

# transporte

## MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 343 - NOVEMBRO 1992 - Cr\$ 37 000,00

MAZDA  
B2200  
1,0t



IMPORTADOS  
Opções para  
as baixas  
tonelagens

KIA  
Kia Ceres  
1,5t



PERFIL  
Os números  
do transporte  
rodoviário  
de carga

PEUGEOT  
Pick-up  
1,3t

CADERNO DE PASSAGEIROS  
Mercado ganha novas  
carroçarias

**A** Nos tempos de hoje, os avanços tecnológicos industriais têm como premissa principal atingir, além da otimização do desempenho, o máximo retorno econômico.

Não se compreendem mais projetos que, embora avançados

**MEDIDA** tecnologicamente, sejam anti-econômicos. O desenvolvimento

dos produtos Scania sempre se pautou pelos princípios agora tidos como indispensáveis. Embora possuindo a mais

**SENSATA** avançada e rentável linha de caminhões pesados, a Scania

prioriza ainda mais o lado econômico e equipa seus caminhões 93 com novos motores, de melhor desempenho e

**DA** baixo custo operacional. E, também, com menores índices de emissão de poluentes, atendendo às mais

rígidas normas internacionais. Conheça todos seus detalhes no Concessionário Scania. E verá que com um Scania, você

**TECNOLOGIA.** seguramente atinge a medida sensata

de caminhão: tecnologia superior, desempenho a baixo custo.

**SCANIA**

**SEMPRE JUNTO DO CLIENTE**



**REDAÇÃO**

**Editor**  
Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**  
Valdir dos Santos

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo

**Redatora**  
Carmen Lígia Torres

**Colunista**  
José Luiz Vítu do Carmo

**Fotógrafo**  
Paulo Igarashi

**Chefe de Arte**  
Alexandre Henrique Batista

**Assistente de Arte/Produção**  
Lucy Midori Tanaka

**Jornalista Responsável**  
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 53B)

**Impressão e Acabamento**  
Cia. Lithographica Ypiranga  
Rua Cadete, 209  
Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

**DEPARTAMENTO TÉCNICO**

**Gerente**  
Economista Jorge Miguel dos Santos

**Assistente**  
Engº Antônio Lauro V. Neto

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**

**Diretor**  
Rymitu Igarashi

**Gerente**  
Marcos Antonio B. Manhanelli

**Representantes**  
Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

**Representantes**

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

**Rio Grande do Sul**

CasaGrande Representações  
Ivano CasaGrande  
Rua Gonçalves Ledo, 118  
Fones: (0511) 224-9749 / 224-5855  
90610-250 Porto Alegre-RS

**DEPTO. ADMINISTRATIVO FINANCEIRO**

**Gerente**  
Mirtug Di

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**

**Gerente**  
Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**  
LÓBRA Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**

Anual (doze edições) Cr\$ 405 000,00  
Pedidos com cheque ou vale postal  
em favor da Editora TM Ltda.  
Exemplar avulso Cr\$ 37 000,00. Em  
estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme  
R.E. Proc. ORT. 1 n° 14 498/85 de 06/12/85.

**Circulação:** 17 000 exemplares  
Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos e  
Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação  
n° 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são  
necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.  
Uma publicação de

**Editora TM Ltda.**  
Rua Vieira Fazenda, 72  
CEP 04117-030 Vila Mariana São Paulo SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)

Fax: (011) 571-5869

Telex: (011) 35247

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

**IVZ**  
Instituto  
Verificador  
de Circulação

Filiada à ANATEC e à ABEMO

Circula em Dezembro/1992

# transporte

**MODERNO**

Ano 30 - n° 343 - Novembro de 1992  
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 37 000,00

## SUMÁRIO

**HOMEM DO  
TRANSPORTE**

**12** A face do articulador político Thiers Fattori Costa  
À frente da CNT, ele consagra a sua liderança

**SALÃO DO  
AUTOMÓVEL**

**16** Importados entram na disputa dos utilitários  
Asiáticos e europeus mais modernos e baratos

**RECAUCHUTAGEM  
DE PNEUS**

**20** A terceirização se mostra mais vantajosa  
Empresas oferecem modernidade a um custo menor

**PERFIL DO TRC**

**24** Sem números, dimensionamento é difícil  
Governos, entidades e empresas têm dados diferentes

### Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

**ÔNIBUS**

**37** Mercado estimula novas encarroçadoras  
Vendas internas e externas atraem mais empresas

**CONTROLE  
DE LINHAS**

**46** EMTU substitui fiscais por rastreador eletrônico  
Recife compra sistema sueco, que usa microondas

**RODOVIÁRIO**

**47** Escândalo Rodonal-PC Farias apressa decreto  
O cartel das empresas do TRP está próximo do fim

**SEÇÕES**

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos  
e Rumores - 34 Produtos - 35 Produtos-TMP - 48  
Última Parada - 49

Capa: Fotos Paulo Igarashi/Divulgação

## Frotista reclama da Sabó e da Mercedes

Estamos com um ônibus Mercedes 0371 RS parado há mais de três meses devido a problemas sérios no motor, sendo que o mesmo rodou apenas cem mil quilômetros.

O departamento de Garantia da Mercedes-Benz negou garantia, alegando que o defeito fora provocado pelo uso de junta de cabeçote não-original da Mercedes.

Uma vez que a junta é da marca Sabó S.A., reclamamos ao fabricante denunciando o fato. Entregamos, na Concessionária Mercedes de Barretos, o motor fechado conforme instruções da fábrica, para análise. Depois de fazer o laudo, o motor foi fechado e enviado para Campinas pelo Concessionário.

A Indústria Sabó S.A. solicitou da Mercedes-Benz a junta para análise, e recebeu a informação de que a mesma está extraviada. Agora, alega-nos que nada pode fazer, pois não está com a junta para análise.

**NILSON BARROSO**  
Viação Rio Grande Ltda.  
Diretor-Presidente  
Barretos-SP

□ *Euclides Fontana, gerente de Comunicação da Mercedes-Benz do Brasil, responde:*

*O motor 34596010625325 nos foi remetido no dia 16/09/92, acompanhado da Solicitação de Garantia 12702 da Sociedade Barretense de Automóveis, nosso concessionário em Barretos, SP.*

*Ele integra o ônibus O-371 RS dotado da plataforma 9BM364287KC064179. Vendido em 01/02/92, esse veículo tinha rodado, por ocasião do surgimento do problema em questão, 122 345 quilômetros. Estava, pois, totalmente fora de nosso prazo de garantia, além de não ter sido submetido a nenhuma das revisões gratuitas previstas.*

*Quanto à anomalia apresentada, a análise levada a efeito pelo setor competente constatou a ruptura total dos colarinhos do quarto, quinto e sexto cilindros. Em consequência, a camisa do quarto cilindro desceu no bloco, provocando danos em várias partes, entre as quais no próprio bloco, no virabrequim, nos parafusos de seu contrapeso, no comando de válvulas e nas bielas.*

*Pelo laudo a que se chegou, trata-se claramente de uma ocorrência gerada pelo uso, quando da manutenção do cabeçote, de juntas não-homologadas, que não vieram com o motor.*

*Não obstante a impossibilidade de se aplicar, no caso, o termo de garantia, a Mercedes-Benz do Brasil já está procurando encontrar, junto com o concessionário*

*e com a Viação Rio Grande, uma solução que satisfaça plenamente a seu cliente.*

□ *A Sabó responde:*

*A Sabó iniciou rastreamento junto a todos os envolvidos e citados no caso: Divisão de Controle de Garantia da MBB, de São Bernardo do Campo, Divisão de Administração de Garantia da MBB, de Campinas, e ainda Sociedade Barretense de Automóveis, Concessionária MBB, de Barretos.*

*Nesse rastreamento, foi dada especial atenção ao esclarecimento de dois itens da correspondência da Viação Rio Grande Ltda., enviada à MBB, e também dirigida a TM, que afirma o seguinte: "Uma vez que a junta é da marca Sabó S.A., reclamamos ao fabricante denunciando o fato", e "a Indústria Sabó solicitou da Mercedes-Benz do Brasil a junta para análise, e recebeu a informação de que a mesma está extraviada".*

*Após análise minuciosa de todos os fatos e evidências obtidos nesse rastreamento, constatamos que, em todos os locais por onde o referido motor passou ao ser analisado, a junta não foi localizada. O Telex nº 676TN4836/2, datado de 29/10, enviado pela Mercedes-Benz do Brasil de Campinas à Sociedade Barretense de Automóveis, Concessionária MBB da cidade de Barretos, afirma o seguinte:*

*"Em análise efetuada no motor remetido por intermédio de sua SG 12702, constatamos a ruptura do colar do quarto cilindro, provocando a quebra dos parafusos do contrapeso do virabrequim, danificando, em consequência, bloco, virabrequim, comando, cárter, bielas, e assim por diante. No quinto e no sexto cilindros também ocorreu a ruptura dos colares.*

*Danificação atribuída a uso de juntas de cabeçote não-homologadas, as quais não foram recebidas junto com o motor."*

*Observamos aí uma certa incoerência entre as informações atribuídas à MBB pela Viação Rio Grande e as afirmações efetivamente documentadas pela própria MBB, conforme mostrado acima.*

*Sendo assim, concluímos que, em concordância com a análise efetuada pela MBB, e também pelo Departamento de Assistência Técnica da Sabó, no referido motor, o problema foi realmente causado pela utilização de juntas de cabeçote não-homologadas pela MBB, as quais não foram localizadas em todo o processo de rastreamento, não podendo, pois, sua fabricação ser atribuída à Sabó.*

## Consultor despede-se de TM

Durante cerca de quinze anos, fui um assinante de **Transporte Moderno** e, nesse

período, vi com satisfação a nossa revista tornar-se cada vez mais técnica e abrangente, incorporando novos problemas energéticos, econômicos, sociais e urbanos, nos quais o transporte é um fator fundamental.

Encerrando, aos 72 anos de idade, a minha carreira de consultor nas áreas empresarial, energética e de planejamento regional e urbano — exercida como vice-presidente do Grupo Montreal (onde continuei no Conselho de Administração), como vice-presidente da CESP para energia não-convencional e como profissional autônomo — não me é mais possível continuar como assinante de **Transporte Moderno**. Assim, é com pesar que abro mão dessa associação com a sua eficiente equipe, desejando que continue a realizar, com o êxito de sempre, a tarefa de promover o desenvolvimento da engenharia e da economia de transportes em nosso país.

**GERALDO JOSÉ LINS**  
Consultor  
Rio de Janeiro-RJ

## Críticas à política carioca de transporte

O transporte de passageiros no Grande Rio está cada vez mais caótico, conforme se depreende de uma leitura mais atenta do texto "Rápida Cicatrização" (TM **Passageiros**, de junho de 1992).

O fato é que decisões fundamentais são tomadas de forma aparentemente absurda, sem que sejam apresentadas explicações que as justifiquem perante a opinião pública.

Quando o Estado do Rio está prestes a assumir os trens de subúrbio da CBTU, federal, decide-se passar a Cia. do Metrô, estadual, para a Prefeitura do Rio. Por quê? Parece insensato, pois isso impossibilitará a integração gerencial do transporte de passageiros sobre trilhos na região metropolitana fluminense. Além disso, restringirá o Metrô aos limites do Município do Rio de Janeiro, apesar de as linhas estarem projetadas para ir além, até São João do Meriti, numa ponta, e até Niterói e São Gonçalo, na outra extremidade.

Quanto à CTC, é estranhíssima, para dizer o mínimo, a doação de 146 ônibus usados, feita mediante 'acordo não-oficial' (sic) com as empresas de transporte coletivo. Qual terá sido a contrapartida para tanta 'generosidade'? 'Esquecimento' da cobrança da devolução do dinheiro pago pela desapropriação feita em 1982 e anulada pelo Moreira? E por que a hipótese de passar a CTC ao município está definitivamente afastada?

**R. SIMAS FILHO**  
Rio de Janeiro-RJ



NEUTO

ESCREVE

## Rodonal chamuscada

*A disposição do ministro dos Transportes, Alberto Goldman (veja matéria no Caderno de Passageiros), de quebrar a espinha dorsal do cartel que, há várias décadas, domina o transporte rodoviário de passageiros, sem nem mesmo consultar os operadores, embora soe arrogante, e até mesmo um pouco precipitada, não chega a ser gratuita.*

*A pressa e a aparente auto-suficiência do ministro significam, na verdade, um claro e oportuno basta às relações incestuosas entre o poder público e o setor, que imperaram especialmente durante a última campanha presidencial e no decorrer do governo Collor.*

*Depoimentos dos próprios envolvidos, prestados à Polícia Federal, admitem que as empresas chegaram a transportar gratuitamente passageiros para os comícios colloridos, e a contribuir para a campanha eleitoral do candidato vencedor com material de propaganda. Há provas de que a Rodonal, entidade que reúne os empresários do setor, pagou, em abril deste ano, Cr\$ 500 milhões à Brasil-Jet, empresa do grupo PC.*

*Conceda-se à entidade, ao seu ex-presidente Heloísio Lopes (que teria contraído a dívi-*

*da) e ao seu atual presidente José Augusto Pinheiro (que pagou a conta) o benefício de alguns atenuantes. Um deles é o fato de que a Rodonal não é a única organização do setor de transportes que se envolveu no escândalo PC. A lista inclui desde multinacionais respeitáveis, como a Mercedes-Benz, até aventureiros como Wagner Canhedo, o transportador que comprou a Vasp ajudado por alguns 'empurrões' dos governos estadual e federal e do amigo PC, mas que, até agora, só conseguiu mergulhar a empresa num verdadeiro abismo.*

*Registre-se também que Pinheiro foi o primeiro empresário a mostrar coragem suficiente para admitir a falsidade das notas fiscais emitidas pelo grupo PC. É igualmente simpática a sua versão de vítima de uma extorsão irresistível que partiu da Presidência da República. Tudo isso a pretexto de evitar o congelamento das tarifas, e de bloquear a desregulamentação do setor, insistentemente anunciada por sucessivos secretários nacionais de Transporte.*

*De qualquer maneira, a imagem da Rodonal sai bastante chamuscada do episódio. Se, de fato, a entidade e seus maiores associados estavam sendo extorquidos, então por que concordaram em pagar, e por que demoraram tanto para denunciar os fatos? Mais ainda: Como explicar o 'sumiço', da mesa do secretário Marcos Coimbra, de um dos últimos decretos assinados por Collor, modificando o regulamento do setor?*

*Uma prova desse evidente desgaste foi a fragorosa derrota do ex-presidente da Rodonal, Heloísio Lopes, nas eleições para a presidência da CNT — Confederação Nacional do Transporte. Apesar de respaldado por Carnilo Cola, dono da Itapemirim e também chamado a depor na Polícia Federal, Lopes não conseguiu se eleger nem mesmo para a seção de Passageiros da CNT (veja matéria nesta edição).*

*Os transportadores rodoviários de passageiros poderão engolir um regulamento que não é do seu agrado e que, talvez, também não seja o melhor para o país e para o usuário. Como concessão pública, o transporte de passageiros não dispensa um mínimo de normas, especialmente para disciplinar a segurança, a qualidade do serviço e os interesses sociais.*

*O grau de tal intervenção, no entanto, exige uma discussão mais profunda e mais demorada. É certo que o regulamento atual impede completamente a entrada de novos operadores. Porém, devido ao descrédito de seu principal interlocutor, o governo quer escancarar as portas para o ingresso indiscriminado de novas empresas. Procedendo desse modo, corre o risco de cair no extremo oposto.*

## Mercedes deu US\$ 1,1 milhão para PC Farias

A diretoria da Mercedes-Benz do Brasil sustenta que não financiou a campanha de Sebastião Curió, conforme denunciou o derrotado candidato a deputado federal do PRN. "A empresa foi extorquida durante dois anos pelo esquema PC Farias", afirmou Mário Vargas, seu diretor jurídico, à Polícia Federal, em Brasília, no dia 12 de novembro. Em nota oficial, um dia depois do depoimento de Vargas — solicitado pelo Procurador-Geral da

República, Aristides Junqueira —, a empresa nada acrescenta. Prefere alegar "impedimento fora dos trâmites regulares de matéria de processo conduzido pelo Ministério Público".

Em seu depoimento ao delegado Paulo Lacerda, que apura as irregularidades praticadas por Paulo César Farias e sua ligação com o governo Collor, Mário Vargas disse que a Mercedes-Benz depositara US\$ 1,1 milhão nas contas das empresas Brasil-Jet e Gráfica Sagrada Família sob ameaça de Paulo César Farias retirar o apoio do governo federal à empresa, o que poderia levá-la à falência.

Em 29 de julho, o ex-deputado Sebastião Curió informou ter recebido, de PC Farias, o equivalente a US\$ 120 mil. PC teria pedido a ele para que agradecesse à Mercedes-Benz. Por ocasião da denúncia, a fábrica emitiu nota em que declara "ter como conduta não destinar recursos financeiros para apoiar quaisquer campanhas eleitorais de postulantes a cargos públicos". Luiz Adelar Scheuer, diretor de Recursos Humanos e Relações Corporativas da empresa, declarou à imprensa que Curió não teria motivos para fazer agradecimentos à Mercedes-Benz.

DESTAQUE

## SEBASTIÃO NA NTC: MAIS RACHA DO QUE CONSENSO



Ribeiro: "Me ofereci ao consenso"

Com a justificativa para a inscrição, na última hora, do nome de Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, ex-presidente da entidade, para a presidência da NTC: "evitar um racha", apresentada pelo próprio Sebastião, não concordaram os dois candidatos até então lançados. Mas Antônio Pereira de Siqueira, presidente do sindicato da Bahia, e seu adversário Adalberto Pansan, presidente da federação paulista, estão de acordo neste ponto: a disputa não representaria um racha. "Já havíamos conversado e concordado com o seguinte: quem ganhasse, apoiaria o outro, em favor da causa maior, que é a união do sis-

tema", conta Pansan. Siqueira classifica a indicação de Sebastião como "uma terceira chapa, não um consenso". Por sua vez, Pansan lembra que já havia dito que só retiraria a candidatura em favor do nome de Sebastião, "e foi o que fiz", reafirma.

Sebastião Ribeiro conta que, em setembro, todos os ex-presidentes da NTC se reuniram para "salvar a entidade de um racha na eleição", e que foi aberta a possibilidade de qualquer um dos presentes se candidatar. "Ninguém quis. Por isso, eu disse que aceitaria, desde que fosse possível fazer uma chapa de composição." Ribeiro também disse que todos sabiam que seu candidato era Pansan. "Para mim, ele ainda é o melhor homem que temos hoje no setor." Entre os presentes à reunião, há quem diga que a proposta não foi bem essa. Sebastião teria dito que aceitaria a candidatura desde que não houvesse interferência na composição da chapa.

"O Sebastião deveria ter se lançado como candidato em setembro, em vez de deixar para a véspera do final do prazo para registro das chapas", ataca Siqueira, que complementa dizendo ter sido abandonado, na última hora, pelos ex-presidentes que tinham acei-

tado participar de sua chapa, entre os quais Oswaldo Dias de Castro e Thiers Fattori Costa. "Ele nem programa tem, enquanto que eu e o Adalberto discutimos os nossos em campanha pelo Brasil inteiro". Para Siqueira, os ex-presidentes da NTC não sabem o que é eleição. "Eles estão acostumados a colocar uma pessoa na cadeira da presidência; não perceberam que o país mudou", lamenta. Para ele, muita coisa também precisa mudar na NTC, começando por esse regime de imposição.

De qualquer forma, Sebastião já compôs sua chapa, com doze nomes indicados por Pansan e oito por Siqueira, embora este sustente não ter indicado nenhum. A composição colocou lado a lado conhecidos adversários como Areli Teixeira de Lara e Valmor Weiss, presidente e ex-presidente do sindicato paranaense, e Newton Gibson e Adalberto Bezerra Filho, presidente e ex-presidente da federação do Nordeste, respectivamente. "Na primeira divergência, ponho qualquer um deles para fora da diretoria", ameaça Sebastião.

A primeira reunião da chapa estava marcada para antes da eleição (de 25 a 27 de novembro), quando Sebastião montaria o seu programa.

## Rede intensifica SP/RJ e atua com montadoras

Em fase comercial movimentada, a Rede Ferroviária Federal fechou três novos contratos com empresas privadas. O primeiro deles com a Logística Armazéns e Terminais Multimodais Ltda., que inaugura um serviço de transporte de cargas no eixo Rio—São Paulo para ser usado por diversos embarcadores, incluindo os de cargas perigosas e agrícolas, e os que tenham interesses na região do trajeto. Em fase inicial, o transporte será realizado diariamente, por meio de dezessete vagões com capacidade de mil toneladas em cada sentido. Segundo a Assessoria de Imprensa da Rede, o serviço permitirá o transporte de caminhões sobre vagões, com redução de preço entre 15% e 30% em relação ao modal rodoviário pela via Dutra. O contrato reservou para a Logística a responsabilidade por toda a parte comercial, incluindo o gerenciamento de terminais, transbordo, guarda e movimentação das cargas. As mercadorias poderão ser ensacadas, encaixotadas e paletizadas para embarque em vagões fechados ou em contêineres, permitindo viagens em vagões que já estão sendo preparados para *roll-on roll-off*.

Os outros dois contratos foram assinados com a General Motors e com a Fiat. As duas montadoras brasileiras usarão os trilhos para o transporte de peças e também de automóveis montados.

Para a GM, seis vagões cativos transportarão, diariamente, entre as fábricas de São Caetano do Sul e de São José dos Campos, que distam 126 km uma da outra, suspensões, eixos traseiros, estruturas, revestimentos, motores e cubos de roda, em sistema de integração *just-in-time*. Com isso, a GM reduziu de 92 para 32 a sua frota de caminhões.

A Fiat transportará bobinas de aço em contêineres.



No novo terminal, o carregamento de um cargueiro é feito em uma hora

## Lufthansa tem novo terminal nos EUA

A Lufthansa inaugurou seu terminal próprio de cargas em Chicago para atender ao Centro-Oeste dos Estados Unidos. Ocupando área de 15 515 m<sup>2</sup>, o terminal é quase vinte vezes maior do que aquele que a empresa mantém em Viracopos, Campinas, onde movimentava 4 070 t anuais de carga de exportação. Totalmente automatizado e utilizando equipamentos modernos, tais como guindastes instalados no teto e destinados a até 454 kg, o terminal de Chicago emprega apenas 125 pessoas e assegura o carregamento de um Boeing 747 cargueiro em apenas uma hora.

## Clésio de Andrade é o novo presidente da CNT

A disputa pela presidência da CNT não resistiu até o momento da votação. O ex-presidente da Rodonal, Heloísio Lopes, candidato de Camilo Cola, retirou sua candidatura na última hora, ao constatar que não teria a maioria dos votos das federações das empresas de transporte de passageiros. Assim, o candidato Clésio Soares de Andrade acabou sendo indicado, por unanimidade das dez federações, para a presidência do órgão máximo dos transportadores.

Diretor da Viação Itamaraty, de Belo Horizonte, e presidente da NTU — Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano, ele também indicou o representante da Seção I (Transporte de Passageiros) da nova diretoria da CNT — Confederação Nacional dos Transportes, Aylmer Chieppe, presidente da NTI — Associação Nacional das Empresas de Transporte Intermunicipal, entidade dissidente da Rodonal.

Para vice-presidente, foi indicado o empresário José Carlos Reis Lavouras, de São Paulo.

Heloísio Lopes perdeu na hora da escolha do representante da seção de passageiros por diferença de quatro votos (o resultado foi sete a três), como informa a Assessoria de Imprensa da CNT.

A indicação foi feita no dia 27 de outubro, ocasião em que também foram escolhidos os representantes das demais seções da confederação. No dia 26 de novembro, essas indicações seriam referendadas pelo Conselho de Representantes da CNT, de acordo com as novas regras do estatuto.

Também por unanimidade das seis federações de cargas com direito a voto, foi escolhido, como representante da Seção II, Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, candidato único à eleição da NTC (veja nota nesta página). José Fioravante foi indicado à reeleição da Seção III (Autônomos). O empresário Meton Soares Júnior será o novo representante da Seção IV (Transporte Aquaviário). Para a Seção V (Transporte Ferroviário), foi escolhido João Carlos Linhares, por indicação do presidente da CBTF — Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário, Renê Fernandes Schoppa.



Clésio: vitória nas duas fases

## Fica vinte anos com um caminhão e ganha outro



Eckrodt (d) entrega chave a Vergani

O empresário Rodney Vergani, proprietário do Moinho de Trigo Pontagrossense, de Ponta Grossa (PR), ganhou o milionésimo caminhão Mercedes-Benz, um 1418 cabina avançada, no concurso, promovido pela fábrica em outubro, que buscava o mais antigo caminhão leve com características originais. Vergani comprou um caminhão leve L 608D zero-quilômetro, na Vecal Veículos Campos Gerais, concessionário de Ponta Grossa, em junho de 1972, e o colocou nos serviços gerais de transporte da fazenda e do moinho. Com apenas 300 mil km rodados e em bom estado de conservação — “graças à manutenção em nossa oficina”, explica Renato Filipak, diretor comercial da Vecal — o caminhão foi entregue ao acervo da fábrica.

“Vinte anos depois, meu cliente volta para trocar o caminhão por um novo, só que de graça”, brincou Filipak. Rodney Vergani, por sua vez, promete cuidar muito bem do novo veículo. “Quem sabe, daqui a vinte anos, a Mercedes resolve fazer outro concurso.”



TM: Em seis anos, quatro premiações

## TM ganha outro Prêmio Volvo de Segurança

Com a reportagem de capa “Segurança — Asfalto Selvagem”, publicada na edição de julho (nº 340), **Transporte Moderno** conquistou o 6º Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, na Categoria Regional (Região II — Rio de Janeiro e São Paulo). Esta é a quarta vez que a revista ganha o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito: em 1987, recebeu o prêmio regional com a edição de agosto: “O Vietnã Brasileiro”; em 1988, ganhou o nacional com a edição de junho: “A Busca das Soluções”; no ano seguinte, obteve menção honrosa com a edição de agosto: “Guerra à Insegurança — Os Frutos da Mobilização”.

O prêmio nacional deste ano ficou com a revista *Via Urbana*, do Rio de Janeiro; na categoria Motoristas, venceu Adão Rodrigues Fortes, de Santo Ângelo (RS); na categoria Geral, a vencedora foi a Bupec Consultores Associados, de São Paulo; a Empre-

sa do Ano foi a Moto Honda da Amazônia, de São Paulo; a Cidade do Ano foi Curitiba, e o Estado do Ano, o Mato Grosso do Sul.

O júri do concurso foi composto por Gidel Dantas, presidente do Contran, Roberto Scaringela, superintendente do Instituto Nacional de Segurança de Trânsito, Mário Cardoso Filho, presidente da Associação Médica Brasileira, Luiz Adelar Scheuer, presidente da Anfavea, e Jânio de Freitas, articulista da *Folha de S. Paulo*. Dentre os 172 trabalhos inscritos, a Volvo premiou dezoito.

## Rede e CVRD em parceria no Centro-Oeste

A Rede Ferroviária Federal está construindo o trecho da ferrovia Horto—Matadouro, no valor de US\$ 36 milhões, e a Companhia Vale do Rio Doce está investindo US\$ 15,8 milhões em obras do ramal Matadouro—Capitão Eduardo, ambas em Belo Horizonte, visando com isso agilizar o transporte no corredor do Centro-Oeste ao porto de Vitória. Essa cooperação faz parte de um acordo entre as duas empresas para o transporte ferroviário de soja, de farelo e de produtos industriais por esse corredor utilizando malhas de ambas, intercâmbio de equipamentos, padronização de procedimentos operacionais e unificação de equipes, tudo isso com o objetivo de aumentar a eficiência e de reduzir custos, e, assim, atrair usuários para o transporte ferroviário.

## PISCA

■ *Sallum Kalil Neto* (foto), diretor da Transportadora Kalil, de São Caetano do Sul (SP), é o presidente do novo Sindicato das Empresas de Cargas do ABC, o 13º sindicato do Estado de São Paulo, que nasceu com duzentos associados em uma base territorial de seiscentas empresas.

■ Os custos e as tarifas do Porto de Santos estão disponíveis para consultas pelo Banco de Programas do



Foto: Arquivo TM

STM-400, por parte dos usuários do porto que utilizam o correio eletrônico da Embratel. A Codesp já utilizava, há dois anos, esse ‘correio’ com as agências de navegação. “Agora”, esclarece José Plácido Figueira de Freitas, gerente comercial da Embratel em Santos, “importadores e exportadores podem calcular seus custos com base nas informações fornecidas pelo banco de sistemas do STM-400”.



# XZE

*Evolução Lógica  
da Tecnologia*



**MICHELIN**

© 1995 MICHELIN

## Refesa busca, no exterior, recursos de US\$ 1 bi



Foto: Alquino TM

**Rede: aumentar capacidade de carga**

A Rede Ferroviária Federal está pleiteando ao Banco Mundial e ao Eximbank, do Japão, empréstimos de US\$ 700 milhões e de US\$ 396 milhões, respectivamente, para aumentar em 20 milhões de toneladas/ano sua capacidade atual de transporte, de 83 milhões de t/ano. A informação foi dada pelo presidente da Rede, Osires Guimarães, durante o Seminário sobre Ferrovia no Mercosul, realizado em Gramado (RS), em outubro. Osires revelou que a Rede tem débitos que somam US\$ 400 milhões.

## Transporte intermodal expresso ao Oriente

A Federal Express está oferecendo aos embarcadores brasileiros, desde outubro, um serviço

combinado aéreo e marítimo para a Ásia, que reduz pela metade o tempo de trânsito de cargas exclusivamente marítimas. A carga de até cem quilos vai por avião aos Estados Unidos, de onde segue, por navio, para o Japão, para Hong Kong, para Taiwan, para Singapura ou para a Coreia, demorando de dezoito dias a 25 dias até o destinatário. Segundo a Assessoria de Imprensa da Federal Express, esse serviço já existia nas importações de produtos da Ásia.

## Argentina quer sócios brasileiros nos portos

A Administração Geral dos Portos da Argentina está oferecendo aos empresários brasileiros participação individual, ou como associado dos terminais do Porto Novo, de Buenos Aires, em regime de concessão, no processo de privatização dos portos. O vice-presidente da empresa, que é vinculada à Secretaria de Transportes do governo argentino, Alberto Raul Vidal, em visita ao Brasil, em outubro, afirmou que os investidores brasileiros encontrarão "uma estrutura sindical única, que substituiu as 23 anteriores, disposta ao diálogo".

Ao falar sobre o processo de privatização, que "encontrou uma série de resistências", informou que o número de trabalhadores avulsos diminuiu de 3 300 para 1 200. O encontro com empresários brasileiros ocorreu na ABTF

— Associação Brasileira de Terminais Privativos, no Rio de Janeiro.

## Mercedes faz acordo de importação com México

A Mercedes-Benz do Brasil vai importar do México, até 1995, o equivalente a US\$ 60 milhões em peças. Em 1991, exportou, para a Mercedes-Benz do México, US\$ 108 milhões, valor que deverá ser maior neste ano, quando estão sendo enviados mil ônibus, contra 350 do ano passado. O número de motores e de cabinas de caminhão deverá se equilibrar com os exportados no ano passado. O contrato de importação foi assinado entre o presidente da Mercedes-Benz do Brasil, Rolf Eckrodt, e o diretor geral do Bancomext — Banco Nacional de Comércio Exterior, banco estatal mexicano, Humberto Soto Rodriguez (foto).



Diretores do Bancomext e da MBB assinam carta de intenções

## PISCA

■ O transporte rodoviário de cargas perdeu dia 15 de novembro um de seus pioneiros: faleceu em Recife, aos 94 anos Sebastião Peregrino Ribeiro, que fundou a Transnordestina em 1940 e, em 1952, passou a chamá-la Dom Vital. Paraibano de Teixeira da Paraíba, Sebastião Peregrino deixa onze filhos, sendo que a maioria está na direção da Dom Vital, uma das maiores empresas do setor.

■ A Circle Fretes Internacionais, de São Paulo, está oferecendo ao mercado dois novos serviços: planejamento logístico de transportes, para empresas de engenharia que atuam em projetos internacionais, e consolidação de cargas marítimas. As operações conjuntas com o grupo Harper, dos EUA — o Transitário de Carga de 1992, prêmio concedido pela revista Air Cargo World — possibilitam-lhe a oferta de serviços internacionais.

■ A OIEME Consultoria e Negócios, de São Paulo, oferece um "plano estratégico emergencial" às empresas de transporte, visando a adequação dos sistemas e da estrutura à política de fretes, à negociação e à contratação de fretes, ao planejamento, ao controle e ao gerenciamento da frota própria, e à logística, entre outras atividades. Mais informações poderão ser obtidas junto a Viviane Cerazo, pelo telefone (011)64-4242.

**Com a Conta  
Empresarial  
Bamerindus,  
o tamanho  
da sua  
empresa  
não é  
documento.**



A Conta Empresarial Bamerindus foi especialmente criada para micro, pequenos e médios empresários. Profissionais que acabam sendo meio gerentes de tudo em seus negócios. Ao abrir uma Conta Empresarial Bamerindus, você recebe um cartão bancário personalizado com o seu nome – ou de seus sócios – e o nome da sua empresa. Além de um talão de cheques diferenciado, para que a conta seja reconhecida como conta empresarial. Em outras palavras, uma conta que identifica a empresa de primeira. O cartão bancário permite o acesso a toda a tecnologia de autoatendimento e à Rede Interligada Bamerindus, em todo o Brasil. Muito mais agilidade para você efetuar saques emergenciais, depósitos, consultar saldos, extratos e fazer investimentos fora do expediente normal. E a maior das vantagens: sua empresa ganha opção de crédito, rotativo ou renovado, direto na conta corrente. Junto com o cartão, este benefício amplia as possibilidades de você aproveitar melhor os negócios de oportunidade. O Bamerindus dá crédito para você produzir mais. Se você quer mais informações, disque (041)800-4420 (ligação gratuita), ou 242-4420 na Grande Curitiba. Abra uma Conta Empresarial Bamerindus. Para ter o melhor do Bamerindus, tamanho não é documento. O cliente em primeiro lugar.



# “Não temos medo das múltis”

O transportador que barrou o  
capital estrangeiro  
e conquistou a regulamentação  
revê suas posições

■ No crepúsculo do seu mandato, o atuante presidente da CNT — Confederação Nacional de Transportes, Thiers Fattori Costa, um paulista-no do Brás, de 62 anos, conquistou, pela segunda vez, na eleição anual realizada entre os leitores de **TM**, o título de “Homem de Transporte” (veja notícia em **TM** 342, de setembro/outubro de 1992).

Assim como ocorreu na época da primeira indicação, em 1986, quando seu nome apareceu em 30,28% das cédulas válidas, também neste ano a vitória foi tranqüila. Impelido por uma forte campanha montada, à sua revelia, por seus auxiliares mais diretos, Costa apareceu em 37,5% das cédulas (cada eleitor podia indicar até três nomes). Assim, acabou derrotando outros *lobbies* igualmente poderosos, como o que incluiu entre os dez mais votados o presidente da Fenabrave, Alencar Burti, e a ex-secretária nacional da Economia, Dorothéia Werneck.

**Mudança de destino** — Pelo regulamento, não podem ser votados os eleitos nos últimos cinco anos. Assim, Costa reconquista o título exatamente na primeira eleição após a sua desincompatibilização para a escolha. Quando foi indicado pela primeira vez, concluía seu segundo mandato à frente da NTC — Asso-

ciação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e sonhava abandonar as atividades sindicais. “Deixo a NTC com o objetivo de ‘pendurar as chuteiras’, declarou a **TM** na ocasião. Queria dedicar-se à sua organização, o grupo ITD, em Osasco (SP), no qual planejava implantar uma informatização maciça, ingressar no setor da carga aérea (começou sua carreira como executivo da Varig) e promover a construção de novos terminais.

Seu destino, no entanto, acabou sendo bem outro. Durante sua reeleição para a NTC, Costa havia trazido, para atuar como conselheiro da entidade, o megaempresário Ca-

“O retorno da  
nossa contribuição  
ao Sesi e Senai  
ainda é miserável”

miro Cola, do grupo Itapemirim, até então refratário a qualquer participação nas entidades de classe. Era o tempo em que os transportadores de carga articulavam-se para apagar do poder o pseudo-empresário Hermínio Cavaleiro, sucessor do ministro Fortunato Perez na então inoperante e inexpressiva CNTT



— Confederação Nacional dos Transportes Terrestres.

Na época (1986), o nome mais cogitado para a CNTT era o de Denisar Arneiro, presidente da Sideral, ex-presidente da NTC e ex-deputado federal. “Mas Denisar achou que não dava para dividir o tempo entre a Câmara e a Confederação e, por isso, não aceitou a candidatura”, rememora Costa.

Quem acabou sendo eleito, por indicação de Costa e após longa batalha judicial, foi Cola. Como grande empresário, o ex-pracinha de Cachoeiro do Itapemirim emprestou



Foto: Paulo Igarashi

*Costa em frente à sede da CNT, construída por Cola: durante três anos, lutou para superar a falta de recursos, desbloqueou cruzados e desenvolveu um ambicioso projeto para o transporte nos próximos vinte anos*

ria um bom candidato”, revela Costa.

Mais tarde, o empresário capixaba acabou se arrependendo e fez tudo para se reeleger. A essa altura, no entanto, a candidatura de Costa já se tornara definitiva. Só restou a Cola a alternativa de lançar o seu nome para a próxima eleição.

**‘Postura imperial’** — Além de disputar a indicação com Cola, Costa teve, na ocasião, de aparar arestas com Ribeiro, que desde essa época já reivindicava o cargo. Mas acabou sendo eleito. Depois de tomar posse diante de uma sede inacabada, também enfrentou o confisco dos cruzados pelo governo Collor. “O bloqueio foi muito pior para este setor do que para qualquer outro”, reclama o empresário. “Afinal, o setor não tem estoque para queimar”, explica.

Costa não guarda boas recordações da sua peregrinação pelos gabinetes oficiais, em busca da abertura das torneiras. “O Eduardo Teixeira era muito arrogante; e a Zélia, com aquela postura imperial”, relata. “O único que nos ajudou foi o Marcos Coimbra, que se empenhou junto à Zélia para liberar os cruzados dos fretes”, afirma, depois de elogiar a participação decisiva do presidente da Fenatac, Osório Coelho Guimarães, no episódio.

O empresário também desmente a versão de que o desbloqueio teria sido resultado do interesse do próprio presidente Collor em liberar cruzados sacados de sua conta pessoal e depositados na do transportador Wagner Canhedo, na véspera do plano. “O Canhedo não participou de nada”, nega com veemência.

**‘Retorno miserável’** — Os problemas financeiros, no entanto, não terminaram aí. “A CNT não tinha dinheiro”, afirma Costa. “O Camilo bancava tudo do seu próprio bolso, pagava os empregados por fora”, prossegue. “Além disso, embora houvesse algumas pessoas muito competentes, o quadro de funcionários era muito fraco.”

A saída foi buscar mais recursos junto ao Sesi e ao Senai. “Houve uma melhora sensível, embora ainda esteja muito longe daquilo a que a gente acha que tem direito”, reclama. “Hoje, o transporte responde por cerca de 8% das receitas do Sesi e do Senai, mas esses recursos não voltam integralmente para o setor. Embora os investimeentos nos transportes tenham aumentado muito nos últimos anos, o retorno ainda é miserável”, conclui.

---

*“A vinda do setor aéreo para dentro da CNT é um fato inevitável”*

---

Durante a Constituinte, os transportadores conseguiram aprovar uma disposição que autorizava a criação, por lei, do Sest — Serviço Social do Transporte e do Senat — Serviço Nacional de Aprendizado do Transporte. No entanto, um projeto do deputado Denisar Arneiro sobre o assunto acabou arquivado. Porém, depois da apresentação do projeto, começaram a brotar centros de tecnologia de transportes em várias capitais, como São Paulo, Porto Alegre e Belo Horizonte (antes, só existia um, no Rio de Janeiro). “O projeto fez a indústria acordar para o fato de que não estava fazendo o suficiente”, declara Costa. “Hoje, a Fiesp — Federação das Indústrias de São Paulo, por exemplo, participa ativamente dos cursos que o Setcesp promove no Estado, e que formaram 1 500 pessoas no ano passado.”

**Projeto ambicioso** — De qualquer maneira, a CNT acabou reunindo recursos suficientes para contratar