 230
CEP 05092-901 - São Paulo - SP - Brasil
Fone: (011) 261.8911
Fax: (011) 832.3375/4671

Maxitec

Sistemas Eletrônicos de Pesagem Tecnologia e Precisão

SAW 10 C Balança Axial Estática Portátil para Veículos

É ideal para órgãos controladores de rodovias, transportadoras e terminais de carga, permitindo a medição em terreno rústico. A capacidade de pesagem é de 500 a 10.000 kg por placa.

Vantagens

- Display digital de fácil visualização
- Controle de zero automático
- Leve
- Baixa altura
- Carcaça resistente a passagem de veículos
- Grande superfície de pesagem
- Construção hermeticamente fechada
- Alimentação com pilhas comuns
- Microprocessador que efetua a autoverificação do equipamento

Sistema Portátil de Pesagem Dinâmica MXP-300

É constituído por uma unidade eletrônica central compacta, que inclui:

- Indicador digital
- Impressora
- Emissor de data e horário
- Terminal manual para programação, introdução da placa do veículo e limites legais de peso
- Emissor de alarme

Suas placas de pesagem são fabricadas em aço de alta resistência e têm capacidade de 10t, cada uma. Contêm sensor de carga do tipo "strain gauges", vulcanizadas por uma camada de borracha. Alças laterais facilitam o seu transporte.

Consulte-nos

Maxitec SA
AUT PI3 - Sistemas Eletrônicos de
Pesagem
Tel: (011) 872-6722 r.3278 e 3298
Fax: (011) 825-7459

Automação Siemens

