

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 23 - N.º 262 NOVEMBRO, 1985 - Cr\$ 10 000

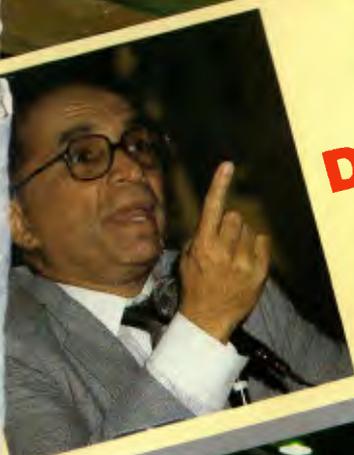


Editora TM Ltda

**ENTREVISTA**

**Denisar Arneiro**

**Homem de  
Transporte 1985**



**Dísel B passa  
nos testes  
das empresas**



**TRANSPORTE SIDERÚRGICO**

***Como driblar a crise***



# Só a linha Mercedes-Benz tem 59 soluções diferentes. Agora, diga qual é o problema.

**S**ó a mais completa linha de caminhões do País, fabricada pela Mercedes-Benz, oferece a você a solução mais racional, que assegura menores custos operacionais, maior vida útil e valor de revenda mais alto.

Seja um veículo ágil e econômico para entregas urbanas, um caminhão versátil e resistente para o trabalho no campo ou um pesado para o transporte rentável a longa distância, a resposta mais adequada a cada caso está na linha Mercedes-Benz.



*Economia e agilidade no trânsito. O Mercedes-Benz L-608 D rende mais nas entregas urbanas.*

E a Mercedes-Benz é a única marca com a qual você padroniza a frota, ganhando de muitas outras maneiras: pela racionalização do ferramental, da mão-de-obra, do estoque de peças e pela possibilidade de intercambiar os principais componentes entre diferentes tipos de veículos.

**Com maior liberdade de escolha, você pode escolher melhor.**

De 6 a 45 toneladas, a linha Mercedes-Benz tem a solução de peso que o seu problema



*A linha de médios e médio-pesados Mercedes-Benz tem as soluções mais racionais para os mais diferentes tipos de transporte ou serviço.*

exige. E na medida exata da sua necessidade, pelas diferentes combinações oferecidas de distância entre eixos, potência do motor e conjunto de transmissão.

As 59 opções diferentes de caminhões dão a você total li-



*Também em pesados a linha Mercedes-Benz oferece mais opções e mais qualidade.*

berdade de escolha. Assim, fica fácil escolher melhor. E contar com o veículo de mais qualidade e mais adequado ao seu tipo de transporte, capaz de assegurar aquilo que, no final das contas, todo empresário espera da sua frota: lucratividade.

**Tão bom quanto o veículo que você compra é o atendimento que você ganha.**

Com Mercedes-Benz você ainda ganha uma completa assessoria e a mais eficiente assistência, garantida pela maior rede de Concessionários especializados em veículos comerciais, com mais de 200 endereços no País inteiro.

No Brasil, só o caminhão Mercedes-Benz traz para a sua empresa todas essas vantagens.

Por isso, siga a sua boa estrela.



*Veículos Mercedes-Benz projetados para condições severas de operação garantem maior produtividade, de sol a sol.*

Fale com o seu Concessionário Mercedes-Benz. É o caminho mais curto para você atingir mais depressa as suas metas de rentabilidade em transporte.



**Mercedes-Benz**  
Você ganha uma estrela.

## Caminhoneiros param no dia 25

Segundo Nélio Botelho, coordenador da Fencavir, Federação Nacional de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, as intenções da "Assembléia Nacional do Caminhoneiro", marcada para 25 de novembro, ultrapassam os limites da simples discussão dos problemas da categoria. Os caminhoneiros pretendem uma paralisação nacional e pública.

Cerca de 150 mil cartazes de convocação para a "Assembléia", apoiada pela Fencavir, há um mês do dia "D", já haviam sido distribuídos e, segundo Nélio, deveriam chegar a casa dos 300 ou 400 mil. Além do endereço para a reunião, marcada para a Central de Cargas da Fencavir, no Mercado de São Sebastião, à beira da congestionada avenida Brasil, chamava atenção dos caminhoneiros para o fato de "ser fundamental a 'sua' presença no Rio de Janeiro". Porém, se isso não for possível, "PARE ONDE ESTIVER, e acompanhe as

### CAMINHONEIROS

## DIA 25-11-85

**ASSEMBLEIA NACIONAL DO CAMINHONEIRO**  
(Notícia pela FENCAVIR - Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários)

**LOCAL: FENCAVIR Central de Cargas do Rio de Janeiro**  
Rua do Milho, 104 - Mercado São Sebastião - Paqueta (Av. Brasil) - Rio de Janeiro  
**Informações: pelos telef. (021) 260-5397 - 260-6646 - 260-9947**  
**Horário: 10 horas (traga a sua carteira)**

**EMERGENCIAS EM PAUTA:**

- Aprovação e cumprimento da TABELA NACIONAL DE FRETES DA FENCAVIR
- Solução prática de SEGURANÇA, a começar por soluções de áreas para ESTACIONAMENTOS ESPECÍFICOS DE CAMINHOES nas capitais, com proteção, etc.
- Reestruturação das balanças e das fiscalizações nas rodovias e nas cidades.
- Transferência do pagamento das MULTAS ao usuário pelo excesso de peso da carga, nos balancetes do PI e KM para o condutor autônomo à semelhança dos taxistas, para poder renovar a frota, hoje em péssimo estado e, financiamentos especiais.
- União nacional da categoria.
- PARALIZAÇÃO PACÍFICA DE PROTESTO, EM DEBARRANDA DA INSENSIBILIDADE DO GOVERNO, QUANTO A SITUAÇÃO CRÍTICA EM QUE SE ENCONTRA ATUALMENTE TODA A CATEGORIA

**COMPANHINEIRO: - É fundamental a sua presença no Rio de Janeiro, porém, na total impossibilidade, PARE ONDE ESTIVER e acompanhe as notícias pela imprensa.**

notícias pela Imprensa".

"Nunca acreditei na possibilidade de união da classe mas, devido às condições atuais de sobrevivência, o movimento deverá tomar proporções indescritíveis", frisa Nélio Botelho. Sua análise fundamenta-se no fato de que a iniciativa para a reunião e paralisação não partiu da Federação de Autônomos, mas dos próprios caminhoneiros. Segundo afirma, a entidade recebeu abaixo-assinados contendo mais de 20 mil assinaturas de todo o país e solicitando a centralização do movimento na Central de Cargas, pela

experiência já acumulada em outras paralisações, como a da Avenida Brasil no início deste ano.

Exatamente no dia 24 de outubro, Nélio tinha garantida a presença de um mínimo de três ou um máximo de cinco mil caminhões às portas do Mercado de São Sebastião. Afora ainda, a garantia de apoio das lideranças de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Brasília e Maranhão, com a observação de que a intenção não é parar "no posto, ou em casa, mas na rua".

## Projeto muda lei intermodal

O transportador e deputado federal Denisar Arneiro apresentou em outubro projeto de lei que revoga a proibição de os segmentos ferroviário e rodoviário emitirem conhecimento intermodal, quando no transporte intervêm as modalidades aérea e marítima.

Segundo o projeto, nº 6495/85, que foi encaminhado às Comissões de Justiça, de Transportes e de Economia da Câmara dos Deputados, o conhecimento será emitido por transportadora autorizada pelo Ministério dos Transportes a realizar o intermodal, qualquer que seja seu segmento. A empresa que emitir o conhecimento assumirá toda a responsabilidade.

O projeto revoga expressamente o parágrafo 4º do artigo 22 do decreto 80145, de 1977, que proíbe a emissão de conhecimento de carga intermodal pelas ferrovias e rodovias.

## Ônibus a gás entram em operação no Nordeste

A utilização do gás metano, extraído a partir do gás natural ou residual de refinaria, como combustível para a frota brasileira de transporte urbano de passageiros, terá um sensível progresso com a entrada em operação de novas unidades nas cidades de Aracaju, Vitória e Maceió.

Segundo a EBTU, doze ônibus serão convertidos para o sistema bi-combustível e entregues a empresas operadoras destas cidades, ainda no mês de outubro. Para um futuro

próximo, cogita-se em instalar unidades movidas a gás nas cidades de Recife e Fortaleza.

Porém, recente parecer do CNP, põe em risco este programa. Para o órgão, o preço do gás seria estabelecido em 62,9% do preço do diesel — atualmente, com o litro do diesel vendido a Cr\$ 2 000, o gás custaria Cr\$ 1 250 o m<sup>3</sup>. Para os entusiastas do projeto, esta relação de preços inviabilizaria a utilização do metano, pois a economia proporcionada não seria suficientemente atraente.

## Inspeção de perigosas terá início



Durante a reunião do Departamento de Implementos Rodoviários e Ônibus do Simefire, Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários do Estado de São Paulo, o INMETRO informou às empre-

sas que os serviços de inspeção de cargas perigosas terão início já no dia primeiro de dezembro deste ano. O primeiro grupo a ser inspecionado será o três, do qual fazem parte o gás líquido de petróleo, propeno,

amônia e o cloreto de vinila. Já as inspeções no grupo 4 começarão no dia 1º de janeiro de 1986 englobando os seguintes produtos: Soda cáustica, metanol, tolueno, Benzeno, xileno e o bissulfeto de carbonato.

# A tecnologia Goodyear avança: finalmente um pneu que tem algo a menos.

O novo Unisteel G-291 é o 1º radial sem câmara do Brasil.  
Ele une as características que já faziam do G-291  
com câmara o radial mais avançado do Brasil às vantagens  
de um pneu sem câmara.

A câmara a menos significa peças a menos e menos  
paradas por furos. Peças a menos significam peso a menos.

Paradas a menos significam menos atrasos.

Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,  
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo  
por quilômetro rodado.

Com algo a menos que os outros, o Unisteel G-291 sem  
câmara consegue trazer muito mais benefícios para você.

## **GOODYEAR**

**Líder mundial na tecnologia de pneus.**

## **Novo Unisteel G-291. O 1º radial que não tem câmara para encher.**



Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil - Departamento de Marketing de Pneus  
Caixa Postal 1424, São Paulo.

Nome .....

Cargo .....

Empresa .....

Endereço .....

CEP .....

- Sim, quero receber a visita de um  
inspetor de frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material  
informativo sobre o Unisteel  
G-291 sem câmara.

## Demanda leva fábricas de pneu ao topo da produção

O estrangulamento da produção de pneus nacionais para atender a demanda interna é iminente. As fábricas estão produzindo a plena carga e, em três turnos, trabalhando 24 horas por dia — algumas até aos sábados e domingos. A falta de equipamentos, que já está sendo sentida na escassez da oferta de caminhões, afirmam os técnicos, pode chegar ao setor de pneumáticos.

A situação econômica do país, entretanto, barra qualquer projeção de investimentos na ampliação do parque industrial. Os juros altos, o controle do CIP e a alta remuneração dos papéis, têm desestimulado os produtores a carrear seus lucros para ampliações, talvez, escaudados por outras situações de euforia. E, muito pior, ninguém tem a coragem de ser o primeiro.

Sílvio Júlio Ferreira de Oliveira, gerente de Vendas a Revendedores da Goodyear, por exemplo, afirma que, desta maneira, a única chance de as fábricas suprirem o mercado interno

## NTC faz planilha para tarifa hidroviária

A tarifa da “perna fluvial” do trajeto São Paulo — Manaus, que liga Belém, no Pará, a Manaus, no Amazonas, passará a ser estabelecida em conjunto pela Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga — NTC e pelo sindicato que congrega os navegadores fluviais e lacustres da Região Norte. A NTC está elaborando o modelo e a planilha tarifária para discussão com os armadores.

será a revogação dos atuais compromissos de exportação, assumidos com a Cacex, diminuindo o número de pneus exportados. No caso da Goodyear, são 15% da produção, aproximadamente.

Já Giulio Abbondatti, gerente de vendas da Pirelli, vê a situação atual como cíclica. “Não está sobrando, mas, também não está faltando”, diz ele. A resposta, para o técnico, provavelmente está na própria conjuntura econômica. No começo do ano, os transportadores usaram todo o seu estoque, em razão dos altos custos financeiros e da grande incerteza que pairava sobre o país”.

Hoje, com a situação normalizada, estes mesmos usuários estão repondo seus estoques. Uma vez completos, as vendas voltarão à normalidade. Segundo Abbondatti, uma das fortes razões para esta corrida é que os pneus brasileiros, encoleirados pelo CIP, estão entre 20 a 25% abaixo dos seus preços internacionais.

Para tanto, o superintendente Técnico da NTC, engenheiro Kamal Jean Charles Nahas, esteve em Belém em outubro, negociando o novo modelo tarifário com armadores. Depois de uma longa reunião, a NTC e os armadores chegaram a um acordo sobre a planilha básica, ainda sujeita porém a uma segunda rodada de negociações, a partir de novembro, provavelmente, na sede na NTC, em São Paulo.

## Isolda carrega 6 230 automóveis

A armadora Wallenius, a maior transportadora não-japonesa de automóveis do mundo, acaba de colocar em operação o Isolda, um navio PCTC (Pure car truck carrier), da classe Madame Butterfly. O navio é o segundo de uma encomenda de quatro super PCTC e au-

menta a capacidade de transporte da armadora para 125 000 automóveis. Em 1984, a empresa transportou mais de 740 mil veículos, 10% de todo o carregamento transoceânico, graças a seus navios especiais.

O Isolda, com 198 metros de comprimento, com uma capacidade

total de estacionamento de 53 mil m<sup>2</sup> em treze andares, é capaz de transportar 6 230 automóveis ou 2 930 caminhões por viagem, a uma velocidade de 20 nós, cerca de 37 quilômetros por hora. O valor da encomenda aproxima-se de 165 milhões de dólares.



## Novas farpas na briga ônibus versus caminhão

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo — Setpesp continua às turras com o setor de transporte rodoviário de carga em torno da questão das encomendas despachadas por ônibus. Sob o título “Excesso de carga... tudo bem!”, a circular de outubro do Setpesp dispara:

“Desde 1981, tem existência o Plano Diretor de Pesagem, para

controle da pesagem de caminhões, através de balanças rodoviárias automáticas. Apesar do plano e da balança, o abuso continua e as estradas estão sendo pulverizadas pelo excesso de carga nas rodovias. Agora, o DNER vai dar em cima dessas empresas que, ao em vez de pouparem as nossas estradas, ficam enchendo, com ciúmes de donzela, na questão da bagagem em ônibus. É isso aí, bicho!”

## Porto do Rio pode perder embarque de automóveis

O porto do Rio de Janeiro está arriscado a perder uma injeção anual de recursos da ordem de US\$ 1 milhão, em taxas portuárias. É que a Fiat Automóveis está realizando estudos que podem transferir para o porto de Vitória, no Espírito

Santo, o embarque de 65 mil automóveis por ano. O objetivo é a redução de custos, calculado em dois motivos: Vitória fica mais próximo da fábrica, em Betim; e o porto fica a uma distância menor da Europa, em milhas marítimas.

## Aerobrasil: no ar, um sigilo

Uma nova companhia aérea estará brevemente atuando no país. Trata-se da Aerobrasil, empresa que atuará no segmento doméstico de cargas não regulares.

Criada há alguns anos, esta empresa nunca chegou a operar, mas, recentemente, a Transbrasil, detentora da carta patente da Aerobrasil, iniciou os preparativos para a decolagem da nova companhia, através da identificação de alguns de seus seis cargueiros 707 com esta nova sigla.

A Transbrasil preferiu nada informar a respeito, porém, é certo que este novo serviço procurará ocupar a atual ociosidade destes aparelhos para, num futuro próximo, tornar-se mais um importante ramo da companhia.

## GM lança picape de cabine dupla

Lançada, durante o mês de outubro, a picape GM de cabine dupla, como já antecipara TM, em sua edição de agosto (nº 259). O veículo, original de fábrica — único produto com tais características oferecido pelas montadoras —, é dis-

ponível com motor de seis cilindros, a álcool ou gasolina, e de quatro cilindros, a diesel.

Uma das principais características desta picape é a independência entre a cabine e a caçamba. Isso torna o veículo mais adequado pa-

ra terrenos irregulares e facilita a manutenção e a eventual adaptação de carrocerias especiais.

A picape é apresentada em duas versões de acabamento: normal, com bancos inteiriços, e Custom, com bancos dianteiros 1/3 e 2/3.



## Fretes rodoviários obtêm 11,8% de reajuste médio

O transporte rodoviário de carga obteve no Conselho Interministerial de Preços — CIP um reajuste de 11,80%, em média, em vigor desde 18 de outubro, para repassar o aumento de combustíveis, decretado no dia 17 do mesmo mês, e o resíduo do pleito apresentado em 5 de agosto pela NTC. Com esse novo reajuste, a acumulada do ano é de 131,4%, número inferior à inflação até 30 de setembro (136,2%).

A NTC encaminhou novo pleito, de 45%, em média, para cobrir o aumento de salários de novembro e aos últimos aumentos de preço dos veículos. O reajuste, espera a NTC, deverá

ser liberado, o mais tardar, até o dia 15 de novembro. A tendência do CIP, segundo informações colhidas junto à entidade dos transportadores, é liberar um reajuste de 14% a 15%.

A Secretaria Especial de Abastecimento e Preços — Seap liberou uma antecipação de 40% para os fretes do transporte rodoviário de carga líquida, a partir de 1º de dezembro, para cobrir o custo da mão-de-obra e um “aumento de emergência”. Essa é o primeiro reajuste concedido pela Seap ao setor. Até agora, o aumento do frete da carga líquida era autorizado pelo Conselho Nacional do Petróleo — CNP.

## Argentina quer mudar seus ônibus

A “carta editorial” da revista argentina “Transporte” de junho/julho de 1985 informa que o país estuda a substituição de 20 mil “caminhões disfarçados de ônibus” por modernos coletivos movidos a gás natural. Só a mudança de combustível economizaria US\$ 130 milhões anuais.

Embora privados, os serviços argentinos de transportes coletivos contam apenas com permissões precárias. Atacando os “tecnocratas do transporte”, o editorialista afirma que a renovação da frota exigiria recursos quase iguais à dívida externa argentina. Algo quase inviável. As tarifas são insuficientes para cobrir os custos e faltam financiamentos. Parece até um diagnóstico da situação brasileira. Lá como cá, os problemas são quase os mesmos.

## Pontes aéreas poderão ser operadas pelas regionais

As pontes aéreas entre Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, operadas pelas companhias regionais, encontram-se em fase de “taxiamento” no DAC. Como se lembra, essas ligações tiveram sua implantação barrada, por pressões das companhias domésticas junto ao órgão concedente, pois, acreditava-se, criariam concorrência em linhas justapostas.

Os aeroportos Santos Dumont, Congonhas e Pampulha serão interligados, através de um pool de operações das regionais, por aviões Brasília. A estratégia é óbvia: como as regio-

nais vivem uma fase de estabilidade em seu mercado, impedindo investimentos na frota, a concessão destas ligações cria compradores nacionais para o produto da Embraer. Trocando em miúdos, toma lá, dá cá.

O DAC requereu a apresentação deste projeto durante o mês de outubro, devendo discuti-lo com as companhias domésticas, que fazem as mesmas ligações, a partir dos aeroportos do Galeão, Cambica e Confins. O argumento contra a concorrência será o preço cerca de 30% superior a ser praticado pelas regionais.



## Porto belga quer mais cargas brasileiras

Uma delegação do porto de Gent, na Bélgica, esteve circulando pela Riomar. A idéia era elevar a participação dos produtos brasileiros que já transitam por aquele porto em direção a outros países.

A Samarco, movimentando minério de ferro, e a Citrosuco Paulista já são clientes do porto. A direção de Gent; num contato com a Interbrás, obteve boas indicações para a elevação do movimento destes dois produtos, segundo informou o Coman-

dante do Porto, André de Wilde. A Aracruz também já movimentava celulose.

Em 1984, o porto de Gent movimentou 2,95 milhões de toneladas de produtos brasileiros, entre minério de ferro, celulose, oleaginosas, produtos alimentícios e grãos. Esta tonelagem representou cerca de 10% da carga total movimentada no porto em 1984 e que atingiu 27 milhões de toneladas, das quais 70% foi mercadoria em trânsito para outros países.

O telex 544/85 do CIP (vigência: 18 de outubro)

| Tipos de Carga | Percentuais autorizados |            |              |
|----------------|-------------------------|------------|--------------|
|                | 01-50 km                | 751-800 km | 5801-6000 km |
| Comum          | 9,98                    | 11,80      | 12,77        |
| Industrial     | 10,71                   | 12,25      | 12,88        |
| Lotação        | 12,62                   | 13,97      | 14,59        |
| Grandes Massas | 13,78                   | 15,58      | 16,37        |

## Dersa inviabiliza uso de treminhões

A operação de rodotrens (treminhões rodoviários) no Estado de São Paulo continuam bloqueadas por uma atitude mercantilista do DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S/A), empresa estatal mista que cuida da conservação de parte das estradas paulistas. O DERSA está exigindo o pagamento da "Taxa Única de Utilização de Vias", para permitir a entrada dos rodotrens nas estradas sob sua jurisdição.

Ocorre que a taxa inviabiliza a operação, pois seu valor atinge aproximadamente Cr\$ 700 mil por viagem. "Além do mais, a cobrança é discutível, porque a lei estadual que a instituiu, refere-se a "cargas indivisíveis, acima de 45 toneladas", o que não é o caso dos treminhões graneleiros, por exemplo", rechaça Wilson Marques, da Transervice Consultoria em Transportes.

A situação entre as empresas que investi-

ram nessas composições é peculiar. A Grisoni Transportes, de Campinas (SP), que tem dois rodotrens, um Volvo e um Scania, montados desde outubro de 1984, para não deixá-los parados, está operando com o conjunto simples carreta/cavalo. A partir de novembro, no entanto, a transportadora pretende experimentar a operação em duas etapas como forma de livrar-se do pagamento da taxa. Assim, a composição sairá das cidades de Catalão, Araxá

ou Uberaba, onde a empresa carrega rocha fática, fazendo o percurso por rodovias federais até a cidade de Sumaré (SP). Nesse ponto, fará o transbordo da carga do segundo reboque para um semi-reboque, para passar pelas vias Anhangüera, Bandeirantes e Imigrantes, todas sob jurisdição do DERSA, com composições simples, até atingir o porto de Santos. A Grisoni não tem ainda certeza se o plano vai compensar plenamente.



## Tarifas de líquidos são reajustadas pela Seap

Depois de passar vinete anos sendo calculada pelo Conselho Nacional do Petróleo - CNP e pelo Sindicato dos Distribuidores de Combustíveis - Sindicom, a tarifa do transporte rodoviário de carga líquida passará a ter seus reajustes homologados pela Secretaria Especial de Abastecimento e Preços e Comissão Interministerial de Preços - Seap/CIP. Além disso, o modelo tarifário do segmento, e a respectiva planilha de custos, passam a ser confeccionados e atualizados pela Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga - NTC.

A própria "Comissão Nacional da Carga Líquida", por sinal, foi incorporada à NTC. Uma "Comissão Provisória" estará funcionando até 27 de novembro, quando será realizada na sede da NTC a "Primeira Convenção Nacional da Carga Líquida".

Na segunda quinzena de outubro, a NTC enviou à Seap o novo modelo tarifário, com o primeiro pleito de reajuste. De acordo com Charles Nahas, a proposta da NTC à Seap, que preferiu trabalhar com um modelo novo, em lugar de utilizado até agora pelo CNP, considera quatro produtos - refinado, escuro, de aviação e ultra-viscosos -, que podem ser transportados em cinco veículos básicos, classificados por tonelagem transportada. Quanto à distância, o modelo tarifário elaborado pela NTC trabalha com "longa distância" e "transferências", abandonando o critério de "mercado urbano" utilizado pelo CNP.

Com base nesse novo modelo tarifário, a NTC pediu à Seap um reajuste de 75% a 361%. "Esperamos que a reposição seja feita, a médio prazo", confia Nahas.

## Centro de tecnologia será criado no Rio

O Seminário Técnico Nacional sobre Transportes Rodoviários, realizado pelo Senai do Rio de Janeiro no dia 25 de setembro serviu para anunciar a criação do Centro de Tecnologia de Transportes, que será construído no bairro de Deodoro, à margem da via Dutra, aproveitando as instalações do Centro de Formação Profissional que já existe no local.

Segundo o Diretor da Divisão de Formação Profissional do Senai, Joaquim Sérgio Oliveira, o centro se ocupará, inicialmente, do desenvolvimento das áreas de manutenção, gerên-

cia, documentação e condução técnica a nível de 3º grau. Publicações técnicas, formulações técnicas, formulação edição e divulgação de normas técnicas, assessoria na implantação de projetos, prestação de serviço de análises e aferições e apoio à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, são alguns dos projetos que já constam do programa do Centro de Tecnologia de Transportes.

Em Deodoro, será construído também um campo de treinamento para motoristas, simulando situações que exigem 22 tipos de manobras.

\*\*\*\*\*

Fechando este ano com um acréscimo de 30% no total produzido, em comparação a idêntico período anterior, a Scania já prevê um aumento de 20% em sua produção, durante 1986. O motivo é simples: o atual ritmo da montadora, 22 unidades/dia, inaugurado no segundo semestre deste ano, não deverá ser alterado.

Gigantes suecas travarão batalha jurídica. Segundo alto funcionário da Scania, a montadora aguarda uma significativa vendagem do "Faixa-Preta" para interpor judicialmente a Volvo pela utilização do "intercooler".

\*\*\*\*\*

Continua a escalada do frete-carreiteiro no sul do país. Segundo o último relatório da Emcater-Empresa Catarinense de Transportes e Terminais, a tarifa para o autônomo nas Centrais de Fretes do Estado subiu de Cr\$ 129,15 a t.km julho para Cr\$ 148,34 em setembro.

Graças aos bons fretes, cerca de 58% dos 9 390 autônomos que procuraram as centrais aceitaram as cargas oferecidas. Foram transportadas 91,4 mil toneladas, constituídas por granéis (46%), amarrados (22%), fardos (5%), caixarias (11%), ensacados (12%) e outros (94%). Dos carreiteiros

atendidos, 83% procuram sempre os CIFs-SC, 10% o faziam pela primeira vez, 4% só às vezes e 3%, dificilmente.

\*\*\*\*\*

A posse do novo presidente da Associação Nacional dos Armadores de Roll-on-roll-off e Transporte Intermodal - Anarti, Márcio Salles, serviu também para anunciar uma mudança na composição do capital social da Navemodal. Até então controlada em partes iguais por Laurits Lachmann e Helio Paulo Ferraz, passou a contar com dois novos sócios, com 15% do capital cada um: o próprio Márcio Salles e Marcelo Bastos, ex-diretor Comercial da empresa.

# AULA PRÁTICA DE ECONOMIA PARA QUEM AINDA ACREDITA QUE A PROPAGANDA AUMENTA O PREÇO DO PRODUTO.



Calculadora de 1965. Mais de US\$ 2,000.00.



Calculadora de 1985. Menos de US\$ 10.00.

No princípio, era a calculadora. Uma idéia nova, que nunca havia sido anunciada. E custava uma fortuna. Aí, o pessoal que vendia calculadora começou a anunciar - o que não era bem uma novidade, e também custava uma fortuna.

Ora, pode-se imaginar que toda aquela dispendiosa propaganda iria jogar nas nuvens o preço das calculadoras.

Nada disso. Aconteceu precisamente o contrário.

Mas isso não faz sentido... Como é que uma atividade cara como a propaganda acaba fazendo você economizar?

A explicação é bem simples. A propaganda espalha notícias. E quando espalhou a notícia da calculadora, o povo começou a comprar.

Mais e mais calculadoras foram sendo vendidas. Mais e mais calculadoras foram sendo fabricadas. Produzindo-se mais, o custo por unidade foi-se re-

duzindo. Já que a propaganda estimula a concorrência, a qualidade e o grau de sofisticação das calculadoras se aperfeiçoaram.

Hoje, usar uma calculadora eletrônica é quase tão barato quanto contar nos dedos. A propaganda ajudou isso a acontecer. E não apenas com as calculadoras, mas com um número incontável de outros produtos.

Com um pouco de esforço, aposto que você consegue calcular precisamente quanto dinheiro a propaganda já poupou para você pela vida afora.

Mas não se esqueça de usar a calculadora.

**PROPAGANDA.**  
**O OUTRO NOME DA LIBERDADE DE ESCOLHA.**

*dbp* ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AGÊNCIAS DE PROPAGANDA

## Nos céus, a nova imagem da Vasp

### Ministro pede verba regional

“O poder federal não pode incumbir-se das tarefas nas quais os Estados são mais eficientes, nem esses devem interferir nos trabalhos dos Municípios”, declarou Affonso Camargo, ministro dos Transportes, encerrando o seminário “Os Transportes nas Regiões Sudeste e Centro-Oeste”, realizada em Uberaba – MG – durante os dias 3 e 4 de outubro.

Para o ministro, a descentralização não pode ficar apenas nos debates, mas, prover também as verbas necessárias a este processo. Por esse motivo a reforma tributária, inadiável segundo Camargo, deve ser iniciada com os tributos do setor. “Tomei a iniciativa de procurar o ministro Sayad, do Planejamento, e propus a transferência imediata destes recursos para o fortalecimento das receitas dos Estados e Municípios, através de uma nova divisão dos impostos”, declarou o ministro, referindo-se ao ISTR e TRU.

Affonso Camargo não ficou apenas nas intenções. Durante o seminário, foi assinado um convênio entre a Prefeitura de Uberaba e a EBTU, destinando, a fundo perdido, Cr\$ 3 bilhões ao município – Cr\$ 2,4 bi para intervenções viárias e Cr\$ 600 milhões para aperfeiçoamento dos órgãos envolvidos no gerenciamento de transporte urbano de Uberaba. Segundo Wagner do Nascimento, prefeito da cidade, esta foi a maior dotação orçamentária recebida do poder central, em toda a história da cidade.



A Vasp, Viação Aérea São Paulo, acaba de lançar sua nova identidade visual. O projeto estará definitivamente implantado dentro de dois anos e, além das aeronaves, envolverá toda a empresa, desde os uniformes até os impressos.

As cores azul e branco foram mantidas, porém, os “novos” Boeing têm duas faixas em dois tons de azul aplicados no meio da fuselagem, desde o nariz até a cauda do aparelho. O logotipo foi redesenhado e colocado sobre o fundo

branco da fuselagem, perto da entrada principal dos passageiros.

E, pela primeira vez, a Vasp exibe seu símbolo, “um vô estilizado com uma de suas pernas ganhando os céus”, em branco e aplicado no leme de direção do avião.

O projeto foi de Francisco Petit i Reig, da DPZ, e será executado nos equipamentos quando estes estiverem no “check D”, quando cada aparelho é obrigado a permanecer em terra por aproximadamente um mês.

### Di Gregório racionaliza operação com contêineres

A Di Gregório foi autorizada a internar quinhentos contêineres de vinte pés, padrão ISO, e começará a implantar mais uma solução operacional. Em breve estará dividindo meio-a-meio seu tradicional transporte via carretas com os contêineres. A empresa, que consolidou os transportes roll on-roll off e rodo-fluvial para Manaus, desde São Paulo, espera, com isso, continuar com uma boa oferta a seus clientes, em termos de capacidade de transporte.

Segundo Franco Di Gregório, diretor da empresa, a situação está difícil. “Consultamos todas as fábricas para renovação de cem cavalos-mecânicos”, diz ele, “e o prazo para esta renovação é de, no mínimo, um ano e meio”. Assim, embora o interramento dos contêine-

res traga certo alívio, a solução definitiva está na concessão pela Sunamam da linha ro-ro Santos-Recife, direta e reivindicada em 1983, que retiraria oitenta cavalos das estradas.

“Para um país onde entre 70 a 80% da população, e da movimentação de bens, acontece numa estreita área de até 100 km do litoral”, explica Franco, “o desenvolvimento da solução marítima é inevitável”. E, para ele, esse desenvolvimento tem que acontecer e atingir a maturidade em dez anos.

Quanto à linha de Manaus, a Di Gregório espera a aprovação do BNDES para dois navios próprios, para 180 carretas cada. Para tanto, a empresa já tem destacados US\$ 3 milhões, como capital de risco próprio.

★★★★★

O anúncio é do diretor de Trânsito do DNER: Quem trafegar com mais de 10 t por eixo duplo, ou cinco por eixo simples será obrigado a retirar o excedente e a pagar 5% do maior valor de referência para cada 200 kg de carga extra.

A iniciativa visa a preservação da vida útil das rodovias mais importantes e vitais para a economia do país.

★★★★★

Na execução desta fiscalização promete o diretor, estarão em funcionamento 73 balanças até 1988. Delas, 21 serão instaladas em 1986, fixas, além de trinta unidades móveis.

Na prática, o início desta “abrupta” rigidez parece ainda nebulosa. O DNER explica que a medida só vai acontecer depois de uma ampla campanha de esclarecimento às empresas e caminhoneiros.

★★★★★

Mesmo com a tramitação no Congresso do projeto de Denisar Arneiro, propondo a tolerância de 5%, Kamal Nahas, superintendente Técnico da NTC, acha a medida salutar. “Temos de proteger nossas estradas. O objetivo do projeto de Lei visa, única e tão somente, aliviar os problemas de aferição das balanças”.

★★★★★

Está tudo acertado entre o governo federal e os líderes da Aliança Democrática sobre a reforma tributária de emergência. Na noite de 21 de outubro, segunda-feira, ficou ajustada a transferência da receita da Taxa Rodoviária Única – TRU da União para os Estados e Municípios, e a entrega de parte da receita do Imposto sobre Transportes Rodoviários – ISTR da União para os municípios.



## “O Homem de Transportes 85”, seu estilo e opiniões

Eleito, em voto direto, pelos leitores de “Transporte Moderno”, o deputado federal Denisar Arneiro faz um relato de suas realizações e opina sobre o futuro do transporte rodoviário de cargas. **Pág. 15**

## Como o transporte siderúrgico está resolvendo sua crise

Com o estrangulamento da capacidade de transporte da Rede Ferroviária Federal, as usinas siderúrgicas buscam socorro no caminhão para suprir suas necessidades. **Veja a partir da pág. 24**



## Aprovado, o diesel B deixa a fase de testes e espera liberação

Exaustivamente testado pela Petrobrás em várias empresas, o diesel B foi, finalmente, aprovado. Tão logo seja liberado pelo CNP, o diesel B poderá ser usado em escala comercial. **A partir da pág. 37**

### E mais...

|  |    |
|--|----|
| Empresa de pré-moldados racionaliza transporte | 32 |
| Motos: economia para os pequenos transportes   | 36 |
| Os prós e contra da consolidação na aviação    | 50 |
| Riomar: as angústias e esperanças de um setor  | 55 |
| Política precipita lançamento do Telestrada    | 58 |

### Seções

|                  |    |
|------------------|----|
| Atualidade       | 4  |
| Neuto escreve    | 12 |
| Cartas           | 14 |
| Tendências       | 61 |
| Mercado          | 62 |
| Últimas Notícias | 68 |
| Entrevista       | 70 |



Capa: embarque de bobinas na Acesita. Foto de Fernando Antonio Martins



Editora TM Ltda

Diretores: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

## transporte moderno

### REDAÇÃO

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis  
Redator chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto  
Redator principal: Marco A. Souto-Maior  
Redator: Roberto Galletti (Rio)  
Repórter: Jaime dos Santos  
Colaboradores: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes e J. Lima Sant'Anna Neto (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).  
Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.  
Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade  
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

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

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi  
Gerente: José Maria dos Santos  
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)  
Coordenadora: Margaret Rosa Puccioni de Oliveira  
Rio de Janeiro: Paulo Cesar Andrade de Abreu, Praça Tiradentes, 10, grupo 303, telefone: 221-9404, CEP 20060.

### INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator For International Advertising:  
Brazmedia Overseas, 54 Queens Road, Waltham Cross, Hartz, England, Phone 76 3435 U.S.A., The N. De Filippos Corporation  
383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 301 7686, Telex (23) 236869

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach, n.º 306, São Paulo, SP.  
Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

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

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira  
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira CPD: Lina Saio  
Distribuição: Distribuidora Lopes

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 90.000.. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 10.000. Edições especiais: Cr\$ 15.000.. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122 TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20 000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.879.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640.

## A crise da recuperação

A cada dia que passa, multiplicam-se os indícios de que, para o transportador rodoviário de cargas, os bons tempos estão voltando. No final do mês passado, um executivo do setor siderúrgico confienciava a TM que a CSN só dispunha de estoque de carvão para irrisórias doze horas de trabalho. Trata-se de uma situação inconcebível para uma siderúrgica. Afinal, os caríssimos alto-fornos não podem parar, sob risco de dano irreparável.

O fato é que a ferrovia, hoje responsável por 65% da movimentação da carga siderúrgica (veja reportagem nesta edição) não está dando conta do recado. Nesses casos, o remédio é o mesmo de sempre. Apelar para o caminhão, há vários anos banido do escoamento das usinas por obra e graça de um decreto do todo-poderoso presidente Geisel.

As estatísticas das Centrais de Fretes do Paraná e de Santa Catarina mostram que as tarifas oferecidas aos carreteiros (e que metade deles recusa) estão subindo como foguete. Impulsionados pelas excepcionais safras de soja e de trigo, os fretes já começam a superar os custos operacionais de caminhões novíssimos em folha.

O crescimento industrial não tem ficado atrás. E como o aumento da produção cria sempre necessidades ainda maiores de transportes — os especialistas chamam o fenômeno de “efeito multiplicador” —, presencia-se, no momento, uma grande corrida de frotistas e transportadores em busca de novos caminhões, capazes de substituir a imprevisível sucata que roda, aos trancos e barrancos, pelas esburacadas rodovias nacionais. Hoje, os prazos de entrega, em qualquer revenda, já superam os três meses. Este escriba presenciou, no mês de julho, em Londrina-PR, cenas inconcebíveis dois anos atrás. Em acirradas disputas, vários participantes de um mesmo grupo do Consórcio Scania arriscavam lances que atingiam o valor total do veículo.

Como diria o polêmico senador Roberto Campos, o setor vive um nítido momento de “reversão de expectativas”. Finalmente, o decantado “excesso de

oferta”, carro-chefe do coro pela regulamentação do TRC, começa a dar lugar à fartura de cargas.



Debilidado pela recessão planejada e pela estagnação da agricultura, o TRC chegava, em 1983, ao fundo do poço. Os fretes recebidos pelos autônomos mal cobriam os custos variáveis dos caminhões e as empresas lutavam pelos clientes como cães famintos disputando um osso.

Os resultados são sabidos e conhecidos. Além de milhares de carreteiros, muitas empresas (algumas, grandes

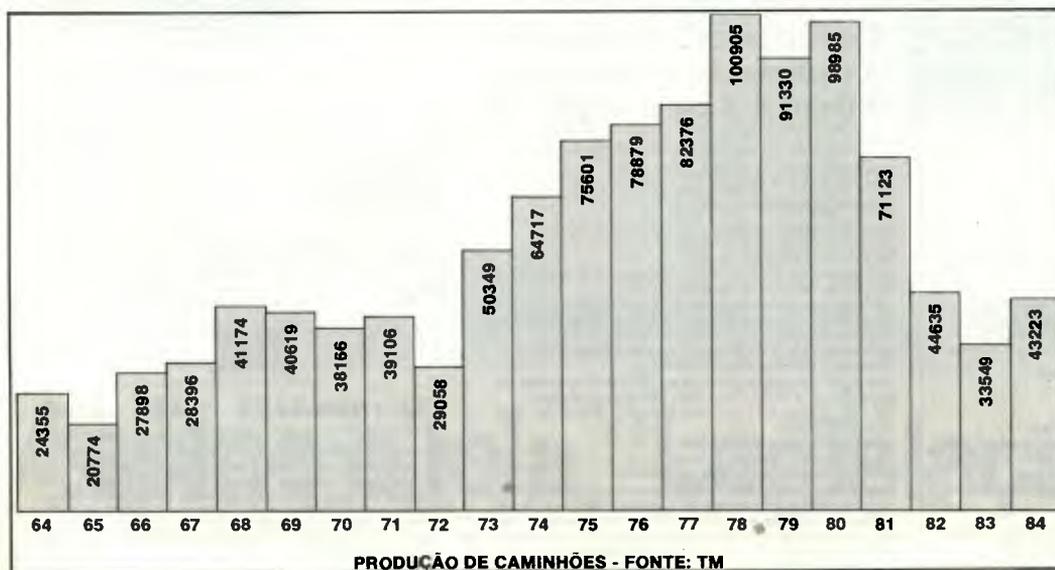
e tradicionais, como a Estrela do Norte, Blumenauense e Interbrasil) não sobreviveram à tempestade. Às voltas com crescentes dívidas, DNER e DERs, por sua vez, revelaram-se incapazes de conservarem as rodovias, encarecendo ainda mais o transporte.

A indústria de caminhões, por sua vez, viveu, nos últimos dez anos, mais um dos seus tradicionais ciclos de ascensão e queda (veja gráfico). Impulsionada pelo “milagre”, a produção disparou, ultrapassando os 100 mil unidades em 1978.

Com a recessão fabricada, veio o declínio inevitável, para pouco mais de 33,5 mil caminhões em 1983. Daí para frente, no entanto, se o PNB continuar crescendo 5 a 6% ao ano, o setor tem tudo para prosseguir a escalada iniciada em 1984. Hoje, as fábricas já não mais falam e dispensar pessoal ou reduzir produção. O problema é que a maioria delas ainda não se convenceu que está pisando em terreno firme. Assim, vão adiando investimentos em expansão ou em novas fábricas com paliativos como aumento de turnos ou aproveitamento da capacidade ociosa.

Um bom exemplo dessa falta de confiança é a Volvo. A fábrica sueca perdeu vendas em 1984 porque projetou um modesto crescimento de apenas 10%. Ainda hoje, não consegue vencer a barreira dos 2 mil caminhões anuais porque é obrigada a exportar 1/3 da sua produção.

Tudo indica, porém, que a pressão da demanda conseguirá vencer as atuais hesitações. Assim, a médio prazo, o ajuste entre oferta e procura será apenas uma questão de tempo. A curto prazo, resta aos transportadores aumentarem a produção de suas frotas (veja a seção “Tendências”). E aos usuários, buscarem alternativas, como o ro/ro, a ferrovia, a hidrovioa ou o próprio ônibus. Afinal de contas, seria muito saudável se essa crise de recuperação marcasse também a entrada definitiva do país na era da intermodalidade.



# Entre nesta placa.



## Ela faz economia. Esteja onde estiver.

Esta placa identifica o Sistema Tortuga de Recapagem a frio.

Um sistema que proporciona uma redução extraordinária no seu custo por quilômetro rodado.

Trocando em miúdos, você terá sempre maior quilometragem pela banda de rodagem mais larga, com sulcos mais profundos, maior área de contato com o solo, mínimo desgaste, composto mais compacto, maior estabilidade, e muitas outras vantagens.

É segurança, rapidez e real economia.

Quando você encontrar esta placa na porta de qualquer vulcanizadora, pode entrar e confiar. É gente de puro bom senso.



ARTEFATOS DE BORRACHA RECORD S/A.  
Quem roda mais, ganha mais.

Fábrica e Escritório:

Rua Alberto Klemtz, 441 - Fone: (041) 248-1133  
Caixa Postal 2392 - Telex: (041) 5773 - TORT  
80.000 - Curitiba - Paraná

Toda a linha de produtos para reforma de pneumáticos.

## Itapemirim

Embora o Grupo Itapemirim tenha merecido uma reportagem (TM-260) pelo seu crescimento, gostaria de dizer, em relação à Viação Itapemirim, responsável pelo transporte de passageiros em dezenas de linhas interestaduais, que tenho críticas quanto à qualidade de seu serviço.

Gostaria de perguntar por que, mesmo com um grande crescimento, a empresa nada tenha revertido ao usuário. Qual a idade média da frota? Por que os passageiros não têm o mínimo conforto? Um cidadão um pouco esclarecido, que viaja com alguma frequência pela Rio-Bahia, pode, com certeza, responder a isso. Da capital mineira, na linha Belo Horizonte-Brasília, circulam ônibus que rodam já há mais de seis anos. São os veículos da antiga Viação Única. Quando estes carros trafegam por estradas com piso ruim, parece que vão quebrar de tanto sacolejo.

Em estado pior estão os veículos que fazem as linhas que partem do Rio e São Paulo em direção às capitais nordestinas. Fora o *Tribus*, que, mesmo mais confortável, é um martírio para os passageiros das poltronas sobre o terceiro eixo. Na minha opinião, é um absurdo um 0-355, com mais de seis anos, apertado e desconfortável, realizar viagens de 24, 30, 36 horas. Será que o povo não merece um transporte melhor? O que a empresa tem feito para melhorar tal situação? É só comparar o estado de conservação e a idade da frota dos seus ônibus com os da Viação Cometa, para perceber que a Itapemirim se preocupa apenas com o faturamento. Nunca com o usuário, um pobre coitado que não tem nem a quem reclamar.

**Carnot José Alves Neto**  
Belo Horizonte, MG

## Belo trabalho

Acusamos e agradecemos a gentil oferta da revista **TRANSPORTE MODERNO** nº 260, setembro de 1985, em especial pelo belo trabalho "As maiores do transpor-

te" e pela nota "Soja provoca aumento de 290% nos fretes", assunto ligado ao meu Estado. Achemos as reportagens da edição nº 260 importantes e agradecemos o privilégio de recebermos TM mensalmente. **Dilson Fanchin** — Deputado Federal e membro da Comissão de Transportes e Obras Públicas da Câmara Federal — Brasília, DF.

## Vale e fraude

Sugiro que a legislação do vale-transporte, hoje tramitando na Câmara Federal, venha acompanhada de uma legislação punitiva aos infratores. Em pouco tempo, o Ministério dos Transportes estará à beira da falência, devido às fraudes cometidas.

**Aristides Smaniotto** — Caixa Postal 16 — Rio do Sul-SC.

*O consultor Jurídico de TM, João Pablo Lopez Teruel, responde:*

• *A principal possibilidade de fraude é o "derrame" de passes falsos, vendidos mais baratos no mercado. Nesse caso, quem perderia seria a empresa de ônibus que aceitar o passe. Já a empresa encarregada de gerir o sistema (a CMTC, no caso de São Paulo), terá mais condições de identificar os cupons falsificados e, certamente, vai recusar-se a reembolsá-los. O crime não exige punição especial. Será enquadrado como estelionato ou falsificação de documento público, ambos já previstos em lei.*

• *Outra fraude possível seria a compra (seguida da venda) de vales a mais por empresas dispostas a reduzirem o pagamento de Imposto de Renda. Será necessário um sistema de controle de fornecimento, através da Rais ou das ctps.*

## Os dez mais

Recebemos a listagem dos dez mais votados pelos leitores de **Transporte Moderno** no concurso "Homem de Transportes 1985"

Agradecemos a gentileza do gesto e sentimo-nos gratificados pelo resultado obtido. **Camilo Cola** —, diretor Presidente da Viação Itapemirim S.A. — Cachoeiro do Itapemirim — ES

## Plaquetas

Alerto aos proprietários de veículos sobre a importância das Plaquetas de Identificação de Veículos. Nos Mercedes Benz, por exemplo, elas são retiradas da parte lateral do assento do passageiro para colocação de alto-falantes e, na hora de vistoriar o veículo, as delegacias de trânsito exigem-na. Assim, os proprietários devem pedir a segunda via da plaqueta na concessionária de origem. Só aqui em Lucélia, recebemos quinze pedidos de segunda via por mês e a maioria só se lembra disso na hora de legalizar os documentos.

**José Orias de Rezende** — Lucélia, SP

## Tecon

Com relação à edição nº 259 de **Transporte Moderno**, gostaríamos de fazer uma reafirmação. O trecho da matéria onde nos referíamos ao Tecon, enfatizando sua dinamização, não ficou bem claro — talvez, até por culpa nossa. A ampliação do terminal é altamente prioritária para atender à grande demanda daquele complexo, em função do constante crescimento da contêinerização. Quando falamos em dinamizar administrativa e operacionalmente o Tecon, não tínhamos, nem temos, a pretensão de justificar o adiamento da sua ampliação. Nossa intenção foi encontrar uma solução de emergência para atender às crescentes necessidades do terminal, enquanto as obras de ampliação não vêm. Essa ampliação, repetimos, torna-se indispensável e urgente.

**Hélio Nascimento** — diretor Presidente da Codesp, Companhia Docas do Estado de São Paulo — Santos, SP

## Deficiente físico

Nos países desenvolvidos, particularmente, na Europa, os meios de transporte coletivo reservam os primeiros assentos para os idosos, deficientes físicos ou senhoras grávidas ou com crianças pequenas.

Em São Paulo, já existe o transporte gratuito para

idosos com mais de 65 anos. Porém, que luta para entrar no veículo quando, no ponto de parada, alguns passageiros querem descer e o espaço é pequeno para dois fluxos contrários.

Uma das formas de amenizar a situação seria educar também a população e colocar nesses assentos placas indicando sua ocupação preferencial. Isso já eliminaria o acúmulo de pessoas próximos à porta, proporcionando também maior visão e segurança aos motoristas e passageiros.

**Dirceu Renê Mertens** — Transportadora Turística Ltda. — São Paulo, SP

*Fica aí a sugestão. Tramita na Câmara projeto-de-lei do deputado César Cals Neto isentando de passagem nos coletivos federais os maiores de 65 anos. Em São Paulo, projeto da vereadora Ida Maria reserva os quatro primeiros lugares dos coletivos para deficientes físicos, gestantes, idosos e pessoas com crianças de colo.*

## Homem de transporte

Recebi, com satisfação, o resultado da votação promovida pela TM, para indicação do "Homem de Transporte 1985".

A indicação do empresário e deputado Denisar Arneiro naquela enquete confirma a aprovação da classe ao apoio que a NTC tem dado àquele companheiro e ao trabalho que vem desenvolvendo na Câmara Federal, em prol não só dos transportadores, mas dos brasileiros em geral.

Por outro lado, a inclusão de meu nome e dos nomes de Valmor Weiss, de Oswaldo Dias de Castro e Camilo Cola entre os dez mais votados mostra claramente que o trabalho de cada um dos eleitos vem sendo acompanhado e — mais importante — reconhecido por aqueles aos quais se destina.

Nossos mais sinceros cumprimentos por mais essa iniciativa da nossa TM.

**Thiers Fattori Costa** — presidente da NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga — São Paulo, SP.

# Um transportador no Congresso Nacional

Aliando tenacidade, arrojo e sorte, o deputado federal Denisar Arneiro foi escolhido pelos leitores de TM o "Homem de Transporte 1985". Nesta entrevista, ele fala de sua vida, suas conquistas e seus planos

Em 1952, quando o contador do Banco Industrial Brasileiro, de Barra Mansa-RJ, Denisar Arneiro, então com 21 anos, anunciou sua disposição de trocar sete anos de carreira bem sucedida pela boléia de um caminhão, enfrentou cerrada oposição da família. "O dinheiro do banco é pouco, mas é certo no fim do mês", sentenciou o pai, modesto carpinteiro, vindo de Três Rios-RJ.

Obstinado e audacioso, o jovem Arneiro não se deixou intimidar pela reprovação e pelas dificuldades. Pegou seus 36 "contos de réis" de indenização trabalhista — o banco estava mudando de dono — e foi correndo dar de entrada num International KB-7, de noventa "contos".

Ficou devendo nove prestações de seis "contos", mas não se assustou. "Eu sempre fui muito observador e sabia que, em Barra Mansa, quem tinha saldo alto no banco, estava sempre prosperando e comprando casas eram os carreteiros", conta.

Como não sabia dirigir caminhão, tratou de contratar um motorista. Mas, cioso do seu capital e ávido por desvendar os mistérios da profissão, não desgrudava do condutor.

Graças ao seu bom relacionamento com viajantes e comerciantes, não faltaram cargas para São Paulo e Rio. Dois anos depois, comprava o segundo caminhão. Já aprendera a dirigir e os veículos viajavam em dupla. Nascia, assim, a Transportes Arneiro Ltda.

Logo veio o terceiro veículo e Arneiro teve de deixar a estrada para agenciar cargas em Barra Mansa.

Com o quarto caminhão, a transportadora fundou filiais em São Paulo e Rio. Quando a Usiminas começou a operar, Arneiro não perdeu tempo. Graças à experiência acumulada com a CSN, foi fácil ampliar seu raio de ação para Minas Gerais.

**LANCE OUSADO** — Em 1956, num lance ousado para a época, decidiu atender o Rio Grande do Sul no prazo máximo de dez dias, utilizando

carreteiros. As usinas faturavam os pedidos por trinta dias e os navios eram muito demorados. Dessa verdadeira revolução, nasceu a filial de Porto Alegre. A empresa crescia e Arneiro precisou de um sócio. Surgia então a Transporte Sideral S.A., com uma moderna frota de FNM, os reis da estrada, na época.

Enquanto muitas empresas (como a TVR e a Serviçal, por exemplo), deixa-

Sideral expandiu seus negócios e pode, finalmente, construir seus terminais (são doze, todos próprios e equipados para cargas siderúrgicas).

Foi exatamente nesta fase de euforia (1974) que seu pai faleceu, orgulhoso do sucesso da Sideral e dos cargos ocupados por Arneiro na política empresarial — foi, sucessivamente, presidente do sindicato das transporta-



**Seguindo o modelo americano, há mais de dez anos, Arneiro já investia na frota**

doras do Rio de Janeiro, presidente da NTC e presidente do Intra.

**INCANSÁVEL** — Não sobreviveu para aplaudir a meteórica trajetória de um incansável parlamentar que, já na primeira legislatura, tomou de assalto a vice-presidência da Comissão de Transportes, foi vice-líder do PMDB e desponta como uma das mais promissoras revelações da Nova República.

Esta bem dosada mistura de tenacidade (na Câmara, responde pessoalmente a todas as cartas que recebe e entra pelos sábados e domingos adentro trabalhando), audácia na hora

vam Barra Mansa, a Sideral deitava raízes. E, enquanto todas as transportadoras reinvestiam os lucros em terminais e exploravam o carreteiro, Denisar preferiu comprar caminhões. Durante uma visita aos Estados Unidos, em 1961, entusiasmou-se com as grandes frotas de até 5 mil veículos (na época) das transportadoras americanas. E resolveu seguir o exemplo. Em 1972, já tinha quase 120 caminhões Scania — número elevado para os padrões brasileiros.

Dois anos depois, viria a explosão da demanda. Cavaleiro da situação, a

certa e sorte (“tenho boa estrela”, costuma dizer), deram ao deputado Denisar Arneiro o título de **HOMEM DE TRANSPORTE 1985**, na eleição de **TM** (veja quadro).

A seguir, ele fala da sua vida, desde a infância humilde, passando pela juventude difícil, sacrificada e a maturidade bem sucedida, até seus planos para a Constituinte e para o transporte.

**TM** — Deputado, a revista *Transporte Moderno* enviou um questionário a mais de 5 mil homens de transporte de todos os modais. Pedimos para citarem três pessoas que mais se destacaram no setor, este ano. Apuramos os resultados e Denisar Arneiro foi o mais votado. Mais de 30% dos que responderam lembraram do seu nome. A que o senhor atribui tão expressiva votação? O fato de ser deputado, o portavoza da classe no Congresso, pesou no resultado?

**Arneiro** — Indiscutivelmente, pesou. Mas, estamos trabalhando pela classe desde 1966, quando fomos convocados pelo falecido Orlando Monteiro para assumir a presidência do Sindicato das Empresas de Transporte na Guanabara. Quando lá chegamos, encontramos já uma sede própria. O sindicato, porém, devia dezoito meses de condomínio — a dívida já estava na justiça, para ser executada. Tivemos que enfiar a mão no bolso para pagar a conta e mais dois meses de salários atrasados.

**TM** — Um início nada alentador, pelo visto, não?

**Arneiro** — Mas, foi esse trabalho que começou a nos projetar. Naquela época — como ainda hoje —, ninguém acreditava muito em sindicato. Tive de visitar pessoalmente muitos empresários para catequizá-los. Mas, valeu a pena. Como a revista da NTC publicou, fui considerado o presidente de sindicato mais eficiente da época. Peguei o Sindicato da Guanabara com 160 associados e deixei com 350.

**TM** — A própria NTC era ainda muito recente, não?

**Arneiro** — Era. Logo que venceu nosso mandato, fomos convidados para fazer parte da sua segunda Diretoria, já como vice-presidente, por volta de 1969. Depois, fui presidente do Conselho Superior. Na época, esse Conselho funcionava como uma espécie de Diretoria Política. O presidente da Diretoria Executiva era mais um diretor Administrativo. A primeira coisa que fiz foi acabar com isso. Fiquei presidente do Conselho e da Diretoria Executiva.

**TM** — Já começava a nascer o político?

**Arneiro** — Francamente, eu não sonha-



Assíduo e atuante, Arneiro projetou-se como uma revelação do novo Congresso va em ser deputado. Mas, já fazia minha política dentro da classe.

**TM** — Numa época de *AI-5*, com os políticos em segundo plano, os tecnocratas e militares na crista da onda. . .

**Arneiro** — Os políticos estavam em baixa. Havia a ameaça do *AI-5*. Mas, nem por isso nos curvamos. A propósito, recorde-me de uma passagem bem ilustrativa. Por volta de 1973, quando começou a crise do petróleo, fomos chamados a Brasília para discutir economia de óleo diesel com o ministro das Minas e Energia, Shigeaki Ueki. Ele

### **Respondi ao ministro que picareta é quem passa cheque sem fundos**

sentado na mesa e nós sentados em frente. Lá pelas tantas, o homem começou a dizer que nossos caminhões precisavam andar com as bombas injetoras reguladas, que estávamos abusando da velocidade. Enfim, começou a nos ensinar como é que deveríamos trabalhar. A certa altura, ele vira e diz: “Nós estamos providenciando aqui no Ministério a tradução de uma cartilha inglesa, para ensinar a vocês como economizarem combustível. Vamos distribuir por todo o Brasil e os senhores também vão receber”.

**TM** — Estava tratando o empresário como analfabeto?

**Arneiro** — O termo que ele usou, cartilha, é para analfabeto. Aquilo me subiu pela garganta e eu não agüentei. Respondi na lata: “Excelência, o dia que o governo tiver um homem capaz de ensinar o empresário a fazer economia, esse homem já não é mais do governo, ele já é empresário. V. Excia. vai me desculpar, *compreendeu?*” (NR:

cacoete muito usado por Denisar), mas nenhum dos empresários aqui precisa da sua cartilha. O senhor me dá licença, mas acho que estou perdendo meu tempo aqui”.

**TM** — A propósito, como foi seu *“affaire”* com o então ministro da Indústria e Comércio, Calmon de Sá, no episódio da modificação do critério de cobrança do seguro obrigatório de carga?

**Arneiro** — Naquela ocasião, também tomei atitudes muito fortes para a época. Por sinal, o seguro, hoje, voltou a ser como era antes, demonstrando que os transportadores tinham razão. É cobrado sobre o valor da mercadoria e não mais sobre o frete. O ministro declarou que não levaria em conta nossas reivindicações porque os transportadores e caminhoneiros não passavam de irresponsáveis e picaretas. Os repórteres vieram me entrevistar com essa declaração na mão (saiu no “Jornal do Brasil”). E eu respondi ao ministro que os picaretas e irresponsáveis que eu conhecia eram os que costumavam passar cheque sem fundo.

**TM** — O famoso caso do Banco Econômico?

**Arneiro** — Os repórteres não perderam tempo. Fizeram logo a ligação com o comentado cheque de Cr\$ 200 milhões, sem fundo, que o Banco Econômico não honrou. Por acaso, acertaram. Eu estava pensando era nisso mesmo.

**TM** — Por que o Calmon de Sá, um homem inteligente, promotor da vinda da Volvo para o Brasil, insistiu tanto em mudar o seguro?

**Arneiro** — Ele achava que mudando, ia ampliar o mercado. Como banqueiro e como segurador, ele tinha grandes inte-

resses no setor e tais interesses estavam sendo contrariados por uma forma de seguro que ele julgava dominada por uma única corretora. Então, ele mudou o jogo. Mas, foi por pouco tempo, porque inviabilizou todo o sistema.

**TM** – Qual foi a sua participação na vinda da Michelin para o Brasil?

**Arneiro** – Olha, o homem da Michelin chegou ao Brasil às 8 horas da manhã, às 3 da tarde, já estava batendo lá na Sideral. Eu conhecia o pneu dos Estados Unidos. Sabia que era o melhor, porque a maioria dos cavalos americanos usavam Michelin. E comprei a idéia, na hora.

**TM** – Houve dificuldades?

**Arneiro** – Foi uma guerra. Houve pressões terríveis. Mas, ganhamos a batalha. E a Michelin me perguntou: “Agora, que podemos instalar a fábrica, o que o senhor quer de nós?”. E eu respondi: “Quero que instalem a fábrica em Barra Mansa”. Eles levaram um susto – já estavam acertados com Curitiba –, mas concordaram. Por azar, o prefeito de Barra Mansa era muito ruim, não conseguiu o terreno que eles queriam. Fomos procurar lá em Resende. Mas, lá também não tinha infra-estrutura. Só deu para

montar, a meu pedido, a trefilaria. A outra parte ficou em Campo Grande.

**TM** – A sede da NTC foi construída na sua administração?

**Arneiro** – Nós pegamos a construção no início, saindo do chão.

**TM** – Por sinal, a idéia não era construir a sede da NTC, mas um clube para o transportador.

**Arneiro** – Chegaram a vender alguns títulos do clube. Mas, depois todo mundo abriu mão em benefício da sede.

### “Prendam esse homem”, esbravejou o coronel no meio das discussões

**TM** – Mas, o fundador da NTC, Orlando Monteiro era contra, não?

**Arneiro** – Apesar de meu amigo e homem que me introduziu na política da classe, ele se posicionou, de fato, contra a construção da sede. Por isso, tive dificuldades nas empresas do Norte e do Nordeste, onde ele era um líder incontestado. Mas, com as rifas de caminhões, inventadas pelo Sebastião Ubson Ribeiro, da Dom Vital, nós fomos arrecadando dinhei-

ro. Quando deixei a NTC, já no segundo mandato, em 1977, só faltava mobilizar.

**TM** – Depois disso, o senhor teve uma passagem pelo Intra?

**Arneiro** – Em 1980, fui eleito presidente do Intra-Instituto Nacional do Transporte do Aço. Por que o Intra, se já existia a NTC? Acontece que o CIP começou a exigir uma planilha diferenciada para o ferro e aço.

**TM** – Discutida com a Siderbrás?

**Arneiro** – Exatamente, compreendeu? Ela poria os homens dela mais os nossos homens para estudar. Ela considerava que nosso setor não tinha uma série de custos do transporte comum. Em compensação arcamos com outros, como pontes-rolantes, guindastes, carretas especiais, extensíveis ou com berços. Então, era mais fácil para a Siderbrás negociar com um instituto especializado que com a NTC.

**TM** – Corre que a criação do Intra foi quase uma imposição do governo. E que as negociações não foram tão fáceis assim...

**Arneiro** – Vamos até admitir que foi uma exigência. Quanto às negociações, lembro que fui chamado uma vez no CIP e tive de ser duro. Disse claramen-



TRANSPORTADORA CAPELA LTDA.

- Transporte rodoviário de carga seca ou containerizada para importação, exportação e mercado interno.
- Armazenagem e paletização de matérias-primas e manufaturados.
- Frota e equipamentos próprios.
- 23 anos colaborando com o desenvolvimento da Indústria e Comércio.

Matriz: Rua General Câmara n.º 278 - fone: 35-2006 Telex (011) 1325 - Santos - SP

Filial: Rua Bamboré n.º 500 - fone: 272-4960 - Capital - SP

Armazéns: Rua Uruguai n.º 12 - fone: 32-6459 - Santos - SP

Rua da Constituição n.º 140 - fone: 32-5243 - Santos - SP

Terminal: Rua Amador Bueno n.º 325 - fone: 34-3383

## VOCÊ ESTÁ ROUBADO



Toda empresa tem problemas com controle de combustíveis. TELEMED controla o estoque real dos tanques, detecta vazamentos, não permite retiradas indevidas ou descarregamentos falhos. É um equipamento de medição indispensável à empresa e imprescindível à auditoria. TELEMED é eficiência, precisão e segurança.

Representantes em todo o Brasil



TELEMED

Rua Fábria, 789 - São Paulo - SP - 05051 - Tel. (011) 872-7799

te que ou as usinas pagavam os fretes que estávamos pedindo ou iam ficar sem transporte. Um coronel, diretor da Cofave, de Vitória-ES, não gostou e veio em minha direção, dedo em riste. "Prendam esse homem", bradava descontrolado. Quem me salvou, foi o professor Windson Natal, então coordenador de Serviços e Comércio do CIP. "Quem é o senhor mesmo?", perguntou Natal. Ele teve de dizer que era o coronel fulano de tal, diretor da Ferro e Aço de Vitória — e o incidente acabou superado.

### **A NTC prometeu 40% dos recursos para o Rio. Mas, não recebi nem 3%**

**TM** — *Durante o AI-5, os empresários foram omissos?*

**Arneiro** — A grande maioria dos empresários, de todos os setores, foi omissa nas suas reivindicações. Nós que nos posicionamos, em muitos casos, até com veemência, jamais fomos punidos, jamais fomos processados ou mesmo molestados pelo temido SNI. Mesmo já na fase da distensão, ainda faltou coragem a muita gente. Eu me lembro que "O Globo" foi ouvir os empresários sobre o presidente Figueiredo, antes da posse. Todos, quase sem exceção, procuraram dizer, compreendeu?, que Figueiredo era formidável, que, com ele, o Brasil daria um grande salto. Quando chegou minha vez, disse que não o conhecia como empresário, como administrador ou político. Apenas como general, como o homem que comandava o SNI. Então, o negócio era aguardar o governo dele. Se fosse igual ao dos outros generais, seria uma decepção.

**TM** — *Vamos avançar até o início de 1982. A NTC apóia às claras o Figueiredo, a abertura, e inicia um movimento para lançar candidatos do setor em todo o país. Mas, o Denisar acaba candidato a deputado federal — pela oposição. Como foi isso?*

**Arneiro** — A coisa foi muito de última hora. Eu estava em São Paulo, viajando para o Rio Grande do Sul e as inscrições dos partidos fechavam no dia seguinte. A NTC me apertou, para dar uma decisão e o prefeito de Barra Mansa teve de mandar um carro às pressas, para pegar minha assinatura numa ficha do Partido Popular-PP, que depois se fundiu com o PMDB.

**TM** — *E a campanha?*

**Arneiro** — A classe se comprometeu em conseguir uma ajuda entre todos os empresários para lançar, pelo menos, seis candidatos a deputado federal em todo o Brasil. Mas, não atingiu o obje-

tivo. Não acreditaram nos homens, trabalharam sem muito entusiasmo.

**TM** — *Concentraram recursos em São Paulo?*

**Arneiro** — Concentraram os recursos lá, na candidatura de Geraldo Vianna, da NTC, e esqueceram de mim.

**TM** — *A NTC apoiava o PDS, o senhor era do PMDB.*

**Arneiro** — É, talvez fosse. A NTC estava com o Figueiredo. E, diga-se, tiro o chapéu para ele porque prestigiou muito o nosso sistema. Estevê na posse da Diretoria da NTC no início de 1982, mesmo contrariando as normas do Itamarati. E nos deu toda a regulamentação.

**TM** — *Como foi a convivência com o coordenador nacional da campanha política, nomeado pela NTC, Sebastião Ubson Ribeiro, um malufista assumido e declarado?*

**Arneiro** — Não foi boa. Prometeram destinar 40% dos recursos para o Rio, mas confesso que a contribuição que recebi não alcançou nem a 3%.



**Arneiro: TRC com 20% dos votos**

**TM** — *Sua candidatura chegou a ser hostilizada pela Dom Vital, a empresa do Sebastião?*

**Arneiro** — Eu quis colocar uma placa na Dom Vital do Rio. É um local estratégico, na avenida Brasil, onde passam 70 a 80 mil veículos por dia. Mas, o irmão do coordenador nacional, mandou retirar a placa.

**TM** — *Com um palavrão?*

**Arneiro** — Não quero chegar a tanto. Eu não estava lá. Mas, o pessoal voltou contando que ele andou falando mesmo umas bobagens.

**TM** — *Em suma, a estratégia da NTC foi um fracasso?*

**Arneiro** — Creio que a derrota do brilhante doutor Geraldo Vianna encerra

uma lição. É muito difícil impor um candidato, por melhor que seja, numa grande capital. Devemos partir de nossas bases no interior, com homens como o Oswaldo Dias de Castro (Araçatuba), Adalberto Pansan (Americana), o Arehy Silva (Presidente Prudente) e assim por diante. Foi essa a estratégia que me elegeram. Tive 30 mil votos em Barra Mansa (61 mil eleitores), porque consegui aglutinar as três sub-legendas do partido. E tive mais 15 mil votos fora do município. Só não fui votado em dois dos 64 municípios do Rio. Dos onze deputados do Rio (o último eleito teve 35 mil votos), fui o quinto em votação.

### **"Deputado do Rio. E quer um apartamento em Brasília? Pra quê?"**

**TM** — *Denisar Arneiro foi eleito pelos transportadores?*

**Arneiro** — Os transportadores me encorajaram, me jogaram na fogueira. Mas, me deixaram queimando lá. Vendi um andar inteiro de salas na avenida Presidente Vargas 663, no Rio, e mais dois apartamentos. Enfiei o dinheiro todo na campanha. Mas, Barra Mansa reparou todo o desgosto que o sistema de transportes poderia ter me dado. Por isso, eu digo que, na minha eleição, o TRC entra com 20% e a minha cidade com 80%.

**TM** — *Vamos pegar, agora, o Denisar Arneiro chegando a Brasília, já diplomado, procurando apartamento para morar.*

**Arneiro** — Cheguei, no dia 2 de janeiro de 1983, peguei um táxi e fui à Quarta Secretaria da Câmara, encarregada de administrar os apartamentos. Pedi uma ficha, me apresentei. A secretária virou e disse: "Mas, o senhor é deputado novo. Do Rio de Janeiro. E quer apartamento em Brasília?" Perguntei: "Por quê? Não tenho direito?". "Não, direito o senhor tem. Mas, normalmente, deputados do Rio não moram em Brasília. Eles vêm na terça, ficam em dois no hotel até a quinta e preferem receber a parte da moradia em dinheiro. Tá vendo, fulana, deputado do Rio — e quer morar em Brasília".

**TM** — *E o senhor mora em Brasília?*

**Arneiro** — Vim prá cá para trabalhar. Tenho ficado aqui de segunda a sexta, pelo menos, das 9 da manhã às 8 da noite. No vôo das 22 horas do domingo, já estou de volta. Pelo menos uma vez por mês, trabalho aqui também aos sábados e domingos.

**TM** — *Com a sua transferência para Brasília, como ficou a administração*

Intermodal Transportes Domésticos. O gerente Divisional de Vendas, Antonio Augusto Morato Leite Filho, acredita que o barateamento das tarifas proporcionado pela consolidação dependerá do fluxo de cada agente, pois "exigirá a coincidência de destinos", provocando uma maior facilidade desta prática nos grandes centros. Trabalhando há pouco tempo como agente de cargas para o transporte aéreo, a intenção do grupo é montar um sistema intermodal para utilizar melhor os pontos de apoio da transportadora.

A infra-estrutura para operação em todo o país, caso da Transdroga, não é comum no segmento de agentes de carga. Segundo Mário Furegati, presidente da Abaca, caso as empresas aéreas não mais prestassem o serviço de coleta e distribuição, "não haveria agentes para lhes darem retaguarda em várias praças".

O momento de transição vivido pelo segmento de carga aérea doméstica em geral, e pelos agentes de carga em particular, pode ser evidenciado até mesmo pelos dois órgãos representativos desta última categoria - vide box -, além da constituição de organismos para o estudo e debate de temas envolvendo todas as empresas do setor. É o caso da Comcarga, que reúne compa-



Dias, da Transbrasil: consolidação inevitável com incremento dos agentes

nhias aéreas, agentes de carga, DAC, Infraero e Receita Federal.

O resultado deste processo, segundo a análise feita por Dias, superintendente da Transbrasil, reverterá na especialização. Conclusão animadora para todos os envolvidos, especialmente as companhias aéreas, hoje responsáveis

por todo o trajeto, que inclui, conforme dados da Iata, em termos de tempo, apenas 8% a bordo de aviões e 92% na parte terrestre. "Eu não posso ser responsabilizado por 92% do tempo e quero ser eficiente nos 8%", resume a aspiração do setor aéreo nacional o superintendente da Vasp, Monteiro Fortes.



## A MELHOR RECEITA É TACÓGRAFO VDO.

(não tem contra-indicações)

Muitas leis consideram o tacógrafo equipamento obrigatório. E não é à toa. No transporte de carga ou de passageiros, além de aumentar a segurança, ajuda a reduzir os custos operacionais, o consumo de combustíveis e a manutenção preventiva. Ele se paga sozinho, trazendo mais lucro para sua empresa.

Venha aviar sua receita de tacógrafo com a VDO. É bom para seus veículos, seu pessoal e seus clientes. Afinal, com a saúde não se brinca.

### VDO COMERCIAL

Rua Lisboa, 78 - São Paulo - CEP 05413 - Telefone: 280-1166  
Telex (011) 35.938



## A MELHOR OPÇÃO EM TRANSPORTE

A Sideral tem onze endereços que cuidam bem de sua carga e a entregam em qualquer lugar do País, nos prazos que você necessita.

### TRANSPORTE SIDERAL S.A.

**Matriz:** Av. Nestlé, 194 - Barra Mansa - RJ. tel. (0243) 22-3555

**Filiais:** Rua Sargento Aquino, 287 - Rio de Janeiro - RJ - tel. (021) 270-9595 • Rua São Pedra, 163 - Porto Alegre - RS - tel. (0512) 43-3087 • Av. Tomaz Gonzaga, 55 - Contagem - MG - tel. (031) 333-3688 • Rodovia Cubatão-Guarujá, km 63 - Cubatão SP - tel. (0132) 61-1483 • Rua Pedras Preciosas, 25 - Ipatinga - MG - tel. (031) 821-5919 • Av. Princesa do Norte, s/nº Pindamonhangaba - SP - tel. (0122) 42-2942 • Rodovia BR 116, km 337 - Colombo - PR tel. (041) 256-4043 • Rodovia BR 101, km 267 - Serra - ES - tel. (027) 228-1315 • Via Dr. Sergio Braga, 272, s/15 - Volta Redonda - RJ - tel. (0243) 42-1400 • Rua Dom Luiz Felipe de Orleans, 213 - São Paulo - SP - tel. (011) 292-4266



## Assine TM agora

Valor Anual Cr\$ 90.000, (doze edições)  
Enviar cheque em nome da Editora TM Ltda  
com os seguintes dados:

Nome \_\_\_\_\_

Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

Empresa \_\_\_\_\_

Ramo Atividade \_\_\_\_\_

Enviar meus exemplares para:

- End. Particular  
 End. Empresa

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ Cep \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_



Editora TM Ltda  
a/c Depto Circulação

Editora TM Ltda

Rua Saíd Aíach, 306  
Cep: 04003 S. Paulo - SP Bairro: Paraíso  
Fone: 884-2122

mundo, até do antigo vice-líder, que acabou me apoiando também.

**TM** - *O senhor continua vice-líder?*

**Arneiro** - Este ano, eu não me candidatei a nada. Estou visitando as bases. Não quero voltar só o ano que vem, nas vésperas das eleições.

**TM** - *Seu projeto é de reeleição. Não é o Senado?*

**Arneiro** - Não. É a reeleição por causa da constituinte, que eu considero a coisa mais importante que pode acontecer neste país. Estou tão confiante na reeleição que até já lancei minha candidatura a presidente da Comissão de Transportes em 1986, em plena campanha.

**TM** - *Ser constituinte é assim tão importante?*

**Arneiro** - É prioritário para o TRC. No momento de refazer a Constituição, teremos a rara oportunidade de reinstaurar a vinculação dos recursos de que dispunha o DNER ou a Portobrás e que acabaram drenados para a caixa única do ex-ministro Delfin Neto.

**TM** - *Vamos falar um pouco dos projetos que o senhor apresentou, especialmente, na área de transportes.*

**Arneiro** - Há aquele da tolerância, que já passou pela Câmara, tem apoio do ministro dos Transportes e será brevemente votado pelo Senado. Há um outro que isenta de pedágio todo automóvel com quatro ou mais passageiros. É uma cópia de uma prática que eu vi nos Estados Unidos. Foi aprovado em todas as comissões e está pronto para a ordem do dia. Apresentei também um projeto abolindo o ISTR, em discussão na Comissão de Economia. Há dois pareceres. Um, do deputado Bocaiúva Cunha, quer arquivar o projeto. Argumenta que o Congresso não tem poderes para legislar sobre receita e despesa. Outro parecer defende o seu andamento, limitando o ISTR aos percursos onde existe ferrovia. Eu concordo com essa emenda.

**TM** - *Por falar em ferrovia, o senhor tem outro projeto nessa área?*

**Arneiro** - É, tenho outro projeto determinando que carga do governo deve ser transportada por vagões, onde houver ferrovias. Por que só a ferrovia, se já existe um decreto falando em navio ou ferrovia? Porque a ferrovia é estatal. Mas, os navios são operados por empresas privadas. E eu não posso aceitar uma discriminação contra o sistema rodoviário. Este também já está pronto para a ordem do dia.

**TM** - *O senhor destacaria outros projetos na área de transportes?*

**Arneiro** - Temos um projeto permitindo isenção de impostos para a compra de automóvel a álcool por paraplégicos - também já aprovado nas comissões. Outro projeto nosso torna obrigatória a pesagem de mercadorias.

**TM** - *Mas, já não é obrigatória?*

**Arneiro** - Já, mas não existe punição para o embarcador. O cliente entrega a mercadoria ao transportador e diz que tem 500 kg. Se tiver 800, ele diz que foi engano e fica por isso mesmo. É um projeto que está iniciando sua tramitação, pela Comissão de Constituição e Justiça.

**TM** - *Mais algum?*

**Arneiro** - Destacaria o projeto, também pronto, tornando obrigatória a indicação na parte externa dos veículos o nome das estativas a que pertencem. Senão continua tudo trafegando com chapa fria e você não sabe de quem. É uma forma de o povo ajudar a fiscalizar.

## O Rio não fez um ministro por falta de habilidade do PMDB

**TM** - *O senhor tem apresentado projetos também fora da área de transportes?*

**Arneiro** - Estão aqui (desenrola uma lista de computador de mais de 2 m de comprimento). Por exemplo, um proibindo importação, fabricação e comercialização de brinquedos simulando armas. Está há um ano na mão do Rubem Medina, candidato a prefeito do Rio e dono da Dasplan, firma com interesse nesse mercado. Temos projeto proibindo a exportação de milho e importação de trigo, segurando a mãe viúva no caso da morte do filho arrimo de família, estabelecendo correção monetária para as dívidas da administração federal, criando o fundo desemprego e obrigando os estabelecimentos hospitalares a utilizarem equipamentos especiais contra a contaminação. Outro é aquele famoso, que obriga os militares a pagarem imposto de renda. Tenho outro projeto autorizando o Banco do Brasil a financiar a compra pelas prefeituras de máquinas perfuratrizes para facilitar o abastecimento de água.

**TM** - *Na escolha do ministro Camargo, seu nome chegou a ser cogitado. Como foi o episódio?*

**Arneiro** - O Rio não fez um ministro por falta de habilidades do nosso partido. Exigiram quatro ministérios (transporte, saúde, indústria e comércio e educação). O presidente deixou claro que daria um, mas eles insistiram em quatro. Pediram muito, não levaram nada.

# O NEGÓCIO NÃO É SE ADAPTAR ÀS MUDANÇAS. É FAZER AS MUDANÇAS.

**T**oda grande corporação tem uma filosofia muito própria de trabalho. A da GE é de acompanhar o seu tempo. E o nosso tempo é de alta tecnologia, de dinamismo e de flexibilidade. Exportar locomotivas e motores de grande porte, produzir plásticos de engenharia até pouco tempo importados, eletrificar aeroportos e modernizar indústrias são alguns exemplos do que a GE vem fazendo em sua sétima década de Brasil. Sempre investindo em tecnologia e em pessoas. E mudando, porque pessoas e tecnologia precisam sempre evoluir.

**GENERAL**  **ELECTRIC**

**FUTURO FEITO DIA A DIA.**

## Uma disputa acirrada

Para escolher os dez nomes mais influentes do setor de transportes, TM enviou cerca de 5 mil questionários a empresários e executivos das empresas operadoras (em 1986, a pesquisa será ampliada para todos os 18 mil leitores da revista).

O leitor devia escrever na cédula de votação, até 25 de julho, três personalidades que, na sua opinião, mais se destacaram nacionalmente, no setor de transportes como um todo específico de transportes".

Apurada a eleição, dia 9 de agosto, constatou-se que foram votados 79 nomes. O segundo quesito (líderes setoriais) acabou anulado pela junta apuradora, devido à má compreensão da pergunta, provocada pela ambigüidade da redação.

Quanto ao quesito principal, a junta considerou nulos votos repetidos (para a mesma pessoa) numa única cédula e válidas as indicações de apenas um ou dois nomes (cédula incompleta).

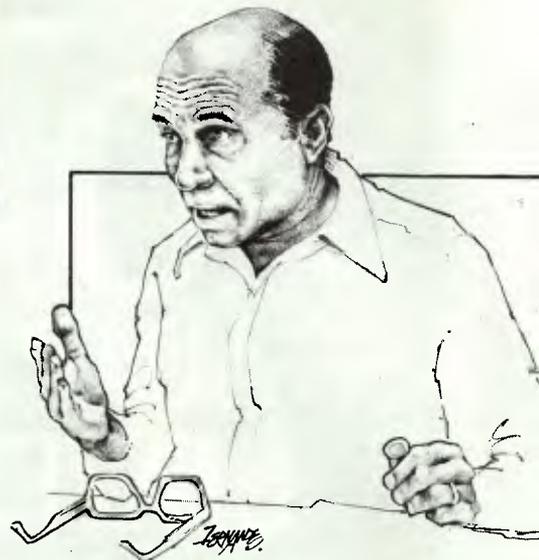
Embora o retorno não tenha sido alto, houve grande movimentação em torno da eleição. Isso pode ser constatado, por exemplo, pelo aparecimento



de várias "chapas" completas. Do Paraná vieram muitos votos para trio Deni Schwartz/Affonso Camargo/Henrique Turner. Em São Paulo, a chapa Thiers Fattori Costa/Sebastião Ubson Ribeiro/Oswaldo Dias de Castro foi bem votada. Outros eleitores do Paraná preferiram concentrar seus votos em Thiers/Denisar Arneiro/Valmor Weiss.

Enquanto os mineiros tratavam de prestigiar o presidente do seu sindicato, Paulo Sérgio Ribeiro da Silva, nos meios oficiais de São Paulo, um trio bem articulado foi Hélio Smidt/Thiers/Adriano Branco. Mas, no final das contas, o páreo mais duro ficou mesmo entre Thiers e Denisar, com vitória, apertada, do último.

## Os dez mais votados



1. **Denisar Arneiro** - 57 anos, transportador e deputado federal pelo PMDB-RJ. Foi vice-presidente da Comissão de Transportes e vice-líder do partido. Presidiu a NTC, o Intra e o Sindicato de Empresas de Transportes do Rio de Janeiro. Candidato à Constituinte (30,28%).

# A Carreta **Gotti** agora é mais leve

## Para transporte de asfalto

### Porque é mais leve:

Pela sua construção monobloco, em aço especial, tornando-a mais leve e resistente.

### Porque é mais bonita:

Pelo revestimento externo em aço inoxidável, a prova de corrosão e sem custo de manutenção.



### Porque é mais segura:

Pelo exclusivo sistema de suspensão GOTTI, pelo sistema de freios "BENDIX B" e eixos quadrados ou tubulares (opcionais a critério do cliente)

### Nossa linha de fabricação:

- Semi-reboque tanque para transporte de líquidos, corrosivos ou asfalto
- Tanques sobre chassi para transporte de líquidos
- Eixo auxiliar veicular

Se você quer conhecer mais detalhes, entre em contato conosco



Pierino Gotti

INDÚSTRIA DE IMPLEMENTOS RODVIÁRIOS E MECÂNICOS LTDA.

SEDE E FÁBRICA 1: Rodovia BR-277 a 700 metros da BR 116  
fone: 041-266-1433 - telex 041-5468 - 80.000 CURITIBA - PR.  
FÁBRICA 2: Rodovia BR 116, Km 83,5 - COLOMBO - P.R.



2. **Thiers Fattori Costa** – Administrador de empresas pela PUC-SP, diretor do grupo Transdroga e presidente da NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (29,37%).



5. **José Henrique Turner** – Ex-deputado, federal, autor de projetos limitando a indenização nos acidentes com ônibus. Advogado e sociólogo pela USP. Em SP foi chefe da Casa Civil (10,09%).



8. **Oswaldo Dias de Castro** – Diretor do Expresso Araçatuba, ex-presidente da NTC e primeiro presidente efetivo da Fenatac – Federação Nacional das Empresas de Transportes de Carga (8,26%).



3. **Affonso Camargo** – Engenheiro civil, 47 anos, senador biônico pelo Paraná e Ministro dos Transportes. Foi presidente do Banco do Estado do Paraná e Secretário Geral do PMDB (21,10%).



6. **Deni Lineu Schwartz** – Secretário de Transportes do Paraná, deputado Estadual pelo Paraná e engenheiro civil pela Universidade Federal do mesmo Estado (10,09%).



9. **Cloraldino Soares Severo** – Engenheiro Civil, ex-ministro dos Transportes, com longa carreira no DNER e no Geipot. Responsável pela regulamentação do rodoviário de Carga (8,26%).



4. **Valmor Weiss** – Presidente da V. Weiss e Cia, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná, secretário da Fenatac, presidente do Grupo de Segurança Patrimonial e da Com-Sul.



7. **Adriano Murgel Branco** – Secretário de Transportes de São Paulo, engenheiro, eletricitista pelo Mackenzie, técnico em Administração, especialista em trolebus, autor de seis livros (10,09%).



10. **Camilo Cola** – Ex-combatente, empresário que comanda um grupo de 24 empresas, com sede em Cachoeiro do Itapemirim-ES, político do PDS, com grande influência nas entidades de classe (7,34%).



TRANSPORTE

SIDERÚRGICO

# Usinas diante da crise do escoamento

Responsável pelo transporte de 65% da carga siderúrgica, a ferrovia está saturada. Desestimuladas, as transportadoras não investiram em frotas. Veja como as usinas estão vencendo este grave desafio

No dia 17 de setembro, durante a Segunda Convenção dos Empresários do TRC, um técnico ligado ao transporte siderúrgico confidenciou a **TM** um fato grave. Os fornos da CSN-Companhia Siderúrgica Nacional estavam ameaçados de paralisação — com prejuízos irremediáveis. A siderúrgica só tinha estoque de matéria-primas (minério e carvão) para doze horas de trabalho e estava mobilizando as transportadoras do Intra-Instituto Nacional dos Transportadores do Aço num *tour-de-force* sem precedentes.

O estrangulamento da CSN não se constituía num fato isolado. “Estamos à beira da crise”, reconheceria, um mês

depois, em entrevista ao jornal “Gazeta Mercantil” o chefe da Assessoria de Transportes da Siderbrás, Bernardo Gonçalves de Oliveira.

Segundo Oliveira, no primeiro semestre deste ano, as usinas ligadas à Siderbrás aumentaram sua produção em 11,4%. Um acréscimo de cerca de 500 milhões de toneladas semestrais de aços planos que a Rede Ferroviária Federal, às voltas com falta de vagões e verbas, revelou-se incapaz de absorver, mesmo com todo o aumento de produtividade. “Não pudemos investir maciçamente em material rodante e nas linhas, reconhece o diretor de Operação da Rede, Mauro Knudsen, em en-

trevista ao jornal. “Os recursos foram concentrados no transporte de massa e na Ferrovia do Aço.”

**NO LIMITE** — Com isso, a capacidade da ferrovia ficou limitada. Este ano, não deve passar de 36 bilhões de t.ku, atingindo 45 a 50 bilhões em 1989.

Embora o aperfeiçoamento administrativo e a maior agressividade comercial tenham carreado para a Linha Centro mais 8,5% de carga este ano, a Rede vai recusar 6 milhões de t de transporte por absoluta falta de condições.

No caso específico do transporte siderúrgico, a Rede movimentou, nos

primeiros sete meses deste ano, 9,1% a mais que no ano anterior. Nos produtos acabados, a situação é pior. O transporte limitou-se a 4,041 milhões de toneladas, ou 16,1% menos que no período anterior.

Além de faltarem vagões, eles são mal operados. Por isso, nos próximos quatro anos, a Rede quer investir um total de 50 milhões de ORTN para comprar 71 novas locomotivas e 4 881 vagões, recuperar outras trezentas locomotivas e 2 mil vagões inativos.

Outra deficiência é a ausência de ligação entre Costa Lacerda e Belo Horizonte, orçada em US\$ 80 milhões e que só deverá ficar pronta dentro de três anos.

**VOLTA AO CAMINHÃO** — Diante da saturação ferroviária, não resta às siderúrgicas outro remédio senão recorrerem outra vez ao transporte rodoviário, por muito tempo, relegado a segundo plano no escoamento do aço. Para se compreender melhor a história, é preciso voltar a 1976. Nesse ano, nascia o Intra, criado na esteira do acelerado desenvolvimento siderúrgico, para garantir o rápido escoamento da produção. Para tanto, montou-se uma planilha de fretes generosa, prevendo expansão acelerada da frota rodoviária.

No entanto, já nos anos seguintes, um decreto do presidente Geisel dava preferência à ferrovia e aos navios no transporte das cargas siderúrgicas. Enquanto a cabotagem não conseguiu deslanchar (a OTM, por exemplo, foi uma tentativa mal sucedida), a ferrovia aumentou sua participação de 30 para 65%.

Segundo o presidente do Intra, Maurício Oliveira Vieira, em 1980, as transportadoras rodoviárias sofreram um grande golpe. Os fretes acabaram reajustados 30% abaixo do preço do aço.

Entre janeiro daquele ano e dezembro de 1984, enquanto o aço acumulou reajustes de 1 569,3%, os fretes foram elevados em 941,5%. E atualmente, a própria Seap admite que os preços do aço estão defasados em 38% na realidade do mercado.

**PLANILHA DISTORCIDA** — Como forma de enfrentar este achatamento, as empresas se retrairam, reduzindo investimentos em frota e, em muitos casos, se desfazendo de parte dela, sem incluir a descapitalização que atingiu a todas. Segundo Maurício Vieira, a contenção dos preços do aço levou a uma distorção muito grande da planilha de custos, com freqüentes alterações de critérios de forma a compatibilizar o reajuste do aço com o do frete. "Partia-se do percentual para a planilha, e com isto ela deixou de ser técnica para

ser planilha móvel", diz o presidente do Intra.

Mas, na expressão clássica, já há luz no final do túnel. Foram retomadas as discussões da planilha junto à Secretaria Especial de Abastecimento e Preços, tendo em vista a nova diretriz governamental de fortalecer as usinas através do preço do produto, colocando-o em níveis reais.

dia, com o sistema de transporte cumprindo este ritmo, enquanto o cliente recebe 8 horas por dia, em 5 dias da semana", diz o presidente do Intra.

**PROGRAMAÇÃO IRREGULAR** — Paulo Sérgio Ribeiro da Silva, vice-presidente do Intra e diretor da Torá, grande empresa de transporte siderúrgico, tem opiniões semelhantes. Recla-



**Distorcida, a planilha de fretes do transporte rodoviário não estimula investimentos**

Apesar da existência de um decreto que obriga as usinas a darem preferência aos modais ferroviário e aquaviário, Maurício Vieira é de opinião que "com as usinas a plena produção, há carga para todos os modais, que vão precisar somar para viabilizar a entrega do aço aos custos mais baixos e de maneira mais eficiente".

O único ponto de estrangulamento que ele vê está na diferença de ritmo entre as fontes de produção e de recebimento. "Não há qualquer conflito operacional entre os transportadores e as usinas. O único problema está no fato das usinas escoarem 24 horas por

ma, principalmente, das distorções da planilha, que não considera a ociosidade dos caminhões, hora parada, custo de terminais e despesas financeiras. "A transportadora tem de 'bancar' o frete pelo prazo de sessenta dias", afirma.

Ribeiro da Silva reclama também da "programação irregular" de cargas pelas usinas. "A Usiminas e a Acesita exigem mobilização muito grande e a CSN, depois de vários dias com pouca carga, convoca as transportadoras para escoarem 10 mil toneladas por dia, na próxima quinzena." Nesta ciranda viva, "às vezes, até, como hora marcada, como se fosse médico, não se res-



**Ribeiro: investimento é o obstáculo**

peita nem a sexta-feira santa”, queixa-se o empresário.

Ribeiro cita o alto investimento como um obstáculo quase intransponível para a atual crise do transporte siderúrgico. “Hoje, uma carreta custa cerca de Cr\$ 500 milhões. Se uma ou outra usina garante contrato de cinco anos (caso da Acesita), a idéia de investir não é muito tentadora. Regidas por contratos rígido e fretes baixos, as empresas foram forçadas, a diversificar sua área de atuação. Os custos operacionais são altos, porque não há carga de retorno. E a “operação canguru” (carreta sobre carreta) só é possível em 20% dos casos, quando se pode conjugar uma carreta extensível com outra curta.

Veja, a seguir, como cinco grandes usinas siderúrgicas estão resolvendo seus desafios logísticos, agravados pela atual falta de transportes.

### **A Mannesmann transporta 98% de suas cargas por caminhão**

Graças à sua posição geográfica, a Mannesmann tem, entre as grandes usinas siderúrgicas de Minas, uma situação privilegiada. Localizada nas proximidades das jazidas e de seu grande mercado consumidor (no bairro do Barreiro, em Belo Horizonte), suas 150 mil/t mensais de insumos são quase que praticamente transportadas por rodovia (98%), restando apenas 2% por conta de eventual carga geral. No escoamento, o caminhão ganha a briga com o trem. Cerca de 70% de sua produção é enviada pelos caminhões da Transotto — única credenciada, desde a instalação da usina em Minas, na década de 50 — e 30% por ferrovia, ou para a Petrobrás ou para exportação, através dos portos do Rio de Janeiro (RFF) ou Vitória (ERVM).

O espírito rodoviarista da Mannesmann não deve-se apenas ao problema geográfico. Cerca de 10% de sua pro-

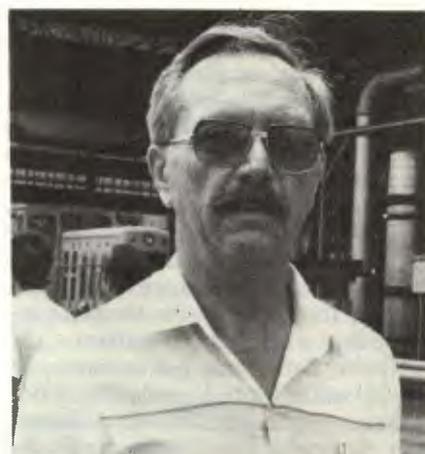


**Vieira: transportadoras se retraíram**

dução é representada por trefilados e forjados. Tais produtos necessitam de uma proteção mais acurada no transporte e manuseio, não podendo ficar expostos a uma permanência de até quinze dias nos pátios das estações ferroviárias, aguardando vagões. Outra argumentação utilizada por André C. E. de Muijlder, superintendente de Expedição e Transportes da empresa, é de que, “fora das áreas metropolitanas do Rio e São Paulo, não existem meios para fazer uma conexão ferroviária”.

**TREM É CARO** — André justifica sua posição. “Além de nenhum de nossos clientes ter terminal ferroviário, o transporte rodo-ferroviário é mais caro. Por exemplo, em 29 de agosto, o frete de mercado (rodoviário), sistema porta-a-porta, era de Cr\$ 110 252 por tonelada. O da Rede Ferroviária Federal, estação-estação, era de Cr\$ 106 801”.

Na Mannesmann, fora a Transotto, somente um número regular de autônomos têm acesso à usina. Para o transporte de carvão vegetal — cerca de 150 mil m<sup>3</sup> mensais. Mas, a empresa não



**Muijlder: falta conexão com ferrovia**

tem nenhum envolvimento neste tipo de transporte. O produto, assim como o minério e o calcário, é comprado CIF. Uma fatia pequena do bolo ainda sobre para o autônomo: o transporte de cerca de 8 mil t mensais de moinha de carvão, ideal para peletização e indústria de cimento.

### **A Usiminas dá toda a preferência para a ferrovia**

Na Usiminas, a coisa é bem diferente. No abastecimento de matéria prima, por exemplo, apenas 3,7% do total chega por rodovia — refratários, ferros liga, carbureto de cálcio, produtos químicos e cargas diversas.

Mesmo assim, com este percentual quase inexpressivo, a empresa mantém um rígido critério de avaliação da performance da empresa, nos mesmos moldes utilizados para o credenciamento das que atuam no escoamento de sua produção.

Semestralmente, a Usiminas faz uma avaliação do desempenho da frota



**O transporte e o manuseio dos produtos da Mannesmann exigem cuidados especiais**



### Planilha não inclui o manuseio caro

credenciada. Na avaliação, a empresa contratada ganha ou perde pontos, ou, em última análise, tem sua quota aumentada ou diminuída. A análise leva em conta seis itens:

- Cumprimento da retirada da carga, de acordo com o comportamento nos últimos seis meses;
- Cumprimento dos tempos-padrão de entrega;
- Participação da frota própria — exige-se um mínimo de 15%;
- Índice de reclamações dos clientes em relação à transportadora, desde a data da entrega às condições de recebimento da mercadoria;
- Idade média da frota — naturalmente, a transportadora que tiver uma frota mais nova, ganha mais pontos e;
- Condições do veículo, amarração da carga e treinamento do motorista.

**CAMINHÃO NAS PONTAS** — Neste último item, a Usiminas entende que um acidente não pode ser provocado. Ele acontece por falha humana ou mecânica. Aí, entram o item estado do veículo e condições psicológicas do motorista.

Cerca de 68,2% das 5 967 mil toneladas de matéria prima recebidas na Usina Intendente Câmara, em Ipatingá, foram transportadas por ferrovia — Rede e Vale do Rio Doce. Outros 28,1% por ferro-marítimo. Neste caso, está o carvão mineral de Santa Catarina e o importado da Polônia, Estados Unidos, Canadá, Áustria e Austrália via Vitória. Para Santa Catarina, a Usiminas utiliza o sistema de ida/volta, transportando produtos semi-acabados para Imbituba, desde a capital capixaba. Os navios retornam com o carvão mineral, evitando a ociosidade dos barcos.

Como grande parte de seus clientes não têm terminais ferroviários, em alguns casos, a “ponta” da entrega é feita através de rodovia.

**NORMAS RÍGIDAS** — Ao contrário da Mannesmann, que somente trabalha com uma empresa, a Usiminas tem várias transportadoras rodoviárias credenciadas, todas elas pertencentes ao INTRA. Embora não querendo captar novas empresas a seu serviço (enquanto a crise no transporte permitir), a Usiminas tem normas rígidas para o registro e credenciamento de novas transportadoras.

Regido pelo Sistema Siderbrás, ele se divide em duas fases. Primeiro, o registro. Aqui, são exigidas pelo menos; dez cargas de recomendação de clientes, cópia do contrato social da empresa; os três últimos balanços; informações cadastrais e cartas de referências bancárias e; immobilizações técnicas, descrição do equipamento, instalações, pátios, etc. Depois da avaliação destes itens, a Usiminas convoca o interessado para o credenciamento, quando julgar necessário.

Nesta altura, a empresa terá que demonstrar um capital igual ou superior a 10 000 salários mínimos, ter escritório com telefone e telex e se comprometer a fazer periodicamente a renovação de sua frota.

E, por força de determinações da Siderbrás, na Usiminas, o autônomo não tem vez. Uma das justificativas, é o alto preço da carga.

Na Usiminas, o transporte rodoviário de produtos acabados fica em torno de 25% e o rodo-ferro-marítimo contribui com apenas 7,7% do total da produção da empresa.

### Na Acesita, a Rofer intermedia o frete com o caminhão e o trem

Os 1 500 clientes da Acesita não podem indicar um transportador de sua preferência. Ela é quem entrega a mercadoria, através de seus quatro transportadores credenciados — Tora, Star e Figueiredo, todas de Minas, mais a Latinoamérica, do Rio Grande do Sul. À exceção da Figueiredo — há oito anos operando com a Acesita —, as demais empresas formaram um “pool”, criando a Rofer, que opere no sistema rodo-ferroviário. A Acesita contrata o frete diretamente com o Rofer e esta se encarrega das negociações com as ferrovias. A entrada da Figueiredo neste “pool” está dependendo apenas de alguns acordos finais entre os atuais integrantes e a empresa de Matozinhos.



Azevedo exige transporte em 48 horas

Na Acesita, existe uma obrigatoriedade. Os contratos são de cinco anos e a empresa contratada tem três deveres fundamentais: 1) ter disponibilidade de 25 conjuntos cavalo-carreta com certificado de propriedade; 2) obedecer rigorosamente os prazos de retirada; e 3) entregar e responder pelo estado da mercadoria transportada. Não há, entretanto, nenhuma exigência quanto ao percentual da frota própria. “Exigimos a disponibilidade dos 25 conjuntos, em 48 horas de prazo, dentro das normas de segurança da empresa. O resto é com o transportador”, esclarece Fábio Marques de Azevedo, da Divisão de Transportes Externos.

**RR UMA EXIGÊNCIA** — Ainda na Acesita, uma exigência adicional. Como o transporte de bobinas de aço inoxidável envolve o manuseio de uma carga delicada e de alto valor — em média, Cr\$ 350 milhões por carreta, quase o valor do próprio veículo —, o transportador tem que fazer um seguro “RR” total da carga, cujo beneficiário é a própria usina. “Mas, damos condições, no valor do frete, para a empresa transportadora arcar com este ônus”, afirma Fábio Marques. Este seguro, não dispensa o obrigatório, estipulado por lei.

Por rodovia, a Acesita transporta, para abastecimento da usina, refratários, cal, carvão vegetal, ferro níquel, ferro cromo, ferro silício e material de consumo em geral. São cerca de 2 mil t mês, no sistema leva-e-traz, evitando, em parte, a ociosidade dos caminhões empregados no transporte de seus produtos.

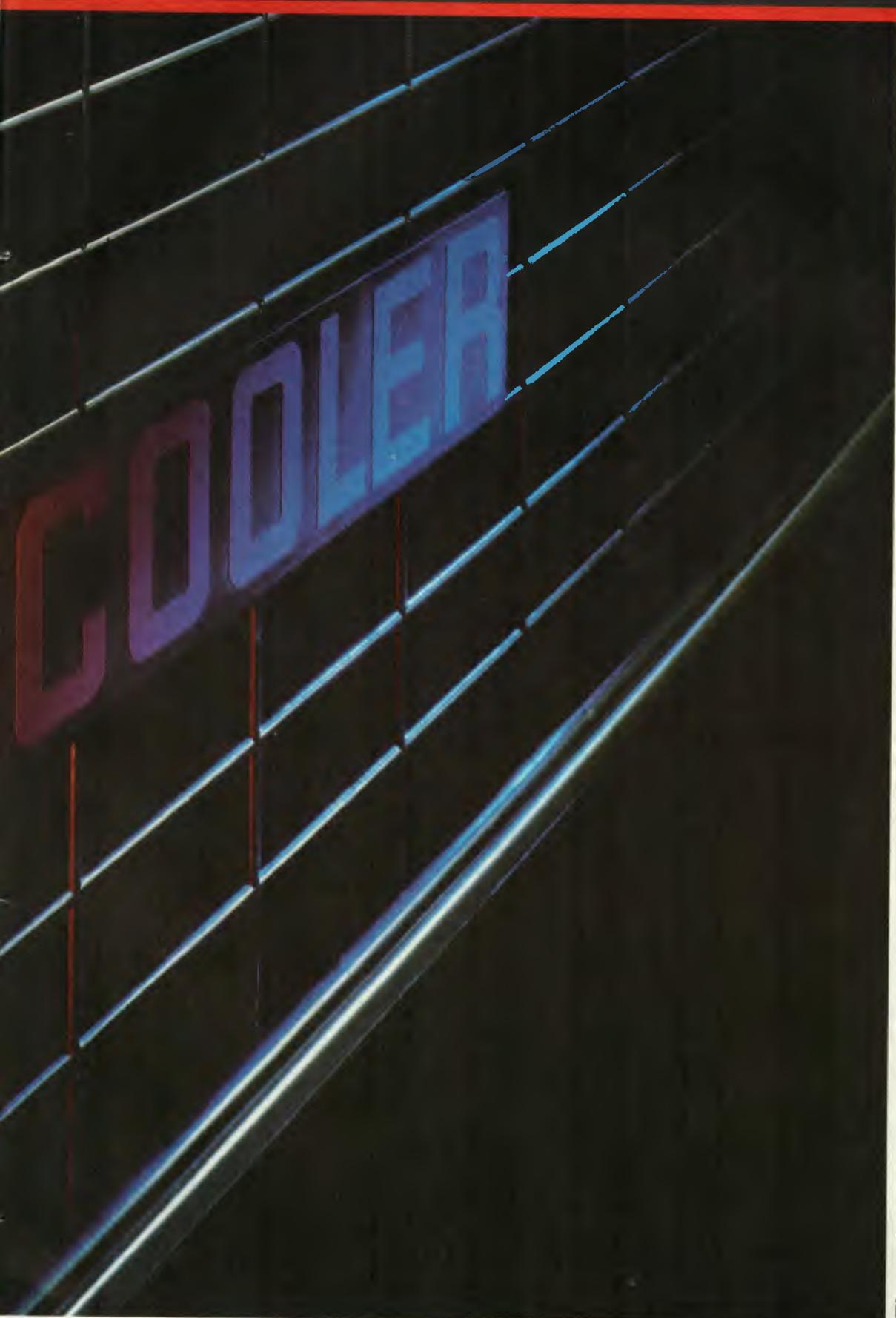
Com a ferrovia, fica o transporte de minério de ferro, carvão vegetal (parte), calcáreo, quartzo, cal (parte), manganês, etc. Mas, o caminhão, certa época, transportou até molibdênio do Chile. Agora, ele vem por ferrovia.

**NO EXTERIOR** — Em média, cada empresa credenciada pela Acesita transporta 8 500 t mensais de produtos si-

Só quem lançou o primeiro

INTEA

o intercooler na Suécia pode oferecer o melhor no Brasil.



*Para lançar o intercooler no mercado europeu era preciso dominar a mais avançada tecnologia do seu tempo.*

*Suécia, 1978.*

*A Volvo usa todo seu "know-how" e lança o primeiro intercooler dos países escandinavos.*

*Brasil, 1985.*

*O padrão internacional de qualidade Volvo lança o mais moderno caminhão intercooler do mercado brasileiro.*

*Dois momentos, dois marcos, o mesmo padrão em produtos e serviços.*

*Volvo intercooler.*

*Mais potência, mais economia, mais durabilidade.*

*Volvo. Qualidade sem fronteiras.*

**VOLVO**

Volvo do Brasil - Motores e Veículos S.A.  
Curitiba - Paraná

**Volvo. Qualidade faz a diferença.**

derúrgicos por rodovia, mais 18 000 t pelo sistema rodo-ferroviário, através do Rofer, que tem um pátio de transbordo na estação de Engenharia São Paulo, da RFF, na Moóca, para o abastecimento interno. A mesma empresa escolhe as exportações, através dos portos de Vitória e Rio de Janeiro.

Ao contrário das outras usinas, a Acesita não acompanha a posição da carga somente até o costado do navio. Este acompanhamento é feito até o destinatário final, — a empresa mantém funcionários no Exterior para este tipo de serviço. Suas principais exportações são para os Estados Unidos, as duas Chinas, Japão, Coréia, União Soviética, Egito, Paquistão e países da América Latina.

### Na exportação, Cosipa substitui o navio pelo trem

Um dos bons exemplos de operação de carga siderúrgica é a Cosipa, Companhia Siderúrgica Paulista, que, na primeira quinzena de outubro, iniciou a movimentação de chapas grossas para o exterior. A ligação — a mais extensa já feita por via férrea com um país estrangeiro — percorre 2 865 quilômetros, desde o terminal da empresa em Cubatão até o pátio ferroviário de Martin Coronado, a 14 km de Buenos Aires. São 430 toneladas de aço transportadas por um comboio de nove vagões plataforma que usam 500 km da Fepasa, 1 300 da Rede Ferroviária Federal, envolvendo as SR 4, 5 e 6. Além de Uruguaiana, a General Urquiza, operadora regional da Ferrocarriles Argentina, se responsabiliza pelos pouco mais de 1 000 km restantes.

A composição, com aço especial para a fabricação de embarcações, é uma alternativa bastante econômica em comparação com meio usual, o transportador marítimo. Segundo os técnicos, a projeção mostra uma redução nos custos entre 11 a 12 dólares por tonelada, aproximadamente 10%, ou uma economia de cerca de 5% diretamente sobre o frete.

As vantagens, porém, não acabam aí. José Roberto Praça de Menezes, gerente de Abastecimento e Escoamento da Cosipa, lembra que um dos pontos mais importantes é a maior flexibilidade que esse modo de transporte proporciona, e a racionalização da produção com um melhor planejamento.

Embora o tempo de viagem seja de seis dias para o navio e dez para a ferrovia, esta última tem um serviço bem simplificado. As embarcações atrasam, dependem das condições do porto, da estiva etc. Além disso, a carga siderúrgica tem de aguardar outras cargas nos navios mistos e, conseqüentemente, sofre um manuseio sem maiores cuidados.

### 1: EXPORTAÇÃO FERROVIÁRIA DO AÇO BRASILEIRO



**OITO DIAS** — As gestões para o início deste transporte levaram um ano e meio de trabalho da Seaspeed — Serviços de Afretamento e Sistemas de Transporte, empresa carioca que, inclusive, conta com a participação da Sul Fluminense nesta empreitada. Jaques Goldberg, gerente de *Marketing* da empresa, tem esperanças de “resolver” esta movimentação em apenas oito dias. “Esperamos que o transbordo em Uruguaiana aconteça em apenas 12 h”, afirma. Na fronteira Brasil-Argentina, acontece a única mudança de bitola da viagem, da bitola métrica da RFFSA para os trilhos de 1,435 m da Ferrocarriles Argentina.

O comboio sai de Cubatão pelas linhas da Rede até o Perequê, no mesmo município e, partir daí, segue pela Fepasa até Pinhalzinho, divisa com o Paraná, através do qual, até Lavras do Sul no RS, a SR5 coordena o transporte. A transferência de bitola é feita pela SR6, que entrega a composição para os argentinos.

Para Goldberg, será possível cumprir uma frequência de uma viagem a cada dez dias e aumentar o fluxo de cargas entre os dois países, através da eficiência e confiabilidade que o transporte de aço irá oferecer, com o envolvimento de cinco regionais férreas e a utilização de cinquenta homens, 25 equipes, no tráfego.

Dependendo do sucesso desta iniciativa pioneira, poderá surgir “em torno de mais um ano” uma ligação entre o Brasil-Argentina-Chile regular — um trem unidade de 1 000 t, 400 para Argentina e 600 para o Chile que seriam viabilizadas com cargas de retorno locais como frutas e cereais.

### Açominas exporta pelos trilhos da Rede da Vale do Rio Doce

Em 1982, quando a primeira locomotiva da Estrada de Ferro Vitória-Minas saiu da estação de Miguel Burnier em direção ao pátio intermediário da

Açominas, a Usina de Ouro Branco completou sua ligação ferroviária ao porto de Vitória, unindo as linhas da ferrovia da Vale do Rio Doce com a Rede Ferroviária Federal. Garantindo assim, duas bases para a exportação por ferrovia de seus produtos: Rio e Vitória.

A ligação foi prevista em 1978, quando a Açominas e a Vale do Rio Doce assinaram convênio para a compra e venda de minério de ferro e transporte de carvão para a operação da usina.

Construído pela CVRD, em bitola mista — 1 m e 1,60 m —, para atender à EFVM e RFF, o ramal tem 11,9 km de extensão e está ligado também ao pátio de transbordo de granéis da Vale, ao lado do pátio da Açominas.

Para a chegada dos trilhos da RFF à Açominas, foi necessária a construção de um ramal com 9,4 km de extensão, ligando a estação de Joaquim Murinho ao pátio intermediário da usina.

Estes dois ramais ferroviários que interligam a Açominas ao Sistema Ferroviário Nacional, através da RFF e EFVM, transportarão cerca de 7 milhões de t de insumos e 2 milhões de t/ano de lingotes de aço, somente na Fase I da usina. A interligação das duas ferrovias na área da Açominas, onde a Vale tem seu pátio de transbordo de granéis, aumentará o tráfego de carga siderúrgica, uma vez que favorece o transporte de produtos das usinas do Vale do Aço — Usiminas, Acesita e Belgo Mineira, para os mercados consumidores do Rio e São Paulo, bem como para exportação.

**TUDO POR TREM** — Todo o transporte de matéria-prima e insumos destinados à Açominas, é feito por ferrovia. Sua produção de blocos, placas, tarugos, coque e produtos carboquímicos, entretanto, tem uma alternativa eventual para escoamento. Na impossibilidade de atendimento pleno pela Rede Ferroviária Federal, o transporte rodoviário vem sendo usado para o envio de coque para a Campanha Siderúrgica Nacional (RJ) e Cosipa (SP).

A comercialização dos produtos da Açominas é feita na condição FOB-usina, ou seja, o frete é por conta do comprador.

Os critérios de credenciamento do transportador são os mesmos prescritos pela Siderbrás. Além da CSN e Cosipa, seus maiores clientes são a Siderúrgica Mendes Júnior (Juiz de Fora) que compra cerca de 12 mil t/mês de lingotes de aço, a Companhia Siderúrgica de Tubarão (Vitória), Companhia Siderúrgica de Mogi das Cruzes (SP) e Ferro e Aço (Vitória).

# UM CAMINHÃO DE VANTAGENS.



Está chegando um caminhão de vantagens para as Transportadoras — de carga própria ou não —, Construtoras, Usinas, Caminhoneiros autônomos e demais usuários de caminhões: é o Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen, para renovação ou ampliação da frota com veículos da mais avançada tecnologia. Um consórcio de dimensão nacional, o que agiliza o fechamento dos grupos.

Através de um sofisticado sistema de comunicação via Embratel e com o auxílio de computadores, os consorciados de todo o País se integram com a mesma facilidade de um grupo regional. E começam a levar vantagem: a primeira é o Sistema Especial de Amortização, um plano muito especial, pelo qual as contribuições mensais, em proporção ao valor do reajuste do preço do caminhão, são bem menores.

O Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen também permite planejar o melhor momento para receber seu caminhão Volkswagen e programar o lance mínimo, ou ainda utilizar seu caminhão como lance. Com este Sistema e o Lance Programado, é possível participar de um grupo com entrega de todos os caminhões em menos de 12 meses. E num consórcio de dimensão nacional — com várias opções de grupos de 12 até 60 meses — a entrega de seu caminhão Volkswagen é mais rápida. Outra vantagem do Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen são as taxas, as menores do mercado e sem nenhuma na adesão.



Para as pessoas jurídicas, ainda existe a dedução no imposto de renda, como despesa, de qualquer variação no valor das prestações a partir da entrega do caminhão (Decreto-Lei 85.450 de 04.12.80).

Consulte o seu Concessionário Volkswagen e não perca este caminhão de vantagens.



CONSÓRCIO NACIONAL  
CAMINHÕES VOLKSWAGEN

## CARGAS EXCEPCIONAIS

# Frota própria reduz custos da Consid

Depois de montar frota própria e desenvolver equipamentos especializados, a Consid reduziu custos e ampliou bastante o seu poder de competição

A partir de 1980, com o agravamento progressivo da crise econômica e as altas freqüentes nos preços dos combustíveis, a diretoria da indústria paulista Consid defrontou-se com uma questão essencial para a rentabilidade de seus negócios. Fabricante e, ao mesmo tempo, montadora de construções pré-moldadas de grande porte, a empresa viu suas despesas com transporte subirem meteoricamente, a ponto de interferirem pesadamente na competitividade de seus preços.

recorda Paulo Lorena Filho, diretor Presidente da Consid. Quadro bem diferente do encontrado em 1969, à época de fundação da empresa, quando eram comuns obras montadas em distâncias superiores a 3 mil quilômetros da capital paulista.

**O LIMITE DO EXCESSO** – A solução imediata estaria, por exemplo, em reduzir ao mínimo possível os serviços de terceiros, com a escolta e os equipamentos. A diretoria da Consid, no

ma tal que o comprimento máximo ficasse em 15 metros, seja telha ou viga”, esclarece Lorena Filho.

A diminuição do comprimento trouxe outro benefício ao transporte. As carretas que, no passado, levavam apenas 150 m<sup>2</sup> de telhas por viagem, hoje carregam nada menos que 370 m<sup>2</sup>, não só em função da maior leveza do produto, mas também da adequação do equipamento. A racionalização maior foi mesmo a redução das cargas excedentes. “No passado, 50% de nossas cargas eram excedentes e, hoje, apenas 10%”, reforça o diretor Presidente da Consid.

**“WANDERLÉIA” E DOLLIES** – É bem verdade que o equipamento empregado antes para peças de pequenas dimensões, como as vigas de sustentação, não era o mais recomendável. A Consid até 1980, possuía, carretas de dois eixos, com entre-eixo normal e, assim, limitava a tonelage a 8 500 quilos por eixo.

Com a “abertura” possibilitada pela draconiana Lei da Balança, permitindo 10 toneladas para entre-eixos de 2,45



Uma carreta “Wanderléia” de dois eixos traz dois cavalos e seus dollies remontados para evitar o retorno vazio

A influência, diga-se de passagem, varia com a distância da obra; a área a ser construída; os gastos com escoltas e equipamentos de terceiros, para acompanharem o excesso do comprimento das peças; além do retorno dos caminhões, inevitavelmente, vazio. Mas, sempre significativa e gradativamente maior à medida que a construção distanciava-se da capital paulista.

“Chegamos ao ponto de ter nosso raio econômico reduzido a 300 quilômetros e já com 20% do valor do produto correspondendo ao transporte. Algo, de fato significativo, que nos levava a perder obras, quando a concorrência baseava-se apenas no preço”,

entanto, optou por um estudo mais aprofundado e, a partir dele, pela adoção de medidas mais definitivas.

Assim, de uma só tacada, a empresa reprojeteu boa parte de suas peças pré-moldadas e reduziu comprimentos, como forma de limitar o excesso a apenas 10% dos produtos oferecidos, para, em seguida, reavaliar o sistema e os equipamentos de transporte e investir na frota própria.

Nas peças, as vigas de sustentação com 10 metros de comprimento pouco incomodavam mas, as telhas, com 20 ou 25 metros, exigiam, sempre, o uso do transporte especial. “que nós fizemos foi reprojeter as peças de for-

metros, a empresa passou a utilizar modelos de dois eixos, também conhecidos como “Wanderléia”.

Um detalhe adicional é que as peças pré-moldadas em concreto possuem uma característica pouco comum às cargas indivisíveis: são protendidas. Essas “tensões prévias”, devem ser respeitadas também durante o transporte. “Uma peça protendida não pode ser apoiada pelo meio, deve ser transportada apoiada pelas pontas”, resume Paulo Lorena Filho.

Isso faz com que toda carreta da Consid seja projetada especialmente para atender essa necessidade. Eixos

montados o mais atrás possível da prancha e um reforço na parte central da estrutura, suficiente para resistir ao maior peso nesse ponto. Assim, além das carretas de dois eixos, uma outra parte do equipamento é composto por dez carretas extensíveis, de três eixos situados bem para trás. O reforço, é claro, traz a desvantagem de 3 a 4 toneladas a mais na tara da carreta, mas permite o transporte até 22 metros de comprimento e uma carga média de 26 mil quilos.

**REMONTE NO RETORNO** — O verdadeiro ovo de Colombo para o tipo de transporte a que se destina, porém, está nos “dollies”. Basicamente, a opção por 22 deles na composição do novo sistema da Consid, resultou das peças excedentes aos 22 metros máximos permitidos pelas carretas extensíveis. Ao mesmo tempo, durante a ociosidade, esses dollies entram também no transporte de peças de maior comprimento.

Alguns projetos exigem telhas com comprimento entre 25 a 30 metros e o uso dos dollies. O fator mais importante na utilização desses conjuntos, no entanto, não está apenas na versatilidade da aplicação do equipamento. A Consid, em conjunto com a engenharia da Randon, desenvolveu um sistema de remonte para cavalos mecânicos e dolly, como meio de eliminar parte do retorno vazio.

Por enquanto, são três conjuntos formados por carretas de dois eixos com 15 metros de comprimento que, após a entrega das peças na obra, recebem dois cavalos mecânicos e seus respectivos dollies em sua prancha cada uma, para a viagem de retorno. A operação, como em qualquer remonte, traz os benefícios de economia do equipamento e combustível e uma vantagem adicional de agilizar o retorno das composições à fábrica em São Paulo.

“Outra coisa que fizemos para baixar os custos de transportes foi começar a montar frota própria, para evi-

tar a utilização de equipamentos de empresas especializadas e extremamente caras”, conta Lorena Filho. À época da diminuição do raio econômico para 300 quilômetros, a fábrica de pré-moldados contava apenas com quatro cavalos mecânicos, limitados a viagens mais curtas. Afora isso, trabalhava com carreteiros autônomos, alguns com



**Lorena: especializados são caros**

longo tempo de serviço e especialização em concreto.

**EMPRESA PRÓPRIA** — Atualmente a Consid já conta com 26 cavalos mecânicos, todos Scania “caras-chatas”, em sua frota própria e trabalha ainda com 24 autônomos que entram apenas com o trator, mas já pensa até em formalizar a idéia de uma transportadora própria para atuar no ramo de cargas excedentes.

“Dentro de uns dois anos, deveremos ter uma transportadora própria, eventualmente para oferecer serviços a terceiros também”, planeja o diretor Presidente da Consid. E, no plano para atingir essa meta, a indústria pretende manter os autônomos nos atuais 24 e continuar ampliando a frota com veículos próprios até cem conjuntos cavalo/carreta.

“Somente nos últimos cinco meses, investimos Cr\$ 5 bilhões em equipamentos de transporte, incluindo seis cavalos Scania R 142 que pretendemos manter como padrão na frota”, completa Lorena Filho.

**OS RESULTADOS** — A idéia de expansão dos serviços próprios de transporte tem também uma base sólida no aumento da produção. A Consid produz mensalmente 4 500 m<sup>3</sup> de pré-fabricados, o equivalente a uma movimentação de 11 250 toneladas mensais desse material, com uma quilometragem média de 180 mil quilômetros entre frota e autônomos.

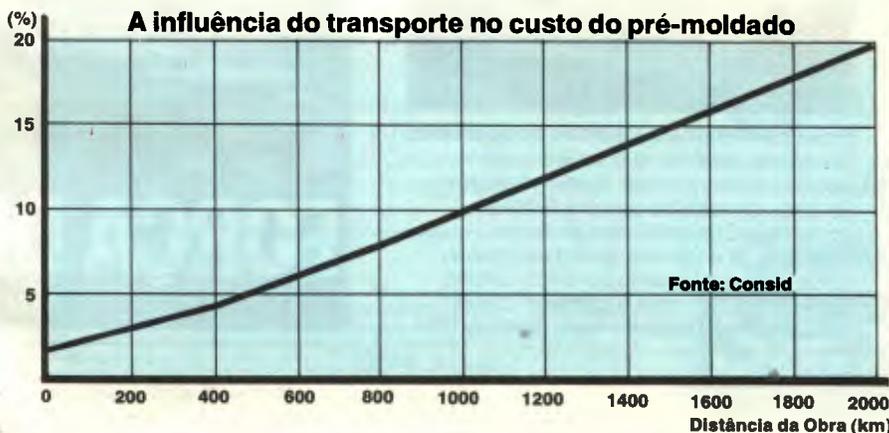
Detentora, segundo o diretor, de 70% do mercado de construções pré-fabricadas, onde atuam mais meia dúzia de empresas, a Consid planeja fechar o ano de 1985 com um aumento de 50% no total de metros quadrados construídos, pulando de 26 mil por mês para quarenta mil. E, em 1986, com o funcionamento a plena carga de uma nova fábrica em São Paulo, na marginal do rio Tietê, experimentar um acréscimo idêntico, saltando para sessenta mil m<sup>2</sup>/mês.

Mas, tudo isso só será possível com o desenvolvimento do sistema de transporte próprio. Com apenas 20% do novo sistema implantado no transporte de suas peças, a Consid já voltou a competir em preços num raio de 1 500 quilômetros. Com a diferença que, para essa distância, o peso do transporte equivale hoje a 15% do valor do produto.

Para os 300 quilômetros que em 1980 representavam 20% os custos com transporte equivalem, hoje, a apenas 3,5%, segundo levantamentos da empresa (veja gráfico). Essa influência será maior ou menor, dependendo, é claro, da metragem final da construção. Dessa maneira, calcula o diretor Presidente, o sistema de transportes em implantação tem possibilitado à empresa concorrer num raio de 100 a 200 quilômetros com obras de 500 metros quadrados de área.

“Mas, se cotarmos essa mesma metragem para distâncias entre 400 e 800 quilômetros, já não é possível competir por causa do transporte, do deslocamento de guindastes e da equipe”, ressalva Lorena Filho. Nessa mesma relação e distância, a área precisaria ser de 4 mil metros quadrados e, para os 1 500 quilômetros, de uns dez mil.

Um bom exemplo dessa relação distância/metragem, está numa das últimas obras concluídas, na Tramontina, em Farroupilha (RS), com 30 mil m<sup>2</sup> de área e a 1 300 quilômetros da fábrica da Consid em São Paulo. Foram nada menos de trezentas viagens com volta vazia.



# PICK-UPS CHEVROLET 10 E 20



**Daqui se vislumbram novos tempos.** Assuma o comando de uma evolução tecnológica: nova linha de Veículos Comerciais Chevrolet. Dentro dessa realidade, você sente uma outra dimensão de espaço e conforto, projetada para um maior rendimento, uma operação mais produtiva e rentável. Entre para a Força de Vanguarda e veja o mundo de cima.



**Pick-ups Chevrolet. Garantia de qualidade.** Qualidade superior, que vai além dos padrões convencionais, é uma vantagem de todos os veículos da nova linha de comerciais Chevrolet. Nos pick-ups Chevrolet 10 e 20 essa qualidade evoluiu ainda mais e o conforto também. Cabine mais ampla, um novo e completo painel, área envidraçada ainda maior, bancos 1/3 e



# 20. AINDA MAIS À FRENTE.



**ANGUARDA**  
MAIS CHEVROLET

2/3 mais confortáveis e revestidos em tecido. Coluna de direção com comandos elétricos acoplados: temporizador e lavador do pára-brisa, indicadores de direção e comutador de luz. Ventilação no teto e ventilação forçada com opção de ar quente para desembaçamento do pára-brisa.

Nas versões Custom, dos pick-ups Chevrolet, o estilo é mais personalizado e requintado. Mas o verdadeiro conforto vem desde a suspensão dianteira independente, outra tradição Chevrolet, agora aperfeiçoada e reforçada. Uma estrutura resistente que roda macio em qualquer terreno.

As opções de motor dos pick-ups Chevrolet são perfeitamente adequadas a todos os usos e aplicações. Além dos eficientes motores Chevrolet 2.5L de 4 cilindros e 4.1L de 6 cilindros, álcool ou gasolina, a opção diesel vem agora com o novo Perkins Q.20B4, desenvolvido para responder com mais torque e economia. A caçamba e a

Motor Chevrolet 4.1L. Álcool



estrutura do chassi comportam ainda mais carga e resistem, por muitos anos, às condições mais severas de trabalho. Vá até um Concessionário Autorizado Chevrolet e descubra os pick-ups mais avançados do mercado. Eles, que sempre foram os mais tradicionais e os de maior valor, agora entram para a força de um novo tempo. Quem tem a ganhar é você.

## MOTOCICLETAS

# Mais economia na distribuição de jornais

Os motoqueiros oferecem maior versatilidade e baixo custo no transporte de pequenos volumes

Como reduzir os custos do transporte de pequenas densidades de carga? Para Roberto Santana, gerente do Departamento de Distribuição do jornal *O Estado de São Paulo*, a resposta encontrada foi a utilização de pequenas carretas, tracionadas por motocicletas, formando uma composição ainda *sui generis* nas ruas da cidade.

Por enquanto, dos sete escritórios regionais de distribuição do jornal, apenas o do ABC recebeu esta inovação, incorporando à sua frota treze carretas, mais uma de reserva, para a entrega de assinaturas. "Destá forma, os motoqueiros saem carregados e voltam vazios", declara Roberto.

Mas, também a venda em bancas, sistema em que o entregador leva o jornal do dia e recolhe o encalhe do dia anterior, já é efetuada por motocicletas, nas cidades de Ribeirão Preto e Guarujá. "São zonas de ótima topografia para estes veículos, pois todo o percurso é plano. O mesmo não ocorre em Santo André, por exemplo, onde existem várias ruas de paralelepípedo e muitas irregularidades no terreno, oca-



Os motoqueiros são funcionários da empresa e recebem pela quantidade entregue

sionado dificuldades para os motoqueiros".

Prevendo tais obstáculos, Roberto Santana, antes de adquirir as carretas, realizou um teste no acidentado bairro de Vila Maria, quando, além da viabilidade do transporte de seiscentos exemplares da edição de dias úteis do jornal, comprovou que este sistema reduzia em cerca de 30% os custos do anterior, efetuado por veículos (fusca e kombi) alugados de terceiros. Tal economia, ainda segundo os dados do teste, poderia ser ampliada para 40%, caso a remuneração paga aos motoqueiros fosse estabelecida dentro dos parâmetros do mercado. "Oferecemos uma ajuda de custo muito boa pela moto, pois esta utilização acelera a vida útil do veículo", enfatiza Roberto.

A remuneração dos motoqueiros leva em consideração os gastos do veículo, através de uma planilha dividida em custos fixos, reajustados duas vezes por ano, e variáveis, que acompanham

os aumentos da gasolina, além de um salário fixo

**DOIS MODELOS** — As carretas, de propriedade do jornal, são construídas em fibra-de-vidro. As modificações requisitadas pela empresa ao fabricante, que originaram os moldes do modelo RM 6200/2 da Free Hobby. Além do acréscimo de 10cm em todas as medidas do modelo primogênito, a tampa superior inteira foi transformada em dupla, facilitando a retirada dos jornais.

Afora estas alterações, a carreta utilizada pelo "Estadão" segue os traços do modelo RM 6200/1 da Free Hobby, dois pneus de lambreta engastados na suspensão, formada pelo braço extensor da kombi, para facilitar sua manutenção, que apoiam uma estrutura de metal e o baú de fibra de vidro. Mede 1,45m de comprimento, com largura de 1m e altura de 0,80m. Tem tara de 95kg e capacidade de carga de 300kg.



## IDEROL S/A

EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

### QUALIDADE EM EQUIPAMENTOS

LINHA DE PRODUTOS IDEROL:

- Basculantes - todos os tipos - sobre chassis e semi-reboques.
  - Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassis e semi-reboques.
  - Semi-reboques carga seca, graneleiros, tanques.
  - Reboques carga seca, canavieiros.
  - Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.
  - Tanques sobre chassis.
  - Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5ª roda, Tanque cela).
  - Poliguindaste tipo brooks.
  - Carrocerias abertas em duralumínio.
  - Equipamentos especiais.
  - Assistência Técnica permanente a todos os produtos.
- Garantia dos equipamentos fabricados.

MATRIZ - GUARULHOS - SP: Av. Pres. Tancredo de Almeida Neves, 851 - Bairro Macedo - Fone: (PABX) 209-6466 - Caixa Postal 151 - CEP 07000 - Telex: 011 33704

FÁBRICA 2 - RIO DE JANEIRO - RJ: Av. Coronel Phidias Távora, 1095 - Pavuna - Via Outra Km 3 - Fone: (PABX) 371-4073

CEP 20000 - Telex: 021 31945

FÁBRICA 3 - BETIM - MG: Rodovia BR 381 (Fernão Dias) Km 17 - Olhos D'Água - Fone: 531-2311 - CEP 32500 - Telex: 031 2562

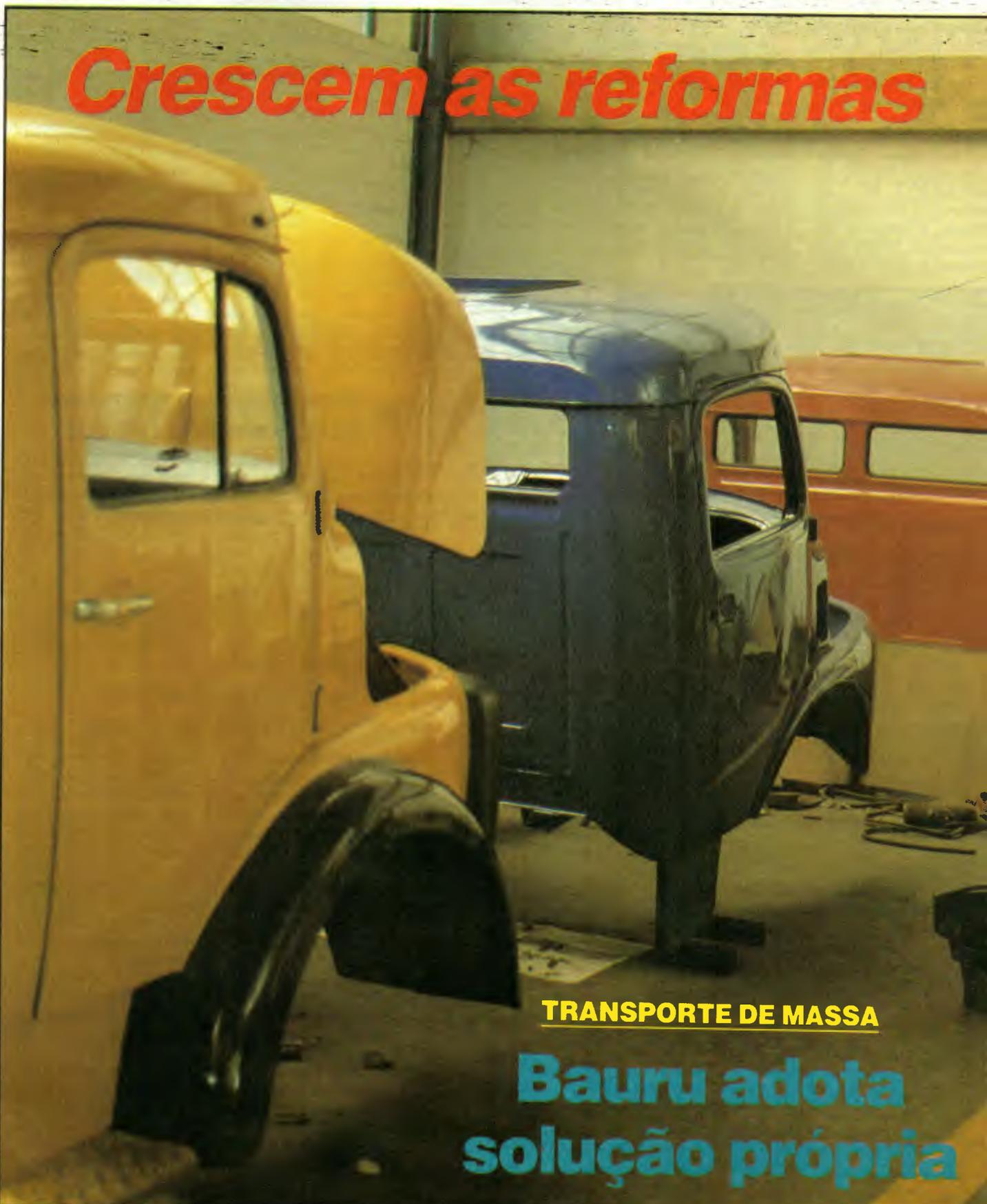
ESCRITÓRIO REGIONAL - RECIFE - PE: Av. Marechal Mascarenhas de Moraes, 4536 - Sala 103 - Imbiribeira - Fones: 339-0410 - 339-1192 - CEP 50000 - Telex: 081 4259

ESCRITÓRIO REGIONAL - GOIÂNIA - GO: Rodovia BR 153, Km 7 - Jardim Goiás - CEP 74000 - Fone: 241-9880

# transporte moderno

## São Paulo

*Crescem as reformas*



**TRANSPORTE DE MASSA**

**Bauru adota  
solução própria**

## Dibrape se integra ao Grupo Comolatti

A Dibrape, tradicional distribuidora de autopeças para a região de Ribeirão Preto, passou, a partir de setembro, a integrar o Grupo Comolatti, adotando a razão social de Sama Peças e Pneus.

As novas instalações, com 1 980 m<sup>2</sup>, localizam-se à rua Luiz Barreto, 1585 naquela cidade, e oferecem seu estoque de 20 mil itens diferentes para o supri-

mento imediato de todo o Interior paulista e regiões circunvizinhas.

A nova distribuidora gerenciada por Luiz Armando, minimiza os custos de despacho e transporte de mercadorias e assegura entrega imediata. Segundo os técnicos do grupo Comolatti, a Sama Peças e Pneus é a maior distribuidora de peças e componentes automotivos do Brasil.



## Sinfret com nova diretoria

Tomou posse dia 9 de outubro a nova diretoria do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo - Sinfret, sediado em Santo André, na região do ABCD. Para um mandato de três anos, em chapa única, foram eleitos; presidente, Antônio Carlos Girelli, da Turismo Pato Azul; secretário, Augusto Moré, da Turismo Santo André; e tesoureiro, Otávio Stefanelli, da Turismo Esplanada. Essa é a segunda diretoria da entidade, criada em março deste ano, e que vinha sendo provisoriamente presidida por Carlos Girelli.

## Corredor de exportação: Fepasa retoma obras

O presidente da Fepasa, Sebastião Hernando Leite Cintra anunciou o início da eletrificação do corredor Uberaba-Santos, depois da assinatura de um contrato dia 30 de setembro. Graças ao empréstimo de US\$ 44 milhões, com cinco anos de carência e doze de amortização, contratado junto ao BNDES, o primeiro trecho da obra, Ribeirão Preto-Campinas, deverá ser entregue em 1987 e o segundo, Campinas-Santos, em 1988. Para Cintra, a escolha do trecho aconteceu em virtude

de sua alta movimentação de cargas: 10 milhões de t/ano.

Além disso, haverá a compra de oitenta locomotivas, setenta de bitola métrica e dez de bitola larga, e o reforço de todo o sistema. Otimista, Hernando Cintra comentou, também, a melhora do intercâmbio de equipamentos com a Refesa, a baixa da taxa de indisponibilidade de vagões, de 35% para 20% e o recorde conseguido no transporte da safra de trigo: 1,2 milhão de toneladas, vindas principalmente do Mato Grosso do Sul.

## Treminhões operam fora das normas estaduais

Enquanto o DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S/A) atravança o tráfego de rodotrens por rodovias paulistas sob sua jurisdição (veja nota em Atualidades), existem nada menos que onze treminhões operando sem licença, e portanto sem vistoria, na região de Santa Cruz

do Rio Pardo (SP). O DER tem conhecimento, mas não tomou qualquer providência. No caso de um eventual acidente, por certo, não apenas o veículo fora das normas será condenado, mas toda a idéia da composição. Nova república, velhos hábitos...

## Mais verbas para rodovias paulistas

A Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes anunciou, a 19 de outubro, o plano de obras rodoviárias. O plano envolve investimento de Cr\$ 530 bilhões, dos quais Cr\$ 200 bilhões serão aplicadas pelo Dersa. Entre as obras, estão a duplicação da SP 55 (Cubatão-Praia Grande); construção de pontes sobre os rios Diana e Quilombo na mesma estrada; capeamento da Via Anchieta em diversos trechos do planalto; capeamento e sinalização horizontal de trechos da Rodovia dos Bandeirantes; duplicação

de 2,1 km da Rodovia Marechal Rondon (SP-300), entre as Vias Anhanguera e Bandeirantes; construção de ponte sobre o rio Capivari na SP-79, entre Campinas e Indaiatuba; recuperação de taludes na rodovia dos Bandeirantes e os caminhos da produção.

Os Cr\$ 320 bilhões que serão aplicados pelo DER beneficiarão 180 municípios, quase um terço do Estado. O objetivo principal é a pavimentação de estradas vicinais e a construção de noventa terminais rodoviários em convênios com as prefeituras.

## TERCEIRO EIXO COM DUPLA GARANTIA

 40 anos  
IRMÃOS DAVOLI

**IDEROL S/A**  
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS



- Instalação e Manutenção
- Mão-de-obra Especializada
- Garantia do Fabricante
- Certificado Inmetro
- Qualidade IDEROL



**IRMÃOS DAVOLIS.A.**  
40 Anos de Tradição  
REVENDEDOR AUTORIZADO MERCEDES-BENZ  
PEÇAS ORIGINAIS - ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Rodovia Campinas-Águas da Prata, Km 159,2 - Telefone: PBX (0192) 62-3838 - Telex (019) 2330 IDAV BR, Caixa Postal 164  
MOGI MIRIM - São Paulo

# PAINEL

## Overnite leva cargas para o interior



Com o objetivo de aumentar a velocidade do fluxo de mercadorias destinadas ao interior do Estado de São Paulo, o grupo TNT inaugurou, no dia 19 de outubro, um novo serviço, denominado Overnite.

Como o próprio nome esclarece, a movimentação destas cargas é realizada durante a noite, após a coleta — apenas para a grande São Paulo — efetuada até às 18 h. O período para a entrega das mercadorias dependerá do destino final, pois o Overnite já constituiu bases operacionais em onze cidades do interior paulista, para

as quais há garantia de entrega até às 12 horas do dia seguinte. Em distâncias até cem quilômetros destas bases, a entrega das mercadorias é garantida até às 18 horas do dia consecutivo.

Os pólos industriais para a movimentação das cargas do Overnite estão localizados nas cidades de Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ourinhos, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Franca, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Piracicaba.

A coleta na grande São Paulo dispõe de dez veículos — cinco pró-

prios, providos de radio-comunicadores, e cinco agregados, além da estrutura de outro serviço prestado pelo grupo, através da Divisão Kwikassair. Como a Kwikassair faz ligações apenas entre as capitais, os clientes desta divisão do grupo TNT podem contar agora com um alongamento do trajeto para as praças atendidas pelo Overnite.

Durante as primeiras semanas de operação deste novo serviço, prevaleceu o transporte de peças de manutenção, jóias e produtos de laboratórios.

## CARTAS

*Gostaríamos de informações sobre a existência de legislação referente a lotação de ônibus coletivo municipal.*

**Dumas Pestana Filho** — Poços de Caldas, MG

A Assessoria de Imprensa da Companhia Municipal de Transportes Coletivos-CMTC, de São Paulo, esclarece que a capacidade máxima por ônibus, de acordo com as disposições do Conselho Nacional de Trânsito-Contran, é de sete passageiros por metro quadrado, considerando que cada pessoa pesa, em média, setenta quilos.

“Entre os modelos de ônibus incorporados à frota da CMTC” — acrescenta a Assessoria — “a capacidade máxima de passageiros é a seguinte: 0-364, 74 (34 sentados e 40 em pé); Padron e trolebus comum, 105 (35 sentados e 70 em pé); e trólebus articulado, 180 passageiros (54 sentados e 126 em pé).”

*Fomos informados de uma legislação municipal (São Paulo) que proíbe o uso de “fiberglass” em bancos destinados aos transportes urbanos — linhas de ônibus. Gostaríamos de confirmar essas informações, principalmente no caso do trólebus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos-CMTC.*

**Companhia Teperman de Estofamentos** — São Paulo, SP

Responde a Assessoria de Imprensa da Companhia Municipal de Transportes Coletivos-CMTC: “A portaria 13, de 1978, da Secretaria Municipal de Transportes, no item 2.2., estabelece que os bancos devem ser providos de assento e encosto estofados, revestidos de plástico. No entanto, o prazo para atender essa exigência foi suspenso em julho de 1981, até nova deliberação”.

A Redação coloca à disposição do leitor a legislação citada pela resposta da Assessoria de Imprensa da CMTC.



## FAÇA DO SEU MERCEDES A MAIS LUCRATIVA MÁQUINA DE FAZER DINHEIRO.

- Cabines remontadas
- Motores turbinados e Recondicionados
- Instalação imediata
- Concessionário Mercedes-Benz e Toyota do Brasil

à base de troca

### A GARANTIA QUE NINGUÉM DÁ. UM SERVIÇO QUE NINGUÉM FAZ.

## Casagrande

Veículos Ltda.  
Grupo Casagrande

Matriz - Avenida Marginal da Via Anchieta, 2521 - Km. 62,2 - Fone (0132) 30-4311 - Telex (013) 1549 - CEP 11.090 - SANTOS - S.P.  
Filial - Rod. BR 116 - Km. 441,5 - Fone: (0138) 21-2499 - Telex (013) 8028 - REGISTRO - S.P.



Mercedes-Benz  
TOYOTA



## A Chambord dá a maior força para seu Caminhão Volkswagen



- Caminhões novos e usados garantidos.
- O maior e mais completo estoque de peças originais no Brasil.
- Eficientes serviços de oficina com mecânicos treinados na fábrica.
- Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen.
- Sistema de "Leasing" e financiamento.



Concessionário  
Autorizado

Desempenho Total

### CHAMBORD AUTO

Vendas Caminhões — Av. Nazaré, 510  
Tel.: 274-4111 SP  
Oficina — Rua Padre Marquetti, 822  
Tel.: 274-4111 SP  
Peças — Al. Glette, 1031  
Tels.: 220-4500 - 220-0433 SP



## TERMINAL MARÍTIMO

# São Sebastião exige ampliações

Especializado na exportação de produtos siderúrgicos, São Sebastião revela grande eficiência e pretende conquistar outros tipos de cargas

Um porto que dispensa constantes dragagens e onde inexistem problemas com a mão-de-obra, burocracia ou estocagem. Esses são os principais argumentos a favor da ampliação do Porto de São Sebastião, onde a existência de apenas um único berço para a atracação é o principal obstáculo à sua maior utilização.

Na verdade, São Sebastião — propriedade da Portobrás, assim como todos os terminais marítimos brasileiros — compõe-se de duas concessões: a exploração comercial dos serviços portuários, cedida ao Estado de São Paulo, e o terminal petrolífero, repassado à Petrobrás. Pela primazia na exploração comercial, toda a movimentação efetuada no Terminal Almirante Barros — Tebar — da Petrobrás, recolhe tarifas à administração do porto, responsável pela fiscalização e supervisão destas operações (vide box).

O porto realiza embarques num cais de 150 metros, com uma profundidade de 8 metros e mantém uma estrutura retro-portuária para o armazenamento das mercadorias a serem embarcadas. Além da única possibilidade para atracação de navios, a pequena profundidade impede operações em calados superiores a 26 pés. "Só podemos embarcar cargas em navios durante a fase de lastreamento, caso contrário a embarcação não sai", declara Antonio Barreto,

diretor do porto. Tal característica determina uma verdadeira rota turística para os navios, que desembarcam cargas em Santos ou Rio de Janeiro, lastream em São Sebastião e retornam a um desses portos para completar sua capacidade de carga.

Este ano, São Sebastião deve atingir uma movimentação de 280 000 t. Isso representa um crescimento de 20% em relação ao mesmo período anterior, "em que pesem os péssimos três primeiros meses deste ano, quando embarcamos apenas 25 000 t", salienta Barreto. Como as tarifas são calculadas por tonelada movimentada — tanto para o porto quanto para a estiva —, e apenas um navio pode atracar por vez, a viabilização econômica deste porto exige cargas de grande densidade. "Necessito embarcar 20 000 t/mês para empatar despesas e receitas", declara Barreto.

**O MAIOR CLIENTE** — Esta situação indica o setor siderúrgico como o cliente mais adequado a este terminal. Antonio Barreto exemplifica da seguinte forma: "Para embarcar 4 000 t de papel, demoro oito dias. No mesmo período, posso movimentar 15 000 t de aço". Além da grande densidade, a carga siderúrgica apresenta outro tipo de facilidade para o porto, ou seja, não requer cuidados especiais de estiva.



## OFICINA GENARI

REFORMA  
QUALQUER TIPO  
DE CARROCERIAS  
PARA ÔNIBUS

- Pintura
- Venda de Carrocerias para Ônibus

Aceitamos Orçamentos  
para Qualquer  
parte do Brasil

### OFICINA GENARI

Rua Santo Antonio, 15-56  
Fone (0172) 42-2098 - Cx. Postal 80  
CEP 15.130 - MIRASSOL - SP

A especialização do porto de São Sebastião em cargas siderúrgicas transparece na sua lista de principais clientes. Anhanguera, Villares, Dedini, Aliperti, já exportam através deste terminal. Ano que vem, devem iniciar operações as siderúrgicas Barra Mansa e Fiel. Isso reflete-se na produtividade. Segundo o engenheiro Barreto, utilizando três turnos, o porto embarca 3 600 t em 24 horas, "o dobro de qualquer outro porto", orgulha-se. Motivo para contentamento também da mão-de-obra, remunerada por produção através de uma planilha de 2 000 t/dia. "Embarcando 3 600 t/dia, eles, praticamente, ganham dois dias em apenas um", frisa Barreto.

O projeto para ampliação do porto resolveria o único problema enfrentado por embarcadores e administradores. "Não posso dar segurança para a atracação imediata dos navios e a espera no canal pode representar, para o exportador, acréscimos de até US\$ 5 000 por dia", ilustra o diretor. Mas, segundo Claudio de Marchi, supervisor Administrativo de Exportação da Villares, que exporta aço através dos portos de Santos, Rio de Janeiro e São Sebastião, mesmo com esta característica indesejável, o último porto apresenta vantagens em relação as outras alternativas. "Hoje, estamos trabalhando com uma margem limitada de custo, devido à concorrência internacional, que determinou a redução do preço de um produto que vendíamos, no início do ano, de US\$ 300 para US\$ 260 por tonelada".

Desta forma, qualquer acréscimo no custo portuário pode inviabilizar a remessa de produtos siderúrgicos para



Nas atuais condições, São Sebastião pode exportar até 450 mil t/ anuais

outros países. "Santos representa, em determinados casos, um aumento de até US\$ 10 por tonelada, comparativamente a São Sebastião", declara Marchi. Das 10 000 t/mês de aço exportadas pela unidade de Pindamonhangaba da Villares, cerca de 95% são escoadas através de São Sebastião, enquanto das 1 000 t/mês exportadas pela unidade de São Caetano desta empresa, cerca de 90% utilizam o porto de Santos e o restante das exportações é escoado pelo porto do Rio de Janeiro.

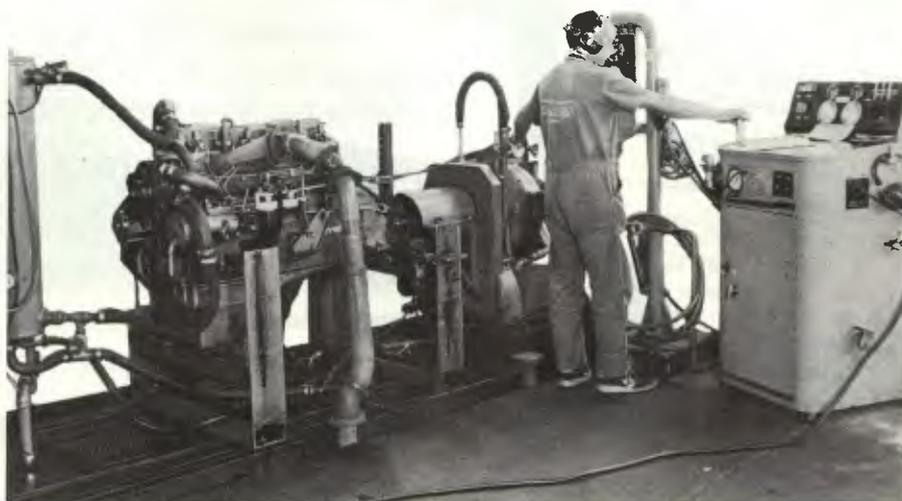
**MAIS DOIS BERÇOS** - Situando em 800 000 t anuais o potencial das exportações do setor siderúrgico, dos quais São Sebastião, nas atuais condições, só poderia escoar 450 000 t/ anuais, Barreto quer elevar a capacidade

de do porto para 1 milhão de toneladas anuais, formando uma *mix* de mercadorias, compostas pelos setores siderúrgicos, de papel e montadoras.

O projeto para ampliação prevê a instalação de mais dois berços para atracação, localizados a 150 metros do atual. De uma só vez, isso resolveria tanto a questão da espera dos navios, quanto do limite de calado, pois a esta distância do atual atracadouro, a profundidade atinge cerca de 10 a 11 metros. "São Sebastião poderia transformar-se no início de uma nova *linear*, talvez para o Oriente Médio, após tais melhorias", imagina Barreto.

Utilizando estrutura pré-moldada para a construção do braço de 150 metros e do cais de 185 metros, previstos no projeto, o engenheiro Barreto acre-

## TESTE EM DINAMÔMETRO GARANTE QUALIDADE NA RETÍFICA DE MOTORES CATERPILLAR, SCANIA, MWM, MERCEDES E PERKINS.



Técnicos ligados à área de motores Diesel concordam que as primeiras horas de funcionamento de um motor são as mais críticas, delas dependendo a vida útil e o seu futuro desempenho.

Na MARIEN, cada motor Diesel é amaciado e testado conforme um *plano específico*, ao fim do qual são aferidas as folgas de válvulas, a quente, e o cabeçote é reapertado na sequência e torque, especificados. Em seguida faz-se o teste à plena carga, e só então o motor é considerado APROVADO.



**MARIEN**

48 anos de experiência em motores

Rua Vicente Ferreira Leite, 156 - fone: 265-5133  
São Paulo - B. Limão - CEP 02723

dita que estas obras poderiam ser realizadas em onze meses.

O custo da ampliação é orçado em Cr\$ 55 bilhões, dos quais o diretor do porto pretende que cerca de 40% a 50% sejam investidos pelo Estado de São Paulo. O restante seria financiado pelo BNDES, com carência de três anos e prazo de cinco anos para amortização. "Além do investimento, o Estado pagaria a dívida, pois, de acordo com a atual lei, é o responsável por investimentos no porto", declara Barreto. Seguindo seus cálculos, o diretor acredita que tal investimento retornaria, através da cobrança de tarifas, em cinco anos "Necessito apenas começar as obras para que a GM, Volkswagen e outras montadoras garantam espaços de estocagem no porto".

Outra característica importante ressaltada por Antonio Barreto é o custo zero de drenagem para esta ampliação, "exemplo quase único no Brasil". Os usuários concordam com os planos do diretor, reforçando a crença na viabilidade da transformação de São Sebastião em um porto de grande movimento, através da utilização deste terminal, mesmo com as dificuldades atuais. "No cômputo geral, vale a pena escoar por São Sebastião, ainda que a demora para atracação seja de um ou dois dias", declara Claudio de Marchi, da Villares.



No meio do canal, o Tebar

## Álcool brasileiro: se o lobby cair, saída pelo Tebar

O Terminal Marítimo Almirante Barroso - Tebar - da Petrobrás é responsável pelo recebimento de 50% do petróleo consumido no Estado de São Paulo, região que absorve 65% do total gasto pelo país. Em termos de movimento anual, isto representa algo em torno de 30 milhões de toneladas.

Para tanto, o Tebar conta com quatro atracadouros localizados no meio do canal de São Sebastião, numa profundidade de 25 metros, possibilitando o acesso dos grandes petroleiros. Esses atracadouros estão ligados aos tanques de estocagem, com capacidade para 2 milhões de m<sup>3</sup>, por dutos, divididos de acordo com o produto movimentado: petróleo, derivados etc. Tais condições poderão determinar uma nova atividade para o Tebar. A exportação de álcool brasileiro para o EUA, caso se vença a barreira alfandegária atualmente em vigor, deverá utilizar-se deste terminal.

Além das excelentes condições para embarque, os tanques de armazenagem do Tebar estão ligados, por oleodutos, às refinarias de São José dos Campos, Paulínia, Cubatão e Catuaba. Estas refinarias também possuem oleodutos interligando-se à outras refinarias, como a de Barueri, pólo concentrador de grande parte do álcool produzido no Estado. Em outras palavras, uma segunda utilização para os oleodutos da Petrobrás, já instalados, baratearia a operação do transporte do álcool brasileiro. "Esta decisão será tomada pela diretoria da empresa, foge a minha competência", declara Istaél Prata Silva, superintendente do Tebar.

14 SEGUNDA LUNES MONDAY MONTAG LUNEDI

15 TERÇA MARTES TUESDAY DIENSTAG MARTEDI

8 - Instruir Gerente de operações do nordeste OK!

9

10 - Despachar projeto do novo terminal OK!

11

12:30 - Almoço da Diretoria do Sindicato OK!

12 Anisara Secretária para renovar a assinatura de Transporte Moderno URGENTE!!

10 30 - Reunião do Conselho de Administração (adiada para sexta-feira.)

12 Presença de Fernanda

13

# NA AGENDA DO EXECUTIVO, TM TEM ESPAÇO GARANTIDO

Quem lida com transportes não pode ficar sem a melhor revista do setor.

## Faça já sua assinatura anual (12 edições): Cr\$ 90.000

(Preço válido até 30.12.85)

Transporte Moderno  
04003 Rua Said Aiach 306  
Tel. 884-2122 - Telex 36907

Editora TM Ltda. Paraíso - São Paulo

## PASSAGEIROS

# Santos aprova o "chiqueirão" nos coletivos

A Câmara de Vereadores de Santos disciplinou o "chiqueirão". Na grande SP, ele está proibido

Depois de dois meses de debates, Santos (SP) aprovou a instalação de "chiqueirões" (foto) — barreiras físicas entre a porta de entrada e a borboleta — nos ônibus urbanos. A iniciativa coube à empresa Viação Santos, São Vicente, Litoral Ltda., do empresário Cláudio Regina, a única empresa privada que explora o transporte urbano na cidade. Ela instalou o equipamento em seus ônibus, antes da autorização, alegando razões de segurança e para evitar a evasão de receita.

A questão ganhou as manchetes dos jornais de Santos, por ter dividido a opinião pública. Na Câmara Municipal, um vereador apresentou projeto proibindo a instalação do equipamento; e um outro apresentou substitutivo, disciplinando sua instalação.

A Câmara, por dez votos a nove, aprovou o substitutivo, que não foi vetado nem sancionado pelo prefeito Oswaldo Justo. Resultado: o projeto permitindo a instalação de "chiqueirões" foi promulgado pela Câmara, e é lei desde 3 de outubro.



Chiqueirões são instalados em Santos

**MELHOR OPÇÃO** — Explica um assessor de Oswaldo Justo, do PMDB, que o silêncio do prefeito correspondeu à melhor opção política. "Se o projeto fosse sancionado, diriam que Justo é favorável ao 'chiqueirão'. Se o projeto fosse vetado, o equipamento estaria

liberado, e sem regulamentação. Tanto o prefeito não é favorável ao "chiqueirão" que o equipamento não está instalado nos ônibus da Companhia Santista de Transportes Coletivos" (a empresa municipal de transporte urbano de Santos, com participação minoritária no transporte de passageiros/dia), acrescenta o assessor.

As justificativas do assessor do prefeito parecem razoáveis, mas há quem diga, na Câmara Municipal, que Oswaldo Justo poderia ter proibido a instalação do equipamento por simples decreto, preferindo porém deixar a Câmara promulgar o projeto.

"Chiqueirão" ou "chiqueirinho"? Santos incorporou os dois vocábulos. O segundo designa o equipamento primitivamente instalado pela Viação Santos, São Vicente, Litoral Ltda. O primeiro é aprovado pela Câmara Municipal. A diferença é de dimensões. As divisórias imaginadas pela concessionária privada deixavam pouco espaço entre a porta de entrada e a borboleta. O projeto aprovado pela Câmara permite a instalação de divisórias desde que reservada área útil interna, com janela de emergência, para abrigar, no mínimo, doze passageiros.

Além disso, as divisórias devem ser compostas de cinco painéis justapostos, fixados à estrutura da carroçaria. Cada painel deve ter tubos verticais e horizontais, de alumínio polido com diâmetro externo de uma polegada e um quarto; ter vidros temperados de segurança na parte superior com espessura de cinco milímetros; ter painéis inferiores compostos de madeira compensada revestida em suas faces com fórmica; e terem, os painéis próximos à porta de entrada, "pega mãos" de alumínio polido, "para facilitar a subida dos passageiros".

**SÃO PAULO PROÍBE** — Enquanto Santos regulamenta o "chiqueirão", esse equipamento foi proibido pelo secretário dos Negócios Metropolitanos do Estado, Almino Affonso, para os ônibus que fazem as linhas intermunicipais de interesse metropolitano. De acordo com a resolução 176/85, em vigor desde 18 de outubro, as empresas têm noventa dias para cumprir a resolução — ou seja, retirar os "chiqueirões" ou "chiqueirinhos" eventualmente instalados nos ônibus.

O mesmo documento estabelece que a área "não paga", situada entre a porta traseira do veículo e o equipamento que a separa fisicamente da "área paga", deve ter capacidade para acomodar, no mínimo, oito passageiros sentados.

## ÔNIBUS USADOS



- COMPRA
- VENDA
- TROCA

RODOVIÁRIOS E URBANOS

Renavell

REVENDEDORA NACIONAL DE VEÍCULOS LTDA.

Rua Silva Teles, 1793 - CEP 03026  
Conindê - S.P. - Esq. Marginal Tietê  
Fone: 948-3277

Atendimento para todo o Brasil

## legislação nos transportes

- Carta quinzenal, para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

- Preparada por uma equipe especializada de jornalistas, advogados e técnicos em transportes.

- Peça informações completas por carta, telex ou telefone.



Editora TM Ltda

(Revistas "Transporte Moderno" e "Caminhoneiro")  
Rua Said Aiach 306, telefone  
884-2122, telex 36907, CEP 04003  
São Paulo, SP.

## RECAUCHUTAGEM BRASÍLIA



RECAPAGEM  
PRÉ-MOLDADO =  
SISTEMA A FRIO  
RECAUCHUTAGENS  
CONVENCIONAIS

CAMINHÕES - ÔNIBUS - UTILITÁRIOS  
AUTOMÓVEIS - EMPILHADEIRAS -  
BALANCEAMENTO



Serviço Autorizado em Radiais  
Goodyear - Pirelli - Firestone

**Pneus Brasília Ltda.**

Rua Francisco Duarte, 689 - cep 02054  
Vila Guilherme - S. Paulo  
Tels: (PBX) 292-1599



## Moderna frota de ônibus

Com: • Toilet • Ar Condicionado  
• Serviço Microfonia  
• Música Ambiente • TV e Vídeo

### TRANSPORTES DE:

- Funcionários p/ Indústria
- Excursões
- Viagens Nacionais e Internacionais

# PACAEMBUS

TRANSPORTADORA TURÍSTICA LTDA.

Av. Marques de São Vicente, 10  
CEP 01139 - S.P.

Fone: (PBX) 825-3044 - Telex (011) 32061



## RECUPERAÇÃO

# Opção pela reforma atrai os usuários

Para adiar a renovação da frota por algum tempo, muitos transportadores vêm preferindo reformar os seus veículos. Veja aqui, as vantagens que isso traz

A escassez da oferta de veículos novos aliada a um custo de aquisição cada vez maior, tem estimulado, nos últimos tempos, a volta de uma antiga prática por parte dos transportadores: as reformas parciais ou completos dos veículos da frota.

Afinal, raciocinam os empresários, se é possível esticar por mais algum tempo a renovação de seus equipamentos, através de uma boa recuperação das carcaças e até do motor e outras partes vitais, por que então não aproveitar, tendo em conta os ganhos com uma nova vida útil?

Já existem em São Paulo, inúmeras reformadoras ligadas a concessionárias, ou mesmo independentes, que prestam um excelente serviço, a preços compatíveis, dispensando, dessa forma, o usuário de altos investimentos na montagem de oficinas próprias, ferramental e mão-de-obra especializada. Toda uma infra-estrutura, enfim, que só chegaria a compensar, em lucratividade, empresas que contam com pelo menos cem veículos em sua frota, conforme calculam os especialistas no assunto.

**POUCAS EMPRESAS** - Prova do alto nível técnico exigido neste tipo de reparo se reflete no número de oficinas, que se dedicam exclusivamente a este mercado, existente no Estado. No segmento de ônibus, esse total não excede

a cinco empresas, três delas localizadas no interior e duas na capital, enquanto no de caminhões, o número de recuperadoras de cabines é pouco superior a dez.

Se somarmos a isso o fato de que, pelo menos, duas delas, com especialização na área de ônibus, são remanescerentes de antigos fabricantes de carrocerias, de quem herdaram *know how* para prosseguirem nessa atividade, fica fácil perceber as dificuldades que envolvem as reformas de veículos comerciais.

É que o garante, por exemplo, o sócio proprietário da Lopes Saes & Cia



Saes: herdeiro de um difícil negócio

Ltda, José Fernando Norão Saes, representante da terceira geração de uma família que há mais de cinquenta anos vem dirigindo essa tradicional empresa, localizada na cidade de Marília.



**Genari: clientes em todo o Brasil**

**QUASE UM NOVO** – Ocupado com uma média de quinze reformas por mês, entre parciais e completas, José Fernando não hesita em garantir que uma recuperação bem feita transforma qualquer ônibus praticamente em um novo.

“Se a vida média de um carro gira em torno de dez anos”, comenta o empresário, “é quase certo que, depois de reformado, ele agüente pelo menos outros oito, se utilizado em condições normais de tráfego”.

Ainda que apresentando números mais modestos, este mesmo ponto-de-vista é, igualmente, compartilhado por outro especialista nesse assunto: Nelson Corder Junior, vinculado à empresa JN Ltda, de Piracicaba.

Para Nelson, a partir dos sete anos de vida útil já é interessante se pensar na reforma de um coletivo, que lhe dará um novo fôlego para continuar trabalhando, em condições semi-novas, por um outro período de mais cinco anos.

Entusiasta da recuperação de veículos por terceiros, Corder Jr. aponta como principais vantagens a rapidez do serviço e o fato de poder contar com uma equipe de quinze especialistas, nas mais diversas áreas: da pintura à eletricidade, da funilaria à tapeçaria, em condições de reparar qualquer ônibus, no estado em que estiver.

“Muitas empresas pequenas”, justifica o empresário, “arriscam partir para a reforma, confiando em três ou quatro operários, contratados especialmente para isso. Mas, somente quem está no mercado, é que pode dizer das dificuldades que representa fazer um serviço confiável, dentro de um custo previsível”.

Esse valor, considerando uma reforma completa do veículo, tanto Nelson quanto Fernando estimam em torno de Cr\$ 30 a 40 milhões, dependendo do estado do carro. Da mesma forma que o tempo previsto para a conclusão do serviço gira ao redor de 45 dias.

**MOTOR HOME A BÓIA-FRIA** – Mas, não são apenas as empresas de transporte urbano de passageiros, de fretamento e prefeituras que se valem, regularmente, dos serviços das recuperadoras de ônibus independentes. Isso porque, os particulares e também os usuários de cana-de-açúcar há muito já descobriram o potencial dessas oficinas, para adaptações de carrocerias para aplicações especiais.

Como acontece com os ônibus que as reformadoras transformam para utilização como *motor-home* ou, então, para o transporte de bóias-frias que a legislação atualmente obriga, em substituição aos caminhões paus-de-arara. Nesse último particular, as oficinas fazem o fechamento da porta traseira, a substituição dos bancos estofados por similares de fibra, constroem bagageiros para ferramentas, além da instalação de caixa d'água, conforme indicações do proprietário do veículo.

Outro que também opina, com conhecimento, sobre o assunto é Hélsio Vitorio Genari, proprietário da Oficina Genari, estabelecida na cidade de Mirassol. Empresa que sucedeu à antiga fábrica de “carrocerias” Genari, outra pioneira montadora de ônibus no Brasil, nos idos de 1933 e fundada pelo avô do atual administrador.

**ATÉ MESMO EM RONDÔNIA** – Aliás, não é por outro motivo que a Oficina Genari atende clientes até mesmo fora do Estado, incluindo Minas, Goiás, Mato Grosso e até a distante Rondônia.

Ocupado com uma média de duas reformas completas por mês e outras cinco parciais Hélsio Genari garante, além de tudo, a utilização sempre que possível de peças originais, em qualquer reforma, condicionado é claro, a sua existência no mercado.

Tal preocupação é que justifica, na visão do empresário, o fato de cobrar um preço bem acima de seus concorrentes, sobre todos os serviços que oferece. Uma reforma completa de uma carroceria de ônibus Vitorio Genari calcula, atualmente, em torno de Cr\$ 60 milhões, enquanto que, para os serviços de repintura, os preços giram ao redor de 8 a 12 milhões de cruzeiros.

Considerada pelo recuperador como outra forte especialidade de empresa, esse serviço consiste na remoção completa da pintura antiga além de frisos

# FROTÉCNICA

## Engenheiros Especializados

### Organização de Frotas

Dimensionamento, recuperação, controle de custos operacionais, racionalização, esquematização de oficinas e almoxarifados, auditoria e gerenciamento **para frotas de todos os portes** (caminhões, utilitários, automóveis, motocicletas, etc.)

**Acabe com a ociosidade, o desperdício e os excessos.**

**Nós temos a solução que sua empresa necessita.**

**Fone: 255-5777**  
**Ramal 1740**



## CARROCERIAS DE ÔNIBUS,

- Reforma
- Fabricação e Reparo de Peças e Carrocerias de Fibra de Vidro.

**LOPES SAES & CIA. LTDA.**

**Escritório e Fábrica:**

Av. Nelson Spielmann, 62

Fones: (0144) 33-3856 - 33-4458

CEP17.500 - MARÍLIA - SP.

# CARROCERIAS



- Carrocerias em madeira de Lei, altamente selecionada.
- Carrocerias Isotérmicas e Frigoríficas, com isolamento térmico de Espuma Rígida de Poliuretano, com Revestimento em Fibra de Vidro.
  - Câmaras Frigoríficas Modulares Desmontáveis.
- Equipamentos Frigoríficos para transporte, com temperaturas de até 20°C negativos.



## FÁBRICA DE CARROCERIAS SÃO RAFAEL LTDA.

Av. Celso Garcia, 4285 - Tatuapé  
São Paulo - SP  
Tel.: (011) 294-6633 - Telex: (011) 30463

e janelas laterais, aplicação de fundo wash primer, seguido de fundo cinza, e mais duas demãos nas cores finais, conforme croqui enviado pelo cliente.

Embora pareçam procedimentos usuais, Helsio Genari confia, no entanto, que guarda um segredo na pintura dos veículos que executa que o distingue das outras oficinas. "Acontece que dou um tratamento diferente, antes de aplicar a primeira e a segunda demão definitiva, que permitem que a pintura apresentem uma maior consistência, além de um brilho melhor", explica o reformador. Características que, ao seu ver, refletem numa maior proteção à carcaça, com o conseqüente aumento da sua vida útil.

Uma outra vantagem oferecida pela empresa está na possibilidade que permite que o próprio cliente forneça as peças necessárias para o reparo, pagando apenas pela mão-de-obra utilizada.

**À BASE DE TROCA** — Mas, é evidente que a redescoberta das vantagens obtidas com as reformas dos veículos da frota, não se restringem apenas aos ônibus. Muitos frotistas de caminhões também estão optando por essa modalidade, aproveitando ainda o fato de, em se tratando de cabinas, as recuperadoras oferecerem o sistema a base de troca.

Para o transportador, as vantagens são inúmeras: além de diminuir o tempo de parada do veículo na oficina, o usuário conta com as mesmas garantias de uma nova, a um preço praticamente igual aquele que gastaria, caso optasse pela recuperação da carroceria original.

Valdir Zabeu, sócio-proprietário da Pino Rei Serviços e Peças, especializada na reforma de veículos pesados relaciona alguns desses preços, cobrados por sua empresa. Um Scania 111 cabine leito, completa, incluindo tapeçaria, vidros e já pintada, custa em torno de Cr\$ 28 milhões; um LK, por volta de Cr\$ 32 milhões e um Fiat 190 turbo, mais ou menos Cr\$ 25 milhões. Preços médios posto oficina, não creditados aí o casco antigo aceito como parte de pagamento.

Funcionando já há seis anos, a empresa hoje reforma cerca de dez cabinas por mês, oferece garantia de seis meses para qualquer problema de funilaria, em uso normal, e faz também pinturas personalizadas, com um pequeno acréscimo sobre o custo final. Noventa por cento de seus clientes são empresas e o restante autônomos.

Condições ainda melhores são oferecidas pela concessionária Mercedes Benz de Ribeirão Preto, a Ribeirão Diesel. Conforme registra Gilberto Batista Silva, gerente de Serviços.



**Gilberto: solda ponto garante qualidade**

A empresa dá garantia de um ano, sem limite de quilometragem, para qualquer artefato reconicionado em suas oficinas, além da cobertura da rede, espalhada por todo o Brasil.

**IGUAL À INDÚSTRIA** — Ressalta o gerente, a importância de existir confiabilidade no serviço, o que só é conseguido por oficinas que dispõem de equipamentos apropriados, a exemplo da indústria, além de mão de obra com grande conhecimento do que faz.

No caso da Ribeirão Diesel, Gilberto cita, por exemplo, a utilização de máquinas de solda ponto e solda mig, em substituição à tradicional de oxigênio. Processo que, além de garantir uma junção mais perfeita das estruturas metálicas, quase que dispensa a utilização de massa, muito utilizada em oficinas pequenas para esconder defeitos na lataria.

Além das situações habituais que recomendam a reforma da cabina como batidas, colisões ou excesso de ferrugem, Gilberto Batista sugere também esta prática para todas as empresas que cuidam de manter uma imagem sempre nova da frota. Juntamente com aquelas que se preocupam com a valorização dos seus caminhões, com vistas a obter um bom preço, quando chega a hora da sua renovação.

Em termos de preços, pelo sistema a base de troca, a cabina de um caminhão médio custa aproximadamente Cr\$ 8 milhões, sendo substituída no prazo máximo de um dia e meio, prazo bastante inferior aos vinte dias que em média demoraria, caso fosse reformada da forma convencional.



TRANSPORTE DE MASSA

# Bauru procura um modelo próprio

Confiando na atuação da Emturb, uma típica cidade média do interior investe na busca de soluções locais, para resolver seus problemas

Com o desenvolvimento acentuado, nos últimos anos, das economias regionais, o problema de transporte de massa passou a afetar, também, inúmeras cidades médias brasileiras. O fato tem despertado para a busca de soluções específicas, capazes de atender aos reclamos da população.

É o caso típico de Bauru, localizada no centro-oeste do Estado de São Paulo, a 349 quilômetros da capital, que vem se destacando pelas soluções adotadas, para melhorar seu transporte coletivo. Resultado da atuação da Empresa Municipal de Transportes Urbanos, Emturb, daquela cidade paulista. Entidade que enfatiza a aplicação de "modelos" mais adequados às características locais, dentro do segmento transporte, dispensando fórmulas já testadas nos grandes centros, mas, de pouca receptividade regional.

**VISÃO DIFERENTE** — "Hoje", historicamente o economista Darcy Rodrigues, atual presidente da empresa, "graças ao trabalho desenvolvido pela Emturb, de 1983 para cá, o poder público municipal tem uma visão diferente das antigas administrações, sobre a política de transporte urbano".

A explicação se traduz pela adoção de uma postura de "árbitro e fiscal",

nas questões que afetam o transporte de massa, ao contrário de outros tempos quando, por desinteresse ou falta de conhecimento do assunto, a municipalidade se submetia às exigências da única empresa permissionária de ônibus da cidade, a ECCB, Empresa Circular Cidade de Bauru.

Com base nessa visão foi que a Emturb partiu para a realização de estudos técnicos buscando conhecer a realidade do setor, dos quais resultaram inúmeras medidas, hoje implantadas. Como é o caso, por exemplo, do Conselho Municipal de Usuários, criado no ano passado.

"Trata-se de um órgão consultivo", explica Darcy Rodrigues, "formado por representantes das associações de classe, sindicatos, diretórios etc., num total de 61 entidades, que definem linhas de ação política, para a área de transporte, analisadas depois pela Emturb, para uma eventual adoção".

Dentre as inúmeras sugestões partidas do Conselho, o economista destaca a criação do "passe do desempregado". Benefício que garante o transporte gratuito por um ano, para todas as pessoas maiores de 21 anos, que comprovem estar sem trabalho a mais de seis e menos de dezoito meses. Além do "passe do idoso", nos moldes do que funciona na capital.

**TARIFA MAIS BAIXA** — O fato da cidade contar com a mais baixa tarifa de ônibus do Estado (Cr\$ 750, em outubro) é, também, ressaltado pelo presidente da empresa.

"Foi uma decisão do próprio prefeito, já no início de sua administração, optar pela fixação de uma tarifa social, permitindo que a população de maior renda subsidie a de menor poder aquisitivo, que mora mais longe", justifica Darcy.

A própria ECCB, por outro lado, é também obrigada a dar a sua cota de contribuição. Isso porque, somente por ocasião dos dissídios trabalhistas que a empresa é remunerada de forma integral, conforme suas planilhas de custos, compensando os períodos intermediários, quando o poder concedente só autoriza aumentos num patamar inferior.

O presidente da Emturb pensa, contudo, avançar ainda mais nessa proposta. "Temos intenção de fixar um patamar de defasagem", justifica, explicando que a idéia é tornar o reajuste automático "sempre que ultrapassar o limite de defasagem determinado pelo poder público".

**BOM ATENDIMENTO** — Mesmo tendo em conta as restrições à ação da empresa, o economista não poupa elogios à atuação da operadora, dentro do município. "Longe de prejudicar a qualidade do serviço prestado, esse relacionamento mais estreito do poder público com a ECCB obrigou a empresa a uma racionalização dos seus custos operacionais, permitindo que, hoje, ela preste um serviço muito bom em termos de oferta de carros, limpeza e pontualidade, sem comprometer a sua lucratividade", comenta Rodrigues. A empresa atende, atualmente 38 linhas, a menor de 7 km e a maior com 40 km de extensão, através de uma frota efetiva de 125 ônibus, sendo 88 em operação, que transportam cerca de dois milhões e quinhentos mil passageiros/mês.

Apesar desse reconhecimento, Darcy admite que há muita coisa, ainda, para ser feita, com o objetivo de melhorar o atendimento à população. A EMTURB já estuda a reformulação de alguns trechos de sua malha viária e, a criação de via preferencial de coletivos no principal corredor da cidade, a avenida Rodrigues Alves, por onde transitam cerca de 80 ônibus/hora, nos horários de pico. Além da implantação do "direção", uma linha sem paradas intermediárias para coleta de passageiros, ligando diretamente o centro à periferia da cidade.

# **LISTAMAR** buzina e pede passagem com a força de seus 15 anos

Em 1970 foi fundada em São Paulo a TRANSPORTADORA LISTAMAR, reunindo o homem de transporte rodoviário LINDOMAR GOMES DE OLIVEIRA, já com mais de 30 anos de experiência, e os administradores de empresa LINDOMAR GOMES DE OLIVEIRA JÚNIOR e ROBERTO MARTINS DE LUCCA. Empresa de vocação familiar, pai, filho e genro somaram forças com unidade de objetivos.



## **TRÊS FILIAIS**

Hoje, aos 15 anos, a LISTAMAR orgulha-se de contar com três filiais. A primeira foi inaugurada em CONTAGEM (MG). A segunda está instalada em AMERICANA (SP) em prédio próprio às margens da Rodovia Anhanguera, junto ao trevo de acesso da cidade. Em 1982, foi implantada a mais recente filial, em BRAGANÇA PAULISTA (SP). A matriz em São Paulo está instalada em prédio próprio, no Km 0 da Rodovia Presidente Dutra, com área coberta de 5 mil metros quadrados.

## **FROTA DE 128 VEÍCULOS**

A frota da LISTAMAR é toda ela própria, somando 128 veículos comerciais – sendo 70% composta de carros tipo Baú, isto é, carroceria fechada – com idade média de cinco anos, correspondendo a cada um deles um sólido seguro de carga de Cr\$ 8 bilhões.

## **PROCESSAMENTO DE DADOS**

Especialista em carga seca, a LISTAMAR dá maior rapidez a seus serviços graças a um moderno centro de processamento de dados, conectando matriz e filiais. A LISTAMAR, no ano 15, está convicta de poder oferecer a seus clientes o bom transporte:

ágil, jovem, garantido e experiente.

Mas todos os sucessos contabilizados pela LISTAMAR não teriam sido possíveis sem o apoio de seus clientes e fornecedores, que lhe dão uma invejável posição de destaque. Por isso, a LISTAMAR buzina, pede passagem, ultrapassa, volta para a pista da direita e agradece a preferência.



# **Transp. LISTAMAR**

**TRANSPORTADORA LISTAMAR LTDA.**

**MATRIZ:** Rua Prof. Ulpiano Pinto de Souza, 99 - Km 0 da Via Dutra, Telefone: 291-4900 - CEP 02167 - Vila Maria Baixa - São Paulo - SP.

### **FILIAIS:**

**Contagem** - MG - Rua José Gonçalves Filho, 532, Inconfidente, Telefone: (031) 333-3425 - CEP 32.000

**Americana** - SP - Rua Mauro Schiavoni, 27 - Telefone: (0192) 61-2204 e 61-8393 - CEP 13470

**Bragança Paulista** - SP - Av. José Gomes da Rocha Leal, 1422 - Telefone: 433-0563 - CEP 12900

## COMBUSTÍVEIS

# Dísel B passa nos testes da Petrobrás

A Petrobrás encerra a fase de testes do dísel B e aguarda autorização do CNP para iniciar as vendas. Mas, ainda existem restrições ao combustível

O “vilão” dísel B passou pelos testes experimentais sem deixar as borras assacada contra suas características, logo após separadas as primeiras amostras do novo combustível, em meados de 1983. Mais do que isso, hoje, passado a verdadeira saraiada de opiniões e teorias técnicas contra o combustível do “Programa de Fundo de Barril da Petrobrás”, têm-se a impressão de que o bicho foi pintado com cores mais negras que as reais.

Computando-se apenas os quatro testes realizados com veículos de empresas de transporte urbano de passageiros, em diferentes capitais brasileiras, o dísel B foi posto à prova durante nada menos de 1,2 milhão de quilômetros. Nesses mesmos testes, em média, devem ter sido consumidos seiscentos mil litros de combustível, à razão de dois por quilômetro.

Transformadas as horas de funcionamento de motores de lanchas, tratores de esteira e caminhões fora de

julga ter encerrado a fase de testes. Dessa maneira, o dísel B aguarda apenas o OK final do Conselho Nacional de Petróleo (CNP), para abrir seu leque de comercialização. “Não há como re-



Tanto na CMTC, paulista, quanto na Carris, gaúcha, os testes apontaram excelentes resultados

dos, tem menor teor de enxofre, maior índice de cetano e fornecimentos com especificações mais lineares entre as diversas refinarias.

O enxofre presente nas partidas fornecidas pelas diversas refinarias durante o teste, na média, sequer arranhou a marca de 1,6% proposta como “guarda chuva”. A única exceção a essa regra ficou para a REFAP, de Porto Alegre, onde a porcentagem esteve próxima à marca do 1,3. Por ironia do destino, na média, o enxofre do dísel B andou, segundo a Petrobrás, em torno de 0,8569%, portanto abaixo até mesmo dos 1,3 propostos para o dísel convencional.

**ÓLEO RESISTE** – O enxofre, imaginavam os técnicos em motores, à base de 1,6%, ou até menos, poderia aumentar consideravelmente os desgastes sofridos, a partir do tanque passando pelo sistema de injeção e chegando ao motor. Todos esses problemas, se traduziriam, no final da linha, por depó-



estrada, um outro tanto em quilometragem poderia ser somado a essa conta. Afora, ainda, o uso não computado de equipamentos das próprias refinarias da Petrobrás, que há mais de dois anos já consomem o dísel B.

Com essas credenciais, amparadas ainda por longos testes de bancada, nos dinamômetros do CENPE – Centro de Pesquisas da Petrobrás, a estatal

cusar o produto, do ponto de vista técnico. Para nós, está aprovado”, afirma convicto José Fantine, chefe da Divisão de Refino e Petroquímica da Petrobrás.

**SEM GUARDA CHUVA** – A aprovação do CNP, que incluirá ainda o preço a ser praticado e detalhes do esquema de distribuição, depende de poucos

sitos de carvão nas cabeças dos pistões e, conseqüentemente, uma maior degradação, por oxidação, do óleo lubrificante — o enxofre reage com a água presente na combustão formando ácido sulfúrico.

Imaginava-se, por conta disto, trocas mais freqüentes de lubrificante, ou uma necessidade de maior aditivação. Um fabricante de óleo chegou a vaticinar, naquela época, que os lubrificantes da 3ª classe CNP não seriam adequados para o serviço com o diesel B.

Os relatórios elaborados por duas petrolíferas, a Texaco e a Ipiranga, que acompanharam parte dos testes realizados de 1983 para cá, porém, não apontaram qualquer fenômeno de contaminação ou degradação do lubrificante. A Ipiranga, que acompanhou o teste de dois caminhões Mercedes-Benz 2013, de uma sua afiliada Tropical Transportes, do Rio de Janeiro, e ainda de três ônibus OM 352, da Via-

ção Mauá, relata que “principalmente, devido ao baixo teor de enxofre (0,63%), foi desnecessária a utilização de um óleo lubrificante específico para o diesel B”.

Os caminhões tiveram uma quilômetragem acumulada com diesel B de mais de 55 mil quilômetros, com análise a cada cinco mil e troca aos dez. O consumo de lubrificantes, no melhor resultado obtido, foi de 373 km/litro. A Ipiranga, na comparação com os valores obtidos no caminhão que rodava com o diesel convencional, rotulou o gasto como alto, mas não atribuiu o fato ao diesel B.

**TEXACO APROVA** — Mesmo porque, nos ônibus da Viação Mauá, os resultados foram bem diferentes. Na média, nenhum dos três fez menos de 759 km/litro. Melhor até que os 530 e 540 anotados nos dois ônibus que consumiram diesel convencional. Baseados nes-

sas performances, os técnicos da Ipiranga concluíram que “o diesel B utilizado apresentou performance similar ao diesel comum”.

Num extenso relatório de 32 páginas, a Texaco tira conclusões mais apuradas do acompanhamento da experiência realizada na Empresa de Transportes Flores, do Rio de Janeiro, em ônibus Mercedes, com motor OM 352, utilizados no transporte urbano de passageiros.

Lá também, o teor médio de enxofre esteve em torno de 0,72% e o número de cetano em 40. Os ônibus movidos a diesel B completaram um pouco mais de 98 mil quilômetros e, segundo a síntese do relatório “os consumos relativos, entre lubrificantes e combustível, foram plenamente satisfatórios tanto para o novo diesel, quanto para o convencional”.

Como na Ipiranga os técnicos da Texaco concluem que o desempenho

## “Diesel B é um produto desconhecido”

Arquiferrenho contestador de qualquer diesel de pior qualidade do que aquela já imposto naturalmente aos tanques dos veículos brasileiros — por ele, batizado de “Z” —, Augusto Cesar Saldiva Aguiar, diretor Executivo eleito da ABEA-Associação Brasileira dos Engenheiros Automotivos, mudou pouco sua opinião sobre o diesel “B”.

“É um produto desconhecido, que deve ser discutido por produtores de combustível e de veículos. Paixões de vender combustível, ou veículos, à parte, o que interessa é descobrir maneiras de utilizá-lo em benefício do país”, propõe ele ao admitir ter havido “algum progresso em relação às vagas especificações propostas inicialmente pela Petrobrás para o diesel B.

“De meados de 1984 para cá, a Petrobrás resolveu agir de outro modo, ouvindo especialistas em motores e, assim, passou a desenvolver um programa apropriado para o combustível”, reconhece Aguiar. A partir daí, chega a admitir até um “gradual ajuste de ponteiros e, como consequência, um estreitamento das especificações vagas”.

Mas, exatamente por esse fato, ele conclui que ainda possa haver um maior refinamento dessas especificações, principalmente no teor de enxofre e índice de cetano. “Sabe-se, de ouvir dizer, que alguns problemas de especificação resolvidos num lote, voltaram a aparecer no lote seguinte”, ressalva.

Em suma, Aguiar apoia suas conclusões numa suposta heterogeneidade do novo combustível para não cancelar os resultados obtidos nos testes. E,



Saldiva Aguiar

além disto, o diretor Executivo da ABEA, acha que foram poucos os ensaios tecnológicos em bancos de prova, com instrumentação adequada e sob rígidas normas de controle. O mesmo ocorreu com os experimentos, que se pode chamar de “funcionais” e envolvem a operação normal dos veículos. “Eu acho que trezentas horas de testes, bem controlados, servem para dizer não. E, no mínimo, de sete a oito mil para dizer que sim”, resume.

**“ALTERNATIVO”** — A instabilidade do diesel B, para eles, leva a outra contradição. Parece-me que estamos acendendo a mesma vela nas duas pontas. Porque, ao mesmo tempo em que falamos em usar um combustível degradável como é o diesel B, falamos também de normas mais rígidas de controle da poluição em veículos automotores”, lembra.

O tom de conversa, no entanto, muda de ritmo quando o assunto se volta para o diesel “parafínico” — a mais nova proposta da Petrobrás, que chegou a causar um verdadeiro burburinho quando apresentado ao último SIMEA-Simpósio de Engenharia Automotiva, perante uma seleta platéia de engenheiros, técnicos e especialistas da área.

Aguiar classifica o “diesel parafínico” como uma espécie de margarina que, devidamente aquecida teria especificações análogas às do diesel convencional, considerado de boa qualidade. “Se for tão bom quanto diz a Petrobrás, será atraente, porque cria apenas o incômodo de um equipamento adicional, dispensando alterações nos motores”, pressupõe.

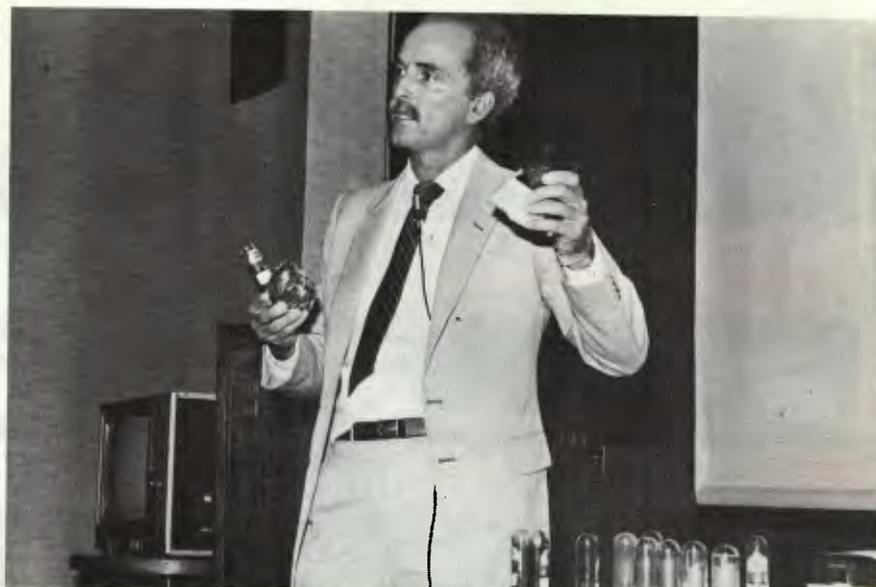
“Mesmo assim, acha difícil consumir a novidade em veículos devido ao sistema de aquecimento. “O óleo poderia endurecer no sistema de injeção e causar problemas”. O parafínico, em sua opinião, ficaria restrito, talvez, a aplicações extra-veiculares, como os motores estacionários. A Carris Portalegrense, contudo, está testando o parafínico em um ônibus Scania que vem utilizando o sistema de aquecimento até agora, sem problemas (veja quadro).

Fechando sua corrente de pensamento, Saldiva Aguiar acha que, realmente, é preciso continuar a “raspar o fundo do barril”, mas com maior aplicação tecnológica. “O PNB do Brasil roda sobre diesel e isso é irreversível. Desse modo, é preciso discutir o diesel, pois mesmo os combustíveis alternativos terão pouquíssima representação no transporte de cargas. A não ser que se considere o diesel B um alternativo”, conclui.

e o estado dos motores foram equivalentes, com a ressalva de que "as pequenas diferenças notadas podem ser atribuídas a fatores não relacionados com a natureza dos combustíveis utilizados". As conclusões foram retiradas de nada menos que 57 análises laboratoriais de óleo usado (Ursa LA-3, SAE 30) após 1500, 5000 e 10000 quilômetros.

Dos valores importantes a considerar nessas análises, a presença de água, por exemplo, não chegou nem de longe a atingir o valor máximo admissível de 0,3%, com "traços" registrados em oito dos 57 ensaios. Em algumas das amostras, houve alguns poucos casos do nível máximo admitido, de 5%, ser ultrapassado. As conclusões admitem, num resumo final, que não foram encontrados impedimentos para utilização do óleo Ursa LA-3 normal nos motores movidos a diesel B.

**CENPES ELEVA TEOR** — O fantasma do alto teor de enxofre, por outro lado, também não assusta os laboratoristas e técnicos do CENPES. Recentemente, esse setor de pesquisas da Petrobrás voltou a queimar combustível com teor de enxofre de 1,66% num teste de bancada feito com um motor Mercedes Benz OM 314 ao longo de 110 horas. "Não houve qualquer pro-



**Fantine: deficiências devem causar perda de aproximadamente 10%**

blema, mesmo sem ter sido feita a troca de filtros", informa José Fantine. Apesar disso, a Petrobrás reafirma não ter qualquer intenção de fazer diesel B com alto teor de enxofre.

"E, mesmo que quizéssemos, não teríamos petróleo para gerar esse teor, à medida que aumenta a participação do óleo nacional, que tem índices baixíssimos desse produto", afirma o che-

fe da Divisão de Refino e Petroquímica da estatal.

A tendência, a partir deste ano, é não mais produzir enxofre alto, a exceção, novamente, de Porto Alegre, onde é processado petróleo árabe em maior quantidade. "Mas, mesmo a RE-FAP, assim que for atingida pelo programa de alocação de petróleo brasileiro em maior quantidade não produ-



## Transportes para todo o Brasil

### Especialidades

• Tubos de aço revestidos - Confab • Chapas calandradas para tanques - Confab • Tambores vazios de aço - Van Leer • Bobinas de aço - Cosipa • Amarrados de chapa - Cosipa • Máquinas de engarrar - Hols-tein Kappert

### ETRELL Transportes S/A

Sede Própria - R. Luiz Rodrigues de Freitas, 385 - Parto da Igreja - Guarulhos - SP - Tel.: 913-1855 PABX - Telex: (011) 25959 ETTR - Filiais: Cubatão - SP - Rodovio Piaçaguera - São Sebastião, Km 63,5 - Fone: 61-1420 - São Caetano do Sul - SP - Rua das Diamantes, 460 - Fone: 453-4488 - Pindamonhangaba - SP - Av. Princesa da Norte, 325 - Fone: 42-5100 - Rio de Janeiro - RJ - R. 29 de Julho, 13 - s/203/204 - Bonsucesso - Fone: 280-4066 - Simões Filho - BA - Via Periférica 1, nº 2981 - C.I.A. - Fone: 594-9494 - Esteio - RS - Rua Manteira Lobato, 415/A - Fone: 73-3846

# QUEM É O MAIOR

• QUALIDADE • ESTOQUE

• PREÇO • ENTREGA

Com o maior estoque de auto peças do Brasil, a Sama garante sempre a melhor qualidade em produtos.

EMBREGEM  
**AMORTEX**  
LEGTWA

METAL LEVE

SISTEMAS DE FREIOS

SABO

# Sama

peças e pneus

MATRIZ SÃO PAULO tel.: (011) 279.3211 - telex (011) 22066/22874



Sr. Edison R. Ferreira  
Diretor  
Rodoviário  
Fluminense Ltda.

**Esse vai colar.** "O Cargo que nós testamos deixou uma impressão excelente. Ele leva uma vantagem incrível sobre qualquer outro concorrente, desde o conforto para o motorista até a facilidade de manobra. Aliás, nesse particular, o Cargo é notável: ele consegue encostar na plataforma com uma única manobra. O Cargo é um caminhão moderno, bonito, fácil de dirigir, e com um consumo excelente, inclusive dentro da cidade, em condições desfavoráveis de tráfego. Por tudo isso é que eu faço minhas as palavras do Geraldo, nosso motorista: "Esse vai colar!"



Sr. Vanderlei Gigo  
Diretor de Operações  
Gigo  
& Cia. Ltda.

**Caminhão se conhece é na subida.** "Esta frase não é minha, não. É do nosso motorista. E olha que ele não é de ficar fazendo elogio fácil. Mas ele gostou do Ford Cargo. Achou o Ford Cargo macio, confortável e melhor que os outros na subida, com carga total. De minha parte, acho que o Cargo é um caminhão moderno, bonito, muito bem-acabado. Ele tem ótima visibilidade e excelente desempenho. E o que é mais importante para nós: ele é fácil de manobrar na cidade e se revelou bastante econômico. É claro que ele está aprovado. Por mim e pelo nosso motorista."



Sr. Adalberto Pansan  
Diretor  
Transportadora  
Americana Ltda.

**Todo empresário deve pensar no aspecto visual da empresa.** "Ter um Ford Cargo dentro da empresa já dá uma tremenda repercussão em matéria de imagem. Pois ele é um caminhão bonito, moderno, superavancado, e essa imagem se transfere para a empresa. E todo empresário deve pensar no aspecto visual da empresa. Mas o que mais nos entusiasmou nos testes que fizemos com o Cargo foi a economia. Ele se comportou acima de qualquer outra marca em matéria de consumo. Creio que isso se deve ao fato de que o Cargo não é uma simples adaptação, e sim um caminhão desenvolvido nos mínimos detalhes para os dias de hoje. Isso faz com que, além de econômico, ele seja um caminhão forte e potente. Aliás, o nosso motorista só reclamou uma vez do Cargo: na hora em que tiramos o caminhão dele."



Sr. Haroldo R. Zacharias  
Diretor Presidente  
Expresso  
Zacharias S.A.

**Economia. Uma agradável surpresa.** "O Ford Cargo foi testado durante três meses aqui no Expresso Zacharias, e foi submetido às mesmas condições de trabalho dos outros caminhões da frota. E, entre outros testes, nós fizemos uma amostragem comparativa com outros seis caminhões, de diferentes marcas. Na média dos três meses, o Cargo se revelou mais econômico que os outros. Na verdade não chegou a ser uma surpresa. Afinal, eu acompanhei a evolução do projeto do Cargo, e pudemos constatar a avançada tecnologia e a modernidade desse projeto. Além de tudo o Ford Cargo é um caminhão bonito, diferente. Sua cabina basculante facilita a manutenção. Tem ótima visibilidade e muito conforto para o motorista. Enfim, acho que o Ford Cargo vai ter uma presença marcante no mercado."





**O Cargo é uma verdadeira propaganda ambulante.**  
 Realmente, o Ford Cargo impressiona logo à primeira vista. Seu "design" diferente, a beleza de suas linhas fazem com que ele se transforme numa verdadeira propaganda ambulante para seu proprietário. A par disso, é preciso não esquecer a tradição e experiência da Ford em matéria de caminhão, aqui e no exterior. Os testes que nós fizemos com o Cargo foram em uso fora-de-estrada, e o caminhão se comportou muito bem. É notável o conforto de sua cabina, equivalente à de um caminhão pesado, incomparável na sua categoria. Somando tudo isso eu só posso acreditar que o Cargo será um sucesso aqui no Brasil."

Sr. Oswaldo Dias de Castro  
 Diretor Vice-Presidente  
 Expresso  
 Araçatuba S.A.



# Na hora de falar sobre o Cargo, a Ford deu a palavra a quem entende do assunto.

A Ford entregou o Cargo nas mãos de alguns dos principais frotistas deste país. Eles o colocaram para rodar pelo Brasil nas mais diversas, e às vezes adversas, condições de uso. Nesta página, você fica sabendo o que eles acharam. De nossa parte, nada temos a acrescentar.



**Eu sou um dos padrinhos deste caminhão.** "Acontece que participei desde o início do seu projeto, como membro do grupo que a Ford montou para discut-lo. E a Ford soube ouvir, estudar, juntar as idéias, até montar o caminhão ideal, que agradou plenamente. O Cargo que nos foi entregue para testes rodou o Brasil inteiro, por cerca de 30 mil quilômetros. Ele teve um desempenho à altura, que eu diria ultrapassou as expectativas. O motorista achou uma maravilha. Ele ficou impressionado pela praticidade e versatilidade do Cargo. E isso que é importante, porque o motorista é nossa principal matéria-prima, e nós temos que dar a ele as melhores condições de conforto e segurança para trabalhar. E o Ford Cargo cumpre perfeitamente esse objetivo. Sem falar que ele é um verdadeiro cartão de apresentação para a empresa. Um verdadeiro parceiro de trabalho."

Sr. Guilherme E. Lambrechts  
 Diretor Comercial  
 Empresa de Transportes Atlas Ltda.



# DESMONTADORA HIDRÁULICA PARA PNEUS DE CAMINHÕES

A moderna técnica aplicada na montagem e desmontagem de pneus  
7.00 - 16 até 13.00 - 24.



Mod. DPH-700

Montada sobre rodas  
facilitando sua locomoção.

SOLICITE DEMONSTRAÇÃO

Emeb da Brasil Ltda.



Rua Barata Ribeiro, 345  
Caixa Postal 118 CEP 13300  
Itu - SP. Fone: (011) 409-1921  
Telex: (011) 35516 EEBL-BR



21 MODELOS DIFERENTES  
PARA ABASTECIMENTO COM  
**OLEO DIESEL FILTRADO**



**QUALIDADE**  
na mais avançada e aprimorada linha de máquinas para uma eficiente filtragem de óleo diesel. Desenvolvida tecnologia na parte elétrica para um automatismo perfeito e seguro. Esmerado acabamento para resistir aos ataques agressivos do óleo diesel.

FABRICADOS POR

**HORUS SERRA LTDA.**  
ENGENHEIROS

MATRIZ:

CEP: 01109 - Rua Paulino Guimarães, 121  
Bairro Ponte Pequena - São Paulo - SP  
FONE: (011) 228-3122 (PABX) - TELEX: (011) 39778 HSLT  
Endereço Telegráfico: "FILTRABEM"  
BIP: 3846 - CENTRAL BIP: (011) 815-3344

FILIAL: RIO DE JANEIRO - FONE: (021) 240-6682 (PABX)

zirá mais diésel com muito enxofre", completa.

**CETANO DOSADO** — Alardeava-se ainda que o número de cetano presente na proposta inicial — mínimo de 30, é muito aquém dos 45 exigidos para que o combustível tenha uma boa qualidade de ignição — iria causar problemas na partida a frio do motor, perda de potência e erosão nos pistões. Alguns especialistas previam que determinados motores aqui disponíveis, simplesmente, não funcionariam, ainda que o índice atingisse 35.

Na média das entregas, segundo a Petrobrás, o cetano do diésel B tem andado próximo dos 37,6. "Procuramos manter o mais próximo de 35. Abaixo disso, não vendemos o diésel B", informa José Fantine. Para atingir esse requisito, a Petrobrás dosa a porcentagem de mistura entre 25 a 35% de LCO, conforme o maior, ou menor, conteúdo de cetano existente num e noutro.

É incontestável, apesar dos índices médios ainda estarem abaixo da crítica dos *experts* em motores, o fato de não existir, em nenhum dos relatórios dos experimentos fornecidos à Petrobrás, referências graves a problemas de partida a frio. Houve um caso, narrado pelo próprio Fantine, na Viação Santa Edwiges, mas logo se constatou que o motor estava fora do regime de rotações especificado pelo fabricante do veículo.

Mas, é ao mesmo tempo notável, nos resultados dos testes efetuados na FE-PASA (Ferrovias Paulistas S/A), com locomotivas diésel-elétricas modelo GE GE U 20 C, uma queda de potência dos motores quando submetidos ao ensaio de bancada. Num deles, essa diferença chegou a atingir 5% na comparação diésel A *versus* B. Aparentemente, isso ocorreu porque o motor movido a diésel B não atingiu a rotação máxima, estipulada em 1050 rpm.

Foi notado ainda temperatura mais elevada nos gases de escape para o novo diésel, ainda que a diferença, de 674°C para 647°C, parece não ser

significativa quando considerada como medição de pico.

**SEM PROBLEMAS** — Independentemente de expurgar o enxofre e recheiar a mistura com cetano, a Petrobrás imaginava enfrentar problemas mais sérios no sistema de filtros do veículo e na formação de borra durante o armazenamento do combustível. Por isso mesmo, chegou a armar-se até os dentes, contra a notória instabilidade do diésel B.

"Nós nos preparamos para maior incidência de troca de filtros por entupimento com borra. Mas, não ocorreu nem uma coisa, nem outra", relata Fantine. Houve, sim, troca de filtros por infiltração demasiada de água, por culpa da pouca vedação e cuidados na armazenagem. Fantine, ainda assim, conta que esses problemas foram até menores que no diésel convencional, onde o gerenciamento normalmente não é reforçado por uma série de cuidados exigidos para o diésel B.

Esse, no entanto, é o único item a merecer a lembrança do chefe de Divisão da empresa. De tudo que poderia ser previsto *a priori*, segundo ele, nada ficou sem solução. E, não sem uma ponta de comemorada ironia, ele ressalta haver sentido o "prazer de não pagar qualquer conta de danos maiores causados pelo diésel B".



O filtro de bronze sinterizado

## A qualidade do diésel B nas diferentes refinarias

| PROPRIEDADES         | RLAM        | RECAP       | REDUC       | REFAP       | REGAP       |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                      | MÍN./MÁX.   | MÍN./MÁX.   | MÍN./MÁX.   | MÍN./MÁX.   | MÍN./MÁX.   |
| DENS. 20/4°C         | 0,882/0,891 | 0,815/0,878 | 0,861/0,906 | 0,867/0,894 | 0,844/0,891 |
| COR ASTM             | 2,0/3,5     | 1,5/8,0     | 1,5/8,0     | 1,0/2,5     | 2,0/4,0     |
| DEST. ASTM-PIE, °C   | 142/205     | 100/199     | 146/208     | 173/209     | 67/190      |
| DEST. ASTM-PFE, °C   | 381/398     | 321/386     | 330/400     | 358/400     | 376/400     |
| ENXOFRE % p          | 0,02/0,40   | 0,26/0,52   | 0,26/1,30   | 1,20/1,60   | 0,40/1,40   |
| RES. C. 10% FIN. % p | 0,06/0,26   | 0,16/0,34   | 0,09/0,70   | 0,10/0,24   | 0,20/0,40   |
| VISC., CSt a 37,8°C  | 2,9/3,3     | 1,6/3,7     | 2,3/4,8     | 2,6/4,4     | 2,4/4,8     |
| Nº DE CETANO         | 35/42       | 32/41       | 34/43       | 36/44       | 34/43       |
| % CORRENTE SECUND.   | 55/75       | 25/40       | 30/50       | 28/50       | 28/40       |

Fonte: Petrobrás

O investimento da estatal nessa fase de testes ainda não teve sua conta total puxada. Mas, Fantine calcula uma soma reduzida, da ordem de Cr\$ 1 bilhão em materiais para estações de carregamento. "O grande investimento é que estamos bancando por conta própria um diferencial no preço do combustível", diz.

É bom avisar, aliás, que o preço hoje praticado, de 80% do valor do diesel convencional na tabela de grandes consumidores, é apenas para a fase de testes. O preço normal será estipulado pelo CNP, a partir da avaliação de várias circunstâncias, oportunidades, vantagens ou problemas que o produto apresenta para ser consumido. Em resumo, deverá corresponder à maior, ou menor, necessidade de o governo vender o novo diesel.

**SEM PREVISÕES** — A capacidade instalada das refinarias da Petrobrás para produção de diesel é da ordem de 55 mil m<sup>3</sup>/dia, mas, atualmente, o total tem ficado entre 45 e 50 mil m<sup>3</sup>/dia. Disso, cerca de vinte por cento é diesel de craqueamento, ou 9 mil m<sup>3</sup>/dia de diesel B.

Aumentar esse total é possível no futuro, mas tudo dependerá do desempenho no mercado internacional de gasolina craqueada, irmão do diesel de

craqueamento. "Nós temos maximizado a produção de gasolina craqueada para a exportação mas, se por ventura o mercado internacional para esse produto passar a ser desinteressante, podemos reverter 20% de toda gasolina produzida em diesel de craqueamento", explica José Fantine.

Dessa capacidade instalada ainda não é possível extrair o que será, de fato, consumido a partir da aprovação final do CNP que abrirá o mercado para novos consumidores. Até porque ainda não foi lançado oficialmente, são poucas as consultas de novos interessados. José Fantine tem certeza de que, praticamente, todos os que já experimentaram nessa fase de testes, estarão entre os primeiros compradores.

De qualquer maneira, a estatal, não planeja colocar o novo diesel à disposição do todo o mercado ao mesmo tempo. A distribuição deverá ser feita paulatinamente para aproveitar a oportunidade e catequisar os clientes a reverem métodos de manutenção e inspeção do equipamento, como meio de obterem melhor proveito do combustível. "As deficiências de manutenção, armazenagem e controle de consumo, devem causar uma perda próxima aos 10%", acredita Fantine.

A implantação do diesel B em novos clientes, além de tudo, irá exigir uma

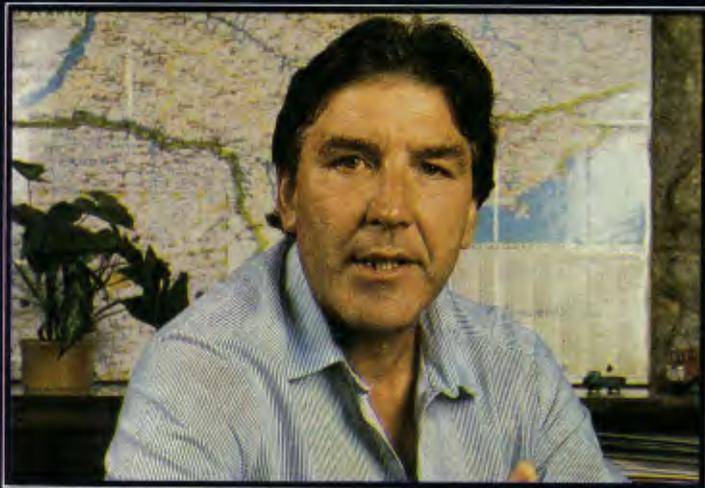
orientação técnica da Petrobrás, baseada em observações durante os testes experimentais. O diesel B, porém, não perdeu sua característica degradável que não permitem a estocagem por prazos maiores que vinte dias. Assim, o consumo continua restrito a grandes consumidores, com rotação permanente de estoque.

## Santa Edwiges faz restrição ao aumento das trocas de filtros

Primeira empresa do transporte urbano de passageiros a testar o diesel B, a Viação Santa Edwiges, de Belo Horizonte, é hoje também a primeira a experimentar esse combustível em larga escala: 65 ônibus Mercedes-Benz (352 e 355) utilizando uma mistura de 25 a 35% de diesel B mais convencional. Operando com essa frota experimental desde novembro de 1984, a empresa chegou a cogitar, recentemente, de estender seu uso para cem ônibus, mas acabou decidindo aguardar mais um pouco.

A razão principal para o adiamento está, aliás, na única restrição feita pela direção da Santa Edwiges ao diesel B.

# PEÇAS ORIGINAIS CLARK. QUÊM CONHECE, CONFIA.



— Eu só confio no que é original.  
Na manutenção da minha frota eu só uso peças Clark e nunca tive problemas.

Na manutenção, os bons frotistas sabem que só devem usar peças originais Clark. Afinal, são peças fabricadas com a mais avançada tecnologia do mundo.

A prova disso está no fato das transmissões Clark serem exportadas para equipar veículos e máquinas de vários países, inclusive Estados Unidos.

A Clark pesquisou muito para que as pessoas pudessem utilizar a sua tecnologia, sem nunca terem que se preocupar com ela.



# CLARK

Equipamentos  
Clark Ltda.  
TRANSMISSÕES, EIXOS E COMPONENTES

**4.000.000** DE TRANSMISSÕES  
FABRICADAS  
NO BRASIL.

A Clark engrena mais uma marcha.

# Tudo que o empresário precisa saber para não



Se o empresário deseja contar com os ônibus mais econômicos do mercado em sua empresa, o ônibus certo a pegar é Scania. Seu consumo de combustível é muito baixo e, comparado aos outros ônibus, um Scania carrega mais passageiros por litro de combustível.

No entanto se o empresário preferir os ônibus de melhor desempenho, ele deve pegar um Scania. Seu motor desenvolvido com a mais alta tecnologia permite, seja qual for a distância, clima ou topografia, maior segurança nas ultrapassagens e maior velocidade média. O que resulta em passageiros felizes por chegarem sempre pontualmente. E empresários mais felizes ainda por fazerem um maior número de viagens.

Porém se o desejo do empresário é contar com os ônibus de maior vida útil em sua empresa, ele deve pegar um Scania. Seus componentes vitais são fabricados pela própria Scania com maior margem de segurança e rígido controle de qualidade. O que implica num menor custo de manutenção e maior valor de revenda.

Mas se o que o empresário quer são ônibus confortáveis, ele deve pedir informação para qualquer passageiro. Todos vão dizer: pegue um Scania.

Como se pode ver, empresário, a única coisa que você precisa saber é o que você já está cansado de saber: Scania é o ônibus certo e ponto final.

**pegar o ônibus errado.**



**SCANIA**

Segundo o diretor José Geraldo Paschoalin, a troca de filtros de lubrificantes e combustível é mais elevada que no convencional. "Como esse aumento para cem veículos implicaria na inclu-

são de muitos veículos, que servem ao afretamento para indústrias, resolvemos aguardar mais um pouco", explica. A proporção exata do quanto é maior a troca, a empresa ainda não co-

nhece, mas a própria Petrobrás registrou essa anomalia na primeira fase de testes, quando os filtros eram trocados aos oito mil ao invés de dez mil quilômetros, e agora estuda o problema em seus laboratórios.

Uma outra observação muito útil feita por Paschoalin é a de que o desempenho do diesel B varia conforme o estado do motor. Um motor mais "cansado", aceita melhor o combustível que um motor novo, incluindo-se também os resultados no consumo.

Os resultados do consumo, hoje, registram uma pequena diferença em relação aos obtidos na fase de teste inicial com os seis veículos solicitados pelo programa da Petrobrás. Os três Mercedes que trabalharam com diesel B nessa fase, tiveram um consumo médio de 2,85 km/litro, enquanto os restantes, operando com o convencional, marcaram 3,018 km/litro.

**VALE A PENA** — Hoje, a média dos 65 veículos movidos com o diesel de craqueamento está em 2,96 km/litro e em 2,939 litros de lubrificante para cada dez mil quilômetros. Esses resultados fazem Paschoalin acreditar que, no geral, o diesel B traz compensações, principalmente devido ao preço.

"Com o preço diferenciado que está sendo oferecido traz vantagens no custo operacional. Mas, o empresário não vai comprar o diesel B, se o seu preço for igual ao do convencional", resume ele. Sua disposição em continuar consumindo o produto é amparada, ainda, pela ausência de problemas de manutenção adicional, quer preventiva, quer corretiva. Sistema de alimentação e motores, segundo ele, não têm apresentado qualquer problema.

## A CMTC pleiteou ampliar o teste para uma garagem com cem ônibus

A CMTC encerrou os testes comparativos em junho deste ano com a abertura dos motores aos cem mil quilômetros, sem qualquer ocorrência considerada excepcional, assegura Gilberto Monteiro Leheld, diretor de Desenvolvimento da companhia paulistana.

Os três ônibus Mercedes-Benz experimentando diesel B, comparados a outros três com diesel normal, foram colocados em operação, primeiro em linhas leves, para depois passarem às mais pesadas. Não se notaram diferenças significativas no desempenho entre uma condição e outra. A média geral de consumo do teste, nessas condições, ficou em 2,5 km/litro, que Leheld classifica como muito boa, num tipo de trabalho onde os veículos andam

## Os testes de campo do diesel B

| ENTIDADE                              | VEÍCULO                         | INÍCIO | DURAÇÃO                | SITUAÇÃO ATUAL  |
|---------------------------------------|---------------------------------|--------|------------------------|---|
| FEPASA<br>São Paulo, SP               | Locomotivas                     | NOV/84 | 1 ano ou<br>150 mil km | Teste em andamento usando como combustível mistura com 30% de diesel de craqueamento (B). Bons resultados.  |
| RFFSA<br>P. Alegre, RS                | Locomotivas                     | JAN/85 | 1 ano ou<br>150 mil km | Teste em andamento apresentando bons resultados.  |
| NAVEGAÇÃO<br>TAQUARA<br>P. Alegre, RS | Barcos da<br>série Porto        | DEZ/84 | 1 ano                  | Teste iniciado com um barco com quatro motores, dos quais dois com diesel B e dois com diesel comum. Atualmente, já está com dois barcos consumindo diesel B e apresentando menor consumo. A Taquara já pediu extensão de uso para restante da frota. |
| CVRD<br>Itabira, MG                   | Caminhões<br>Fora de<br>Estrada | MAR/84 | 4 000 h                | Teste iniciado com dois caminhões, contando agora com 3 000 horas e mais dois caminhões. Em andamento com bons resultados.  |
| COPENER<br>Alagoinhas, BA             | Tratores de<br>Esteira          | SET/84 | 2 000 h                | Teste encerrado em dois pares de tratores de esteira, sendo dois para cada combustível. Inspeção final feita num dos pares com 2 058 h (diesel B) e 1 800 h (diesel normal) mostrou excelentes resultados. Acompanhado pela Caterpillar.              |
| FRONAPE<br>Rio de<br>Janeiro, RJ      | Lanchas<br>Suppliers-<br>boats  | ABR/83 | 1 000 h                | Teste encerrado com bons resultados.  |
| CMTC<br>São Paulo, SP                 | Ônibus<br>urbanos               | JAN/84 | 100 mil km             | Teste encerrado com excelentes resultados. Acompanhado pela Mercedes.   |
| CARRIS<br>P. Alegre, RS               | Ônibus<br>urbanos               | JAN/84 | 100 mil km             | Teste encerrado com excelentes resultados. Foram feitas duas inspeções parciais aos 30 e 60 mil quilômetros, faltando apenas o relatório da final aos 100 mil quilômetros. Acompanhado pela Mercedes.   |
| CTC<br>Rio de<br>Janeiro, RJ          | Ônibus<br>urbanos               | MAR/84 | 100 mil km             | Teste encerrado com bons resultados.  |
| URBAM<br>São José<br>dos Campos, SP   | Ônibus<br>Urbanos               | ABR/84 | 100 mil km             | Teste interrompido em janeiro de 85, com 50 mil quilômetros e inspeção em dois ônibus. Concessão da companhia vendida. Não houve interesse por parte da nova concessionária em continuar.   |
| SANTA<br>EDWIGES<br>Betim, MG         | Ônibus<br>urbanos               | SET/83 | 100 mil km             | Teste encerrado em seis ônibus com bons resultados. Iniciado teste de frota que já envolve 107 veículos.  |

Fonte: Petrobrás.

OBS.: Situação em setembro/1985. Na COPENER, PRONAPE e CTC, a mistura combustível utilizada teve composição de 60% de diesel normal e 40% de diesel B. Nas restantes, a proporção foi de 70% e 30%.

**P**ARA A TRANSULTRA  
TODO SANTO  
É DE BARRO.



TRANSPORTES FORA DO COMUM QUE  
EXIGEM O MÁXIMO DE PLANEJAMENTO,  
CONTROLE E CUIDADOS. ESTA É A ESPECIALIDADE  
DA TRANSULTRA. UMA EMPRESA  
DO GRUPO ULTRA QUE CARREGA DIARIAMENTE A  
CAPACIDADE CRIATIVA E PRODUTIVA DO HOMEM.  
DESSA GENTE QUE NASCE, VIVE, TRABALHA  
E AMA ESTA TERRA. E QUE SABE, COMO  
NINGUÉM, QUE É PRECISO MUITO CUIDADO, POIS  
O SANTO É DE BARRO. A TRANSULTRA  
SABE QUE O CONHECIMENTO POPULAR TEM  
RESPOSTAS PARA TUDO.

sobrecarregados. "A consideração vale, também, para o consumo de óleo lubrificante, 5,68 litros para cada dez mil quilômetros", acrescenta.

Como nas outras operadoras urbanas, o diesel B foi misturado na proporção de 70/30%. A novidade é que ali não foi utilizado nenhum dispositivo especial de filtragem. Por decisão dos próprios técnicos da Petrobrás, o diesel experimental foi armazenado num tanque para 3 mil litros, com sistema de filtragem simples feita por um elemento de bronze sinterizado de cinco micras, dispensando o filtro-prensa.

**ENXOFRE BAIXO** — Não houve, apesar desse detalhe, que naturalmente serviu para os técnicos da estatal do petróleo medirem a reação do diesel B em condições não especiais, problemas de borra no tanque de armazenamento ou nos veículos. O diesel entregue para testes, segundo análises sempre fornecidas pela refinaria de Capuava (SP), acusou um índice de enxofre entre 0,25% e 0,53% no máximo, assim mesmo numa única partida, conforme esclarece o diretor de Desenvolvimento da CMTC. "Eu não sei de onde o pessoal está tirando o enxofre mais elevado do diesel B, diz ele, enquanto relata que o número real de octano deve ficar por volta de 43. O calculado, nos rela-

tórios da Petrobrás, andou por volta de 41 a 46 nas partidas fornecidas para teste.

Encerrada essa primeira fase, a CMTC está disposta a testar também o "diesel parafínico" e já solicitou a ampliação dos experimentos com o diesel B para uma garagem inteira, o que deverá envolver cerca de cem ônibus. Para Lehfeld, a ampliação é uma maneira de revelar se podem ocorrer problemas num teste de maior escala, ainda que não acredite nisso. "Se der algum problema, vai ser pequeno e contornável", imagina.

### **Carris Portoalegrense foi a primeira a testar o diesel parafínico**

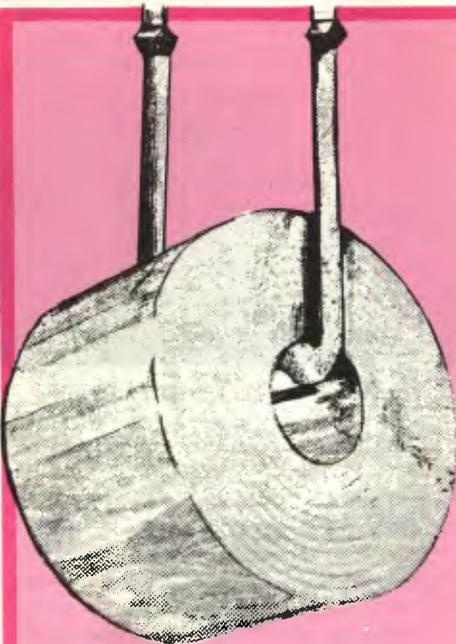
Os testes com o diesel B de craqueamento, iniciados na Carris Portoalegrense em fevereiro de 1984, foram encerrados no final de setembro, aparentemente sem novidades. O relatório final ainda não foi elaborado, mas, com base na abertura de motores dos três ônibus Scania, feita aos 60 mil quilômetros, os desgastes devem ter sido normais. "O diesel B já é uma realidade", afirma convicto o diretor Superintendente da estatal gaúcha, Marco Antonio Damín, que também pretende

estender a experiência para o restante da frota gradativamente.

A grande novidade na Carris, no entanto, está no início das experiências com o diesel parafínico poucos meses atrás. O teste está sendo realizado com um ônibus Scania/111, com motor novo e sem qualquer regulagem especial para o diesel parafínico. Como equipamento adicional, apenas um sistema de aquecimento — já que o parafínico tem estado pastoso em sua forma natural —, para passar o diesel para o estado líquido.

Os resultados, no que se refere ao consumo, aliás, confirmam a expectativa dos engenheiros presentes ao SIMEA (veja quadro) e do próprio presidente da ABEA, Augusto Saldiva Aguiar. Nos primeiros ensaios, a Carris obteve média de consumo próximas a 1,7 e 1,9 km/litro, operando na linha que liga a Praça XV, no centro de Porto Alegre, ao Campus da Universidade, cujo percurso é plano e realizado em uma hora e dez minutos.

Os primeiros resultados da avaliação, porém ainda não existiam e devem ser tirados apenas no mês de dezembro próximo. Mas, o parafínico entregue pela Petrobrás tem realmente características próximas às do diesel convencional. Enxofre baixo (0,36%), cetano alto (44,7) são duas delas.



No momento em que o Brasil retoma o seu desenvolvimento e que o Parque Siderúrgico Nacional avulta como um dos maiores fatores desse crescimento, quer no mercado interno, quer no de exportação, o INTRA, através das suas empresas associadas, responde mais uma vez: pronto!

**INTRA** — sinônimo de técnica empresarial, coordenação de transportes e defesa dos direitos de toda uma classe.

Colaborando com a **SIDERURGIA BRASILEIRA S/A**  
Siderbrás desde a sua fundação



INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE AÇO

# AS MAIORES DO TRANSPORTE

Segurança, Eficiência e Rapidez. Com a união dessas três palavras e muito trabalho, o Grupo Ferreira dos Santos tem o orgulho de apresentar os bons resultados de suas empresas: **Relâmpago, Glória e Rodavlas.**

Todas subiram de posição no *ranking* das MAIORES DO TRANSPORTE em 1985 e colocam o Grupo entre os maiores em faturamento no setor de Transportes Rodoviários de Cargas do país.

A **Relâmpago** subiu duas posições ficando entre as primeiras na classificação geral. A **Glória Transportes** oito e a **Rodavlas**, empresa caçula do Grupo, nada menos que onze posições.

O Grupo Ferreira dos Santos, todavia, não está satisfeito. E, para manter esse crescimento e o padrão de qualidade não tem medido esforços. Por isso mesmo, acaba de fechar um dos maiores negócios em aquisição de veículos já vistos no setor.

Adquiriu, recentemente, mais 200 conjuntos de cavalos mecânicos e carretas, zero quilômetro, uma parte dos quais começará a operar, ainda este ano, com os símbolos da **Relâmpago, Glória e Rodavlas.**

Um investimento audacioso que

possibilitará um largo passo em relação à qualidade de serviços oferecidos pelo setor. E a certeza de uma posição dianteira nos Transportes Rodoviários de Cargas.

É uma visão ampla do futuro e, permita-nos, a certeza de que em 1986, novamente estaremos falando das MAIORES DO TRANSPORTE.



É a consolidação de 26 anos de trabalho, iniciado com a **Relâmpago**, que requer uma dose contínua desses três fatores que são a nossa razão de SER.

**Segurança** – presente no melhor serviço de escolta do país. Nada menos que

55 homens treinados cuidam de garantir uma eficiente proteção de sua mercadoria desde o embarque até o destino.

**Eficiência** – profissionais altamente qualificados, oferecem o apoio necessário às necessidades específicas de cada mercadoria embarcada, para

atingirem os objetivos das mais modernas técnicas da logística de transportes.

**Rapidez** – uma frota de veículos cuja idade média é de 4 anos – uma das menores – não deixa sua carga ficar parada.

Ela é garantia de um perfeito serviço de coleta e entrega amparado por uma rede de filiais presentes por todos os quadrantes do país.

O melhor atestado da qualidade desses bons serviços, porém, não é apresentado por nós do Grupo Ferreira dos Santos. Ele está no alto grau de especialização consolidado junto a um maciço número de grandes clientes.

## FILIAIS

Recife - PE, Salgueiro - PE, Rio Branco - AC, Maceió - AL, Manaus - AM, Salvador - BA, Feira de Santana - BA, Juazeiro da Bahia - BA, Fortaleza - CE, Brasília - DF, Goiânia - GO, São Luiz - MA, Belo Horizonte - MG, Uberlândia - MG, Poços de Caldas - MG, Cuiabá - MT, Campo Grande - MS, João Pessoa - PB, Curitiba - PR, Belém - PA, Marabá - PA, Santarém - PA, Tucuruí - PA, Teresina - PI, Porto Alegre - RS, Natal - RN, Rio de Janeiro - RJ, Porto Velho - RO, Aracajú - SE, São Paulo - SP, Guarulhos - SP, Campinas - SP, São José dos Campos - SP, Pindamonhangaba - SP, Iguape - SP, Santos - SP.



TRANSPORTADORA  
RELÂMPAGO LTDA  
Av. Octavio Braga de  
Mesquita, 1070  
Guarulhos (SP) - Tel.:  
208-1655 - Telex 33527



TRANSPORTES GLÓRIA  
S/A  
Rua João Boemer, 242  
São Paulo (SP) - Tel.:  
292-9811



RODAVLAS TRANSPORTES  
RODOVIÁRIOS LTDA  
Rua Julio Cesar da Silva, 235  
São Paulo (SP) - Tel.:  
93-3618 - Telex 33179



# Consolidação ainda tem adversários

A legislação brasileira ainda proíbe a consolidação das cargas domésticas. As companhias temem prejuízos com a introdução do processo

“É vedado arrolar em um só conhecimento cargas destinadas a mais de um consignatário”. Este artigo, contido na Portaria 50 GM 5 do Departamento de Aviação Civil — DAC — é citado como o obstáculo legal que proíbe a consolidação de cargas no transporte aéreo doméstico. A prática é comum em vários países, inclusive no Brasil, que utiliza esta forma operacional no segmento de transporte aéreo internacional. A consolidação nada mais é que o envio de várias encomendas, destinadas a uma mesma praça ou região, em um único despacho, desfrutando, assim, de tarifas menores, graças ao grande volume ofertado.

Por que a proibição desta prática no transporte doméstico? Historicamente, o setor aéreo nacional desenvolveu com maior inspiração o segmento de passageiros, onde o estímulo proporcionado por serviços agregados, caso das agências de viagens, já existe há várias décadas. Já para o segmento de transporte de cargas, as empresas de aviação vislumbraram um grande mercado potencial há alguns anos, enquanto a participação dos agentes de carga ainda é pouco significativa no total de mercadorias movimentadas.

Desta forma, a carga aérea doméstica sempre foi agilizada pelas próprias companhias, que criaram infra-estrutura necessária para a sua recepção e operação. E já dentro desta realidade, sur-

giu o artigo da Portaria 50 GM 5. “Naquela época, a carga era mais de porão, havia poucos cargueiros operando e com uma solicitação bem inferior a atual. Talvez, na ocasião, coubesse evitar a consolidação”, opina Monteiro Fortes, gerente geral de cargas da Vasp.

**PORÃO AINDA DOMINA** — Assim como em 1975, época em que surgiu tal proibição, a realidade atual do transporte aéreo doméstico ainda indica um maior volume movimentado nos porões das aeronaves. No caso da Vasp, por exemplo, a empresa transporta três vezes mais nos porões que em cargueiros.

Esta situação sustenta uma prática tarifária voltada para os pequenos volumes. “Em termos de cargas as encomendas representam 80% da receita”, enfatiza Monteiro Fortes, da Vasp.

A composição tarifária do transporte aéreo é baseada no peso e volume a serem movimentados. Quanto mais leve, maior o preço cobrado. A consolidação deixaria este mercado — os pacotinhos — nas mãos dos agentes, que poderiam executar uma tarifa menor, através do agrupamento de despachos destinados a um mesmo ponto. “Se houvesse a liberação da consolidação sem uma contrapartida, uma estrutura tarifária compatível, as empresas aéreas sairiam lesadas”, conclui Monteiro Fortes.

Para se ter uma idéia da redução de arrecadação que seria infringida às companhias aéreas, volumes até 25 quilos enviados de São Paulo para Altamira custam Cr\$ 15 518/kg, enquanto a tarifa para 1 tonelada, no mesmo trajeto, cai para Cr\$ 8 215/kg, a preços de outubro deste ano.

A situação também inibe o desenvolvimento de novos mercados para o transporte aéreo de cargas, assim como a atuação dos agentes de carga. “Somos o empregado mais barato. Custamos 5% da tarifa cobrada pelas companhias. Na atual situação, elas precisam de quadros de funcionários e frota terrestre, tornando-se deficitárias”, declara Julio Chagas do Nascimento, diretor da Aerovias. “Não vejo fundamento na preocupação das companhias quanto aos rumos do mercado de pequenos volumes, pois o aumento proporcionado pelos agentes de carga será muito superior ao volume captado pelo mercado atual”, é a visão de Mário Furegati, presidente da Abaca — Associação Brasileira de Agentes de Carga. “A não existência de consolidação é um dos fatores que impede a expansão da fatia de mercado ocupado hoje pela carga aérea”, adverte Carlo Barbieri, diretor da ABTC — Associação Brasileira dos Transitários de Carga.

Já Andres Lautersztajn, superintendente de Tráfego de Cargas Domésticas da Varig é de opinião que “o usuário já está sendo beneficiado com as tarifas específicas, utilizadas para as frutas, alimentos industrializados, carnes, jornais e livros”. Estes percentuais de desconto diferenciado, graças à melhor definição das tarifas específicas, possibilitam, no caso de material escolar e livros em geral, através do código 140, a redução do preço cobrado, por exemplo, no percurso São Paulo/Porto Velho, de Cr\$ 12 368, tarifa normal de cargas até 25 quilos, para Cr\$ 3 137, a preços de setembro. Caso estivesse estabelecida a prática da consolidação, no mesmo período, seria bem possível que a tarifa estivesse cotada em torno de Cr\$ 6 147, valor cobrado para cargas até 1 tonelada.

**OUTRAS PRÁTICAS** — Ou seja, a tarifa específica oferece vantagens adicionais que, para Andres, “beneficiam o embarcador e determinam a existência de outras formas para a redução da tarifa aérea que não necessariamente a consolidação”.

O superintendente de cargas da Varig teme que a consolidação venha a trazer para o âmbito doméstico a realidade vivida pelo transporte internacional. Neste, a tarifa cobrada pelo *master* — representado pelo conhecimento WB principal no doméstico — não coincide com as constantes no *houser* — os ‘fi-

# Comissão de frente.



*Desde 1972, a Tora Transportes Industriais segue em frente no sentido de se especializar cada vez mais para o atendimento a vários tipos de carga.*

*Seja carga geral, granéis, sólidos ou líquidos, a Tora se orgulha de nunca ter deixado seus clientes com a carga na mão.*

*Não é à toa que ela é uma das maiores transportadoras brasileiras. Com uma frota de mais de 200 veículos, a Tora presta serviços em todos os pontos do país.*

*Por isso, quando você precisar de uma transportadora séria, profissional e de tradição, conte com a Tora.*

*E siga em frente.*



**TORA TRANSPORTES INDUSTRIAIS LTDA.**

*Matriz: Av. Coronel Jove Soares, 281 - Fone: (031) 351-3311 - Telex: (031) 1869  
Contagem - MG*

*Filiais: São Paulo, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, Uberlândia, São Luiz,  
Goânia, Belém.*



# MOVIDO A PERKINS.

 **Perkins**  
**Motores**

Nova família de motores Perkins Q20B.  
Mais economia, mais durabilidade, mais força.  
Em ação na nova geração Chevrolet Diesel.

lhotés' do doméstico. "Onde fica a diferença?" questiona Andres.

Quanto ao acréscimo no volume de cargas, propiciado pela consolidação, o superintendente da Varig não acredita que isto venha a acontecer. Para ele, a preocupação permanente da empresa é incentivar o agente doméstico a identificar novas possibilidades de mercado e, junto com as companhias, aumentar o tráfego. Para comprovar sua tese, Andres pergunta "qual a diferença entre a consolidação e a tarifa específica".

Ao que tudo indica, o segmento de cargas do transporte aéreo doméstico inicia a sua evolução para adaptar-se a maiores fluxos, situação na qual o agente deverá representar um papel importante. Durante as negociações, necessárias para esta transição, todos os trunfos serão utilizados. "Apenas 0,4% da carga transportada no país utiliza a via aérea", declara Monteiro Fortes, acrescentando que, em termos da Vasp a participação do agente é inferior a 5% de nossa receita, enquanto o transporte de cargas detém uma participação de 20% na receita da companhia".

Os dados reforçam a postura do gerente da Vasp, empresa que, segundo o entrevistado, tem feito propostas, a nível do Snea, para estímulo e participação do agente de cargas "como um parceiro comercial. Não podemos, pura e simplesmente, abrimos mão do mercado que temos hoje. Os agentes



Monteiro Fortes: sem contrapartida tarifária, empresas seriam lesadas

devem entender o momento pelo qual estamos passando e investir em novos mercados".

Para o superintendente de cargas da Transbrasil, José Dias de Campos Filho, "é inevitável que a consolidação venha a acontecer, à medida em que os agentes ganhem campo comercial". Com a expectativa de um grande aumento no volume transportado, a partir da permissão desta prática, Dias conta com a consolidação para ocupar a capacidade ociosa da companhia, atualmente, esti-

mada em cerca de 30%. "Desde que o espaço não foi ocupado pelos agentes, tivemos que criar nossos postos de recepção. Porém, vai chegar um momento em que as empresas atingirão seu limite de capacidade em correr atrás da carga".

Outra vez as negociações para a transição comercial surgem no cenário. As companhias sabem que a participação dos agentes aumentará significativamente nos próximos anos. "Durante cinquenta anos, as empresas aéreas investiram num esforço de vendas muito grande, com pontos para recepção cada vez mais sofisticados, além do treinamento de pessoal. Não podemos, simplesmente, fechar estas lojas", declara Monteiro Fortes.

## Agentes: representação dividida

A portaria 221 do DAC tornou-se o divisor de águas das entidades representativas dos agentes de carga aérea no país. Como se recorda, esta portaria determinava que as empresas do setor, deveriam integralizar 4/5 de seus capitais por sócios nacionais. "A ABTC - Associação Brasileira dos Transitários de Carga - surgiu deste segmento de agentes que não mais se sentiram representados pela diretoria da ABACA - Associação Brasileira dos Agentes de Carga Aérea", declara Carlo Barbieri, diretor da ABTC.

Tal situação criou algumas dificuldades para a aglutinação de porta-vozes deste setor, em comissões criadas para o debate da atual situação do agenciamento de cargas no país. É o caso da Comcarga - Comissão de Coordenação da Carga Aérea -, onde a Abaca possui um representante efetivo, enquanto a ABTC figura como membro convidado. "A Abaca é reconhecida, através da portaria 221 do DAC, como a entidade representativa do setor; não existe a oficialização de qualquer outra associação", declara Mário Furegati, presidente da Abaca.

As diferenças entre as duas entidades não se estabelecem apenas no campo do reconhecimento oficial. Furegati enfatiza que a Abaca congrega apenas agentes de carga aérea, enquanto a ABTC reúne associados de outras atividades do campo de transitários de carga. Já Barbieri destaca que os membros da ABTC movimentaram mais de 50% da carga embarcada no país, durante o ano passado. Isso justificaria o reconhecimento oficial da entidade.

As duas associações deverão reunir esforços, num futuro próximo, para a construção de um terminal de cargas, destinada à consolidação de mercadorias enviadas ao exterior, no aeroporto de Cumbica. O projeto, de autoria da Abaca, já recebeu sinal verde do DAC - vide TM nº 261 - e a somatória de esforços de seus membros parece ser o objetivo das duas entidades. "Todos os agentes que desejarem participar desta construção serão chamados", declara Mário Furegati. O objetivo é a "paletização da carga no embarque e a desconsolidação no desembarque, através de um fluxo que permita à Receita Federal verificar a carga na própria área primária", emenda Carlo Barbieri.



Andrés: existem outras saídas

**INTERMODAL** - Algumas empresas já detectaram este ponto de saturação da infra-estrutura criada pelas companhias aéreas e iniciam atividades neste campo. É o caso da ITD Transdroga, cuja sigla inicial traduz as novas intenções desta tradicional transportadora:

da sua transportadora, a Sideral, em Barra Mansa?

**Arneiro** — Dei autonomia total ao meu filho (NR: Dalton Arneiro, 33 anos) e ao meu genro, de vinte e poucos anos. Se eu quisesse ser deputado e empresário ao mesmo tempo, acabaria fazendo mal as duas coisas.

**TM** — *Esse processo de transferência de poder foi planejado?*

**Arneiro** — Meus filhos começaram colando canhoto de conhecimento — o trabalho mais humilde que temos na empresa. Fiz questão que corresse todos os departamentos. Quem nunca esteve lá, nunca vai conhecer bem uma transportadora. Em 1978, passei um ano nos Estados Unidos. Só falava com eles de quinze em quinze dias, por telefone. Quando voltei, a empresa ia muito bem. Tinham feito alguns negócios que me preocuparam. Mas, o tempo provou que eles tinham razão. Então, eu comecei a delegar mais poderes, a me ausentar mais de Barra Mansa.

**TM** — *E eles ainda estão se saindo bem?*

**Arneiro** — Até melhor do que eu. Eu hoje já não tenho o mesmo arrojo de vinte anos atrás. Já eles fazem negócios para acertar daqui a dez anos. No

princípio do ano, por exemplo, compraram 24 caminhões Scania e estamos recebendo dois carros por mês. Fizeram um negócio até vantajoso. Eu, talvez, não me arriscasse.

**TM** — *Como o senhor chegou a primeiro vice-presidente da Comissão de Transportes, logo no primeiro mandato?*

**Arneiro** — Comuniquei ao líder Freitas Nobre que eu era transportador e queria o cargo. Ele disse que seria muito difícil. Havia deputados com até quatro legislaturas que nunca tinham conseguido a vice-presidência

### **Veio certo de que seria o primeiro. Mas, acabou em segundo"**

de uma comissão. Explicou que seria muito trabalhoso. Como trabalho não me assusta, visitei os 29 integrantes da comissão, distribuindo meu currículo. Meu compromisso era o seguinte: se existir alguém na casa que conheça mais transporte do que eu, eu desisto. Caso contrário... Nesse meio tempo, houve um acordo do PDS com o PTB para indicar o primeiro vice, que desagradou os próprios deputados do PDS, pois a comissão não foi ouvida. Então,

como o regimento da Comissão diz que o mais votado ocupa o cargo maior, entramos ambos na chapa como vice. Tive 28 votos e o outro 25. Conclusão: ele veio certo de que seria o primeiro, mas acabou em segundo. Esse foi o meu batismo de fogo nas manobras políticas.

**TM** — *Como foi sua atuação como vice-presidente dessa comissão?*

**Arneiro** — Conseguimos realizar, no final de 1983, um grande simpósio. A abertura, feita pelo então vice-presidente Aureliano Chaves, lotou o plenário da Câmara — e ainda ficou gente em pé. Do simpósio, saíram vários projetos, que hoje estão andando. Por exemplo, um de nossa autoria, dando 5% de tolerância nas pesagens de caminhões.

**TM** — *E na vice liderança, como o senhor chegou lá?*

**Arneiro** — Eu não suportava ver a cadeira da liderança vazia. E o líder Freitas Nobre me autorizou a ocupá-la sempre que não houvesse nenhum vice-líder presente. No ano seguinte, 1984, eu insinuei que queria passar de vice-líder decorativo a vice-líder de direito. Ele impôs como condição o apoio de, pelo menos, oito deputados do Rio. Consegui a assinatura de todo

## **Agora que o Governo aprovou o** **Telestrada** Via Embratel **aproveite a** **experiência do maior fabricante de** **equipamentos de radiocomunicação:**

- qualidade
- preço
- assistência técnica
- atendimento



- 33 anos de experiência
- elevada nacionalização

\* rádio-telefone bidirecional instalado no painel.

**CONTROL**

**Indústria e Comércio**

Rua Laguna, 563 - Bairro de Santo Amaro - São Paulo  
SP - CEP 04728 - telex (011) 24612 - PABX (011) 548-1233

**Filiais: Belo Horizonte** (031 222-3511); **Brasília**  
(061 563-7886); **Recife** (081 361-0332); **Ribeirão Preto**

(016 625-5856); **Rio de Janeiro** (021 580-5888)

**Representantes: Belém** (091 222-9616); **Campo Grande**  
(067 382-7120); **Cuiabá** (065 321-1459); **Curitiba** (041 264-6442); **Fortaleza** (085 224-4566); **Goiania** (062 261-3085);  
**Maceió** (082 241-2741); **Manaus** (092 234-6108); **Natal** (084 231-6982); **Porto Alegre** (0512 41-5922); **Salvador** (071 231-7016); **Terezina** (086 223-4291); **Vitória** (027 227-2267)

## MARÍTIMO

# Riomar movimentou a construção naval

Mesmo sem o seu antigo esplendor, a Riomar movimentou o setor de armação e abriu boas chances de negócios para a maioria dos expositores



Nunca houve tanto entusiasmo, por parte dos expositores, como este ano

Na manhã do dia 16 de outubro, um dos coordenadores da Riomar, o Comandante Otávio Motta Veiga, soube através dos jornais que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social havia programado, para

o dia seguinte a assinatura em sua sede de um contrato para a construção de cinco embarcações no valor de Cr\$ 1 trilhão.

Imediatamente, ele se colocou em campo para tentar transferir o ato para

a Riomar. Afinal, era o local e a ocasião mais indicadas. A Diretoria de Transportes da Petrobrás, que estava encomendando os navios, nada teve a objetar, assim como os estaleiros envolvidos, a Verolme e o Caneco. O próprio secretário Geral do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato, se comprometeu a apoiar a mudança. Mas a negativa partiu do próprio BNDES que considerou a idéia absurda, apesar de salientar que a intenção era justamente de assinar os contratos durante a Riomar. Só que a alguns quilômetros de distância dela.

Apesar de ter perdido este momento de *marketing* internacional — havia vinte países participando — no final, um dos organizadores da feira, a Feiras e Conferências Internacionais, do grupo Seatrade, estava entusiasmado. O Comandante Otávio Motta Veiga, principal executivo no Brasil da Seatrade, e que participa desde a primeira, em 1977, pela sua experiência, dizia durante a feira que nunca tinha sentido tanto entusiasmo por parte dos expositores como neste ano. E o seu *feeling* se confirmou no último dia, através de um levantamento que realizou, como faz em todas as feiras.

**BONS NEGÓCIOS** — Do total de expositores, 55% declararam que tinham boas perspectivas de realizar vendas devido aos contatos comerciais realizados, e 12% chegaram a classificar tais perspectivas de muito boas. Além disto, 96% deles pretendiam participar na próxima, que se realizará em 1987. Os representantes do Banerj, que reuniu 42 pequenas e médias empresas cariocas num único

## ÔNIBUS URBANO STA. MATILDE



**MÁXIMA RENTABILIDADE PARA O OPERADOR**

**CONFORTO E SEGURANÇA AO USUÁRIO**

CIA INDUSTRIAL  
**Sta. Matilde**

Rua Buenos Aires, 100 - 8º - Tel.: 252-6090 - Rio de Janeiro  
Av. São Luís, 258 - 12º - cj. 1205 - Tel.: 259-0611 - São Paulo

estande, foram enfáticos ao afirmar que, de todas as feiras que participaram ultimamente, sempre nesta mesma modalidade, a Riomar foi a que trouxe os melhores resultados.

Foi o lado positivo da participação do Governo do Estado. O lado negativo ficou por conta da Secretaria Estadual da Fazenda. Como classificou um jornal carioca, apesar de não ter comparecido um único dia, o Governador foi representado por seus fiscais. No penúltimo dia, um grupo de fiscais, agindo com extrema arrogância, fez uma farta distribuição de multas entre os expositores. A própria empresa de navegação Docenave, que está isenta de ICM, por ser uma estatal, levou também a sua, por não apresentar a nota fiscal de uma maquete que estava exposta.

Mas, o maior negócio realizado durante a Riomar foi a própria feira. Pela locação de suas dependências, o Museu de Arte Moderna recebeu US\$ 100 mil. O sucesso da Riomar 85, segundo o Comandante Otávio Motta Veiga, se deu, justamente, pela sua realização no MAM — a última tinha sofrido um grande esvaziamento porque foi para o Riocentro — o que já o levou a propor à Diretoria do Museu a realização de um contrato permanente. A FCI se propõe a pagar, mensalmente, com base em ORTNs, o valor estipulado para locação de 1987, durante os próximos dois anos.

Outro que saiu ganhando foi o Estado do Rio de Janeiro. Segundo estima Themistocles Vokos, da Seatrade, a Riomar propiciou uma injeção de recursos no Rio de Janeiro da ordem de US\$ 3 milhões, entre mon-

**Richard Klien: se o governo permitisse aos navios ro-ro retornarem com 50% de ocupação, haveria uma redução dos fretes de exportação de automóveis**



tagem de estandes, estadia e gastos gerais dos expositores.

**ASSUMINDO O LOBBY** — A Conferência Seatrade, realizada paralelamente à feira, no auditório da Escola de Guerra Naval, na praia da Urca, ficou bastante esvaziada pela impossibilidade de comparecimento do representante da Federal Maritime Comition, dos Estados Unidos, que faria uma exposição sobre o Shipping Act, baixado em 1984. E que certamente ouviria ruidosas intervenções por parte de armadores brasileiros.

Mas o destaque ficou por conta da Fiat Automóveis, que aderiu ao lobby desenvolvido pelos armadores que operam na exportação de automóveis com navios *roll on-roll off*, e, pela legislação atual, estão proibidos de participar nas cargas de importação comandadas pelas conferências de frete.

Natale Armandi, representante da Fiat, disse não entender como um país como o Brasil pode se dar ao luxo de permitir que um navio brasileiro não participe da importação, e faça suas

viagens de retorno em lastro, ou seja, totalmente vazio.

Segundo ele, a utilização destes navios permitiu à Fiat reduzir amplamente o custo de colocação de seus produtos no mercado externo. O peso do custo do transporte no preço FOB do veículo, que em 1979 era de 20%, caiu para 11% em 1985 com a utilização dos ro-ro, permitindo, inclusive, à Fiat concorrer em condições de igualdade com o Japão no mercado europeu, disse ele.

Natale Armandi considera que, se o Governo permitisse o acesso dos ro-ro às cargas de importação sujeitas às conferências de frete, o custo final das exportações de manufaturados poderia ser reduzido ainda mais. Segundo Richard Klien, da Transrol Navegação, que opera para a Fiat, se o Governo brasileiro permitisse aos navios ro-ro retornarem com 50% de ocupação, poderia haver uma redução dos fretes de exportação de automóveis que implicariam numa queda de mais 3% do custo do transporte no preço FOB dos veículos.

# SC HINA

## **Renovadora de Pneus Schina Ltda.**

**A maior organização em PNEUS da Baixada Santista.  
Recauchutagem de PNEUS Radiais e Diagonais.  
Revenda de PNEUS Novos.**

**Av. Senador Dantas, 259/263 • Fone: 34-1127 (TRONCO) - SANTOS - SP**

**PORTA-VOZ INVOLUNTÁRIO** — James Pugh, do porto de Houston, viu-se repentinamente na contingência de assumir o papel de porta-voz da *Federal Maritime Commission*, sem ser, durante a Conferência Seatrade, da qual participava.

O dia estava reservado para discutir o *Shipping Act* e seus reflexos, legislação baixada ano passado pelos Estados Unidos, e que dá àquele país o direito de adotar represálias contra qualquer país estrangeiro que dificulte, através de legislação específica, o acesso de navios americanos às cargas transportadas entre estes países e os Estados Unidos.

O representante oficial da FMC não compareceu justamente porque, no mesmo dia, o *Shipping Act* estava sendo discutido em Washington, mas no Brasil a questão continuava em aberto. Durante toda a manhã, James Pugh ouviu calado vários ataques à legislação americana, especialmente, do presidente da Associação Nacional de Armadores do Equador, José Gonzalex Villacis.

Cada orador tinha 40 minutos para falar, mas Villacis falou por mais de uma hora sem que o presidente da mesa fizesse qualquer menção de interrompê-lo. A mesa era presidida por Hugo Sommerkamp, presidente da Associação Latino Americana de Armadores — Alamar.

O direito de livre acesso aos navios americanos, como é definida esta prerrogativa na legislação americana baixada ano passado, na opinião de Villacis, busca, especialmente, combater o sistema de reserva de carga adotado principalmente pelos países em desenvolvi-



**Cmte Motta (dir): cerimônia vetada**  
mento, para proteger o desenvolvimento de suas marinhas mercantes, e que ficou conhecido como 40/40/20.

**ESPÍRITO DA LEI** — O presidente da Associação dos Armadores Equatorianos considera que “o direito de livre acesso concebido no *Shipping Act*, à luz do direito internacional é altamente questionável, uma vez que o bilateralismo, dentro da fórmula do 40/40/20, não é uma mera prática internacional, mas uma regulamentação de direito internacional”. Em 1974, a UNCTAD baixou uma determinação, aprovada por 74 votos a favor, 7 contra e cinco abstenções, dando o direito a cada país de reservar uma cota de 40% de seu comércio bilateral para os seus próprios navios, 40% aos navios de seu parceiro

comercial e 20% às chamadas terceiras bandeiras. Os EUA foi um dos que votou contra.

James Pugh ainda ouviu o diretor Comercial do Lloyd Brasileiro, Mario Valentim, dizer que “a simples aplicação das leis de mercado trariam resultados funestos para a armação brasileira a longo prazo”, assim como ouviu o presidente do Instituto de Estudos de Marinha Mercante Iberoamericana, Don Aurélio Gonzalez Climent, usar de uma ponta de ironia ao dizer que “vai haver uma época em que a América Latina deverá reclamar da reserva de carga dos países africanos”.

A tudo, o representante do porto de Houston ouviu. Só não pôde continuar a se manter alheio depois que o presidente da mesa Hugo Somerkamp, após dizer que “é uma pena que não haja nenhum armador americano na platéia para responder a estas críticas”, e fazer alguns segundos de silêncio, virou-se para ele e exclamou: “talvez o Sr. Pugh queira dizer algo”.

O representante do porto de Houston, frisando que não falava oficialmente, pôde apenas dizer uma frase: o fato da lei permitir que os Estados Unidos reaja não significa que este é o espírito da lei”. Logo depois o presidente da mesa encerrava a sessão.

## Concorrência movimentada

Os bastidores da concorrência pública que a Marinha de Guerra está fazendo para a construção de duas corvetas ainda prometem ficar bem movimentados. A abertura da proposta financeira dos estaleiros Ishikawajima, Verolme e Caneco causou, no mínimo, uma surpresa geral.

A Verolme apresentou um preço 30% inferior ao que tinha proposto na concorrência anterior, e que havia sido anulada pelo então ministro da Marinha, Alfredo Karan. Como os outros estaleiros mantiveram propostas com pouca diferença da anterior, a Verolme acabou com uma boa margem de vantagem.

O preço apresentado pela Ishikawajima foi de Cr\$ 385 bilhões, o do Caneco Cr\$ 322 bilhões e a Verolme ficou num patamar de Cr\$ 297 bilhões. Em

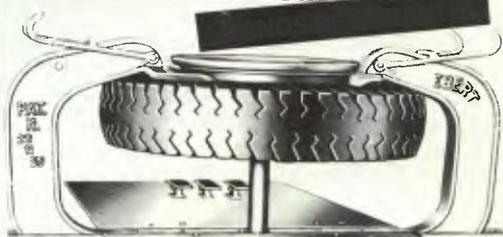
dólares, a Verolme reduziu sua proposta em US\$ 30 milhões em relação à anterior.

Segundo um dirigente da Verolme, a proposta anterior do estaleiro previa o isolamento de uma parte da área industrial para a construção das corvetas, incluindo todos os requisitos de segurança. No entanto, na primeira licitação a Verolme sentiu que o projeto dos demais estaleiros “era apenas uma concorrência de preço. Por isso, cortou tudo — inclusive o lucro foi reduzido ao mínimo. Se o jogo é este, nós queremos a encomenda de qualquer jeito”, disse o dirigente.

A abertura das propostas foi às 14 horas e, duas horas depois, os presidentes da Verolme e do Caneco, Peter Landsberg e Arthur Donato, estavam juntos no BNDES para assinar contratos com a Petrobrás, no valor de Cr\$ 1 trilhão. Vão ser construídos cinco navios de 30 mil toneladas de porte bruto, sendo dois no Caneco e três na Verolme.

## Nova Ebert Super

Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas



A máquina Ebert Super 1001/0001 é a mais revolucionária máquina de montar, desmontar e abrir pneus. Sistema hidráulico perfeito, comandada por pedais, fácil de operar e não dá problemas de mecânica. Por tudo isso, já conquistou a preferência de mais de 3 mil empresas no Brasil e no exterior. Mas nem por isso deixamos de aperfeiçoá-la. A nova Ebert Super está melhor ainda com o novo motor de 4 CV: mais pressão na válvula de segurança; braços mais reforçados que lhe proporcionam maior rapidez e segurança no trabalho. Peça uma relação das empresas que preferiram a EBERT SUPER e certifique-se.



**CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS**  
Rodovia Federal BR 116, nº 3104 e 3116 - End. Tel. "ADEBERT", Fone (0512) 95.1954 e 95.2458 - C. Postal 32 CEP 93.300 NOVO HAMBURGO-RS  
TELEX (051) 5073 MQEB



**TELESTRADA**

# Plano apressado exigirá correções

Lançado apressadamente, o Telestrada poderá sofrer muitas mudanças na fase de implantação. E vai atender melhor à transportadora que ao autônomo

O Telestrada, sistema de comunicação móvel, "lançado" dia 17 de setembro, com a presença do presidente José Sarney, não está ainda transmitindo nada. Embora a parafernália da "solução", para a solitária situação dos caminhoneiros, tenha invadido todos os sistemas de comunicação, o efetivo funcionamento do sistema está longe de acontecer. Imbuído das mais fortes razões, políticas claro, o ministro Antônio Carlos Magalhães, das Comunicações, lançou mão deste grande trunfo rápida e despreparadamente.

Na realidade, a estória é bem outra. Primeiro, a solução já nasce mal explicada. Com um custo médio de 150 ORTN mais 20% de IPI, o aparelho não deve sair por menos de 9,5 milhões e, mesmo segundo as fábricas, não será o carreteiro seu principal beneficiário. Um testemunho disso são as ofensivas de marketing dos fabricantes, para os quais, o objetivo principal é a empresa transportadora. A compra de várias unidades, para uso em local fixo assegura garantias e simplifica a instalação. Se o caminhoneiro comprar, a dúvida dos produtores é a de como cobrar e onde. Todos estão pensando em como dar um jeito nisso. João Columba, gerente Comercial da Siteltra Indústria Eletrônica, por exemplo, tem como alternativa a implantação

de um cartão de crédito-caminhoneiro ou o consórcio, de qualquer maneira ligados a sindicatos, como forma de garantir o pagamento dos rádios.

O Telestrada, em dois tipos básicos (o normal e o sintetizado, mais compacto, com maior número de itens importados e que custa 180 ORTN), porém só entrará em operação a 1º de janeiro. E, mesmo assim, em seis rodovias prioritárias: Rio-Curitiba; Curitiba-Porto Alegre; Rio-Salvador; Brasília-Belém; Cuiabá-Porto Velho e São Paulo-Santos que completarão a primeira fase de implantação. Na fase seguinte, integração do sistema as estradas Rio-Belo Horizonte-Brasília; São Paulo-Campo Grande-Cuiabá e São Luís-Salvador. Só depois, o serviço será interiorizado para todos os Estados.

**HAVERÁ MUDANÇAS** — O grande problema do sistema, sem dúvida, foi a escolha de dois canais (68 e 69), tradicionalmente, usados para comunicação marítima, entre as embarcações e suas bases. Por um "equivoco" do Dentel, os canais de serviço e de comunicação direta entre veículos do Telestrada, coincidiram com os marítimos, que adotam essas frequências internacionalmente. Remediando o problema, os canais foram mudados, dia 11 de outubro, para 70 e 71.

Mas, as mudanças não devem parar por aí. Outro ponto levantado é a potência requerida pelos rádios. Os 25 watts especificados, segundo os técnicos, não serão suficientes para uma boa escuta em algumas regiões do país. As ondas de rádio dependem fundamentalmente da topografia e a potência poderá ser aumentada para 45 W, que atenderia melhor a um sistema que busca atingir um país com gigantescas dimensões e eliminará as sombras (áreas não cobertas pelo sistema).

Para Hélio Kairalla Bahmdouni, gerente Comercial da Control Indústria e Comércio, também é uma utopia se anunciar a fase automatizada, ou seja, um telefone, com recepção e emissão ao mesmo tempo. "Um sistema que não foi implantado nem nos EUA em razão de seu alto preço". Para se ter idéia, naquele país, este sistema é usado em automóveis e seu custo beira os US\$ 2,5 mil, de Cr\$ 25 a 30 milhões.

Assim, o futuro deve ser mesmo reservado ao sistema original. São oito canais, seis de conversação, um de comunicação direta entre veículos e outro de busca, ou chamada, em semi-duplex (um fala, outro escuta) VHF, entre 140 a 174 MHz.

**PROGRESSÃO** — A implantação estará completa em 1990 e projeta-se já para 1986 a instalação de 20 mil unidades, que, numa progressão, devem atingir, ao final de cinco anos, 72 mil transmissores. Tal e qual o tacógrafo, a dúvida é se as fábricas terão capacidade para isso, o rádio é o mesmo que atende as embarcações e as polícias de todo o Brasil. Mas, as fábricas afirmam que isso não é problema e que poderão suprir todo o mercado.

Operacionalmente, o Telestrada será composto de terminais móveis, instalados nos veículos; e estações rádio base, implantadas ao longo das estradas; centros de operação, ou de atendimento, e interligados à rede telefônica nacional. Para se comunicar, o motorista ligará para o centro de operações, solicitando a chamada e informando os dados de identificação do terminal móvel desejado. O centro de operações, via canal de serviço, voz, emite o aviso de chamada para o terminal desejado. E o terminal móvel recebe o aviso em seu aparelho.

Dos veículos para os postos fixos, na fase manual, o usuário entra em contato com o centro de operação mais próximo da sua localização, identifica-se e informa qual é a ligação desejada. O operador fixo estabelece a ligação com o usuário fixo (empresa) e providencia a interligação entre os usuários, através da rede nacional de telefonia e de um canal de tráfego.

**SEM SIGILO** — A otimização do sistema, segundo alguns fabricantes, exigirá



**O Telestrada colocará oito canais à disposição dos seus usuários**

em breve a instalação de um *timmer* para evitar congestionamento dos canais, limitando as ligações a um máximo de 3 minutos, por exemplo.

Outro problema, segundo Antonio José de Miranda, gerente comercial da Telepatch, é o de como a Embratel inibirá a inconveniência dos intrusos, que eventualmente podem entrar na frequência de conversação, já que o sistema

não é sigiloso. Para Miranda, a instalação de um identificador nos rádios teria acabado com esse problema, a um custo suplementar de apenas Cr\$ 500 mil. Desta maneira, qualquer intromissão seria captada em RF, rádio frequência, pela central de operações.

Enfim, até a consolidação do Telestrada, muita coisa irá mudar. As primeiras especificações, lançadas pela Embra-

tel, mesmo assim, serviram para dar a partida no sistema, que, afinal, vai ajudar na economia de combustível, aumentar a eficiência operacional da frota, além de promover maior segurança.

#### GUIA DOS FABRICANTES

1. **Control Indústria e Comércio** – Rua Laguna, 563 – CEP 04728 – Tel.: (011) 548-1233 – São Paulo, SP.
2. **Eletrônica Avotel** – Rua Amaro Guerra, 59 – CEP 04711 – Tel.: (011) 246-8922 – São Paulo, SP.
3. **Indutel Indústria de Telecomunicações** – Estrada Velha São Paulo-Rio, nº 3 581 – Tel.: (0123) 21-5022 – São José dos Campos, SP.
4. **Siteltra Sistemas de Telecomunicações e Tráfego** – Rua Tabará, 551 – Tel.: (011) 521-9011 – São Paulo, SP.
5. **Sulamérica Informática** – Av. Indaiatuba, 3425 – Tel.: (011) 578-5666 – São Paulo, SP.
6. **Telepatch Sistemas de Comunicação** – Rua Augusto Ferreira de Moraes, 273 – Tel.: (011) 522-7188 – São Paulo, SP.
7. **Telsate Telecomunicações Indústria e Comércio** – Rua Dobrada, 222 – Tel.: (011) 265-4544 – São Paulo, SP.
8. **Unitel Indústria Eletrônica** – Rua Dr. Rubens Meirelles, 71 – Tel.: (011) 825-0100 – São Paulo, SP.



A TVR tem suas origens na implantação da primeira usina siderúrgica de grande porte instalada no País, em Volta Redonda, no Estado do Rio de Janeiro. Com a larga experiência adquirida no ramo, passou a ter seu nome ligado ao transporte de ferro e aço, participando da consolidação do parque siderúrgico nacional na década de 50, com a instalação das usinas siderúrgicas de aços planos em São Paulo e em Minas Gerais. A vocação da Empresa estava, então, estratificada, e a TVR passa a ter a conotação de ser uma empresa tecnificadora da atividade de transporte, operando carga eminentemente siderúrgica.

O transporte de cargas siderúrgicas – antes de tudo, uma vocação.

# Um peso pesado na siderurgia



**TRANSPORTADORA  
VOLTA REDONDA S.A.**  
Transporte Nacional e Internacional

**Matriz:** Rua Curuçá, 1804 - Tel.: (011) 291-0211  
**Telex:** (011) 25136 - 37910 - 35-787 - TRVR BR

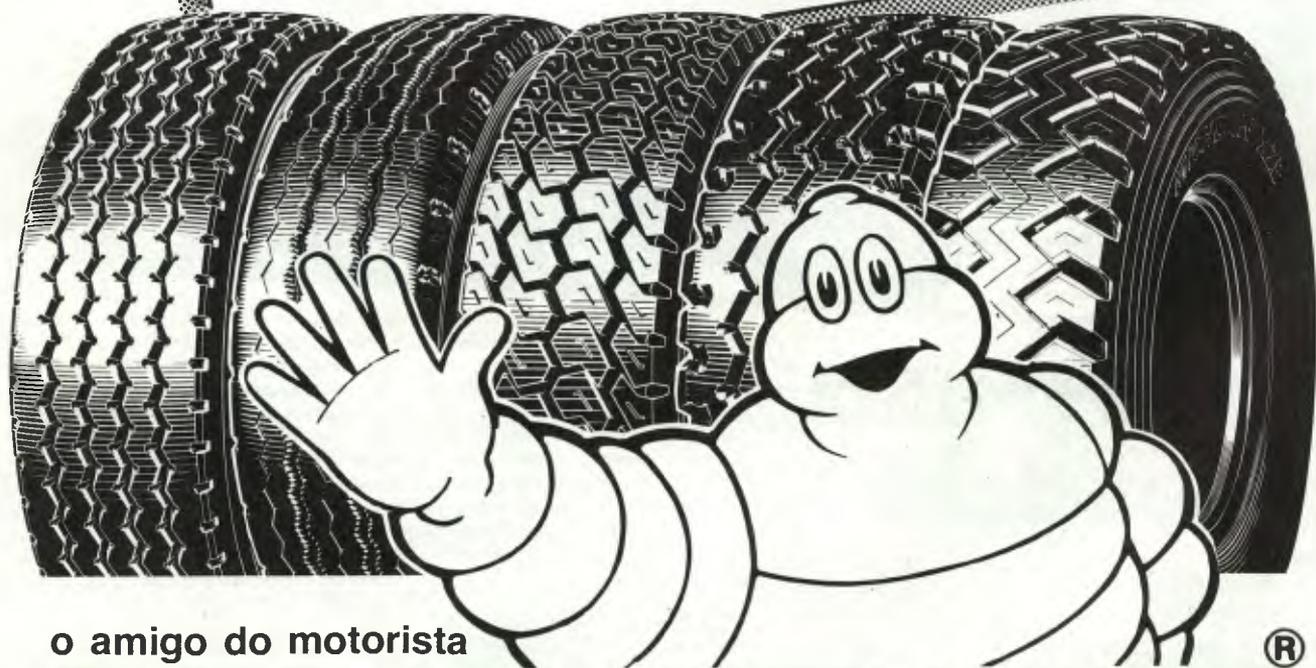
ESTE É O SÍMBOLO  
DA QUALIDADE E DO  
ATENDIMENTO.



**MICHELIN**

**5 vezes  
melhor!**

1. MAIS QUALIDADE - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. MAIS QUILOMETRAGEM - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. MAIS ECONOMIA - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. MAIS RESULTADOS - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. MAIS ATENDIMENTO - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

**MICHELIN** <sup>®</sup>

## Tirar proveito da situação

Uma nova onda de pessimismo volta a envolver o empresariado brasileiro ligado ao setor de transportes. O motivo, paradoxal, é a pressão do aumento da oferta de mercadorias a transportar, fruto do aquecimento gradual e recente da economia nacional.

A preocupação está no fato de que se sobram cargas, hoje, por outro lado, os mais diferentes modais atualmente enfrentam problemas, para viabilizar, a contento, a movimentação exigida.

A nível do transporte rodoviário de cargas, o problema reside na escassez de caminhões, dada a impossibilidade das montadoras de atenderem à crescente demanda. Situação que é agravada pela caducidade da frota brasileira e o virtual desaparecimento do autônomo, posto fora do mercado pela diminuta possibilidade de sobrevivência.

No ângulo da ferrovia, o impasse maior gira em torno da limitação dos recursos públicos que impedem a aquisição de material rodante, além de construção de terminais rodo-ferroviários e ramais, para levar o trem diretamente ao quintal das empresas.

O modal marítimo, por sua vez, tanto no segmento da navegação interior quanto de cabotagem, ainda se ressentem da falta de maiores definições por parte do governo, sobre o seu papel, dentro da economia. Fato que, hoje, torna modesta e sua contribuição dentro do transporte de cargas.

Some-se a isso tudo, a pouca disposição do empresariado nativo em tirar maior proveito da intermodalidade, para se ter um quadro geral da situação com que se defronta o setor.

**PROFETAS DO APOCALIPSE** — Não faltam motivos, portanto, para que voltem a fazer coro os anônimos “profetas do apocalipse” que teimam em anunciar o final dos tempos a cada retrocesso em seus negócios, ainda que não passe de leve brisa passageira.

Ou mesmo, insistam em atribuir toda a culpa de seus males a terceiros, isentando-se de toda e qualquer responsabilidade. Esquecendo-se, no entanto, que “crises são produtos do próprio homem”. Classificação que, certamente, nenhum deles ousa se excluir.

Vale a lembrança, em tempo, que esses mesmos que hoje clamam por mudanças, nos tempos do “milagre” eram aqueles que mais batiam palmas para toda a sorte de desmandos. Numa evidente cumplicidade com a “crise” por que passamos.

Com muita propriedade, um conhecido executivo ligado à indústria de carroçarias disse

certa vez que “eram nos momentos difíceis que se revelavam os autênticos empresários”.

Afirmção que se traduzia pela oportunidade de tirar proveito até mesmo na adversidade. Particularidade que distingue uns poucos da grande maioria que, por comodismo ou despreparo, opta pela postura de observador, à espera do desenrolar dos fatos.

Com efeito, se atentarmos a nossa volta, fica fácil perceber que não faltam empreendedores que, forçados pela necessidade, vão encontrando soluções para os problemas mais complexos. Resultado, muitas vezes de um simples rearranjo do que já existe, visto sob novo enfoque, até então não observado.

**O TREM COMO SAÍDA** — As páginas de **TM** registram isso com propriedade.

Como aconteceu com o Expresso Mira (**TM-259**) que, num lance de ousadia, resolveu aproveitar o espaço ocioso do vagão-bagageiro dos trens de passageiros, para montar um eficiente sistema de transporte de encomendas entre o Rio, São Paulo e a Bolívia. Solução que trouxe lucros para a empresa, bem como à Rede Ferroviária, além da aprovação dos clientes, que ganharam em agilidade, pagando um custo menor.

Valendo-se de outras armas, a Kwikassair e a Maxicarga, por sua vez, conseguiram elevar em até 30% o preço do frete cobrado entre as praças de Porto Alegre e Recife (**TM-257**), com plena anuência dos usuários, garantindo-lhes tão somente eficiência e regularidade, associado a uma maior velocidade na operação.

Por agir também de forma diferente foi que a Transportadora Itapemirim se transformou na empresa mais rentável do ano (ver edição de maiores — **TM-260**). Apoiada na fórmula simples de “investir na crise, endurecer nos fretes e reduzir os prazos de cobrança”.

A história registra incontáveis casos de fortunas que se ergueram dos destroços de uma crise e outras tantas que sumiram, por culpa unicamente de seus titulares.

Mais proveitoso que reclamar, cruzar os braços ou por a culpa no governo, é valer-se da criatividade, da coragem e do espírito de pioneiro à cata de soluções que ponham fim ao impasse.

Crises, afinal, sempre existiram. Por longo tempo, ainda, deveremos conviver com elas. Da resposta de cada um depende o nosso futuro, depende a sobrevivência da iniciativa privada. Por isso, mãos à obra.

# MERCADO DE USADOS

TABELA DE VEÍCULOS USADOS (CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS) (em milhões de Cr\$)

|                                     | 1985<br>mín máx | 1984<br>mín máx | 1983<br>mín máx | 1982<br>mín máx | 1981<br>mín máx | 1980<br>mín máx | 1979<br>mín máx | 1978<br>mín máx | 1977<br>mín máx | 1976<br>mín máx |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>FIAT</b>                         |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Fiorino                             | 26,0 - 28,0     | 22,0 - 24,0     | 20,0 - 22,0     | 18,0 - 20,0     | 15,0 - 18,0     | -               | -               | -               | -               | -               |
| Furgoneta                           | 24,0 - 26,0     | 20,0 - 23,0     | 17,0 - 20,0     | 14,0 - 17,0     | 11,0 - 13,0     | 9,0 - 10,0      | 8,0 - 9,0       | 7,0 - 8,0       | -               | -               |
| Panorama                            | 28,0 - 32,0     | 25,0 - 28,0     | 22,0 - 25,0     | 19,0 - 22,0     | 16,0 - 19,0     | -               | -               | -               | -               | -               |
| Picape                              | 24,0 - 26,0     | 20,0 - 23,0     | 17,0 - 20,0     | 14,0 - 17,0     | 11,0 - 11,5     | 9,0 - 10,0      | 7,5 - 8,5       | 6,5 - 7,5       | -               | -               |
| <b>FIAT DIESEL</b>                  |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 80                                  | 90,0 - 100,0    | 80,0 - 90,0     | 70,0 - 80,0     | 60,0 - 70,0     | 50,0 - 60,0     | 40,0 - 50,0     | 35,0 - 40,0     | -               | -               | -               |
| 140                                 | 105,0 - 120,0   | 100,0 - 110,0   | 90,0 - 100,0    | 80,0 - 90,0     | 70,0 - 80,0     | 60,0 - 70,0     | 50,0 - 60,0     | -               | -               | -               |
| 190 H                               | 155,0 - 180,0   | 150,0 - 185,0   | 140,0 - 150,0   | 130,0 - 140,0   | 120,0 - 130,0   | -               | -               | -               | -               | -               |
| 190 Turbo                           | 200,0 - 220,0   | 190,0 - 200,0   | 180,0 - 190,0   | 165,0 - 180,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>FORD</b>                         |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| pampa 4 2                           | 28,0 - 32,0     | 23,0 - 25,0     | 18,0 - 22,0     | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| F 100                               | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     | 26,0 - 30,0     | 23,0 - 26,0     | 20,0 - 23,0     | -               | 16,0 - 18,0     | 14,0 - 16,0     | 8,0 - 11,0      | 5,0 - 8,0       |
| F 1000                              | 75,0 - 90,0     | 65,0 - 75,0     | 55,0 - 65,0     | 45,0 - 55,0     | 40,0 - 45,0     | 18,0 - 20,0     | -               | -               | -               | -               |
| F 2000                              | 85,0 - 100,0    | 70,0 - 85,0     | 60,0 - 70,0     | 50,0 - 60,0     | 42,0 - 50,0     | 35,0 - 40,0     | -               | -               | -               | -               |
| F 4000                              | 70,0 - 90,0     | 60,0 - 70,0     | 52,0 - 60,0     | 45,0 - 52,0     | 40,0 - 45,0     | 36,0 - 42,0     | 30,0 - 35,0     | 25,0 - 30,0     | 20,0 - 25,0     | 15,0 - 20,0     |
| F 600                               | -               | -               | -               | -               | -               | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     | 25,0 - 30,0     | 20,0 - 25,0     | 15,0 - 20,0     |
| F 7000                              | -               | 55,0 - 60,0     | 50,0 - 55,0     | 45,0 - 50,0     | 40,0 - 45,0     | 35,0 - 40,0     | -               | -               | -               | -               |
| F 11000                             | 75,0 - 85,0     | 65,0 - 75,0     | 55,0 - 65,0     | 50,0 - 55,0     | 45,0 - 50,0     | -               | -               | -               | -               | -               |
| F 13000                             | 80,0 - 95,0     | 70,0 - 80,0     | 60,0 - 70,0     | 50,0 - 60,0     | 45,0 - 50,0     | -               | -               | -               | -               | -               |
| F 22000                             | 145,0 - 160,0   | 130,0 - 145,0   | 115,0 - 130,0   | 100,0 - 115,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>GM</b>                           |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| chevy                               | 18,0 - 23,0     | 15,0 - 18,0     | 23,0 - 28,0     | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| C 116 cil.                          | 38,0 - 42,0     | 35,0 - 38,0     | 12,0 - 15,0     | 27,0 - 31,0     | 25,0 - 27,0     | 23,0 - 25,0     | 20,0 - 23,0     | 18,0 - 20,0     | 16,0 - 18,0     | 15,0 - 16,0     |
| D 10                                | 75,0 - 90,0     | 65,0 - 75,0     | 31,0 - 34,0     | 56,0 - 60,0     | 50,0 - 56,0     | 45,0 - 50,0     | 40,0 - 45,0     | -               | -               | -               |
| D 20                                | 100,0 - 115,0   | 90,0 - 100,0    | 60,0 - 65,0     | 75,0 - 80,0     | 70,0 - 75,0     | 65,0 - 70,0     | 60,0 - 65,0     | 55,0 - 60,0     | 50,0 - 55,0     | 45,0 - 50,0     |
| D 60                                | 85,0 - 95,0     | 80,0 - 85,0     | 80,0 - 90,0     | 80,0 - 70,0     | 55,0 - 60,0     | 50,0 - 55,0     | 45,0 - 50,0     | 40,0 - 45,0     | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     |
| D 70                                | 95,0 - 105,0    | 85,0 - 95,0     | 75,0 - 80,0     | 65,0 - 75,0     | 60,0 - 65,0     | 55,0 - 60,0     | 50,0 - 55,0     | 45,0 - 50,0     | 40,0 - 45,0     | 37,0 - 42,0     |
| <b>MERCEDES</b>                     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| L 608 D                             | 92,0 - 100,0    | 85,0 - 92,0     | 60,0 - 85,0     | 75,0 - 80,0     | 70,0 - 75,0     | 65,0 - 70,0     | 60,0 - 65,0     | 55,0 - 60,0     | 50,0 - 55,0     | 45,0 - 50,0     |
| L 1113                              | 127,0 - 135,0   | 120,0 - 127,0   | 112,0 - 120,0   | 105,0 - 112,0   | 95,0 - 105,0    | 88,0 - 95,0     | 82,0 - 88,0     | 77,0 - 82,0     | 72,0 - 77,0     | 67,0 - 72,0     |
| L 1313                              | 160,0 - 175,0   | 150,0 - 160,0   | 114,0 - 150,0   | 130,0 - 140,0   | 115,0 - 125,0   | 105,0 - 115,0   | 98,0 - 105,0    | 92,0 - 95,0     | 86,0 - 92,0     | 80,0 - 86,0     |
| L 1513                              | 170,0 - 185,0   | 155,0 - 170,0   | 145,0 - 155,0   | 135,0 - 145,0   | 125,0 - 135,0   | 115,0 - 125,0   | 108,0 - 115,0   | 102,0 - 108,0   | 97,0 - 102,0    | 90,0 - 95,0     |
| L 2013                              | 185,0 - 200,0   | 175,0 - 185,0   | 165,0 - 175,0   | 150,0 - 160,0   | 140,0 - 150,0   | 130,0 - 140,0   | 120,0 - 130,0   | 112,0 - 120,0   | 105,0 - 112,0   | 100,0 - 105,0   |
| L 1519                              | 180,0 - 195,0   | 170,0 - 180,0   | 155,0 - 165,0   | 140,0 - 150,0   | 125,0 - 135,0   | 115,0 - 125,0   | 105,0 - 115,0   | 95,0 - 105,0    | 90,0 - 95,0     | -               |
| L 2219                              | 280,0 - 310,0   | 250,0 - 270,0   | 230,0 - 250,0   | 210,0 - 230,0   | 180,0 - 200,0   | 170,0 - 180,0   | 160,0 - 170,0   | 150,0 - 160,0   | 130,0 - 140,0   | 110,0 - 120,0   |
| L 1924 A                            | -               | -               | 220,0 - 240,0   | 200,0 - 220,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| L 1929                              | 285,0 - 300,0   | 250,0 - 270,0   | 230,0 - 250,0   | -               | -               | 160,0 - 175,0   | 145,0 - 155,0   | -               | -               | -               |
| <b>SCANIA</b>                       |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| L 110 42                            | -               | -               | -               | -               | 200,0 - 220,0   | 180,0 - 200,0   | 165,0 - 180,0   | 150,0 - 165,0   | 135,0 - 150,0   | 120,0 - 135,0   |
| L 111 42                            | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | 155,0 - 170,0   | 140,0 - 155,0   | 130,0 - 140,0   |
| LK 140 35                           | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| LK 141 38                           | -               | -               | -               | -               | 210,0 - 230,0   | 190,0 - 210,0   | 175,0 - 190     | 165,0 - 175,0   | 155,0 - 165,0   | 140,0 - 155,0   |
| T 112 MA                            | 330,0 - 350,0   | 300,0 - 320,0   | 280,0 - 300,0   | 240,0 - 260,0   | 220,0 - 240,0   | -               | -               | -               | -               | -               |
| T 112 (mtco)                        | 380,0 - 400,0   | 360,0 - 380,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| T 142 H                             | 360,0 - 380,0   | 340,0 - 360,0   | 300,0 - 320,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| R 112 H                             | 340,0 - 360,0   | 320,0 - 340,0   | 300,0 - 320,0   | 260,0 - 280,0   | 230,0 - 250,0   | -               | -               | -               | -               | -               |
| R 142 H                             | 380,0 - 400,0   | 360,0 - 380,0   | 330,0 - 350,0   | 300,0 - 320,0   | 270,0 - 290     | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>TOYOTA</b>                       |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Picape                              | 65,0 - 72,0     | 57,0 - 65,0     | 52,0 - 57,0     | 45,0 - 52,0     | 40,0 - 45,0     | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     | 26,0 - 30,0     | 22,0 - 26,0     | 20,0 - 22,0     |
| Acô                                 | 62,0 - 70,0     | 55,0 - 62,0     | 48,0 - 55,0     | 40,0 - 48,0     | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     | 26,0 - 30,0     | 24,0 - 26,0     | 21,0 - 24,0     | 19,0 - 21,0     |
| <b>VOLKSWAGEN</b>                   |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| seveiro (alc)                       | 21,0 - 25,0     | 18,0 - 21,0     | 16,0 - 18,0     | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| kombi std                           | 36,0 - 40,0     | 32,0 - 36,0     | 28,0 - 32,0     | 24,0 - 27,0     | 20,0 - 24,0     | 16,0 - 20,0     | 14,0 - 16,0     | 12,0 - 14,0     | 10,0 - 12,0     | 8,0 - 9,0       |
| kombi furg                          | 32,0 - 36,0     | 29,0 - 32,0     | 26,0 - 29,0     | 22,0 - 25,0     | 15,0 - 18,0     | 13,0 - 16,0     | 11,0 - 13,0     | 10,0 - 11,0     | 9,0 - 10,0      | 7,0 - 8,0       |
| kombi pic                           | 32,0 - 35,0     | 29,0 - 32,0     | 25,0 - 28,0     | 20,0 - 24,0     | 15,0 - 18,0     | 13,0 - 15,0     | 11,0 - 13,0     | 11,0 - 12,0     | 9,5 - 11,0      | 7,0 - 8,5       |
| kombi diesel                        | 36,0 - 42,0     | 32,0 - 35,0     | 26,0 - 30,0     | 20,0 - 25,0     | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>VOLKSWAGEN CAMINHÕES</b>         |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| D 400 DD                            | -               | -               | -               | 40,0 - 45,0     | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     | 25,0 - 30,0     | 20,0 - 25,0     | 17,0 - 20,0     | 14,0 - 17,0     |
| D 700 DI                            | -               | -               | -               | 50,0 - 58,0     | 45,0 - 52,0     | 38,0 - 45,0     | 33,0 - 38,0     | 28,0 - 33,0     | 26,0 - 30,0     | 22,0 - 26,0     |
| D 950 D                             | -               | -               | -               | 60,0 - 70,0     | 52,0 - 60,0     | 48,0 - 53,0     | 43,0 - 48,0     | 40,0 - 44,0     | 35,0 - 40,0     | 30,0 - 35,0     |
| 6-90                                | 90,0 - 100,0    | 80,0 - 90,0     | 70,0 - 80,0     | 85,0 - 95,0     | 75,0 - 85,0     | -               | -               | -               | -               | -               |
| 11-130                              | 120,0 - 140,0   | 105,0 - 120,0   | 95,0 - 105,0    | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| 13-130                              | 140,0 - 160,0   | 125,0 - 140,0   | 115,0 - 125,0   | 100,0 - 115,0   | 90,0 - 100,0    | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>VOLVO</b>                        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| N 1020 A                            | -               | -               | 225,0 - 240,0   | 210,0 - 225,0   | 195,0 - 210,0   | 185,0 - 195,0   | -               | -               | -               | -               |
| N 1020 G                            | 265,0 - 290,0   | 245,0 - 265,0   | 230,0 - 245,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| N 10 XH                             | 280,0 - 300,0   | 250,0 - 280,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| N 1016                              | 245,0 - 270,0   | 225,0 - 245,0   | 210,0 - 225,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| N 10 H                              | 250,0 - 280,0   | 235,0 - 250,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| N 1033                              | 310,0 - 340,0   | 280,0 - 310,0   | 260,0 - 280,0   | 245,0 - 260,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| N 1220                              | -               | -               | 250,0 - 270,0   | 230,0 - 250,0   | 215,0 - 230,0   | -               | -               | -               | -               | -               |
| N 12 XH                             | 300,0 - 330,0   | 270,0 - 300,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS</b> |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| <b>MERCEDES</b>                     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Micro Urb                           | 160,0 - 200,0   | 160,0 - 180,0   | 145,0 - 160,0   | 130,0 - 145,0   | 120,0 - 130,0   | 105,0 - 115,0   | 90,0 - 100,0    | -               | -               | -               |
| Micro Rod                           | 190,0 - 210,0   | 170,0 - 190,0   | 150,0 - 170,0   | 135,0 - 150,0   | 125,0 - 135,0   | 110,0 - 125,0   | 100,0 - 110     | -               | -               | -               |
| O-362 Urb                           | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | 70,0 - 80,0     | 60,0 - 70,0     | 50,0 - 60,0     |
| O-362 Rod                           | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | 85,0 - 100,0    | 75,0 - 85,0     | 65,0 - 75,0     |
| O-364 Urb (352)                     | 230,0 - 280,0   | 210,0 - 230,0   | 195,0 - 210,0   | 175,0 - 190,0   | 155,0 - 170,0   | 135,0 - 150,0   | 120,0 - 130,0   | -               | -               | -               |
| O-364 Urb (355/5)                   | 250,0 - 270,0   | 230,0 - 250,0   | 220,0 - 235,0   | 205,0 - 220,0   | 185,0 - 200,0   | 165,0 - 180,0   | 140,0 - 150,0   | -               | -               | -               |
| O-364 12R Rod 355/6                 | 320,0 - 350,0   | 305,0 - 320,0   | 280,0 - 300,0   | 270,0 - 285,0   | 260,0 - 275,0   | 250,0 - 260,0   | 240,0 - 250,0   | -               | -               | -               |
| O-364 13R Rod 355/5                 | 350,0 - 380,0   | 330,0 - 350,0   | 310,0 - 330,0   | 295,0 - 310,0   | 280,0 - 295,0   | 260,0 - 275,0   | 240,0 - 255,0   | -               | -               | -               |
| <b>PLATAFORMAS</b>                  |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| LPO Urb                             | -               | -               | -               | 150,0 - 165,0   | 140,0 - 150,0   | 120,0 - 130,0   | 105,0 - 115,0   | -               | -               | -               |
| OP 1113 Urb                         | 220,0 - 250,0   | 200,0 - 220,0   | 180,0 - 200,0   | -               | -               | -               | -               | 165,0 - 175,0   | 150,0 - 160,0   | 120,0 - 135,0   |
| O-355/8 Rod                         | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| O-364/5 Rod                         | 430,0 - 460,0   | 400,0 - 430,0   | 370,0 - 400,0   | 340,0 - 360,0   | 320,0 - 340,0   | 300,0 - 320,0   | 280,0 - 300,0   | -               | -               | -               |
| <b>SCANIA</b>                       |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| B 110/111                           | -               | -               | -               | 270,0 - 300,0   | 250,0 - 270,0   | 230,0 - 250,0   | 210,0 - 230,0   | 180,0 - 200,0   | 150,0 - 170,0   | 125,0 - 140,0   |
| B 115/116                           | -               | -               | -               | 300,0 - 330,0   | 280,0 - 300,0   | 260,0 - 280,0   | 240,0 - 260,0   | 215,0 - 230,0   | 180,0 - 200,0   | 155,0 - 170,0   |
| S 112                               | 440,0 - 470,0   | 420,0 - 440,0   | 380,0 - 400,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| K 112                               | 470,0 - 500,0   | 450,0 - 470,0   | 420,0 - 440,0   | -               | -               | -               | -               | -               | -               | -               |
| <b>VOLVO</b>                        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| B 581 Rod                           | 520,0 - 550,0   | 480,0 - 520,0   | 450,0 - 480,0   | 410,0 - 430,0   | 380,0 - 400,0   | 340,0 - 360,0   | -               | -               | -               | -               |

\* Plataformas equipadas com encarroamento Nielson ou Mercopolo. Tabela elaborada com base nos preços mínimos a máximos levantados junto à rede de concessionárias autorizadas e mercado paralelo. Os preços equivalem à veículos usados sem qualquer equipamento adicional, inclui carroceria de madeira ou 5ª roda. Agradecemos a colaboração de (SP) Abrevo, Comolatti, De Nigris, Firenze, Itatiaia, Pacaembus, Radial Leste, Ranavel, Sandreco, Toyobre, Zona Leste, (PR) Civeima, Cotrasa, (RJ) Transrio, (RS) Sulesa-Gualbis, (SC) Veiculos Stein, (MG) Veminas, (MT) Cuiabá Diesel.

Pesquisa realizada no período de 25 a 30 de outubro

# MERCADO DE NOVOS

| CAMINHÕES PESADOS   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
|---|---------------------------------|-----------|------------|-----------------|------------------------|-------------------|------------------------|------------|-------------------------------------|---------------------------|
| MERCADO   | ENTRE EIXO (m)                  | TARA (kg) | CARGA (kg) | PESO BRUTO (kg) | 3.º EIXO ADAPTADO (kg) | POTÊNCIA (cv/rpm) | CAPACIDADE MÁXIMA (kg) | PNEUS      |                                     | PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$) |
|   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        | DIANTEIROS | TRASEIROS                           |                           |
| <b>MERCEDES-BENZ</b>  |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| L-1519/48   | - chassi c/ cabina              | 4,83      | 5 390      | 9 610           | 15 000                 |                   |                        |            |                                     |                           |
| L-1519/51   | - chassi c/ cabina              | 5,17      | 5 450      | 9 550           | 19 500                 | 22 000            | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 241 548 753               |
| LK-1519/42  | - chassi c/ cabina              | 4,20      | 5 300      | 9 700           | 15 000                 | 22 000            | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 243 134 850               |
| LS-1519/42  | - caminhão trator (B)           | 4,20      | 5 345      | -               | 15 000                 | -                 | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 243 894 493               |
| LS-1524/42  | - caminhão trator (B)           | 4,20      | 6 150      | -               | 15 000                 | -                 | 238/2 100 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 241 737 854               |
| LK-2219/36  | - chassi c/ cabina - 6x4        | 3,60 (D)  | 6 560      | 15 180          | 22 000                 | -                 | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 303 233 022               |
| L-2219/42   | - chassi c/ cabina - 6x4        | 4,20 (D)  | 6 720      | 15 280          | 22 000                 | -                 | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 351 882 434               |
| L-2219/48   | - chassi c/ cabina - 6x4        | 4,83 (D)  | 6 820      | 15 180          | 22 000                 | -                 | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 351 448 097               |
| LB-2219/36  | - chassi p/ betoneira - 6x4     | 3,60 (D)  | 6 850      | 15 150          | 22 000                 | -                 | 192/2 200 DIN          | 32 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 353 811 367               |
| LS-1929/42  | - caminhão trator (B-C)         | 4,20      | 7 120      | -               | 15 000                 | -                 | 285/2 200 DIN          | 45 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 350 541 134               |
| LS-1932/42  | - caminhão trator (B-C-E)       | 4,20      | 7 275      | -               | 15 000                 | -                 | 326/2 000 ISO          | 45 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 365 965 476               |
|   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            | 1 100 x 22 - 14                     | 386 992 883               |
| <b>SAAB-SCANIA</b>  |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| T112H-38  | - caminhão trator - (AC)        | 3,80      | 6 180      | 13 320          | 19 500                 | -                 | 305/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 366 502 843               |
| T112H-42  | - caminhão trator - (A-B-C)     | 4,20      | 6 250      | 13 250          | 19 500                 | -                 | 305/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 379 646 976               |
| T112H-54  | - chassi c/ cabina - (C)        | 5,40      | 6 385      | 13 115          | 19 500                 | -                 | 303/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 379 721 007               |
| T112H-42  | - caminhão trator - (A-B-C)     | 4,20      | 6 300      | 13 200          | 19 500                 | -                 | 333/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 421 612 777               |
| T142H-42  | - caminhão trator - (A-B-C-E)   | 4,20      | 6 970      | 12 530          | 19 500                 | -                 | 388/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 406 445 649               |
| T112E-38  | - caminhão trator - 6x4         | 3,80      | 8 760      | 27 240          | 36 000                 | -                 | 306/2 000 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 496 264 495               |
| T112E-42  | - caminhão trator - 6x4         | 4,20      | 8 830      | 27 170          | 36 000                 | -                 | 305/2 000 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 509 408 628               |
| T112E-54  | - chassi c/ cabina - 6x4        | 5,40      | 9 020      | 26 980          | 36 000                 | -                 | 305/2 000 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 510 449 235               |
| T142E-38  | - caminhão trator - 6x4         | 3,80      | 9 100      | 26 900          | 36 000                 | -                 | 388/2 000 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 529 284 368               |
| T142E-42  | - caminhão trator - 6x4         | 4,20      | 9 170      | 26 830          | 36 000                 | -                 | 388/2 000 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 542 495 881               |
| T142E-54  | - chassi c/ cabina - 6x4        | 5,40      | 9 405      | 26 595          | 36 000                 | -                 | 388/2 000 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 564 342 640               |
| R112H-38  | - caminhão trator - (A-C)       | 3,80      | 6 230      | 13 270          | 19 500                 | -                 | 305/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 369 480 290               |
| R142H-38  | - caminhão trator - (A-C)       | 3,80      | 6 530      | 12 970          | 19 500                 | -                 | 388/2 000 DIN          | 50 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 460 847 799               |
| R112E-38  | - caminhão trator - 6x4         | 3,80      | 8 830      | 25 170          | 19 500                 | -                 | 305/2 000 DIN          | 80 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 517 996 208               |
| <b>VOLVO</b>  |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| N10H  | - caminhão trator - 4x2 (A-B-C) | 4,10      | 6 371      | 9 440           | 15 500                 | -                 | 275/2 200 DIN          | 42 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 344 172 325               |
| N10XH   | - caminhão trator - 4x2 (A-B-C) | 4,10      | 6 561      | 12 250          | 18 500                 | -                 | 275/2 200 DIN          | 70 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 383 294 442               |
| N10XHT  | - chassi c/ cabina - 6x4        | 5,40      | 9 035      | 23 830          | 32 500                 | -                 | 275/2 200 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | 476 342 300               |
| N12XH   | - caminhão trator (A-B-C)       | 4,10      | 6 711      | 12 100          | 18 500                 | -                 | 330/2 050 DIN          | 70 000     | 1 100 x 22 - 14                     | 424 170 953               |
| N12XHT  | - caminhão trator (A-B-C)       | 4,20      | 9 358      | 23 590          | 32 500                 | -                 | 330/2 050 DIN          | 120 000    | 1 100 x 22 - 14                     | sob consulta              |
| (A) - Quinta roda completa (B) - Cabina leito (C) - 2 tanques de combustível (D) - Chassi com mais 1,30 m (E) - Motor com intercôler (F) - Mídia variável c/ tipo semibreque. |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| <b>CAMINHÕES SEMI-PESADOS</b>   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| <b>FORD CAMINHÕES</b>   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| C-1313/43   | - chassi médio - MWM            | 4,34      | 4 620      | 8 790           | 13 400                 | 22 000            | 127/2 800 ABNT         | 22 000     | 900 x 20 - 12                       | 185 940 253               |
| C-1313/48   | - chassi longo - MWM            | 4,80      | 4 710      | 8 690           | 13 400                 | 22 000            | 127/2 800 ABNT         | 22 000     | 900 x 20 - 12                       | 186 077 500               |
| C-1314/38   | - chassi curto - FTO 6,6        | 3,89      | 4 595      | 8 805           | 13 400                 | 22 000            | 135/2 800 ABNT         | 23 000     | 900 x 20 - 12                       | 187 188 373               |
| C-1314/43   | - chassi médio - FTO 6,6        | 4,34      | 4 690      | 8 710           | 13 400                 | 22 000            | 135/2 800 ABNT         | 23 000     | 900 x 20 - 12                       | 187 874 612               |
| C-1314/48   | - chassi longo - FTO 6,6        | 4,80      | 4 780      | 8 620           | 13 400                 | 22 000            | 135/2 800 ABNT         | 23 000     | 900 x 20 - 12                       | 188 011 859               |
| C-1317/38   | - chassi curto - FTO turbo      | 3,89      | 4 609      | 8 795           | 13 400                 | 22 000            | 159/2 600 ABNT         | 27 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 194 884 012               |
| C-1317/43   | - chassi médio - FTO turbo      | 4,34      | 4 700      | 8 700           | 13 400                 | 22 000            | 159/2 600 ABNT         | 27 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 195 370 553               |
| C-1317/48   | - chassi longo - FTO turbo      | 4,80      | 4 790      | 8 610           | 13 400                 | 22 000            | 159/2 600 ABNT         | 27 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 203 833 074               |
| C-1514/43   | - chassi médio - FTO 6,6        | 4,34      |            | 15 000          | 22 000                 | -                 | 135/2 800 ABNT         | 23 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 203 970 319               |
| C-1514/48   | - chassi longo - FTO 6,6        | 4,80      |            | 15 000          | 22 000                 | -                 | 135/2 800 ABNT         | 23 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 211 570 508               |
| C-1517/43   | - chassi médio - FTO turbo      | 4,34      | 4 920      | 10 080          | 15 000                 | 22 000            | 159/2 600 ABNT         | 27 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 217 707 755               |
| C-1517/48   | - chassi longo - FTO turbo      | 4,80      | 5 010      | 9 990           | 15 000                 | 22 000            | 159/2 600 ABNT         | 27 000     | 1 000 x 20 - 16                     | 215 042 458               |
| F-13 000  | - chassi curto - MWM            | 4,42      | 4 136      | 8 864           | 13 000                 | 22 000            | 127/2 800 ABNT         | 22 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 154 778 139               |
| F-13 000  | - chassi médio - MWM            | 4,92      | 4 202      | 8 798           | 13 000                 | 22 000            | 127/2 800 ABNT         | 22 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 155 857 146               |
| F-13 000  | - chassi longo - MWM            | 5,38      | 4 304      | 6 606           | 13 000                 | 22 000            | 127/2 800 ABNT         | 22 000     | 1 000 x 20 - 14                     | 236 129 342               |
| F-22 000  | - chassi longo - 6x4 - MWM      | 5,79      | 6 000      | 14 500          | 20 500                 | 22 000            | 127/2 800 ABNT         | 22 000     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       |                           |
| <b>GENERAL MOTORS</b>   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| 13 000  | - chassi curto - álcool         | 3,98 (A)  | 3 907      | 8 993           | 13 000                 | 20 500            | 148/3 800 ABNT         | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | 142 030 834               |
| 13 000  | - chassi médio - gasolina       | 4,44 (A)  | 3 930      | 9 070           | 13 000                 | 20 500            | 130/3 600 ABNT         | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | 140 671 418               |
| 13 000  | - chassi longo - diesel         | 5,00 (A)  | 4 220      | 8 780           | 13 000                 | 20 500            | 135/2 800 DIN          | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | 163 482 075               |
| 19 000  | - chassi médio - álcool         | 5,08      | 4 560      | 13 940          | 18 500                 | 18 500            | 148/3 800 ABNT         | 19 000     | 625 x 20 - 10 900 x 20 - 12         | 153 542 378               |
| 19 000  | - chassi médio - gasolina       | 5,66      | 4 655      | 13 845          | 18 500                 | 18 500            | 135/2 800 DIN          | 19 000     | 825 x 20 - 10 900 x 20 - 12         | 151 376 238               |
| 19 000  | - chassi longo - diesel         | 5,66      | 4 905      | 13 595          | 18 500                 | 18 500            | 148/3 800 ABNT         | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | 182 161 768               |
| 21 000  | - chassi médio - álcool         | 5,08      | 4 795      | 15 705          | 20 500                 | 20 500            | 148/3 800 ABNT         | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | 179 591 870               |
| 21 000  | - chassi médio - gasolina       | 5,08      | 4 900      | 15 600          | 20 500                 | 20 500            | 130/3 800 ABNT         | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | 213 852 026               |
| 21 000  | - chassi longo - diesel         | 5,66      | 5 150      | 15 350          | 20 500                 | 20 500            | 135/2 800 DIN          | 21 100     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14       | sob consulta              |
| 22 000  | - chassi longo - diesel (B)     | 5,79      | 6 215      | 14 285          | 20 500                 | 20 500            | 148/3 800 ABNT         | 21 100     | 1 000 x 20 - 14 1 000 x 20 - 14 (C) |                           |
| (A) - Disponível para todos três modelos (B) - Disponível com motor a álcool, gasolina e tração 6x4 (C) - Borrachudo.   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| <b>MERCEDES-BENZ</b>  |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |
| L-1313/42   | - chassi médio                  | 4,20      | 4 075      | 8 925           | 13 000                 | 21 500            | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 184 764 863               |
| L-1313/48   | - chassi longo                  | 4,83      | 4 175      | 8 825           | 13 000                 | 21 500            | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 187 806 621               |
| LK-1313/36  | - chassi curto                  | 3,60      | 3 975      | 9 025           | 13 000                 | 21 500            | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 199 988 336               |
| L-1316/42   | - chassi médio                  | 4,20      | 4 140      | 8 880           | 13 000                 | 21 500            | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 900 x 20 - 14                       | 192 452 711               |
| L-1316/48   | - chassi longo                  | 4,83      | 4 230      | 8 770           | 13 000                 | 21 500            | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 900 x 20 - 14                       | 195 440 012               |
| LK-1316/36  | - chassi curto                  | 3,60      | 4 000      | 9 000           | 13 000                 | 21 500            | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 900 x 20 - 14                       | 207 384 120               |
| L-1513/51   | - chassi longo                  | 5,17      | 4 490      | 10 510          | 15 000                 | 21 650            | 130/2 800 DIN          | 21 850     | 1 000 x 20 - 16                     | 199 420 350               |
| LK-1513/42  | - chassi médio                  | 4,20      | 4 565      | 10 435          | 15 000                 | 21 650            | 130/2 800 DIN          | 21 850     | 1 000 x 20 - 16                     | 224 270 720               |
| L-1516/48   | - chassi longo                  | 4,83      | 4 420      | 10 580          | 15 000                 | 22 000            | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 1 000 x 20 - 18                     | 205 294 358               |
| L-1516/51   | - chassi longo                  | 5,17      | 4 515      | 10 485          | 15 000                 | 22 000            | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 1 000 x 20 - 16                     | 206 977 763               |
| LK-1516/42  | - chassi médio                  | 4,20      | 4 590      | 10 410          | 15 000                 | 22 000            | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 1 000 x 20 - 16                     | 230 542 134               |
| L-2013/48   | - chassi longo                  | 4,83 (A)  | 5 820      | 16 030          | 21 650                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 245 392 133               |
| L-2213/42   | - chassi médio (6x4)            | 3,60 (A)  | 6 066      | 15 584          | 21 650                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 1 000 x 20 - 14                     | 243 253 497               |
| LK-2213/36  | - chassi curto (6x4)            | 4,83 (A)  | 6 130      | 15 520          | 21 650                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 1 000 x 20 - 14                     | 277 780 313               |
| LB-2213/36  | - chassi curto (6x4)            | 3,60 (A)  | 6 128      | 15 522          | 21 650                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 1 000 x 20 - 14                     | 279 404 159               |
| L-2216/48   | - chassi longo (6x4)            | 4,83 (A)  | 6 190      | 15 810          | 22 000                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 1 000 x 20 - 14                     | 297 780 335               |
| LK-2216/36  | - chassi curto (6x4)            | 3,60 (A)  | 5 745      | 16 225          | 22 000                 | -                 | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 1 000 x 20 - 14                     | 291 608 557               |
| LB-2216/36  | - chassi curto (6x4)            | 3,60 (A)  | 5 775      | 16 225          | 22 000                 | -                 | 156/2 800 DIN          | 22 500     | 1 000 x 20 - 14                     | 289 710 429               |
| LA-1313/42  | - chassi médio                  | 4,20      | 4 365      | 8 635           | 13 000                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 288 068 683               |
| LA-1313/48  | - chassi longo                  | 4,83      | 4 465      | 8 535           | 13 000                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 224 355 347               |
| LAK-1313/48   | - chassi longo (4x4)            | 3,60      | 4 390      | 8 670           | 13 000                 | -                 | 130/2 800 DIN          | 21 650     | 900 x 20 - 14                       | 228 150 046               |
|   |                                 |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                                     |                           |

# MERCADO DE NOVOS

## CAMINHÕES SEMI-PESADOS

| MERCADO      | ENTRE EIXO (m)          | TARA (kg) | CARGA (kg) | PESO BRUTO (kg) | 3.º EIXO ADAPTADO (kg) | POTÊNCIA (cv/rpm) | CAPACIDADE MÁXIMA (kg) | PNEUS      |                               | PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$) |
|--------------|-------------------------|-----------|------------|-----------------|------------------------|-------------------|------------------------|------------|-------------------------------|---------------------------|
|              |                         |           |            |                 |                        |                   |                        | DIANTEIROS | TRASEIROS                     |                           |
| VW CAMINHÕES |                         |           |            |                 |                        |                   |                        |            |                               |                           |
| 13-130       | - chassi curto - MWM    | 3,20      | 3 920      | 9 080           | 13 000                 | -                 | 130/3 000 ABNT         | 21 650     | 1 000 x 20 - 14               | 161 493 669               |
| 13-130       | - chassi curto - MWM    | 3,67      | 3 974      | 9 026           | 13 000                 | 21 000            | 130/3 000 ABNT         | 21 650     | 1 000 x 20 - 14               | 173 395 653               |
| 13-130       | - chassi médio - MWM    | 4,12      | 4 070      | 8 930           | 13 000                 | 21 000            | 130/3 000 ABNT         | 21 650     | 1 000 x 20 - 14               | 174 531 076               |
| 13-130       | - chassi médio - MWM    | 4,68      | 4 117      | 8 883           | 13 000                 | 21 000            | 130/3 000 ABNT         | 21 650     | 1 000 x 20 - 14               | 176 583 471               |
| E-13         | - chassi médio - VW (A) | 3,99      | 3 400      | 9 600           | 13 000                 | 20 500            | 156/4 000 ABNT         | 22 500     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14 | 121 629 678               |
| E-13         | - chassi médio - VW (A) | 4,45      | 3 450      | 9 550           | 13 000                 | 20 500            | 156/4 000 ABNT         | 22 500     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14 | 122 008 836               |
| E-13         | - chassi longo - VW (A) | 5,00      | 3 680      | 9 320           | 13 000                 | 20 500            | 156/4 000 ABNT         | 22 500     | 900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14 | 123 509 194               |
| E-21         | - chassi longo - VW (A) | 5,25 (B)  | 5 974      | 14 526          | 20 500                 | 20 500            | 156/4 000 ABNT         | 26 000     | 1 000 x 20 - 14               | 211 929 554               |

(A) Motor a álcool (B) - Chassi com mais 1,34 m

## CAMINHÕES MÉDIOS

|                  |                            |      |       |       |        |        |                |        |                             |             |
|------------------|----------------------------|------|-------|-------|--------|--------|----------------|--------|-----------------------------|-------------|
| FORD CAMINHÕES   |                            |      |       |       |        |        |                |        |                             |             |
| C-1113/43        | - chassi médio - MWM       | 4,34 | 4 235 | 7 165 | 14 000 | 19 500 | 127/2 800 ABNT | 22 000 | 900 x 20 - 12               | 169 778 514 |
| C-1113/48        | - chassi longo MWM         | 4,80 | 4 330 | 7 070 | 14 000 | 19 500 | 127/2 800 ABNT | 22 000 | 900 x 20 - 12               | 169 919 404 |
| C-1114/38        | - chassi curto - FTO-66    | 3,89 | 4 210 | 7 190 | 14 000 | 19 500 | 135/2 800 ABNT | 23 000 | 900 x 20 - 12               | 170 811 553 |
| C-1114/43        | - chassi médio - FTO-66    | 4,34 | 4 305 | 7 095 | 14 000 | 19 500 | 135/2 800 ABNT | 23 000 | 900 x 20 - 12               | 171 516 013 |
| C-1114/48        | - chassi longo - FTO-66    | 4,80 | 4 400 | 7 000 | 14 000 | 19 500 | 135/2 800 ABNT | 23 000 | 900 x 20 - 12               | 171 656 304 |
| C-1117/38        | - chassi curto - FTO turbo | 3,89 | 4 220 | 7 180 | 14 000 | 19 500 | 159/2 600 ABNT | 23 000 | 900 x 20 - 12               | 178 002 622 |
| C-1117/43        | - chassi médio - FTO turbo | 4,34 | 4 315 | 7 085 | 14 000 | 19 500 | 159/2 600 ABNT | 23 000 | 900 x 20 - 12               | 179 707 081 |
| C-1117/48        | - chassi longo - FTO turbo | 4,80 | 4 405 | 6 995 | 11 400 | 19 500 | 159/2 600 ABNT | 23 000 | 900 x 20 - 12               | 179 847 972 |
| F-11000          | - chassi médio - MWM       | 4,42 | 3 533 | 7 467 | 11 000 | 19 000 | 127/2 800 ABNT | 19 000 | 900 x 20 - 12               | 122 863 249 |
| F-11000          | - chassi longo - MWM       | 4,92 | 3 599 | 7 401 | 11 000 | 19 000 | 127/2 800 ABNT | 19 000 | 900 x 20 - 12               | 123 476 491 |
| GENERAL MOTORS * |                            |      |       |       |        |        |                |        |                             |             |
| 11000            | - chassi curto - álcool    | 3,99 | 3 576 | 7 424 | 11 000 | 18 500 | 148/3 800 ABNT | 19 000 | 825 x 20 - 10 900 x 20 - 12 | 99 059 691  |
| 11000            | - chassi médio - gasolina  | 4,44 | 3 599 | 7 411 | 11 000 | 18 500 | 130/3 800 ABNT | 19 000 | 825 x 20 - 10 900 x 20 - 12 | 97 092 687  |
| 11000            | - chassi longo - diesel    | 5,00 | 3 890 | 7 110 | 11 000 | 18 500 | 135/2 800 DIN  | 19 000 | 825 x 20 - 10 900 x 20 - 12 | 129 804 831 |
| MERCEDES-BENZ *  |                            |      |       |       |        |        |                |        |                             |             |
| L -1113/42       | - chassi médio             | 4,20 | 3 785 | 7 215 | 11 000 | 18 500 | 130/2 800 SAE  | 19 000 | 900 x 20 - 14               | 155 326 644 |
| L -1113/48       | - chassi longo             | 4,83 | 3 870 | 7 130 | 11 000 | 18 500 | 130/2 800 SAE  | 19 000 | 900 x 20 - 14               | 157 811 585 |
| LK-1113/36       | - chassi curto             | 3,60 | 3 700 | 7 300 | 11 000 | 18 500 | 130/2 800 SAE  | 19 000 | 900 x 20 - 14               | 155 829 789 |
| VW CAMINHÕES     |                            |      |       |       |        |        |                |        |                             |             |
| 11-130           | - chassi curto - MWM       | 3,20 | 3 458 | 7 542 | 11 000 | -      | 130/3 000 ABNT | 19 000 | 900 x 20 - 12               | 127 929 417 |
| 11-130           | - chassi curto - MWM       | 3,67 | 3 650 | 7 350 | 11 000 | 19 000 | 130/3 000 ABNT | 19 000 | 900 x 20 - 12               | 141 177 255 |
| 11-130           | - chassi médio - MWM       | 4,12 | 3 673 | 7 327 | 11 000 | 19 000 | 130/3 000 ABNT | 19 000 | 900 x 20 - 12               | 141 288 355 |
| 11-130           | - chassi longo - MWM       | 4,68 | 3 920 | 7 880 | 11 000 | 19 000 | 130/3 000 ABNT | 19 000 | 900 x 20 - 12               | 149 367 965 |

## CAMINHÕES LEVES, PICAPES E UTILITÁRIOS

|                     |                          |      |       |        |       |   |                  |   |               |             |
|---------------------|--------------------------|------|-------|--------|-------|---|------------------|---|---------------|-------------|
| AGRALE              |                          |      |       |        |       |   |                  |   |               |             |
| TX 1200-GM 151      | - álcool (A)             | 2,50 | 1 697 | 1 083  | 2 780 | - | 90 (60 kw) DIN   | - | 650 x 16 - 8  | 81 300 000  |
| TX 1600 MWM D-229-3 | - diesel (B)             | 2,50 | 1 730 | 1 600  | 3 800 | - | 83 (46,4 kw) DIN | - | 700 x 16 - 8  | 92 000 000  |
| FIAT AUTOMÓVEIS     |                          |      |       |        |       |   |                  |   |               |             |
| Furgão Fiat 147     | - gasolina               | 2,22 | 772   | 443    | 1 215 | - | 61/5 200 SAE     | - | 145 SR-13     | 30 197 260  |
| Furgão Fiat 147     | - álcool                 | 2,22 | 784   | 431    | 1 215 | - | 62/5 200 SAE     | - | 145 SR-13     | 28 959 800  |
| Pick-up             | - gasolina               | 2,22 | 770   | 500    | 1 270 | - | 61/5 200 SAE     | - | 145 SR-13     | 36 171 380  |
| Pick-up             | - álcool                 | 2,22 | 770   | 500    | 1 270 | - | 62/5 200 SAE     | - | 145 SR-13     | 34 683 680  |
| Fiorino Furgão      | - gasolina               | 2,22 | 835   | 500    | 1 335 | - | 61/5 200 SAE     | - | 145 SR-13     | 37 365 640  |
| Fiorino Furgão      | - álcool                 | 2,22 | 835   | 500    | 1 335 | - | 62/5 200 SAE     | - | 145 SR-13     | 35 903 280  |
| FORD AUTOMÓVEIS     |                          |      |       |        |       |   |                  |   |               |             |
| F 100               | - Ford 2.3 - álcool      | 2,91 | 1 610 | 860    | 2 270 | - | 84,2/4400 ABNT   | - | 650 x 16 - 6  | 60 105 940  |
| F 1000              | - MWM 226.4 - diesel     | 2,91 | 2 010 | 1 005  | 3 015 | - | 83/3000 ABNT     | - | 700 x 16 - 8  | 97 171 246  |
| F 4000              | - Ford 4.4 - MWM D-229-4 | 4,03 | 2 444 | 3 556  | 6 000 | - | 89,7/2800 ABNT   | - | 750 x 16 - 10 | 110 083 384 |
| Pampa 4x2           | - Ford CHT - álcool      | 2,57 | 966   | 600(A) | 1 566 | - | 71,7/6000 ABNT   | - | 175 SR - 13   | 48 062 044  |
| Pampa 4x4           | - Ford CHT - gasolina    | 2,57 | 1 050 | 516(B) | 1 566 | - | 62,7/5200 ABNT   | - | 175 OR - 13   | 53 854 773  |

(A) Versão 4 x 4 a carga é de 451 kg (B) Versão 4 x 2 a carga é de 600 kg

|                  |                                   |      |          |          |       |   |               |   |               |             |
|------------------|-----------------------------------|------|----------|----------|-------|---|---------------|---|---------------|-------------|
| GENERAL MOTORS * |                                   |      |          |          |       |   |               |   |               |             |
| A10              | - c/caçamba - álcool - 4 cil.     | 2,92 | 1 580    | 545      | 2 125 | - | 88/4000 ABNT  | - | 650 x 16 - 6  | 55 875 056  |
| A10              | - s/caçamba - álcool - 4 cil.     | 2,92 | 1 395    | 730      | 2 125 | - | 88/4000 ABNT  | - | 650 x 16 - 6  | 52 117 344  |
| A10              | - c/caçamba - álcool - 6 cil.     | 2,92 | 1 700    | 605      | 2 305 | - | 135/4000 ABNT | - | 650 x 16 - 6  | 56 956 771  |
| A10              | - s/caçamba - álcool - 6 cil.     | 2,92 | 1 615    | 790      | 2 305 | - | 135/4000 ABNT | - | 650 x 16 - 6  | 53 162 943  |
| C10              | - c/caçamba - gasolina - 4 cil.   | 2,92 | 1 580    | 545      | 2 125 | - | 82/4400 ABNT  | - | 650 x 16 - 6  | 57 560 891  |
| C10              | - s/caçamba - gasolina - 4 cil.   | 2,92 | 1 395    | 730      | 2 125 | - | 82/4400 ABNT  | - | 650 x 16 - 6  | 53 702 513  |
| C10              | - c/caçamba - gasolina - 6 cil.   | 2,92 | 1 700    | 605      | 2 305 | - | 118/4000 ABNT | - | 650 x 16 - 6  | 58 462 939  |
| C10              | - s/caçamba - gasolina - 6 cil.   | 2,92 | 1 515    | 790      | 2 305 | - | 118/4000 ABNT | - | 650 x 16 - 6  | 54 567 940  |
| A20              | - c/caçamba - álcool - 6 cil.     | 2,92 | 1 750    | 1 270    | 3 020 | - | 135/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 65 126 723  |
| A20              | - s/caçamba - álcool - 6 cil.     | 2,92 | 1 565    | 1 455    | 3 020 | - | 135/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 61 332 826  |
| A20              | - chassi longo - álcool - 6 cil   | 3,23 | 1 620(A) | 1 400    | 3 020 | - | 135/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 67 468 638  |
| A20              | - chassi longo - álcool - 6 cil   | 3,23 | 1 850(B) | 1 170    | 3 020 | - | 135/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 63 180 959  |
| C20              | - c/caçamba - gasolina - 6 cil    | 2,92 | 1 750    | 1 270    | 3 020 | - | 118/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 66 851 714  |
| C20              | - s/caçamba - gasolina - 6 cil    | 2,92 | 1 565    | 1 455    | 3 020 | - | 118/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 62 956 215  |
| C20              | - chassi longo - gasolina - 6 cil | 3,23 | 1 620(A) | 1 400    | 3 020 | - | 118/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 69 256 388  |
| C20              | - chassi longo - gasolina - 6 cil | 3,23 | 1 850(B) | 1 170    | 3 020 | - | 118/4000 ABNT | - | 700 x 16 - 8  | 64 853 840  |
| D20              | - c/caçamba - diesel - 4 cil      | 2,92 | 1 970    | 1 050    | 3 020 | - | 90/2800 ABNT  | - | 700 x 16 - 8  | 95 101 515  |
| D20              | - s/caçamba - diesel - 4 cil      | 2,92 | 1 685    | 1 335    | 3 020 | - | 90/2800 DIN   | - | 700 x 16 - 8  | 81 056 573  |
| D20              | - chassi longo - diesel - 4 cil   | 3,23 | 1 740    | 1 280(A) | 3 020 | - | 90,2/2800 DIN | - | 700 x 16 - 8  | 97 598 506  |
| D20              | - chassi longo - diesel - 4 cil   | 3,23 | 1 970    | 1 050(B) | 3 020 | - | 90,2/2800 DIN | - | 700 x 16 - 8  | 93 027 089  |
| A40              | - chassi longo - álcool - 6 cil   | 4,05 | 2 200    | 4 000    | 6 200 | - | 148/3800 ABNT | - | 750 x 16 - 12 | 91 122 704  |
| C40              | - chassi longo - gasolina - 6 cil | 4,05 | 2 200    | 4 000    | 6 200 | - | 130/3800 ABNT | - | 750 x 16 - 12 | 88 967 775  |
| D40              | - chassi longo - diesel - 4 cil   | 4,05 | 2 360    | 3 840    | 6 200 | - | 90/2800 DIN   | - | 750 x 16 - 12 | 116 366 155 |

(A) c/caçamba (B) s/caçamba

NOV 1985

# para empresários, técnicos,

# MERCADO DE NOVOS

| CAMINHÕES LEVES, PICAPES E UTILITÁRIOS                        |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
|---|-------------------------------|----------------|-----------|------------|-----------------|------------------------|-------------------|------------------------|------------------|-----------------|---------------------------|
| MERCADO   |                               | ENTRE EIXO (m) | TARA (kg) | CARGA (kg) | PESO BRUTO (kg) | 3.º EIXO ADAPTADO (kg) | POTÊNCIA (cv/rpm) | CAPACIDADE MÁXIMA (kg) | PNEUS DIANTEIROS | PNEUS TRASEIROS | PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$) |
| <b>GURGEL</b>   |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| G 800   | - cabina simples - álcool     | 2,20           | 900       | 1 100      | 2 000           | -                      | 56/4400 SAE       | -                      | 735 x 14 - 4     | -               | 69 796 000                |
| G 800   | - cabina dupla - 3 portas     | 2,20           | 1 060     | 1 100      | 2 160           | -                      | 56/4400 SAE       | -                      | 135 x 70 SR 14   | -               | 79 303 000                |
| X 12 L  | - capota de lona - álcool     | 2,04           | 770       | 420        | 1 190           | -                      | 56/4400 SAE       | -                      | 700 x 14         | -               | 55 365 000                |
| X 12 TR   | - capota da fibra - álcool    | 2,04           | 800       | 420        | 1 220           | -                      | 56/4400 SAE       | -                      | 700 x 14         | -               | 58 912 000                |
| X 12  | - Caribe - álcool             | 2,04           | 770       | 420        | 1 190           | -                      | 56/4400 SAE       | -                      | 700 x 14         | -               | 61 194 000                |
| E-500   | - cabina simples - elétrico   | 2,20           | 1 600     | 500        | 2 100           | -                      | 10 kw/3000        | -                      | 175 x 70 SR-13   | -               | 91 696 000                |
| E-500   | - cabina dupla - elétrico     | 2,20           | 1 600     | 500        | 2 100           | -                      | 10 kw/3000        | -                      | 175 x 70 SR-13   | -               | 99 384 000                |
| E-500   | - furgão - elétrico           | 2,20           | 1 600     | 500        | 2 100           | -                      | 10 kw/3000        | -                      | 175 x 70 SR-13   | -               | 93 129 000                |
| X-15 TR   | - Carajás - diesel            | 2,55           | 1 080     | 750        | 1 830           | -                      | 50/4500 SAE       | -                      | 700 x 14         | -               | 95 364 000                |
| <b>MERCEDES-BENZ *</b>  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| L-608 D/35  | - chassi c/cabina             | 3,50           | 2 450     | 3 550      | 6 000           | -                      | 85/2 800 DIN      | 9 000                  | 700 x 16 - 10    | -               | 107 395 612               |
| LO-608 D/35   | - chassi c/parede frontal     | 3,50           | 2 205     | 3 795      | 6 000           | -                      | 85/2 800 DIN      | 9 000                  | 750 x 16 - 10    | -               | 107 046 950               |
| <b>PUMA</b>   |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| 2 T   | - chassi curto - diesel       | 2,67           | 1 960     | 2 000      | 4 630           | -                      | 83/1600 DIN       | -                      | 700 x 16 - 10    | -               | 83 738 920                |
| 4 T   | - chassi curto - diesel       | 2,90           | 1 960     | 4 000      | 6 000           | -                      | 83/1600 DIN       | -                      | 750 x 16 - 10    | -               | 90 719 373                |
| 4 T   | - chassi médio - diesel       | 3,40           | 1 960     | 4 000      | 6 000           | -                      | 83/1600 DIN       | -                      | 750 x 16 - 10    | -               | 95 050 016                |
| <b>TOYOTA</b>   |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| O J50 L   | - jipe capota lona - jipe     | 2,28           | 1 580     | 420        | 2 000           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 670 x 16 - 6     | -               | 76 520 300                |
| O J50 LV  | - jipe capota de aço          | 2,28           | 1 710     | 420        | 2 130           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 670 x 16 - 6     | -               | 81 318 600                |
| O J50 LV-B  | - utilitário c/capota aço     | 2,75           | 1 760     | 890        | 2 650           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 670 x 16 - 6     | -               | 101 073 200               |
| O J55 LP-B  | - picape c/capota aço         | 2,95           | 1 830     | 1 000      | 2 830           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 750 x 16 - 8     | -               | 87 118 900                |
| O J55 LP-B3   | - picape c/capota aço         | 2,95           | 1 674     | 1 000      | 2 830           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 750 x 16 - 8     | -               | 83 236 600                |
| O J55 LP-BL   | - picape c/capota aço         | 3,35           | 1 940     | 1 000      | 2 940           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 750 x 16 - 8     | -               | 92 257 900                |
| O J55 LP-BL3  | - picape s/capota aço         | 3,35           | 1 940     | 1 000      | 2 940           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 750 x 16 - 8     | -               | 87 244 700                |
| O J55 LP-B2L  | - picape c/cabina dupla       | 3,35           | 1 975     | 1 000      | 2 975           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 750 x 16 - 8     | -               | 96 426 300                |
| <b>VW AUTOMÓVEIS</b>  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| Kombi - furgão  | - gasolina                    | 2,40           | 1 080     | 1 075      | 2 155           | -                      | 52/4 200 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 6     | -               | 42 070 196                |
| Kombi - furgão  | - álcool                      | 2,40           | 1 080     | 1 075      | 2 155           | -                      | 60/4 600 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 6     | -               | 40 958 796                |
| Kombi - furgão  | - diesel                      | 2,40           | 1 080     | 1 075      | 2 155           | -                      | 50/4 500 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 6     | -               | 67 571 082                |
| Kombi - standard  | - gasolina                    | 2,40           | 1 150     | 1 005      | 2 155           | -                      | 60/4 600 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 6     | -               | 51 686 849                |
| Kombi - standard  | - álcool                      | 2,40           | 1 150     | 1 005      | 2 155           | -                      | 52/4 200 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 6     | -               | 51 182 052                |
| Kombi - pick-up   | - gasolina                    | 2,40           | 1 195     | 1 075      | 2 270           | -                      | 60/4 600 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 8     | -               | 43 025 403                |
| Kombi - pick-up   | - álcool                      | 2,40           | 1 195     | 1 075      | 2 270           | -                      | 50/4 500 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 8     | -               | 41 806 621                |
| Kombi - pick-up   | - diesel                      | 2,40           | 1 195     | 1 075      | 2 270           | -                      | 52/4 200 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 8     | -               | 68 841 211                |
| Kombi - cabina dupla  | - gasolina                    | 2,40           | 1 195     | 1 075      | 2 270           | -                      | 60/4 600 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 8     | -               | 54 047 695                |
| Kombi - cabina dupla  | - álcool                      | 2,40           | 1 195     | 1 075      | 2 270           | -                      | 50/4 500 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 8     | -               | 52 495 089                |
| Kombi - cabina dupla  | - diesel                      | 2,40           | 1 195     | 1 075      | 2 270           | -                      | 50/4 500 ABNT     | -                      | 735 x 14 - 8     | -               | 82 279 630                |
| Saveiro - picape  | - gasolina                    | 2,35           | 860       | 570        | 1 430           | -                      | 72/5 200 ABNT     | -                      | 175 x 70 SR 13   | -               | 38 628 605                |
| Saveiro - picape  | - álcool                      | 2,35           | 860       | 570        | 1 430           | -                      | 81/5 200 ABNT     | -                      | 175 x 70 SR 13   | -               | 37 839 107                |
| <b>VW CAMINHÕES</b>   |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| 6-80 - chassi c/cabina  | - diesel                      | 3,50(A)        | 2 580     | 3 720      | 6 300           | -                      | 85/2 800 DIN      | 9 500                  | 750 x 16 - 10    | -               | 101 378 415               |
| 6-90 - chassi c/cabina  | - diesel                      | 3,50(B)        | 2 635     | 3 720      | 6 355           | -                      | 91/3 000 DIN      | 9 500                  | 750 x 16 - 10    | -               | 113 637 417               |
| 6-140 - chassi c/cabinaz                                      | - álcool                      | 3,50(C)        | 2 635     | 3 720      | 6 355           | -                      | 145/4 000 DIN     | 9 500                  | 750 x 16 - 10    | -               | 104 286 127               |
| A) Motor Perkins 4236 (B) Motor MWM 229.4 (C) Motor VW 318 TE |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| <b>ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS</b>                           |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| <b>MERCEDES-BENZ *</b>  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| - Ônibus monobloco  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| O-384 11R   | - Urbano OM-352               | 5,55           | -         | -          | 14 500          | -                      | 130/2 800 DIN     | -                      | 900 x 20 - 14    | -               | 342 656 787               |
| O-384-11R   | - Urbano OM 355/5             | 5,55           | -         | -          | 14 500          | -                      | 170/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 390 986 353               |
| O-384-12R   | - Interurbano OM 355/5        | 5,55           | -         | -          | 13 500          | -                      | 192/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 14  | -               | 475 800 349               |
| O-384-13R   | - Rodoviário OM 355/6         | 5,95           | -         | -          | 14 600          | -                      | 210/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 18  | -               | 494 940 426               |
| O-370-RS  | - Rodoviário OM-355/6A        | 6,33           | -         | -          | 15 000          | -                      | 285/2 100 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 743 041 116               |
| - Chassis para ônibus   |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| LO-608 D/35   | - Chassi c/parede frontal     | 3,50           | 2 205     | 3 795      | 6 000           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 700 x 16 - 10    | -               | 107 046 950               |
| LO-608D/41  | - Chassi c/parede frontal     | 4,10           | 2 330     | 3 670      | 6 000           | -                      | 86/2 800 DIN      | -                      | 700 x 16 - 10    | -               | 107 673 276               |
| LO-608D/35  | - Chassi c/parede frontal     | 3,50           | -         | -          | 6 000           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 700 x 16 - 10    | -               | 106 993 803               |
| LO-608D/41  | - Chassi c/parede frontal     | 4,10           | -         | -          | 6 000           | -                      | 85/2 800 DIN      | -                      | 700 x 16 - 10    | -               | 112 371 351               |
| OF-1113/45  | - Chassi c/motor dianteiro    | 4,57           | 3 550     | 8 150      | 11 700          | -                      | 130/2 800 DIN     | -                      | 900 x 20 - 10    | -               | 158 947 401               |
| OF-1313/51  | - Chassi c/motor dianteiro    | 5,17           | 4 120     | 8 880      | 13 000          | -                      | 130/2 800 DIN     | -                      | 900 x 20 - 14    | -               | 185 802 150               |
| OH-1313/51  | - Chassi c/motor traseiro     | 5,17           | 3 935     | 9 265      | 13 200          | -                      | 130/2 800 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 183 711 478               |
| OH-1316/51  | - Chassi c/motor traseiro     | 5,17           | 3 990     | 9 210      | 13 200          | -                      | 156/2 800 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 192 642 463               |
| OH-1517/55  | - Chassi c/motor traseiro     | 5,55           | 4 475     | 10 525     | 15 000          | -                      | 192/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 241 009 878               |
| OH-1419/80  | - Chassi c/motor traseiro     | 6,05           | 4 700     | 8 900      | 13 500          | -                      | 192/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 251 710 333               |
| O-384-11R   | - Motor traseiro - OM 352A    | 5,55           | -         | -          | 13 200          | -                      | 130/2 800 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 229 136 896               |
| O-384-11R   | - Motor traseiro - OM 355/5   | 5,55           | -         | -          | 13 200          | -                      | 170/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 267 949 630               |
| O-384-12R   | - Motor traseiro - OM 352A    | 5,55           | -         | -          | 13 200          | -                      | 130/2 800 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 225 654 997               |
| O-384-12R   | - Motor traseiro - OM 352A    | 5,55           | -         | -          | 13 200          | -                      | 156/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 234 746 124               |
| O-384-12R   | - Motor traseiro - OM 355/5   | 5,55           | -         | -          | 13 500          | -                      | 192/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 281 445 530               |
| O-384-13R   | - Motor traseiro - DM 355/6   | 5,95           | -         | -          | 14 600          | -                      | 210/2 200 DIN     | -                      | 1 000 x 20 - 16  | -               | 293 172 523               |
| <b>PUMA</b>   |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| - chassi p/ônibus diesel/gas. álcool                          |                               | 4,10           | 2 750     | 6 280      | 9 030           | -                      | 87/1600 DIN       | -                      | 750 x 16 - 12    | -               | 86 178 018                |
| <b>SAAB-SCANIA</b>  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| S112-73   | - Chassi p/ônibus - standard  | 7,30           | 5 120     | -          | -               | -                      | 203/2 000 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 251 949 401               |
| S112-73   | - Chassi p/ônibus - S. mole   | 7,30           | 5 120     | -          | -               | -                      | 305/2 000 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 286 653 440               |
| S112-73   | - Chassi p/ônibus - S. ar     | 7,30           | 5 120     | -          | -               | -                      | 305/2 000 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 309 458 247               |
| K112-33   | - Chassi p/ônibus - Standard  | 3,30           | 5 410     | -          | -               | -                      | 203/2 000 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 274 424 726               |
| K112-33   | - Chassi p/ônibus - S. mole   | 3,30           | 5 410     | -          | -               | -                      | 203/2 000 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 303 472 394               |
| K112-33   | - Chassi p/ônibus - S. ar     | 3,30           | 5 410     | -          | -               | -                      | 203/2 000 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 334 193 657               |
| <b>VDLVO</b>  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |
| B-58E   | - Chassi p/ônibus rodoviário  | 7,00           | 5 350     | -          | 16 500          | -                      | 275/2 200 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 350 052 741               |
| B-58E   | - Chassi p/ônibus rodoviário  | 7,00           | 5 350     | -          | 16 500          | -                      | 220/2 200 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 316 784 436               |
| B-58E   | - 6x2 diesel - rodoviário (A) | 6,25           | 6 100     | -          | 22 500          | -                      | 275/2 200 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 410 020 975               |
| B-58E   | - Chassi p/ônibus urbano      | 5,00           | 5 300     | -          | 16 500          | -                      | 220/2 200 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 325 394 203               |
| B-58E   | - Chassi p/ônibus articulado  | 5,50           | 7 900     | -          | 26 500          | -                      | 250/2 200 DIN     | -                      | 1 100 x 22 - 16  | -               | 585 587 943               |
| Tração 6 x 2  |                               |                |           |            |                 |                        |                   |                        |                  |                 |                           |

NOV 1985

advogados e administradores,

# MERCADO

## PREÇOS DE CARROÇARIAS (\*)

### LINHA PESADA (SEMI-REBOQUES)

#### CARGA SECA (\*\*)

- de 3 Eixos = Cr\$ 124.282.000

- de 2 Eixos = Cr\$ 100.228.000

#### GRANELEIROS<sup>(1)</sup> (\*\*)

- de 3 Eixos = Cr\$ 144.513.000

- de 2 Eixos = Cr\$ 119.936.000

#### BASCULANTES (\*\*)

- de 3 Eixos - 25 m<sup>3</sup> = Cr\$ 186.022.000

- de 2 Eixos - 18 m<sup>3</sup> = Cr\$ 143.238.000

#### FURGÕES CARGA GERAL<sup>(2)</sup> (\*\*)

- de 3 Eixos = Cr\$ 187.342.000

- de 2 Eixos = Cr\$ 160.033.000

#### CARREGA-TUDO<sup>(3)</sup> (\*\*)

- de 2 Eixos p/ 30 toneladas

Plataforma rebaixada 6,00 x 2,80 = Cr\$ 130.806.000

- de 3 Eixos p/ 40 toneladas

Plataforma rebaixada 6,00 x 2,80 = Cr\$ 176.226.000

- de 3 Eixos p/ 60 toneladas

Plataforma rebaixada 6,00 x 3,00 = Cr\$ 209.291.000

#### EXTENSIVEL (\*\*)

- de 3 Eixos de 13,80 p/22,00 m = Cr\$ 163.968.000

- de 2 Eixos de 12,30 p/18,30 m = Cr\$ 135.218.000

#### TANQUE<sup>(4)</sup>

- de 3 Eixos - Cap. 30.000 l = Cr\$ 163.943.000

- de 3 Eixos - Cap. 28.000 l = Cr\$ 161.952.000

- de 3 Eixos - Cap. 26.000 l = Cr\$ 159.714.000

- de 2 Eixos - Cap. 22.000 l = Cr\$ 126.809.000

### LINHA LEVE

#### TERCEIRO EIXO<sup>(5)</sup> (\*\*)

- Caminhões Médios = Cr\$ 39.408.000

#### CAÇAMBAS BASCULANTES<sup>(6)</sup>

- de 5 m<sup>3</sup> - 1 Pistão = Cr\$ 29.741.000

- de 10 m<sup>3</sup> - 2 Pistões = Cr\$ 44.443.000

#### FURGÕES CARGA GERAL<sup>(7)</sup>

- de 4,20 x 2,20 x 2,00 = Cr\$ 26.052.000

- de 6,20 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 43.307.000

- de 7,00 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 56.753.000

- de 8,20 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 61.444.000

(\*) Preços médios praticados até 31/10/85 pelos filiados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos para o Transporte Rodoviário.

A variação de preços entre os fabricantes oscila de 5 a 10%.

(\*\*) Sem pneus, (1) para areia e brita (2) duralumínio (3) sem dolly (4) p/ cargas líquidas (5) balancim (instalado) (6) areia e brita; baixa pressão; ação direta, sem tomada de força (7) em duralumínio e instalado sobre chassis.

Fonte: ANFIR.

## PREÇOS DE PNEUS

| Medida  | Novo      | Recach. | Rec. (Q) | Rec. (F) |
|---------|-----------|---------|----------|----------|
| 650-16  | 371.100   | 169.700 | -        | -        |
| 700-16  | 523.300   | 216.900 | 189.100  | -        |
| 750-16  | 617.700   | 263.600 | 228.700  | -        |
| 825-20  | 969.100   | 395.300 | 343.500  | 674.000  |
| 900-20  | 1.436.500 | 502.500 | 436.600  | 674.000  |
| 1000-20 | 1.615.800 | 601.000 | 522.700  | 745.000  |
| 1100-22 | 2.006.200 | 714.600 | 621.200  | 814.000  |

### Borrachudos

|         |           |         |         |         |
|---------|-----------|---------|---------|---------|
| 650-16  | 428.400   | 186.600 | -       | -       |
| 700-16  | 568.700   | 238.700 | 202.900 | -       |
| 750-16  | 718.100   | 289.600 | 251.300 | -       |
| 825-20  | 1.224.100 | 434.900 | 378.100 | 703.000 |
| 900-20  | 1.502.800 | 552.700 | 480.100 | 703.000 |
| 1000-20 | 1.858.700 | 661.200 | 575.400 | 773.000 |
| 1100-22 | 2.307.100 | 786.300 | 682.300 | 924.000 |

### Radiais

|         |           |           |   |         |
|---------|-----------|-----------|---|---------|
| 145R13  | 229.200   | 124.000   | - | -       |
| 700R16  | 740.900   | -         | - | -       |
| 750R16  | 905.800   | -         | - | -       |
| 900R20  | 2.191.600 | 858.400   | - | 766.000 |
| 1000R20 | 2.420.300 | 981.100   | - | 805.000 |
| 1100R22 | 2.918.400 | 1.201.000 | - | 882.000 |

\* Preços médios praticados até 30/10/85 pelos filiados à Associação Bras. dos Revendedores de Pneus e Assoc. das Empr. de Recauchutagem de Pneus e Ban dag. Preços válidos para compra à vista, no mercado paulistano. Rec. (Q) = Recapagem a quente; Rec. (F) = Recapagem a frio.

# PRODUÇÃO

## INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

### VEÍCULOS COMERCIAIS

| MODELOS                  | PRODUÇÃO |            |        |            | VENDAS      |        |            |
|--------------------------|----------|------------|--------|------------|-------------|--------|------------|
|                          | Set-84   | Jan/Set-84 | Set-85 | Jan/Set-85 | 1957 à 1985 | Set-85 | Jan/Set-85 |
| <b>Cam. Pesados</b>      | 402      | 4.256      | 788    | 5.958      | 126.720     | 678    | 5.054      |
| Fiat 180/190             | 16       | 259        | -      | 81         | 21.936      | -      | 80         |
| MBB 1519/2219            | 12       | 268        | 107    | 574        | 20.738      | 86     | 499        |
| MBB 1924/2624            | 64       | 637        | 114    | 636        | 4.406       | 85     | 605        |
| MBB 1418/1819            | -        | 14         | -      | 182        | 993         | -      | 185        |
| Scania                   | 177      | 2.011      | 318    | 2.438      | 45.025      | 336    | 2.268      |
| Volvo                    | 133      | 1.067      | 249    | 2.047      | 6.957       | 171    | 1.413      |
| Fiat 210                 | -        | -          | -      | -          | 28.655      | -      | -          |
| <b>Cam. Semi-Pesados</b> | 861      | 8.776      | 2.013  | 11.512     | 196.702     | 1.673  | 10.755     |
| Ford 13.000              | 72       | 544        | 759    | 1.998      | 17.824      | 338    | 1.448      |
| Ford 19000/21000         | 11       | 141        | 15     | 197        | 2.411       | 21     | 132        |
| GM D-70 Perkins          | 30       | 469        | 42     | 301        | 6.497       | 51     | 325        |
| MBB 1313/1513            | 562      | 4.775      | 721    | 5.682      | 110.608     | 814    | 5.616      |
| MBB 2013/2213            | 17       | 996        | 187    | 1.103      | 29.562      | 182    | 1.085      |
| VW E 13/21               | 169      | 1.851      | 289    | 2.231      | 8.419       | 267    | 2.149      |
| CB 900/950               | -        | -          | -      | -          | 11.608      | -      | -          |
| GM D-70 DDAB             | -        | -          | -      | -          | 6.642       | -      | -          |
| Fiat 130/140             | -        | -          | -      | -          | 9.129       | -      | -          |
| <b>Cam. Med. Diesel</b>  | 744      | 6.531      | 1.275  | 6.670      | 600.155     | 1.291  | 7.584      |
| Ford 11.000/12.000       | 179      | 1.190      | 145    | 1.634      | 77.468      | 179    | 1.332      |
| GM D-60 Perkins          | 196      | 1.319      | 378    | 1.366      | 73.925      | 391    | 1.356      |
| MB 1113                  | 283      | 3.178      | 482    | 3.821      | 309.788     | 500    | 3.768      |
| VW E 11-130              | 86       | 944        | 270    | 1.849      | 5.050       | 266    | 1.128      |
| CB 700/750               | -        | -          | -      | -          | 14.888      | -      | -          |
| GM D-60 DDAB             | -        | -          | -      | -          | 19.036      | -      | -          |
| <b>Cam. Med. Gas.</b>    | 37       | 863        | 102    | 499        | 332.488     | 100    | 496        |
| GM C-60                  | 37       | 863        | 102    | 499        | 206.603     | 100    | 496        |
| CB 700                   | -        | -          | -      | -          | 6.763       | -      | -          |
| Ford F-600               | -        | -          | -      | -          | 119.122     | -      | -          |
| <b>Cam. Leves</b>        | 1.519    | 11.771     | 1.498  | 13.335     | 243.901     | 1.467  | 12.876     |
| CB 400 Gas.              | 90       | 240        | -      | -          | 4.732       | -      | -          |
| Fiat 70/80               | 10       | 78         | -      | 17         | 6.576       | -      | 41         |
| Ford 2000                | 28       | 284        | 24     | 298        | 5.284       | 23     | 272        |
| Ford 4000                | 800      | 5.818      | 358    | 5.468      | 128.829     | 385    | 5.364      |
| MBB 608                  | 337      | 3.629      | 465    | 3.870      | 83.067      | 451    | 3.673      |
| VW 6.80/6.90             | 254      | 1.722      | 651    | 3.682      | 5.600       | 608    | 3.526      |
| CB 400 Die.              | -        | -          | -      | -          | 9.634       | -      | -          |
| <b>Ônibus</b>            | 455      | 3.804      | 757    | 4.845      | 158.918     | 673    | 4.475      |
| MBB Chassis              | 318      | 2.310      | 386    | 2.629      | 91.424      | 361    | 2.377      |
| MB Monobloco             | 48       | 672        | 199    | 1.242      | 52.383      | 190    | 1.212      |
| Scania                   | 61       | 518        | 129    | 642        | 9.922       | 85     | 566        |
| Volvo                    | 28       | 304        | 43     | 332        | 2.505       | 37     | 320        |
| Fiat                     | -        | -          | -      | -          | 2.684       | -      | -          |
| <b>Camion. Carga</b>     | 5.921    | 53.394     | 8.924  | 54.337     | 953.062     | 8.380  | 51.756     |
| Fiat Pick-up             | 406      | 5.734      | 1.345  | 6.307      | 56.401      | 771    | 4.579      |
| Ford F-100               | 330      | 2.750      | 130    | 1.370      | 116.390     | 115    | 1.358      |
| Ford F-1000              | 1410     | 9.101      | 924    | 9.408      | 51.318      | 842    | 9.128      |
| Ford Pampa               | 1.072    | 8.930      | 1.464  | 10.079     | 36.352      | 1.454  | 10.073     |
| GM C-10 Gas.             | 21       | 344        | 159    | 1.605      | 268.684     | 335    | 1.108      |
| GM C-10 Die.             | 1.144    | 9.485      | 1.804  | 8.613      | 85.500      | 1.809  | 8.706      |
| GM C-10 Alc.             | 343      | 4.099      | 494    | 2.236      | 22.881      | 492    | 2.246      |
| GM Chevy                 | 217      | 1.694      | 726    | 3.884      | 8.775       | 740    | 3.924      |
| Toyota Pick-up           | 227      | 2.072      | 220    | 1.493      | 31.673      | 206    | 1.440      |
| Volks Pick-up            | 203      | 2.199      | 327    | 1.746      | 78.439      | 303    | 1.703      |
| Volks Saveiro            | 648      | 6.986      | 1.331  | 7.596      | 24.988      | 1.311  | 7.491      |
| CB D-100                 | -        | -          | -      | -          | 2.648       | -      | -          |
| Ford F-75                | -        | -          | -      | -          | 179.813     | -      | -          |
| <b>Utilitários</b>       | 130      | 991        | 180    | 1.213      | 238.979     | 159    | 1.163      |
| Gurgel                   | 89       | 704        | 141    | 986        | 15.364      | 126    | 961        |
| Toyota                   | 41       | 287        | 39     | 227        | 8.033       | 33     | 202        |
| Ford                     | -        | -          | -      | -          | 215.581     | -      | -          |
| <b>Camion. Passag.</b>   | 7.940    | 80.735     | 11.021 | 73.060     | 3.085.183   | 10.856 | 89.522     |
| <b>Automóveis</b>        | 39.202   | 403.022    | 81.748 | 445.602    | 8.844.511   | 52.027 | 367.153    |
| <b>Total Geral</b>       | 57.211   | 574.043    | 88.306 | 619.031    | 14.472.618  | 77.003 | 530.834    |

## CARROÇARIAS PARA ÔNIBUS

### Produção e Vendas Jan/Set e Set/85

| EMPRESA ASSOCIADA     | CARROÇARIAS PRODUZIDAS |     |             |     |                 |     |         |     |           |     |          |     |         |     | TOTAL GERAL POR EMPRESA |     |
|-----------------------|------------------------|-----|-------------|-----|-----------------|-----|---------|-----|-----------|-----|----------|-----|---------|-----|-------------------------|-----|
|                       | URBANAS                |     | RODOVIÁRIAS |     | INTERMUNICIPAIS |     | MICROS  |     | ESPECIAIS |     | TRÔLEBUS |     |         |     |                         |     |
|                       | JAN/SET                | SET | JAN/SET     | SET | JAN/SET         | SET | JAN/SET | SET | JAN/SET   | SET | JAN/SET  | SET | JAN/SET | SET |                         |     |
| CAID                  | 1753                   | 130 | 10          | 2   | -               | -   | 135     | 18  | -         | -   | -        | -   | -       | -   | 1898                    | 150 |
| CAID NORTE            | 52                     | 07  | -           | -   | -               | -   | -       | -   | -         | -   | -        | -   | -       | -   | 52                      | 07  |
| MARCOPOLO             | 201                    | 14  | 888         | 80  | -               | -   | -       | -   | -         | -   | -        | -   | 01      | 01  | 889                     | 81  |
| ELIZÁRIO              | 441                    | 28  | -           | -   | -               | -   | 166     | 24  | -         | -   | -        | -   | -       | -   | 607                     | 52  |
| CONDOR                | 30                     | -   | -           | -   | 01              | -   | -       | -   | -         | -   | -        | -   | -       | -   | 31                      | -   |
| NIELSON               | -                      | -   | 654         | 79  | -               | -   | -       | -   | -         | -   | -        | -   | -       | -   | 654                     | 79  |
| TOTAL GERAL POR TIPOS | 2477                   | 178 | 1350        | 161 | 01              | -   | 301     | 42  | -         | -   | -        | -   | 01      | 01  | 4130                    | 383 |
| EXPORTAÇÃO            | 21                     | -   | 21          | 04  | -               | -   | 12      | 05  | -         | -   | -        | -   | -       | -   | 54                      | 09  |

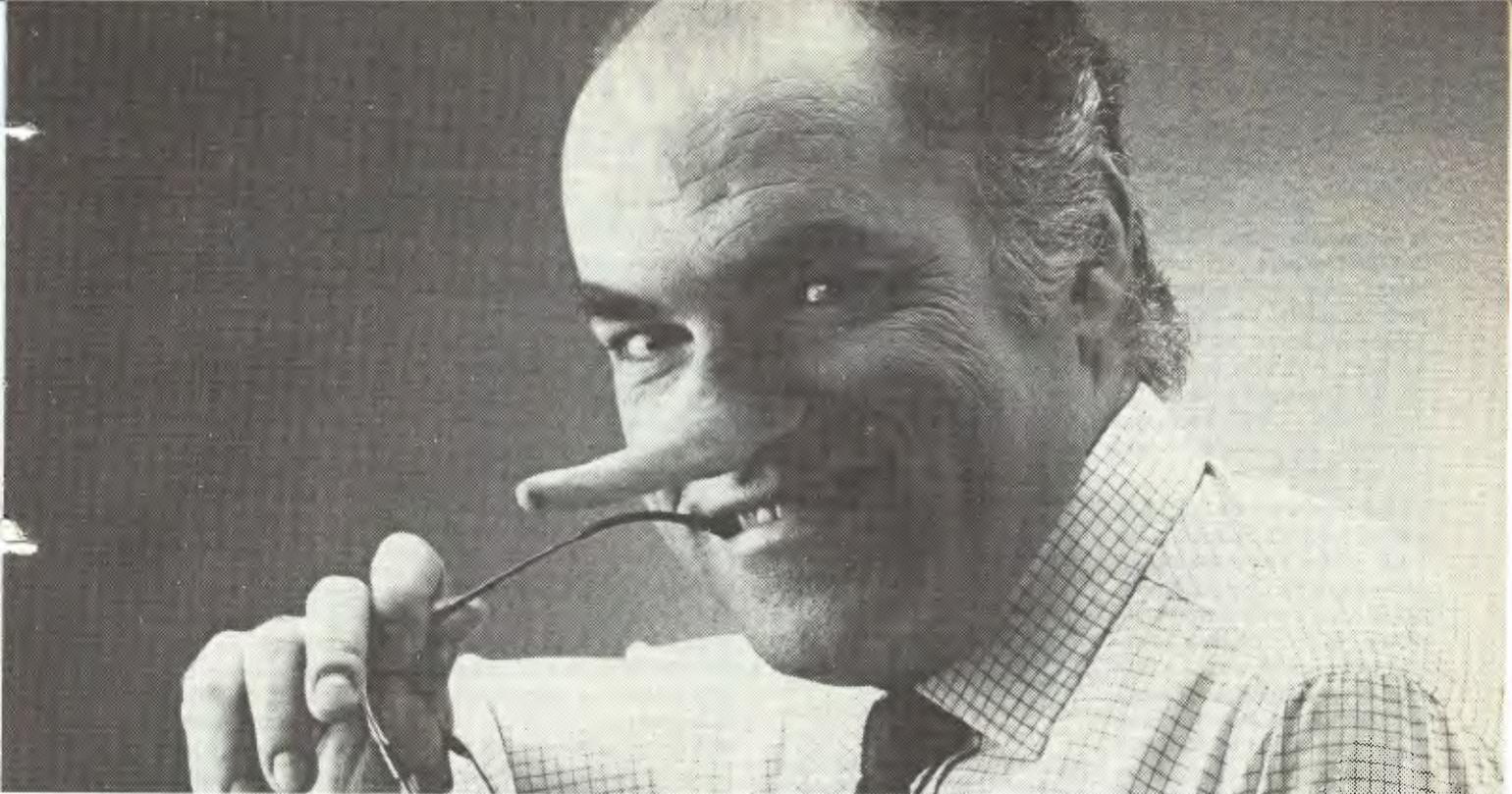
Fonte: Fabus

### LISTA DE SUGESTÃO DE PREÇOS (em milhares de Cr\$) - Retifica completa de motores diesel - Fonte: APAREM

|              |              |              |               |               |                  |                      |                    |                    |
|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|------------------|----------------------|--------------------|--------------------|
| PERKINS 4236 | PERKINS 6357 | PERKINS 6358 | M.W.M. D229/4 | M.W.M. D229/6 | MERC.BENZ OM-314 | MERC.BENZ DM-321/352 | MERC.BENZ OM-355/5 | MERC.BENZ OM-356/6 |
| 15.235       | 16.166       | 18.680       | 14.785        | 17.408        | 13.529           | 17.196               | 38.503             | 43.356             |

Nota: Preços médios praticados pelas retificas, sujeitos à variação de 10%. As peças cativas sem condições de reusinagem serão consideradas extras. Não estão incluídos, o recondicionamento de bomba e bicos injetores e retirada e colocação do motor no veículo.

# com a mesma qualidade de TM.



# TEM VEÍCULOS QUE SÓ CONTAM VANTAGENS. OUTROS MOSTRAM O IVC.

Somente no ano passado, 80% de toda a verba aplicada nos veículos de mídia impressa foi destinada a veículos filiados ao IVC.

Por que esta preferência?

A explicação começa há quase setenta anos atrás.

Em 1914, já preocupados com a aferição da circulação de seus veículos, os americanos fundaram o ABC - Audit Bureau of Circulation.

Em 1961, seguindo os moldes do ABC, publicitários, anunciantes e editores brasileiros fundaram o IVC - Instituto Verificador de Circulação.

O IVC verifica a circulação dos veículos de mídia

impressa da seguinte forma:

Ele audita a parte industrial, desde a diferença entre as quantidades iniciais de papel e o saldo de estoque até a venda do enalhe e do resíduo de papel.

Levanta mapas de distribuição por bancas, zonas da cidade, capital e interior.

E chega até a

confirmar nomes e endereços que constam do mailing de assinantes de um veículo.

O resultado disso é publicado em relatórios detalhados mensais, trimestrais e semestrais.

Para você ter uma idéia, em 1983, o IVC forneceu 709 relatórios e informações juradas a cada um de seus filiados.

Baseados nestas informações, editores podem medir o grau de penetração de seus veículos nas diferentes regiões e corrigir distorções, se for o caso.

Baseados também, nestas informações, as agências de

propaganda podem fazer planos de mídia ancorados em dados reais do número de leitores e, conseqüentemente, aplicar a verba dos anunciantes com maior eficácia.

Não estamos dizendo para você desconfiar de um veículo não filiado ao IVC.

Dizemos apenas para você confiar mais nos veículos que são filiados.

# IVC

INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

Rio: Rua Leandro Martins, 10 - 10º and. - Cep 20080.

Tel.: 263-7691.

São Paulo: Pça. da República, 270 - 9º and. Cj. 904 - Cep 01045.

Tel.: 255-4698.

Eu gostaria de receber, inteiramente grátis, o folheto com maiores informações sobre o IVC.

Nome: .....

End.: .....

Nº ..... CEP: .....

Cidade: ..... Est.: .....

Envie este cupom para Rua Leandro Martins, 10  
10º andar - CEP 20080 - Rio de Janeiro - RJ.

# ÚLTIMAS NOTÍCIAS

## PESSOAL

• Designado pelo ministro dos Transportes, Affonso Camargo, para presidente da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, o diretor da Diretoria de Transportes de Carga do DNER, **José Francisco Azevedo**. Seu suplente será **Moyzes Himmelstein**.

Com mandato de dois anos, o ministro nomeou para a Câmara: **Volni Vaz Waldrick**, representante da Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários - Fencavir; seu suplente será **Adear Jonas Bessa**; **Oswald Dias de Castro**, representante da Federação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas - Fenatac; suplente, **Baldomero Taques Filho**; **Ubiratan Ricardo de Vieira Colares**, representante da Federação dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários do Rio Grande do Sul - Fecavergs; seu suplente **Nelson Rodrigues dos Santos**; **José Fioravanti**, representante da Federação dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários do Estado de São

Paulo - Fecapresp; suplente, **Getúlio Vargas de Moura Braatz**; **José Luís Santolin**, representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres - CNTT; **Gerhard Josef Joseph Theisen**, representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI; suplente **Sílvio de Almeida**; **Nelson Pinheiro de Souza**, representante da Confederação Nacional da Agricultura - CNA; **Renê Gomes Nápoli**, representante da Confederação Nacional do Comércio - CNC; suplente, **José Barroso**; e **Thiers Fattori Costa**, representante da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga - NTC; suplente, **Geraldo Vianna**.

Com mandato de um ano foi nomeado **Acílio Faria Magalhães**, representante da Secretaria dos Transportes do Estado do Rio.

• **Isidro Ferrer** é o novo diretor de vendas da Bandag do Brasil.

• O Ministério da Aeronáutica concedeu dia 23 de outubro a Ordem do Mérito Aero-

náutico ao presidente da Vasp, **Antonio Angarita**; ao seu vice-presidente, **Aristeu Teixeira de Mendonça** e também ao diretor financeiro da empresa, **Paulo Clarindo Goldsmith**.

• O competente **Eduardo Mendes Machado** foi promovido a gerente de Materiais da Monsanto. Em suas novas funções, responderá pelos setores de compras, importação, exportação e distribuição.

• **Aristides de La Plata Cury** foi promovido a superintendente de Marketing da Vasp. Entre 1980 e 1984, Cury ocupou a gerência geral de cargas da empresa.

• Tomou posse a nova Diretoria da Associação Nacional de Armadores de Roll on-roll off e Transporte Intermodal, Anarti. Dela fazem parte: **Marcio Edmundo Silva Sales**, da Navemodal, presidente; **José Carlos Franco de Abreu Kommar**, 1º vice-presidente; **Gerez Teixeira Martins**, Lloyd, 2º vice-presidente; **Marcos França Torres**, Grancarga, 1º suplente e **Laurits Anton von Lachmann Global**, 2º suplente.

• Até o final de outubro, continuava oficialmente indefinida a situação de **Geraldo Vianna** na NTC. Diretor Executivo demissionário desde 18 de setembro, um mês depois, Vianna permanecia, provisoriamente, no cargo.

Oficialmente, sabe-se que deixará as funções executivas para prestar assessoria à entidade. Curiosamente, após a Convenção de Brasília, o presidente da NTC, **Thiers Fattori Costa**, pediu licença e viajou para os Estados Unidos, a convite da IBM. Assumiu o vice, **Luiz França Mesquita**. Mas, o acerto de Vianna com a NTC só se concretiza após a volta de Costa.

## CURTAS

• Emergindo de uma crise financeira de quase cinco anos, a Mambrini, de Belo Horizonte, tradicional fabricante de carroçaria de madeira, introduziu em sua linha os basculantes de aço.

As chapas são adquiridas no mercado local. A parte hidráulica é da Marcucci e a própria Mambrini encarrega-se dos cortes e dobras. A produção mensal atinge vinte unidades.

A Mambrini espera fechar este ano com uma média de 100 carroçarias de madeira por mês (contra quarenta em 1984), mas faz poucos negócios com os kits da Cargo Van. Quando as vendas estão boas, atingem, no máximo, dez unidades por mês. Cinco anos atrás, a empresa chegava a produzir duzentas carroçarias de madeira por mês.

## Randon lança garagem elevatória: B-Box



A Randon está lançando o B-Box, ou dupla garagem, um elevador hidráulico cuja principal função é duplicar a capacidade de estacionamento de garagens. Pode ser usada, também, para acomodar rebocues, motos e barcos, mantendo o espaço original dos estacionamentos.

A operação do B-Box completa, colocação ou retirada, não leva mais de um minuto.

O elevador, movido a eletricidade, suporta 2,6 toneladas de carga, ou seja, superior ao peso de qualquer automóvel nacional e, segundo o fabricante, com um gasto de energia inferior ao de um secador de cabelo.

**Randon Veículos e Implementos** - av. Abramo Randon, 770 - tel.: (054) 222-2555 - Caxias do Sul, RS.

## Varga fornece freio a disco do Cargo

O freio a disco constitui uma das muitas inovações do caminhão Cargo. Antes do novo estradeiro da Ford, todos os veículos comerciais pesados e médios saíam da fábrica equipados com freios a tambor.

Fornecido à Ford pela Varga, o freio a disco (tipo "viga

de reação") tem a vantagem de separar a força da frenagem da força de aperto, gerando menor distorção nas pinças. Além disso, distribui de maneira uniforme as forças nas pastilhas, aumentando sua durabilidade. Selado, evita a penetração de impurezas e a ação da intempérie.



## Embalagem econômica para linha de adesivos

A Loctite Brasil lançou um conjunto de embalagens econômicas, constituída de adesivos, vedantes, travas químicas e lubrificantes, para manutenção de veículos. São oito produtos, incluindo cinco adesivos com aplicações no travamento de parafusos, colagem de metal com vidro e juntas de motores, um elimina juntas, um vedante para conexões hidráulicas-pneumáticas e um lubrificante que também desengripa. A maioria dos produtos, utilizados pela indústria automobilística, só conta com embalagens industriais.

**Loctite Brasil Ltda** – Av. Prof. Vernon Kriebel, 91, CEP 06650, Itapevi, SP.



• A Alcan Alumínio tem a intenção de lançar, provavelmente em 1987, rodas de alumínio para ônibus e caminhões. Clientes potenciais já existem: a Shell, que chegou a consultar a empresa sobre essa possibilidade, e a Viação Cometa, que tem intenção manifesta de utilizar o produto. Além de leves e resistentes à corrosão, esses aros proporcionariam, por exemplo, uma redução de 500 quilos no peso total de um conjunto cavalo/carreta de 18 rodas.

• Foi lançada a pedra fundamental da Brasinca-Minas, em Pouso Alegre. Num terreno de 127 mil m<sup>2</sup> a nova estamperia do grupo paulista estará pronta em janeiro de 1987 e integra um investimento de 11 milhões de dólares.

A Brasinca Carrocerias empregará quatrocentos funcio-

nários e beneficiará 3 mil toneladas de aço nos primeiros meses de atividade, número que deverá dobrar

Na presença do governador mineiro Hélio Garcia e do prefeito local Simão Toledo, o presidente do grupo Brasinca Sady Schueler Moura (foto) afirmou que a nova fábrica usará da mais alta tecnologia na fabricação de ferramentas, peças estampadas e carroçarias.

• Com o objetivo de expandir suas vendas para a Colômbia, Equador, Venezuela e demais países da América Latina, a Nansen S.A. Instrumentos de Precisão, está construindo uma fábrica em Medellín, Colômbia, onde, inicialmente, montará sua linha de medidores elétricos e hidrômetros, passando, numa segunda fase, a fabricá-los naquele país.



## LEGISLAÇÃO

• O ministro dos Transportes, Affonso Camargo, mandou instalar a “Comissão Nacional Porto-Ferrovia”, conhecida pela sigla “Copofe”. A Comissão vai coordenar as atividades dos grupos de trabalho “Porto-Ferrovia-Grupofe”, em cada unidade portuária. Compete à Copofe analisar os estudos dos grupos de Trabalho “Porto-Ferrovia” sobre controles operacionais, visando a sua simplificação e economia; coordenar a execução de medidas destinadas à promoção de programa de obras e investimento conjuntos da Petrobrás e da RFFSA; e promover a compatibilização do sistema portuário nacional com o sistema de gerenciamento operacional em implantação na RFFSA.

A Comissão, que reunirá-se ordinariamente uma vez por trimestre, será presidida pelo secretário de Assuntos Especiais de Tecnologia do Ministério dos Transportes, e composta pelos diretores das áreas de operações da Porto-brás e da RFFSA, e dos coordenadores do convênio Porto-brás/RFFSA, assinado em abril de 1984, visando ao aproveitamento máximo de

cada empresa, especialmente quanto ao controle de vagões e procedimentos operacionais e administrativos.

A portaria que criou o “Copofe” tem o nº 549/85 e foi publicada no Diário Oficial da União de 27 de setembro.

• A norma complementar nº 160/85 do DNER tornou obrigatória, a partir de 8 de setembro, a identificação dos passageiros de ônibus interestaduais e internacionais, “no momento do embarque”. As empresas serão obrigadas a “adotar as demais medidas permitidas” (relacionadas na norma), “na forma estabelecida pelo DNER”.

## CURSOS

• **Curso de Administração, Manutenção e Renovação de Frotas**, de 2 a 5 de dezembro. Indicado para atualização e aperfeiçoamento de profissionais do setor. O curso se propõe a expor novas técnicas, meios de racionalização de custos e a correta seleção de equipamento.

Maiores informações: **Charter Desenvolvimento e Treinamento** – av. São Gabriel, 555. cj. 303 – tel. (011) 280-0725

## Maior segurança com lanterna 4 em 1

A Philips do Brasil está lançando uma lanterna 4 em 1 que oferece as seguintes características: foco dirigido de longo alcance na parte superior, como uma lanterna co-

mum; luz fluorescente na lateral do corpo, podendo ser improvisada como uma luminária ambiente; pisca alerta na parte superior, com luz amarela intermitente funcionando como sinalização de emergência; e a possibilidade de funcionar tanto a pilha como ligada ao acendedor de cigarros, com um cabo de quatro metros de comprimento. Caso o caminhão ou automóvel não possua acendedor, pode-se ligá-la diretamente à bateria através de um cabo com jacaré.

A nova lanterna Philips, ideal para utilização onde a iluminação de emergência é fator de segurança indispensável, é moldada em poliestireno. Pesa apenas 570 gramas, possui alça de náilon regulável e funciona em 9 V ou 12 V.



# “Só a vinculação dará vida ao DNER”

O diretor Geral do DNER quer reconquistar a vinculação dos recursos do IULCLG para implantar uma política correta de manutenção de rodovias

“Quem não se entusiasma perante novos desafios, já renunciou à vida”, proclamou, recentemente, o novo diretor Geral do DNER, o mineiro João Martins Ribeiro, num dos seus costumeiros discursos.

Neste entrevista a TM, Martins mostra que não pretende ficar apenas nas palavras. Em apenas quatro meses, está conseguindo devolver ao DNER suas finalidades originais. Depois de conquistar, para 1985, uma suplementação de verbas de Cr\$ 350 bilhões, nos próximos meses, sua luta será pela aprovação do orçamento de 1986, que reserva Cr\$ 16 trilhões ao DNER. Sua maior batalha, porém, será pela reconquista da vinculação de recursos.

TM — *Dr. João Martins, o DNER está completamente sem recursos, e...*

JM — Desculpe, mas o DNER não está sem recursos. Ele não está recebendo a totalidade dos recursos que lhe cabem, isto sim.

TM — *Como assim?*

JM — O Fundo Rodoviário já existe desde 1927, quando foi criado por Washington Luis. Depois, ele foi aperfeiçoado pela lei Maurício Joppert e passou a ser cobrado na forma de “ad valorem” com a mudança feita por Juscelino Kubistchek. Mas, em 1974 ele perdeu a vinculação com o DNER com a criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento. A partir daí, o DNER não recebeu mais. Porém, as receitas continuaram a ser geradas. Para se ter uma idéia da dimensão dos recursos que foram retirados do DNER, bastaria dizer que, no período de 1975 a 1984, o Fundo Rodoviário Nacional e a Taxa Rodoviária Única geraram Cr\$ 26 trilhões — a preços de junho de 85.

TM — *Então como solucionar esta questão e recuperar 12 mil quilômetros de rodovias danificadas?*

JM — Trata-se de uma proposta bem mais ampla. A questão hoje não é apenas recuperar as rodovias em péssimas condições. O DNER precisa de dois tipos de dinheiro — o dinheiro para recuperar as destruições hoje existentes,

e dinheiro para manutenção. O permanente só virá com a volta da vinculação de recursos, pois, sem ela, estaríamos eternamente na estaca zero.

TM — *E em que estágio político se encontra esta proposta?*

JM — A mudança ocorrida no Ministério da Fazenda retarda um pouco esta decisão, mas acredito que boa parte do Congresso Nacional está conscientiza-



Martins: “*encomenda*” virou carga

do dos problemas do DNER, e que sua solução depende, grandemente, dos recursos vinculados. Assim, creio que sua aprovação será imediata assim que seja apresentada em plenário.

TM — *No orçamento de 1986, como está a posição do DNER?*

JM — Boa, demonstra ganhos reais. Uma mudança na tendência que estava sufocando o setor rodoviário. A proposta é em torno de Cr\$ 16 trilhões, dos quais Cr\$ 5 trilhões para o serviço da dívida, Cr\$ 7 trilhões para obras de recuperação, e cerca de Cr\$ 500 bilhões para finalização de algumas obras em andamento. Mas, a questão principal não é esta. A proposição principal é dar vida ao DNER. Ele precisa de flexibilidade para atender aos muitos imprevistos que acontecem com quem lida com as estradas. E isto só será conseguido com a vinculação de recursos. É preciso entender que o país gasta muito mais por não ter um serviço permanente de manutenção de suas rodo-

vias e por adotar a política errada de só recuperá-las de tempos em tempos.

TM — *E enquanto esta mudança não ocorre, como está sendo feito este serviço?*

JM — Estamos nos bastando com recursos orçamentários, dentro de uma programação conseguida com o esforço do Ministro Afonso Camargo, que fez reverter uma perspectiva de recuperar 700 quilômetros para 1600 quilômetros em 1985 e nos oferece, para 1986, a recuperação de 5 mil quilômetros.

TM — *E quanto aos recursos gerados pelos pedágios? O Ministro disse que, em algumas praças, os custos de arrecadação são onerosos e talvez pudessem ser fechados?*

JM — O pedágio é uma fonte de recursos para financiar o setor rodoviário, mas sempre, específica, para certas situações. Além disto, também não se pode tomar um mês ou dois para verificar-se a sua viabilidade. Em qualquer caso, no entanto, o usuário deve pagar pelo serviço, da mesma forma que esta arrecadação deverá sempre reverter toda em seu benefício.

TM — *Apesar do centro da questão ser a restrita autonomia financeiro do DNER, existem pontos que independem dela, como é o caso da disputa entre a Rodonal e a NTC sobre o transporte de encomendas. Qual é a sua posição a respeito?*

JM — Sabemos que os avanços tecnológicos permitiram aos ônibus maior conforto e segurança para seus passageiros. Isso gerou um espaço, abaixo dos assentos, que permitiu aos ônibus transportar um volume bem maior do que antes. Antes, os ônibus só transportavam simples pacotes, simples encomendas. Mas reconhecemos também que houve um excesso na ocupação deste espaço, fazendo avançar a busca de “encomendas” até um estágio que podemos conceituar como de “carga”. Mas, cremos que chegaremos a um final, harmonizando todos os interesses em jogo.

TM — *Como ficaria então o fator redutor das passagens. Seria abolido?*

JM — Hoje considera-se 4% como sendo para transporte de carga por ônibus, mas já estamos reduzindo este percentual para 2%. Tudo, é preciso acentuar, ouvindo-se os interessados.

TM — *Dentro desta mesma ótica, qual é o papel reservado à Câmara de Usuários?*

JM — A Câmara de Usuários deverá continuar sendo um fórum de debates dos vários segmentos nela representados.

VOLUME 1

1ª quinzena - novembro 1985



## CARGA PERIGOSA

### Simplificar o regulamento

NTC envia ao governo federal documento contendo sugestões para uma reforma legal. O objetivo é eliminar os pontos que dificultam o transporte

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga-NTC enviou à Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes-Geipot, na segunda quinzena de outubro, documento contendo propostas de alteração do Regulamento do Transporte Rodoviário de Cargas Perigosas (decreto federal 88821, de outubro de 1983). As sugestões da NTC, segundo o superintendente técnico da entidade, engenheiro Kamal Jean Charles Nahas, que assina o documento, visam a uma reforma de emergência. "Numa segunda fase, de acordo com os entendimentos mantidos com o Geipot, que está cuidando do assunto, toda a regulamentação será discutida mais detalhadamente, buscando uma provável reforma geral", acrescenta Charles Nahas.

Dessa forma, as propostas da NTC são praticamente voltadas para o aspecto operacional do transporte, podendo ser classificadas, quanto à finalidade, em três grupos: a) as que visam a simplificar vistorias; b) as que pretendem eliminar exigências para produtos perigosos, mantendo-as tão só para produtos "extremamente perigosos" (ainda não definidos pelo Ministério dos Transportes); e c) as que sugerem a distribuição das responsabilidades entre fabricantes, exportadores, embarcadores e transportadores.

As principais sugestões da NTC para a reforma de emergência da legislação do transporte de produtos perigosos por via rodoviária são as seguintes:

#### Veículos e equipamentos

- Dispõe o regulamento que os veículos e equipamentos utilizados no transporte a granel de cargas perigosas devem ser vistoriados, periodicamente, pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial-Inmetro. Propõe a NTC que as vistorias,

inclusive a inicial, sejam feitas apenas nos equipamentos - tanques, vasos de pressão, cilos, contêineres, tanques - "porque já existe a inspeção anual do veículo, quando de seu licenciamento".



Kamal Nahas

- No caso de acidentes ou avarias com veículos e equipamentos utilizados no transporte a granel de cargas perigosas, a lei exige vistoria, inspeção e teste, como condição para seu retorno à atividade. A NTC sugere que a vistoria, inspeção e teste sejam restritos aos equipamentos, excluído o veículo.

- Veículos que estejam transportando produtos perigosos devem estar equipados, obrigatoriamente, com tacógrafo. A sugestão da NTC é de que o tacógrafo seja exigido apenas em relação aos veículos que transportem produtos "extremamente perigosos".

#### Cargas e acondicionamentos

- Os produtos perigosos estão, quanto à adequação do acondicionamento, sob a responsabilidade do expedidor, diz a lei. Para a NTC, a responsabilidade

deve ser do embarcador, que, nem sempre, é o expedidor. Este, por isso, "fica impossibilitado de verificar o acondicionamento".

- Quando o destino da carga perigosa for próximo a áreas densamente povoadas, de proteção de mananciais ou de reservas, o transportador deve notificar a autoridade com antecedência de 72 horas, determina a lei. A NTC quer ver essa exigência restrita ao transporte de produtos "extremamente perigosos".

- Segundo a lei, antes de iniciar o transporte de produtos perigosos, transportador e expedidor devem definir, em conjunto, o itinerário a ser percorrido, que é registrado no "certificado para despacho". Da mesma forma, a NTC sugere que essa exigência seja limitada ao transporte de produtos "extremamente perigosos".

- Com relação à possibilidade legal de a autoridade de trânsito impor restrições ao uso de vias no transporte de produtos perigosos, e ainda fixar locais, horários e períodos para estacionamento, parada, carga e descarga, a NTC sugere que esses poderes fiquem restritos ao transporte de produtos "extremamente perigosos".

#### Estacionamento

- A NTC considera "inviável", operacionalmente, o dispositivo exigindo que o veículo transportando produtos perigosos somente estacione em áreas previamente determinadas pelas autoridades de trânsito, ou em estacionamento ou áreas separadas de instalações e edificações. Lembra a NTC que o governo não relacionou as áreas de estacionamento nos perímetros urbanos (o DNER já

(Continua na página 11)

#### NESTA EDIÇÃO

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| Carga perigosa               | pág. 1  |
| Curtas                       | pág. 2  |
| Judiciário                   | pág. 3  |
| Impostos                     | pág. 4  |
| Trânsito                     | pág. 5  |
| Metropolitano de passageiros | pág. 6  |
| Rodoviário de carga          | pág. 7  |
| O novo salário mínimo        | pág. 8  |
| Indicadores                  | pág. 11 |
| Seguro de carga              | pág. 12 |

## Vetado medicamento na estrada

As Comissões de Saúde e de Transportes da Câmara dos Deputados deram pareceres contrários ao projeto de lei que torna obrigatórios medicamentos e aparelhagem destinada à prestação de primeiros socorros nos postos da Polícia Rodoviária Federal e estaduais. O autor da proposta, deputado Theodoro Mendes, pretende aumentar o socorro urgente às vítimas de acidentes nas estradas. Para a Comissão de Transportes, porém, dotar os postos de aparelhagem e medicamentos seria "oneroso e inútil. Não haveria quem pudesse usá-los eficientemente". Acrescenta a Comissão de Saúde que os recursos que seriam gastos com a aplicação do projeto teriam melhor retorno "se investidos em campanhas de prevenção de acidentes e na montagem de um eficiente sistema de comunicação nos postos rodoviários" (Diário do Congresso Nacional de 20 de setembro).

## Fabricação obrigatória de peças

Recebeu pareceres favoráveis das Comissões de Constituição, Ciência e Tecnologia e de Economia da Câmara Federal o projeto de lei do deputado Djalma Bessa que obriga a indústria de bens de consumo durável — entre as quais a de veículos — produzir peças de reposição pelo período correspondente à vida útil do bem. Na vigência da garantia, que não poderá ser inferior a 1/5 da vida útil, o consumidor tem direito a revisões e substituições de peças, sem ônus, acrescenta a proposta, que, se aprovada, será regulamentada pelo Executivo federal (Diário do Congresso Nacional de 11 de outubro).

## Turismo: projeto propõe técnico

Nas agências de viagens e turismo deve haver, obrigatoriamente, um técnico responsável diplomado em curso superior de Turismo. A proposta é do senador Nelson Carneiro, em projeto de lei encaminhado às Comissões de Justiça e de Legislação Social do Senado. Carneiro diz, na justificativa da proposta, pretender valorizar os estudantes de Turismo, "que presentemente povoam as inúmeras escolas existentes no País e que, ao término do curso, continuam sem mercado de trabalho em razão da concorrência desleal que lhe fazem pessoas não qualificadas" (Diário do Congresso Nacional de 2 de outubro).

## Transferir seguro para o INPS

Projeto de lei do deputado Paulo Zarzur transfere para o Instituto Nacional da Previdência Social-INPS a receita do seguro obrigatório de danos pessoais

causados por veículos automotores, hoje nas mãos das seguradoras privadas. Segundo o deputado, já que os acidentados no trânsito são atendidos pela Previdência Social, é natural passar a receita do seguro para o órgão previdenciário. A proposta foi encaminhada às Comissões de Justiça, de Transportes e de Finanças da Câmara (Diário do Congresso Nacional de 25 de setembro).

## Metrô gratuito para os idosos

Desde 1º de novembro, as pessoas com mais de 65 anos de idade, residentes nos 38 municípios da região metropolitana de São Paulo, podem utilizar-se gratuitamente do Metrô paulistano. O benefício, que já existe há dois anos para os ônibus da capital, foi estendido ao Metrô pelo governador do Estado, Franco Montoro. Para ter direito à isenção, o idoso deverá exibir a carteira da CMTC. Os que não tiverem a carteira, poderão credenciar-se junto ao Metrô, em guichês especiais instalados nas estações centrais. Estima-se que a medida beneficiará cerca de 400 mil pessoas na grande São Paulo.

## Conhecimento: revogar proibição



Revogar o dispositivo legal que impede as empresas de transporte ferroviárias e rodoviárias de carga de emitirem o conhecimento de transporte intermodal, quando participam do transporte uma das outras duas modalidades — aérea e marítima — é o objetivo principal do projeto de lei apresentado na Câmara Federal pelo deputado Denisar Arneiro. O projeto, que foi encaminhado às comissões de Justiça, de Transportes e de Economia, diz que o transporte multimodal de mercadorias somente poderá ser executado por empresa autorizada pelo Ministério dos Transportes. O documento será emitido pela transportadora autorizada, qualquer que seja o segmento de transporte que execute, obrigando-se a realizar o serviço contratado e assumindo a responsabilidade desde o recebimento da mercadoria até sua entrega final ao destinatário. A restrição à emissão do conhecimento intermodal consta do parágrafo 4º do artigo 22 do decreto federal 80145, de 1977 (Diário do Congresso Nacional de 4 de outubro).

Segundo o deputado Denisar Arneiro, o projeto, se aprovado, possibilitará aos diversos segmentos de transporte a execução do intermodal em igualdade de condições, aumentando-se a competitividade em favor dos usuários do sistema.

## Mais prazo para vagões-tanque

Por determinação do Inmetro, o prazo de validade da aferição de vagões-tanque, utilizados no transporte e medição de líquidos, passou de três para quatro anos (portaria 146/85, Diário Oficial da União de 25 de outubro).

## Setpesp critica fiscalização

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo-Setpesp não gostou do "Sistema Auxiliar de Fiscalização do Transporte Coletivo", criado em São Paulo pela lei municipal 1977, publicada em 11 de outubro. A circular de outubro do Sindicato chama o "Sistema" de "pelotão dedo-duros". Para o Setpesp, o "Sistema" servirá para denunciar as empresas de ônibus — "particulares, evidentemente, por representantes credenciados... de entidades sindicais ou representativas da comunidade... para esse serviço 'voluntário' e 'gratuito'". Pergunta o Setpesp, ironicamente, para que manter a fiscalização remunerada (CMTC, DSV, Detran) se foi instituído por lei o "fiscal gratuito"?

## Sunamam aprova novos preços

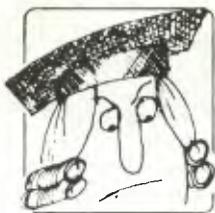
Em 1º de novembro, entraram em vigor novos preços dos serviços de navegação de travessia administrados pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante-Sunamam, baixados pela resolução 8848/85 (Diário Oficial da União de 23 de outubro). Na mesma data, entraram também em vigor novos preços dos serviços de navegação de porto, aprovados pela resolução 8851/85, da Sunamam (Diário Oficial da União de 23 de setembro).

## Fretamento autoriza registros

Novos registros de transporte fretado de passageiros autorizados pela Secretaria dos Negócios Metropolitanos do Estado de São Paulo: Viação Rápido Brasil S.A.; Ultra S.A. Transportes Interurbanos; e Aquatur — Transportadora Turística Aquarius Ltda. (Diário Oficial do Estado de São Paulo de 24 de outubro).

## Agentes de carga credenciados

O Departamento de Aviação Civil-DAC do Ministério da Aeronáutica credenciou mais três empresas como agentes de carga aérea: Leschace Agente de Transporte e Comércio Internacionais Ltda., de São Paulo; Combined Transportes e Serviços do Brasil Ltda., de São Paulo e filial em Manaus; Birkart Transportes Internacionais Ltda., de São Paulo; e Sam Representações Exportação e Importação Ltda., de São Paulo (Diário da União de 14 de outubro). ■



## Mercadorias liberadas

A ANR Transportes Rodoviários obtém liminar em mandado de segurança para entregar carga cujas notas foram apreendidas pelo Fisco paulista

O juiz da 2ª Vara da Fazenda Estadual em São Paulo, Antonio de Pádua Ferraz Nogueira, concedeu liminar em mandado de segurança à empresa ANR Transportes Rodoviários Ltda., para liberar uma carga cujas notas fiscais foram apreendidas pela Fiscalização do Imposto de Circulação de Mercadorias-ICM. A carga — uma partida de arame para grampeação — estava sendo transportada de Minas Gerais para São Paulo, sendo expedidor a Companhia Siderúrgica Belgo Mineira e destinatário a Grecarb Indústria e Comércio de Grampos Ltda.

De acordo com o patrono da transportadora, advogado em São Paulo Antonio Carlos Muniz, a carga estava acompanhada de notas fiscais emitidas pela Belgo Mineira e conhecimentos de transporte assinados pela ANR. O Fisco paulista, entretanto, apreendeu a mercadoria, os conhecimentos de transporte e as notas fiscais, após interceptar o veículo, sob a alegação de que a remessa e o transporte estavam “desacompanhados de documento fiscal”, lavrando auto de infração e multa.

Sustenta o advogado Carlos Muniz que são válidas as notas emitidas pela

Belgo Mineira. “Elas são datadas de 7 de outubro, e a Fiscalização apreendeu as mercadorias, em São Paulo, no dia 16 do mesmo mês. A suposição do Fisco, ao desclassificar as notas, é de que elas são antigas e, por isso, estariam sendo reutilizadas”.



Carlos Muniz

Ao pedir a concessão de liminar, escreve Carlos Muniz que o ato da Fiscalização é “arbitrário”, ferindo o direito da transportadora de cumprir o contra-

to, isto é, entregar a mercadoria ao destinatário. No caso, a ANR teria de manter em seus depósitos mercadorias no valor de cerca de Cr\$ 50 milhões, impossibilitada de entregá-las, porque as notas fiscais e os conhecimentos foram apreendidos.

Carlos Muniz está confiante de obter sentença final favorável. Explica ele que, na legislação paulista do ICM, não há prazo fatal de validade para as notas fiscais, que permitam ao Fisco “desclassificá-las” automaticamente, sob suspeita de reutilização. “Em outros Estados, como Rio, Minas, Espírito Santo, ao contrário, a legislação fixa prazo de validade para a nota-fiscal”, informa o advogado.

### Ordem cumprida

A liminar pleiteada e obtida pela ANR Transportes Rodoviários Ltda., no mandado de segurança nº 1359/85, é para o fim de liberar a mercadoria e permitir sua entrega ao destinatário, juntamente com as notas fiscais e conhecimentos de transporte apreendidos. A sentença final, que será dada depois que o Fisco prestar informações, deverá atender ou recusar o pedido de anulação do auto de infração e imposição de multa, do demonstrativo de débito fiscal, do auto de apreensão e do termo de arrecadação ou apreensão de livros e documentos. De acordo com Carlos Muniz, na última semana de outubro, a liminar já fora cumprida e a mercadoria — acompanhada da documentação fiscal e dos conhecimentos de transporte — entregue ao destinatário.

## DNER indeniza danos por colisão em rodovia federal

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER foi condenado pela Justiça Federal a indenizar danos ocorridos na colisão de um veículo com animais, numa rodovia federal. A decisão de primeira instância, da Justiça Federal do Rio Grande do Sul, beneficiou o motorista Saul Ughini, e foi confirmada pela Primeira Turma do Tribunal Federal de Recursos, por votação unânime.

A Corte, recusou a defesa do DNER, de que não tinha responsabilidade pelo acidente. Afirmou o Tribunal que o órgão responde pela segurança das rodo-

vias federais, “mormente, por se tratar de uma via expressa, por cujo uso é cobrado preço público”, anotou a Corte, referindo-se ao pedágio.

Dessa forma, concluiu a decisão, “cabe ao DNER indenizar aos usuários da rodovia os prejuízos causados pela colisão de seus veículos com animais que vagueiam na pista de alta velocidade, e que surpreendem os motoristas desavisados”.

A decisão é da apelação cível 88885, cuja ementa foi publicada nas páginas 19004 e 19005 do Diário da Justiça de 24 de outubro.

## Negada ordem de segurança para sustar protesto de título

O juiz Otacílio Ferraz Felisardo, da 4ª Vara Cível de São Bernardo do Campo, SP, cassou, na primeira quinzena de outubro, a medida limiar que concedera à Massey Perkins, sustando o protesto, em mandado de segurança, de uma duplicata de Cr\$ 2,3 milhões sacada pela Rodoviária Estrela do Norte, com falência requerida no Fórum de São Paulo. Mas, no mesmo dia o juiz autorizou a sustação do protesto em outro processo, uma “medida cautelar”.

A Massey Perkins pediu o mandado de segurança para sustar o protesto sob o fundamento de que a duplicata havia sido emitida irregularmente. O importante, no caso, é que o mandado de segurança raramente é utilizado para esse fim. As vantagens dessa medida, se acolhida, seriam o menor pagamento de custas judiciais e a de evitar de ingressar com “ação ordinária” para anular o título. A empresa vai recorrer da decisão que negou o mandado de segurança.

## TFR divulga quatro súmulas

O Tribunal Federal de Recursos-TFR, pela Segunda Seção, divulgou quatro novas súmulas de jurisprudência predominante, uma sobre Imposto de Renda, duas sobre processo civil e uma sobre obrigações trabalhistas.

Segundo a súmula 181, cabe ao empregador, e não ao BNH ou à Previdência Social, a obrigação de individualizar as contas vinculadas dos empregados, referentes ao FGTS. A questão era argüida pelas empresas quando cobradas por falta de depósitos do FGTS.

A súmula 182 afirma que é ilegítimo o lançamento do Imposto de Renda arbitrado com base apenas em extratos ou e depósitos bancários, muitas vezes invocados pelo Fisco como prova em execuções fiscais.

Compete ao juiz federal do Distrito Federal processar e julgar mandado de segurança contra ato do presidente do BNH, dispõe a súmula 183.

Em execução movida contra sociedade por cotas, o sócio-gerente, citado em nome próprio, não tem legitimidade para opor “embargos de terceiro”, com o objetivo de afastar da penhora seus bens particulares, conclui a súmula 184. ■



## Empréstimos tributados

Audidores pesquisam normas da Receita Federal sobre a contabilização da correção monetária nos mútuos contratados entre empresas coligadas

A legislação do Imposto de Renda determina que, nos empréstimos contratados entre empresas coligadas, controladoras e controladas, a credora contabilize, para efeito de seu lucro real, pelo menos o valor correspondente à correção monetária, calculada segundo a variação das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional-ORTN (decreto-lei 2065/83, artigo 21).

Os advogados do Departamento de Impostos do Roberto Dreyfuss Auditores, Delcio Astolpho e Plínio Marafon, pesquisaram os pareceres normativos da Secretaria da Receita Federal sobre o assunto, destacando os seguintes pontos:

• O parecer normativo 23/83 esclarece: a maneira de formalizar o préstimo é irrelevante. Assim, destacam os advogados, vale tanto o contrato como o verbal; adiantamento de numerário ou simples lançamento em conta-corrente.

• Havendo contrato escrito, diz o parecer normativo 19/85, o empréstimo pode ser comprovado por registro em cartório de títulos e documentos. “Os lançamentos contábeis, com discriminação das condições, também constituem meios idôneos para comprovar o mútuo oneroso. Não havendo contrato escrito, nem lançamentos contábeis, a credora deve oferecer o rendimento a receita à tributação no “Livro de Apuração do Lucro Real”, no regime de competência. A devedora, por sua vez, só pode deduzir o encargo quando pagar o empréstimo, acrescentam os advogados.

• A legislação do Imposto de Renda (decreto-lei 2065/83) considera o contrato de “mútuo” entre pessoas jurídicas. Por isso, dizem Astolpho e Marafon, conclui acertadamente o parecer normativo 10/85 que os negócios abrangem, além dos empréstimos em dinheiro, as operações com matérias-primas e bens substituíveis por outros da mesma espécie. “Todavia, não incluem adiantamentos de preço por futuras compras, que não se confundem com mútuos”.

• Havendo movimentação de recursos entre as empresas ligadas, deve-se considerar que os valores colocados pela devedora à disposição da credora reduzem o saldo do empréstimo. “O encargo incide sempre sobre o saldo devedor da conta-corrente mantida pela mutuante”, ensinam os advogados.

Se inverter-se a posição, isto é, se a mutuária passa a ser credora da mutuante, tornando-se credor o saldo da conta-corrente, “a partir desse instante, aquela empresa (ex-mutuária) tornar-se-á in-

vestidora, devendo reconhecer a receita prevista no decreto-lei 2065/83”, comentam Astolpho e Marafon.

• Um ponto controvertido é quanto ao cálculo da correção monetária a ser reconhecida, quando o empréstimo é contratado em período incompleto de mês ou múltiplo de mês.

O recente parecer normativo 10/85, lembram os auditores do Roberto Dreyfuss, conclui que o valor da ORTN deve ser calculado proporcionalmente ao tempo decorrido. “Assim, se a correção das ORTN em um dado mês for de 12% e o empréstimo vigorar por dez dias, a correção monetária a ser aplicada é de 4%. Esse é um dos critérios admitidos pelo parecer normativo e corresponde ao previsto no parágrafo único do artigo 5º do decreto-lei 2072/83”.

Essa conclusão — ressalvam os auditores — não é juridicamente pacífica, porque a legislação não obriga as empresas a calcularem o valor diário das ORTN. “Ao contrário, conforme a lei 4357/64, o valor desse título perdura por um mês inteiro”. Quando a lei pre-

### Isenção Integral para táxis a álcool depende de lei

A isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI para táxis a álcool, recentemente decretada pelo governo federal, depende ainda da aprovação de um projeto-de-lei enviado pelo presidente Sarney ao Congresso Nacional (nº 6699/85), assegurando às montadoras a manutenção do crédito do imposto relativo a matérias-primas, material de embalagem e produtos intermediários utilizados na industrialização desses veículos.

#### Faltou o crédito

Ao reduzir, de 28% para zero, a alíquota do IPI cobrado na venda dos carros a álcool para uso como táxi, o decreto do presidente Sarney, que vale até junho de 1986, não garantiu a manutenção do crédito. E, segundo alguns tributaristas, não poderia mesmo fazê-lo, porque dispositivo nesse sentido só poderia constar de um decreto-lei ou de uma lei.

Em função disso, estudos da associação que congrega as montadoras, a Anfavea, concluíram que a isenção do IPI concedida é, na verdade, de 14%, ou seja, igual à parte do preço do veículo depois de contabilizados “matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem”. Dessa forma, até que seja aprovado o projeto enviado pelo presidente Sarney ao Congresso, o

tendeu estabelecer outro critério, acrescentam Astolpho e Marafon, o fez expressamente, como por exemplo o decreto-lei 2072/83”. O parecer normativo 10/85 fala em “aplicação analógica” da lei, ao exigir o valor diário da ORTN, mas a analogia “é recurso interpretativo que não pode resultar em exigência de tributo não previsto em lei, segundo o Código Tributário Nacional, artigo 108, parágrafo 1º”, argumentam os auditores.

• O parecer normativo 10/85 conclui também que a compensação financeira auferida pela credora deve ser registrada como receita financeira ou variação monetária. O texto do parecer permite supor que o contribuinte pode escolher um ou outro lançamento, facultativamente, adotando o que mais lhe convém, em função de seu lucro de exploração ou inflacionário.

Segundo Astolpho e Marafon, porém, a posição do parecer deve ser interpretada de acordo com a sistemática da legislação. A correção monetária correspondente à variação da ORTN é sempre classificada como variação monetária pós-fixada, de acordo com o artigo 18 do decreto-lei 1598/77. “Nesse sentido, concluem, a suposta alternatividade estaria, na verdade, se referindo à classificação de juros como receita financeira e de correção como variação monetária”.

benefício fiscal atinge 31% — 14% de IPI e 17% do Imposto sobre Circulação de Mercadorias — ICM, este último com isenção já concedida por alguns Estados, entre eles São Paulo e Minas Gerais, com autorização do Conselho de Política Fazendária — Confaz, órgão que reúne o ministro e secretários estaduais da Fazenda. Uma vez sancionado o projeto de lei enviado pelo governo federal ao Congresso, o benefício chegará a 45% — 17% do ICM e mais 28% do IPI.

Essa dificuldade não aconteceu em 1982, quando o benefício de isenção do IPI foi concedido pela primeira vez pelo governo federal. Naquela ocasião, o presidente João Figueiredo valeu-se de um decreto-lei (nº 1944/82), que assegurava a manutenção do crédito do IPI. Isso não ocorreu agora porque o presidente Sarney vem se recusando a assinar decretos-leis, por considerá-los “instrumentos autoritários”, já que entram em vigor antes de passar pelo crivo do Congresso.

Outra dificuldade que enfrentarão os que pretenderem valer-se da dupla isenção na compra a prazo de táxis a álcool é a recente determinação governamental que reduziu o prazo de financiamento dos bens duráveis de 24 para doze meses, o que, certamente, agrava o valor das prestações. ■



TRÂNSITO

## Múltipla identificação

Contran exige, para veículos novos, a partir de maio de 1986, gravação dupla no chassi e em outros cinco pontos. Objetivo é combater furtos

Com o objetivo de diminuir a taxa de furtos e roubos de veículos, e melhorar os índices de recuperação dos veículos furtados, o Conselho Nacional de Trânsito — Contran aprovou resolução estabelecendo múltipla marcação dos veículos saídos de fábrica a partir de 1º de maio de 1986. A marcação múltipla adotada pelo Contran não se aplica aos tratores, aos veículos utilizados exclusivamente em competições desportivas e aos veículos militares de características especiais.

Segundo a resolução do Contran, nº 659/85, a numeração gravada no chassi deverá ser dupla. Mas, além da gravação no chassi, os veículos serão identificados, com os mesmos caracteres, nos seguintes

compartimentos e componentes: no assento, sob o assento do motorista; na coluna da porta lateral direita, podendo ser, neste local, em lugar da gravação, através de plaqueta "irremovível e destrutível quando de sua remoção"; no compartimento do motor; no eixo traseiro; e em áreas dos pára-brisas dianteiro e traseiro. Dentre essas gravações adicionais pelo menos uma será em alto relevo, e as demais em baixo relevo.

### Dois e três rodas

Nos veículos de duas e três rodas, excluídos os ciclos, a gravação deverá ser feita na coluna de suporte de direção, em, no mínimo, dois pontos.

## Governo congela por seis meses o prêmio do seguro obrigatório

O Conselho Nacional de Seguros Privados-CNSP baixou resolução na última semana de outubro, "congelando" os valores dos prêmios do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres-DPVAT, pelos próximos seis meses. Em 1º de novembro, entretanto, os valores das indenizações serão corrigidos.

Como se sabe, a legislação manda corrigir automaticamente os prêmios e as indenizações do DPVAT, pelas Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional-ORTN, nas mesmas datas de majoração do salário-mínimo. Dessa forma, em 1º de novembro, com o reajuste do salário-mínimo, seriam majoradas as indenizações e os prêmios do seguro, pela variação da ORTN de maio a outubro deste ano.

### Nível elevado

O CNSP concluiu, porém, na exposição de motivos da resolução, que o prêmio cobrado no DPVAT se situa em nível bastante elevado, "porquanto o referido seguro apresentou, no período de 1979 a 1984, uma sinistralidade média da ordem de apenas 25%". Em decorrência, acrescenta o órgão, "têm-se verificado acentuadas distorções no tocante ao processo de comercialização do referido seguro, constatando-se, não raro, níveis de intermediação bem superiores ao que a lei estabelece". Para o CNSP, esse fenômeno, além de ilegal, vem dando margem a adoção de "práticas de caráter predatório", que prejudicam os interesses dos segurados.

Por esses motivos, os valores da cobertura que vigorarão de novembro deste ano a abril de 1986 serão reajustados

de acordo com a variação das ORTN no período de maio a outubro deste ano. Os prêmios, entretanto, permanecerão basicamente com os mesmos valores nominais nos próximos seis meses, "na medida em que seis fatores de cálculo sofrerão uma redução de 39,59%", completa a medida do CNSP.

## Prefeitura pode interditar ruas

Quem pode determinar a interdição de ruas para fins de lazer ou outras promoções é o município, e não o departamento estadual de trânsito. A conclusão é do Conselho Nacional de Trânsito — Contran, respondendo consulta da Prefeitura de Marília (SP). "A regulamentação das vias municipais é da competência do município", afirmou o Contran, lembrando que deve ser respeitada a norma do artigo 46 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, que prescreve:

De acordo com as conveniências de cada local, a autoridade de trânsito poderá: instituir sentido único de trânsito; proibir o trânsito de veículos, e a passagem de animais; estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões; fixar áreas de estacionamento; proibir conversões; determinar restrições de uso; permitir estacionamentos e paradas em viadutos; permitir estacionamentos especiais; e disciplinar a colocação de ondulações transversais.

As conclusões do parecer foram publicadas no Diário Oficial da União de 20 de setembro.

## Publicidade: decisão mantida

O Conselho Nacional de Trânsito-Contran recusou o pedido do Conselho de Trânsito paulista de cassação da decisão 5/85, do Contran, que autoriza a

Nos reboques e semi reboques, a gravação deverá ser feita no chassi, em no mínimo dois pontos, e no eixo.

Para permitir a implantação do novo sistema, os fabricantes deverão depositar, com antecedência de um mês, junto ao Departamento Nacional de Trânsito — Denatran, as identificações e localizações das gravações, segundo os modelos básicos, para fins de controle reservado e apoio das vistorias periciais do Sistema Nacional de Trânsito dos órgãos e policiais. Além disso, os fabricantes deverão encaminhar, também com antecedência de trinta dias, as localizações da identificação veicular, "todas as vezes que ocorrerem alterações dos modelos básicos dos veículos".

As regravações dependerão de prévia autorização das autoridades de trânsito, "e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciados mediante justificacão de propriedade do veículo.

A resolução foi publicada no Diário da Justiça de 30 de outubro. ■

inscrição de publicidade nas laterais dos veículos particulares. Para o Conselho paulista, a autorização do Contran conflita com as normas estaduais, que proíbem inscrições publicitárias nos veículos particulares.

Para o Contran, que aprovou parecer do conselheiro Délio Fortes Lins e Silva, a lei paulista que proíbe a publicidade nos veículos particulares não pode produzir efeitos, prevalecendo, dessa forma, a autorização do Contran (Diário Oficial da União de 18 de outubro).

## Contran estuda "chiqueirinhos"

O Conselho Nacional de Trânsito-Contran poderá intervir no caso dos "chiqueirinhos", como são conhecidas as armações metálicas instaladas nos ônibus urbanos, entre a porta de entrada e a catraca, com a finalidade de impedir a saída de passageiros pela porta traseira, sem pagar a tarifa. O presidente do órgão, Marcos Luiz da Costa Cabral, vai solicitar informações à Prefeitura de Santos, que regulamentou o assunto, liberando o equipamento. Se o Contran convencer-se de que o "chiqueirinho" compromete a segurança do veículo e a dos passageiros, designará comissão para examinar o assunto. Na região metropolitana de São Paulo, a instalação de "chiqueirinhos" foi proibida por ato do secretário dos Negócios Metropolitanos, Almino Affonso (Diário Oficial da União de 29 de outubro).

## A situação dos tróleibus

O Departamento Estadual de Trânsito paulista-Detran terá de explicar ao Conselho Estadual de Trânsito-Cetran porque os tróleibus circulam sem licenciamento, registro e placas de identificação. A questão foi levantada no Cetran pelo conselheiro Cid Silva. ■



# Projeto na reta final

As duas comissões que estudam o novo regulamento do transporte de passageiros na grande São Paulo têm 15 dias de prazo para concluir os trabalhos

Na terça-feira, 29 de outubro, deu mais um passo o anteprojeto de regulamentação das linhas de ônibus que ligam os 38 municípios da região metropolitana de São Paulo. O secretário dos Negócios Metropolitanos, Almino Affonso, determinou que a Comissão de Legislação da Secretaria e a Comissão Especial do Conselho Consultivo Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo-Consult examinem em conjunto, no prazo de quinze dias, a segunda versão do documento, preparado pela Comissão de Legislação. Uma vez aprovado, o anteprojeto será encaminhado por Almino Affonso ao governador Franco Montoro. Se o governador aprovar o documento, ele será baixado por decreto.

Segundo Almino Affonso, a legislação vigente é pobre, e não arma a Secretaria de poderes para intervir no sistema "nos momentos em que isso se faz necessário". Por isso, há mais de um ano o

secretário nomeou as duas comissões para estudarem a reforma da legislação.



Almino Afonso

A fixação de quinze dias de prazo foi feita por Almino Affonso na reunião do Consult, órgão integrado por prefeitos e vereadores dos 38 municípios que integram a região metropolitana de São Paulo. Faltou "quorum" nessa reunião e, por isso, a Comissão de Legislação não relatou a segunda versão do documento, que incorporou sugestões apresentadas pelas entidades ligadas ao sistema (iniciativa privada, órgãos públicos de transporte, prefeituras etc.).

Almino Affonso pretende ver o novo regulamento aprovado na sua gestão, que se encerra em 15 de fevereiro. Segundo revelou o secretário nessa reunião do Consult, ele deixa a Secretaria nessa data, o provável prazo fatal para desincompatibilização dos que pretendem candidatar-se a uma vaga no Congresso Nacional.

Atualmente, o transporte metropolitano por ônibus é regulado pelas normas do Departamento de Estradas de Rodagem paulista-DER/SP, contidas no decreto estadual 36780, de 1960. Segundo Rogério Belda, um dos representantes do Metrô na Comissão de Legislação da Secretaria, o transporte intermunicipal metropolitano tem características urbanas. Por isso, a regulamentação do DER/SP, voltada às linhas intermunicipais, deixa a desejar, completa Belda.

## Fretamento: contribuição

Criado, neste ano, o Sindicato paulista das empresas de transporte de passageiros sob fretamento-Sinfret, com sede em Santo André, há dúvidas em relação ao recolhimento, em 1986, da contribuição sindical patronal, porque muitas empresas operam serviços mistos — de transporte regular e de fretamento.

O chefe do Departamento Jurídico do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo-Setpesp, Cid Silva, esclarece as dúvidas na circular de outubro da entidade.

Se a empresa opera apenas o serviço de fretamento, o recolhimento da contribuição sindical deve ser feito em favor do novo Sindicato. Adverte o advogado Cid Silva que, a categoria econômica das empresas que operam serviços de fretamento, não inclui o transporte turístico, porque existe sindicato próprio dessa atividade.

Se a empresa operar mais de uma atividade — como fretamento e transporte regular — deve recolher a contribuição na forma do artigo 581 da Consolidação das Leis do Trabalho-CLT, atribuindo capital social correspondente a cada estabelecimento executor da atividade diferenciada preponderante.



Dessa forma, resume Cid Silva, se a empresa não opera serviço de fretamento, contínuo ou eventual, nada deve recolher para o novo sindicato. "Se a empresa, ao contrário, tem frota registrada para esse tipo de serviço — seja junto ao DER/SP, nos termos do decreto estadual 19835/82, seja junto à Secretaria dos Negócios Metropolitanos do Estado, segundo o decreto 13691/85, ou junto ao DNER, segundo o decreto federal 90958/85, deverá, em janeiro de cada ano, recolher a contribuição, no Estado de São Paulo, ao Sinfret".

O recolhimento da contribuição, no caso de a empresa operar transporte regular e de fretamento, deve ser distinto, prevalecendo a atividade preponderante, isto é, aquela que tem maior parcela de capital social. À atividade menor deve ser atribuída uma parcela de capital, para cálculo da contribuição devida, segundo a tabela baixada pelo Ministério do Trabalho, conclui Cid Silva.

## Novas linhas estão suspensas

O secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, Adriano Branco, assinou resolução que suspende, por mais um ano, até 31 de outubro de 1986, a concessão de novas linhas rodoviárias na área do Departamento de Estradas de Rodagem — DER/SP. Essa é a terceira vez consecutiva em que a concessão de novas linhas é suspensa por um ano.

De acordo com o chefe do Departamento Jurídico do Sindicato das Em-

presas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo — Setpesp, advogada Cid Silva, a nova suspensão de concessões linhas de passageiros intermunicipais na área do DER/SP dá tranquilidade aos investimentos do setor. Cid Silva relata que, até a primeira suspensão, em 1983, era necessário fazer "marcação cerrada" dos editais de pedidos de novas linhas, para impugnar as superposições. Com a medida adotada por Adriano Branco, "o governo demonstra que não são necessários novas linhas, sendo mais recomendável racionalizar o sistema implantado, que atende bem a população", afirma o chefe do Departamento Jurídico do Setpesp.

De acordo com os números do Sindicato, existem 1401 linhas de ônibus na área do DER/SP, movimentando uma frota de dez mil veículos, exploradas por cerca de trezentas empresas. Essas linhas são em sua maioria rodoviárias.

## A íntegra da resolução

Eis, a seguir, a íntegra da resolução 30/85, do secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, Adriano Branco, publicada no Diário Oficial do Estado de 30 de outubro:

"Artigo 1º — Fica prorrogado até 31 de outubro de 1986 o prazo a que alude o artigo 2º da resolução 84, de 26 de setembro de 1984.

Artigo 2º — A presente entrará em vigor na data de sua publicação."



# Pagar atraso na descarga

As consultas mais freqüentes ao advogado da associação dos caminhoneiros são sobre a indenização devida pelas "horas de espera"

Nos cinco meses em que está à frente do Departamento Jurídico da associação que congrega os caminhoneiros autônomos, a ABCAM, o advogado em São Paulo Nadir Pinto de Oliveira vem sendo solicitado freqüentemente para intervir em casos de cobrança de "diárias" por atraso na descarga de mercadorias no destino. A cobrança é feita com base em dispositivo do decreto federal 89874, de 1984, que regulamentou o transporte rodoviário de bens (ver quadro).

Segundo Nadir de Oliveira, há dezessete anos na advocacia, ainda que não existisse esse dispositivo no decreto, o caminhoneiro autônomo poderia exigir o pagamento de "diárias" pelo atraso do descarregamento com base no Código Civil, que manda indenizar qualquer dano causado por ação ou omissão. No caso, o dano, acrescenta o advogado, é o tempo que o caminhoneiro perde à espera da descarga, o que o impede de iniciar uma nova viagem.

Embora a lei exija contrato escrito entre a empresa de transportes e o autônomo, sendo uma das cláusulas obrigatórias a fixação de prazo para a descarga no destino, e o valor da indenização a ser paga pela empresa pelo prazo que exceder a espera combinada — "ressalvados os casos justificados" —, Nadir de Oliveira relata que é muito raro o caminhoneiro procurar a ABCAM com o contrato na mão. "O mais comum", diz, "é o contrato verbal".

## 24 horas de "carência"

Não havendo contrato escrito estipulando o prazo para descarga, nem o valor da indenização, Nadir de Oliveira está considerando atraso apenas a partir da 25ª hora. As indenizações ("diárias") são exigidas com base em tabela fornecida ao advogado pela ABCAM. Nas cobranças feitas até agora — todas elas amigáveis, e bem sucedidas, informa Nadir de Oliveira —, essa tem sido a base inicial para negociação, "e os acordos não têm ficado muito abaixo do pleiteado".

O presidente da ABCAM, caminhoneiro José da Fonseca Lopes, diz ter encontrado instalada essa praxe de 24 horas de espera, tanto para carregar como para descarregar, desde a década passada, quando começou a se preocupar com o assunto. O prazo funciona, portanto, como "carência". As indenizações, acrescenta Fonseca Lopes, baseiam-se num cálculo do custo do capital, (custo fixo), representado pelo veículo somado à remuneração devida ao caminhoneiro por "hora parada", segundo dados que a ABCAM extraiu de tabelas

confeccionadas pela associação dos transportadores rodoviários de carga, a NTC.

Nadir de Oliveira exemplifica com um caso concreto. O caminhão foi estimado em Cr\$ 300 milhões. Num cálculo menos otimista, a remuneração devida a esse capital seria igual à da caderneta de poupança (correção monetária das ORTN mais juros de 0,5% ao mês). A esse valor, Nadir de Oliveira somou a remuneração da mão-de-obra. Tratando-se de uma carreta, ela seria igual a Cr\$ 242 mil mensais, ou Cr\$ 10 083 por hora.

## Multa acertada

Nadir de Oliveira exhibe vários "termos de acordo" firmados com empresas de transporte e destinatários finais da mercadoria. Num dos casos, o destinatário pagou a diversos caminhoneiros Cr\$ 5,6 milhões de indenização, por 131 horas de espera. Num outro caso, o destinatário pagou, também na base de acordo, não só as diárias como o estacionamento do veículo e uma multa de ICM que foi recolhida pelo caminhoneiro no Maranhão, porque a carga — madeira — tinha 2500 metros cúbicos a mais que o registrado na nota fiscal.

Nem sempre a indenização é exigida da empresa de transportes que contrata o autônomo. Às vezes, ela é cobrada do destinatário responsável pelo atraso. A lei, entretanto, parece ser rígida em indicar a responsabilidade exclusiva da empresa de transporte, ao estabelecer que, excedido o prazo ajustado para espera, a indenização é devida pelo "subcontratante", que é a empresa de transporte. Nadir de Oliveira explica que não segue literalmente o dispositivo, que, diz, não separou as duas hipóteses — atraso por culpa da empresa de transporte, quando a mercadoria é descarregada em seu depósito, e atraso nos terminais do destinatário, por culpa exclusiva deste. Neste último caso, Nadir de Oliveira negocia a indenização com o destinatário.

## Não há precedentes

Nadir de Oliveira informa não ter conhecimento de caso de cobrança de "diárias" que tenha sido examinado pela Justiça. Isso, porém, deve acontecer em breve. Ele tem em mãos três casos em que não foi possível chegar a acordo, e que serão ajuizados. Será a primeira oportunidade, provavelmente, em que o dispositivo do decreto passará pelo crivo do Judiciário. O que abre a possibilidade

para muitas discussões: a praxe das 24 horas, as tabelas praticadas pela ABCAM e, também, a dispensa legal de pagamento de indenização nos "casos de espera justificados". Na avaliação de Nadir de Oliveira, esses "casos justificados" só podem ser o "caso fortuito" e a "força maior", acontecimentos imprevisíveis cujos efeitos ficam fora do controle das partes.

O empenho da ABCAM, além de proporcionar as causas de cobrança amigável ou judicial das "diárias" em nome dos associados, é, segundo Nadir de Oliveira e Fonseca Lopes, divulgar a norma, torná-la conhecida de todos os caminhoneiros. O objetivo, arremata Fonseca Lopes, é conscientizar os envolvidos no transporte rodoviário de que "caminhão não é depósito de mercadorias", sendo obrigatória a indenização ao autônomo quando isso ocorre.

Essas indenizações têm sido conseguidas amigavelmente, informa o advogado da ABCAM, porque os caminhoneiros seguem a estratégia da entidade: não iniciar a operação de descarregamento, quando há atraso sem antes obter a promessa formal de que as horas de espera serão ressarcidas. Segundo Nadir de Oliveira, essa "pressão" tem logrado bons resultados na maioria dos casos. "Se a descarga é feita, torna-se muito difícil provar que houve atraso", justifica o advogado da ABCAM.

## Segundo a lei, o contrato deve estipular o prazo da operação

Ao tratar do contrato de transporte, o decreto que regulamentou o transporte rodoviário de bens (nº 89874/84) dispõe, no artigo 22, que a subcontratação, por empresa de transporte, do frete com caminhoneiro autônomo, deve ser formalizada em documento, que conterá pelo menos as seguintes cláusulas:

- Nome, endereço, número de inscrição no CGC ou CPF e número de registro no RTB da empresa de transportes e do autônomo;
- Indicação de origem e destino da viagem e endereço para descarga;
- Indicação do responsável pela descarga;
- Listagem dos números dos conhecimentos de transporte correspondentes aos bens transportados, ou número de identificação do manifesto referente à viagem;
- Peso total da carga;
- Preço do serviço subcontratado; e
- "Prazo ajustado para a espera para descarga, no destino, e valor da indenização devida pelo subcontratante pelo prazo que exceder a espera ajustada, ressalvados os casos justificados".

Esse instrumento de subcontratação, dispõe o parágrafo único do artigo 22, deve ser anexado ao conhecimento de transporte ou manifesto.

# Novo mínimo: Cr\$ 600 mil

Governo reajusta o salário mínimo em 110,2% do INPC. O salário família passa a Cr\$ 30 mil e o teto mensal da Previdência Social será é Cr\$ 12 milhões



Entrou em vigor em 1º de novembro o novo salário mínimo, de Cr\$ 600 mil, para todo o País, que corresponde a um aumento de 10,2% acima do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC do período, sobre o salário mínimo que vigorou de 1º de maio a 31 de outubro deste ano, de Cr\$ 333.120. O novo mínimo importa num ganho real de 11,9% no ano e de 5,8% no semestre. Segundo o presidente José Sarney, ao anunciar o novo mínimo por uma cadeia radiofônica, "sempre se corrigiu o salário abaixo da inflação. Agora, agi diferente. Não só

dobrei o valor do salário mínimo em maio, como determinei seu aumento em níveis acima da inflação" (quando Sarney assumiu a Presidência da República, em março deste ano, o salário mínimo era de Cr\$ 166 mil).

### Valores de referência

Em outro decreto, o presidente da República atualizou os valores da referência, com o coeficiente de 1,663, aplicável sobre os valores padrão vigentes em 1º de maio deste ano. Com isso, o maior valor de referência - MVR passa a ser

de Cr\$ 277.898,40, substituindo o anterior, de Cr\$ 167.106,70. O coeficiente aplica-se a multas previstas em lei e aos valores mínimos estabelecidos para alçada e recursos para os tribunais. O decreto tem o nº 91862/85.

Em função do novo salário mínimo, as empresas devem ter em conta que o novo limite máximo do salário de contribuição é de Cr\$ 12 milhões, correspondente a vinte vezes o valor do salário mínimo. De acordo com a legislação previdenciária, a contribuição da empresa é sempre de 10%. A contribuição do empregado varia, segundo sua remuneração, calculada em salários mínimos de 8,5% a 10%: até três vezes o salário mínimo, é de 8,5%; mais de três a cinco salários mínimos, é de 8,75%; mais de cinco a dez, 9%; mais de dez a quinze, 9,5%; e mais de quinze a vinte salários, 10%.

O salário família, de 5% do salário mínimo, passa a ser de Cr\$ 30 mil. ■

### Porcentagens do salário mínimo para efeito de desconto de utilidades, até 70%.

| Regiões                                      | Alimentação | Habitação | Porcentagens |         |            |
|--|-------------|-----------|--------------|---------|------------|
|  |             |           | Vestuário    | Higiene | Transporte |
| 1ª Região: Acre                              | 50          | 29        | 11           | 9       | 1          |
| 2ª Região: Amazonas, Rondônia, Roraima       | 43          | 23        | 23           | 5       | 6          |
| 3ª Região: Pará e Amapá                      | 51          | 24        | 16           | 5       | 4          |
| 4ª Região: Maranhão                          | 49          | 29        | 16           | 5       | 1          |
| 5ª Região: Piauí                             | 53          | 26        | 13           | 6       | 2          |
| 6ª Região: Ceará                             | 51          | 30        | 11           | 5       | 3          |
| 7ª Região: Rio Grande do Norte               | 55          | 27        | 11           | 6       | 1          |
| 8ª Região: Paraíba                           | 55          | 27        | 12           | 5       | 1          |
| 9ª Região: Pernambuco e F. de Noronha        | 55          | 27        | 8            | 5       | 5          |
| 10ª Região: Alagoas                          | 56          | 27        | 10           | 6       | 1          |
| 11ª Região: Sergipe                          | 53          | 34        | 8            | 4       | 1          |
| 12ª Região: Bahia                            | 54          | 30        | 10           | 5       | 1          |
| 13ª Região: Minas Gerais                     | 54          | 28        | 11           | 6       | 1          |
| 14ª Região: Espírito Santo                   | 51          | 31        | 12           | 5       | 1          |
| 15ª Região: Rio de Janeiro                   | 50          | 25        | 13           | 6       | 6          |
| 16ª Região: São Paulo                        | 43          | 33        | 14           | 6       | 4          |
| 17ª Região: Paraná                           | 55          | 24        | 14           | 6       | 1          |
| 18ª Região: Santa Catarina                   | 57          | 24        | 13           | 5       | 1          |
| 19ª Região: Rio Grande do Sul                | 44          | 24        | 22           | 7       | 3          |
| 20ª Região: Mato Grosso e Mato Grosso do Sul | 49          | 29        | 15           | 7       | -          |
| 21ª Região: Goiás                            | 51          | 22        | 21           | 6       | -          |
| 22ª Região: Distrito Federal                 | 50          | 25        | 13           | 6       | 6          |

### Exemplos de cálculo:

1) Um contrato na 7ª região, que determina o pagamento de um salário mínimo regional, passa a exigir o pagamento de Cr\$ 196 353.

2) Uma multa de 50% do maior salário mínimo passa a ser de Cr\$ 138 949.

3) Um contrato na 3ª região, que determina o pagamento de 3,5 salários mínimos regionais passa a Cr\$760 969.

### Os prazos da RAIS, em 1986

São os seguintes os prazos para entrega da Relação Anual de Informações Sociais-RAIS em 1986: empresa com até cinquenta empregados, inclusive sem empregados, de 2 de janeiro a 17 de fevereiro; empresa com mais de cinquenta empregados, de 2 de janeiro a 31 de março, e empresa que entregar a RAIS em fita magnética ou disquete, de 2 de janeiro a 31 de março.

De acordo com a FIBGE, que fixou os prazos, o formulário da RAIS para 1986, ano-base 1985, apresenta as seguintes modificações: são solicitados em separado os valores pagos como 13º salário; a Classificação Brasileira de Ocupações-CBO deve ser indicada com cinco dígitos; o campo "vínculo" foi desmembrado em dois, "vínculo empregatício" e "situação do empregado", ambos com novos códigos; é utilizado um único campo para carteira de trabalho, ou CPF foi suprimida a indicação das agências depositárias do FGTS, foi incluído campo para indicar a ocorrência de alterações na identificação da empresa; e o empregador isento do CGC deve indicar o número de inscrição no cadastro específico do Iapás-CEI.

As instruções da FIBGE foram baixadas pela instrução normativa 11/85, publicada no Diário Oficial da União de 29 de outubro.

### Valores de Referência - importâncias e regiões

| Valores vigentes em 1º/5/85 Cr\$ | Valores vigentes a partir de 1º/11/85 Cr\$ | Regiões e sub-regiões (decreto federal 75679/75)                                 | 130.739,50 | 217.419,80 | 1ª a 3ª, 9ª - 1ª sub-região, 20ª, 21ª          |
|----------------------------------|--|--|------------|------------|--|
| 118.071,80                       | 196.353,40                                 | 4ª a 8ª, 9ª - 2ª sub-região, Fernando de Noronha, 10ª, 11ª, 12ª - 2ª sub-região. | 142.407,70 | 236.824,00 | 14ª, 17ª - 2ª sub-região, 18ª - 2ª sug-região. |
|                                  |  |  | 155.421,90 | 258.466,60 | 17ª - 1ª sub-região, 18ª - 1ª sub-região, 19ª. |
|                                  |  |  | 167.106,70 | 277.898,40 | 13ª, 15ª, 16ª e 22ª.                           |

# Siga os bons exemplos.

## Assine

## legislação nos transportes

As empresas mais avançadas do País já estão assinando **LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES**. Não fique para trás. Siga os bons exemplos. Contrate a assessoria permanente de uma equipe altamente qualificada de advogados, técnicos em transportes e jornalistas especializados.

Carta quinzenal condensada, com *circulação restrita a um pequeno e selecionado grupo de pessoas*, **LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES** organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos.

Tudo isso com *a mesma qualidade técnica e jornalística* que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista **TRANSPORTE MODERNO**.

Quanto mais cedo você fizer a sua assinatura, mais economia vai fazer. O preço de venda de **LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES** será de 10 ORTNs por ano. Mas, como promoção de lançamento, *ainda estamos aceitando assinaturas a apenas 6 ORTNs por ano*. E, na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio.

Após o pagamento da sua assinatura, você receberá uma bonita *pasta para guardar* todos os exemplares. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.

E ainda  
receba esta  
linda pasta

### Grátis



### Aproveite esta promoção

Ainda estamos aceitando assinaturas a apenas 6 ORTNs por ano. Para o cálculo da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio.



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306  
04003 - São Paulo, SP  
Telefone 884-2122  
Telex 36 907

## CERTIFICADO ESPECIAL DE ASSINATURA

SIM, quero assinar  
**LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES**  
pelo prazo de um ano. 15

Autorizo a cobrança bancária de \_\_\_\_\_ ORTN.  
Enviar recibo em nome da  pessoa física  pessoa jurídica

Nome \_\_\_\_\_ Cargo \_\_\_\_\_  
Empresa \_\_\_\_\_  
Ramo de atividade \_\_\_\_\_  
CGC \_\_\_\_\_ Insc. Est. \_\_\_\_\_  
Endereço \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_  
Bairro \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Est. \_\_\_\_\_  
Fone \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA.**  
**Para a ORTN, vale a data do carimbo.**  
**Depois de preencher, basta colocar no correio.**

## Assinantes de "Legislação nos Transportes" (Relação Parcial)

Açucareira Zillo Lorenzetti S.A.  
Agroceres S.A.  
Alcan Alumínio do Brasil S.A.  
Alcoa Alumínio S.A.  
América Latina Cia. de Seguros  
Aracruz Celulose S.A.  
Arco S.A. Transportes Especiais  
Aripeba Transportes Ltda.  
Associação Brasileira das Empresas de Transportes de Carga Pesada - Associpesa  
Atlas Copco do Brasil Ltda.  
Auto Viação São João Ltda.  
Baf S.A.  
Bigmoto Motos e Veículos Ltda.  
Boroborema Imperial Transportes Ltda.  
Braspress Transportes Urgentes Ltda.  
Brasincia S.A.  
Brastemp S.A.  
C & A Modas Ltda.  
Carbocloro S.A.  
Cemape Transportes S.A.  
Cerama Transportes Ltda.  
Champion Papel e Celulose S.A.  
Cia. Brasileira de Transportes Urbanos - CBTU  
Cia. Energética de São Paulo - CESP  
Cia. Municipal de Transportes Coletivos - CMTC  
Cia. Paulista de Força e Luz  
Cia. Química do Recôncavo  
Cia. Siderúrgica de Tubarão  
Cia. Ultragás S.A.  
Ciplan Cimento Planalto S.A.  
Cooperativa Agrícola de Cotia  
Copene Petroquímica S.A.  
Crefisul S.A.  
Cunha E Souza Engenheiros Associados  
Del Rey Transportes S.A.  
Delta Transportes Ltda.  
DHL do Brasil  
Di Gregório Transportes Ltda.  
Dom Vital Transportes S.A.  
Eletropaulo  
Empresa Viação Santo Antônio Ltda.

Eucatex Florestal  
Expresso Jundiá São Paulo Ltda.  
Expresso Mira Ltda.  
Expresso Ouro Verde  
Expresso de Prata Ltda.  
Expresso São Jorge Ltda.  
Expresso Universo S.A.  
Fábrica de Papel Santa Therezinha S.A.  
Fepasa  
Fernando Bernardini & Cia. Ltda.  
Fertisul S.A.  
Fiat Automóveis S.A.  
Florestas Rio Doce S.A.  
Freitas Transportes Ltda.  
Friburgo Auto Ônibus Ltda.  
Fuji Photo Film do Brasil Ltda.  
Gava Y Cia. Ltda.  
Indústria de Embalagens Divani S.A.  
Indústria de Material Bélico do Brasil - Imbel  
Indústrias Villares S.A.  
Irmãos Borlenghi Ltda.  
Jaguar Transportes Urbanos Ltda.  
Johnson & Johnson S.A.  
Lojas Arapuã S.A.  
Luxor Transportes Ltda.  
Manah S.A.  
Mannesmann S.A.  
Meias Lupo S.A.  
Mercedes-Benz do Brasil S.A.  
Nitrocarbano S.A.  
Oxiten S.A.  
Panamericana Transportes Ltda.  
Pernambuco Química S.A.  
Pfaizer S.A.  
Prefeitura Municipal de Governador Valadares (MG)  
Produtos Alimentícios Kellogg's Ltda.  
Rafer Transportes Ltda.  
Rápido Amazonas Ltda.  
Rede Ferroviária Federal  
Resiflor Agro Florestal Ltda.  
Rodocerto Transportes Ltda.  
Rodomaia Ltda.  
Rodoviário Caçula S.A.

Rodoviária 5 Estrelas Ltda.  
Rodoviário Goiayaz Ltda.  
Rodoviário Ramos Ltda.  
Rodoviário Veiga Ltda.  
Rolamentos Schaeffler Brasil  
Sanbra S.A.  
Seara Industrial S.A.  
Senai  
Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo  
Sirene Transportes Ltda.  
Sococo S.A.  
Tassi Turismo Ltda.  
Tintas Coral  
TNT Transportes S.A.  
Transtupy Ltda.  
Tortuga Cia. Zootécnica Agrária  
Transcafé Ltda.  
Transportadora Americana Ltda.  
Transportadora Bom Preço Ltda.  
Transportadora Canhon Ltda.  
Transportadora São Vito Ltda.  
Transportadora Simmer Ltda.  
Transportadora Volta Redonda S.A.  
Transerba Transportes Sergipe Bahia  
Transmar Transportes Ltda.  
Transerrana Transportes Rodoviários Ltda.  
3M do Brasil Ltda.  
Tropical Transportes S.A.  
SAAB Scania do Brasil Ltda.  
Ultra Rápido São Camilo Ltda.  
Union Carbide do Brasil Ltda.  
Usina Barra Grande Lençóis S.A.  
Usina Costa Pinto S.A.  
Varig  
Vebemar Transportes Ltda.  
Viação Águia Branca S.A.  
Viação Caprioli Ltda.  
Viação Itacolomy Turismo Ltda.  
Viação Jacarei Ltda.  
Viação Pioneira Ltda.  
Viação Planeta Ltda.  
Viação Santa Catarina Ltda.  
Vito Transportes Ltda.

ISR-40-2065/83  
U.P. Central  
DR/São Paulo

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

01098 São Paulo-SP

**É fácil entrar para o  
seleto clube de  
assinantes de  
"LEGISLAÇÃO NOS  
TRANSPORTES".**

**Basta preencher  
este cartão,  
colocar no correio.**

**Não é preciso selar.**

**E não é preciso  
mandar dinheiro  
agora.**

# INDICADORES

| Mês/85 | (1)<br>ORTN/Cr\$ | (2)<br>INPC<br>variação % |                 | (3)<br>Inflação<br>(Índice Geral de<br>Preços)<br>variação % |        | (4)<br>Taxa de<br>Câmbio<br>(Cr\$/US\$) | (5)<br>INPT<br>(distância média 800 km) |                |
|--------|------------------|---------------------------|-----------------|--|--------|---|---|----------------|
|        |                  | no mês                    | reaj. sal. sem. | variação %   |        |   | índice                                  | defasagem<br>% |
|        |                  |                           |                 | no mês   | no ano |   |   |                |
| mai    | 38.208,46        | 6,69                      | 89              | 7,8  | 61,6   | 5.480                                   | 1.314                                   | (-) 36         |
| jun    | 42.031,56        | 7,82                      | 86,02           | 7,8  | 74,3   | 5.980                                   | 1.366                                   | (-) 22,66      |
| jul    | 45.901,91        | 8,75                      | 80,30           | 8,9  | 89,8   | 6.440                                   | 1.445                                   | (-) 14,95      |
| ago    | 49.396,88        | 12,25                     | 76,35           | 14,0   | 116,4  | 6.970                                   | 2.532,74                                | (-) 21,86      |
| set    | 53.437,40        | 10,74                     | 68,33           | 9,1  | 136,2  | 7.825                                   | 1.713,36                                | (-) 18,42      |
| out    | 58.300,20        | 8,88                      | 71,98           | 9,0  | 157,5  | 8,560                                   | -                                       | -              |
| nov    | 63.547,22        | -                         | 70,25           | -  | -      | -                                       | -                                       | -              |
| dez    | -                | -                         | 69,28           | -  | -      | -                                       | -                                       | -              |

## Notas

1) As ORTN de janeiro, abril, julho e outubro correspondem, respectivamente, às UPC do 1º, 2º, 3º e 4º trimestre. Fonte: Seplan e Ministério da Fazenda

2) O INPC é aplicável aos reajustes salariais realizados no segundo mês seguinte. Por exemplo, o INPC de fevereiro (variação semestral agosto/fevereiro) corrige os salários de abril, e assim por diante. Fonte: FIBGE

3) A variação do IGP é o próprio índice de inflação no período, sem expurgo. Fonte: FGV

4) Valor de venda do dólar norte-americano, pelo Banco Central, no último dia do mês. Fonte: BC

5) O INPT, calculado pelo Conet/NTC, mede o custo real do frete/tonelada de carga fracionada transportada por rodovia. A defasagem é em relação aos reajustes percentuais autorizados pelo CIP. Base: jan 83 = 100. Fonte: Conet/NTC

Salário mínimo: Cr\$ 600.000 (vigência 1º/11/85)

Salário família: Cr\$ 30.000 (vigência 1º/11/85)

Maior Valor de Referência - MVR: Cr\$ 277.898,40 (vigência 1º/11/85)  
Teto de recolhimento à Previdência Social (vinte salários mínimos): Cr\$ 12.000.000 (vigência 1º/11/85)

### Insumos de Transportes

| Mês/85 | Pneus | Caminhões | Óleo diesel |
|--------|-------|-----------|-------------|
| abr    | 137,7 | 129,2     | 127,7       |
| mai    | 158,8 | 129,2     | 127,7       |
| jun    | 158,8 | 146,9     | 127,7       |
| jul    | 158,8 | 164,1     | 145,4       |
| ago    | 189,3 | 188,7     | 157,2       |
| set    | 234,2 | 213,2     | 168,1       |
| out    | 234,2 | 239,4     | 183,2       |

Base: dez/84 = 100

## Carga Perigosa (continuação da 1ª página)

arrou os pontos de parada e estacionamento nas rodovias federais). Além disso, acrescenta a NTC, as indústrias, em geral, não possuem áreas específicas para estacionamento próximas as suas instalações.

- Exige a lei que, em local de acesso ao público, por parada de emergência, acidente ou avaria, o veículo deve permanecer sob a vigilância do motorista ou ajudante. O dispositivo é também considerado impraticável pela NTC: primeiro, porque o transporte é geralmente feito sem ajudante; segundo, porque é impossível ao motorista, sozinho, adotar as diversas providências exigidas - aviso a autoridade, transportadora, fabricante, embarcador - sem se ausentar das proximidades do veículo.

### Pessoal envolvido na operação

- Sobre o curso obrigatório de treinamento dos motoristas de veículos que transportam cargas perigosas, a NTC defende sua divisão em módulos mensais, com carga horária pré-determinada, de forma a possibilitar aos motoristas a frequência do curso em qualquer lugar do País em que se encontrem por força de seu trabalho.

- A lei exige que, antes de cada carregamento, o pessoal da transportadora

vistorie o veículo e o equipamento. A NTC defende o ponto de vista de que a vistoria deve ser feita também pelo embarcador, "por ser este co-responsável na operação de embarque".

### Documentação

- Entre os documentos exigidos para o transporte de produtos perigosos a lei relaciona o "certificado de capacitação", do veículo e do equipamento. A NTC defende a idéia de que o certificado deve limitar-se ao equipamento, para ser coerente com as propostas anteriores.

- Outro documento exigido pela lei é o "certificado para despacho e embarque de produtos perigosos". A NTC sustenta que o documento deve ser exigido apenas para o embarque de produtos "extremamente perigosos".

- O "certificado de capacitação", diz a lei, perde a validade quando são alteradas as características do veículo ou do equipamento. A NTC sugere que a perda de validade ocorra apenas quando sejam alteradas as características de equipamento, e não do veículo.

- O "certificado para despacho e embarque", determina a lei, vale apenas para uma viagem. A NTC quer que o documento só seja exigido para produtos "extremamente perigosos".

### Procedimentos em caso de emergência

- A lei exige, no local do acidente, emergência ou avaria, a presença de técnico especializado, solicitado ao órgão da Defesa Civil, aos Bombeiros ou à Patrulha Rodoviária. A sugestão da NTC é a criação de um telefone de três dígitos, não tarifado, para o motorista acionar a Secretaria Especial de Meio Ambiente, que cuidará da presença do técnico.

### Deveres, obrigações e responsabilidades

- O fabricante do veículo ou do conjunto transportador de produtos a granel é responsável pelo preenchimento do "certificado de capacitação", determina a lei. Sugestão da NTC: o fabricante do equipamento, e não do veículo, forneceria as prescrições técnicas necessárias ao preenchimento do documento.

- Dispõe a lei que o fabricante de produtos perigosos deve fornecer ao expedidor as especificações sobre a adequação do acondicionamento dos produtos e a relação dos equipamentos para situações de emergência. Segundo a NTC, somente no caso de produtos "extremamente perigosos", o fabricante deve fornecer, ao responsável pela escota, as prescrições sobre acondicionamento e equipamentos para situações de emergência.



# Entra em vigor o "RCF-DC"

Polêmica e criticada, a nova apólice contra o roubo de cargas já pode ser contratada. A NTC tentou, sem sucesso, suspender várias cláusulas

Desde 29 de outubro, o novo seguro de roubo de carga-RCF-DC pode ser contratado. Mas para o técnico em seguros de transporte Luiz Lacroix Leivas, o demissionário diretor Executivo da associação que congrega os transportadores rodoviários de carga, a NTC, advogado Geraldo Vianna, e o gerente de Riscos de transportes da Itaú Seguradora, Cesar Augusto Caiafa, o seguro, nos termos em que foi aprovado pela Superintendência de Seguros Privados-Susep, dificilmente, será praticado generalizadamente pelo mercado.

A avaliação de Vianna, Leivas e Caiafa foi feita no debate sobre o novo seguro realizado na sede na NTC, em São Paulo, numa promoção do Instituto Brasileiro de Treinamento e Desenvolvimento-IBDT. Depois de Caiafa ter explicado o seguro de roubo de carga, Vianna relatou que, até a entrada em vigor da apólice, a NTC se movimentou bastante junto às autoridades para obter sua suspensão. Mas esbarrou na direção da Susep, que, apesar de aceitar algumas das críticas da entidade dos transportadores, respondeu que mais razoável seria deixar o mercado dizer "quem tem razão", já que o novo seguro é facultativo.

## As origens

Vianna historiou que o seguro de desvio de carga nasceu da preocupação dos transportadores, agravada nos últimos anos, com o aumento da criminalidade nas estradas, especialmente o assalto a mão armada. Daí ter surgido o grupo misto de trabalho (seguradoras, governo, corretores, transportadores) que, depois de dois anos e mais de trinta reuniões, aprovou a minuta da circular.

Fora as cláusulas que a NTC critica, Vianna lembrou que três fatos se interpuseram entre a instalação de grupo de trabalho e aprovação do seguro, concorrendo para a diminuição do interesse em torno da apólice. Primeiro, o surgimento no mercado do "seguro pirata" contra roubo de carga ("pirata" porque sem regulamentação legal). Segundo, a criação do grupo de Segurança Patrimonial da NTC, que conseguiu algu-

mas medidas de prevenção do crime, como a "Operação Carreteiro" e a reabertura dos postos de abastecimento no período noturno. E, terceiro, a aprovação da taxa "Adicional da Emergência", para fazer frente a indenização por roubo de carga, que vem sendo cobrada por transportadoras junto com o frete.

## O seguro era outro

Além disso, prosseguiu Vianna, o novo seguro não atende aos interesses dos transportadores. Especialmente porque a NTC se bateu pela criação de um seguro de dano, mas o que foi aprovado é um seguro de responsabilidade civil, abrindo margens a discussões sobre exclusões de cobertura, como caso fortuito, força maior etc.

Vianna convenceu-se de que se o novo seguro fosse de dano, estaria em jogo a própria sobrevivência do seguro de "risco rodoviário", a cargo do expedidor. Feito o seguro de responsabilidade civil e o de roubo de carga, caso este fosse de dano, não haveria razão para o expedidor subscrever o seguro de risco rodoviário, já que o caso fortuito e a força maior estariam cobertos pelas duas apólices do transportador. "Do jeito que a coisa ficou, segundo Vianna, o seguro de risco continua imprescindível para o expedidor cobrar o risco de força maior. O transportador continua sendo vendedor do seguro de risco", ironizou Vianna.

Outro ponto criticado pela NTC é o recibo a ser passado pelo expedidor, em favor do transportador, ao embolsar a indenização, com cláusula de que devolverá a importância se ficar comprovado que a perda da carga se deu por força maior ou caso fortuito, sob pena de o transportador não ser reembolsado pela seguradora. Vianna é bastante cético quanto à possibilidade prática de obter essa declaração.

A mesma cláusula foi duramente criticada por Lacroix Leivas. "O seguro nasceu morto", disparou o técnico, que considera a apólice "absurda" em alguns pontos e "complicada demais" em outros. Ele sugeriu que os transportadores fundem um "clube" para arrecadar fundos e "bancarem" os pagamentos de in-

denizações por roubo de carga. "Seria mais interessante que o novo seguro", concluiu Lacroix Leivas.

Caiafa, da análise técnica que fez do seguro, comparando-o com o "seguro pirata", concluiu que a nova apólice poderá interessar aos transportadores rodoviários de longo percurso, como os que fazem São Paulo — Manaus. Nesse caso, disse, o novo seguro sairá mais em conta, por ter tarifa fixa, independentemente do trajeto, enquanto o "pirata" é calculado sobre a quilometragem percorrida. O gerente da Itaú Seguradora advertiu, entretanto, estar informado de que as autoridades do setor preparam-se para desencadear uma "blitz" contra o "seguro pirata", que não será mais tolerado.

## Isenções não estão previstas

Um bom número de corretores de seguros acudiu à palestra promovida pela Porto Seguro Companhia de Seguros Gerais, em São Paulo, na segunda quinzena de outubro, para debater o novo seguro de roubo de carga. Um corretor lembrou que a cláusula da circular que prevê os descontos nas taxas, de 15% e 25%, respectivamente, para empresas de transporte que recolherem no exercício entre 12 mil e 54 mil ORTN, ou acima de 54 mil ORTN, de ISTR, não contemplou a hipótese das empresas que trabalham com produtos isentos. Elas apesar do porto, não terão direito ao desconto.

As funcionárias Ângela Possi e Neusa Tani, da Porto Seguro, responsáveis pela palestra, sugeriram que o caso fosse levado à Susep, para inclusão nas cláusulas do novo seguro.

## Corretor recomenda o "RR"

O corretor de seguros Renato Carvalho, especializado no ramo de transportes, recomenda ao transportador a apólice de "risco rodoviário"-RR, passada em favor do expedidor, em lugar do novo seguro. Se forem feitos os dois, haverá duplicidade de cobertura na hipótese de desaparecimento da carga. O RR sairia mais em conta porque o transportador pode escolher os embarques segurados, o que não acontece com o novo seguro. Além disso, o RR não tem franquia, ao contrário do RCF-DC. Outro ponto lembrado pelo corretor é a necessidade de a queixa de roubo da carga ser feita à Polícia antes de que seja encontrado o caminhão, pois, caso contrário, o desaparecimento da carga não será indenizável pelo novo seguro.

**Legislação nos Transportes**, carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição, é uma publicação da Editora TM Ltda. (revista **Transporte Moderno**).

**Redação e circulação:** Rua Said Aíach, 306, fone 884-2122, telex 36907, CEP 04003, São Paulo, SP.

**Jornalista responsável:** Neuto Gonçalves dos Reis (MTPS nº 8538).

**Consultor jurídico:** João Pablo Lopez Teruel.

**Impressão e Acabamento:** IGC — Artes Gráficas, Editora e Comunicação Ltda.

Para aplicar a legislação citada, consulte um especialista. Os assinantes podem obter cópias da legislação, em nossa redação. Assunatura anual: 6 ORTNs (inclui pasta para colecionar a publicação).

Registrado no 5º Cartório de Títulos e Documentos sob número 4022.

Quem assina

realiza custos e ganha eficiência no transporte e na administração, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto,

# "Transporte Moderno" vai mais longe

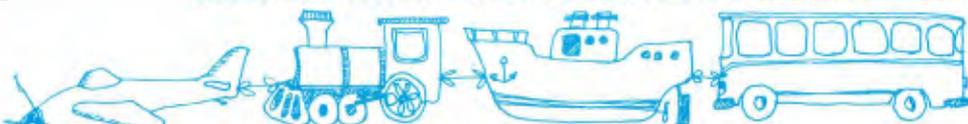
basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 21 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor — e vai mais longe.



Editora TM Ltda

Revista  
**transporte moderno**

RECORTE 



## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Envie CHEQUE. NÃO MANDE DINHEIRO AGORA. Enviaremos fatura para ser paga na agência **BRADESCO** mais próxima de você.

**Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")**

( ) Estou enviando cheque n.º \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de **Cr\$ 90.000, ( )** Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o recibo ou a fatura:

em meu nome

CGC n.º \_\_\_\_\_

em nome da empresa

Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para:  endereço da empresa  endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(carimbo da empresa)

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
- Regulamentos do transporte
- Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



ISR-40-2065/83  
U.P. Central  
DR/São Paulo

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

# BARRA PESADA



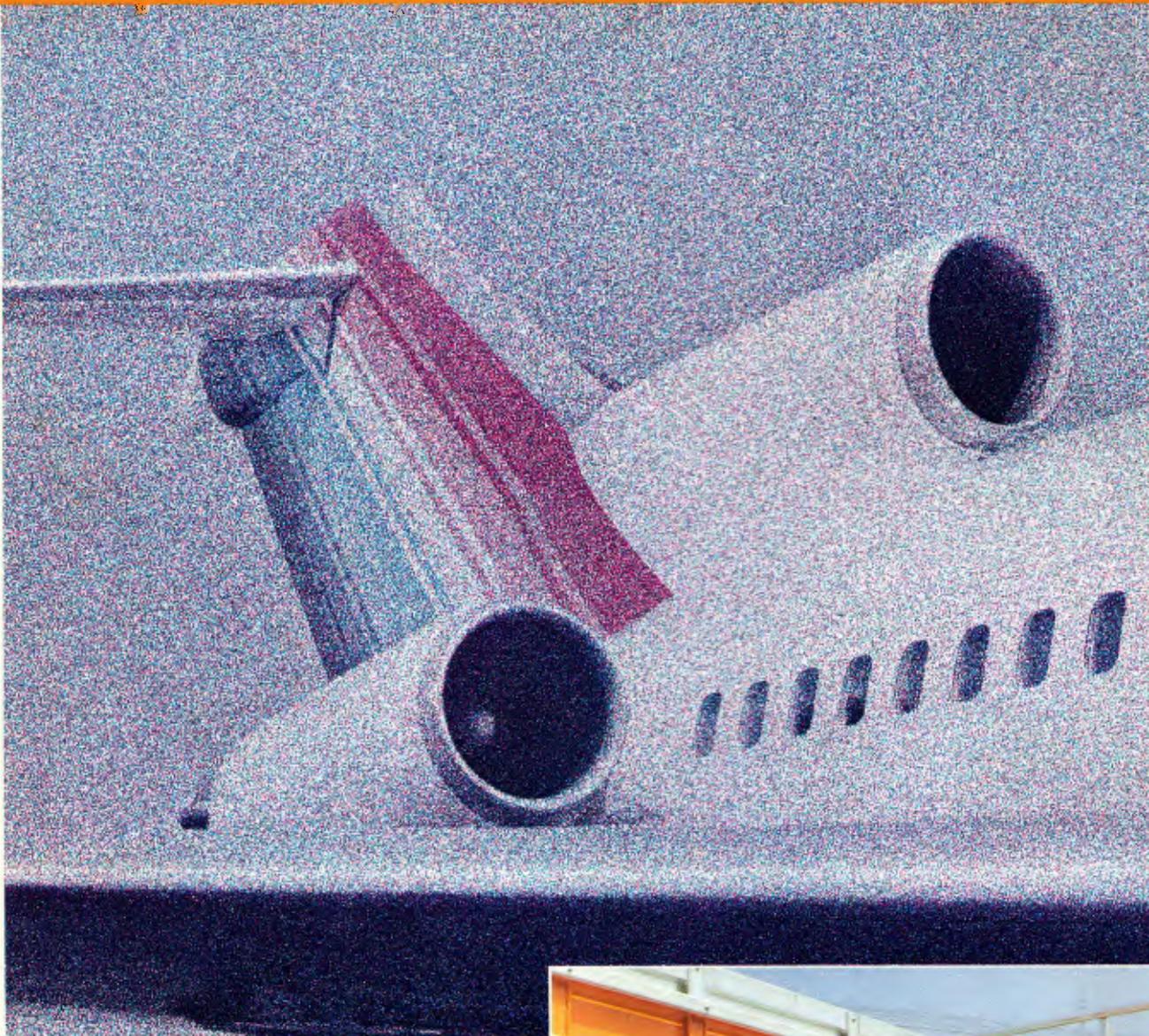
Quem tem uma frota sabe como é importante usar Brindilla D-3. Com ele o seu motor agüenta todos os trancos e barrancos do dia-a-dia. Brindilla D-3 mantém a viscosidade até a próxima troca, proporcionando muito mais rendimento. Isso quer dizer um lucro de peso pra você. Agora o melhor de tudo é que Brindilla D-3 tem a qualidade e a garantia da Esso: uma empresa que fabrica os mais diversos produtos que atendem às necessidades do seu caminhão. Fique com quem é doutor em estradas. Fique com Brindilla D-3. A saúde do seu motor.

  
Esso Brasileira  
**FORÇA  
MÁXIMA**



**Brindilla D-3. A Saúde do seu Motor.**

# MENOR CUSTO OPERACIONAL PARA OS CAMINHÕES. UMA SOLUÇÃO ALCAN QUE VOCÊ PRECISA CONHECER VOANDO



Depois que Santos Dumont provou que o avião era possível, o próximo passo foi encontrar o material ideal para a realização dessas novas máquinas.

Combinando leveza, resistência e durabilidade, o alumínio foi a resposta perfeita. Empregado pela Alcan também na construção de carrocerias abertas para caminhões, o alumínio mostra que suas características trazem muitas vantagens neste campo.

Reduzindo até 1200 kg no peso das carrocerias, o alumínio possibilita o transporte de mais carga útil, sem problemas com as

balanças e com mais lucro em cada viagem.

Nas ocasiões em que não trafega com carga máxima, o veículo desloca menos peso morto, consumindo menos combustível e sofrendo menor desgaste em componentes como motor, suspensão, transmissão, pneus, etc.

Além da resistência estrutural, o duralumínio não sofre corrosão e é fácil de limpar, o que significa manutenção muito mais simples.

Neste momento em que os caminhões modernizam suas linhas e apresentam nova aerodinâmica, a carroceria de



duralumínio Alcan se constitui na solução mais avançada atualmente à disposição de frotistas e caminhoneiros.

Conheça voando a carroceria Alcan. Ela chegou carregada de vantagens.

**ALCAN ALUMÍNIO DO BRASIL S.A.**  
Av. Paulista, 1106 - 13º andar Telefone (011) 252-0854

