

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 286 - NOVEMBRO 1987 - Cz\$ 90,00



Editora TM Ltda

**Vitória,
o novo
urbano da
Caio**



Mais novidades da Transpo

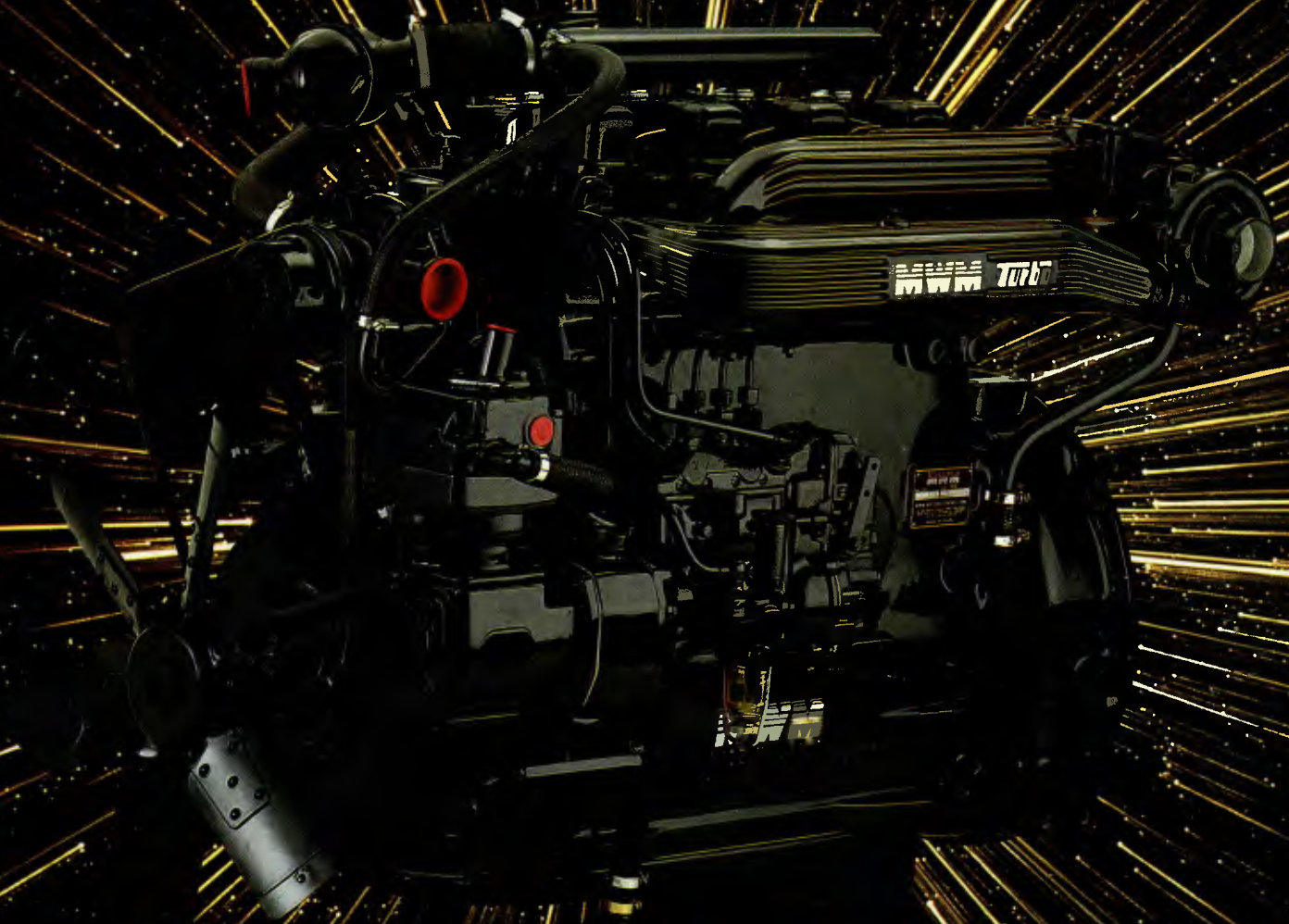
BALANÇAS
Guerra à sobrecarga

COURIER
Para quem tem pressa

MOTORES



O Motor do Caminhão



VOLKSWAGEN VW7.110S

Depto. de vendas: tel. (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.



Ford adota o "Supercube" e reduz o custo dos transportes

Desde outubro passado, todos os carregamentos de partes e peças entre as 23 unidades industriais da Ford Europa estão sendo feitos via *Supercube*, o nome escolhido pela empresa para designar sua frota de trailers articulados de grande capacidade. Cada *Supercube* pode carregar trinta cavaletes de peças enquanto os contêineres normais carregam quatorze apenas.

A Ford acredita que poderá economizar até US\$ 9 milhões por ano com os *Supercubes*, pois eles significam maior rapidez no transporte e um número de viagens 32% menor. Assim, em dois anos e meio, a Ford espera recuperar os US\$ 22,6 milhões investi-

dos na compra de 520 trailers, 103 cavalinhos Iveco-Ford e na reforma de suas unidades para a operação com o novo sistema.

Para as viagens entre a Grã-Bretanha e o Continente, a Ford fretou dois navios Ro-Ro de 1 500 t, cada um podendo transportar 86 *Supercubes*. A Ford possui um terminal Ro-Ro próprio em Dagenham, Inglaterra, na modernização do qual empregou US\$ 1,9 milhão. O sistema inclui, também, um computador — com terminais em cada unidade — que manterá o registro de onde se encontra cada trailer em determinado momento e o que cada um está transportando.

(MP)

Boeing adia lançamento de 7J7

A Boeing, dos EUA, adiou por um ano o lançamento de seu revolucionário 7J7, um avião com comandos eletrônicos e turbinas *pro-fan*, que agora deve aparecer somente em fins de 88 ou início de 89. Segundo a companhia, a decisão não se refere a problemas de tecnologia e sim de mercado.

Até agora, nenhuma

companhia aérea demonstrou interesse pelo superavanzado avião para 150 pessoas, cujos desenhos foram exibidos durante o último Salão de Aviação em Paris (IM nº 282, julho de 1981) como uma resposta da Boeing ao Airbus A-320, lançado daquele evento como o mais avançado avião do mundo. O A-320 não tem manche:

em seu lugar há uma alavanca no estilo dos jogos Atari. Os movimentos das asas são controlados por computadores, dentro de um "envelope" de segurança, que evita que o avião exceda seus limites de resistência torcional.

O A-320, que começa a ser entregue ano que vem, já tem 439 pedidos, sendo 277 ordens firmes e 169 opções de compra. A

Boeing não se deixa impressionar por estes números. Acredita que o 7J7 está muito avançado para sua época mas que bastam duas empresas realizarem encomendas para que outras ordens surjam. Segundo a companhia, sua maior vantagem está na economia de combustível da ordem de 40%, maior devido às turbinas *pro-fan*.

(MP)

Rede instala a segunda fase do gerenciamento por computador

A Rede Ferroviária Federal, que anunciou recentemente a instalação da segunda fase do SIGO — Sistema de Gerenciamento Operacional, através de computadores, contratou uma empresa de radiocomunicação para instalar um sistema móvel UHF/VHF para fazer a intercomunicação de 300 km de via férrea entre Juiz de Fora e Florianópolis, em Minas Gerais, e entre Juiz de Fora e Itacuruçá, no porto do Rio de Janeiro.

Esse contrato, firmado com a Control, no valor de Cz\$ 400 milhões, prevê a instalação do sistema entre fevereiro e dezembro de

1988. A partir daí, interligará o Centro de Controle Operacional da Rede de Juiz de Fora com locomotivas e vagões, através de rádio, a uma tela de computador instalada no CCO.

Segundo Cid Antão, diretor da Control, esse sistema de comunicação substituirá o convencional que obriga o maquinista a interromper a marcha da composição para se comunicar com o CCO pelo telefone, toda vez que tiver um problema na ferrovia. O UHF/VHF permitirá a redução do tempo médio de atraso dos trens nesses trajetos dos atuais 50 minutos, para quinze.

EVENTOS

O Instituto de Ciências do Transporte, de Budapeste, Hungria, promoverá, entre 11 e 29 de abril de 1988, o 2º Curso de Gerência de Transportes, dirigido a engenheiros e economistas que trabalham na área. Realizado em cooperação com o Instituto de Pós-Graduação da Universidade Técnica de Budapeste, o curso reunirá um máximo de 25 pessoas para analisar temas como: aspectos econômicos atuais; planejamento e desenvolvimento de rede de transporte; desenvolvimento de sistemas de transportes de passageiros e cargas; segurança de tráfego e proteção

de terceiros; construção e manutenção de rodovias; e energia econômica.

O curso de dezoito dias custa US\$ 1 540, incluídas aí despesas de hospedagem, refeição, e transporte interno em Budapeste, além de uma verba na moeda local para pequenas despesas individuais.

As inscrições devem ser feitas até dia 30 de novembro no Instituto for Transport Sciences (KTI) 1502 Budapest P.O.B. 107 Hungary Europe ou pelo telefone 850-311 ou telex 226443, onde também serão obtidas maiores informações.

Diretor da ANTP diz que o vale-transporte desagradou a todos

Ao sancionar a Lei nº 7 619, a 30 de setembro, instituindo a obrigatoriedade do vale-transporte, o presidente José Sarney conseguiu desagradar os principais defensores desse subsídio ao trabalhador “para atender reclamos dos lojistas, contrários à sua instituição”, na opinião de Horácio Lucatelli Costa Brasil, diretor da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos e secretário de Transportes de Salvador.

Para Horácio Brasil, houve, além disso, “ciúme político”, pois o projeto de lei, aprovado em sua íntegra pelo Congresso Nacional, partiu do senador Afonso Camargo (PMDB-PR), um dos críticos da política do governo Sarney para os transportes. “Ao manter o subsídio sobre o que exceder de 6% do salário bruto do empregado – contra 3% previsto no projeto aprovado –, o presidente da República pre-

judicou milhões de trabalhadores”, destaca Brasil.

Mas, José Sérgio Pavani, presidente do Tranurb – Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de São Paulo, considera o vale-transporte obrigatório, uma das maiores conquistas dos trabalhadores de baixa renda. “Em São Paulo, será beneficiado quem ganha até três salários mínimos. O que ele gastar acima de Cz\$ 475,20 será coberto pelo empregador”, exemplificou. Mesmo assim, Pavani prefere aguardar a regulamentação da lei para uma melhor avaliação.

Por sua vez, a ANTP, que prepara um seminário sobre operacionalização do vale-transporte para novembro, promete continuar lutando para modificar essa lei e, assim, ampliar o alcance do benefício para um número maior de empregados, atingindo os que estão fora do mercado formal de trabalho.



Metrô de S. Paulo tem proposta para construir metrô em Bogotá

A tão decantada integração latino-americana já passou dos discursos protocolares para o exercício prático, assegura Rogério Belda, chefe do Núcleo de Tecnologia da Companhia do Metrô de São Paulo, ao anunciar a participação em uma concorrência internacional para construção do metrô de Bogotá de um consórcio de empresas do Brasil, Argentina e México.

A proposta, entregue em agosto, tem a participação das companhias estatais do metrô de São Paulo, Bueno Aires e Cidade do México, além de empresas privadas de planejamento, projeto e engenharia dos três países, com financiamento do Latinoequipe, consórcio que reúne o Banco do Estado de São Paulo e bancos oficiais do México e Argentina. O resultado da concorrência da qual participam também grupos canadenses e italianos de larga experiência nesses projetos, deve ser conhecido até o final deste ano.

Essa experiência, segundo Belda, acabou por agilizar a criação do Comitê Latino-americano de Metrô, que se reuniu pela primeira vez em Caracas (Venezuela), de 14 a 16 de outubro último. O comitê se propõe a intercambiar experiências com vistas a

aplicar os índices de nacionalização dos sistemas metroviários dos países associados, buscando, assim, conforme explica Belda, fortalecer as empresas privadas nacionais, fornecedoras dos metrô. Para isso, já está sendo elaborado um catálogo técnico de nacionalização para ser utilizado pelos metrô da América Latina.

O diretor Administrativo da Cia. do Metrô de São Paulo, Paulo Mansur, mostrou aos técnicos das cidades do México, Bueno Aires, Santiago e Caracas, a experiência do metrô paulista na organização do sistema metropolitano de transporte coletivo, pois, além de operar o metrô, mantém linhas de trolebus e ônibus e ainda prepara projetos de sistemas de transporte.

O comitê reúne diferentes experiências, explica Belda: “Enquanto Buenos Aires tem o mais antigo, desde 1913, a Cidade do México tem o maior, com nove linhas em operação, tendo transportado, em 1986, 1,3 bilhão de passageiros; o de São Paulo é considerado o mais, organizado em termos de integração com outros modais, o de Santiago é o menor de todos e o caçula é o Caracas, com duas linhas, ainda não integradas”.

A Scania chega ao meio milhão



A Saab-Scania levou noventa anos para atingir a produção do primeiro meio milhão de veículos. Com esta marca, a empresa sueca se coloca em quarto lugar entre os maiores fabricantes de ônibus e caminhões pesados do mundo.

O veículo nº 500 000, um Scania T 92, foi produzido

na matriz da empresa em Sodertalje e foi doado à Unicef para ser usado na Guiné. O Brasil é o segundo maior mercado da Saab-Scania e nesse período já foram comercializadas 60 900 unidades, perdendo apenas para a Suécia, que consumiu, até agora, o total de 106 400 das 500 000.

Thermo King inaugura fábrica e quer dobrar a produção

Instalada em área de 22 mil metros quadrados, na estrada velha entre Campinas e Monte Mor, a nova fábrica que a Thermo King do Brasil inaugurou, a 30 de outubro último, tem 6 500 metros quadrados de área construída e está equipada para dobrar sua atual produção de refrigeradores de carga e aparelhos de ar condicionado para ônibus no prazo máximo de três anos, para atender as metas de crescimento do mercado interno de exportação, segundo informações da direção da empresa.

Para isso, está substituindo e ampliando seu maquinário e, ao mesmo

tempo, implantando um programa de controle de qualidade para atingir o modelo mundial e, assim, ficar em condições de competir com o mercado internacional. Hoje, os equipamentos com a marca Thermo King circulam em veículos da América Latina, mas a meta da empresa agora é competir nos mercados americano e europeu. O modelo mundial dos dois equipamentos está sendo prometido para o começo de 1988, para comercialização tanto no Brasil como no exterior. A empresa anuncia, também para o próximo ano, um equipamento de ar condicionado para locomotivas.

O novo presidente da Rodonal

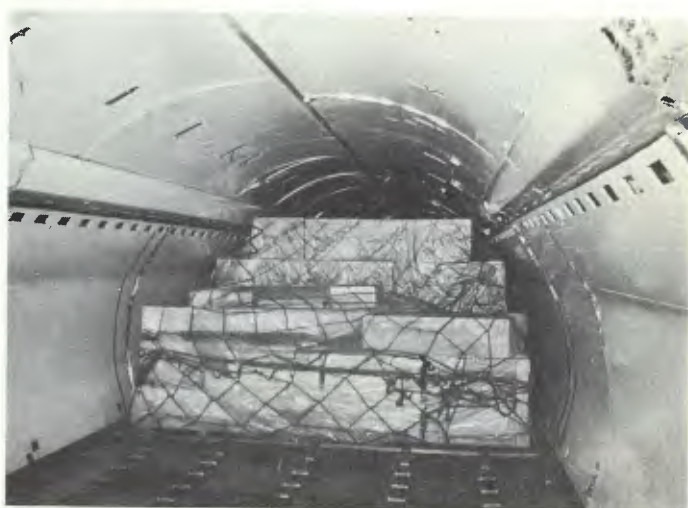


Ao fecharmos esta edição, estava praticamente acertado o nome de Heloísio Lopes, diretor da Viação São Geraldo, para encabeçar a chapa única para a nova Diretoria da Rodonal – Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais de Passageiros, com sede no Rio de Janeiro. Os nomes dos empresários Odilon dos Santos, da Transbrasiliana e de Belmiro Zaffari, da Unesul, chegaram a ser cogitados, mas “o consenso acabou prevalecendo na escolha de

Helóísio Lopes”, como informou uma fonte do setor. Consenso no caso, significa continuidade do esquema que domina a Rodonal há vários anos.

Helóísio Lopes foi vice-presidente de Bernardino Rios Pim (atual presidente), na sua primeira gestão. “Além disso”, acrescenta a fonte, “o porte da empresa que ele representa também contribuiu na escolha”. Alegando viagens ou reuniões fechadas, Helóísio Lopes escusou-se a falar sobre o assunto antes de completar a composição da chapa, cujo prazo de inscrição terminaria a 30 de novembro. O nome de Camilo Cola Jr, filho do atual presidente da CNTT e, como Bernardino Rios Pim, diretor da Itapemirim, embora cogitado para vice-presidente, não foi confirmado por nenhuma das fontes consultadas. Odilon dos Santos e Belmiro Zaffari também evitaram conversar sobre o assunto.

As eleições estão marcadas para o dia 16 de dezembro e a posse será em 20 de janeiro de 1988.



ABCT quer regulamentar carga perigosa embarcada em avião

Se a legislação para o transporte terrestre de produtos perigosos ainda não foi revista, apesar de muitas promessas, a carga perigosa por via aérea não tem qualquer regulamento. O coronel Eider Rosa de Mesquita, gerente de Carga Aérea da Infraero, denunciou em recente reunião da CCT – Comissão de Coordenação do Terminal de Cargas do Aeroporto de Guarulhos (SP) “a abertura de uma carga contendo nitroglicerina sem o mínimo cuidado”. Já o representante da TAP Air Portugal na mesma reunião, Armando Gonçalves Cardoso atestou a queda de inúmeras aeronaves em consequência de embalagens inadequadas de produtos perigosos.

Por isso, foi criada uma subcomissão da ABCT –

Associação Brasileira de Transitários de Carga, para normatizar as embalagens de carga perigosa no modal aéreo. Com prazo até 1989 para desenvolver esse trabalho, as normas devem respeitar os princípios da CACI – Organização Internacional de Aviação Civil, porém, serão compatíveis com as condições brasileiras. A primeira reunião da subcomissão levou a Congonhas, São Paulo, as empresas transportadoras, comissárias e agências de carga, além da Infraero. A próxima, marcada para o dia 17 de novembro, para traçar as metas de trabalho, vai reunir também representantes da indústria de embalagem e do Instituto de Tecnologia de Alimentos, seção de embalagens e da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

A Rede moderniza o sudeste

A Rede Ferroviária Federal está investindo este ano o equivalente a US\$ 4,9 milhões na recuperação e modernização do sistema ferroviário da região Nordeste, compreendida pelos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe. O programa de inves-

timentos prevê um total de US\$ 20 milhões até 1990, segundo informa o porta-voz oficial da Rede. Esse sistema, coordenado pela Superintendência Regional I, com sede no Recife, transportou, no ano passado, 1,8 milhão de toneladas de carga e este ano, segundo a empresa, deve chegar a dois milhões de t.

RTB – dados complementares

A diretoria de Transportes de Cargas do DNER-Departamento Nacional de estradas de Rodagem baixou a Instrução de Serviços nº 01/87 (DOU de 22/10) contendo instruções para a complementação dos dados cadastrais de transportes inscritos no RTB-Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens.

Ao renovar o assunto, a Portaria nº 216 do Ministério dos Transportes, de abril deste ano, determinou que as empresas transportadoras, transportadores de carga própria, organizados sob forma de empresas, e empresas locadoras de veículos devem informar ao DNER até outubro deste

ano, “apenas do cadastro, no que couber”, a área de terreno ocupada pela sede, relação de filiais, especializações, áreas de operação e frota, daí a emissão da Instrução nº 01/87.

Ainda segundo a instrução, os transportadores de carga própria organizados sob forma de pessoas jurídicas estão dispensados de informar a área de operação em que atuam habitualmente e as áreas de terrenos ocupadas pelas sedes ou filiais. As empresas locadoras de veículos, por sua vez, estão dispensadas de informar a área de operação, especialização e áreas de terrenos ocupadas pelas suas sedes ou filiais.



Contran disciplina transporte de contêineres em caminhões

O Contran – Conselho Nacional de Trânsito baixou a Resolução nº 682/87 disciplinando o transporte de contêineres em caminhões. A partir de março de 1988, somente poderão transportar contêineres veículos especialmente fabricados ou adaptados para esse transporte.

Os órgãos de trânsito só emitirão Certificados de Registro de Veículo (CRV) e de Registro e Licenciamento do Veículo (CRVL) após a apresentação do “certificado de garantia”, expedido pelo Inmetro.

Só poderão circular transportando contêineres os veículos que portarem plaqueta de identificação de certificação do fabricante ou adaptador, credenciado pelo Inmetro, de acordo com modelo estabelecido pela resolução do Contran.

Os fabricados ou adaptados, já registrados e licenciados para o transporte de contêineres antes da

entrada em vigor da nova resolução estão dispensados de atender às suas exigências.

O veículo que não cumprir a resolução está sujeito a multa e apreensão do veículo. Estão nesse caso: a) caminhão não adaptado surpreendido transportando contêiner; b) veículo adaptado surpreendido transitando sem a inscrição no CRV ou no CRVL ou sem a plaqueta de identificação do fabricante ou do adaptador credenciado pelo Inmetro; c) veículo adaptado transportando contêineres sem o travamento dos dispositivos de fixação.

Até o licenciamento de 1988, será permitido o transporte de contêineres em veículo não adaptado, desde que os cofres sejam amarrados à estrutura da carroçaria, no mínimo, em dois locais diferentes, com cabos de aço, com resistência suficiente para impedir o seu deslocamento longitudinal, transversal ou vertical, nas condições mais desfavoráveis.

Seminários do Iman em 1988

O Iman-Instituto de Movimentação e Armazenamento de Materiais anuncia sua programação para 1988. Em abril, junho, agosto e outubro, está previsto o curso sobre “Gerência de Transporte e Frotas”. Em abril, junho,

agosto e outubro, o tema será “Logística”. Em março, junho, julho, agosto e novembro, será a vez do curso “Embalagem no Transporte e Exportação”. Maiores informações pelo telefone (011) 285-6188 e pelo telex (011) 38 103.

PESSOAL

A saída do advogado Marcos Cabral, da presidência do Contran – Conselho Nacional de Trânsito, tem, pelo menos, duas versões: a oficial de que estaria com pressa de voltar à sua função de procurador do Estado, em Pernambuco, pois está no Contran há mais de dois anos; a segunda de que sua amizade de longa data com o presidente do PFL, Marco Maciel o teria incompatibilizado com o atual ministro, que é do PMDB.

Há quem diga que nenhuma tem muita consistência porque, embora afastado do cargo, continua em Brasília, à disposição

do gabinete de Brossard, pelo menos, até o final deste ano; o que não explica sua pressa de voltar a Pernambuco, nem a incompatibilização. Também porque, embora amigo de Maciel, foi nomeado por Fernando Lira, então ministro da Justiça, do PMDB e, por coincidência também pernambucano. Quem não quer falar no assunto é o próprio Cabral, mesmo diante de insistentes indagações. Para seu lugar, foi escolhido o ex-secretário municipal de Transportes (sem partido), nomeado e destituído pelo prefeito Jânio Quadros, o engenheiro Roberto Salvador Scaringela.



Betina Lenci decidiu assumir a presidência da Companhia Transportadora

e Comercial Translor, acumulando a presidência do Conselho de Administração, que já exercia. Por isso, Horst Denny, que presidia a empresa, foi demitido, assim como Álvaro Vizzotto, diretor de Operações, que foi substituído por Paulo Westmann. Com a reorganização administrativa, foi criado o cargo de vice-presidente, que passou a ser ocupado por Ricardo Uchoa Alves de Lima.



Caminhões



FORD CARGO

PARA QUEM EXIGE DESEMPENHO COM SEGURANÇA.

Quem tem Cargo não tem distância. Isto porque o Cargo é um caminhão econômico, potente, de manutenção simples, fácil de manobrar, ágil e muito seguro. Tudo isto e mais um motor que não rejeita subida.

Motor de 6 cilindros em linha, nas versões Ford Diesel 6.6 (155 cv) e Ford Diesel 6.6 Turbo (182 cv). Qualquer escolha é bem feita. Afinal, os motores são equipados com sistema de injeção direta em linha, filtro de ar para serviço pesado com indicador de restrição para maior vida útil do motor e ventilador

com embreagem viscosa. Exclusivo sistema de filtragem do combustível com alerta luminoso no painel de instrumentos indicando o excesso de água. Embreagem auto-ajustável de acionamento hidráulico com material de atrito livre de asbesto para maior durabilidade e redução da poluição ambiental. Nova caixa de mudanças, com as marchas reescalonadas e a 1ª mais reduzida. Novo eixo traseiro de alta capacidade de tração com dupla redução por sistema planetário. E mais. Muito mais. Com Ford Cargo

você vai mais longe e mais rápido, com todo o conforto de sua cabina. Com toda a segurança do seu sistema de freios a ar com circuito duplo. Com as opções de toda uma linha. Ao todo são seis modelos para 12, 14 e 16 toneladas de peso bruto total. Um deles é ideal para o tipo de carga que você tem para transportar, com alta confiabilidade e um baixo custo operacional, garantindo, assim, excelente retorno do seu investimento. Visite o seu Distribuidor Ford Caminhões para fazer o grande negócio de sua vida.



FORD CARGO. MAIS CAMINHÃO POR QUILOMETRO.

FORD CAMINHÕES



E mais...

"Courier", a opção para quem tem pressa	30
Apesar das vantagens, padron ainda não "pegou"	41
Continua difícil repor peças do caminhão Fiat	50
A automação está chegando aos ônibus urbanos	53
Geipot condena a implantação da Norte-Sul	53
O Simefre contra a compra de vagões romenos	54
Minas exagera na propagação de novas estradas	56
Volvo gostaria de exportar mais pesados	57

Seções

Atualidades	3
Neuto escreve	9
Cartas	12
Mercado/novos	59
Mercado/usados	61
Produção	62
Produtos	64



Governo aperta o cerco ao excesso de carga

Desde setembro, os caminhões transportando excessos superiores aos permitidos por lei estão sendo obrigados pela fiscalização a realizar o transbordo da carga. Veja aqui o impacto que a medida está provocando. **Página 34**

Mais novidades que fizeram o sucesso da Transpo

A convivência forçada com o grande público não impediu a realização de bons negócios dentro da Brasil Transpo. A mostra foi também rica em novos produtos para o transporte de passageiros e de cargas. **Página 14**



Ônibus europeus na rota da sofisticação

Oferecer ao passageiro luxo, conforto e bom atendimento foi o caminho encontrado pelos operadores europeus de ônibus rodoviários para conquistarem os usuários dos aviões, trens e até dos automóveis. **Página 46**



CAPA
Vitória, o novo urbano da Caio
Foto: Marcelo Vigneron



Editora TM Ltda

Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo
Sócio-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis
Editora assistente: Valdir dos Santos
Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), e Gilberto Penha
Revisora: Margarida Bezerra Leite

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb
Colaboradores: Aloísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos), Aristides Pires Júnior (diagramação).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.
Arte e Produção: Waldemar Schön

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 665/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

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

Diretor Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 8538)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi
Gerente: José Maria dos Santos
Representantes: Carlos A.B. Criscuolo e Adilson Teixeira
Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira
Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

International advertising Sales Representatives

Coordinator For International Advertising:
Brazmeda Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.: The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

Rua Said Aiach nº 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Ori e Vânia S. Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes



ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - Rua Said Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço do exemplar avulso: Cz\$ 90,00. Edições Especiais: Cz\$ 135,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

TELEX (011) 35247

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

Tendências da Transpo

Decididamente, a Brasil Transpo não é mais aquela. Concebida como uma feira técnica e especializada em transporte, a mostra, este ano, escancarou suas bilheteria para um público submetido, durante três anos, a um total jejum de exposições de automóveis nacionais.

Ao que tudo indica, porém, a convivência forçada entre negócios e lazer não chegou a ofuscar o tradicional brilho da Transpo. A ameaça de “argentinização” da indústria automobilística nacional e o clima de sinistrose que assola o país não foram suficientes para impedir o surgimento de novas e importantes tendências tecnológicas – especialmente, no setor de ônibus.

De fato, a Transpo marcou a já tardia aposentadoria do obsoleto motor Mercedes OM-352, velho conhecido dos frotistas pelo pantagruélico apetite por óleo lubrificante e por não dispensar retíficas precoces. Na sua vaga, entra o moderno motor OM-366, que equipará os novos caminhões da montadora, prometidos para este ano, adiados pela recessão para 1988.

Mas, não se trata de uma simples troca de motor. A estrela de três pontas brilhou no Anhembi como símbolo de uma revolucionária família de ônibus urbanos que inclui tanto versões convencionais quanto padron e trolebus.

São novidades que chegam com muito atraso em relação aos concorrentes e às tendências do transporte urbano. Mas que, talvez, estejam entrando em cena na hora certa. Sua aparição coincide com conversão do vale-transporte de opcional para obrigatório.

Embora beneficie apenas os que têm carteira assinada, o vale limita a 6% do salário a despesa do empregado com condução. A diferença corre por conta do patrão, contemplado, por sua vez, com a dedução, diretamente do Imposto de Renda devido, do valor obtido pela aplicação da alíquota cabível sobre o total das despesas.



Espera-se que o mecanismo liberte as tarifas do político e do social, permitindo a substituição das peças de museu por ônibus mais seguros e confortáveis – como os que a Mercedes acaba de lançar.

Na mesma linha de busca de um novo patamar de conforto para o passageiro, o Anhembi ostentou ainda outras novidades. Embora utilizando os já superados chassis frontais, o Vitoria, da Caio, é igualmente um ônibus mais atualizado e com melhor aerodinâmica. Além do urbano da Nielson, destaca também a busca pela Scania de um ônibus adequado a condições difíceis de tráfego – a fábrica não gosta que chamem o veículo de *jungle bus*. Mas, a grande atração foi, sem dúvida, o avanço do ônibus padron, da Mafersa, o primeiro monobloco inteiramente projetado pela indústria nacional.

No setor de carga, a Transpo acentuou a tendência para a busca de uma relação potência/peso cada vez maior. Um dos puxadores da nova moda foi o 7-110 da Volkswagen, segundo a montadora, o primeiro leve turbinado para cargas que têm pressa. Na mesma ala, estão o 16-210 e 14-210, lançamentos futuros que marcarão, finalmente, a entrada da Cummins no mercado automotivo. A Mercedes também engrossou esse coro. Decidida a abolir o mito da lentidão dos seus veículos na subida, mandou para o Anhembi os modelos L-1118 e L-1934, turbinados e com cavalos adicionais em relação às versões convencionais.

Daqui para a frente os ônibus urbanos vão ser difer



entes: Mercedes-Benz O-371. O padrão tecnológico.

Chegou a nova linha.
Um novo conceito em transporte urbano, idealizado pela Mercedes-Benz com a mais alta tecnologia.

O-371. Nas versões Urbano, Urbano Padron, Trólebus e a Gás.



O-371 UP - 2 ou 3 portas

Uma avançada linha de ônibus que constituirá daqui para a frente o novo padrão tecnológico em transporte coletivo nas cidades.

Em questão de estilo, a carroçaria foi desenvolvida utilizando os conceitos mais modernos em matéria de estética e tecnologia aplicadas a ônibus urbanos.



O-371 U

Grandes áreas envidraçadas, lanternas maiores e amplos retrovisores oferecem maior visibilidade e segurança.

No O-371 UP, com opção de duas ou três portas de considerável largura, os degraus são iluminados, têm baixa altura e piso antiderrapante. Tudo para permitir um fluxo mais rápido e seguro de passageiros.

A área interna é ampla, com eficiente sistema de circulação de ar formado pela tomada frontal e campânulas de exaustão e ventilação.

As lâmpadas com luz branca de

néon estão embutidas nas laterais do teto. Os assentos têm almofadas individuais, são anatômicos e projetados para o transporte urbano.

Na hora de parar, botões estrategicamente localizados acionam o aviso de parada solicitada ao motorista, informando também aos passageiros através de um painel luminoso.

O banco do motorista é anatômico e hidráulico, ajustável na inclinação e regulável de acordo com o seu peso. O painel de comando é do tipo envolvente, com teclas e símbolos iluminados facilmente visíveis à noite.



O-371 Trólebus

É a nova tecnologia Mercedes-Benz. Presente na suspensão pneumática no modelo Urbano Padron e com molas helicoidais e semi-elípticas no modelo Urbano. Presente também nos motores de 136 cv ou 187 cv, adequados e dimensionados para o trânsito urbano.

É o novo padrão tecnológico em transporte coletivo urbano, que traz mais conforto, segurança, economia e rentabilidade. Daqui para a frente os ônibus urbanos vão ser assim.



O-371 a Gás



MERCEDES-BENZ

Vietnã brasileiro

Parabéns pela publicação dos artigos sobre acidentes rodoviários em TM nº 283, agosto de 1987, que acabo de receber. O destaque da capa chamando a insegurança nas estradas de "Vietnã brasileiro", embora dramático, é mais um grito desesperado que, infelizmente, no máximo entrará por um ouvido e sairá pelo outro, pois, aqui, nada acontece, nada melhora. A lei da entropia saiu dos limites da termodinâmica e atua em toda as áreas sociais. Tudo piora. É o caos.



As revelações da reportagem de TM são estarrecedoras. Que providências veremos adotadas?

A via Dutra, a rodovia que liga as duas principais cidades do país e, mais ainda, conecta o Sul com o Nordeste, apesar de ter quatro postos de pedágio, um a cada 100 km, não é uma auto-estrada até hoje, pois sequer tem mureta de defesa separando as duas partes em toda a sua extensão, de apenas 400 km e, o que é ainda pior, existem muitos cruzamentos sem viadutos, até para se passar para um posto de abastecimento ou restaurante, como em Itatiaia. E, muitas vezes, o canteiro central não tem largura suficiente para que os veículos aguardem a vez para cruzarem a outra pista.

Surgiu que TM faça uma reportagem detalhada sobre a Dutra, quilômetro

por quilômetro, apontando todas as suas falhas, para, mais uma vez, as autoridades se sensibilizarem.

Roldão P. Simas Filho – Rio de Janeiro-RJ.

Sugestão anotada.

Segurança

Presto assistência jurídica a diversas empresas de transportes. Sou chefe do Departamento Jurídico da Transporte Sideral S.A., professor Adjunto da cadeira de "Processo Penal" da Faculdade de Direito de Barra Mansa e sócio-gerente de Transfeito Transportes Gerais Ltda.

Como estou escrevendo um livro sobre acidentes automobilísticos, solicito autorização de TM para transcrever, no todo ou em parte, inclusive gráficos, os artigos sobre segurança nas estradas, publicados na edição nº 283, agosto de 1987. Evidentemente, assumo o compromisso de citar a fonte.

Tertuliano Feitosa – Barra Mansa-RJ.

A reprodução de artigos ou reportagens é livre, desde que citada a fonte.

Mapa

Em TM nº 283, agosto de 1987, na reportagem sobre segurança nas estradas, vimos o mapa do Brasil com o número de acidentes, feridos e mortos em 1986, nas rodovias federais, por estado.

Gostaríamos, se possível, que TM publicasse igual mapa, porém, com os dados de acidentes, feridos e mortos por quilômetro em cada estado. Isso nos daria um indicador proporcional da real situação de cada Estado.

Engº Ivan Santos Leite – Estância, SE.

Enviada cópia da última estatística do Geipot sobre extensão das rodovias federais pavimentadas por unidade da Federação.

Flagelo evitável

Lendo TM nº 283, agosto 1987, mais especificamente, a reportagem "Para autoridades, flagelo é evitável", verificamos que técnicos do Geipot-Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes escreveram um livreto intitulado "O acidente de tráfico: flagelo nacional evitável", cuja distribuição foi limitada.

Como atuamos na área de seguros de acidentes pessoais e na regulação de sinistros (envolvendo acentuadamente empresas de transportes), temos muito interesse na leitura do livreto, bem como na divulgação de suas conclusões junto aos departamentos de segurança das empresas com as quais trabalhamos.

Portanto, estimaríamos saber como obter um exemplar ou, caso isso seja impossível, onde conseguiríamos uma cópia.

Magna Corretora de Seguros Ltda. – Curitiba, PR.

Enviada uma cópia do livreto.

Chope duplo

A reportagem apresentada por TM nº 283, intitulada "São Paulo descobre o double-decked", apresenta sucintamente as opiniões de várias pessoas ligadas ao transporte público sobre aquele tipo de veículo.

Entretanto, a opinião externada por Rogério Belda pode levar os leitores a uma conceituação equivocada sobre a Lei da Balança e suas consequências para a pavimentação urbana.

De fato, esta lei objetiva a orientar a distribuição de carga de modo a não danificar o pavimento. O entrevistado afirma que o ônibus de dois andares deveria ter "eixo duplo traseiro para se enquadrar na lei da

balança, mas a pavimentação das ruas de São Paulo não suportaria o peso". Ao leitor menos avisado poderá parecer que o uso de tal eixo é desaconselhável para a operação em transporte urbano face ao piso das pistas de rolamento.

Na realidade, é exatamente o contrário que deve ser entendido, isto é, as constantes sobrecargas de passageiros precisam ser melhor distribuídas tanto no equipamento quanto na pavimentação.

Segundo este raciocínio, a Powertronics, juntamente com a Volvo e a Marcopolo, está desenvolvendo o protótipo de um trem de três eixos, com 13,2 m de comprimento, para 132 passageiros. O terceiro eixo objetiva, exatamente, a melhor distribuição de carga no veículo e a consequente amenização do efeito da mesma sobre a pavimentação, otimizando o uso de equipamento dentro dos limites de peso e de dimensões da legislação em vigor.

Octávio Maizza Neto – diretor de Sistemas de Transportes da Powertronics S.A. – Cotia-SP.

O leitor tem razão. Onde se lê "mas", leia-se "pois".

Incompetentes

Solicitamos o fornecimento, como cortesia, de cinco exemplares de TM nº 283, agosto de 1987, contendo a reportagem "A PRF é dirigida por incompetentes", feita por Aloísio Alberto, para que possamos, mais uma vez, cientificar as autoridades competentes, alertando-as sobre a necessidade de providências para solucionar este grave problema, que tanto tem afligido aos usuários de nossas rodovias.

Orlando Rippel – presidente da União Policial Rodoviária do DNER – "Casa do Inspetor" – Petrópolis-RJ.