

# transporte

MODERNO

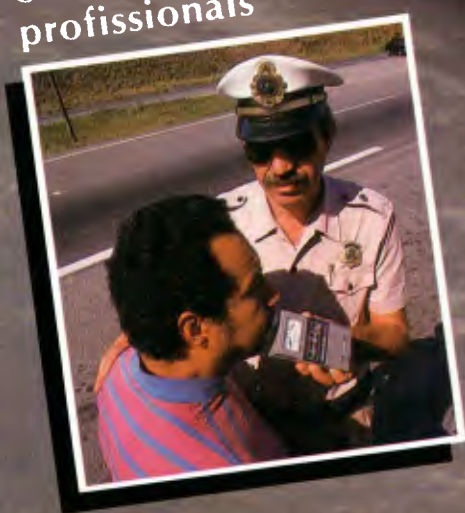
PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 360 - JULHO 1994 - R\$ 4,00

  
Editora TM Ltda



**ESPECIAL**  
O álcool entre os motoristas profissionais

O-400, novo rodoviário da Mercedes



## UM PESADO AO GOSTO DO FROTISTA

**EXTRALARGOS**  
Especialistas contestam estudo da Embraer

**POLÍTICA**  
Os planos de Lula para os transportes



**Quando o retentor não é Sabó  
é sujeira na certa.**



**Peça perfeição.  
Peça retentor Sabó.  
O n.º 1 do Brasil.**

**SABÓ**  
Retentores

**REDAÇÃO****Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

**Redator-Chefe**

Váldir dos Santos

**Redator Principal**

Gilberto Penha de Araújo

**Redator**

Walter de Sousa

**Colunista**

José Luiz Vitú 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 de Sul**

CasaGrande Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fone: (051) 224-9749 Fone/Fax: (051) 339-4926

90610-250 - Porto Alegre-RS

**DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO****Gerente**

Mitugi Di

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO****Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**

LDBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**

Anual (doze edições) R\$ 40,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso R\$ 4,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensa de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. DRT. 1 n° 14 498/85 de 06/12/85.

**Circulação:** 18 000 exemplares

Registrado no 2° 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 ABEMD

Instituto

Verificador

de Circulação

Circula em Agosto/1994

Ano 31 - n° 360 - Julho de 1994

ISSN n° 0103-1058 - R\$ 4,00

# SUMÁRIO

## ESPECIAL - BEBER E DIRIGIR

- |               |           |  |
|---------------|-----------|--|
| ABERTURA      | <b>12</b> | <b>Doses são menores no transporte comercial</b><br>Estatísticas vêm dos EUA e da Austrália                |
| INTERNACIONAL | <b>14</b> | <b>Austrália comprova os perigos da embriaguês</b><br>Testes mostram alterações dos motoristas             |
| FROTISTAS     | <b>16</b> | <b>Treinamento é o melhor método de controle</b><br>Uso de bafômetro gera reação negativa                  |
| FISCALIZAÇÃO  | <b>18</b> | <b>Alcoolismo não faz parte da rotina dos fiscais</b><br>Bafômetro é utilizado apenas em casos esporádicos |
| LEI SECA      | <b>20</b> | <b>Ingestão de álcool nas estradas é hábito</b><br>Proibição de venda não é levada a sério                 |
| RECUPERAÇÃO   | <b>22</b> | <b>Alcoolismo é considerado doença progressiva</b><br>Tratamento exige empenho pessoal e da empresa        |

## Leia em TRANSPORTE MODERNO

- |               |           |  |
|---------------|-----------|--|
| LOGÍSTICA     | <b>24</b> | <b>Kodak reduz tempo de importação no Cone Sul</b><br>Armazém central facilita trâmites de alfândega |
| INTERNACIONAL | <b>26</b> | <b>Cummins investiu 6% do lucro em tecnologia</b><br>Aos 75 anos, empresa vê mercado crescente na AL |
| POLÍTICA      | <b>32</b> | <b>PT quer maior planejamento nos transportes</b><br>Partido também não dispensa recursos privados   |
| EXTRALARGOS   | <b>34</b> | <b>Técnicos de São Carlos contestam Embraer</b><br>Suspensão a ar é boa, mas extralargo é danoso     |

## Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

- |               |           |  |
|---------------|-----------|--|
| LANÇAMENTO    | <b>41</b> | <b>Mercedes apresenta família de ônibus O-400</b><br>Mudanças aproximam montadora do cliente |
| FINANCIAMENTO | <b>43</b> | <b>Baixas tarifas reduzem renovação da frota</b><br>Juros altos inibem acesso às financeiras |
| RODOVIÁRIO    | <b>46</b> | <b>Encontro da NTR propõe resgate da tarifa</b><br>Solução só virá com vontade política      |

Neuto Escreve - **4** Atualidades - **5** Rumos e Rumores - **39**  
Produtos - **40** Última Parada - **49**

Capa: Paulo Igarashi



NEUTO

ESCREVE

## A nova versão do Código

Uma blitz realizada pelo DER de São Paulo na SP-127, que liga Piracicaba a Rio Claro, provocou reclamações dos transportadores contra o ônus das multas (veja Custos & Fretes 137, de julho de 1994). Tal ônus seria muito maior se já estivesse em vigor o novo Código de Trânsito Brasileiro, aprovado recentemente pela Câmara e em discussão no Senado. O projeto da Câmara introduz um grande número de modificações na legislação atual, especialmente nos aspectos de fiscalização de cargas por eixos, de normas gerais de segurança e de organização do sistema de trânsito.

No caso dos excessos, a multa atual, de 20 UFIR para cada 200 kg, será substituída por uma escala progressiva, que começa em 5 UFIR, para sobrecargas de até 600 kg. Estouros entre 1 000 kg e 3 000 kg (os que ocorrem com maior frequência) pagarão multas de 30 UFIR para cada 200 kg. A maior punição será de 50 UFIR para cada 200 kg, quando o excesso ultrapassar 5 000 kg.

Para complicar, o transbordo de qualquer sobrecarga será obrigatório. Se a operação não for possível, como acontece, por exemplo, com cargas frigorificadas ou líquidas, o veículo se-

rá recolhido ao depósito até que a irregularidade seja sanada. A atual tolerância de 5% será substituída por um novo percentual, a ser fixado pelo Contran. No entanto, a solução do grave problema do mau funcionamento das balanças fica apenas no campo das boas intenções. O projeto limita-se a determinar que caberá ao Contran estabelecer a metodologia e a periodicidade adequadas para aferi-las.

Uma novidade alvissareira é que o embarcador passará a responder pelo excesso quando for o único remetente. Hoje, dificilmente a transportadora consegue repassar as multas ao cliente. Transportador e embarcador serão solidários quando a fiscalização constatar diferença entre o peso acusado pela balança e o que consta na nota fiscal ou no manifesto. Porém, se o veículo contiver cargas despachadas por vários clientes, a responsabilidade pelo excesso continua sendo exclusivamente do transportador.

O Contran poderá autorizar a utilização de novas configurações de eixos que resultarem de pesquisas e de avanços tecnológicos. Também terá poderes para regulamentar o uso dos pneus extralargos (veja matéria nesta edição). Os veículos em circulação que ultrapassarem os limites legais de pesos e dimensões ficarão sujeitos a restrições, mas poderão circular até o seu sucateamento.

Entre as novas exigências adotadas pelo projeto estão o uso obrigatório, por todos os veículos, do cinto, inclusive na cidade, e de um dispositivo de luz diurna simultânea à ignição. O tacógrafo, e até mesmo o ainda pouco conhecido totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais (Drivemaster), também serão obrigatórios para veículos de cargas com mais de 3,5 t, para ônibus escolares e para veículos de passageiros com mais de dez lugares. A fixação dos assentos aos chassis dos ônibus deverá ter garantia do encarroçador.

Embora determine que a velocidade mínima na estrada não poderá ser inferior a metade da máxima, o documento não fixa nenhum limite mínimo para a relação potência/peso dos veículos. Mas cria inspeção de segurança periódica e aumenta o número de exigências necessárias para se obter cartas profissionais.

O projeto caracteriza como crime certas infrações, como, por exemplo, dirigir embriagado ou sem carta, ou entregar o veículo a pessoa não-habilitada, e transforma essas infrações em agravantes que duplicam a pena no caso de homicídio culposo cometido pelo motorista.

No campo institucional, cabem críticas à timidez da municipalização do trânsito, à composição desequilibrada do Contran (dezenove membros do poder público e somente seis da iniciativa privada) e ao excesso de questões pendentes, que ficaram para esse conselho resolver. Uma delas será a de regulamentar o transporte de cargas por ônibus.



Foto: Divulgação

Batizado de 7500DT, o novo leve da Agrale ganhou 25 cv em relação ao 7000D

## Agrale lança versão turbinada do 7000D

Pouco mais de um ano depois de lançar seu modelo para quatro toneladas, o 7000D, a Agrale concretiza sua idéia inicial, de turbinar o motor MWM, de 90 cv, que equipa a versão inicial, e introduz no mercado o 7500DT, que vem agora com 115 cv a 2 600 rpm. O restante do trem de força continua sendo, basicamente, o mesmo. "A aplicação do turbo serve a usuários que precisam do leve em regiões com distâncias maiores, como as do Centro-Oeste", explica o diretor de Marketing da empresa, Flávio Crosna.

Com essa nova versão, a montadora quer avançar dos seus atuais 8% de participação no mercado, no segmento leve, para 12% até o final do ano. Além disso, Crosna adianta que a família formada pelos modelos 1600 e 1800 também será reforçada, em breve, com a introdução de mais uma novidade, a qual, "por enquanto, ainda é segredo", esquivava-se.

## Veículos podem circular com débito em multa

As queixas foram muitas, e algumas medidas liminares não tardaram a surgir. A NTC obteve, do Conselho Nacional de Trânsito, apoio unânime contra a Circular nº 539, de 8 de novembro de 1993, da Polícia Rodoviária Federal, que mandava apreender todo veículo que estivesse em débito com alguma multa de trânsito. Essa circular, enviada a todos os postos rodoviários, considera que o veículo multado está em desacordo com a lei. Com isso, todo veículo fiscalizado nas rodovias federais passou a ter sua placa pesquisada no sistema de multas, para verificação de débitos pendentes. Se houvesse algum, o veículo ficaria retido até o recolhimento da multa em atraso.

Em carta enviada ao Ministro da Justiça, em 12 de novembro de 1993, a NTC alegou que, uma vez obtido o CRLV (certificado de licenciamento), o veículo está em condições legais de transitar pelo período de um ano, considerando a portaria ilegal. Por isso, solicitou o cancelamento da circular.

O Contran acatou o pedido e o encaminhou à Secretaria de Trânsito e ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal para que se procedesse à suspensão da circular. Antes, porém, o Sindicato dos Transportadores Autônomos do Paraná já havia obtido, junto a 4ª Vara da Justiça Federal, em Brasília, mandado de segurança coletivo contra a referida circular.

## Real Encomendas muda sistemas de operação



Foto: Arquivo TM

Souza: treminhão otimiza o tempo

Tida como o primeiro fruto da atuação do novo diretor de Vendas da Mercedes-Benz, Roberto Bogus, uma decisão está provocando profundas alterações no grupo Real Expresso, de Brasília, que opera com cargas (Real Encomendas) e com passageiros (Real Expresso). Graças à concessão

obtida pelo grupo, toda a frota de ônibus e de caminhões de outras marcas começa a ser substituída pela marca Mercedes-Benz. A revenda, a ser inaugurada em setembro, é uma associação da Real Participações com o piloto Nelson Piquet.

A Real Encomendas aproveita a troca de marca para implantar um novo sistema de operação, que inclui a introdução de seis treminhões no serviço de transferência. São seis cavalos mecânicos MB 1635 tracionando reboques articulados com *dolly* intermediário fornecido pela Randon. A composição tem 18,90 m de comprimento, e cada implemento transportará 16 t de cargas. Esses veículos substituirão os cavalos mecânicos e os semi-reboques utilizados nas longas distâncias. Além desses, a empresa mantém uma centena de caminhões leves para coleta e entrega, quarenta caminhões médios utilizados nas médias distâncias e os cavalos substituídos.

Carlos Eduardo de Souza, diretor administrativo-financeiro do grupo, diz que a troca proporcionará maior agilidade e mais flexibilidade à frota. "Cada quatro cavalos médios serão substituídos por duas composições, que se encaixarão numa nova logística dimensionada para ganhar tempo nas operações de carga e descarga nos terminais", afirma.

Além da mudança na frota, a Real Encomendas está inaugurando um sistema de paletes contêinerizados (gaiolas de metal com abertura na parte superior). O programa se completa com as reformas dos terminais de carga de Curitiba, de Porto Alegre, de Florianópolis, de Joinville e do Rio de Janeiro, além da construção de mais dois em Uberlândia e em Uberaba.

# TÃO FORTE QUE DEVER CHAMADO TOURO MEC

Além de ser forte e robusto, o cavalo mecânico da linha Ford Cargo é ágil como nenhum outro caminhão é. Só que ele vai ainda mais longe. Vence rapidamente qualquer estrada e já vem com a 5ª roda instalada de fábrica. O conforto e a visibilidade da sua cabine são características também de toda a linha Ford Cargo. Assim como o PBT entre 12 e 35 toneladas e o motor Cummins Turbo com garantia de um ano, sem limite de quilometragem. Toda a linha conta ainda com uma ampla rede de assistência técnica com mais de 270 pontos espalhados pelo país, plantão de atendimento 24 horas e a garantia de 12 meses ou 50.000km. Se você precisa de um caminhão que encare qualquer carga, escolha o cavalo mecânico Ford Cargo. Na categoria fortão, ele é imbatível.



# E ROBUSTO IA SER DE CÂNICO.

FORD CARGO



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE

salles

## Drogasil utiliza sistema de comunicação contra roubo

Atuando num dos segmentos mais visados por ladrões de cargas, o dos remédios e dos produtos cosméticos, a rede de farmácias Drogasil implantou um novo sistema de radiocomunicação (*trunking* — comunicação móvel por meio de ondas de rádio) em sua frota de veículos de entrega, tendo com isso reduzido a zero as perdas com roubos e aumentando em 30% a produtividade da frota. Os aparelhos de rádio, acoplados a outros dispositivos de segurança, são capazes de detectar até mesmo se o motorista está sendo mantido em poder de assaltantes, pois o rádio é dotado de sensores que só a central conhece. Além disso, a interface dos sistemas de rádio com dispositivos de segurança instalados no veículo permite, por exemplo, corte de combustível, trava de ignição, de rodas e de portas, e acionamento de alarme, à revelia do motorista, bloqueando o veículo, e permitindo o socorro ágil pela polícia ou equipe de resgate.

O sistema, desenvolvido pela MCS Rádio Telefonia (*joint-venture* entre a Motorola e a Siffert), vem se somar a outro esquema de segurança já existente na empresa, o *check-point*, implantado há um ano.

O gerente de Distribuição da empresa, Waldir Nemer, afirma que a harmonia entre os dois sistemas trouxe redução de custos de seguro e, paralelamente, propiciou aumento dos ganhos de produtividade. “Desde que instalamos o sistema, os caminhões têm retornado à sede cerca de cinquenta minutos mais cedo”.



Em 1957 nascia o F-600, a gasolina, após quatro anos de instalação da fábrica

## Ford comemora um milhão de veículos comerciais

A Ford comemorou, no dia 30 de junho, a produção de um milhão de veículos comerciais fabricados no Brasil; na verdade, são 1 020 579 unidades, segundo os números divulgados na ocasião. Desde há 75 anos no país, a primeira fábrica da Ford foi instalada em 1953, justamente para produzir caminhões, mas o primeiro veículo só foi lançado em 1957. Era um F-600 a gasolina. Portanto, a marca de um milhão demorou 37 anos para ser atingida (a Ford é uma divisão da Autolatina desde 1988). Esse milhão inclui as picapes F-100 e F-1000, que representam 27,42%, a série de caminhões F (68,50%), o Cargo (4,01%) e o chassi de ônibus B-1618, lançado no ano passado (0,06%).

## Condições favoráveis para o presidente da Scania

Depois de dirigir a filial argentina nos últimos três anos, o engenheiro Hans Hedlung, de 57 anos, tornou-se o novo presidente da Scania do Brasil. Hedlung substituiu Ake Brännström, que dirigiu

a filial brasileira durante o mesmo período, e que volta à Suécia para comandar o serviço de pós-venda da Scania em nível mundial.

Hedlung assume no Brasil a presidência de uma empresa em franca ascensão, registrando aumentos sucessivos do número de vendas. Só no primeiro semestre deste ano, a Scania vendeu 28,2% mais caminhões do que nos primeiros seis meses de 1993, mas as vendas de ônibus caíram 38,1%. Mesmo assim, o resultado continua positivo (16%). As exportações também aumentaram 40% em valores, no semestre.



Hedlung presidiu Scania na Argentina

## PISCA

■ A *Via-Rethys Engenharia, Consultoria e Informática* programou, para setembro, os cursos de “Administração Financeira para Transportadoras” (dias 15 e 16), “Negociação de Fretes” (16 e 17) e “Roteirização” (22 e 23). Mais

informações poderão ser obtidas pelo telefone (011) 574-5800.

■ A série Trabalho sob Análise, editada pelo Geipot, tem mais duas publicações: Hidrovia do Amazonas, que expõe detalhadamente as

condições de navegação nos trechos do Brasil e do Peru, e Hidrovia Rio Madeira, que define locais de transbordo para navegação de longo curso. Essas publicações estão à disposição para consulta na biblioteca da Editora TM.



## CVRD amplia porto para carga de terceiros

A operação de cargas de terceiros no Porto de Tubarão, em Vitória (ES), está estimulando a CVRD — Companhia Vale do Rio Doce a investir na construção de mais atracadouros para embarcações de grãos e também na de silos de armazenagem. Três novos berços começarão a ser construídos em outubro, informa a superintendência do porto, o que aumentará em 10% a capacidade do complexo portuário do estado. O primeiro deles será exclusivo para embarque de soja e de farelo, por exigência dos importadores japoneses, que reprovam a utilização do terminal de minério; o segundo será destinado ao recebimento e ao embarque de carga geral, de contêineres e de fertilizantes, até agora feitos no terminal de Praia Mole, vizinho a Tubarão; e o terceiro, localizado entre o pier nº 1 e o nº 2, será utilizado para derivados de petróleo e para exportações de ferro gusa.

O Porto de Tubarão já dispõe de cinco armazéns de grãos, com capacidade para 240 mil t, o que possibilitará o embarque, neste ano, de 1,6 milhão de t de soja

e de farelo. Os dois armazéns inaugurados neste ano pertencem à Richco, exportadora de grãos, que já mantinha dois no porto e outro da Cebragel, cooperativa que reúne oito exportadoras de soja. Segundo Cândido Cotta Pacheco, superintendente do porto, ainda há espaço para a construção de mais cinco, o que deverá ocorrer com a construção dos atracadouros.

## Scaringella recebe premiação internacional

O engenheiro Roberto Salvador Scaringella, ex-secretário dos Transportes de São Paulo e presidente do INST — Instituto Nacional de Segurança de Trânsito, receberá, em outubro próximo, em San Diego, Califórnia, EUA, uma condecoração especial do SherCi — Safety, Health and Environmental Resource Center International (Centro Internacional de Recursos de Segurança, Saúde e Meio Ambiente) por sua atuação durante 26 anos na área de Segurança no Trânsito. Congregando 84 entidades envolvidas com as três áreas, o SherCi tem representações em vários países da Europa, da Ásia, da África e das Amé-

ricas, como um centro de pesquisas, de armazenamento de dados e também como um pólo propulsor da tecnologia e do desenvolvimento de recursos humanos.

A premiação concedida a Scaringella faz parte do “The Hall of Name International”, uma galeria de notáveis que se destacam pelo trabalho realizado numa das áreas de envolvimento da instituição. Pela primeira vez, um brasileiro recebe essa homenagem, já concedida a mais de trinta importantes personalidades dos EUA, da Austrália, do Canadá, da Suécia, da Inglaterra e da Alemanha.



Foto: Arquivo TM

Scaringella: em defesa da segurança

## SEMINÁRIO MOSTRARÁ AVANÇOS DA LOGÍSTICA NO MUNDO

*O que é logística e como se aplica ao conceito, ainda novo no Brasil, são algumas das questões que serão respondidas por seis especialistas brasileiros e três norte-americanos, no 1º Seminário Internacional de Logística, promovido pela Editora TM, nos dias 17 e 18 de agosto, no Instituto de Engenharia, em São Paulo. Alfred J. Bataglia, diretor-presidente de Logística da empresa norte-americana Becton Dickinson, uma das maiores fabricantes de materiais médico-hospitalares do mundo, falará sobre sua atuação na implantação do projeto de Logística integrada do grupo, ressaltando a preocupação das grandes empresas daquele país com o diferencial de mercado trazi-*

*do pela prática desse conceito. Outro expert internacional na matéria, William J. Jones, diretor da Ray Reed & Associates, também contará como foi o processo de introdução de programas just-in-time em grande número de empresas dos EUA, enquanto que Robert A. Camozzo, diretor da Roadshow International, a maior empresa de roteirizadores do mundo, discorrerá sobre a importância do uso do sistema para a integração harmoniosa de todas as áreas de uma empresa, desde a chegada da matéria-prima até a distribuição final do produto.*

*“Poucas empresas brasileiras praticam a logística integrada no país, um pouco confundida com distribui-*

*ção”, acredita Jorge Miguel dos Santos, coordenador do Seminário. Em economias mais competitivas, a logística é um poderoso instrumento para diferenciar as empresas, niveladas nos preços, na qualidade dos produtos e na garantia ao usuário. Integrando todas as complexas áreas que compõem uma atividade empresarial, e imprimindo-lhes fluxo dinâmico, a logística gera maior eficiência interna e mais sucesso na relação com o consumidor final. No Seminário, estarão presentes representantes de empresas brasileiras, como, por exemplo, a Varig, a Sadia e a Philips do Brasil. Eles revelarão o motivo pelo qual suas empresas podem considerar-se exceções no uso dessa técnica.*

DESTAQUE

## Dersa prepara-se para abandonar as rodovias



Secretário (ao fundo) sela convênio

Com a privatização das rodovias paulistas, programada para este ano, a Dersa, empresa estatal que administra 700 km das principais estradas do estado, prepara-se para gerenciar doze terminais de carga pelo interior.

Autora do projeto de construção dos terminais intermodais de carga para escoamento da safra agrícola, e de dois exclusivos para calcário, a Dersa fará o gerenciamento desses terminais, que serão construídos em terrenos cedidos pelas prefeituras e erguidos e operados pela iniciativa privada. Os terminais intermodais estarão localizados perto da Hidrovia

Tietê—Paraná e das linhas ferroviárias da Fepasa, a fim de baratear os custos de transporte de produtos agrícolas.

O primeiro passo para a viabilização dos projetos foi a assinatura de um convênio entre a Secretaria dos Transportes e a da Agricultura, a Dersa e as prefeituras onde os terminais serão construídos: Santa Fé do Sul, Rosana, Castilho, Ourinhos, Araraquara, Assis, Marília, Barretos, Sorocaba e Mirassol, além de Tupi Paulista e Taquaritinga, onde serão implantados os de calcário, em convênio com a Secretaria da Agricultura.

## CNT outorga Medalhas JK a líderes do setor

O ex-presidente da CNT, Thiers Fattori Costa, será o grande homenageado da Confederação Nacional dos Transportes, que lhe concederá a Medalha JK, na categoria Grã-Cruz, da Ordem do Mérito Rodoviário, outorgada todos os anos pela entidade. A Medalha Grande Oficial será atribuída a Adalberto Pansan, presidente da Fetcesp, e aos deputados Mário Martins (PMDB-PA) e Victor Faccioni (PPR-RS). A Medalha JK, no grau Oficial, foi atribuída aos líderes empresariais Antônio Pereira de Siqueira, Aristóteles de Carvalho Rocha, Darcy Norte Rabello, Edgar Thonsen, Ilso Pedro Menta e Tânia Drummond.

A CNT também faz homenagens póstumas, e desta vez os ho-

menageados são Silvino Caramori, Carl Fisher, Paulo Ferraz, Orlando Monteiro e José Gusmão de Lacerda. A solenidade de entrega das comendas está marcada para o dia 12 de setembro, no Memorial JK, em Brasília.

## Ford troca barra de direção da linha F

Depois de registrar inúmeras reclamações sobre folga na direção dos caminhões da série F, a Ford decidiu convocar os proprietários de 3 500 unidades dos modelos F-12000 e F-14000, anos 1992 e 1993, para a troca da barra de direção, devido a desgaste excessivo da bucha de apoio do terminal. O desgaste, segundo a fábrica, é provocado por poeira no guarda-pó que protege o alojamento do sistema.

As maiores reclamações, segundo a Ford, surgiram dos veículos submetidos a serviços mais severos e daqueles que atingiram quilometragem elevada. Nesses casos, pode ocorrer até mesmo a soltura do terminal esférico da barra de direção, comprometendo a dirigibilidade do veículo. A substituição pode ser feita nas oficinas de concessionárias, durante as manutenções rotineiras, e é gratuita para os caminhões que tenham numeração de chassi iniciada em NDB-00155 até PDB-27777 (para o modelo F-12000), e em NDB-000189 até PDB-27294 (para o modelo F-14000).

## PISCA

■ Noel Freire, coordenador geral do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Rio de Janeiro e diretor regional da ITD Transportes, faleceu no dia 16 de junho, aos 75 anos, vítima de um acidente rodoviário. Atuando no sindicato desde 1975, Freire foi um dos responsáveis pela construção da sede da entidade, em 1986.

■ A indústria de Freios Varga oferece, para mecânicos de frotistas, cursos sobre sistemas de freios e seus



Para frotistas e mecânicos

componentes, que serão ministrados nas dependências de sua fábrica, em Limeira (SP). Mais informações pelos telefones (0194) 40-1386 ou (0194) 40-1373, com Ismael ou Adilson.

■ A Kia Motors do Brasil ampliou para dois anos, ou 50 mil km, os prazos de garantia de seus veículos Kia Besta, picape Ceres e caminhão K 3500 S, além do sedan Sephia. O cartão Kia Best Service também passa a ter sua validade ampliada para dois anos.

## Colibri eleita melhor parceira da Belgo-Mineira

Com frota própria de vinte veículos e operando com apenas 20% de autônomos, a Expresso Colibri, de Contagem (MG), foi premiada pela Siderúrgica Belgo-Mineira como a melhor transportadora entre as nove empresas credenciadas para fazer o transporte de seus produtos. Prestando serviços ao grupo desde 1973, a Colibri ainda não implantou o programa de Qualidade Total, condição quase obrigatória para o trabalho de parceria imposto pela Belgo-Mineira. "Está na hora de pensar no assunto", diz Levy Costa Filho, diretor da Colibri, que reclama dos investimentos necessários para iniciar o programa. Mesmo que não o faça, promete ganhar de novo o prêmio neste ano. "Até maio, continuávamos em primeiro lugar", informou. Costa Filho diz que o segredo para a conquista do primeiro lugar é o controle da qualidade do serviço com a frota própria. "Quem usa carreteiro não tem como exigir o mesmo nível", argumentou.

A Bemex, braço comercial da Belgo-Mineira responsável pela distribuição, passou a estender às transportadoras os níveis de exigências impostos no programa de qualidade vigente na produção. Para estimular a melhoria da qualidade dos serviços prestados, criou uma pontuação pelo cumprimento dos prazos de carreteiro



Foto: Divulgação

**Frota própria e controle do serviço são base da qualidade**

gamento e de entrega e pela redução dos danos à carga. Em 1993, ano da primeira premiação, a ganhadora foi a Sitcar, empresa de Poços de Caldas, que começou um ano antes a prestar serviços para o grupo. Neste ano, a Sitcar não ficou entre as três primeiras colocadas. A segunda foi a Tora Transportes, que teve o mesmo desempenho do ano passado. A Expresso Rio-Grande São Paulo ficou em terceiro lugar, posto que a ANR havia conquistado no ano passado.

## DER terceiriza doze praças de pedágio

Cinco empresas que operam nas áreas de saneamento ambiental, de higienização e de serviços gerais ganharam a concorrência pública para exploração de doze praças de pedágio em cinco autoestradas paulistas sob jurisdição do DER. São elas: Brasanitas, Sanitec, Faisca, Limpadora Centro e Tejofran.

Depois da assinatura de contratos, no dia 1º de julho, o DER transferiu às empresas contratadas (por um ano) a responsabilidade pela cobrança do pedágio, pela operação das pistas nas respectivas praças, pela limpeza e pela manutenção dos equipamentos.

A supervisão dos serviços prestados é do DER. O valor da tarifa é de R\$ 1,30 por eixo veicular.

Os postos de pedágio terceirizados localizam-se nas rodovias Anhangüera — Km 152 (Limeira), Km 215 (Pirassununga), Km 281 (São Simão) e Km 350 (Sales de Oliveira) —, Castelo Branco — Km 33 (Itapevi), Km 111 (Boituva) e Km 209 (Itatinga) —, Faria Lima — Km 382 (Bebedouro) —, Heitor Penteado — Km 123 (Campinas) — e Washington Luiz — Km 216 (Itirapina), Km 282 (Araraquara) e Km 398 (Catiguá).

Segundo a assessoria de imprensa do DER, as empresas terão uma remuneração mensal de R\$ 100 mil, em média, por pedágio. Esse custo não é considerado elevado. Prova disso é que só no primeiro posto da Castelo Branco o movimento alcança 50 mil veículos/dia, gerando uma receita diária de R\$ 150 mil a R\$ 180 mil.

Segundo Álvaro Victor de Almeida, gerente operacional da Brasanitas, sua empresa não fará nenhum investimento de vulto nas duas praças da Castelo Branco que administrará, restringindo-se à aquisição de uniformes de pessoal e de mobiliário. "Manteremos quatro turnos de serviço (seis horas para cada grupo de funcionários) em cada pedágio", esclarece Almeida.

■ Com a perspectiva de estabilização da economia, os postos de combustível com bandeiras Ipiranga e Atlantic das principais cidades do país, como, por exemplo, São Paulo (inclusive o interior desse estado), Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador e Goiânia passam a aceitar cartão de crédito Credicard/Mastercard. O argumento de marketing que as distribuidoras estão utilizando é a facilidade de administrar a conta/combustível que

a medida traz para o consumidor.

■ A Citrosuco Paulista, produtora e exportadora de suco de laranjas, fechou contrato com a Produsoft para a implantação do software Frota 7.0 Multiusuário para a administração de sua frota de quinhentos veículos, pesados, médios e leves. O controle do item pneus é o que mais interessa à empresa, que pretende comparar o desempenho das marcas separadamente, para escolhas mais

criteriosas na compra.

■ Visando reduzir o falso condicionamento de amortecedores, a Cofap está premiando com um amortecedor novo as oficinas mecânicas e os postos de serviço que devolverem à fábrica vinte amortecedores usados acompanhados das embalagens dos novos que os substituíram. Quando forem de outras marcas, serão necessários quarenta. Informações pelo fone (011) 411-7005.

## PISCA

# Transporte movido a álcool

O vício de beber e dirigir  
também conta com adeptos  
entre motoristas de ônibus  
e de caminhões

■ Apesar da intenção inicial do Proálcool, de dar prioridade para os veículos comerciais, praticamente inexitem no Brasil caminhões e ônibus movidos a etanol. Embora as estatísticas sobre o assunto sejam escassas e contraditórias, o mesmo não se pode dizer quanto aos condutores desses veículos. No seu folheto promocional, um importador de bafômetros alardeia que, segundo uma pesquisa da USP, mais de 55% dos motoristas de ônibus e de caminhões admitem ingerir bebidas alcoólicas durante a jornada de trabalho.

Mesmo que essa cifra pareça exagerada, não há dados oficiais capazes de desmenti-la cabalmente. Embora a Polícia Rodoviária Federal submeta a teste de embriaguês a maioria dos motoristas que se envolvem em acidentes nas estradas federais, a pesquisa não desdobra essas informações pela categoria do veículo (de passeio, caminhão ou ônibus) ou pelo tipo de acidente (fatal, com feridos ou somente com danos materiais). Computando-se os dados de 1993, fica-se sabendo apenas que foram realizados testes com 55 900 dos 109 797 motoristas profissionais e amadores envolvidos em acidentes, e que apenas 1 217 (ou 2,18% dos examinados) apresentavam resultado positivo.

Dados reunidos na década de 80

pela Primeira Vara de Delitos de Trânsito de Curitiba revelam que das 29 638 pessoas que se envolveram em acidentes de trânsito no Estado do Paraná, 10 374 morreram e, destes, 5 390 (52%) estavam embriagados com bebidas alcoólicas.

Estatísticas norte-americanas coletadas por um estudo realizado pela TRB — Transportation Research Board, o *Special Report 216*, de 1987, sobre limites de álcool para motoristas de caminhões e de ônibus, ficam muito mais próximos do percentual da PRF que da propaganda do importador. Segundo a TRB, em acidentes envolvendo veículos comerciais e apenas danos materiais, constatou-se que somente 1,7% dos motoristas profissionais estavam sob influência do álcool.

**Risco maior** — Não se deve concluir, no entanto, que o hábito de beber e dirigir não deva ser combatido entre os motoristas profissionais. A estatística norte-americana revela que, tanto lá como aqui, motoristas embriagados envolvem-se com frequência muito maior em acidentes mais graves do que os sóbrios. No caso de acidentes com ferimentos, foram encontrados 7% de condutores profissionais de caminhões pesados e médios sob efeito do álcool. O índice de embriaguês, embora se-

ja praticamente nulo para ônibus, sobe para 15% quando se trata de acidentes com mortes. Especialmente porque em 75% dos acidentes fatais envolvendo caminhões, um ocupante de um automóvel ou um pedestre geralmente morre.

Grandes veículos percorrem longas distâncias e são muito mais difíceis de dirigir. Neles, além de ser menor a relação potência/peso, maiores os raios de giro, e maior o número de controles, as rodas traseiras não obedecem ao mesmo trajeto que as dianteiras, as vibrações dos cavalos são amplificadas pelas carretas e o motorista tem maior dificuldade para perceber qualquer anomalia nas unidades traseiras. Tudo isso gera maior risco de tombamento da última unidade.

Segundo o médico psiquiatra Ronaldo Laranjeira, doutor em alcoolismo, o etanol reduz a capacidade mental de processar informações e, conseqüentemente, a capacidade de avaliação dos riscos. Mas também há outros sérios efeitos adversos, entre os quais a inibição da capacidade motriz (movimentos dos olhos, da cabeça, dos braços e das pernas) e o comprometimento dos reflexos, o que diminui a capacidade de reação rápida diante de emergências.

**Efeito oposto** — Mesmo com esses



riscos e com essas agravantes, pelo menos nos Estados Unidos o problema de beber e dirigir é bem menor entre os motoristas profissionais do que entre os condutores de veículos de passeio. A estatística do TRB mostra que, nos acidentes com vítimas fatais, 50% dos motoristas amadores estavam sob o efeito do álcool. Por que a diferença? O TRB concluiu que, além da fiscalização pelas empresas, influi bastante o fato de que o álcool, sendo um depressivo, longe de afastar o cansaço e o sono, tem efeito diametralmente oposto. Para superar as longas e monótonas horas de trabalho, os motoristas preferem estimulantes. Uma grande porcentagem dos profissionais norte-americanos que violam o limite de dez horas diárias de jornada admitem fazer uso deles. Aproximadamente metade dos motoristas com menos de 25 anos declaram usar essas drogas quando estão com sono. Cerca de um terço dos exames de sangue dos condutores profissionais que dirigiam durante mais de dez horas por dia acusaram a presença de drogas. Menos de 1% estavam sob efeito de álcool.

**Leis rigorosas** — Nem por isso o alcoolismo entre os motoristas de veículos comerciais é considerado um problema menor pela legislação nor-

te-americana. A lei federal de 1986 que regulou a segurança dos veículos comerciais exige que se determine a concentração de álcool no sangue de qualquer motorista que desperte uma razoável suspeita de estar dirigindo alcoolizado. Embora alguns estados só considerem alcoolizado o condutor cujo sangue apresente mais de 0,10% de concentração de etanol, a legislação federal reduziu o limite para 0,04% para todos os veículos acima de 4 500 kg.

Esse teor alcoólico certamente não prejudica os reflexos de muitos motoristas. Porém, ao fixar a taxa, o Congresso norte-americano julgou não ser necessário que todos os motoristas sejam afetados por ela. Pelo contrário, se alguns motoristas são afetados, isso já é o suficiente. A primeira infração é punida com a suspensão do direito de dirigir por um ano, e a segunda, com a cassação da carta. O conselho do TRB chegou a sugerir punições até mesmo para as taxas inferiores a 0,04%. “Qualquer quantidade de álcool é incompatível com a tarefa de dirigir veículos comerciais”, afirma o relatório, depois de concluir que o desempenho dos motoristas piora para qualquer taxa acima de zero e que o risco de acidentes aumenta acentuadamente com o aumento da taxa de álcool no organismo.

A adoção de limites rigorosos encarece a fiscalização. No caso norte-americano, o TRB estimou que seriam necessários US\$ 30 milhões anuais para fiscalizar uma taxa de 0,10%, US\$ 40 milhões para manter a fiscalização no teor 0,04% e US\$ 50 milhões para o nível zero.

**Demitir ou recuperar?** — No Brasil, a legislação atual fixa o limite de embriaguês em 0,08%. Mas o novo Código de Trânsito Brasileiro, em discussão no Senado, além de reduzir a taxa para 0,06%, considera a falta gravíssima e manda suspender o direito de dirigir dos motoristas com mais de cinco multas por embriaguês. Além das medidas administrativas, o motorista responde criminalmente pela infração, que pode render uma detenção de três a seis meses e multa. No caso de homicídio culposo sob estado de embriaguês, a pena será duplicada.

Resta saber se tais medidas não ficarão apenas no papel. Conforme comprovam algumas das reportagens que compõem este caderno especial de TM sobre o uso de álcool por motoristas profissionais, a fiscalização tem sido bastante precária. Certas tentativas estaduais, de proibir a venda de bebidas alcoólicas em bares situados à margem das rodovias, não são cumpridas. Por sua vez, a iniciativa de algumas transportadoras de submeterem seus condutores a testes sistemáticos de bafômetro tem provocado forte oposição.

Embora a fiscalização seja essencial, o combate ao alcoolismo também exige a valorização do profissional do volante. “Apesar de conduzir o maior patrimônio das empresas, o motorista é visto como um funcionário sem maior importância”, denuncia o consultor de Recursos Humanos Salomão Rabinovitch.

A simples demissão do motorista recalcitrante não parece ser a melhor solução. Ronaldo Laranjeira prefere o esclarecimento e a orientação. “Tratamento médico e psiquiátrico, só em casos mais graves”, recomenda. E acrescenta: “O importante é que o ambiente de trabalho ajude o viciado a se recuperar, mas não seja complacente com a perpetuação do vício.”

# Alcoolismo levado a sério

Em um país que alia a técnica  
e o rigor para  
enfrentar o problema, beber e  
dirigir não combinam



■ Propala-se que o álcool é uma das principais causas dos acidentes de trânsito. Mas não é fácil provar tal afirmação. O médico A. Jack McLean, professor da Universidade de Adelaide, diretor do Conselho Médico e do Conselho de Segurança de Trânsito da Austrália, desenvolveu uma série de pesquisas para constatar se ela, de fato, é verdadeira. Em palestra proferida no 13º Congresso Mundial da Associação Internacional para Acidentes e Medicina de Tráfego, realizado em maio, em São Paulo, o professor McLean contou que, em seu país, a preocupação com os efeitos do álcool sobre os motoristas começou no sul da Austrália, onde obteve os dados para o seu trabalho.

Nessa região, o nível de álcool no organismo dos motoristas é fiscalizado nas estradas pela polícia, que aplica o teste do bafômetro em todos os motoristas que, pela manei-

ra de dirigir, demonstrem estar alcoolizados. Na área urbana, o motorista é escolhido ao acaso para fazer o teste, num programa iniciado em 1979 pela UPAT — Unidade de Pesquisas de Acidentes de Trânsito, em postos instalados nas oito maiores avenidas da área metropolitana de Adelaide. Além disso, todos os feridos em acidentes com idade acima de 13 anos, atendidos em hospital, são submetidos a teste de álcool, por exame de sangue.

Levantamentos feitos desde 1987 no sul da Austrália mostram que 40% dos motoristas mortos em acidentes estavam alcoolizados, e mais de três quartos deles tinham, no sangue, teor alcoólico acima de 0,15 g/100 ml. Além disso, 60% dos motoristas mortos foram vitimados por acidentes que envolveram um só veículo, e, nesses casos, o teor alcoólico no sangue era maior que o teor presente nos motoristas mortos por acidentes que envolveram vários veículos.

**Teste prático** — Muitos esforços têm sido feitos não somente para descrever, mas também para qualificar aspectos do comportamento de quem está afetado pelo álcool e que se envolve em acidente.

Em colaboração com o Instituto Nacional de Pesquisas sobre Aciden-



As ruas de Adelaide, na Austrália, foram...

tes de Tráfego da Suécia, a UPAT — Unidade de Pesquisas sobre Acidentes de Trânsito da Austrália realizou um teste, feito em circuito fechado, com motoristas que trabalham à noite. Cada motorista era orientado para manter uma velocidade constante de 60 km/h sobre uma linha reta marcada na pista. Ao longo do trajeto, foram colocados alguns obstáculos a serem contornados. Ao verem esses alvos, de apenas 10 cm<sup>2</sup> e cobertos de plástico, os motoristas deveriam tocar o freio, desviar e passar. O veículo estava instrumentado para registrar o momento em que o alvo era detectado, o do desvio da linha central e as médias de velocidade tanto durante toda a viagem como durante o desvio. Cada motorista fez o percurso em três ocasiões diferentes: numa delas sóbrio, em outra com 0,05 g/100 ml de álcool no sangue, e numa terceira com 0,10 g/100 ml.

O que se observou foi uma queda no desempenho de cada motorista: à medida que aumentava o teor alcoólico, o motorista se aproximava mais do alvo sem detectá-lo. Na concentração de 0,10 g/100 ml, a deterioração do desempenho foi mais marcante e significativa. Foi confirmada a dificuldade de o motorista seguir o fluxo de tráfego sem fazer ziguezagues.

O melhor estudo a respeito da relação entre a concentração de álcool no sangue do motorista e o risco



Foto: Ag. Keystone/Austrália

...o palco inicial de um programa de fiscalização de teor alcoólico em motoristas

de envolvimento em acidente, segundo McLean, foi feito por Roberto Borkenstein, na cidade de Grand Rapids, em Michigan, em 1963, com o método de investigação *case-control* (acompanhamento de casos), onde se obteve resultados de testes de bafômetro efetuados com motoristas envolvidos em acidentes. Testes semelhantes feitos em Adelaide, em 1979, resultaram em curva de risco muito parecida com a que Borkenstein extraiu dos dados de Grand Rapids. Ambas evidenciam que o risco é muito maior quando o nível de álcool no sangue aumenta. O aparente mergulho da curva de risco na baixa concentração de álcool é interpretado por McLean como uma combinação da experiência de risco de subgrupos de motoristas que, quando sóbrios, têm diferentes níveis de risco de envolvimento em acidentes e podem reagir de maneiras diferentes. Assim, um jovem sóbrio corre mais risco de acidente

do que um motorista experiente, e um jovem poderá ser mais afetado fisicamente se estiver com maior teor alcoólico no sangue do que um motorista que tenha mais experiência em beber.

Ao analisar motoristas internados depois de sofrerem acidentes, McLean verificou que 20% dos que entraram no hospital com 0,15 g/100 ml de álcool no sangue admitiram ter o hábito de beber regularmente, mas essa porcentagem era ainda maior: os exames que detectam dependência mostraram que 25% deles foram considerados positivos. Além disso, 45% dos que estavam com teor alcoólico acima de 0,15 g/100 ml também apresentavam um nível elevado de GGT (enzima associada ao abuso do álcool). Apenas 25% dos internados traziam no sangue teor alcoólico abaixo de 0,15 g/100 ml. Outros dados apurados na mesma pesquisa mostraram que os ferimentos eram mais graves nos

motoristas alcoolizados do que nos sóbrios, e os 15% menos alcoolizados usavam cinto de segurança.

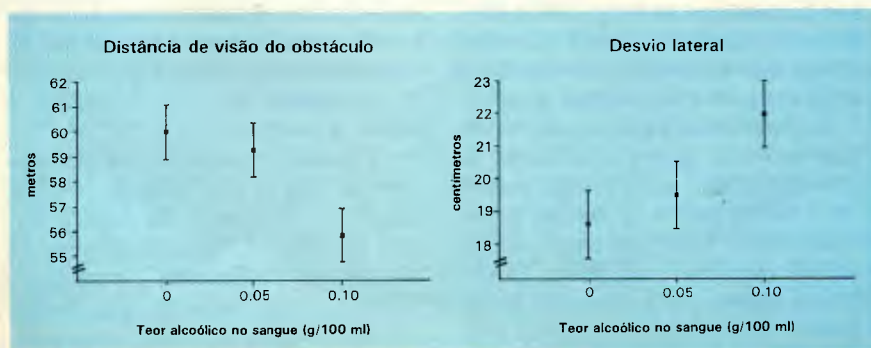
**Os limites de álcool** — Na Austrália, o primeiro limite legal, segundo McLean, foi decretado bem antes que a relação entre o nível de álcool no organismo do motorista e o risco de acidente tivesse sido evidenciada. Mas os resultados dos estudos de *case-control* e as investigações experimentais foram utilizados para induzir diferentes países ou estados a decretarem limites cada vez mais baixos.

Para o professor australiano, as punições pela transgressão do limite costumam ser as mesmas para aqueles que simplesmente ultrapassam o limite e para aqueles que estão com elevado teor alcoólico, e que formam a maioria dos envolvidos em acidentes. Para ele, só os segundos deveriam perder a habilitação, para evitar problemas sociais. Ele também questiona os limites inferiores a 0,05 g/100 ml, como na Suécia, onde o limite legal é de 0,02 g/100 ml.

Porém, considera fundamental a promoção de campanhas publicitárias e de programas educativos que alertem os motoristas. “Em New South Wales, em 1982, uma campanha sobre os testes de bafômetro com motoristas apanhados ao acaso deu bons resultados. O melhor efeito foi a redução em 25% do número de acidentes com vítimas fatais na cidade.”

Esses resultados foram muito parecidos com os obtidos em Adelaide. Por razões principalmente políticas, os testes feitos ao acaso foram mínimos durante cinco anos.

Em 1987, aumentou o interesse em se repetir o esforço feito em New South Wales. Esse crescimento foi acompanhado, e não precedido, por uma campanha publicitária maior, o que resultou numa redução considerável do número de motoristas alcoolizados. Dois anos mais tarde, essa redução se dissipou. Em 1991, o governo decidiu reduzir a dosagem permitida de 0,08 g/100 ml para 0,05 g/100 ml. A campanha e o debate prosseguiram e, no ano passado, a porcentagem de motoristas recalci-trantes foi a mais baixa já registrada.



# Proibindo o gole a mais

Embora o bafômetro seja muito  
usado no combate  
ao alcoolismo, o treinamento  
pode ser mais eficaz



■ É difícil avaliar estatisticamente a incidência do alcoolismo tanto entre motoristas, que transportam cargas como passageiros. Estima-se que, atualmente, há dez milhões de alcoólatras confessos no país. Entre eles estão, com certeza, milhares de condutores profissionais de veículos. Motoristas e cobradores, mecânicos, borracheiros e auxiliares sempre costumam tomar um gole a mais de bebida alcoólica durante as trocas de turno, nos intervalos das viagens e nas refeições.

Por isso, muitas empresas de transporte buscam conter a expansão da bebida alcoólica entre seus motoristas para melhorar a segurança da frota em operação e a qualidade final do serviço prestado. Num primeiro momento, muitas delas optam pelo uso de bafômetro em garagens, em terminais e em determinados pontos de estradas, por onde circulam frotas de caminhões, para fla-

grar motoristas com teor alcóolico no sangue (veja matéria sobre bafômetro). Tal procedimento, no entanto, não costuma ser bem aceito.

“Não se pode mandar ninguém embora porque estava bêbado, mesmo que o aparelho acuse o limite máximo de dosagem (0,16 g por 100 ml de sangue), pois o sindicato não concordaria”, salienta o empresário Marcelo Perri, da Transportadora Know-How, especializada na distribuição de produtos eletro-eletrônicos na capital paulista. Em meados de 1993, dois meses depois de uma aplicação ‘cerrada’ e diária do bafômetro, à tarde e na hora do almoço, em motoristas de uma frota de cinquenta veículos, os casos de alcoolismo em sua empresa estavam praticamente ‘zerados’, assegura Perri.

A Auto Viação Jurema, por sua vez, chegou a utilizar dois bafômetros nas garagens de M’Boi Mirim e de Guarapiranga entre 1992 e 1993, mas desistiu de continuar sistematicamente esse trabalho devido à sua forte rejeição pelo pessoal de linha.

A experiência da Know-How também mostrou que a introdução do aparelho gerou uma reação negativa. “Motoristas e ajudantes passaram a beber mais, até como um desafio à empresa”, diz Perri. Embora esta alegue que o teste não é obrigatório, quando um motorista é de-



mitido alguns profissionais chegam a se recusar a fazê-lo.

**Dominar o vício** — No caso da Jurema, o uso do aparelho não obedeceu a nenhum esquema rígido de segurança. De acordo com José Manoel Gomes, chefe de Tráfego, na experiência realizada com dois bafômetros, a empresa constatou que a maioria dos casos de ‘excesso de álcool’ ocorria durante a rendição de motoristas e de cobradores, na parte da manhã, às 11 h, e também à noite, a partir das 19 h.

O trabalho consistia na abordagem de dois ou três homens, por inspetores, nos pontos de parada inicial ou final. “Ninguém gostava de soprar no bafômetro”, reconhece Gomes, acrescentando que alguns motoristas protestavam, afirmando





Foto: Paulo Igarashi

*“A cada três meses, um motorista é escolhido para ser submetido a testes de bafômetro e de urina”, diz Ripamonti, diretor da Cocenza, ao abordar um profissional que retornou de viagem, cansado, porém, já familiarizado com o aparelho*

ley Aparecido Vieira, gerente de Transporte, notando que alguns motoristas tomam aperitivos após o expediente e conseguem dominar o vício, enquanto que outros não.

**Exame clínico** — Se o incômodo de uma *blitz* provoca reação contrária, a Transportadora Rodoviária Cocenza, de Campinas (SP), coligada da Shell, trilhou um caminho diferente para não permitir abuso de bebida entre seus motoristas. “Às vezes, o teste é feito e a gente nem fica sabendo”, conta Anézio Cardoso de Oliveira, encarregado administrativo, aprovando a estratégia, “pois os motoristas são muito espertos”.

Na verdade, a empresa só veio a adotar o bafômetro em fins de 1992, para atender ao Programa de Álcool e Drogas da Esso. O diretor Rogério Cocenzo Ripamonti recorda que, entre 1991 e 1993, a distribuidora determinou que os caminhões que recebessem ‘bola preta’ (sistema de checagem aleatória feita por computador, a partir do número de placa) teriam de fazer *spot-check*, e seu motorista deveria soprar no bafômetro. “Dos casos verificados, a Esso apurou que 1% a 5% dos motoristas dirigiam com excesso de álcool no sangue”, afirma Ripamonti.

Recentemente, pa Cocenza emprestou à Shell o seu bafômetro (da CSP) para que ela o utilizasse na base de Paulínia. Resultado: durante dois meses, nenhum caso de alcoolismo.

Agora, por exigência da Shell, a Cocenza, especializada na movimentação de produtos não-inflamáveis, e com atuação nas regiões de Sorocaba, de Itápolis, de Campo Grande (MS) e de Cuiabá (MT), condicionou a admissão de novos profissionais à realização de um exame clínico com duração em torno de quinze dias, incluindo eletrocardiograma, encefalograma e testes antidroga e

antitóxico, sob orientação da USP.

Evidentemente, nem todas as empresas de transporte contam com apoio da universidade. A Know-How, por exemplo, com uma frota de vinte carretas e trinta trucados, trata o assunto empiricamente. Marcelo Perri diz que começou a levar a sério a doença quando deu ouvidos a comentários do tipo “aquele funcionário bebe”. Depois, Perri implantou um ‘sorteio’ diário, de modo ‘dirigido’, para obrigar o motorista suspeito a soprar no bafômetro.

**Treinamento** — Na Cocenza, a cada três meses, um motorista é escolhido para ser submetido a testes no bafômetro e também de urina. “Desde há três anos, realizamos os testes e nunca tivemos nenhum problema com drogas”, declara Ripamonti, sem revelar a incidência de alcoolismo em motoristas da frota de caminhões Scania TH-142 e Mercedes-Benz 1941 e 1524. Nos últimos três acidentes, os motoristas da empresa foram isentados de culpa.

Para a Transportadora Itapemirim, o treinamento intensivo de motoristas, em nível nacional, não só ajuda a equacionar o problema do alcoolismo como também dispensa o uso de bafômetro nas garagens ou em pontos de apoio nas estradas. Desde 1993, a empresa não constata nenhum caso entre sua equipe de profissionais à frente de 220 caminhões leves e pesados (28) em São Paulo, e também junto à frota nacional, de 54 pesados.

Seguindo à risca o mandamento da Volvo, de que o treinamento é o ponto básico para qualquer empresa ter segurança na operação de seus veículos, a Itapemirim mantém uma equipe de inspetores que, nos primeiros trinta dias de admissão, acompanham os novos motoristas no “Curso de Direção Defensiva”, com dezesseis horas de duração.

Além disso, uma vez por ano, a Itapemirim recicla seus motoristas, novos ou veteranos, que voltam a fazer esse curso e, dependendo do caso, recebem aulas práticas sobre funcionamento de equipamentos e conhecimento geral da operação de transporte.

**Gilberto Penha**

# Bafômetro é pouco utilizado

Policiais rodoviários só fazem  
teste para medir  
teor alcoólico se há indícios  
de embriaguez



■ A precariedade das estatísticas que vinculam o ato de beber ao de dirigir é um reflexo da maneira como o assunto é tratado pela Polícia Rodoviária Federal. A proibição de venda de bebidas alcoólicas nos estabelecimentos comerciais instalados às margens das rodovias, embora adotada na maioria dos países preocupados com a segurança no trânsito, ainda não é medida considerada importante por quem fiscaliza o trânsito. “Para nós, proibir é uma palavra proibida”, adverte o inspetor Joaldo Bispo de Souza, responsável pela 6ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal, que fiscaliza as rodovias federais em território paulista. O inspetor assegura: os motoristas que dirigem embriagados geralmente não bebem em bares ou em restaurantes da estrada, mas levam a garrafa dentro da cabina.

O inspetor Silvério, chefe do posto rodoviário da Rodovia Régis Bit-

tencourt, no Km 285, diz, por outro lado, que a fiscalização de motoristas alcoolizados é feita nas blitz de fins de semana, para coibir também o excesso de velocidade e as ultrapassagens proibidas. Segundo ele, são poucas as autuações. “Só mando para a Delegacia de Polícia o motorista que assoprar no bafômetro e mostrar excesso de álcool (faixa vermelha, ou seja, 8 g%). Se está na faixa amarela (5 g%), eu multo e libero, para não encher a delegacia”, diz Silvério. Segundo ele, outras fiscalizações são feitas quan-

do há denúncia, por parte de outro motorista, de que alguém está fazendo ziguezagues na rodovia, e demonstrando assim estar alcoolizado.

Contando, no Estado de São Paulo, com 750 patrulheiros e 36 bafômetros, a Polícia Rodoviária Federal faz os testes sempre que há indícios de embriaguez. Por isso, mantém algumas viaturas com o equipamento para permitir ao policial submeter ao teste o motorista que se comporta de forma abusiva no trânsito.

Durante todo o ano passado, a PRF fez nas estradas federais de

## Bafômetro impede acionamento

Lançado em 1986, nos Estados Unidos, o sistema Alco-Lock Autosense TM (bafômetro eletrônico), instalado a bordo, já chegou ao Brasil. Graças a dispositivos eletrônicos, esse bafômetro impede o acionamento do motor do veículo se o motorista estiver alcoolizado. Além disso, um alarme sonoro obriga o motorista a repetir aleatoriamente, ou a cada meia hora, o mesmo teste. Dessa maneira, evita-se que o motorista tente enganar o sistema, solicitando que alguém faça o teste em seu lugar.

“Para o motorista ligar o veículo, primeiro terá de acionar seu código e soprar no aparelho”, explica Sérgio de

Niemeyer, sócio-gerente da Niemeyer-Salles Comércio, Exportação e Importação, representante do Autosense no Brasil. Se o bafômetro acusar presença de álcool, um sensor eletrônico corta a energia elétrica no alternador, impedindo o acionamento do motor.

Os resultados dos testes são registrados na memória do equipamento e liberados para relatórios periódicos. Além de contribuir para aumentar a segurança no trânsito, evitando que o motorista dirija embriagado, o Alco-lock pode ser utilizado como dispositivo anti-furto, pois cada motorista tem um código para ter acesso ao bafômetro. O sistema completo custa entre US\$ 890 e US\$ 1 500.





Fotos: Paulo Igarashi



**Nas rodovias federais, a fiscalização da embriaguês só ocorre nas blitzes contra excesso de velocidade. O inspetor Bispo (foto) é contra a federalização da chamada "lei seca".**

São Paulo 3 500 fiscalizações referentes ao abuso de álcool, mas apurou apenas 254 casos positivos. Desse, 72 tiveram suas CNHs apreendidas, 83 motoristas bêbados foram detidos e 99 foram multados por dirigirem embriagados.

Para a Polícia Rodoviária, uma blitz exclusiva para flagrar motoristas alcoolizados não dá bons resultados. Para provar essa tese, preparou uma especialmente para a reporta-

gem de TM, numa tarde do mês de julho. Durante quase duas horas, foram parados na Via Dutra perto de cem motoristas, e nenhum apresentou concentração alcoólica acima de 0,03%, índice que compromete a dirigibilidade (veja o quadro sobre os efeitos do álcool). Por isso, o inspetor Bispo considera mais produtiva a fiscalização do motorista em excesso de velocidade. "Mesmo assim, o bafômetro só é usado quando o policial

percebe alguma alteração no comportamento do motorista", acrescenta.

A multa para quem está dirigindo alcoolizado é de 120 Ufirs, independentemente da apreensão da carteira de habilitação, que é feita após uma consulta ao Detran. Por isso, a PRF encaminha o motorista à Delegacia de Polícia para apurar se o caso é de reincidência. Além de ter a habilitação suspensa por seis meses a dois anos, o motorista responde a um inquérito que pode evoluir para um processo judicial, explica Bispo.

Para que o motorista readquirir o direito de dirigir, o Código Nacional de Trânsito o obriga a fazer um curso de atualização no Detran, com a duração de uma semana.

Para o inspetor Bispo, a estratégia da PRF para evitar motoristas alcoolizados nas rodovias consiste em fazer investimentos em programas de conscientização, como o que é divulgado nos folhetos do Projeto Pare, que esclarecem os motoristas sobre medidas de segurança, dentre elas os perigos do alcoolismo.

EFEITOS DO ÁLCOOL NO ORGANISMO	
Leitura (%)*	Condições do examinado
0,01 a 0,03	Sem efeito.
0,04 a 0,05	Perturbação nos gestos, redução da sensibilidade visual e da percepção das distâncias e das velocidades.
0,06 a 0,08	Tempos de reação mais longos, redução da capacidade motriz e estado de euforia.
0,09 a 0,15	Reflexos comprometidos e condução perigosa.
0,16 em diante	Condução titubeante, visão de objetos duplicados e perda de dirigibilidade.

\* Por bafômetro em porcentagem por grama.

Fonte: CSP

**LuK**  
Maciez pra quem dá duro na estrada



Embreagens para Caminhões,  
Ônibus, Tratores e Utilitários



**Embreagens**

# Motoristas molham a garganta

Mesmo consumindo-a, pilotos de  
ônibus e de caminhões  
não assumem bebida como sua  
parceira de viagem



■ O motorista Amaro Carlos da Silva, da Valgas Turismo Transportes Ltda., de Nova Iguaçu (RJ), dirigia um ônibus com quarenta passageiros, de Mimoso do Sul (ES) em direção à capital carioca, no dia 10 de julho, quando, numa curva na BR-101, no Km 82, próximo a Campos (RJ), perdeu a direção, e o veículo atravessou a pista contrária, bateu num poste e capotou. Resultado: seis pessoas mortas, 28 feridas, inclusive ele, duas delas em estado grave. Acusado pelos passageiros sobreviventes de estar dirigindo bêbado, Amaro desmentiu categoricamente. Internado no Hospital Ferreira Machado, de Campos, com fratura na perna, o motorista não foi submetido ao exame de teor alcoólico no sangue, informou Cátia Badjader, chefe do Pronto Socorro. O médico que o atendeu, Rodrigo Lima Venâncio, não foi localizado. O delegado titular de Campos, René

Xavier Barreto, confirma a inexistência do exame, e justifica: “Na hora em que os feridos chegaram, a preocupação dos médicos foi a de socorrê-los. Ninguém pensou em fazer dosagem alcoólica, pois a denúncia dos passageiros só saiu nos jornais dois dias depois do acidente.”

A negativa de Amaro reflete o comportamento habitual do motorista que não se importa em consumir bebidas alcoólicas pelo simples fato de que não se sentem embriagados com as doses que ingerem. Uma passada por alguns postos localizados ao longo da Rodovia Régis Bittencourt na hora do almoço do dia 12 de julho serviu para mostrar que a bebida acompanha, invariavelmente, a refeição de todos os motoristas, tanto em bares e em restaurantes como na mesinha do lado de fora do caminhão, quando preparada por eles mesmos.

“Eu não bebo”, é a resposta pronta do motorista, quando se pergunta sobre alcoolismo, mesmo que esteja sorvendo uma dose ou que haja uma garrafa de bebida sobre a mesa. “É só um gole para aquecer o frio”, desculpam-se. Nos restaurantes, a bebida é farta, e serve de chamariz aos fregueses, sendo oferecida gratuitamente em diversas variedades e marcas. Alguns garçons confirmam que, por ser gratuito, o consumo é alto e contam que alguns



motoristas mal conseguem caminhar em direção ao veículo.

Como no caso do motorista carioca, os gaúchos, os paranaenses e os catarinenses, a meio-caminho do Rio de Janeiro ou de algum estado do Nordeste, também prosseguiriam suas viagens pelas rodovias federais e dificilmente seriam molestados por policiais rodoviários. A fiscalização só atinge o motorista alcoolizado quando há indícios de embriaguez, mas não foi isso o que aconteceu com Amaro Carlos da Silva, que, segundo denunciaram seus passageiros, chegou a trocar de lugar com um companheiro de viagem com o veículo em movimento e depois retornou ao seu posto da mesma forma.

Na Valgas Turismo, no entanto, a punição já está preparada. Edson Pedrosa, diretor da empresa, disse estar convencido de que houve falha do motorista e, nesse caso, a demissão será por justa causa. É a segunda vez que Amaro da Silva, de quarenta anos, trabalha para a Valgas, e seu patrão diz que não houve envolvimento anterior em acidente. Sobre as denúncias de que o motorista estava alcoolizado, ele disse não acreditar. “Espero que a perícia prove isso”, concluiu.

**Exceção precária** — Nas rodovias paulistas, o cenário é um pouco diferente. Nos restaurantes ao lado dos postos, a venda é proibida e, em alguns casos, o balconista é enfático ao apontar o cartaz com a lei restritiva. No entanto, quem quiser beber durante a viagem sempre encontra



**Nas estradas paulistas, restaurantes oferecem grande variedade de bebidas gratuitas (abaixo). Muitos carreteiros levam seu próprio suprimento (ao lado).**



Foto: Paulo Igarashi

um jeito, em bares localizados em travessas próximas à rodovia. Eis um exemplo: instalado a cinquenta metros da pista da Anhangüera, acessível por uma estrada de terra, o Restaurante São Cristóvão, de Jundiá, fica dentro do distrito industrial e, portanto, não pode ser fiscalizado pela Dersa. Muito freqüentado por caminhoneiros que viajam pela rodovia, o São Cristóvão não é único. Como no caso da Régis Bitencourt, ele também oferece cachaça gratuita aos clientes.

A proibição de venda de bebidas alcoólicas nos estabelecimentos comerciais instalados às margens das rodovias paulistas data de 26 de agosto de 1988. Trata-se da chamada Lei Seca, nome com que foi apelada a lei estadual nº 4 855, de 27 de novembro de 1985. No entanto, seus efeitos não têm correspondido às expectativas dos seus autores, segundo o engenheiro Celson Ferrari, assistente da Diretoria de Operações Rodoviárias da Dersa, estatal que administra cinco das principais estradas. "A intenção foi boa, mas o regulamento padece de defeitos graves", alega Ferrari.

Nem o DER — Departamento de Estradas de Rodagem nem a Dersa fizeram qualquer pesquisa para

comprovar se a proibição teve algum efeito na redução do número de acidentes. As estatísticas de acidentes elaboradas pelo DER não fazem qualquer referência ao eventual envolvimento de motoristas alcoolizados. Os únicos dados oferecidos pela Dersa e pelo DER referem-se ao número de autuações efetuadas contra os estabelecimentos comerciais (ver Quadro).

**Lei inócua** — A regulamentação da lei (Decreto 8 761, de 26/8/1988) prevê como penalidade para o comerciante de beira de estrada que vende bebida alcoólica o bloqueio do seu acesso à rodovia. Essa punição é considerada inócua por Ferrari, pois também pune outros estabelecimentos que utilizam o mesmo acesso, como, por exemplo, postos de serviços, borracharias e oficinas mecânicas. "Basta fazer o bloqueio para que esses prejudicados obtenham, no mesmo dia, medida liminar obrigando a reabertura", conta Ferrari. Por isso, dentre os dez acessos fechados pela Dersa desde 1988, apenas um ficou doze meses fechado, o Autoposto Passo Fundo, localizado na Via Anhangüera, no Km 64,5.

Nem todas as autuações resultam em bloqueio do acesso, pois a lei

permite aos infratores apelarem para o Secretário dos Transportes, pedindo a anulação da autuação, o que ocorreu em 75,6% dos casos registrados. Ferrari não soube informar quais os argumentos utilizados pelos infratores para conseguirem a anulação da autuação. Mas conta que a empresa que administra a rede de restaurantes Frango Assado conseguiu na Justiça autorização para vender bebidas alcoólicas em caixas fechadas e na temperatura ambiente.

Para o assistente da diretoria da Dersa, essa lei foi muito mal regulamentada. "Ao proibir totalmente a venda, pune todos os passageiros de um ônibus, quando só o motorista não deveria beber", exemplifica. Além disso, considera que a fiscalização deveria envolver o serviço sanitário da Secretaria da Saúde para autuar bares e restaurantes infratores com multas progressivas, e não atribuir essa tarefa ao DER e à Dersa, que têm, como única competência, fechar o acesso concedido.

Para ele, poderia até mesmo ocorrer uma liberação da bebida se a Polícia Rodoviária estivesse mais bem equipada com bafômetros para autuar os motoristas alcoolizados. Para Ferrari, a fiscalização do DER/Dersa é ineficiente: "Os bares vendem bebidas na frente do fiscal, que, às vezes, recebe até mesmo oferta de uma dose, pois sabem que dificilmente serão punidos", afirma.

A Polícia Rodoviária do estado dispõe de 135 bafômetros e, de janeiro a novembro do ano passado, submeteu 608 motoristas ao teste. Desse total, 443 foram autuados e encaminhados à Delegacia de Polícia mais próxima, para receberem outras punições previstas no Código Nacional de Trânsito, como, por exemplo, apreensão do veículo e da carteira de habilitação. A multa, segundo o Artigo 89, Inciso III, é do Grupo 1, equivalente a 120 UFIR.

FISCALIZAÇÃO DA LEI SECA		
	Dersa	DER
Fiscalizações	6 400	7 915
Autuações	34	7
Bloqueios	10	0
Reabertura imediata	9	0

Os dados do DER são de janeiro de 1993 a maio de 1994, os da Dersa são de agosto de 1988 a junho de 1994.

## Associação reforça a auto-estima de motoristas

**Alcoólicos Anônimos tentam  
persuadir vítimas  
a evitarem o primeiro gole e  
a terem fé em Deus**



■ A dependência do homem moderno com relação às bebidas alcoólicas é tão grave nos dias de hoje que a Organização Mundial da Saúde considera o alcoolismo uma doença progressiva que, em termos comparativos, só perde para o câncer e para as moléstias cardíacas. Em todo o mundo, essa doença é responsável pela ocupação de 80% dos leitos hospitalares, por 54% dos acidentes de trabalho e por 65% dos acidentes de trânsito.

Uma pesquisa recente sobre alcoolismo, realizada pela Fundacentro — Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, constatou que a maior incidência (58,9%) dessa doença ocorre entre mecânicos, funileiros, pintores e borracheiros, seguidos por motoristas (53,5%) e por cobradores (48,3%).

Em São Paulo, graças ao trabalho da Associação dos Alcoólicos Anônimos, com uma rede de 156 grupos, motoristas de caminhão e de ônibus procuram se conscientizar



Na reunião dos AA, os recuperados contam como o alcoolismo quase destruiu suas vidas

de que a recuperação é demorada e depende exclusivamente de sua força de vontade. “Se ele parar de beber, o fígado se refaz, mas o problema é a cabeça”, resume, ao telefone, um experiente membro da AAA, consolando um desconhecido.

O potencial destrutivo do alcoolismo se manifesta com toda a clareza entre os condutores de veículos. O motorista Donizete Baptista, de 38 anos, e há sete meses na Empresa Auto Ônibus Penha—São Miguel, conta que se viciou em álcool aos treze anos e, na idade adulta, por pouco a doença não o destruiu fisicamente.

Em julho de 1987, Baptista envolve-se num acidente, com uma viatura policial a 90 km/h, ultrapassa o sinal vermelho de um cruzamento e colide com uma Brasília. Sete pessoas são gravemente atingidas. Baptista, que já havia sido hospitalizado durante quinze dias por bebedeira, foi convidado a se retirar da PM (para não ser expulso).

“Não parava mais em emprego nenhum”, relembra, amargurando a perda da própria casa. Em fevereiro de 1988, na Transportadora Garça, assiste a uma reunião do grupo AA de Vila Santa Clara, na Zona Leste de São Paulo. Depois, ingressa na CMTC, onde conhece o programa de recuperação da empresa. “Porém, em 1990, voltei a tomar uma cerveja...”, confessa, e essa última recaída custou-lhe quinze dias de internação no Hospital Psiquiátrico APC.

De bar em bar — “Nunca ouvimos falar de programa de reabilitação dentro das empresas de ônibus”, declara a psicóloga Ruth Marulli, coordenadora da Secretaria de Saúde do Trabalhador, do Sindicato dos Motoristas de São Paulo. Seu colega Amilson de Souza, técnico de Segurança, frisa que o motorista “entra na empresa sóbrio, esquentando marmitta no capô de ônibus, e, depois de tomar uma cervejinha, é perseguido”.

Marulli enfatiza que algumas empresas vêem a doença do alcoolismo como uma ‘culpa’ do trabalhador, jamais como efeito das más condições de trabalho e ausência de RH e reciclagem de mão-de-obra. “Os olhos avermelhados de motoristas, de cobradores e do pessoal de manutenção indicam trabalho penoso.”

Contudo, Wanderley Vieira, gerente de Transporte da Jurema, afirma que faltas seguidas ao trabalho levantam suspeitas e resultam no encaminhamento do motorista à psicóloga ou ao ambulatório médico. “Eles rodam de bar em bar”, observa a psicóloga Márcia Lousada, estimando que num grupo de dez motoristas e cobradores, cinco a sete bebem habitualmente. Ela acentua que, além de ser difícil conseguir uma vaga em hospitais da rede do INSS, a distância entre o hospital e a moradia da vítima gera transtorno em dias de retorno.

**Gilberto Penha**

# MOTORES CUMMINS. DISPONÍVEIS NAS MAIS DIVERSAS EMBALAGENS.

Impulsionando caminhões, tratores, barcos ou gerando energia para múltiplas finalidades, os motores Cummins são cada vez mais utilizados no país.

Seus diferentes usuários necessitam de produtos da mais alta tecnologia: mais duráveis, econômicos, e, principalmente, mais produtivos. Tudo que a marca Cummins representa mundialmente.

Nas embalagens mais variadas, cada vez mais o conteúdo é Cummins.



75 Anos de Tecnologia em  
Motores Diesel

# Carga no meio do caminho

Armazém alfandegado da Kodak  
no Brasil aproxima  
fornecedores da América do Norte  
aos países do Cone Sul

■ Pode ter sido trabalhoso, mas esse é o preço que a Kodak pagou para sair na frente das empresas exportadoras e ficar mais próxima de seus clientes da América do Sul. Se, até a primeira quinzena de junho, os produtos importados da matriz de Rochester (EUA) ou da filial de Guadalajara, no México, pela Bolívia, por exemplo, levavam oito semanas para chegar em demoradas viagens de navio e por caminho, agora o importador não precisa esperar nem duas semanas. Isto porque os produtos já se acham armazenados no meio do caminho, na filial brasileira, em São José dos Campos (SP). “Os pedidos podem ser mais frequentes, e os importadores ganham na redução de estoque”, afirma Gilberto Galan, vice-presidente e diretor de Relações Externas da Kodak em São Paulo.

A Kodak Brasileira Indústria e Comércio, que mantém fábricas de papel fotográfico e de produtos químicos de revelação também ganha com isso. O mesmo navio que vem para Santos com material dos Estados Unidos e do México para o DAD — Depósito Alfandegado de Distribuição, instalado em seu depósito, também traz os produtos importados pelo Brasil. As viagens de navio, devido ao maior volume transportado, passaram igualmente a ter

maior frequência. O mesmo caminhão que transporta para a América do Sul as importações norte-americanas e mexicanas também leva os produtos que a filial brasileira exporta. Em vez de dez caminhões com semi-reboques frigoríficos por mês, passam a sair vinte de São José dos Campos aos países vizinhos.

Animada, a Kodak brasileira sugeriu à matriz que fizesse de seu armazém de 15 mil metros quadrados um depósito para produtos da América do Norte, destinado a atender os importadores da América do Sul, ao aproveitar as facilidades alfandegárias da integração dos países do Mercosul. “Fomos os primeiros a usar o MIC-DTA — Manifesto Internacional de Carga-Declaração de Trânsito Aduaneiro [documento reconhecido pelos países do Mercosul para transposição de fronteira sem necessidade de conferir a mercadoria]”, assegura José Antônio Ricardo, diretor de Distribuição.

Entre a ocasião da proposta e a da realização do primeiro carregamento transcorreram dois anos e meio. Os dois primeiros caminhões, da Michelin e da Rebesquini, transportando quarenta toneladas de produtos brasileiros, norte-americanos e mexicanos para a Argentina, o Chile e o Peru deixaram o armazém da Kodak na manhã de 17 de junho.



O importador argentino teria recebido a mercadoria em cinco dias. No entanto, devido à presença de dois feriados, a viagem durou uma semana. Por sua vez, o representante chileno receberia o carregamento em dez dias, e o peruano em treze, garantiu, na hora do embarque, Antônio dos Santos, supervisor de exportação da Kodak brasileira.

**Rompendo barreiras** — O DAD, instalado em área de 4 mil m<sup>2</sup> dentro do CDC-B — Centro de Distribui-





*Um quarto do espaço do CDC-B é reservado aos produtos em trânsito aduaneiro; caminhões da Michelin e da Rebesquini fazem a distribuição dos produtos norte-americanos e brasileiros para os países do Cone Sul em um terço do tempo que necessitavam antes do novo sistema*



Fotos: Paulo Igarashi

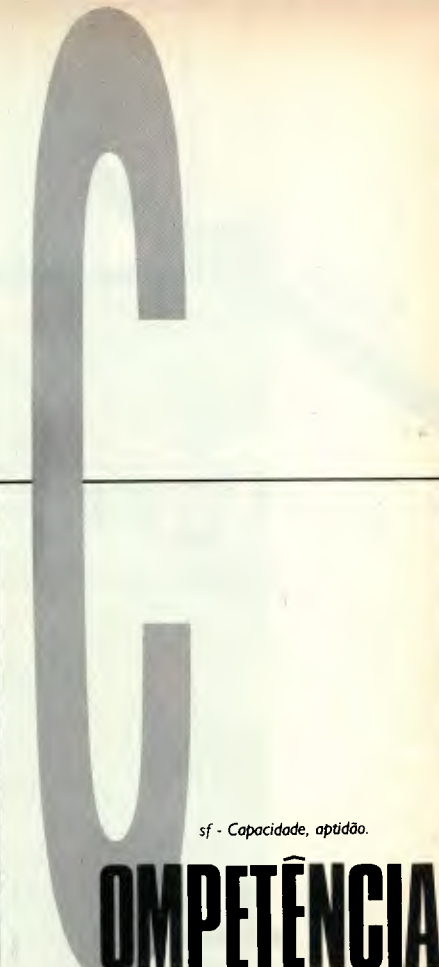
ção Central-Brasil, de 15 mil m<sup>2</sup>, deverá movimentar US\$ 80 milhões por ano em produtos em trânsito, e também importados pelo Brasil, informa Galan. Além de criar empregos na Kodak, nas áreas de armazém, de importação e de exportação, de planejamento e de finanças, a instalação do DAD duplicou, a partir de 17 de junho, o volume de carga despachada por rodovia de São José dos Campos para os países do Cone Sul: Uruguai, Argentina, Chile, Paraguai, Bolívia e Peru. Para a Co-

lômbia e a Venezuela, o transporte ainda é feito por meio de avião e de navio. “Porém, já desafiamos as transportadoras a fazerem a entrega na Colômbia”, informou Santos.

O trabalho da Kodak brasileira não consistiu apenas em convencer a matriz e a filial mexicana das vantagens de armazenar seus produtos no Brasil. Foi necessário montar uma estrutura de planejamento e de informática para a armazenagem e o controle de estoque. “Temos ligação direta, via computador, com os Estados Unidos e o México, e também com os representantes do Cone Sul. Além disso, o fiscal da Receita Federal, instalado em nosso centro de distribuição, tem controle de toda a mercadoria em trânsito, desde o seu terminal”, informa Maria Cristina Ferreira Forjaz, gerente de Distribuição.

Os representantes do Cone Sul continuam fazendo seus pedidos a Rochester e a Guadalajara. A filial brasileira despacha os pedidos e emite faturas em nome dos fabricantes, e sua interferência termina nessa transação. O pagamento das faturas é feito diretamente a quem vendeu. Até aí, nenhuma dificuldade. Porém, como passar pelas sete barreiras de ICMS de São José dos Campos até a fronteira com a Argentina levando mercadorias estrangeiras e sem nota fiscal?

A Kodak brasileira armou-se de cópias da Instrução Normativa nº 28/94, da Receita Federal, e enviou dois funcionários para acompanhar a primeira viagem e para distribuí-las nos postos fiscais. Esse documento permite que um mesmo veículo transporte mercadorias em trânsito, acompanhadas de fatura, juntamente com outras exportadas pelo Brasil. “Só espero que o motorista não tenha problemas quando estiver sozinho”, preocupa-se Dorneles Michelin, diretor de uma das transportadoras que prestam esse serviço à Kodak.



Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 30 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 compreve. 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 R\$ 40,00.

NOME \_\_\_\_\_  
 ENDEREÇO \_\_\_\_\_  
 CIDADE \_\_\_\_\_  
 CEP \_\_\_\_\_ ESTADO \_\_\_\_\_ FONE \_\_\_\_\_  
 EMPRESA \_\_\_\_\_  
 RAMO DE ATIVIDADE \_\_\_\_\_  
 CGC \_\_\_\_\_ INSC. EST. \_\_\_\_\_  
 DATA \_\_\_\_\_ ASSINATURA \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA**

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

# Vitória do velho Clessie

A Cummins comemora seus 75 anos  
investindo na evolução  
tecnológica de seus motores,  
hoje 'inteligentes'

■ A pequena cidade de Columbus, no Estado de Indiana (EUA), onde fica a sede mundial da Cummins Engine Company's, só consegue perder seu ar pacato uma vez por ano. É no dia que antecede as 500 Milhas de Indianápolis, cidade vizinha e palco de um espetáculo automobilístico da fórmula Indy de dimensões nacionais. É quando o assunto "potência e velocidade" sai das bem-planejadas unidades fabris da empresa para ganhar as ruas. Pudera, foi em Indianápolis que, em 1931, o motorista Clessie Lyle Cummins impressionou operadores de transporte com o primeiro carro de velocidade do mundo propulsionado a diesel.

Porém, naquela altura, as coisas não iam muito bem para Cummins. Tendo iniciado a fabricação de motores Diesel em 1919, com o apoio financeiro do banqueiro W. G. Irwin, não teve motivos para comemorar a venda de 12 mil motores pela Sears a fazendeiros que se preparavam para uma promissora colheita. As expectativas se frustraram e a safra foi parca. Uma vez que a Sears já honrava a conhecida filosofia "a sua satisfação ou o seu dinheiro de volta", os mesmos motores acabaram voltando para a fábrica, devolvidos pelos clientes, não por insatisfação, mas porque não havia dinheiro para pagá-los. O lucro só chegaria à

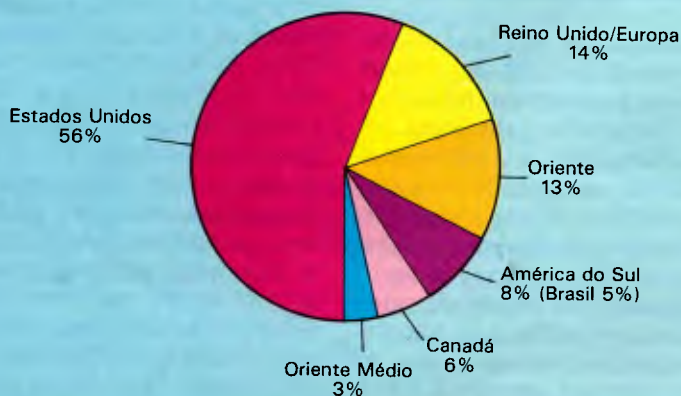
fábrica de Cummins dezenove anos mais tarde, em 1938, com o motor H, de duas válvulas, escolhido pelo exército norte-americano para equipar os caminhões que seriam usados durante a Segunda Guerra Mundial.

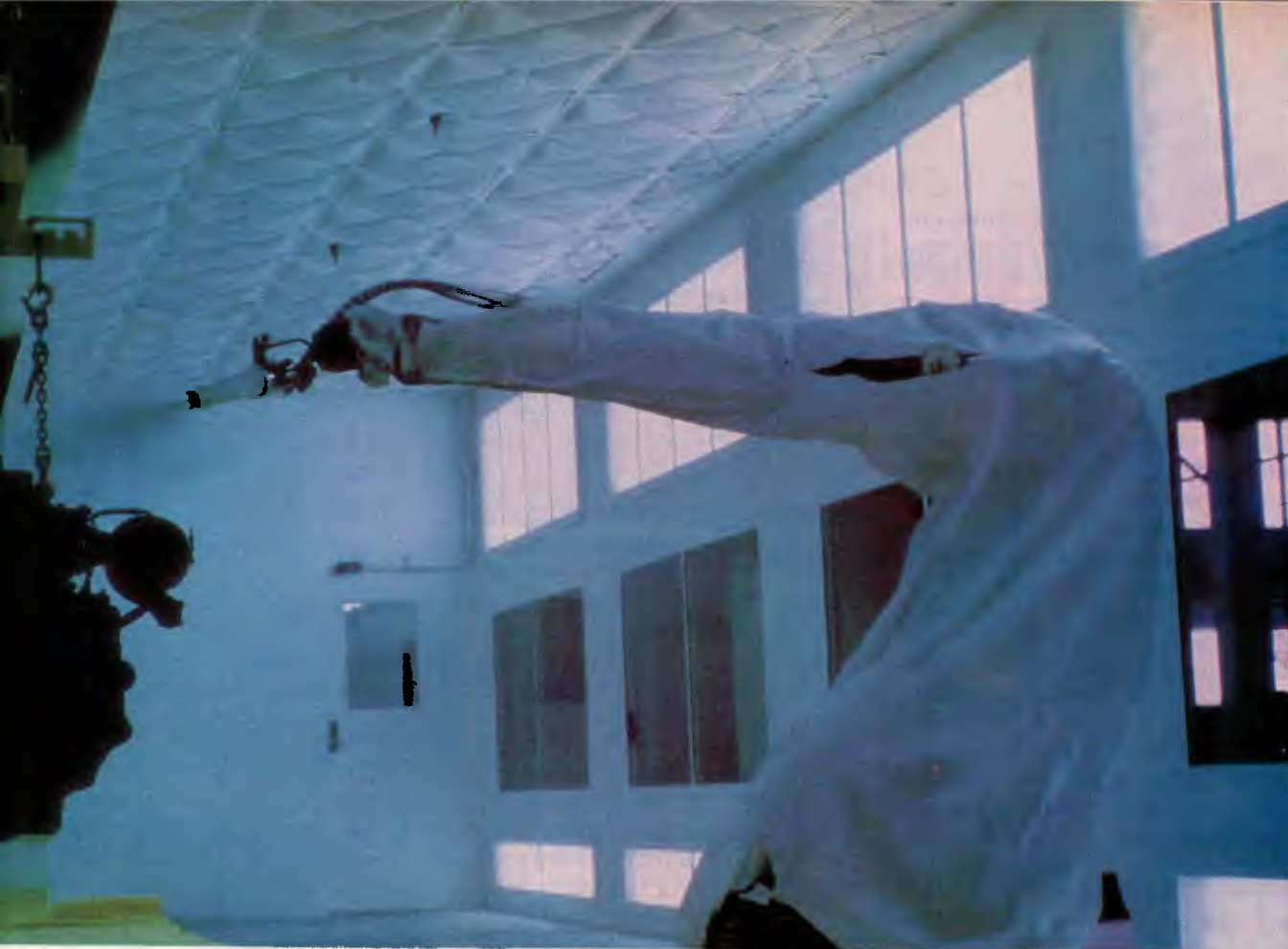
Alcançando os 75 anos de idade, a Cummins Engine, que atua em 147 países, comemora um faturamento de US\$ 4,25 bilhões, obtido em 1993, graças à fabricação de seis linhas diferentes de motores: B 3.9 (de 80 hp a 140 hp), B 5.9 (de 130 hp a 230 hp), C 8.3 (de 210 hp a 300 hp), L 10 (de 260 hp a 325 hp),

Foto: Divulgação

M 11 (de 280 hp a 380 hp) e N 14 (de 310 hp a 500 hp). A data comemorativa abarca ainda um recorde de investimentos em tecnologia: foi reinvestida uma parcela de 6% de seu lucro, ou seja, cerca de US\$ 250 milhões, a maior parte dela em projetos como, por exemplo, o desenvolvimento de motores movidos a gnc e a gnl, e dos chamados motores eletrônicos, lançados no final do ano passado e que já alcançaram

## Vendas Líquidas por Região (1993)





a marca de 63 mil unidades vendidas. Esse total abre uma expectativa de vendas de 214 mil unidades até 1998, incluindo o montante em operação. Somente na filial brasileira, localizada em Guarulhos (SP), a matriz investe cerca de US\$ 5 milhões por ano em projetos tecnológicos.

Ainda em Columbus, a Cummins Engine mantém um Centro Tecnológico para o desenvolvimento de novos motores e para o controle de emissões pelos motores atuais, além da Cummins Electronics, que desenvolve e produz os sistemas Celect (para motores eletrônicos como, por exemplo, o L 10, o M 11 e o N 14), freio compressor (para frenagem nos motores N 14), concebido a partir de um projeto do próprio Clessie Cummins, e o *software* Intellect (para leitura dos dados do Celect em microcomputadores *laptop*). Além disso, a cidade sedia várias unidades fabris como, por exemplo, a CMEP — Columbus MidRange Engine Plant (montadora de motores Diesel de porte médio, ou da série B), que pretende alcançar a meta nada modesta de ser a melhor fábrica de motores Diesel do mundo. Atualmente, a CMEP atende exclusivamente à

Packard, que emprega os motores B em suas picapes.

**Alianças expansivas** — O saldo financeiro comemorado pela Cummins juntamente com seus 75 anos foi conseguido a partir da diversificação de sua linha de produção, e também de uma nova atitude de mercado decorrente do pior resultado já obtido na história da empresa, registrado no último trimestre

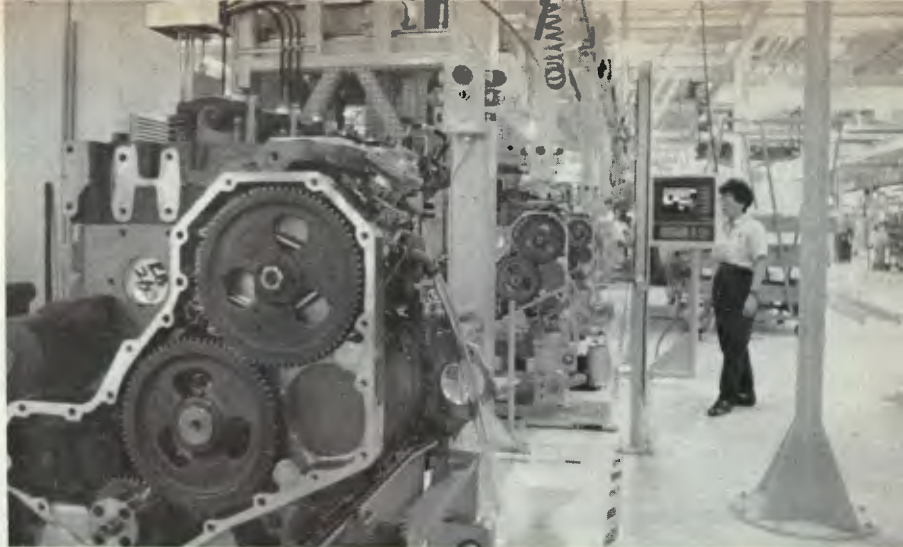
*Robô pintor, da fábrica de Columbus-Indiana (EUA), voltada à montagem exclusiva de motores para veículos de porte médio; tecnologia instalada nas unidades fabris e nos motores fabricados para fazer valer os 6% de lucro reinvestidos*

### Vendas Líquidas por Segmento de Mercado (1993)



de 1989. Na ocasião, a Cummins teve US\$ 65 milhões de prejuízos, apesar do total de vendas de US\$ 60 milhões. Sua produção estava, na época, centralizada na fabricação da linha de motores NT, de 220 hp a 244 hp.

A decisão de se estender ao mercado de caminhões médios e pesados envolveu o desenvolvimento de motores mais simples — dentre eles, os que compõem as linhas B, C e N 14 — e de um serviço de manutenção mais fácil. A linha N 14 é comercializada desde o ano passado com o sistema eletrônico Celect, tecnologia que deverá estar nos motores das duas outras linhas a partir de 1996. O enfoque da Cummins, que, na década de 80, era o seu processo interno de produção, passou a ser a qualidade voltada para o cliente. A diversificação da linha, aliada a um fator externo, a desregulamentação do transporte rodoviário norte-americano, alçou as vendas da Cummins a sucessivos recordes, ao mesmo tempo em que a empresa enxugou seu quadro de pessoal



A estratégia da Cummins Engine para a década de 80 foi a diversificação de sua linha

(reduzido em 29%) e sua área de produção (33% menor).

Outra estratégia da empresa consistiu em iniciar a formalização de alianças com outras grandes empresas automotivas. Na Europa, por exemplo, foram firmados acordos com a BMC, da Turquia, que hoje produz cinco mil caminhões por ano com motores Cummins; com a poderosa Kamaz, maior fabricante de caminhões do mundo (150 mil veículos/ano); e, mais recentemente, com a Scania, para o desenvolvimento de um sistema eletrônico de injeção.

Na Ásia, a Cummins totaliza US\$ 500 milhões em vendas. É na China que se encontra seu terceiro maior mercado, perdendo apenas para os EUA e a para a Inglaterra. Porém, foi na Índia, numa aliança com a Telko, que a empresa conseguiu instalar uma planta industrial idêntica à de sua fábrica-padrão de motores B, localizada em Columbus. “Na América Latina totalizamos hoje um faturamento de US\$ 300 milhões, um dos nossos mercados mais crescentes”, afirma com satisfação Jack Edwards, vice-presidente internacional da Cummins.

## EUA já operam motores movidos a gnl



Tanque de gnl: certificação da Carb

Os dinamômetros do Centro Tecnológico da Cummins Engine, em Columbus, Indiana (EUA), tiveram de trabalhar bastante sob o acompanhamento incessante dos técnicos e sob os parâmetros de emissão estabelecidos pela legislação norte-

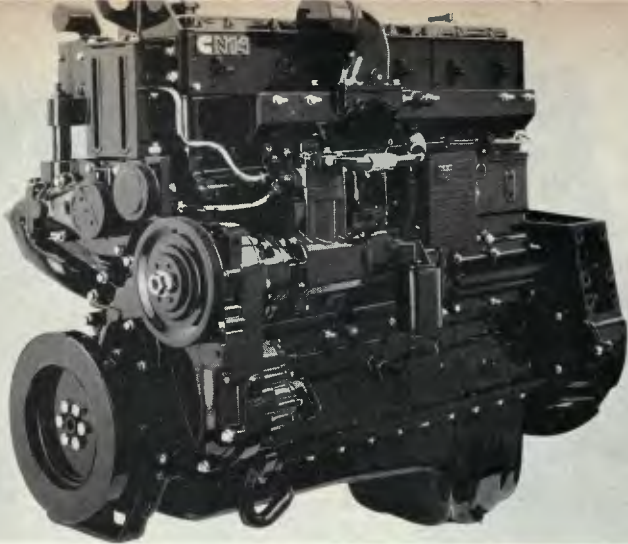
americana para que a empresa definisse seus projetos de motores a gás. Graças a esse empenho, a Cummins foi a primeira empresa de motores do mundo a receber a certificação da Carb — California Air Resources Board pela fabricação de um motor movido a gás natural liquefeito. Trata-se do L 10 G, que equipará os ônibus urbanos da Califórnia.

A Carb estabelece, em seu item mais severo, a emissão máxima de particulados na faixa de 0,07 g/bhp-hr. O motor Cummins produz apenas 0,02 g/bhp-hr.

Ainda na área de desenvolvimento de motores movidos a gnl, a Cummins e a Overnite Transportation Company desenvolveram um cavalo mecânico equipado com o mesmo motor L 10 G. O combustível gnl tem se popularizado nos Estados Unidos, e é estocado em reservatórios criogênicos, o que garante segurança durante sua aplicação. O gnl usado no cavalo mecânico é fornecido pela Air Products, e contém 99% de metano, sendo estocado a -162 graus centígrados, sob baixa pressão. Ao passar para o veículo, o gás é pressurizado para 7 kg/cm<sup>2</sup>. O tanque instalado no caminhão tem capacidade para 454 litros.

**Motores virtuais** — Dentro da filosofia de focar as necessidades do cliente, a Cummins se preocupa hoje em definir o que cada cliente necessita de específico, de modo a atendê-lo com qualidade. “Mantemos uma rotina de adaptação ao mercado, o que tem envolvido a pulverização da manufatura pelo mundo”, afirma Carlos Roberto Cordaro, vice-presidente de Marketing da empresa. Assim, ao mesmo tempo em que verticaliza a sua produção, a Cummins se empenha em desenvolver tecnologia em equipamentos estratégicos, tais como o turbo de seus motores, fabricado pela subsidiária Holset, e a injeção e os controles eletrônicos, desenvolvidos em seu Centro Tecnológico.

Aliás, a maioria dos testes ali efetuados visa ‘casar’ a tecnologia dos motores com as regras de proteção ambiental adotadas em todo o mundo, a partir da iniciativa do Estado da Califórnia. Dessa forma, o advento do motor eletrônico, monitorado pelo sistema Celect, veio decodificar a disparidade que existe entre os anseios do frotista, que quer eco-



O motor N 14 eletrônico deverá ser fabricado no Brasil no início de 1995

nomia de combustível, e os do motorista, que quer potência, a fim de obter uma melhor operação do veículo. Para isso, foi desenvolvido o sistema ESP, ou seja, os motores de 'múltipla personalidade', que amplia a potência de um motor dotado de potência máxima inferior durante a sua operação, por meio de um sistema eletrônico.

"Baseamo-nos em dois pontos estratégicos: 1) possuir capacidade de desenvolvimento de controles eletrônicos de motores, e 2) facilitar a

comunicação entre o usuário final e o motor, na forma em que é usado", afirma Edwin Booth, da Cummins Electronics.

A idéia inicial da equipe de desenvolvimento tecnológico da Cummins era conceber um motor eletrônico que atendesse às regras de controle de emissão de poluentes. Entretanto, todo um sistema *off board*, para controle operacional na base de transporte, bem como um sistema *on board* (isto é, embarcado) foram criados para servir de braço ele-

Fotos: Divulgação

trônico de dados de apoio ao frotista. Dentre os equipamentos *on board* está o Celect, microprocessador integrado aos motores das linhas M 11 e N 14, com uma capacidade equivalente de memória de um AT 386. Para processar as informações colhidas pelo Celect através de sensores espalhados pelo motor, e que dão informações sobre o consumo de diesel, o controle de operação de marcha lenta, e outras particularidades da viagem, a Cummins Electronics desenvolveu o *software* Intellect, que roda em pequenos *laptops* (microcomputadores em formato de valise). Na opinião de Matt Horgan, gerente de Marketing da empresa, o Intellect pode ser entendido como "um manual eletrônico de oficina", que aponta qualquer defeito do motor e informa sobre o procedimento a ser adotado para o reparo. O *software* segue o modelo Windows e possui sistema de aproximação (*zoom*) para melhor apreciação das peças defeituosas, além de processar toda a rotina de operação do motor.

A linha de motores N 14, que cobre as potências de 314 hp a 507 hp, está disponível no Brasil desde o ano passado, quando foi exibido pela Cummins na última Transpo. Com paciência — uma das marcas registradas da empresa, segundo seu vice-presidente de Marketing, Roberto Cordaro —, a Cummins aguarda que o crescente mercado de pesados do Brasil perceba os predicados do produto, entre os quais o pistão articulado, que garante vida útil mais longa ao motor e permite extrair potência máxima de cada gota de combustível. Independentemente do mercado, que deverá, em breve, estar recebendo boas novas de visitantes estrangeiros, a Cummins garante que poderá transferir para sua unidade brasileira, em tempo razoável, toda a tecnologia utilizada para fabricar o N 14 eletrônico. Já existe a previsão para fabricação em linha em 1995. Entretanto, ao que parece, o mercado de exportação é a meta mais garantida: o N 14 é consumido nos EUA na montagem de tratores de alta potência.

## Frotista americano aprova Celect

"Cerca de 90% de minha frota está equipada com o Celect e não registramos qualquer adulteração desde a sua instalação", afirma Mike Mount, proprietário da Mount Trucking, que opera cinquenta caminhões e 75 semi-reboques de carga refrigerada, os quais cumprem a rota Columbus—Los Angeles. Nas viagens de retorno, a empresa transporta carga seca (jeans e motores elétricos), utilizando, para isso, os mesmos baús. Longe de funcionar como sistema de fiscalização do motorista, o Celect é visto pelos funcionários da transportadora como um verificador de performance, pois, dependendo dos resultados trimestrais, é pago a cada motorista um bônus adicional de produtividade de até US\$ 300. O salário médio de um motorista nos EUA é de US\$ 3 mil.

Ex-funcionário da Cummins, Mount possui uma transportadora considerada de pequeno porte. Para operá-la, prefere trabalhar com times de casais, de modo que marido e mulher se alternem ao volante a cada cinco horas de trabalho. Cada motorista recebe um treinamento de oito semanas, e passa por um acompanhamento de seis meses na



Sistema Celect: aprovado por Mike Mount

transportadora. Mount garante ainda que, em vista da demanda de carga na região em que opera, teria a possibilidade de duplicar a empresa, meta que, entretanto, não considera prioritária no momento.

Walter de Sousa

# Feijão Tropeiro



## Mais tutu pra sua empresa: Ex

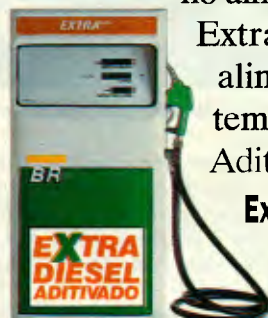
O motor de um caminhão é como o estômago de uma pessoa: deve ser sempre bem tratado, abastecido com o que há de melhor em matéria de diesel: Extra Diesel Aditivado Petrobrás.

Como você não tem só um caminhão ou só um ônibus para cuidar, a sua responsabilidade aumenta ainda mais. O seu cuidado tem que ser muito maior. Por isso, Extra Diesel Aditivado Petrobrás

**Cuide da sua frota como você cuida de você.**

é um prato cheio. Assim como você gosta de um bom feijãozinho tropeiro, molhadinho, torresminho sequinho, lingüiça picadinha, farofinha de ovo, uma couvinha verdinha puxada

no alho, saiba que a sua frota vai adorar Extra Diesel Aditivado Petrobrás. Uma alimentação rica em aditivos, com o tempero exclusivo Petrobrás. Extra Diesel Aditivado Petrobrás foi desenvolvido por



**Extra Diesel Aditivado. O Diesel com o tempero Petrobrás.**

# iro pra você.

CONTEMPORANEA



## tra Diesel Aditivado Petrobrás.

técnicos altamente qualificados do CENPES - Centro de Pesquisa da Petrobrás, o maior da América Latina. Antes de chegar às bombas, ele passou por testes de frota com carga pesada, percorrendo mais de 5 milhões de km, durante 18 meses. Cuide da sua frota como você cuida de você. Vá de Extra Diesel Aditivado Petrobrás. Você foge do diesel feijão com arroz e garante um tutu bem gordo para sua empresa.

### BENEFÍCIOS DO EXTRA DIESEL ADITIVADO PETROBRÁS:

- MANTÉM OS BICOS DAS BOMBAS INJETORAS SEMPRE LIMPOS
- GARANTE MÁXIMA POTÊNCIA AO MOTOR
- REDUZ A FREQUÊNCIA DOS REPAROS E OS GASTOS COM MANUTENÇÃO
- EVITA A FORMAÇÃO DE ESPUMA E O DESPERDÍCIO NO ABASTECIMENTO
- PROTEGE OS CONDUTOS E O TANQUE DA CORROSÃO
- PROPORCIONA GRANDE ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL
- REDUZ A POLUIÇÃO, PROTEGENDO O MEIO AMBIENTE.



**PETROBRÁS**

# O que muda se Lula vencer

Liderando as pesquisas  
eleitorais, o PT  
quer transporte planejado,  
caso chegue ao poder

■ Temido por uma ampla camada do empresariado privado, que vê num possível governo de ideologia francamente de esquerda alguns perigos estatizantes, o Partido dos Trabalhadores, do candidato a Presidente da República Luís Inácio Lula da Silva, pensa em reorganizar os transportes no país, de maneira integrada, dando ênfase ao desenvolvimento tecnológico graças a um esforço de incentivo às pesquisas e à formação de mão-de-obra especializada.

“Já estamos trocando idéias com todos os envolvidos em transportes, tanto de cargas como de passageiros, e têm surgido propostas interessantes para o setor”, afirma um dos coordenadores do programa de governo do PT e ex-Secretário Municipal dos Transportes de São Paulo, Adhemar Gianini. Para ele, o importante é que os agentes econômicos do setor percebam que há uma abertura muito grande ao diálogo, e, nesse sentido, o governo petista apresentará soluções que trarão benefícios ao país como um todo.

Com as sugestões amplas que colherá dos representantes de toda a sociedade, incluindo, com certeza, os trabalhadores no setor dos transportes, o PT traçará, segundo Gianini, um Plano Nacional Estratégico de Transportes. “Desde há muitos anos, o país não dispõe de um

planejamento para a área”, afirma, ressaltando que isso vem provocando a deterioração das infra-estruturas rodoviária e ferroviária, o desperdício da safra agrícola e um alto consumo de combustível, devido aos buracos e atoleiros que há por todo o território nacional. “Chegamos a perder US\$ 8 bilhões por ano de produtos agrícolas por falta de estradas, e poderíamos economizar US\$ 2 bilhões por ano em combustível”, justifica.

Admitindo que a intenção é praticar o “óbvio, ou seja, recuperar, antes de mais nada, tudo o que existe”, o coordenador afirma que a intermodalidade terá um papel de destaque na otimização funcional das veias do transporte brasileiro. “Acreditamos que o uso cruzado dos vários modais poderá baratear o custo do frete”, acrescenta. Nesse contexto, a estrutura ferroviária passará a desempenhar sua função mais apropriada, segundo os especialistas em transporte: cargas fechadas a longa distância.

O deputado federal Aloysio Mercadante, já cotado para o Ministério da Fazenda, segundo comentários extra-oficiais, adianta, nesse sentido, que a construção da ferrovia Norte-Sul, por exemplo, deverá prosseguir, após a reavaliação do traçado e do processo licitatório.



“Caso a iniciativa privada queira investir em projetos próprios, não haverá obstáculo, se isso for do interesse do país.”

Em relação aos portos, Gianini admite que “é necessário voltar os olhos para o movimento mundial de atualização, tanto no que se refere à operação como no movimento dos trabalhadores portuários”. Segundo ele, “a ineficiência nas operações de embarque ou de desembarque é prejudicial ao operário do transporte rodoviário, que perde tempo de trabalho na beira do cais”.

**Papel institucional** — Para conseguir implantar no setor as medidas que, segundo acredita, seriam as corretas, o PT quer recuperar o potencial tecnológico da administração pública por meio da formação de equipes técnicas de alto nível. “Contaremos, para isso, com a colaboração da engenharia militar”, adianta Gianini. A lógica petista traça como caminho a formulação de diretrizes e de orientações para o setor a partir de um centro de tecnologia de ponta. “O Brasil já teve grandes





*O Partido dos Trabalhadores, com a liderança de Lula, quer a iniciativa privada nos projetos de recuperação da infra-estrutura e outros que resultem na redução do custo do transporte*

em vez de ter de criar os mais variados vales, como de transporte”.

**Recursos financeiros** — Mesmo sem participar da esfera executiva do governo federal, o PT reconhece que o estado brasileiro está falido. Por isso, a iniciativa privada será convidada a colaborar para o aperfeiçoamento e para o desenvolvimento dos transportes brasileiros. Programas referentes à concessão de operações, como aqueles iniciados para as rodovias Fernão Dias e Régis Bittencourt, e também para a Rede Ferroviária Federal, cuja malha deverá ser loteada e oferecida para operação de terceiros, deverão ser incentivados.

Mercadante contabiliza a necessidade de US\$ 11 bilhões para a recuperação das rodovias. “Sem recursos privados, isso será inviável”, diz.

Além disso, o PT deverá trabalhar na área tributária, com a filosofia de reaplicar os recursos no próprio sistema que os gerou. O partido vê com bons olhos o retorno de fundos como o antigo FRN. “Precisaremos dispor de instrumentação legal para isso, com a participação de toda a sociedade, incluindo consumidores, o Congresso e instituições financiadoras”, ressalta.

Para o PT, na medida em que as ações forem sendo implantadas, haverá uma pequena geração de recursos, provenientes do estancamento do desperdício resultante das atuais faltas de planejamento e de cuidado. Como um efeito em cascata, poderão sobrar recursos até mesmo para a saúde, caso seja realizado um trabalho em profundidade, que resulte no aumento da segurança no trânsito, como pretende o partido. “Está comprovado que dois terços dos leitos de traumatologia do país estão ocupados com vítimas do trânsito”, diz Gianini. No Brasil, para cada dez mil veículos, há dezoito acidentes, contra 1,8 nos EUA e 1,6 no Japão. Diante de números como esses, ele duvida que a iniciativa privada se furte à tarefa de ajudar a reconstruir o país.

técnicos em transportes, mas hoje esse pessoal está disperso”, diz.

Adhemar Gianini lembra, contudo, que isso não significa estatização. “O Estado não deve ser grande, mas deve ser forte tecnologicamente, para poder definir planos, políticas e, inclusive, saber avaliar a participação da iniciativa privada nos diferentes segmentos”, conceitua. Para exemplificar o ponto de vista petista, lembra a Nasa. No reino do capitalismo, há uma grande central de tecnologia de ponta, responsável pelos principais avanços tecnológicos do país.

O transporte público urbano também será, num possível governo de Lula, norteado pelo governo federal. Sem ferir a autonomia constitucional do município, o coordenador do programa, para exemplificar uma futura atuação na área, faz alusões a programas tais como o do gás natural. “Caso haja entendimentos sobre as vantagens do uso do gás, iremos nos sentar com os envolvidos, incluindo a Petrobrás, fabricantes e operadores para encontrar uma solução favorável ao progra-

ma.” Ele acredita que a vontade política pode impulsionar efetivamente as ações. “O Brasil vive um período no qual não é admissível desperdiçar potenciais energéticos como o do gás”, diz.

Outros exemplos de diálogos de mão dupla são as conversas com a indústria, com vistas ao desenvolvimento de veículos mais racionais e mais confortáveis para o transporte público, afirma Gianini, citando os ônibus do tipo Padron, regulamentados por entidades governamentais. “Serão dados todos os incentivos a idéias que levem à redução do custo do transporte”, reitera.

Benefícios aos usuários, como, por exemplo, o vale-transporte, deverão ser aperfeiçoados em favor do trabalhador. “Pagar 6% ainda é muito, para um nível de salário como o que se pratica”, ressalta, lembrando que é muito pequena a porcentagem de beneficiados. Práticas à parte, Adhemar Gianini crê que “o ideal está numa sociedade que possibilite aos seus cidadãos a liberdade de pagar todas as suas contas com o produto do seu trabalho,

# Equívocos do relatório

Professores de São Carlos  
encontram falhas  
que abalam o resultado do  
estudo da Embraer

**1** Para uma mesma carga por eixo equipado com um mesmo tipo de suspensão, o pneu extralargo acarreta deterioração aproximadamente duas vezes maior do pavimento do que o pneu convencional.

**2** A deterioração provocada por um tandem triplo de 25,5 t equipado com feixes de molas e pneus convencionais é a mesma causada por um tandem triplo de 19,2 t (25% a menos) equipado com pneus solteiros e suspensão pneumática.

**3** A suspensão pneumática reduz a deterioração dos pavimentos em 4% em relação aos pneus duplos apoiados em suspensão a mola.

■ Os destaques acima sintetizam as três conclusões mais importantes do "Estudo Comparativo dos Efeitos do Tipo de Rodagem e do Tipo de Suspensão Sobre o Desempenho do Pavimento". Elaborado por três professores do Departamento de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos — José Leomar Fernandes Júnior, Manoel Henrique Alba Sória e João Alexandre Widmer —, o trabalho constitui uma revisão crítica da pesquisa "Pneu Ge-

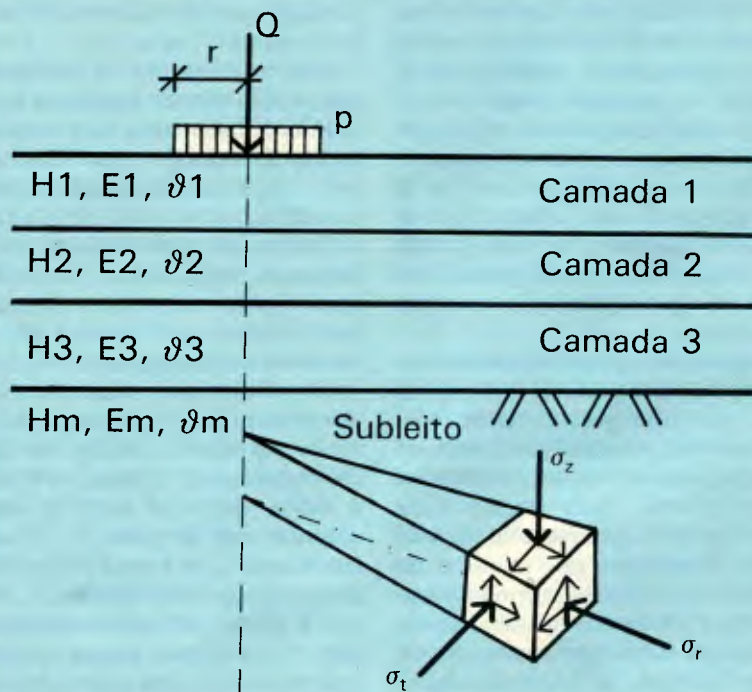
minado versus Pneu Single: Ensaio Comparativo de Deterioração no Pavimento", realizado pela divisão de equipamentos da Embraer, por encomenda de um grupo de encarro-

çadores e de setores do transporte interessados na introdução da rodagem extralarga no Brasil (veja TM 357 e 358, de março e de abril de 1994).

Embora louvando a iniciativa e o pioneirismo dos ensaios, os especialistas da USP de São Carlos julgaram o relatório da Embraer incompleto, isto porque deixou de fazer distinção entre o efeito da suspensão pneumática e o efeito do pneu extralargo. Utilizando dados constantes no próprio relatório da Embraer, os pesquisadores obtiveram resultados que, na opinião da equipe, confirmam os estudos teóricos desenvolvidos anteriormente na própria EESC-USP (veja TM 345, de janeiro/fevereiro de 1993) e trabalhos teóricos e experimentais realizados no Exterior. Isto é, quando suportam a mesma carga e são equipados com idêntica suspensão, os pneus extralargos são mais danosos ao pavimento que os convencionais.

Um desses estudos condenando o *single* foi realizado pelo alemão J. Eisenman, em 1979. Da mesma forma, o *Special Report 227*, da

## 1- Sistema de camadas elásticas

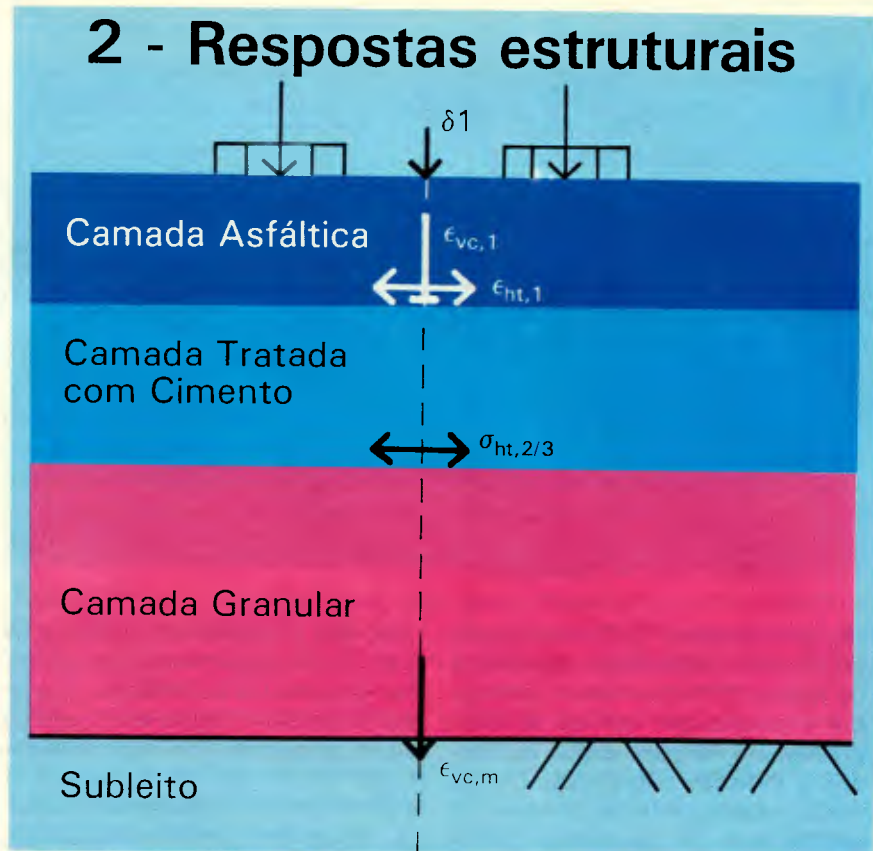


## 2 - Respostas estruturais

Transportation Research Board, de 1990, confirma que a substituição de rodas duplas por pneus extralargos é desvantajosa para a durabilidade do pavimento.

Esse tipo de rodagem só teria tomado conta da Europa graças ao poderoso *lobby* das empresas de transporte itinerante. Nos Estados Unidos, porém, seu uso está restrito aos eixos direcionais de veículos curtos que têm dificuldade para atender aos limites de carga do eixo dianteiro, nos estados onde o peso varia com a largura do pneu.

Quanto ao Brasil, quem defende o *single* é a associação dos fabricantes de implementos rodoviários, influenciada pelos associados alemães e apoiando-se na chamada “teoria do efeito cruzado das pressões”, que, segundo a equipe de São Carlos, “não tem fundamento teórico nem experimental”.



**Pneumática é melhor** — Todos os trabalhos que comparam os danos provocados pelos pneus extralargos com os provocados pelos pneus convencionais têm como ponto de partida a distribuição das cargas nos pavimentos. Nesses estudos, o pavimento é representado como um sistema de camadas elásticas (*Figura 1*) no qual consideram-se como respostas estruturais representativas (*Figura 2*) a deflexão superficial, a deformação vertical de compressão no revestimento alfáltico, a deformação horizontal de tração na fibra inferior da camada tratada com cimento e a deformação vertical de compressão no topo do subleito.

Segundo os professores de São Carlos, todos os estudos teóricos levam à conclusão de que, para carregamentos idênticos, os pneus extralargos provocam, sempre, maiores respostas estruturais e, conseqüentemente, maior deterioração do pavimento (*Figura 3*). Os próprios dados contidos no relatório técnico da Embraer e calculados com o auxílio do programa ELASTMCF não constituem exceção a essa regra (*Quadro 1*).

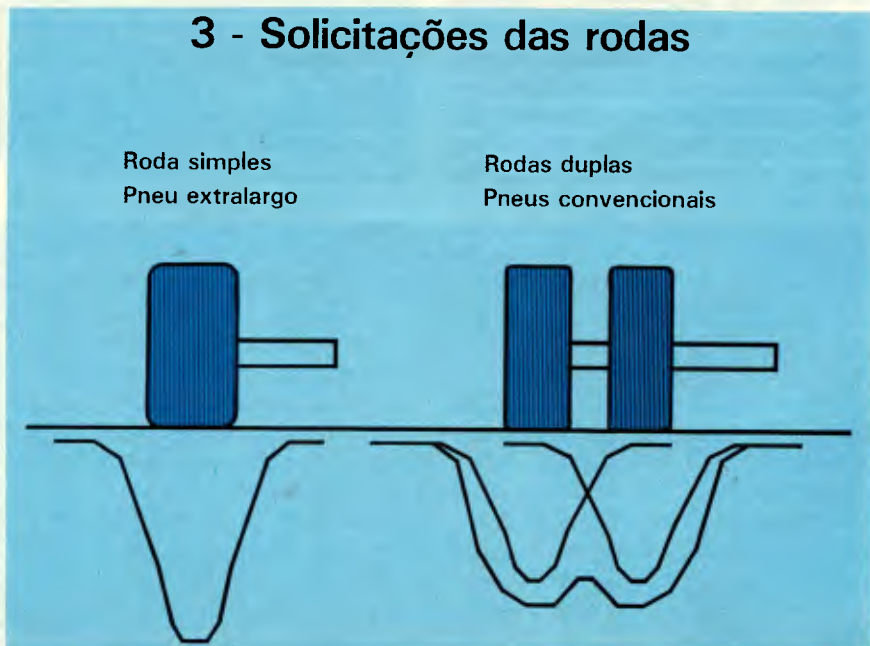
Utilizando os mesmos dados da Embraer, os técnicos de São Carlos também concluíram que a suspensão a ar reduz praticamente à metade as cargas dinâmicas aplicadas aos pavi-

mentos (*Quadro 2*). Como as solicitações são proporcionais à quarta potência da carga, conclui-se que a suspensão pneumática reduz em cerca de dezesseis vezes a deterioração do pavimento provocada pelas cargas dinâmicas. Por ser mais rígida, a suspensão a mola apresenta maior frequência natural, o que resulta em maior número de ciclos de carga.

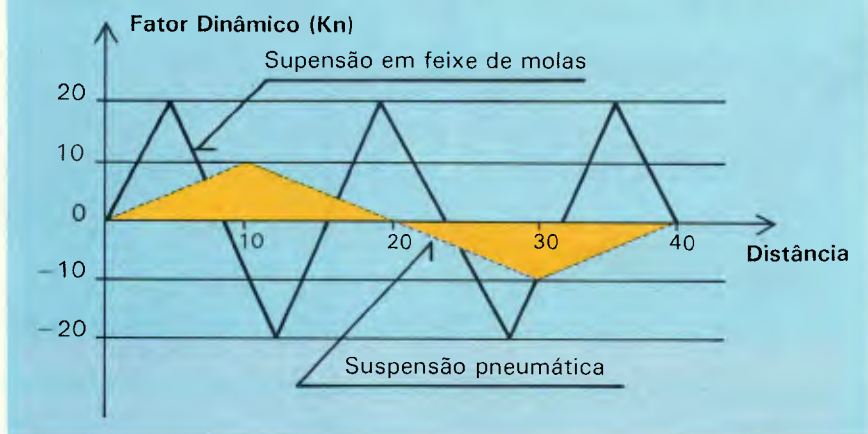
**Extralargo é ruim** — Para separar

os efeitos dos pneus dos da suspensão basta determinar, para uma mesma carga total, os danos causados ao pavimento por cada solicitação. Ou seja, basta dividir o dano (fornecido pelo relatório da Embraer) pelo número de solicitações. Feitas as contas, a equipe de São Carlos concluiu que as relações entre danos provocados por rodas simples com pneus extralargos e danos provocados por rodas duplas convencionais

## 3 - Solicitações das rodas



## 4-Variação do fator dinâmico com a distância



são as seguintes: 2,02 para danos associados à deformação horizontal de tração, 2,10 para danos associados à deformação vertical de compressão e 1,90 para danos associados à deflexão superficial. *Grosso modo*, o pneu extralargo duplica a deterioração. No entanto, o relatório da Embraer apresenta valores respectivamente iguais a 0,57, 0,60 e 0,60, ou seja, o pneu extralargo reduz em 40% a deterioração.

**Equívocos** — Por que a divergência? Para a equipe de São Carlos, a origem provável do equívoco está no método adotado para se calcular esses dados. O relatório da Embraer considera apenas os histogramas de máximos, e não toda a curva do fator dinâmico ao longo do tempo.

Além do erro teórico, também haveria um erro prático no procedimento da Embraer. Como é praticamente impossível obter-se uma curva matemática da função do dano ao longo do tempo, a equipe de São Carlos realizou uma integração grá-

fica, isto é, dividiu um conjunto de dois ciclos esquemáticos da suspensão pneumática em quarenta pequenos intervalos (*Figura 4*). O gráfico adota amplitudes do fator dinâmico de 10 kN para a suspensão a ar e de 20 kN para a suspensão a mola, o que abrange 89% das solicitações das rodas duplas e 97% das solicitações dos eixos equipados com pneus extralargos.

Lançando mão do programa ELSYM 5 para calcular as respostas em cada quadragésimo das duas curvas, e da fórmula do Instituto do Asfalto para calcular os danos, os

técnicos de São Carlos acumularam esses dados e concluíram que a relação entre eles (extralargos pneumáticos/conventionais a mola) é de 2,22. Isto é, os extralargos, mesmo com a suspensão pneumática, provocam 122% mais trincamentos no pavimento do que os convencionais suportados por feixes de molas.

Quando esse cálculo é feito levando-se em consideração apenas os picos, a relação cai para 0,82. Quando se utiliza o método simplificado, conclui o estudo, cometem-se erros teóricos e práticos, que conduzem a uma subestimação da deterioração.

**Redução insuficiente** — Considerando-se apenas a relação de danos (pneus extralargos com suspensão pneumática/pneus convencionais com suspensão a mola) para a condição estática (sem carga dinâmica), a relação dos danos é de 2,31. Esta relação, comparada com o fator 2,22 anterior, leva à conclusão de que a suspensão pneumática é capaz de reduzir a deterioração do pavimento em 4%. Por isso, o estudo recomenda estímulos ao uso desse tipo de suspensão (lançando mão, por exemplo, de taxas de licenciamento mais baixas). No entanto, embora 4% represente um aumento significativo da vida em serviço (serventia) dos pavimentos, “é insuficiente para justificar a adoção dos pneus extralargos com suspensão pneumática com cargas próximas às permitidas para os equipamentos com rodas duplas”. Segundo o estudo, a redução da carga por eixo de 8,5 t para 7,9 t seria insuficiente. Para se obter a mesma vida útil para o pavimento, seria necessário limitar essa carga a 6,4 t (redução de 25%).

A equipe também sugere que estudos experimentais futuros instrumentem não apenas a resultante da carga aplicada à capa, mas também, e principalmente, as respostas estruturais nas várias camadas do pavimento. “É a forma como se processa a distribuição da carga pelas rodas simples com pneus extralargos que os torna desfavoráveis ao pavimento”, afirma a equipe de São Carlos.

QUADRO 2				
VALORES EXTREMOS DAS FORÇAS DINÂMICAS (POR SEMI-EIXO)				
	Rodas duplas		Rodas simples	
	Máx.	Mín.	Máx.	Mín.
Média (kN)	27,47	23,50	14,09	11,25
Desvio padrão (kN)	4,73	2,33	0,89	1,11
Acréscimo (%)*	69	59	35	28

\* Em relação à carga estática.

QUADRO 1							
RESPOSTAS ESTRUTURAIS*							
Seção	Carga por eixo (kn)	Deflexão superficial (10 <sup>-2</sup> )		Deform. Hor. no revest. (10 <sup>-3</sup> )		Deform. Vert. no subleito (10 <sup>-3</sup> )	
		Dupla	Simples	Dupla	Simples	Dupla	Simples
A-1	80	46,7	62,3	0,288	0,331	0,244	0,286
	112	62,8	82,2	0,324	0,380	0,367	0,436
A-2	80	25,5	43,5	0,192	0,258	0,151	0,168
	112	48,6	59,9	0,253	0,342	0,241	0,269
B-1	80	22,2	23,7	0,531	0,744	0,188	0,250
	112	42,5	35,2	0,774	1,144	0,284	0,378
B-2	80	19,1	19,6	0,272	0,427	0,105	0,130
	112	27,4	28,6	0,393	0,652	0,159	0,200

\* Obtidas pela Embraer com o programa ELASTMCF para as seções especificadas em TM 357, de abril de 1994.

Neuto Gonçalves dos Reis



Da Série

## PARCEIROS DA MULTIDÃO

Visita ao mundo dos ônibus clandestinos de São Paulo

## 6. A baiana e o tabuleiro

**A**tildado nos negócios, diligente no trabalho, Juracy Rodrigues dos Santos tropeçava na timidez em ambientes formais. Por isso, foi seu irmão

Mateus, a célula da prefeitura com jurisdição sobre o Jardim da Conquista. Convidou-o também. Na manhã seguinte, Toninho, José, Tauá e Maioli foram ao gabinete de Diniz Júnior, de onde saíram com uma carta em papel timbrado, recomendando-os ao mesmo Itamar Campos.

— Vocês aqui de novo? — estranhou Itamar.

— É que ontem o senhor não nos deu nenhuma esperança — respondeu candidamente José Rodrigues dos Santos.

Foi um debate de meia hora e de muitos desencontros. Itamar convocou um auxiliar, Geomar Dias, e saiu várias vezes da sala com ele, tenso, para ouvi-lo reservadamente, enquanto os visitantes os observavam a distância. A certa altura alguém citou o presidente da Federação das Associações e Cooperativas do Transporte Alternativo de São Paulo, Leonardo Morelli, e todos se surpreenderam com a irritação de Itamar à menção daquele nome. “Ele chegou a se levantar, como se fosse encerrar a reunião, depois disse que continuava em consideração a Tauá”, contou José Maioli, seis dias depois do encontro. De qualquer modo, o tempo escoava-se e o grupo temia sair como entrara: sem definições. Foi o que aconteceu.

— O senhor nos diga pelo menos onde é que a coisa tá emperrada — pediu ainda Tauá. — Porque temos moral pra ir cobrar a solução em qualquer lugar. Somos teimosos e estamos acostumados com esta vida de andarihos.

A veemência da líder, a exasperação do assessor, suas confabulações com o auxiliar fora da sala, tudo eram lembranças nítidas para os quatro visitantes nas semanas seguintes. Já para Itamar Campos a evocação da audiência associava-se especialmente à figura de Tauá, como constatou um jornalista que o entrevistou em seguida. Ao ser mencionado o nome dela, o assessor emendou, como quem fizesse um reparo essencial: “Minha amiga Tauá.” Furtou-se a especificar as arestas de suas relações com Leonardo Morelli, recorrendo a uma parábola para sugerir um episódio que os teria envolvido: “Quando alguém é apanhado dirigindo a 140 km por hora, o melhor é descer do carro e chorar com o

guarda. Brigar com o guarda é que não adianta.” Tampouco Morelli, ouvido na época, seria mais explícito sobre suas divergências com Itamar. “Talvez minha forma de atuar não lhe agrade”, disse ao jornalista. “Costumo ir direto ao Secretário dos Transportes, não sou de passar por assessoria. Pode ser uma demonstração de ciúme dele.”

Toninho Pereira valera-se da Federação dirigida por Morelli para encaminhar certo documento, e Itamar negou, na entrevista, que se aborrecera com a escolha dessa via. A habilitação dos excluídos, explicou, dependia de um parecer técnico da CMTC — Companhia Municipal de Transporte Coletivo, que definiria a dimensão da frota. Depois de ter ouvido muitos donos de ônibus e representantes de bairros, montara “um tabuleiro do tamanho desta mesa”, onde todas as peças deviam se encaixar. Itamar descartava, por isso, o paliativo das soluções caso a caso. Mas, ainda assim, conhecia e apreciava o papel pioneiro do grupo do Jardim da Conquista. E então manifestou uma disposição inesperada: ir até o bairro, para analisar de perto aquele exemplo de integração entre ônibus e comunidade. Concluiu com um repto:

— O pessoal pode até escolher dia e hora.

Toninho Pereira, Tauá, os cinco excluídos e todos os outros donos de ônibus do Jardim da Conquista reagiram à notícia com um misto de euforia e incredulidade.

José quem acompanhou Toninho Pereira à sede do DTP — Departamento de Transportes Públicos, naquela manhã de segunda-feira, 9 de maio de 1994. A bordo da Paraty de Toninho, os dois saíram do Jardim da Conquista bem cedo, na hora em que a multidão seguia para o trabalho. Demoraram-se muito no percurso de 40 quilômetros até o bairro de Pinheiros, e quase nada na audiência em que pretendiam decifrar o enigma dos ônibus excluídos pela legalização. O responsável pelo assunto, Itamar Campos, que assumira o cargo de assessor do novo Secretário dos Transportes apenas cinco semanas antes, alegou que precisaria de mais uns quinze dias para se inteirar da situação.

Era a terceira vez que Toninho Pereira tentava, em vão, discutir com o mesmo funcionário aquela pendência de quase três meses, deixada pelos antecessores. Inquieto, o presidente da associação dos donos de ônibus do Jardim da Conquista resolveu retomar uma rota conhecida: a do gabinete de Augusto Diniz Júnior, assessor especial de política do prefeito Paulo Maluf, e que sempre o acolhera bem. A esse trunfo, Toninho pretendia ainda juntar outro: o apoio da presidente da Associação dos Moradores do Jardim da Conquista. Nenhum político que já tivesse se aproximado daquela colmeia de 50 mil habitantes desconhecia Tauá, a baiana miúda e loquaz, mostra em disparar cobranças à queima-roupa sem perder o tom afável. Tampouco havia no bairro quem lhe ignorasse o endereço — desde que a referência fosse feita a esse nome com que a líder comunitária se batizara num rito religioso de raízes africanas, e não a Jandira Marques Silva do Carmo, sua esquecida identidade civil. Na casa de Tauá, sempre movimentada, Toninho encontrou José Maioli, funcionário da Administração Regional de São



Tauá: cobranças à queima-roupa

# NÃO REQUER NEM HABILITACÃO

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

**GRÁTIS!**  
CAPA-FICHÁRIO E  
DIVISÓRIAS



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72

Vila Mariana

04117 - São Paulo - SP

Tels.: (011) 575-1304

Telex: (11) 35247





## Sistema antifurto para caminhões e utilitários

Lançado pela Truffi, o alarme *Guard Car* é compatível com ônibus e com caminhão. O dispositivo de segurança protege capôs, portas e acessórios. Também dispõe da função liga-desliga, realizada por meio de controle remoto codificado.

Se o motorista for assaltado, estando de posse do controle remoto, ao entregar o veículo ao assaltante deve deixá-lo afastar-se para, em seguida, acionar o botão, que ativará um 'bip' na buzina e um lampejo nos piscas. Num lapso de vinte segundos, a ignição é cortada e a buzina e os piscas são acionados.

Mais informações pelo telefone (011) 492-4388.



Aparelho tem controle remoto codificado



A utilização do equipamento diminui, em média, 30% as distâncias de frenagem

## O ABS Brake Guard para caminhões leves

Importado dos Estados Unidos pela Embra-Brakes, chega ao Brasil o sistema *ABS Brake Guard*, hidráulico, para caminhões leves na faixa das 7 t, tipos MBB 709 (Mercedinho) e MBB 708 (de transporte de valores), vans e utilitários que utilizem freios hidráulicos.

Diferentemente do ABS eletrônico, o *Brake Guard* possui reservatório de ar controlado, que permite absorver as variações de pressão prejudiciais ao desempenho do sistema de frenagem. O reservatório funciona como um 'amortecedor de choques', e equaliza as pressões e suaviza as pulsações que fazem sapatas e pastilhas se moverem nos discos e nas panelas. O resultado é um contato com menor atrito entre discos e pastilhas, lonas e tambores.

Em média, o uso do equipamento diminui em 30% as distâncias de frenagem. Seu custo é de US\$ 695 a unidade.

Mais informações poderão ser obtidas pelos telefones (011) 573-9142 e (011) 573-5912.

## Bateria Moura SM dispensa manutenção

Desenvolvida com tecnologia da Hoppecke, empresa alemã, a linha de Baterias Moura SM (sem manutenção), para caminhões e utilitários, não requer adição de água em condições normais de uso, e apresenta excepcional resistência a sobrecarga.

Construída de forma semilacrada, caso a bateria seque, por problema de manutenção elétrica, basta retirar as tampas e completar o nível com água desmineralizada.

Mais informações pelo telefone/fax (011) 884-5677.



Foto: Milton Shirata

Em atividade, não requer adição de água

## Roteirizador Trucks 8.2 com abertura windows

É lançado neste ano o segundo aperfeiçoamento do *software Trucks*. Chama-se roteirizador Trucks 8.2, e permite a abertura de *windows* nas telas gráficas.

O Trucks 8.2 opera com mesa digitalizadora ou com mapa digital, e leva em consideração

distância real, mão de direção, velocidades possíveis em diferentes horários do dia, e previsão de serviços de entrega e de coleta simultâneos.

Permite ao usuário escolher o tipo de veículo mais adequado para realizar entregas programa-

das. Pode incorporar as localizações de cada depósito, selecionando os melhores pontos de partida para atender aos pedidos. Custa US\$ 34 mil a unidade.

Mais informações poderão ser obtidas pelos telefones (011) 883-3387 e (011) 852-2306.



# transporte

MODERNO

ANO III - Nº 31 - JULHO 1994

PASSAGEIROS



## LANÇAMENTO

*Série 0-400 da Mercedes  
mostra nova óptica  
de compreensão do mercado  
e do cliente*

# Família revolucionária

■ Se, até hoje, os argumentos de vendas da montadora da estrela, que brandiam a integração e o bom atendimento ao cliente, soavam mais como jargões de *marketing* do que como prática efetiva de relacionamento com o usuário, o lançamento da nova família de ônibus 0-400 parece mostrar a intenção autêntica de aproximar o produto das reais necessidades de quem o usa. “O caminho da administração moderna, no mundo todo, indica que a satisfação do cliente é hoje, mais do que nunca, a razão de ser das empresas”, afirma o diretor de Produto, Luso Ventura, adiantando que a filial brasileira é a primeira, no grupo alemão, a implantar uma

*A parte traseira, bem como a dianteira, são, agora, moldadas em fibra de vidro, e seccionadas, para reduzir peso e facilitar reparos. A marca em relevo é opcional.*

**O redesenho da tampa do motor eliminou os antigos recortes que acomodavam as lanternas traseira, facilitando o acesso para a manutenção. As lanternas são as mesmas dos modelos urbanos da fabricante.**

nova concepção de desenvolvimento e de produção de ônibus, que busca sanar as reclamações dos frotistas e satisfazer ao máximo os seus desejos.

Uma comissão formada por setenta funcionários da área técnica ficou mais de dois anos coletando opiniões de passageiros e de frotistas brasileiros, e também de mexicanos e de chilenos (México e Chile consomem mais da metade da produção de ônibus da MBB). Os dados geraram um documento com 350 itens que balizaram as características incorporadas aos novos modelos de ônibus, os quais começarão a ser comercializados ainda neste ano. “Não desprezamos um único quesito apurado em campo”, garante Ventura, admitindo que a viabilidade técnica e financeira foi o limite para a adequação do produto.

**Ônibus integral** — A maior preocupação da Mercedes com relação a essa nova família denota um redirecionamento da estratégia de mercado dos ônibus rodoviários. A montadora, agora, quer vender um conceito de ônibus integral. As maiores alterações na família O-400, composta das versões R, RS, RSL e RSD, concentram-se na carroçaria.

A grande novidade do chassi é o sistema elétrico, totalmente novo e desenvolvido sob medida, diante das reclamações do frotista a respeito do seu mau posicionamento e da sua dificuldade de manutenção, que resultavam numa redução da vida útil. Posicionada na altura dos faróis, do lado esquerdo, a central que controla toda a parte elétrica dos ônibus 400 ficou mais simples e mais fácil de ser manuseada. Os fusíveis são agrupados por função e codificados. Na ocorrência



Foto: Paulo Kiarashi

de problemas, o manual do fabricante ensina como trocar as peças. Os comandos do opcional ABS também estão na mesma caixa. “Podemos afirmar que a distância entre a tecnologia do sistema atual e a do antigo é a mesma existente entre uma válvula e um chip eletrônico”, compara Luso Ventura.

**Um só fabricante** — Para mexer na carroçaria, a equipe de desenvolvimento da nova família procurou lapidar os veículos com o capricho oriental que ensina a reconhecer nos detalhes a essência do todo. “A motivação principal para criar o novo ônibus não foi a de chocar o mercado com um *design* arrojado ou com artifícios similares, mas sim, a de encaixar itens que realmente agradem ao cliente”, reitera o supervisor de Vendas de ônibus, Philip M. Derderian.

A reformulação das poltronas é o ponto alto da família 400. Os bancos ficaram mais anatômicos, e o projeto levou em consideração a postura mais relaxada do passageiro brasileiro em relação ao europeu. O ambiente tam-

bém ganhou em segurança. A ancoragem foi reforçada graças à tecnologia do laboratório alemão TÜV, e a estrutura incorporou a flexibilidade do encosto da cabeça, perdendo as estruturas rígidas verticais, para absorver melhor o choque do passageiro de trás, em caso de colisão do veículo. A inclinação dos bancos não obedece mais pontos fixos. O caminho que busca a redução de peso, trilhado a partir do RSL, continuou na família 400. O ganho de peso chegou a 400 kg, com inclusão do alumínio em algumas áreas e substituição do aço por fibra de vidro na frente e na traseira. “Não há concorrência para o 400 em cima de uma balança”, brinca Derderian. Os faróis quadrados foram arredondados, e são agora feitos de policarbonato, para evitar quebras ocasionadas por choques térmicos. Outro detalhe de *design* que busca prestar melhor atendimento ao cliente são as marcas de corte nas chapas de aço das laterais. Com aparência de mata-juntas, as linhas em relevo indicam onde as chapas podem ser cortadas sem danificar a estrutura do carro.

## Algumas mudanças

- Ampliação do acesso ao motor;
- motores individuais nos limpadores de pára-brisa (a pedido de motoristas);
- sistema de partida remota, para maior segurança;
- reformulação dos isolamentos acústico e térmico;
- sistema de refrigeração inovador, com distribuição do ar sob temperatura e em quantidades estudadas

por computador;

- novo painel, mais envolvente e com teclas agrupadas por função;
- acesso mais fácil e mais seguro ao passageiro;
- peça única no porta-pacotes standard;
- quebra-vento e cortina na janela do motorista;
- pegador para o passageiro, abaixo do porta-pacotes standard;
- redução do diâmetro da direção em 50 mm.

## FINANCIAMENTO

*Com fluxo menor de passageiros,  
tarifa sem correção  
e implantação do Real, frotistas  
compram menos ônibus*

# Renovar está difícil

■ De acordo com a Anfavea — Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, as vendas de ônibus no mercado interno acusaram uma queda de 36,5% nos primeiros meses deste ano (de janeiro a maio, foram comercializadas 3 074 unidades), em comparação com igual período do ano passado (4 841 unidades), o que sinaliza um qua-

dro desfavorável para o setor.

De janeiro a maio, foram vendidos 782 ônibus urbanos, 622 rodoviários e 1 670 chassis comuns. Estes números, em comparação com os registrados em igual período do ano passado — 961, 725 e 3 155, respectivamente —, demonstram uma evolução negativa das vendas em 1994, notadamente no segmen-

to urbano (-18,6%), superior ao rodoviário (-14,2%). Quanto às vendas de chassis comuns (para os dois segmentos), o resultado foi ainda pior (-47%).

Nesse panorama, poder-se-ia projetar o encerramento de 1994 com 7 377 unidades vendidas, indicando a comercialização média de 614,8 veículos/mês. Isto corresponderia a um incremento de 5,26% em termos de estimativa de renovação de frota, considerando-se que a frota nacional de ônibus circulante no país é de 140 227 veículos, conforme projeção da Anfavea (relativa a 1991).

Para o Departamento Técnico da NTU — Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, há no Brasil 80 mil ônibus urbanos em circulação. Por sua vez, a Rodonal — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Passageiros estima que há, hoje, 40 mil ônibus rodoviários em operação no país. Os 20 mil restantes formam a frota de fretamento e turismo. Desse modo, o índice de renovação não passaria de 5,3% ao ano.

Pelo que parece, dificilmente os recordes de 1991 e 1992, obtidos com a venda respectiva de



Foto: Paulo Igarashi

Em cinco meses, venda de urbanos caiu 18,6%

16,7 mil e 13,6 mil ônibus no mercado interno, se repetirão neste ano (veja Gráficos). Com o mercado doméstico assinalando em 1993 uma queda de 16,8%, a tendência agora é no sentido da contenção dos investimentos.

**Bolha de consumo** — Nesse contexto, Cláudio Regina, diretor da CAIO, a maior encarregadora de ônibus urbanos do país, chama de 'bolha de consumo' a aquisição de mil unidades pela CMTC, entre setembro e novembro de 1993, lembrando que a Thamco nem mais integra a Fabus — Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus, e que só depois de um ano e meio retomou sua produção normal (veja Boxe).

De certo modo, o que está salvando as fábricas de uma crise maior são as exportações. Dados da Anfavea indicam que o mercado externo esteve aquecido entre janeiro e maio deste ano, com a comercialização de 3 889 unidades, contra 2 945 comercializadas em igual período do ano passado, o que expressa um crescimento de 32%.

As exportações também superaram as vendas internas entre outubro de 1993 e maio de 1994, atingindo 6 500 unidades, ou seja, 32,3% a mais que o total de vendas de ônibus no mercado doméstico (4 978).

No momento, a CAIO, por exemplo, produz cerca de trezentas carroçarias por mês. Há um

ano, 80% dos chassis de ônibus urbanos encarroçados eram da Mercedes-Benz, e o restante da Autolatina. "Para manter equilibrado esse nível de produção, dependemos muito da exportação", admite Regina.

Tanto frotistas como encarregadores atribuem a escassa renovação à baixa remuneração tarifária dos últimos onze meses, agravada com a implantação da URV.

Na opinião de Harold Nielson, diretor superintendente da Nielson, alguns fatores contribuem para o decréscimo nas vendas: fluxo menor de passageiros, concorrência dos clandestinos, tarifa sem correção (relativamente ao aumento dos custos), demora na conversão para URV, elevação substancial do *leasing*, aumento semanal dos combustíveis e crise institucional.

"O principal motivo da baixa remuneração é a falta de caixa", afirma Aylmer Chieppe, presidente da NTR — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros e dono da Águia Branca (ES), repisando no fato de que os juros altos cobrados pelas instituições financeiras inviabilizam os investimentos. "Mas aquilo de que precisamos, seja em época eleitoral ou não, é que o poder concedente assegure uma justa remuneração pelos serviços prestados, pois isto é constitucional", continua Chieppe, preocupado com a sobrevivência das empresas de transporte rodoviário de passa-



Foto: Flávio Berger

geiros internacionais, interestaduais e intermunicipais.

**Retração de mercado** — Para o empresário José Augusto Pinheiro, presidente da Rodonal e dono da Real Expresso, a quase inexistente renovação de frotas é culpa exclusiva da defasagem tarifária. "Se o capital — o ônibus — não é adequadamente remunerado de acordo com a nossa planilha, então o frotista retarda as novas aquisições", comenta, estimando que, a partir de 1989, o setor rodoviário de passageiros registrou uma queda em torno de 30%.

Segundo a NTR, a defasagem tarifária nasceu de modificações, por parte do poder concedente, de itens fundamentais da planilha, tais como lotação média do veículo, que era de 41 lugares e passou para 48, e média de aproveitamento do óleo diesel e do PMA, que subiu para 140 mil km. "Afora isso, tem-se a cobrança de impostos, promovida pelo próprio governo, impostos como, por exemplo, o ICMS, que incide em 17% sobre as passagens de ônibus, enquanto que no transporte por avião não passa de 6%", repara Chieppe. A NTR calcula que a queda do número de passageiros, em média, está em torno de 20%, sendo que as linhas de longo percurso são as mais prejudicadas.

Em sua edição de maio, **Custos & Fretes** informava que, apesar de a Câmara Setorial do Transporte, formada por representantes do governo, dos operadores

## Thamco volta a fabricar carroçarias

Com uma nova diretoria, a Thamco retomou a produção a partir de abril e pretende fechar o mês de junho com cinquenta unidades comuns encarroçadas em ônibus urbanos tipo Scorpio. Nas instalações de Cumbica, os chassis, em sua maioria, são de ônibus 1318 e 1620, da Mercedes-Benz, e o restante do urbano da Volkswagen. Ca-

da carroçaria custa US\$ 21 mil, o que perfaz um total de US\$ 945 mil.

Depois de permanecer paralisada durante um ano e meio, a empresa convive hoje com uma dívida de US\$ 35 milhões junto a vários bancos, fornecedores e setecentos empregados dispensados em 1993 (mais de US\$ 2 milhões em ações trabalhistas).

Segundo Vítor Costa, gerente comercial, "a previsão de produzir cinquenta novas carroçarias por mês depende de Nosso Senhor Jesus Cristo e da política econômica".



**Harold Nielson afirma que os clandestinos e a tarifa sem correção contribuíram para piorar a compra de ônibus novos**



Foto: Robson Martins

e dos fornecedores, não ter chegado a um consenso sobre a indexação das tarifas de passageiros em URV, a correção foi autorizada pelo Ministério dos Transportes a partir de 1º de abril.

Na ocasião, a Rodonal reivindicava ao governo a correção de uma defasagem de 27%, acumulada nos últimos onze meses, até a implantação do Real. Segun-

do a planilha de cálculo tarifário da Rodonal, os reajustes aplicados sobre o diesel, depois que o governo passou a atualizar o seu preço, assim como os aumentos efetuados pelas indústrias de pneus após a liberação de preços, não foram repassados para a tarifa. Nos últimos onze meses, o Ministério dos Transportes utilizou como correção o IGPM menos 1%.

**Andando a pé** — Para o Departamento Técnico da NTU, a partir de 1993 o setor experimentou, pela primeira vez, forte queda na demanda, alcançando, no seu momento mais agudo, 25%, e chegando hoje em torno de 10%. Os técnicos acreditam que os motivos da retração sejam o desemprego, a inflação elevada, a redução do poder de compra do assalariado e o aumento dos deslocamentos a pé (as linhas mais curtas sofreram maior impacto).

Em sua análise, os técnicos apontam Salvador, Teresina, Belém e São Paulo como as cidades que tiveram maiores problemas com a política tarifária irreal. “São Paulo é o maior comprador de ônibus urbanos do país”, acentuam, frisando que o setor está descapitalizado e que a situação das empresas é agravada devido a elevadas taxas de juros (*leasing* e CDC não são mais atrativos) e a incertezas da política econômica. “As empresas não querem se endividar”, enfatizam os técnicos.

Do lado do fretamento e turismo, as empresas também foram castigadas pela retração. Segundo o empresário Roberto Apud, dono da Sabetur e presidente do Sinfret — Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo, desde novembro passado as empresas operam no prejuízo.

Apud afirma que, anos atrás, o fretamento era o maior comprador de ônibus novos. Uma das causas da atual retração do setor é, segundo ele, a redução drástica do frete (em 60%) pela Mercedes-Benz, nas viagens realizadas pelas contratadas para o transporte regular de funcionários. Como exemplo, citou o frete de uma viagem que custava CR\$ 100 mil, e que, a partir de novembro passado, caiu para CR\$ 40 mil, além do aumento de prazo para pagamento. “A montadora desencadeou uma concorrência predatória, convocando dezenas de empresas que não são do setor, como, por exemplo, as rodoviárias pequenas e outras, para operar o transporte”, disse.

**Gilberto Penha**

#### PERFORMANCE DA INDÚSTRIA DE ÔNIBUS

Ano	Mercado interno		
	Produção	Vendas	Exportação
1989	14 553	9 485	4 553
1990	15 031	10 091	4 984
1991	22 837	16 683	6 297
1992	24 186	13 609	9 176
1993	18 891	11 376	7 963
1994*	7 310	3 074	3 889

\* Dados de janeiro a maio.  
Fonte: Anfavea

#### VENDAS DE CARROÇARIAS (Mercado interno)

	1990	1991	1992	1993
Caio	2 078	4 007	4 280	2 754
Marcopolo	2 386	3 671	3 596	3 069
Nielson	1 517	2 213	2 791	1 989
Ciferal	1 081	1 732	1 561	1 604
Thamco	1 039	2 088	2 024	300
Comil	355	492	532	439
Total	8 456*	14 203	14 784	10 355

\* Incluindo 24 carroçarias da Cobrasma.  
Fonte: FABUS

### Ouromaq 2 com nova sistemática

Reformulado em maio, o Ouromaq 2 possui agora nova sistemática, que permite ajustar prazos, taxas e juros do crédito complementar, de modo a atender melhor às expectativas dos usuários.

O custo total do financiamento ficará sempre, no máximo, em torno de 14,8% ao ano. Agora, a aplicação, que deveria ser feita pelo fabricante em CDB, será estudada caso a caso (poderá variar de noventa a 180 dias).

**RODOVIÁRIO**

*Primeiro grande encontro promovido pela NTR reafirma a entidade e expõe os paradoxos do setor*

# Uma estréia muito política

■ Político: é este o adjetivo mais adequado para definir o encontro “Novos Rumos no Transporte Rodoviário de Passageiros por Ônibus”, realizado em Vitória (ES) entre os dias 15 e 17 de junho, por iniciativa da NTR — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de

Passageiros e com apoio do Setes — Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Espírito Santo. A tônica já estava presente na mesa do jantar de abertura do evento, que reuniu estrelas de primeira grandeza, como, por exemplo, o Ministro dos Transportes, Rubens

Bayma Denys, o Ministro do Comércio, da Indústria e do Turismo, Élcio Álvares, e o Governador do Espírito Santo, Albuíno Azeredo. As lideranças do setor completavam a mesa constelacional: o presidente da NTU, Otávio da Cunha Filho, o presidente da CNT, Clésio Soares de Andrade, e o presidente da Rodonal, José Augusto Pinheiro. Aliás, a presença deste último serviu para desfazer mal-entendidos alimentados desde a fundação da NTR, quando a antiga NTI também passou a representar as empresas rodoviárias de passageiros, papel já exercido pela Rodonal.

Políticos os debates, políticas as conclusões: na opinião dos palestrantes e dos debatedores, o setor não carece de tecnologia e nem de avanços técnicos, mas de vontade política do poder concedente para possibilitar a recuperação da tarifa — presa a teias de teorias econômicas que impediam a ‘urverização’ até mesmo nas vésperas da entrada em vigor do Real.

Mas todo o direcionamento político encontrou seu nó górdio durante um acalorado debate sobre a tecnologia dos ônibus e das carroçarias nacionais, quando um dos principais organizadores do evento, Bernardino Pim, ex-presidente da Rodonal por quatro vezes e hoje consultor, colocou em pauta o tema da regulamentação da tarifa do setor. “Propoño que seja montada uma frente única, reunindo a NTR, a Fabus (entidade que congrega os fabricantes de carroçarias) e a Anfavea, para atuar junto ao governo federal no sentido de efetivar a desregulamentação da tarifa”, sugeriu, a certa altura, o presidente da Fabus, José Antônio Martins, que se propôs, inclusive, a contatar o presidente da Anfavea, Luiz Adelar Sheuer, da Mercedes-Benz. Pim, em resposta, argüiu que, “em decorrência de desequilíbrios advindos do regulamento anterior, o setor se encontra em situação delicada”. Desse modo, uma desregulamentação,



“Situação delicada” do setor ainda impede a desregulamentação da tarifa

# BAFÔMETRO



*A única maneira  
de controlar a  
ingestão de  
bebidas alcoólicas.*

■ BAIXO CUSTO ■ TOTAL CONFIABILIDADE

CSP - CONTROLE E AUTOMAÇÃO



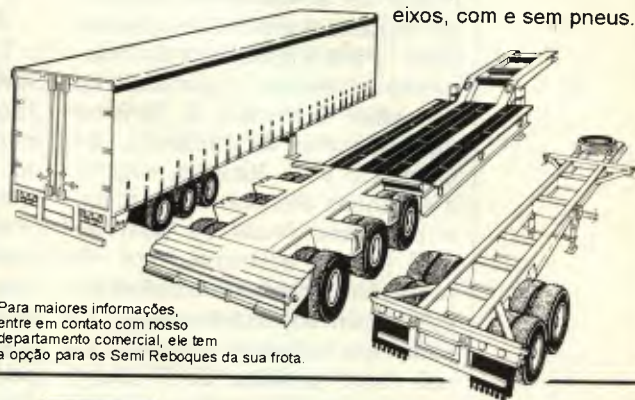
**LIGUE: (0482) 34.1856**

RUA LAURO LINHARES, 125 • 4º ANDAR • CEP: 88036-000 • FPO LIS / SC

# 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.



Para maiores informações, entre em contato com nosso departamento comercial, ele tem a opção para os Semi Reboques da sua frota.



**RUSSO** EQUIPAMENTOS E TRANSPORTES LTDA.

Rua Particular Ana Santos, 101 - CEP 11085-350  
Chico de Paula - Santos - SP

**TELEFAX: (0132) 30-3522**

# UM ANJO DIFERENTE!

A FRT Tecnologia Eletrônica Ltda., apresenta seu novo produto: o "ANJO DAGUARDA", um eficiente sistema que evita que o ônibus trafegue com as portas abertas.

Ligado ao sistema de aceleração, o "ANJO DAGUARDA" desativa o acelerador do veículo em todas as ocasiões em que as portas se encontrem abertas, evitando assim a aceleração do veículo, reduzindo o número de acidentes, além de diminuir sensivelmente a evasão de receita.



## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- SISTEMA ELETRÔNICO SEM AÇÃO PNEUMÁTICA.
  - MANUTENÇÃO PRATICAMENTE INEXISTENTE.
  - AUMENTA A SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS.
  - FÁCIL INSTALAÇÃO.
  - O ANJO DAGUARDA DESATIVA O ACELERADOR DO VEÍCULO QUANDO:
    1. AS PORTAS ESTIVEREM ABERTAS.
    2. A ROTAÇÃO DO MOTOR ULTRAPASSAR SEU LIMITE IDEAL.\*
    3. A VELOCIDADE MÁXIMA ESTABELECIDA, SEJA ULTRAPASSADA.\*
    4. SAÍDA DO VEÍCULO FORA DE PRIMEIRA MARCHA.\*
- \* ÍTENS OPCIONAIS.

ANJO  
DAGUARDA



R. CORONEL CÉLIO REGUEIRA, 353 - 50740-510 - RECIFE-PE - FONE/FAX: (081) 453-1257

PRODUTOS COM TECNOLOGIA FRT:

TacomaX

F.M.T.

BATTEST

GET

GERENCIADOR DE BARRACÃO DE TRANSPORTE

agora, desestruturaria todas as empresas rodoviárias, provocando, inclusive, uma perigosa 'quebradeira'. "Peço tempo ao Martins para que esse plano seja colocado em ação. Precisamos, antes, arrumar a casa", concluiu Pim.

**Vilão oficial** — No mais, foram poucos os 'novos rumos' apontados durante as exposições apresentadas. Para o transporte de fretamento e turismo, Caio Luiz de Carvalho, Secretário de Turismo do Ministério da Indústria, do Comércio e de Turismo, sugeriu a retomada de uma antiga idéia, o programa *Brasil By Bus*, no qual pacotes de turismo por via rodoviária seriam comercializados pelas agências internacionais. O painel que debateu o ônibus nacional como produto de Primeiro Mundo concluiu pela necessidade de recuperação tarifária, proposta tão velha quanto o próprio setor. Também lamentou a baixa cobertura do Finame para a aquisição de novos ônibus, hoje de 70%, com dois anos de carência. Por fim, todos os participantes do evento, cerca de 150, foram conclamados por Harold Nielson, diretor da encarregadora Nielson, a encararem o 'desafio' de exigir do governo federal a revitalização da malha viária nacional.

A unanimidade quase foi alcançada no mesmo debate quando o vilão do setor foi identificado como o poder público concedente, que, dentre outras coisas, foi o responsável maior pelos problemas enfrentados pelas empresas. "Entendo que o vilão seja, isto sim, o conjunto de práticas políticas adotadas pelo poder público", discordou Thadeu Castello Branco e Silva, presidente do Rodopar — Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná. Ele mesmo reconheceu que o problema era ético, e que "a ética tem de começar dentro do setor para que, desse modo, ele seja respeitado pelo poder concedente".



Pim: antes de tudo, arrumar a casa

A afirmação estava intimamente ligada ao tema debatido por Sílvio Caracas de Moura Júnior, diretor geral do DTR — Departamento de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, sobre as perspectivas do transporte em pequenos, médios e longos percursos. Uma vez que o novo regulamento abriu a possibilidade de seccionamento de linhas longas, operadas, em sua maioria, pelas grandes empresas rodoviárias, a responsabilidade pela redistribuição recai sobre o DTR. "As regras usadas no seccionamento serão discutidas com as entidades do setor antes de serem adotadas pelo Ministério", prometeu Moura. Além disso, o diretor geral garante que o primeiro edital de concorrência para novas linhas será publicado no início do segundo semestre. O sistema rodoviário nacional dispõe, atualmente, de 2 100 linhas, que percorrem a média de um bilhão de quilômetros por ano. O percurso médio é de 288 quilômetros por passageiro, e as viagens são 56,5% intrarregionais e 43,4% inter-regionais. As linhas que serão licitadas em breve ampliarão o sistema já implantado, "sem tumultuá-lo", garante Moura.

Outra atitude adotada pelo DTR para não acirrar o conflito entre as empresas que detêm linhas longas e as que operam as pequenas é avaliar, juntamente com o STF, os pedidos de liminar para operação de trechos de prolongamento de linhas. Uma vez que o novo regulamento não permite mais essas extensões, os juízes federais têm consultado o DTR antes de conceder qualquer liminar permitindo a operação.

**Retrocesso tecnológico** — Por sua vez, a indústria de encarregamento amarga a maior queda em suas vendas desde 1992, quando bateu o recorde produtivo ao totalizar 22 mil unidades comercializadas. Esse número caiu para 13 270 no ano passado, e deverá totalizar 12 mil ônibus vendidos em 1994, se o Plano Real ajudar. Com isso, a frota nacional, que, segundo se estima, inclui atualmente 145 mil veículos (urbanos e rodoviários), soma uma idade média de seis anos e meio. Cerca de 30% da produção esperada para este ano não está sendo adquirida pela empresas nacionais, mas sim, pelas estrangeiras. Dentre as 4 800 unidades fabricadas pelas encarregadoras organizadas pela Fabus (ou seja, excluindo-se a Mercedes-Benz) entre janeiro e maio último, 1 280 foram exportadas.

"Enfrentamos o paradoxo de ter de retroceder nossa tecnologia para adequar os ônibus às estradas mal-conservadas do país", lamenta Nielson. A saída apontada por ele deverá partir das operadoras. "As empresas têm de pensar na diferenciação do serviço prestado ao cliente final", afirma, citando como exemplo a premiação de passageiros por fidelidade, como acontece nas empresas aéreas, e a recharacterização dos terminais rodoviários.

A indústria encarregadora compôs uma mesa de debates de peso, e praticamente inédita, onde sentaram-se juntos representantes da Nielson, da Ciferal, da Mercedes-Benz, da Volvo, da Scania e da Marcopolo. Segundo o expositor Harold Nielson, "a participação no encontro da NTR teve o objetivo exclusivo de demonstrar a disposição das encarregadoras para promover a parceria com os transportadores a fim de que, juntos, resolvessem problemas comuns". Infelizmente, há mais conflitos entre operadores e poder concedente do que sonham os encarregadores.

Walter de Sousa



## A CMTC premiará a qualidade das operadoras



Padrão de qualidade das operadoras: prêmio de até 10% da receita

A qualidade do serviço prestado, considerando-se todos os requisitos que a definem, é o novo conceito com que as cerca de cinquenta operadoras do sistema regular de transporte urbano de São Paulo terão de conviver. O aditivo ao contrato de municipalização, que está em fase de negociação avançada entre as transportadoras e a CMTC, conterà um dispositivo que regulamenta a premiação de até 10% sobre a receita das empresas para as quais a avaliação da qualidade foi considerada satisfatória. Os critérios para se medir a qualidade serão definidos por uma consultoria a ser contratada pela CMTC.

Os recursos para os prêmios virão de um fundo de incentivo à melhoria da qua-

lidade em transporte, composto por 2% da remuneração mensal das operadoras. "Não podíamos ficar de fora da mudança de mentalidade empresarial a que o mundo assiste", afirma Wan Yu Chiy, diretor-adjunto da CMTC, ao justificar a medida. Segundo ele, a reação positiva das prestadoras de serviço é comprovada pelo fato de ter havido concordância quanto à criação do fundo que suportará a premiação.

As negociações entre as operadoras e a CMTC incluem, além disso, a situação de remuneração pendente. O acordo prevê um aditivo com modificações no sistema de remuneração, que está sendo realizado sem amparo contratual, uma vez

que o contrato de municipalização foi abandonado, no início da gestão do prefeito Paulo Maluf. A CMTC tem remunerado as operadoras com valores 30% abaixo da planilha contratual, segundo Chiy. A pedido da CMTC, a Fundação Getúlio Vargas prepara uma nova

planilha, que, segundo o diretor-adjunto, servirá de referência para o sistema. Chiy não soube informar o prazo real para a FGV entregar o documento, mas garante que ele trará "valores mais enxutos do que aqueles existentes na planilha da municipalização".

## Interbrasil usa Brasília em seus vôos regionais

Sexto cliente brasileiro a adquirir as aeronaves EMB-120 Brasília, fabricadas pela Embraer, a Interbrasil Star — Sistema de Transporte Aéreo Regional fechou, em maio, um contrato no valor de US\$ 22 milhões, que inclui treinamento e apoio ao produto. A empresa tem como principal acionista a Transbrasil, e, para a compra, contou com financiamento do BNDES.

A versão adquirida é a Quick Range, com capacidade para trinta passageiros

ou 3,5 t de cargas. A conversão de cargas para passageiros pode ser feita em apenas quarenta minutos. Além disso, a aeronave está equipada com sistema de detecção de fogo, cortina antifumaça, proteção interna para o assoalho e as laterais da fuselagem, e rede de retenção para evitar a movimentação das cargas durante o vôo. A Embraer já comercializou, desde 1985, 318 aeronaves Brasília, sendo que 279 delas estão em operação com 26 clientes em quatorze países.



Assinatura do contrato de compra, na Embraer: três EMB-120

■ Arley da Silva (foto) é o novo gerente geral de Vendas para São Paulo da Transbrasil. Com larga experiência em agências de turismo, ele deverá fortalecer o atendimento aos agentes de viagem e aos parceiros comerciais da companhia aérea.



■ A Mercedes-Benz vem realizando seminários em todo o país para divulgar as vantagens da manutenção terceirizada feita pela sua rede de concessionárias. Neste ano, a abordagem dos seminários está voltada exclusivamente para as

transportadoras de passageiros.

■ O ex-diretor executivo da ANTP, Rogério Belda, publicou o livro Crônicas Técnicas — O Caminho do Transporte Urbano, que pode ser adquirido na associação pelo telefone (011) 283-2299.

## Empresa paulista adquire o primeiro Cursor

As vendas do Cursor, novo ônibus rodoviário da Ciferal, continuam confirmando as expectativas da encarregadora. A Grajaú Turismo Ltda., de São Paulo, encomendou dez unidades, inaugurando o volume de vendas internas do novo modelo. A intenção da transportadora é renovar sua frota de 35 ônibus, que hoje opera na Grande São Paulo. Para tanto, está investindo, nessa primeira compra, US\$ 500 mil.

Até maio, dois meses após seu lançamento, a Ciferal colocou no mercado cerca de noventa unidades do Cursor, 78 delas no primeiro mês. Do total, 68 foram exportadas. A Venezuela fez a maior encomenda, 24 unidades; o Chile encomendou vinte; a República Dominicana, o Peru e o Uruguai também adquiriram o novo veículo. A Ciferal contabilizou, até o momento, um total de US\$ 4 milhões com as vendas do Cursor.

## Empresa carioca investe em design e atuação



Paisagem carioca motiva novo visual de ônibus para turismo classe A

A empresa Bel-Tour encerra um processo de encampação de outras duas empresas, a Anatur e a Riviera, que demorou três anos para ser concluído e consumiu US\$ 2 milhões. A integração foi comemorada com um novo design de frota, com motivos da paisagem carioca, especialmente destinado ao turismo Classe A.

Agora, o objetivo da empresa é fechar 1994 com um faturamento bruto de US\$ 3 milhões, o que representaria um crescimento de 30% em sua capacidade operacional. A Bel-Tour também quer se firmar como

uma empresa regional, carioca, o que já se reflete no novo design da frota. Desse modo, investe num filão que acredita ser inexplorado: o dos passeios culturais e ecológicos de estudantes na região do Grande Rio. A transportadora já dispõe de pacotes fechados com temas, horários de saída e de chegada e locais para visita, que estão sendo oferecidos às escolas. "Nossa idéia é escapar do perfil familiar, tornando-nos profissionais no ramo", afirma o diretor-superintendente da empresa, Martinho Ferreira de Moura.

## Antiga prática sustenta linha de luxo



Novas linhas Top Line, da 1001: luxo e artimanhas legais

De posse de uma mediana liminar, a Viação 1001 conseguiu estender sua linha Niterói—Guarulhos até a estação rodoviária Novo Rio, do Rio de Janeiro, e o Terminal Rodoviário Tietê, em São Paulo, e inaugurou a linha *Top Line* no trecho mais cobiçado pelas operadoras de transporte de passageiros. Com vinte viagens por dia, operando de hora em hora, a 1001 cutuca com vara curta as poderosas empresas da ponte rodoviária Rio—São Paulo: Viação Itapemirim, Expresso Brasileiro e Viação Cometa. Um investimento de US\$ 9 milhões assegurou a renovação da frota, com a aquisição de sessenta chassis Scania com carroçaria Paradiso 3.60, da Marcopolo, equipados com suspensão a ar, ar condicionado e um espaçamento entre poltronas que reduz para 44 o número de assentos. Esse mesmo modelo de ônibus foi destinado às linhas de São Paulo para Friburgo, Macaé, Cabo Frio e Campo Grande, no Estado do Rio.

Segundo a 1001, a linha *Top Line* oferece um conforto e uma comodidade dignos

do transporte aéreo, evidenciados desde a compra de passagens nas agências de viagens e o pagamento com cartão de crédito. Com essas facilidades, a empresa quer conquistar passageiros que abandonaram a ponte aérea por questões de custo. Com o dinheiro despendido na aquisição de um bilhete aéreo pode-se comprar até quatro passagens da 1001. Além disso, a empresa está oferecendo uma passagem grátis a cada oito compradas pelo mesmo passageiro.

O ingresso da empresa nessa linha vem atrelado a artimanhas legais abolidas pela desregulamentação do serviço, como lembra uma fonte da Rodonal. "Esticar linhas, desviando trajetos para pegar passageiros em pontos não-integrados à concessão original é um retrocesso inadmissível", argumenta. As operadoras da ponte rodoviária têm evitado comentar o ingresso da nova concorrente, mas alguns executivos já demonstraram seu descontentamento, lembrando que investidas anteriores de outras empresas nesse mercado acabaram sendo vencidas na Justiça.

# ENFIM UMA CARGA QUE NÃO DÁ TRABALHO.



## DELCO FREEDOM PARA VEÍCULOS PESADOS.

A Delco trabalhou muito para fazer uma bateria como Delco Freedom. Simplesmente para que você não tenha nenhum trabalho com ela. Delco Freedom dispensa qualquer manutenção. Ela é a primeira e única que nunca requer água. E, além de sua carga durar muito tempo, só Delco Freedom aceita dois tipos de recarga: rápida e lenta. Se você não quer ter trabalho com a bateria do seu pesado, exija Delco Freedom. Essa é carga pesada.

**Nunca requer água. Nunca mesmo.**



# Delco Freedom

# TRRRAÇÃO TOTAL

## XT4



C3 (94-007) 20BR



# MICHELIN

LANÇAMENTO