

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 24 – Nº 274 – NOVEMBRO 1986 – Cz\$ 20,00


Editora TM Ltda

As notáveis do transporte

Betina Lenci,
presidente do
Conselho de
Administração
da Translor

**De Brasília a
São Paulo
sobre trilhos**

ENTREVISTA

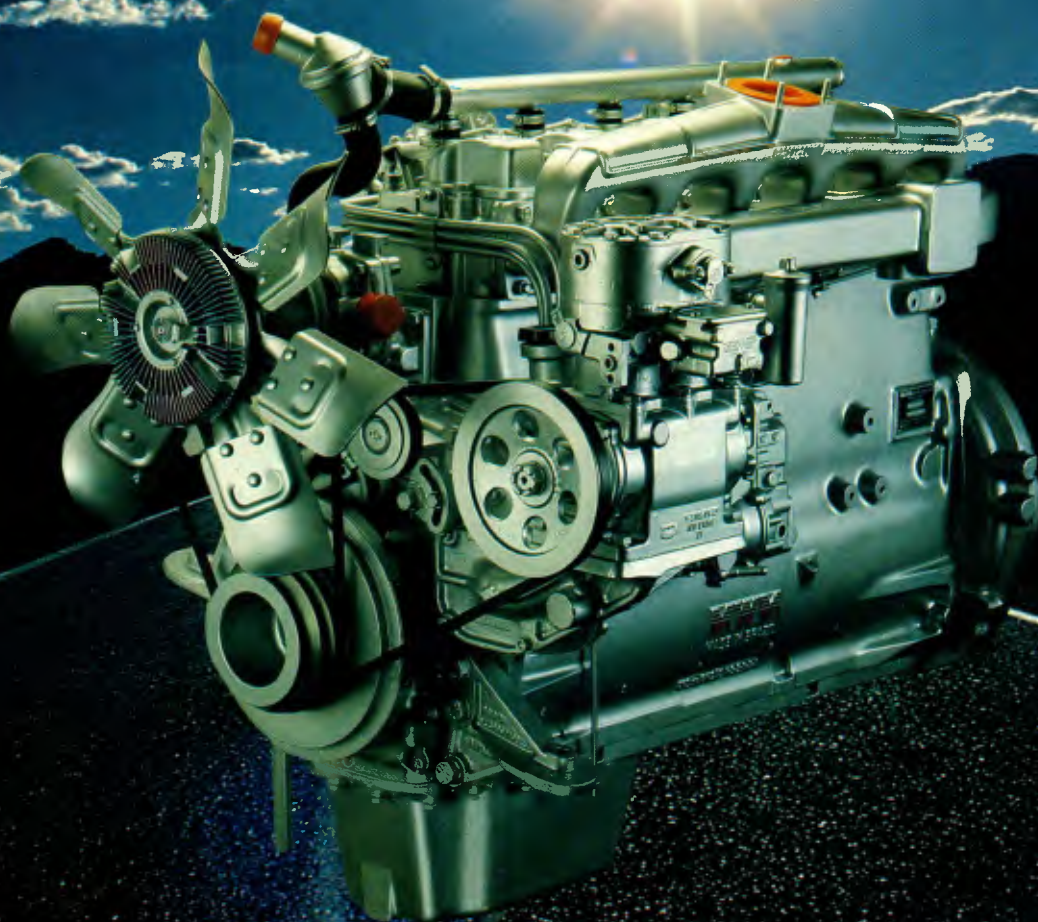
**Thiers
Fattori Costa**

MOTORES



BRASIL

O Motor do Caminhão.



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

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 23 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.

Revista

transporte moderno

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")

() Estou enviando cheque n° _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cz\$ 180,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura. CGC n° _____

em meu nome

Insc. Est. _____

em nome da empresa

Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)



Algumas especialidades da casa

- 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



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306

Fone 884-2122 São Paulo

CEP 04003

ISR-40-3723/84
UP Central
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 São Paulo-SP.

Pégaso poderá ser produzido no Brasil

Depois dos rumores da instalação no país de várias multinacionais do setor automobilístico, como as japonesas Honda e Toyota (já estabelecida) e da fábrica de caminhões Renault, noticia-se o entendimento de um grupo de empresários gaúchos — entre eles o grupo Luchsinger Madorin (Adubos Trevo) — e a Empresa Nacional de Autocamiones — Enasa, da Espanha, produtora dos caminhões Pégaso.

O investimento inicial seria de US\$ 10 milhões, 51% deles bancados por empresários brasileiros. A instalação de uma fábrica em Alvorada, a 30 km de Porto Alegre, depende agora da aprovação do CDI.

O Pégaso, embora não seja fabricado na América Latina tornou-se famoso no continente. Sete mil deles, importados pelo Chile, provocaram grandes dores de cabeça para os transportadores. Os transtornos com a falta de peças de



reposição, que promoveram um fantástico canibalismo, porém, não foram tão graves quanto os danos causados à indústria, totalmente desmobilizada com a importação desregada de veículos com apenas 10% de imposto. Mas,

a anunciada fábrica da empresa espanhola jamais foi construída.

Se tudo correr bem, o grupo gaúcho espera produzir as primeiras unidades dos caminhões pesados no final de 1988 ou início de 1989.

Compulsório inviabiliza transportes

“O empréstimo compulsório sobre os combustíveis e os automóveis está inviabilizando o transporte de malotes em todo o Brasil.”

A denúncia é do empresário Valmor Weiss, ex-presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná. “Se o governo não tomar uma medida imediata”, advertiu, “as transportadoras vão colocar seus contratos — a maioria com estatias — à disposição, porque não podem trabalhar com prejuízos.”

Weiss afirmou que as empresas — só no Paraná a frota de utilitários utilizados nesse setor atinge 20 mil unidades — já reviram todos os seus custos e “não há como absorver o compulsório”. O Ministério da Fazenda está estudando o assunto e prometeu uma solução para breve.

Assaltos nas rodovias: verdadeira calamidade

A regulamentação da carga perigosa continua dando pano para as mangas. O Geipot considera praticamente definitiva a “terceira versão tentativa”, divulgada em setembro (veja TM nº 272). Mas, a Abiquim e representantes de outras indústrias foram dizer ao secretário Geral do Ministério dos Transportes, Mário Picanso, dia 22 de outubro, que o documento não reflete o consenso obtido às custas de muitas reuniões. Aliás, o Geipot é useiro e vezeiro em fingir que ouve os interessados e, no fim, fazer o que bem entende. Resta saber se Picanso vai concordar.

A ABTF-Associação Brasileira de Transporte Frigorífico foi aceita como membro ativo Transfrigoroute Internacional atuará com a denominação de Transfrigoroute Brasil. A entidade foi representada no último congresso da entidade, em Montreux, na Suíça, pelo Rodoviário Michelon.

Pelo menos, 448 caminhões foram assaltados e roubados nas estradas brasileiras entre setembro de 1985 e agosto de 1986. O trágico balanço, feito pela Central de Cargas do Rio de Janeiro para a Fencavir, mostra que a maior parte dos roubos acontece nas estradas mais movimentadas do país. Desses atentados dramáticos, 121 ocorreram nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Nada menos que 43 motoristas foram brutalmente assassinados e 37 continuam desaparecidos. Dos 168 caminhoneiros sequestrados, apenas 88 foram encontrados, por terem sido soltos pelos ladrões.

Dos 448 caminhões assaltados, 283 foram roubados vazios e 165 carregados. Dos 172 recuperados, 155 foram encontrados abandonados em vias públicas, após o desaparecimento da carga. Os caminhões mais visados pelos assaltantes foram os que transportavam bebidas (16), café (13), entre os 55 roubados entre 26 de julho a 25 agos-

to de 1986. Cinco faziam transporte de gás, quatro carregavam medicamentos e perfumarias, quatro levavam tecidos e roupas. Havia também produtos alimentícios (2), calçados (2), carnes (1), brinquedos (1), açúcar (1) e borraça (1).

Dos 55 assaltos, 33 aconteceram na área metropolitana e 22 na área integrada. Os dias preferidos pelos assaltantes são as quintas-feiras e o horário mais frequentes é das 6 às 12 horas. Nos 55 casos analisados, as perdas somaram Cz\$ 10,27 milhões.



Novas turbinas economizam combustível

Depois da era dos turboélices, como os Super Constellation, e a dos jatos puros e wide bodies, já se tem como certa uma nova e grande novidade que mudará a imagem das aeronaves: a utilização dos sistemas de propulsão propfan e turbofan.

O propfan, por exemplo, está sendo desenvolvido com o objetivo básico de possibi-

litar os menores custos de operação possíveis. Os técnicos da Rolls-Royce chegam a aventar a possibilidade de redução de até 30% no consumo de combustível, embora existam problemas técnicos de ruído e vibração a serem solucionados.

A solução seria a utilização de avançadas hélices, que

operam eficientemente em velocidades de cruzeiro superiores às atuais. O propfan destina-se a aviões de médio porte.

Já para aviões do tipo wide body, a RR também desenvolve um projeto avançado: o turbofan com bypass, que poderá oferecer vantagens semelhantes e grande economia.



DNER manda imprimir manuais do RTB apenas para formar estoque

O DNER vive alardeando que não tem recursos para implantar o Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Bens - RTB. No entanto, está agora às voltas com uma incômoda sindicância aberta pelo ministro dos Transportes, onde fica evidente o mau uso dos recursos destinados ao RTB.

Em novembro de 1984, o então diretor de Transporte de Cargas, Moacyr Bermann, mandou imprimir, na Bloch Editores, sem concorrência pública, 3 milhões de formulários do RTB, ao preço atualizado de Cz\$ 7 milhões. Num dos documentos arrolados pela sindicância do próprio DNER estimou que o número de usuários dos formulários (entre carreteiros, transportadoras e empresas) era inferior a 400 mil.

O pior é que já está nas mãos do ministro Reinaldo

Tavares um decreto modificando as normas do RTB. Assim, todos esses milhões de impressos tornaram-se papel velho.

Quem descobriu a irregularidade foi o procurador aposentado do DNER, Ruy Ferreira Brettas. Em agosto do ano passado, ele denunciou ao ministro ter encontrado, no Distrito Rodoviário Federal de Goiânia, impressos que, pelos seus cálculos, dariam para cadastrar os transportadores da região durante cem anos. No DNER do Rio, estão estocados 580 mil "cartilhas" do RTB. Outras 600 mil estão estocadas em São Paulo. Há mais 200 mil em Porto Alegre e em todos os Distritos Rodoviários federais existem manuais encalhados. Fica a dúvida: falta mesmo dinheiro para o RTB ou falta competência para aplicar os recursos existentes?

Claudio Regina empossado como novo presidente do Simefre

"A postura independente que sempre caracterizou este empresário garantirá uma representatividade autêntica de nossa entidade". Assim Alberto Martinez, diretor Adjunto de Marketing e Desenvolvimento da Cobrasma, definiu o novo presidente eleito do Simefre-Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários no Estado de São Paulo, o "rodoviarista" Claudio Regina.

A eleição de um empresário do setor rodoviário para o cargo máximo de uma entidade tradicionalmente ligada à indústria ferroviária não representou uma ruptura na estrutura de poder do Simefre. Ao contrário, a se julgar pelo concorrido evento que marcou a posse do diretor da Caio na presidência da entidade - presentes autoridades como Deni Schwartz, ministro do

DNER será modificado pelo Prodest

O Prodest - Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes reserva ao DNER "um forte processo de descentralização". Suas funções de órgão executor de obras serão drasticamente reduzidas, para darem lugar ao "planejamento, coordenação, normatização e avaliação do sistema de transportes rodoviários".

A prioridade será a "manutenção e operação da rede existente". Isto é, a restauração, até o final da década dos 12 mil quilômetros de rodovias federais em mau ou péssimo estado

O Prodest enfatiza bastante a segurança rodoviária. Prevê, por exemplo, a instalação de mais quinze postos de pesagem dinâmica (já existem 58) e a construção de duzentos pátios para a operação de trinta balanças móveis portáteis. Fala, também, na melhoria da sinalização, eliminação dos pontos negros e no reaparelhamento da polícia rodoviária federal.

Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Adriano Murgel Branco, secretário paulista dos Transportes, além dos presidentes de todas as grandes fábricas do setor - a gestão de Claudio Regina deverá fortalecer, em muito, o Simefre.

"Os fabricantes de materiais ferroviários descobriram que a diversificação de atividades é uma grande arma contra a ociosidade industrial", destacou Thiers Fattori Costa, presidente da NTC.

A diretoria do Simefre para o triênio 86/89 conta ainda com a participação de José Carlos do Couto Vianna (vice-Presidente), Astor Milton Schmitt (vice-Presidente), Luis Cesário Amaro da Silveira (diretor-Secretário), Kirkior Mikaelian (diretor-Tesoureiro) e Sylvio Giordano (2º diretor-Tesoureiro).

A MAIOR AUTORIDADE EM LONAS E PASTILHAS PARA FREIOS.



E NÃO É SÓ NO BRASIL.

Revise os freios a cada 5000 km

A Fras-Le é autoridade também nos Estados Unidos e em mais de 35 países que fazem dela não só o maior fabricante de materiais de fricção da América Latina, mas também o maior exportador.

Para alcançar essa liderança, só mesmo com produtos muito bons. Produtos que contam com as melhores matérias-primas, avançada tecnologia, sistemas de controle de qualidade rigorosos e assistência técnica. Pense nisso. Freio tem muito entendido mas só uma autoridade.



Vasp inaugura Terminal de Cargas em Cumbica

Acaba de ser inaugurada, o novo Terminal de Cargas da Vasp, no Aeroporto Internacional de São Paulo. Instalado em um lote de 16 520 m², o Teca Guarulhos possui área operacional de 5 500 m², além dos 700 m² onde estão instalados uma loja especializada em mala postal, equipamento para carga frigorificada e caixa forte. Levando-se em consideração o sub-solo, onde estão localizados os equipamentos elétricos, a área construída atinge 8 900 m².

Projetado pela Hidroserviço, assessorada pela KLM Air Facts — subsidiária da companhia de aviação —, o novo prédio está dimensionado para um volume de 50 mil t/ano. “As instalações não atingiram esta capacidade, mas, com as mudanças no hábito da carga aérea, verificadas durante o ano passado e o atual, deveremos estar a plena carga antes do prazo estimado”, declara Raul Audi, superintendente

de Patrimônio e Serviços Gerais da empresa.

Para se ter uma idéia do acréscimo no volume de carga transportada pela empresa, a atual tonelage era aguardada apenas para o final da década. “Atualmente, não estamos nem superdimensionados, tampouco com falta de

espaço”, analisa o superintendente.

Para o final deste ano, a Vasp deverá abrir concorrência pública destinada ao projeto detalhado de sua área de manutenção no Aeroporto Internacional de São Paulo. Os critérios da nova edificação já foram definidos pela

empresa, com auxílio da Lufthansa Consultings. De acordo com estas primeiras linhas do projeto, a nova área de manutenção não atenderá as chamadas oficinas modulares — itens retirados em conjunto da aeronave para revisão — que permanecerão em Congonhas.



Autônomos reivindicam moralização das balanças

Do encontro entre as federações de carreteiros de São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná (em fase de formação), realizada entre 30 e 31 de outubro, resultaram nada menos que dezoito reivindicações ao governo. Convém prestar atenção no que os autônomos estão pedindo, pois os três Estados concentram mais da metade da frota brasileira de caminhões.

Os caminhoneiros solicitam, antes de mais nada, obediência mais rigorosa ao artigo 10 do decreto 89 874, que proíbe o transporte “mediante remuneração” pelos veículos das empresas de carga própria. Alegam que isso constitui concorrência desleal e avilta os fretes.

Preocupados com a profissionalização do setor, insistem no licenciamento com placa vermelha e querem proibir os caminhões de transportarem produtos que não se enquadrem nas suas especificações”.

Pedem também a “moralização das balanças”, o restudo dos atuais critérios de pesagem, a responsabilização do embarcador quando houver excesso de peso e a presença de um representante da categoria nos comandos das Polícias Rodoviárias.

Outra tecla em que insistem é a oficialização da tabela de fretes sugerida pelo Ministério dos Transportes “para nortear negociações”. Reivindicações antigas são também a isenção de ICM e IPI na compra de caminhões, a constituição de um fundo para financiar a renovação da frota, a criação de um órgão policial federal para esclarecer roubos de carga, a efetiva implantação do sub-contrato de fretes e o aumento dos desconto-padrão na declaração de IR de 60 para 80%.

Há outros pleitos mais recentes, como a fixação de uma quota específica de caminhões para carreteiros, a criação de áreas de estacionamento nos postos da Polícia

Rodoviária, a proibição de carga nos bagageiros dos ônibus e um seguro contra morte, invalidez e furto, embutido no financiamento do caminhão.

Os carreteiros pedem também a agilização das cargas e descargas. Em caso de atraso, pretendem punir o embarca-

dor ou destinatário com o pagamento das horas paradas, como manda a regulamentação.

Pedem, finalmente, a liberação do *leasing* para pessoa física. Reivindicação desnecessária, pois, há algum tempo, essa operação já é permitida.

Nova filial paulista da Rodotigre tem maior espaço

Melhor localização e maior espaço para armazenamento de cargas. Estas foram as duas principais razões que levaram a Rodotigre a projetar seu novo terminal de cargas em São Paulo, a filial mais importante do grupo, com sede em Joinville (SC).

O novo terminal, inaugurado em outubro, possui área construída de 1 495 m² em um terreno de 5 mil m² — o anterior contava com 800 m² construídos e 1 600 m² de terreno. Além da ampliação da área física, o local escolhi-

do para a construção do prédio — bairro do Jaguaré — facilitou o acesso para os caminhões vindos da Via Anhangüera ou BR 116, assim como de qualquer outro ponto da cidade, pois tais veículos necessitarão trafegar apenas pela Marginal do Tietê e Pinheiros. A localização do prédio anterior, na Vila Maria, obrigava os veículos a trafegarem em meio aos congestionamentos urbanos.

“Entre os clientes, a aceitação foi geral”, informa Adalberto Gozzi, chefe do Departamento Operacional da empresa.

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

O novo Unisteel G-291 é o 1.º 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.

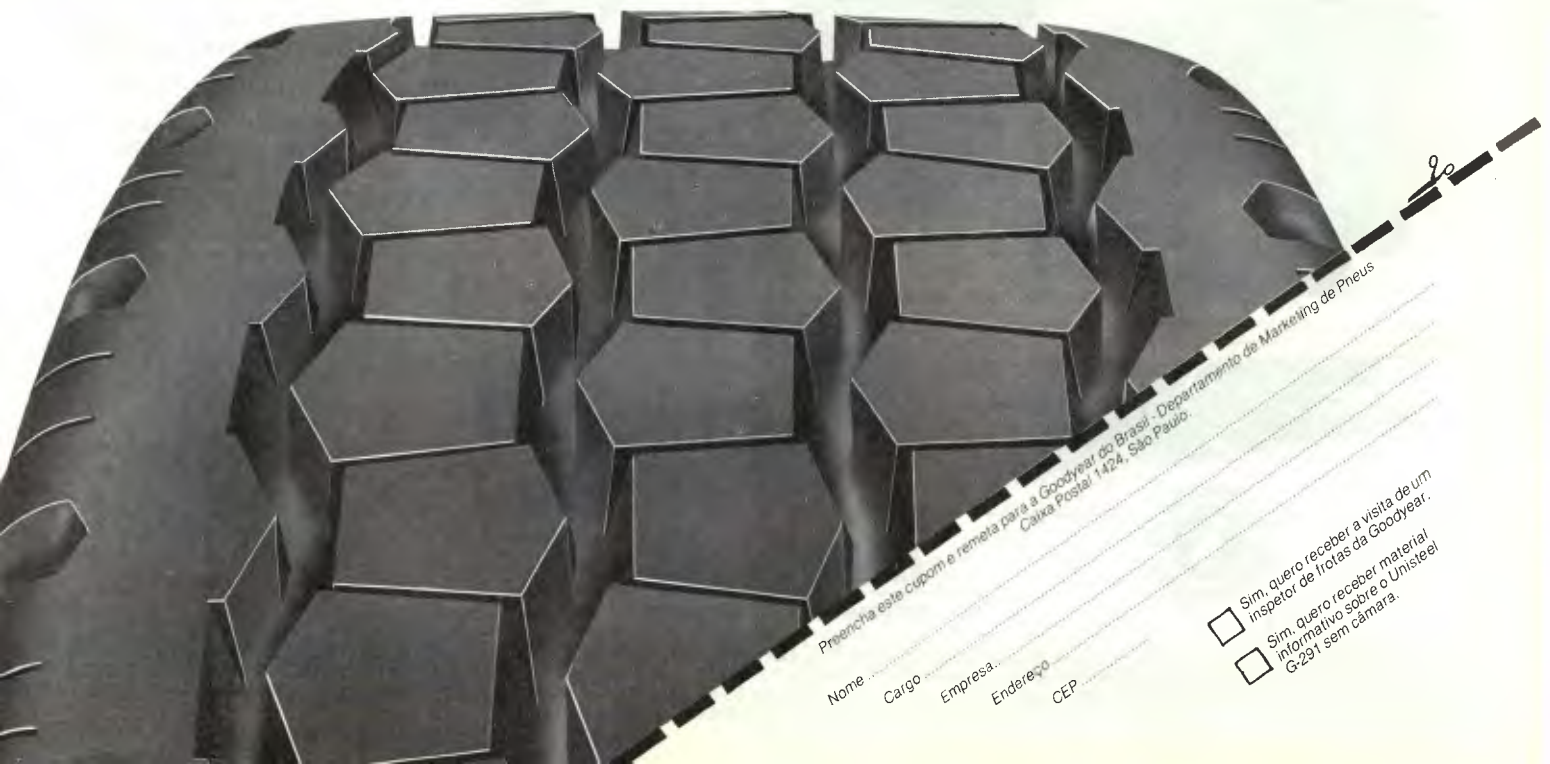
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo
por quilômetro rodado.

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 1.º 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

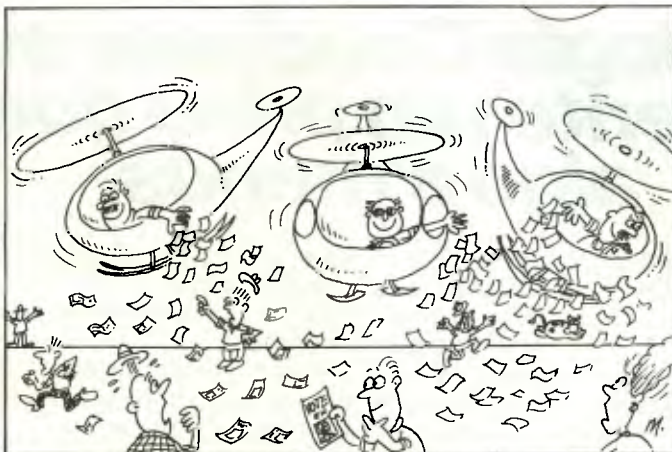
- Sim, quero receber a visita de um inspetor de frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.

Candidatura de Camilo Cola sofre bombardeio

A cartilha política da NTC diz que os candidatos-transportadores devem usar sem nenhum constrangimento suas fortunas pessoais. "Por ter ganho dinheiro com muito esforço, o empresário acaba sendo, normalmente, bastante comedido em seus gastos eleitorais", justifica-se o presidente da entidade, Thiers Fattori Costa.

O candidato ao Senado no Espírito Santo pelo PMDB — em 1982, concorreu pelo PDS e perdeu — Camilo Cola está seguindo à risca a primeira parte do conselho de Costa. Quanto à segunda, nem tanto.

Cola é um sovina, que fez pequena fortuna como "pracinha", vendendo sua quota de cigarros — dois maços por dia — aos italianos de Roma e Nápolis. No entanto, segundo denúncias de seus adversários, especialmente, do seu colega



de partido, João Galmon ao jornal "O Estado de S. Paulo", está despejando Cz\$ 200 milhões na campanha. Se, quatro anos atrás, correu o Estado de ônibus, hoje, corta os céus a bordo de um rápido helicóptero. No rastro do aparelho, vão outros dois, assustando os matutos.

Sua campanha dispõe de

centenas de carros e até de cinquenta Kombis, novinhas em folha, doadas, segundo as más línguas, pela Mercedes Benz e outras multinacionais ligadas ao grupo Itapemirim.

O empresário está sob cerrado tiroeteio. João Galmon o acusou de transformar a campanha do PMDB em "um mar de lama". O deputado federal

Nyder Barbosa (PMDB) está sendo processado por denunciar que "Cola gastou US\$ 16 milhões na compra de convencionais". Mesmo assim, volta à carga com nova denúncia, de sonegação de Cz\$ 215 milhões de impostos, pela Ornatto, empresa do grupo Itapemirim.

José Ignácio Ferreira, considerado derrotado na convenção do PMDB para governador, diz que Camilo "grampeou" seus telefones por vinte dias. O deputado Teodorico Ferraço acusa Cola de ser "o representante do SNI, no tempo da repressão". E o próprio candidato ao governo pelo PMDB, Max Mauro, renega o novo correligionário, afirmando que "aliança com Camilo é prostituir o partido".

Indiferente a tudo isso, o bem sucedido empresário continua comandando sua campanha a partir de um luxuoso hotel de cinco estrelas, o "Vitória Center", onde tem um andar inteiro à sua disposição.

IDEROL. Marca de qualidade em equipamentos rodoviários.



O transporte rodoviário sempre exige a melhor marca em equipamentos. Com mais de 20 anos de tecnologia, a linha de produtos IDEROL é considerada por todos os segmentos como a marca de melhor qualidade.

LINHA DE PRODUTOS IDEROL.

- Basculante-todos os tipos-sobre chassi e semi-reboques.
- Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassi e semi-reboques.
- Semi-reboques carga seca, graneleiros e tanques.
- Reboques carga seca e canavieiros.
- Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.
- Tanques sobre chassi.
- Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5.ª Roda, Tanque sela).
- Poliguindaste tipo brooks.
- Carrocerias abertas de duralumínio.
- Equipamentos especiais.



IDEROL S/A
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

Geipot consegue transpor sua crise de identidade

Com a colaboração de seus próprios funcionários, o Geipot concluiu, no início de setembro, o seu "Projeto de mudança organizacional". "O que se fez foi um diagnóstico para traçar novos rumos", declara o presidente da empresa, Stanley Fortes Baptista. "Quando cheguei, na época da transferência da EBTU para o Ministério de Desenvolvimento Urbano, o pessoal estava todo meio perdido, desmotivado. Havia uma verdadeira crise de identidade."



Stanley Fortes Baptista

De fato, depois de ter sido, durante os últimos 21 anos, grupo executivo, depois, grupo de estudos e, finalmente, uma "falsa empresa estatal", o Geipot já não sabia para onde ir. Nos últimos anos, vinha encontrando grandes dificuldades para executar suas funções e para cobrir seus custos.

O primeiro desafio que emergiu desse novo projeto é

Brasil possui frota obsoleta mais jovem em todo o mundo

Falando no encerramento do XI Congresso da Sobena, dia 30 de outubro, o presidente do Syndarma, Meton Soares Jr., traçou um dramático perfil da indústria de construção naval. "A crise internacional", afirmou, "após reduzir quase ao nível zero as poderosas indústrias navais européias e norte-americanas, avassala agora a construção naval japonesa e já ameaça concretamente a da Coréia do Sul."

A crise, além de anular as encomendas, reduz "a preços

"retomar o planejamento de transportes, para dar ao governo o suporte que ele precisa", afirma Baptista. Já os problemas financeiros, de flexibilidade e autonomia deverão ser resolvidos com uma nova roupagem jurídica. O Geipot deverá ser transformado em uma fundação ou voltar a ser um órgão da administração direta, subordinado a uma futura Secretaria de Planejamento do Ministério dos Transportes.

Baptista cita o último Prodest como uma amostra daquilo que o Geipot pode fazer pelo transporte. Reconhece que o Plano de Metas é escasso em recursos. Mas, confia na participação da iniciativa privada em vários projetos. "Temos aí o caso da Vale do Rio Doce, que produz, transporta e comercializa. Ela deve ser um modelo para outras empresas", afirma.

Segundo seu presidente, o Geipot nunca esteve tão preocupado com a intermodalidade. "Nos corredores estratégicos do Prodest, a integração de modais será obrigatória. O corredor Araguaia-Tocantins, por exemplo, utilizará de forma integrada a ferrovia, a hidrovia e a rodovia. Até hoje, o que sempre tivemos no Brasil foram corredores baseados em modais já existentes. Os do Rio Grande e Paranaguá foram feitos em cima da ferrovia", declara.

vis" as embarcações usadas, tornando impossível as exportações. "A frota mercante brasileira é, neste momento, o nosso único cliente", prossegue Meton.

Para evitar mais baixas na construção naval (lembrem-se do Emaq), Meton espera pelas encomendas, "não apenas de navios graneleiros para as estatais, mas de embarcações de todos os tipos para as empresas privadas". Afinal, "o Brasil possui a frota obsoleta mais nova do mundo".

BEPO Melhora o visual de sua frota e ainda lhe dá segurança.



Os veículos de sua frota constituem-se em importantes elementos de FIXAÇÃO DA IMAGEM de sua empresa. Personalize-os com acessórios BEPO. Sua imagem e seu veículo vão aparecer a qualquer hora em qualquer estrada.



- Espelhos cromados e em epoxi preto.
- Tanques galvanizados e em chapa.
- Escapamentos originais.
- Para-Lamas para cavalo mecânico iguais ao original
- Linha completa de acessórios para qualquer marca de caminhão.

Instaladora **SÃO MARCOS LTDA.**



Matriz: BR 116, Km 113, nº 1155 - Fones: (054) 291-1360 - 291-1407 - Telex (0542) 383 BEPO - 95190 - São Marcos - RS
Filial: R. Cel. Guilherme Rocha, nº 66 - Vila Maria - Fone: 264-6588 - Telex: (011) 34357 BEPO - CEP 02167
Filial: Acessórios do Paraná Ltda. - BR 116, Km 82 - Cx. Postal 03 Fone: 256-7484 - Telex (041) 6480 - 83400 - Colombo - PR



O trem e seus eternos admiradores

TM viajou no trem Bandeirante, de Brasília até São Paulo, um dos orgulhos do setor ferroviário brasileiro. 23 horas de muitas histórias, elogios e críticas de seus românticos passageiros. **Pág. 26**

Conheça o líder dos transportadores brasileiros

O "Homem do Transporte" de 1986, Thiers Fattori Costa, abre o jogo para TM e conta toda a sua história de lutas e reivindicações para fortalecer o transporte rodoviário de cargas. Veja a partir da **página 41**



A eficiência das mulheres na direção de suas empresas

Por herança ou opção as mulheres já representam uma parcela significativa e muito atuante do empresariado rodoviário de carga e passageiro. E fazem sucesso na administração de suas empresas. **Página 56**

E mais...

A nova linha de ônibus da Thamco 16

Aumenta a importância dos serviços de consultoria 18

Recauchutagem: um serviço hoje imprescindível 35

Quanto as empresas pagam pelo quilômetro rodado 50

Seções

Atualidades 2

Cartas 12

Neuto escreve 14

Mercado 62

Últimas Notícias 64

Entrevista 66



Capa: Foto de Robson Luiz Xavier Martins



Editora TM Ltda

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

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis e Ryniti Igarashi

transporte moderno

Redação:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Redator-chefe: Pedro Bartholomeu Neto

Redator: Jaime Antonio Mendes dos Santos

Repórteres: Francisco Célio dos Reis e Lígia Maria Cruz

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb

Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhommes (pesquisa) e Fernando Barros e Robson Luiz Martins (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Saíd Aiach, nº 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

Arte e Produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

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

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Ralfani, Adilson Teixeira

Coordenadoria: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

REPRESENTANTE PARA SANTA CATARINA E PARANÁ: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulim) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042)225-1972 - Curitiba, PR

INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator For International Advertising:

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

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Saíd Aiach nº 306, São Paulo, SP

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

Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 180,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Saíd Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 20,00. Edições especiais: Cz\$ 30,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



REPERTEURIA FOTOGRAFIA DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

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 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.544/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.