

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 269 - JUNHO 1986 - Cz\$ 20,00



Editora TM Ltda

## *Mercado aquecido espera pelo 370*



PROCONVE

## **Governo enquadra a poluição dos veículos**

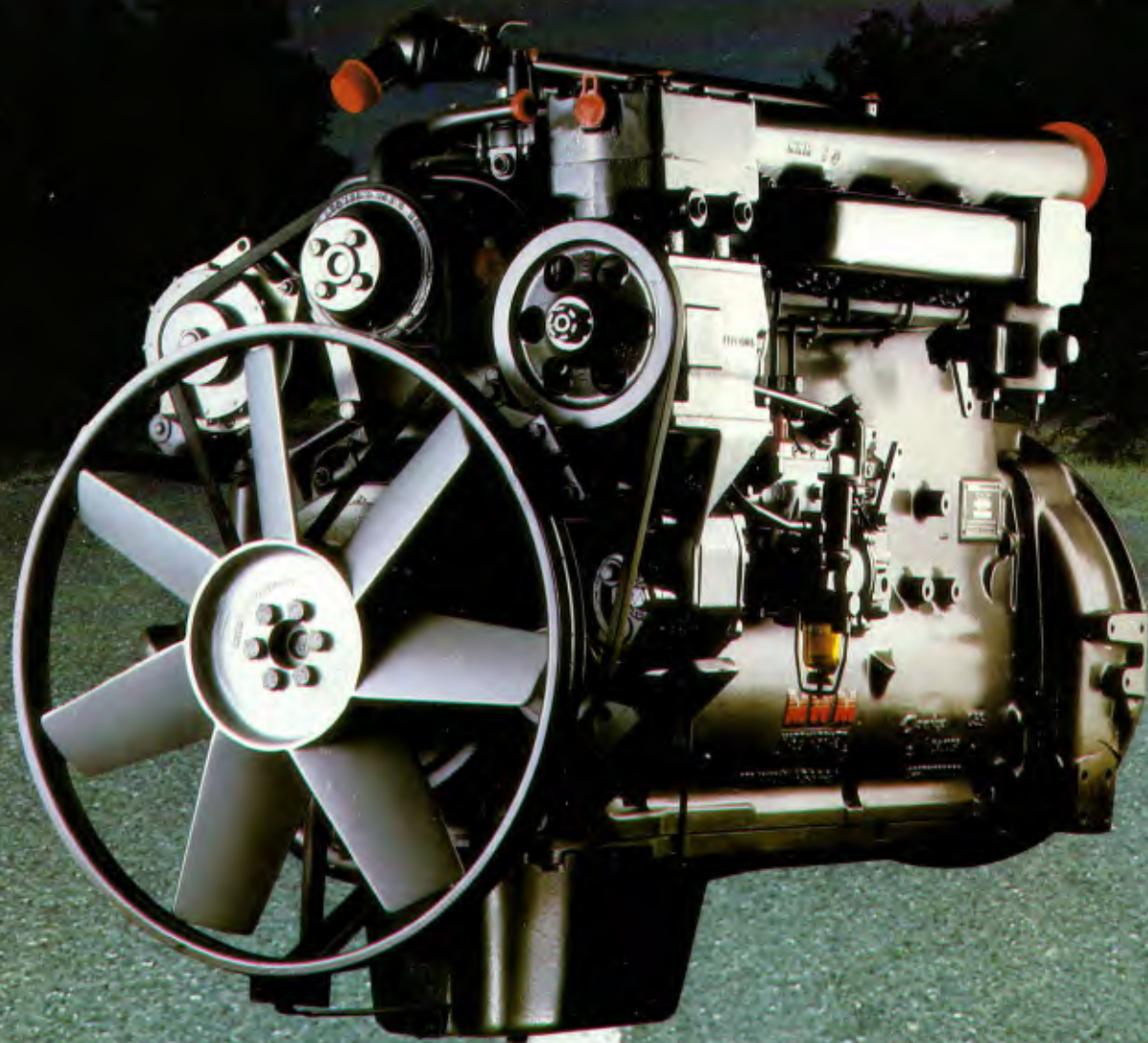


**CONCURSO  
PINTURA  
DE FROTAS**



**MWM**  
MOTORES

# O Motor do Caminhão.



VOLKSWAGEN T1E0



VOLKSWAGEN T1E0



VOLKSWAGEN T1E0

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)

transporte moderno

**RO-RO**  
Enfim, a  
maioridade

Regulamentação  
e carga perigosa  
em debate

## 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.



## Linha F terá grades com motivos retangulares

Grade dianteira com motivos retangulares compoem harmonioso conjunto com os faróis duplos e o largo friso moldado que contorna o painel frontal. Esta é a inovação mais visível da mais recente versão dos caminhões Ford da série F que começaram a chegar aos distribuidores a partir de maio.

Além de mudar a grade — para dar aos caminhões ar mais agressivo —, a fábrica introduziu novo sistema de ventilação para a cabina. O dispositivo ganhou válvulas nas saídas de ar, para impedir o retorno da poeira. Agora, os comandos de instrumentos, chave de ignição e a trava de direção na coluna garantem maior funcionalidade e segurança.

Utilizados em condições severas — principalmente, como canavieiros, fora-de-estrada ou em canteiros de obra —, os veículos receberam reforços na face interna do pára-lama, capuz, curvão de pára-brisa e



suporte para o radiador e a grade.

As inovações fecham o pacote de opções introduzidas em dezembro do ano passado, quando a linha F ganhou bancos tipo 1/3-2/3, ventilação adicional no teto, painel de

instrumentos com revestimento espumado e alça de apoio, pára-brisa climatizado e pneus radiais.

Fabricada desde 1957 e composta por três modelos — F-11 000, F-13 000 e F-22 000 —, a linha F respondeu, nos

primeiros quatro meses do ano, por 40% das 1 770 unidades vendidas pela Ford na faixa de 11 a 32 t. A participação da empresa nessa faixa atingiu 8,19%, cerca de 60% superior à dos quatro primeiros meses do ano passado.

## Filizola lança programa para facilitar pesagem

Recente programa da Filizola, tomou possível controlar e totalizar os pesos líquidos de produtos através de simples codificação nas balanças eletrônicas.

O sistema é constituído por um indicador digital e duas impressoras, uma delas opcional. Uma das impressoras emite um *ticket* com os dados de cada pesagem e a codificação do produtor, fornecedor ou cliente. A outra fornece um relatório pormenorizado de cada pesagem registrada e o relatório de totais de pesos líquidos.

A versatilidade do programa, combinada com um relatório de memória, permite vários níveis de informações que vão desde o controle por produto (por fornecedor, por cliente ou outras combinações) até as quantidades de produtos entregues a cada fornecedor e ainda quantos caminhões estão em trânsito na empresa.

As empresas que possuem apenas balanças mecânicas,

um *kit* eletrônico de conversão, composto do indicador, impressora e célula de carga.

A Filizola completou em abril o seu primeiro centenário. Nesses 100 anos de atividades a empresa fabricou todos os tipos de balanças — de

plataforma, relógio automáticas, semi-automáticas e eletrônicas — exceto as de equipamentos de precisão para laboratórios. O seu faturamento no ano passado alcançou a cifra de Cz\$ 185 milhões e a produção chegou a 75 mil unidades anuais.



## Scania reduz em 15% preço de peças originais

A Saab-Scania reduziu em 15% o preço de suas peças de reposição, nas vendas à vista para sua rede de concessionários. A medida, em vigor a partir de 1º de junho, foi oficializada através de um acordo entre a montadora e a Assobrasc — Associação Brasileira dos Concessionários Scania, que se comprometeu a repassar o benefício para os clientes. Para o pagamento em sessenta dias, serão incorporadas taxas de mercado ao preço dos componentes.

A redução no preço das peças e componentes Scania foi a forma encontrada, pela montadora e revendedores, para se engajarem efetivamente no Plano Cruzado. Desde a adoção do programa de estabilização, a fábrica estuda formas para a redução de preços, negociando, com seus fornecedores índices de deflação. Antes mesmo da finalização das negociações, a Scania antecipou a seus clientes os benefícios.



## Randon e Rockwell unem forças na Master

Unindo tecnologia e capital, duas empresas atuantes no mercado internacional, a Randon, uma das maiores fabricantes de implementos rodoviários de cargas do Brasil, e a Rockwell International Corporation, americana, criaram em abril passado, uma *joint-venture*, com maioria de capital nacional. Nasce, assim, a Freios Master Equipamentos Automotivos Ltda., nova fábrica de freios a ar para os mercados nacional e externo.

A primeira unidade industrial da Freios Master estará implantada em Caxias do Sul-RS, numa área construída de 5 300 m<sup>2</sup>, até o final deste ano.

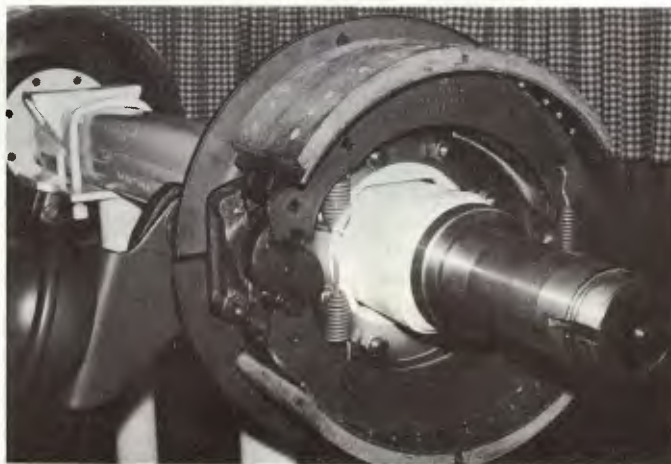
O início das atividades está programado para março de 1987. Uma equipe de 115 pessoas estará trabalhando "a todo vapor", para entregar o primeiro lote de freios, Came tipos 5"/6"/7" e 8", ainda no trimestre de inauguração, pa-

ra a Randon, os principais fabricantes de caminhões e para exportação.

O valor total do investimento será de US\$ 6 milhões. O faturamento médio, nos cinco primeiros anos, será de US\$ 11 milhões, 25% proveniente de exportação.

A Rockwell é uma multinacional que atua nas áreas

eletrônica, espacial, automotiva e em diversas outras áreas. No setor automotivo, é líder de engenharia na fabricação de freios a ar. Produz, também, eixos, eixos motrizes e componentes para caminhões médios, pesados e fora-de-estrada; sistemas de suspensão e dispositivos mecânicos para veículos leves.



## Cadastro Eletrônico Pamcary assegura transportadoras

Numa fração de segundos o sistema inédito de informações cadastrais, implantado no final do ano passado pela Pamcary, pode garantir ao transportador usuário o destino certo de sua carga.

Esse serviço, denominado Cadastro Eletrônico Instantâneo, consiste em informações sobre carreteiros — colhidas durante vinte anos — integradas a um sofisticado sistema de computador, que permite consultas rápidas através de telefone ou telex.

Para utilizar o sistema, o usuário deve fazer parte da carteira de RCF-DC — Riscos Cíveis Facultativos - Desvio de Cargas, que complementa a cobertura prevista no RCTR-C Riscos Cíveis de Transportes Rodoviários de Cargas. Após isso, o transportador deve enviar, assiduamente, os nomes e CPFs dos motoristas mais recentes para cadastramento, bem como de seus veículos.

O sistema pode ser acionado de qualquer ponto do país, durante 24 horas por dia, bas-

tando informar o código e o CPF do motorista a ser pesquisado. Em 10 segundos, a transportadora fica sabendo se o carreteiro tem idoneidade duvidosa, se existem restrições quanto ao seu veículo ou se a carga pode ser seguramente liberada.

As prováveis respostas da consulta podem ser: liberado, inexistência de dados, CPF errado, fato desabonador, não liberado, entre outras.

Toda vez que a informação for negativa, o usuário pode solicitar à Pamcary informações mais completas, contidas no cadastro.

Uma novidade do serviço, além de ser totalmente gratuito aos usuários, é o acompanhamento pela Pamcary do rastreamento de cargas, bem como a sua interceptação, com auxílio de autoridades policiais, nos casos de risco iminente.

Essas medidas entram em ação quando a carga foi liberada sem a devida garantia sobre o motorista.

## TM vende a revista "Caminhoneiro"

O empresário Antônio Takano, presidente da Takano Artes Gráficas e da Forma Composer, é o novo editor da revista "Caminhoneiro". Takano acaba de adquirir o produto da Editora TM Ltda e está entusiasmado com o negócio. "Sempre acreditei que editar uma revista de grande tiragem seria o complemento ideal para minhas atividades, ligadas à composição gráfica", afirma. E promete manter as características do produto, que revolucionou o mercado editorial de publicações especializadas. Entre elas, o texto criativo, o visual atraente e a grande densidade de informação. A partir da nona edição, a publicação passa ao novo dono.

A Editora TM preferiu concentrar seus esforços em Transporte Moderno, revista líder do seu mercado, cujo conteúdo ganhará aperfeiçoamentos e inovações.

## Presidência da Fenatac já tem candidato

Foi lançada, oficialmente, no encerramento da reunião do Conselho Superior da NTC, dia 15 de maio, em Salvador, a candidatura do presidente do Setcesp, Sebastião Ubson Ribeiro, a presidente da Fenatac.

Regida pelo anfitrião Antônio Siqueira, presidente do sindicato da Bahia, a banda de música do Nordeste, mais uma vez, tocou afinada com Sebastião. Não foi ainda desta vez, no entanto, que o filho do fundador da Dom Vital assegurou a cadeira de presidente da NTC. Os conselheiros que estudam o assunto dentro da NTC estão convencidos de que a fórmula da presidência conjunta das duas entidades pode não ser a melhor maneira para se preservar a unidade de comando. Principalmente, porque a tendência da Fenatac será fragmentar-se em várias federações regionais — uma no sul, outra no nordeste, outra no norte e uma quarta no centro do país.

Enquanto não se consegue o comando único, Thiers Fattori Costa desmente a intenção de renunciar ao seu último ano à frente da NTC, até segunda ordem a entidade máxima do setor.

No Conet de Salvador, os transportadores receberam com reservas a proposta de transformar em indiretas as eleições do presidente da NTC. Fariam parte do Colégio Eleitoral apenas os presidentes de sindicatos, associações e comissões de especialidades. Mais ainda: a NTC deixaria de ter empresas associadas e abocanharia, compulsoriamente, 40% das contribuições aos sindicatos e associações.

No campo político, o presidente da NTC, embora liderando o sistema, não poderia fugir das diretrizes traçadas pelo Conselho Superior. E tal conselho teria um presidente diferente, eleito por um ano.



# A SOLUÇÃO FINAL PARA O TRANSPORTE COLETIVO COBRANÇA AUTOMÁTICA WOLPAC

- FIM DAS FRAUDES E DOS ASSALTOS
- DESBUROCRATIZAÇÃO DOS CONTROLES
- AUMENTO DA VELOCIDADE MÉDIA

- ELIMINAÇÃO DAS DESPESAS CORRENTES
- DESBUROCRATIZAÇÃO DOS CONTROLES
- VIABILIZAÇÃO DO PASSE TRABALHADOR



Estrutura monobloco  
Design harmonioso  
Altamente confortável  
Leitura física/ótica da ficha  
Cartão eletrônico conectado  
Cofre-forte anti-saque

Projeto &  
fabricação  
100%  
NACIONAL



Rua Toledo Barbosa, 485  
CEP 03061 - SP  
Fone: (011) 291-6600  
Telex (011) 33123

# WOLPAC

DISTRIBUIDORES  
AUTORIZADOS NAS  
PRINCIPAIS CAPITAIS  
DO PAÍS



## O presidente do Setcesp tenta desmentir a fama de malufista

Em entrevista ao jornal interno Setcesp (sindicato das transportadoras de cargas de São Paulo) de maio, o presidente da entidade, Sebastião Ubson Ribeiro tenta desmentir sua fama de ex-malufista. No fim, revela-se janista inveterado e confirma que apoiou Maluf contra Laudo Natel, contra Andrezza e contra Tancredo Neves. "Votei no Jânio Quadro para vereador, deputado, governador e presidente", confessa. "Depois da Revolução de 1964, eu optei pelo PDS (sic). Mas, nunca fui malufista", prossegue. "Fui pedessista, até o momento que o PDS se desgastou", afirma.

Ribeiro diz também que nunca foi político atuante. "Somente uma vez, fiz parte de um Diretório, exatamente quando Paulo Maluf e Laudo Natel eram candidatos a governador do Estado de São Paulo e eu optei por Maluf" (grifo nosso).

Mais adiante, Ribeiro relembra que a gratidão do se-



Sebastião Ribeiro

tor a Figueiredo pela regulamentação criou compromissos com o PDS. "Como o candidato do PDS era o Paulo Maluf, nós o apoiamos, não por sermos malufistas, mas por sermos pedessistas". Em tempo: o candidato de Figueiredo era Andrezza.

Hoje, além de elogiar o ex-pedessista Sarney, Ribeiro apóia o empresário Antônio Ermírio de Moraes para governador de São Paulo e chega até a sonhar com uma "campanha brilhante" para deputado federal constituin-

## BNDES financia a mudança da Brasinca para Pouso Alegre

A mudança da unidade de estamperia da Brasinca do ABC paulista para Pouso Alegre-MG, contará com financiamento de Cz\$ 6,4 milhões, do BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. A colaboração financeira foi repassada ao Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, através do POC - Programação de Operações Conjuntas.

A nova unidade terá capacidade para produzir 23 mil t de estampados de aço por ano e vai gerar 355 novos empre-

gos na região Sul de Minas. Produzindo caçamba e cabanas para as principais montadoras do País, a Brasinca vai ficar bem mais perto da Usiminas, sua principal fornecedora de matéria-prima. A empresa é tradicional fornecedora da GM, Fiat, Volvo, Volkswagen; Scania, Massey Ferguson, Caterpillar e IBM do Brasil.

Ainda não está definido o prazo para a entrada em operações de suas instalações em Pouso Alegre.

## Completa falta de peças obriga frotista a canibalizar Cargo

A falta de veículos e peças criada por um mercado furiosamente comprador, apesar de não totalmente admitida pelos fabricantes, parece expor produtos mais recentes, como o Cargo, a situações constrangedoras. Um frotista do Paraná, feliz proprietário, há quatro meses, de dois modelos desse caminhão da Ford, tem operado apenas

com um deles. O outro está parado e progressivamente "canibalizado" para suprir as necessidades do primeiro. Surpresa, porém, teve o frotista ao entrar num concessionário amigo. Pediu uma peça, recebeu uma negativa, em seguida, ouviu do revendedor uma inusitada proposta: "Aproveita para tirar a 'peça tal' que eu compro de você".

## Grupo Ultra implantará ônibus a gás em Recife

O governo do Estado de Pernambuco, a EBTU e a companhia Ultragas, subsidiária do grupo Ultra, assinaram contrato para a implantação de linhas regulares de ônibus urbanos movidos a gás metano, na Grande Recife.

Em sua primeira etapa, o acordo prevê a conversão de dez ônibus, pertencentes a sete diferentes empresas permissionárias, para queimarem gás natural como combustível, e a realização de testes de laboratório nos motores.

O grupo Ultra se compromete a montar uma instalação central de abastecimento das unidades e assume a responsabilidade por 97% do investimento, estimado em Cz\$ 6,3 milhões.

O início de operação dos ônibus está previsto para final de junho, quando o gasoduto Nordeste suprirá a cidade de Recife com gás natural.



Durante o mês de maio, a Petrobrás anunciou a descoberta do primeiro campo de gás não associado a petróleo, na bacia de Campos, com reservas recuperáveis estimadas em 1 bilhão de metros cúbicos por quilômetro quadra-

do. Se for confirmada a presença de gás em toda a extensão da área, as reservas recuperáveis poderão atingir 150 bilhões de metros cúbicos. As reservas brasileiras, atualmente, são de 92,7 bilhões de metros cúbicos.

## A venda dos pesados continua crescendo

De janeiro a abril deste ano, as vendas de caminhões pesados e ônibus da Scania cresceram 70,6%. Atingiram 1 573 unidades, contra 922 no mesmo período do ano passado.

Iniciada em 1973, a expansão do mercado dos pesados levou a Scania a anunciar seguidos crescimentos de 30% em suas vendas, em 1984 e 1985.

Para este ano, as perspectivas permanecem favoráveis. As vendas setoriais de caminhões pesados atingiram 3 423 unidades, 90,7% maiores que no mesmo período do ano passado. A expansão do mercado resulta da dinamização da economia, expansão das fronteiras agrícolas e das exportações, progressiva renovação da frota e substituição cada vez maior dos caminhões médios pelos pesados.



## “O pessoal de carga confunde comendas com encomendas”

Redigida pelo combativo advogado Cid Silva, a circular do Setpesp — Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, de 6 de maio, não poupa ironias aos transportadores de carga, especialmente, aos itinerantes.

Depois de denunciar o empenho do grupo junto ao DNER para conter o transporte de mercadorias por ônibus, o comunicado afirma que “esses imperterritos ‘inimigos’ das encomendas nada conseguiram. Por isso, ficaram mais aguçados”.

Segundo o Setpesp, o Seminário TM sobre Legislação de Transportes, realizado em São Paulo, de 15 a 17 de abril, provocou “longos e acalorados debates, com envolvimento natural de choque do pessoal de cargas”. No entanto, o diretor de Transporte Rodoviário de Passageiros do DNER, engº Henrique Horta Filho, “manifestou-se totalmente favorável ao sistema de encomenda por ônibus”. O seminário foi tão agitado “que

houve quem chegasse a confundir ‘comendas’ com encomendas”, diz a nota, numa alusão a Gastão Azambuja Prudente, possuidor da medalha de Mérito Mauá.



Cid Silva

Agora, prossegue o Setpesp, é o secretário dos Transportes de São Paulo, engº Adriano Branco quem entra na ciranda, criando um “comitê” especial para regulamentar o transporte de encomendas em ônibus intermunicipais. Por que tanta movimentação? “Deve existir muito peixe em baixo de tanto angu”, finaliza o comentarista.

\*\*\*\*\*

Graças ao aumento da eficiência dos aviões, o custo do transporte no ano 2006 poderá cair 30 a 40% abaixo do nível atual. A previsão é da revista americana *Forbes*. A publicação lembra os planos norte-americanos para desenvolver um veículo transatmosférico — Expresso Oriente, capaz de transportar cerca de quatrocentos passageiros, entre Washington e Tóquio, em apenas duas horas.

\*\*\*\*\*

Vetado pela Comissão de Transportes, o projeto vinculando a Taxa de Melhoramento de Portos a Portobrás será reapresentado. O ex-presidente da Comissão, Juarez Batista, informa que já recebeu “sinal verde” do presidente Sarney para encaminhar o assunto.

\*\*\*\*\*

A desativação do Prodel-Programa Voluntário de Economia de Diesel e Lubrifican-

te, pelo ministro Reynaldo Tavares, deixou viúvas no Ministério dos Transportes. Algumas dessas carpideiras ainda tentaram um fracassado *lobby* junto à imprensa para salvar o programa. Mas, Tavares mostrou-se inflexível. Deu apenas trinta dias aos técnicos para devolverem o banco de dados e todo o material utilizado.

\*\*\*\*\*

Os investimentos do Ministério dos Transportes vão gerar mais de 500 mil novos empregos em todo o país. A afirmação é do presidente da Construtora Sutelpa e do sindicato gaúcho de construção pesada, José Portela Nunes. Segundo Portela, a expansão da construção pesada é um reflexo direto do plano Cruzado. As obras vão baratear os fretes e desenvolver o sistema brasileiro de transporte em grande escala, especialmente nas novas fronteiras agrícolas.

## Rio terá pistas exclusivas para ônibus articulados

A Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro solicitou ao BNDES um empréstimo de Cz\$ 223 milhões para desenvolver seu sistema de metrô de superfície. De acordo com o projeto, oitenta ônibus articulados circularão em pista exclusiva. As passagens serão vendidas em estações de embarque niveladas às portas dos veículos (estações-tubo).

O secretário Municipal de Planejamento, Tito Ryff, acredita que o sistema poderá entrar em operação em 270 dias, a partir da liberação dos recursos. A primeira ligação prevista, Centro-Leblon, passando para Copacabana, deverá diminuir o tempo de viagem dos atuais 70 minutos para 35.

A circulação dos ônibus articulados em faixas exclusi-

vas abre a possibilidade de futura eletrificação do sistema ou, até mesmo, da sua transformação em linha sobre trilhos.

Os oitenta ônibus articulados se converteriam, segundo Tito Ryff, em patrimônio da futura CMTC carioca. Esta é uma das promessas da campanha do prefeito Saturnino Braga, atualmente em estudos pelo vereadores. Também se encontra em tramitação, na Câmara Municipal, o projeto para a formação de mais seis Secretarias, entre elas a dos Transportes.

Caso a CMTC carioca seja fundada, a companhia deverá gerir as cinco empresas municipais encampadas pelo governo Estadual — Real, Jabur, Redentor, América e Oriental, com cerca de 1 150 ônibus.

## A cabina dupla da Engerauto ganha entre-eixo alongado



Não é por falta de opção que os admiradores de picapes vão reduzir suas possibilidades de escolha. A Engerauto, empresa especializada na transformação de veículos originais de fábrica, acaba de desenvolver nova versão de cabina-dupla em dois tipos: a E-150 (comprimento total de 5.364 mm) e a E-200 (comprimento total de 5.806 mm).

A principal característica da nova linha é o entre-eixos alongado, para permitir o aumento das capacidades volumétricas das caçambas traseiras. O alongamento dos en-

tre-eixos, nos dois tipos garante a flexão total do conjunto, facilitado pela separação da cabina e da caçamba de carga.

As longarinas são complementadas por perfilamentos do mesmo aço original e reforçados internamente. O eixo cardã é alongado e balanceado eletronicamente.

O modelo E-150 é idealizado para cargas volumétricas médias (caçamba de 1,1 m<sup>3</sup>) e o tipo E-200 é destinado ao transporte de cargas mais volumosas (caçamba de 1,5 m<sup>3</sup>).



## Comissão de Transportes já tem seu futuro presidente

Completando seu primeiro mandato, o transportador e ex-carreteiro Denisar Arneiro (PMDB-RJ) já pode falar mais alto, como porta-voz dos empresários do setor. Foi eleito, em 10 de abril, por unanimidade, presidente da Comissão de Transportes de Câmara dos Deputados.

Sua eleição resultou de uma habilidosa articulação de bastidores. Embora encabeçasse chapa única, juntamente com o primeiro vice Lázaro de Carvalho (PFL-RJ) e o segundo vice Júlio Martins (PTB-RR), obteve o comparecimento e o voto de trinta dos 33 eleitores. "Nos meus doze anos de serviço na Comissão de Transportes, nunca presenciei votação tão maciça", revelou o secretário da Comissão, Carlos Brasil.

Para chegar a tão bom resultado, Denisar teve de entender-se com o deputado Manoel Ribeiro (PMDB-PA), há seis anos candidato ao cargo. "Mas, a presidência da Comissão era do PDS e veio para



o PMDB", revela Arneiro. "Fui eleito pelo PMDB e vinha trabalhando pela presidência da Comissão há um ano. Como o Manoel Ribeiro só trocou o PDS pelo PMDB em novembro do ano passado, eu tinha o apoio do partido, homologado pela liderança."

Ribeiro desistiu dois dias antes das eleições e apoiou Arneiro, em troca de um compromisso. Se ambos forem reeleitos em novembro, terá o apoio de Arneiro para sua já lançada candidatura à presidência da Comissão.

## Mais uma denúncia de corrupção convulsiona a construção naval

Pouco menos de uma semana após o Eng<sup>o</sup> Newton Figueiredo, secretário de Assuntos Aquaviários do Ministério dos Transportes, enfatizar as virtudes dos planos e objetivos do Governo Federal, para uma seleta plátéia na NTC, vinha à tona no jornal "O Estado de São Paulo" uma denúncia anônima envolvendo o DENAV/BNDES, indicando que o barco afundado da Sunaman parece ter virado "navio-escola".

A acusação, recebida pela equipe do caderno "Marinha Mercante em Todo o Mundo", daquele jornal, cita nominalmente os envolvidos e foi feita por um funcionário do próprio BNDES, em carta dirigida originalmente ao ministro João Sayad, com cópias para a Presidência da República e o SNI.

Segundo o denunciante, após encerradas as sindicâncias da Sunamam, "o câncer

continua corroendo as entranhas do DENAV (Departamento de Construção Naval), sem que ninguém tome qualquer iniciativa que vise por fim às tramóias.

Resumidamente, a corrupção hora existente se instala na "contratação de funcionários do DENAV, por parte dos armadores e estaleiros, para prejudicar o andamento das análises e consultas de projetos de concorrentes, principalmente, nas áreas de *off-shore* e *roll-on-roll-off*; na manipulação de preços de navios e peças importadas, atendendo interesses vários; e na aceleração dos processos de análise mediante propina. Peca apenas pela falta de provas materiais, que o denunciante solicita sejam encontradas pelo SNI.

O jornal, exatamente por essa falta e pelo anonimato, deixa de mencionar o nome dos envolvidos, citados pelo funcionário do BNDES.

## Estatística prova que cinto reduz mortes em acidentes

Pesquisas de seguradoras americanas revelam que, em 1985, houve redução de 10 a 25% no pagamento de seguros por morte de motoristas e passageiros de veículos nos seis Estados onde o uso de cinto de segurança é obrigatório por lei (Nova Iorque, Michigan, Nova Jersey, Illinois, Nebraska e Texas).

Se todos os americanos usassem cinto, mesmo em trajas curtas, este ano seriam salvas 10 mil vidas", comentou Elizabeth H. Dole, ministra dos Transportes dos EUA. Segundo ela, 80% dos acidentes de trânsito ocorrem a menos

de 40 km da residência do motorista. Em mais da metade dos casos fatais, as velocidades não ultrapassam 65 km/h.

Técnicos da General Motors do Brasil destacam que tais resultados recomendam o uso do cinto de segurança — não obrigatório por lei — também nas áreas urbanas. E lembram que as pesquisas internacionais comprovam que o uso do cinto aumenta em até 50% a proteção de motoristas e passageiros em caso de colisão, reduzindo à metade o número de vítimas fatais de acidentes.



## Deputado pede a suspensão das exportações de caminhões

O deputado federal Navarro Vieira Filho denunciou, dia 21 de maio, na Câmara, "o exorbitante ágio que vem sendo cobrado nos negócios de caminhões". Segundo o parlamentar, "o absurdo chegou a tal ponto que o valor do ágio tem sido igual, ou quase, ao preço de tabela dos caminhões".

Como o preço do veículo pesa bastante no custo do frete, Vieira teme aumentos imprevisíveis no preço final dos produtos, "com pressões insustentáveis sobre os índices inflacionários". Ao mesmo tempo, classifica o caso como "típico de inflação de demanda". O ágio só existe porque "a procura aumentou e a oferta diminuiu".

O aumento da demanda resultou da interação de três fatores. Primeiro, a necessidade de renovar uma frota sabidamente obsoleta. Segundo, o próprio crescimento da economia gerou mais transporte. E, terceiro, a insistência das montadoras em exportar caminhões.

Para Vieira, o governo deve suspender temporariamente as exportações. A médio prazo, a saída seria o contingenciamento das exportações, de modo a preservar a satisfação das necessidades nacionais. Resta saber se, diante dos preços internos congelados, as montadoras estariam dispostas a abrirem mão dos lucros das exportações.



**qualidade + serviço**



Para comprar e obter o máximo de quilômetros do primeiro pneu radial do mundo, o lugar certo é a rede de distribuidores MICHELIN. O alto padrão das instalações e pessoal técnico especializado são a garantia do melhor serviço.



®

**MICHELIN**







## Crise persiste, mas já não assusta os estaleiros

Após os anos dourados, a construção naval diversifica e usa a imaginação para sobreviver à maior crise já enfrentada pelo setor. Quatro grandes estaleiros dizem como conviver com ela. Pág. 14

## O Mercedes 0-370 chega ao mercado na hora da euforia

Os ônibus Mercedes 0-370 urbanos vão encontrar, em outubro, um mercado superaquecido. Apesar da falta de chassi, firmas falidas reabrem suas portas, a produção cresce e o otimismo retorna. Pág. 20



## um plano para reduzir a poluição dos veículos

Depois de marchas e contra-marchas, o governo aprovou, finalmente, o Proconve, um plano para reduzir a emissão de poluentes pelos canos de escape dos veículos. A medida é pra valer? Pág. 38

### E mais...

Transporte de trigo dá exemplo de integração.....	20
Conheça a versão 4x4 do caminhão Agrale.....	30
Um terceiro eixo com a suspensão a ar .....	30
Um plano para reconstruir a Transamazônica .....	32
Translor compra Transgesa e entra na cana .....	34
Belo Horizonte garante cruzados para o trolebus .....	35
Brasília sonha com o seu moderno metrô.....	49
Transportadoras descobrem a especialização .....	51
A Vasp sai na frente e já comprou os 737-300.....	56

### Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve.....	11
Cartas .....	12
Mercado .....	56
Últimas .....	61
Entrevistas.....	62



Capa - O urbano 0-370 da Mercedes-Benz, surpreendido pelo fotógrafo Ryniti Igarashi



Editora TM Ltda

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

## transporte moderno

### REDAÇÃO

**Diretor Editorial:** Neuto Gonçalves dos Reis  
**Redator-chefe:** Pedro Bartholomeu Neto  
**Redatores:** Jaime Antonio Mendes dos Santos e José Augusto Ferraz  
**Repórter:** Lígia Maria Cruz  
**Assessor econômico:** Oscar Pinheiro Coelho Filho  
**Colaboradores:** Marco A. Souto-Maior (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).  
**Redação, Publicidade, Administração e Correspondência:** rua Saíd Aíach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.  
**Arte e Produção:** Claudiney Antunes Andrade  
**Composição e foteletos:** Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandará, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

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

**Diretor Responsável:** Vitu do Carmo

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

**Diretor:** Ryniti Igarashi  
**Gerente:** José Maria dos Santos  
**Representantes:** Carlos A. B. Crisculo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira  
**Coordenadoria:** Margareth Rose Puccioni de Oliveira

### INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator For International Advertising:  
Brazmedia 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 7886, Telex (23) 236869

**ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO**  
rua Saíd Aíach n.º 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 Aíach n.º 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.



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 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/76. C.G.C. n.º 53.995.544/0001-05. Inscrição Estadual n.º 111.168.673.



## A crise da escassez

Em 1983, no auge da crise do mercado de veículos comerciais, não faltou quem chamasse de lunático o competente chefe da Engenharia de Vendas da Saab Scania, Renê Perroni. Embora as estatísticas daquele ano registrem a mais baixa produção de todos os tempos (33 549 unidades), Perroni consumiu quase toda uma palestra na NTC: a entidade maior dos transportadores de carga, anteveendo outra crise ainda mais aguda — a da explosiva falta de caminhões.

Três anos depois, o tempo se encarregou de provar que tanto Perroni quanto as montadoras que não desacreditaram do mercado estavam certas. Infeliz mesmo acabou sendo a Fiat. Desativou suas linhas de montagem um ano atrás — exatamente, na hora errada.

Aos poucos, a velha e obsoleta frota nacional vai cedendo lugar a novos caminhões e ganhando outro perfil. Em 1982, segundo o Geipot, dos 972 mil caminhões existentes, apenas 8% eram pesados. Os médios chegavam a 56%. No ano passado, as vendas dos médios caíram para 25% e os pesados avançaram para mais de 16%.

Tais mudanças vieram a bordo do próprio crescimento econômico, escoltadas pela criação de novas fronteiras agrícolas e, agora, também pelo programa de estabilização econômica. Economia sem inflação significa estoques inúteis, a decadência do atacista e a ascensão do varejo tradicional. Em poucas palavras, o Cruzado decretou o fim das lotações e grandes massas. O transporte entra, agora, na era das entregas pulverizadas.

Na outra ponta, o atraente mercado externo também contribui para a escassez generalizada do produto. Além dos negócios da China da Volkswagen, os novos caminhões Cargo, por exemplo, são feitos pensando bastante no comprador lá de fora. Por sua vez, a Volvo é obrigada (por acordo com o governo) a exportar 1/3 da sua produção. A Mercedes é um grande fornecedor dos Estados Unidos. E a Scania não foge à regra.

Com tudo isso, o aquecimento excessivo da demanda foi só uma questão de tempo. Sempre crescentes, as vendas do setor atingiram quase 46 mil unidades ano passado. Este ano, se persistir a tendência do primeiro quadrimestre (quase 22 mil caminhões vendidos), as vendas poderão alcançar 66 mil veículos. O resultado ainda está muito distante da faixa de 90 a 100 mil unidades que imperou nos anos de 1978 a 1980. Porém, já é insuficiente para atender às necessidades do mercado.



Uma das válvulas de escape para os longos prazos de entrega vinha sendo o consórcio. Grandes transportadoras chegavam a fechar um grupo sozinhas e a tirar, por lance, cinco veículos por mês. Hoje, no entanto, os consórcios só podem entregar duas unidades por reunião — uma delas, obrigatoriamente por sorteio.

Com isso, o ágio já exorbita qualquer limite. De acordo com denúncia na Câmara Federal (veja matéria nesta edição), o “adicional de preferência” chega a dobrar o preço do veículo, tão acirrada está a disputa.

Como o preço do caminhão é o elemento que mais pesa no frete, a prática do ágio ameaça criar indesejáveis pressões inflacionárias. E, até prova em contrário, não há Sunab, Polícia Federal ou Justiça que dê jeito nessa nefanda situação.

Preocupado com o problema, o deputado federal Navarro Vieira Filho (PFL-MG) solicitou às autoridades econômicas a imediata proibição da exportação de caminhões. Daqui a alguns meses, imagina o deputado, talvez, seja possível liberar a exportação do que sobrar, depois de atendido o mercado interno.

Tal como o próprio plano de estabilização econômica, a medida pode revelar-se benéfica, a curto prazo. Para o futuro, no entanto, melhor seria se as montadoras e seus fornecedores acreditassem mais no mercado e tratassem de ampliar sua capacidade de produção. Afinal, até mesmo quem já foi-se embora, deixando para trás uma imagem pouco lisonjeira — caso da Detroit Diesel — já se permite sonhar com uma volta triunfal.