

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 25 – NÚMERO 288 – JANEIRO 1988 – Cz\$ 120,00



**Alegria e movimento  
vencem o concurso**

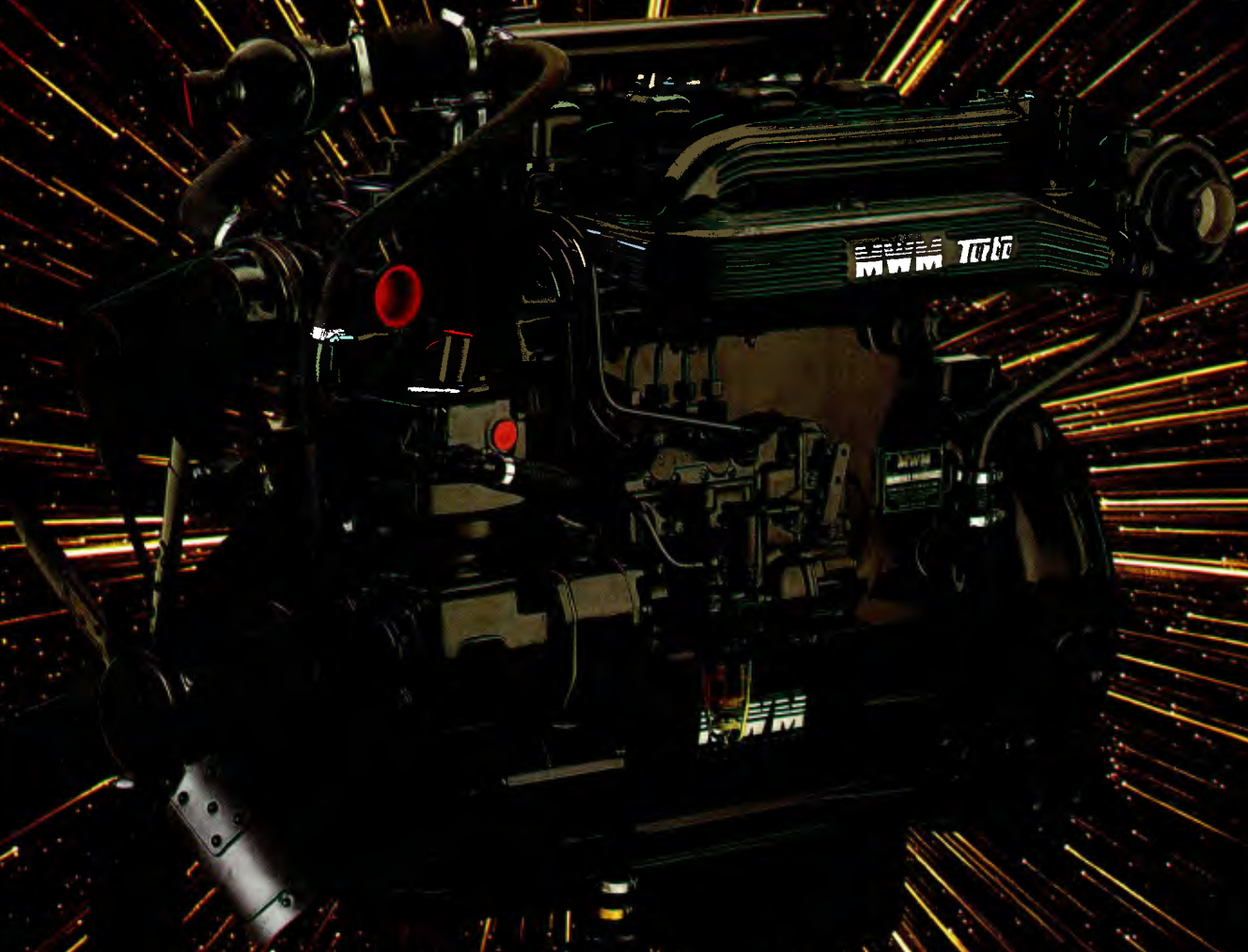


MOTORES



BRASIL

# O Motor do Caminhão



## VOLKSWAGEN VW7.110S

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

## Pesagem é o último obstáculo



FOTOS: Arquivo TM

Livres da balança, os ônibus ganharam bagageiros enormes

A pesagem dos ônibus constitui uma das últimas arestas do esperado acordo entre a NTC e a Rodonal sobre o transporte de encomendas. A Rodonal admite a pesagem desde que não cause prejuízos aos passageiros.

Embora cuidadoso ao abordar o assunto, o vice-presidente Executivo da NTC, Geraldo Vianna,



Geraldo Vianna

lembra que “a legislação manda pesar os ônibus e a lei da balança não faz nenhuma diferenciação entre veículo de carga e de passageiros”.

Segundo o dirigente da NTC, “os ônibus só não são pesados no Brasil devido a um *memorandum* do ministro Cloraldino Soares, dos Transportes, suspendendo a pesagem”.

Conciliador, Vianna aposta no acordo. “Não há dúvida que é muito desagradável para o passageiro permanecer na fila com um monte de caminhões. Devemos ter sensibilidade para, talvez, estabelecer um sistema de passagem na origem e no destino. Ou, então, poderíamos adotar um sistema por amostragem. O que não podemos é abrir mão do princípio de que os ônibus estão sujeitos ao controle de peso por eixo”.

## Europa conhece nova linha Scania

A Scania já está mostrando a seus revendedores da Europa sua nova linha de caminhões, que estará no salão de Amsterdã no início de fevereiro. O modelo 112 passa a se chamar 113 e o 142 passará a 143.

As modificações incluem repotenciamento dos motores de seis cilindros em linha e dos V-8, os mesmos utilizados no Bra-

sil, mudanças na cabina (teto mais alto, novo painel e novos bancos), leves alterações do chassi e uma nova caixa de câmbio de dez marchas.

Como já é tradição, a Scania, lança seus produtos simultaneamente na Suécia e no Brasil, porisso, esperam-se novidades pelos lados de São Bernardo do Campo.

## Simefre contra vagões importados

Depois de passar um ano inteiro sem encomendas, a indústria nacional de material rodoviário está ameaçada de amargar mais um ano de vacas magras. Continua de pé, segundo Cláudio Regina, presidente do Simefre – Sindicato da Indústria de Material Ferroviário, o propósito do governo federal de importar três mil vagões da Romênia, em troca de minério de

ferro da Companhia Vale do Rio Doce. Para Regina, além dos prejuízos que pode trazer ao setor uma operação desse porte, abre um precedente para outros tradicionais fabricantes internacionais de vagões e locomotivas, como Argentina, Iugoslávia, de quem o Brasil já fez importações no passado, e Coréia do Sul, entre outros.

## Fretes liberados e já reajustados

Um reajuste de 30% nos fretes a partir de 8 de janeiro, para compensar o aumento do óleo diesel, ocorrido na mesma data, foi a principal decisão tomada pelos empresários integrantes do Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários, em reunião extraordinária, dia 12 de janeiro, na sede da NTC. Este foi o primeiro aumento de frete, estipulado pelos transportadores de bens, após o governo ter abolido o controle de preços sobre o setor em 6 de janeiro.

“Queremos tirar a defasagem, de 68,31%, num prazo de noventa dias, com aumentos mensais, seguindo os reajustes do governo sobre os combustíveis”, proclamou Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, presidente da NTC/Fenatac, durante coletiva à imprensa. O último aumento dado pela Seap – Secretaria Especial de Administração de Preços foi de 22%, em 4 de dezembro, junto com o aumento do diesel. “Sem considerarmos o aumento dos insumos, verificamos no período de 4 de dezembro a 8 de janeiro uma defasagem média de 20,5% devido aos aumentos do diesel, pneus e peças”, reagiu Ribeiro.

Estudos técnicos da NTC provam que, do Plano Cruzado I até 8 de janeiro, o frete rodoviário de carga foi mais sacrificado que

outros setores. No período, o setor recebeu 394% de aumento, enquanto os ferroviários foram contemplados com 604%, os aéreos 564%, os fluviais 657%, os veículos 1 094%, diesel 461% e a inflação 469%.

A defasagem tarifária acumulada, contudo, pode ser vista de ângulos diferentes. Segundo a Seap, até 8 de janeiro, teria havido 68,31% de defasagem, enquanto que pelo sistema de aferição do Conet seria de 92,70%. “Com o reajuste de 30% aplicado agora, a defasagem cai para 29,47% pelo critério da Seap e para 48,23% pelo critério do Conet”, garantiu Ribeiro.



Sebastião U. Ribeiro

Na reunião, os empresários autorizaram a NTC a divulgar até abril “os reajustes tarifários simultâneos aos aumentos de preços dos combustíveis”, restando para as tarifas as variações de custo operacional ocorridas no período, acrescidas de uma parcela de defasagem. Em nota distribuída à imprensa, a NTC profetizou que “nos próximos noventa dias, a defasagem tarifária, apurada pelo critério do Conet, estará zerada”.

## Eleita a nova Diretoria da ABR ABAC: apenas uma jogada política?

Com três anos de atividades, a ABR – Associação Brasileira de Recaudadores elegeram nova diretoria, tendo confirmado os três principais membros para o segundo mandato: Ademar Nienkotter, na presidência, Paulo F. Moreira, na Secretaria e Victor Aristides Rank, na Tesouraria. Algumas mudanças no estatuto permitiram ampliação da chapa, com a criação de um Conselho Deliberativo, do qual fazem parte representantes das dez associações estaduais do setor.

Com dois anos de mandato pela frente, a nova Diretoria, empossada em 18 de dezembro do ano passado, tem um plano de metas baseado na busca do fortalecimento da classe. Assim, se propõe a criar mecanismos de reserva de mercado. “Através de

normas já existentes, pretendemos que o governo estabeleça uma disciplina para o ingresso de novas empresas no setor”, explica o secretário Paulo Moreira. Da mesma forma, que sejam cumpridas as leis federais que isentam de ICM e IPI as empresas do setor, pois, em alguns estados, se tem exigido o recolhimento do ICM, como no Rio de Janeiro e Distrito Federal.

A ABR se propõe ainda a criar assessorias técnicas, promover encontros com fabricantes de pneus, rodas e aros, realizar o primeiro congresso nacional da classe, continuar promovendo reuniões fora de sua sede em São Paulo, visando a criação de novas associações estaduais e divulgar melhor a tabela de preços, visando o seu cumprimento a nível nacional.



José C. Gomes Carvalho



Egidio Airton Módolo

FOTOS: Arquivo TM

Um racha na Abac – Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios? Para a Abrave, entidade que reúne os distribuidores de veículos, sim. Para a Abac, apenas “uma jogada política” do atual presidente da Abrave, José Carlos Gomes Carvalho. “Ele quer continuar dirigindo uma associação de classe e, para isso, criou uma”, desafia Egidio Airton Módolo, presidente da Abac.

Polêmica à parte, já está funcionando provisoriamente na sede da Abrave, em São Paulo, a Abrad – Associação Brasileira do Administradores de Consórcios das Distribuidoras de Veículos para representar esse segmento do comércio de veículos. Segundo José Gomes Carvalho, que encabeça a Diretoria provisória, a entidade surgiu da “necessidade de proteger a categoria dos problemas criados pelas administradoras que não mantêm vínculo com con-

cessionárias e que, sem nenhuma previsão, venderam um número maior de cotas que o mercado poderia suportar, ocasionando graves problemas para todos”.

Para Egidio Módolo, no entanto, os prejudicados não foram as concessionárias, mas os consorciados e as próprias administradoras em sua imagem, pois, por ocasião do congelamento de preços (1986) e parte de 1987, as revendedoras “se negavam a entregar veículos aos contemplados porque, nesse caso, não poderiam cobrar ágio nem abarrotar o veículo de acessórios que lhes garantissem lucro extraordinário”.

A Abrad se propõe a reunir concessionários de todas as marcas que também possuam administradoras de consórcios, a fim de fortalecer as empresas e representá-las junto ao poder público, demais entidades, além de servir de órgão de consultoria, promover cursos, entre outras atividades.

## ANPRF condena veto do presidente Sarney aos efetivos do DNER

A Associação Nacional da Polícia Rodoviária Federal manifestou-se contra o enquadramento dos ex-funcionários da Ecex no quadro permanente do DNER. Inconformado com a medida, o presidente da entidade, Sebastião Moreira Pinto, distribuiu à imprensa um furibundo comunicado condenando o veto do presidente Sarney ao projeto de lei determinando o aproveitamento de funcionários efetivos do próprio DNER. Para Moreira Pinto, “este veto é uma demonstração incontestável de que os funcionários do DNER nada representam para esse governo que af está, dilapidando o erário público” e “tolerando a mais deslavada corrupção”.

Depois de classificar os ex-funcionários da Ecex de “novos marajás do DNER”, o presidente da

ANPRF afirma que eles são, “em sua maioria, entulho da última ditadura militar, onde se encontra de tudo. Desde torturadores implacáveis a indolentes” militares da reserva (a expressão original é implacável) que, “depois de se reformarem em suas unidades com polpudos vencimentos, ocuparão altos cargos em detrimento dos funcionários de carreira”.

Sobre os engenheiros do próprio DNER que já haviam se aposentado por tempo de serviço e entraram para a Ecex, o denunciante pergunta como serão justificados os supersalários que irão receber e se a compulsória os alcançará aos setenta anos de idade.

Consultado por telex, o diretor Geral do DNER, Antônio Alberto Canabrava, não se manifestou sobre o assunto.

## Liberação dos fretes gera temor

O gerente Comercial de uma grande transportadora já manifesta preocupação em relação à liberação dos fretes, que está causando muita expectativa. “Estão apresentando o fato como uma vitória. Mas, na práti-

ca, a coisa não é bem assim. O Conet não tem autoridade legal para aumentar fretes. Daqui pra frente, a concorrência vai ser brutal e precisaremos de muito jogo de cintura nas negociações”, alerta.

## Canabrava reclama recursos



FOTO: Arquivo TM

Antonio A. Canabrava

“Durante estes nove meses de gestão, passei o tempo todo a buscar recursos, ao invés de dar mais atenção à qualidade do que está sendo feito”, desabafou o diretor-geral do DNER, eng<sup>o</sup> Antonio Alberto Canabrava, na última semana de dezembro, em Belo Horizonte, quando fez um rápido balanço de sua atuação frente ao órgão do Ministério dos Transportes. “Tivemos problema e vamos lutar com muitas dificuldades para a obtenção de obras”. E não é com problema somente de ordem orçamentária que o DNER vai ter de conviver. Questões internas, como a possível passagem da Polícia Rodoviária Federal para a área do Ministério da Justiça, entre outras coisas, também preocupam o dire-

tor-geral do DNER, embora Canabrava “diplomáticamente” descarte o assunto.

Voltou suas preocupações para a área financeira, mostrando-se apreensivo com relação à nova Constituição, porque, segundo o aprovado pela Comissão de Sistematização, é previsto o orçamento anual para o DNER. “Isto não é bom, porque não se pode concluir obras rodoviárias em apenas um ano”. E cita, por exemplo, o caso da duplicação da “Fernão Dias”, entre Belo Horizonte e São Paulo, obra prevista para, pelo menos, três anos.

“O exercício de adivinhar a inflação é difícil”, diz, acrescentando que a possível destinação do IUL – Imposto Único sobre Lubrificantes para os estados e prefeituras vai esvaziar ainda mais os cofres do DNER, restringindo sua capacidade operacional. De qualquer maneira, vai lutar para que parte do IPI sobre veículos e peças seja revertida para o órgão.

Obras propriamente ditas e de cunho mais emergencial, Antonio Alberto Canabrava disse que, além dos trabalhos de recuperação de trechos das BRs 262, 101 e 116, foram feitas licitações para a duplicação de alguns trechos da BR 040, entre Belo Horizonte e Brasília. Sem recursos financeiros, “a coisa está difícil”.

## Brasília muda embarque nos ônibus

A partir de julho do ano passado, o embarque de passageiros nos ônibus de Brasília passou a ser feito pela porta traseira, a exemplo da maioria das cidades brasileiras. As autoridades justificaram a medida alegando que a mudança atendia a reivindicações de diversas comunidades de base. O sindicato dos motoristas também foi favorável à medida. Mas, o novo sistema divide a categoria. Enquanto alguns condutores reclamam do acúmulo de passageiros à sua volta, outros destacam o maior poder de fiscalização.

Quando o desembarque era pela porta de trás, era grande o número de passageiros que fugiam totalmente ao controle do motorista e trocador, desembarcando sem pagar, porque ambos estavam na parte da frente do veículo.

No meio empresarial, a opinião é de que a modifi-

cação não trouxe ganhos significativos, proporcionando apenas maior velocidade nas operações. Por outro lado, já se constata maior desgaste nos pneus dianteiros, provocado pelo excesso de peso. “Estamos tendo um custo adicional de Cz\$ 2,5 mil na troca da posição da catraca e da cadeira do cobrador”, afirma Délio Rocha, diretor da Viação Alvorada. Já na Viplan, a inversão do embarque/desembarque custou um pouco menos. Quando o governo anunciou a medida, a empresa havia encomendado um lote de cem novos veículos e eles já foram entregues com a catraca no lugar certo, resultando em economia de Cz\$ 250 mil.

Custos à parte, as empresas mostram-se satisfeitas com a alteração, principalmente por causa da redução da evasão de rendas.



FOTO: Aloísio Alberto

Segundo as empresas, alteração reduziu evasão de renda

## Mudanças eliminam a nota fiscal

A exemplo de São Paulo, as empresas de transporte de mudanças de Minas Gerais não precisam mais da nota fiscal avulsa emitida pela Secretaria da Fazenda do Estado para cada uma de suas operações. O Setcemg – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais, conseguiu a substituição dessa nota pelo conheci-

mento específico, através do Regime Especial 97/87. Agora, o presidente da Comissão de Mudanças do Setcemg, que coordena também a Comissão Nacional de Mudanças da NTC, Raymundo Fernandes Bezerra, reivindica a extensão desse regime a nível nacional.

“Na verdade, a nota avulsa não passa de um entrave burocrático que,

em caso de ausência, implica em pesadas multas para a empresa”, explica José Moisés Arana, vice-presidente da Comissão Nacional de Mudanças. Segundo ele, o regulamento da atividade prevê a valorização do conhecimento como principal documento das operações de transportes, também para a especialidade de mudanças. “Basta que a ele se anexe o inventário”, completa.

Raymundo Bezerra, por sua vez, prega a criação de

um sistema integrado de fiscalização para evitar aborrecimentos nos postos de fiscalização nas divisas dos estados. Enquanto não consegue isso a nível federal, iniciou, através do sindicato, a distribuição de um livreto explicativo das novas exigências para evitar que, por desconhecimento dos fiscais, as empresas continuem sendo multadas. Ele ressalva, no entanto, que esse regime vale apenas para as empresas filiadas ao sindicato.

## Postais de ônibus e caminhões



Fotos: Divulgação

## Rio - Sul recebe em fevereiro seu primeiro avião Brasília



Colecionar cartões postais é um hobby barato e bastante difundido entre jovens do mundo inteiro.

Porém, colecionar apenas postais de aviões despertou tanto interesse que no Brasil já existe uma associação só para isso. É o Clube do Manche, que reúne mais de cem sócios de todo o país.

No próximo dia 12 de março, será realizada mais uma reunião semestral do clube para troca de informações, compra e venda de postais, no auditório do Museu da Aeronáutica, no Parque Ibirapuera, em São Paulo.

Lineu Carneiro Saraiva, um dos idealizadores do clube resolveu ampliar as atividades nessa área de coleção e, além de assumir as atividades comerciais do Clube do Manche, criou a Aerohobby Artigos para Colecionadores, em Rio Claro (SP) para reunir também os aficcionados em ônibus, caminhões, trens, navios. A empresa aceita inscrições de associados e comercializa postais e cartazes via correio. Maiores informações podem ser obtidas através da Caixa-Postal 140 - CEP 13500, em Rio Claro (SP).

## Abrave diz que 1987 foi péssimo

A pior crise de sua história. Assim, a Abrave - Associação Brasileira dos Distribuidores de veículos Automotores, define o comportamento do mercado interno de veículos durante 1987, com uma retração generalizada das atividades, com a alta dos preços dos veículos conjugada com a queda do poder aquisitivo dos consumidores. A queda no período de janeiro à novembro do ano passado chegou a 34,7% se comparada com igual período de 1986. Nos onze meses de 1987, foram vendidos 525 216 veículos contra 804 043 no ano an-

terior até novembro.

A queda maior ficou para os automóveis, 50,7 % os veículos de uso misto tiveram queda de 28,1%; as camionetas, 9,6%; os utilitários cresceram 9,4%; os caminhões com queda de 21,6%; os ônibus aumentaram 14,6% e os tratores, registraram queda de 17,5%.

As tendências para este ano, segundo a Abrave é que os resultados se repetam porque "a evolução do rendimento dos consumidores continuará sendo ultrapassada pelo aumento de preço dos veículos".

A Rio-Sul, empresa controlada pela Varig, receberá no próximo dia 9 de fevereiro seu primeiro avião Brasília, produzido pela Embraer, para operar na rota São Paulo (Congonhas) - Caxias do Sul (RS), hoje feita com aviões Fokker e Bandeirante.

Será este o primeiro EMB-120 Brasília - para trinta passageiros - a operar em território nacional, embora a Embraer já o venha produzindo desde agosto de 1985. Segundo o portavoz da Embraer, foram entregues 59 unidades para a Europa e Estados Unidos, sendo que o maior cliente é a ASA - Atlantic Southeast Airlines, de Atlanta (EUA), com 38 aeronaves já entregues com opção de compra de mais 38.

A Rio-Sul encomendou mais um, que será entregue em seguida, para a rota Congonhas-Navegantes (SC) e, numa terceira etapa, mais uma frequência entre São Paulo-Caxias do Sul (RS), via Criciúma (SC). Voando a uma velocidade máxima de 555 Km/h a uma altitude de oito mil metros, o EMB-120 Brasília substitui, com vantagens, os concorrentes da mesma rota. A Rio-Sul mantém em operação seis Fokker F-27, com 42 lugares e sete Bandeirante, com 19. A Embraer recebeu consultas da TAM e Nordeste para aquisição do Brasília, que custa US\$ 6 milhões, porém as encomendas não foram feitas ainda, informa o porta-voz.

## EVENTOS

A Prolog Comunicações está divulgando seu calendário de cursos para o setor de transporte rodoviário de carga para este ano. No primeiro semestre programou seis cursos a serem realizados no Hotel Firenze, em São Paulo, ao custo de 25 OTNs por inscrição. Assim, de 24 a 25 de março será promovido o curso "Just in Time"; de 21 a 22 de abril, Tecnologia e Aplicação dos Sistemas de

Estocagem e Movimentação de Materiais; dias 19 e 20 de maio, Custos Operacionais e Tarifas de TRC; nos dias 17 e 18 de junho, Logística e Distribuição Física; Análise e Desempenho de Empresas de Transporte e Transporte Internacional ainda não têm data definida. Maiores informações poderão ser obtidas pelos telefones (011) 572-5518 e 570-1790 ou pelo telex (11) 23470.

# MAIS UM PIONEIRISMO DA BR: AJUDAR O BRASIL A ENTRAR NA ERA DO TRANSPORTE MOVIDO A GÁS NATURAL.

Quinze ônibus, movidos a Gás Natural Comprimido (GNC) fornecido pela PETROBRÁS DISTRIBUIDORA, estão chegando ao Natal (RN), onde serão incorporados à frota local de transporte urbano de passageiros, operada pela Superintendência de Transportes Urbanos da Prefeitura do Natal.

Os veículos percorreram mais de 3.200 Km de Botucatu (SP) ao Natal e foram acompanhados por carretas de propriedade da PETROBRÁS DISTRIBUIDORA para o abastecimento dos ônibus com completa assistência de técnicos e engenheiros da BR. Para perfeito funcionamento dos motores, a lubrificação será feita exclusivamente com LUBRAX GÁS, o primeiro óleo para veículos a gás natural.

Resultado da avançada tecnologia PETROBRÁS, o gás Natural é mais econômico do

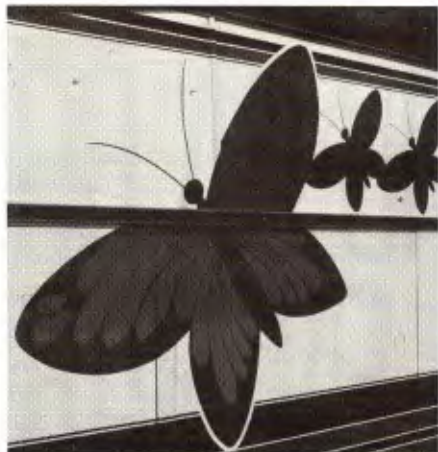
que o óleo diesel, reduz a poluição nos grandes centros urbanos e garante melhor desempenho e durabilidade dos motores.

Agora já são 83 ônibus em circulação no Brasil movidos a gás natural da BR, o que confirma a vocação pioneira da PETROBRÁS na pesquisa e desenvolvimento de alternativas para substituição de combustíveis derivados de petróleo, economizando divisas para o Brasil e abrindo uma nova era para o transporte coletivo de passageiros no país.

Graças à PETROBRÁS e à Prefeitura, o povo do Natal vai começar 1988 com todo gás.



**PETROBRÁS**  
DISTRIBUIDORA S.A.



## Cores alegres vencem o concurso de pintura

Alegria e movimento deram o tom do XX Concurso de Pintura de Frotas. Entre os vencedores, predominaram cores quentes, como laranja, amarelo e vermelho. Não faltou também o equilíbrio do azul. **Página 12**

## Um movimentado calendário de lançamentos

O calendário de lançamentos de 1988 será movimentado. Terá como carro-chefe a linha leve da Mercedes. Mas, Ford, Volkswagen e Cummins também prometem novidades a partir de março. **Página 32**



## Após a greve, governo libera os fretes de carga

Um mês depois da fracassada greve dos carreiros, o governo liberou as tarifas do transporte de cargas. Para tirar o atraso, o Conet promete um repasse gradativo da defasagem acumulada. **Página 40**

### E mais...

Equipe de TM ganha prêmio de jornalismo .....	20
Privatização, a única saída para a ferrovia .....	24
“Pendolino, o trem que inclina nas curvas .....	27
Finalmente, o acordo sobre encomendas .....	50

### Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	9
Cartas .....	10
Mercado/novos .....	46
Mercado/usados .....	48
Produção .....	49



CAPA: Vencedores do XX Concurso de Pintura de Frotas; FOTOS: César Lima (Bel-Tour) e Divulgação (Confiança)



Editora TM Ltda

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

# transporte moderno

#### REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis  
Editora assistente: Valdir dos Santos  
Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo) e Gilberto Penha  
Revisora: Margarida Bezerra Leite

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb

Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos)

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.  
Arte e Produção: Waldemar Schön

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 665-675 - 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 e Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rosé Puccioni de Oliveira

Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e

Representações - (Gilberto A. Paulini) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

#### 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 Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23) 236869

#### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

Rua Said Aiach nº 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Perera

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes



#### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 120,00. Edições Especiais: Cz\$ 180,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

TELEX (011) 35247

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. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

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.



## O fim da tutela

Pleiteada com insistência, nos últimos tempos, pelos transportadores, a liberação dos fretes rodoviários de cargas, autorizada este mês pelo ministro da Fazenda, Maílson da Nóbrega, faz justiça, finalmente, a uma antiga reivindicação do setor.

Na verdade, o transporte rodoviário de cargas viveu quase quinze dos últimos vinte anos sob o jugo do CIP/Seap. Assim, o controle de preços acabou indissolavelmente ligado à própria história da comercialização de fretes, sobre a qual exerceu inegável influência.

Foi, por exemplo, para atender a exigências do CIP, no longo período de tutela de preços que vai de 1968 a 1977, que o setor viu-se obrigado a organizar suas primeiras tabelas nacionais de fretes. Na falta de critérios técnicos, lançou-se mão, na época, de toscas listas regionais, reunindo as tarifas praticadas por origem e destino.

O prolongado uso do cachimbo chegou a deixar a boca torta. Apregoavam-se até algumas “virtudes” do controle de preços. Afinal, para um setor na época politicamente fraco, indisciplinado e pulverizado, nada melhor que o respaldo oficial para sacramentar e impor reajustes.

Tanto que, órfão do CIP, em julho de 1977, o transporte tratou logo de encontrar um substituto à altura. Nascia, assim, o Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários. “Pai” do atual sistema tarifário e mentor da política de comercialização, o Conet chegou a desempenhar um importante papel – até ser transformado em figura decorativa pela Portaria 13/83 do CIP, que restabeleceu o controle de preços.

Cometia-se, mais uma vez, um grande equívoco contra o transporte. Mais do que um fato isolado, a volta da tutela constitui clara demonstração de que, à sombra do autoritarismo político e militar, floresceu no país uma inominável ditadura econômica.

Não merece outra denominação a vã e insistente tentativa de se revogar a lei da oferta e da procura, substituindo a “mão invisível” do mercado pela burocracia oficial. Pois, na sua fúria controladora, o governo nada mais fez do que combater a inflação a partir de seus efeitos e não pelas suas causas.



Pode-se argumentar que, numa economia inflacionária como a brasileira, os controles constituem artifícios indispensáveis para quebrar a crista dos aumentos de preços. Isto é, ajudam a desmontar o conhecido mecanismo através do qual a inflação passada realimenta e revitaliza a inflação futura.

Qualquer estudante de economia sabe, no entanto, que tal controle deve se limitar aos setores oligopolistas, não tendo a mínima razão para se estender àqueles onde prevalecem condições satisfatórias de concorrência. Nestes últimos, ensinam os manuais de economia, os tabelamentos geram desequilíbrios de oferta e procura que, fatalmente, conduzem às filas, ao mercado negro e a distorções permanentes na locação de recursos.

Outra regra econômica comezinha reza que a duração dos controles de preços deve ser sempre a mais curta possível. Quando o acompanhamento envereda por caminhos mais lentos, surgem as mais fundadas razões para temores quanto à sua eficácia.

Como se vê, a duradoura intervenção em um setor altamente competitivo – tido, até algum tempo atrás, como a “última fronteira” da livre concorrência – contrariou impunemente as mais elementares regras da administração econômica. Resta esperar que, pelo menos, o mau exemplo sirva de lição para o futuro.

# CARTAS

## O transporte "esquecido"

Em minhas declarações, concedidas a TM-284, setembro 1987, através de entrevista telefônica, acredito não ter conseguido transmitir o meu pensamento com a clareza necessária.

Quando falava sobre o resultado conseguido pela São Geraldo em 1986 e no corrente ano de 1987, tive a intenção de dizer, entre outras coisas, que o congelamento ocorrido em junho de 1987, contemplou aumentos de última hora para óleo diesel, gasolina, pneus, peças e acessórios, lubrificantes etc.

O mesmo não aconteceu com o transporte interestadual de passageiros, que convivia com preços administrados pela Seap, sob o jugo de uma planilha aprovada e implantada sob os protestos da Rodonal. Esta planilha, apesar de conter em seus itens de custo insumos sob os quais a Seap autorizava aumentos naquela oportunidade, não foi corrigida e ficou defasada em 55%.

Declarei que tal medida, tomada sem explicações que a justificassem, demonstrava o esquecimento do transporte interestadual por parte dos responsáveis pela sua adoção. (...)

## Bettina nega demissão

TM nº 286, novembro de 1987, informa que o Sr. Horst Adolf Denny foi demitido da Cia. Transportadora e Comercial Translor. Tal não sucede. Tanto é verdade, que continua tendo assento no Conselho da empresa.

A razão da sua saída da Presidência foi a minha nomeação para a Presidência Executiva, após quinze anos como Presidente do Conselho. As outras mudanças ocorridas são consequências administrativas, comuns em qualquer empresa.

Declarei também que a redução dos salários dos motoristas, imposta pela planilha tarifária, levaria à fuga de interessados na profissão, que exige um mínimo de seis anos de formação. Isso acarretaria deficiência na mão-de-obra, fuga dos atuais profissionais para outras atividades e provável aumento de número de acidentes. Conseqüentemente, as empresas interestaduais, atualmente rígidas em seu recrutamento e seleção, se veriam obrigadas a reduzir tal nível de exigência. O motorista urbano de São Paulo, tarifariamente, tem remuneração maior que o motorista interestadual.

**Marco Aurélio Garcia, diretor administrativo e Financeiro da Cia. São Geraldo de Viação - Belo Horizonte-MG**

*Por inevitáveis limitações de espaço, objetividade e síntese são exigências do trabalho jornalístico. O entrevistado não aponta expressamente nenhum engano no texto publicado. De qualquer maneira, fica a sua versão, mais completa e também mais amena que a do repórter - especialmente, em relação ao Ministério da Fazenda.*

**Bettina Lence - diretora Presidente da Cia. Transportadora e Comercial Translor - São Bernardo do Campo-SP.**

*Fica aí a retificação. Horst Denny não foi demitido, mas apenas afastado da presidência. A notícia foi colhida na Translor, onde quem indaga sobre Horst Denny é logo informado de que ele não trabalha mais na empresa. Quanto às mudanças corriqueiras, em nenhum momento TM afirmou o contrário.*

## "Maiores": elogios e críticas

Solicitamos retificar a classificação da nossa empresa na listagem "As maiores do transporte". Fomos classificados em 112º lugar no setor de transporte rodoviário de cargas, quando o correto seria 76º, pois nosso faturamento atingiu Cz\$ 117 942,70 e não apenas Cz\$ 74 289,20, como foi publicado.

**Rita D. Carlesso, procuradora da Transportes Bebber Ltda - Marau-RS.**

*O "Demonstrativo do resultado do exercício 31-12-86" enviado pela Bebber, infelizmente, não informava que referia-se apenas a um semestre. Daí o engano.*

Queremos cumprimentar TM pela edição "As maiores do transporte", setembro, 1987.

De nossa parte, queremos lembrar que o ano de 1986 foi atípico para a economia do país, trazendo inevitáveis reflexos sobre os registros contábeis. Assim sendo, elaboramos três demonstrativos financeiros naquele período: janeiro a fevereiro, março a junho e julho a dezembro. Portanto, para obter o resultado do período, é necessário somar as demonstrações em causa.

Analisando a tabela "As maiores de cada setor - revendedores de veículos", constatamos que nossa empresa figura em 173º lugar. Porém, foi considerado apenas o resultado do segundo semestre de 1986.

Esclarecidos os fatos, gostaríamos que TM publicasse as correções devidas.

**Marka Veículos e Máquinas Agrícolas Ltda. - Jaú-SP.**

*Considerado todo o período, a receita operacional líquida da Marka atinge Cz\$ 88 766 mil. Devia estar, portanto, em 104º lugar.*



Para nossa surpresa, nossa empresa não figura na listagem das transportadoras rodoviárias de cargas, publicada na edição "As maiores do transporte", setembro, 1987.

Entendemos que deveríamos constar em 226º lugar, uma vez que nossa receita operacional líquida, em 1986, foi de Cz\$ 23 558 mil. Para melhor esclarecimento, enviamos cópia da carta de 13 de maio de 1987, encaminhando as informações solicitadas.

**Engº Marcos Ostorero, gerente Comercial/Administrativo da Empresa de Transportes Cordial Ltda - São Paulo-SP**

*Por falha de digitação, o balanço da Cordial deixou de ser incluído.*

TM nº 284, setembro 1987, apresenta, na página 23, listagem "As maiores do transporte rodoviário de passageiros", número de classificação 78, a Empresa União de Veículos como sendo uma empresa de transportes de Santa Catarina. A empresa União de Santa Catarina chama-se, na verdade, União Empresa de Transporte.

**Aristides Smaniotto - Rio do Sul-SC.**

# CARTAS

*TM errou e o leitor também. A razão social correta é Empresa União de Transporte Ltda.*

Na apresentação do resultado final das "Majores do Transporte", o editor Neuto Golçalves dos Reis admitiu que o trabalho possui acertos e erros. Os acertos superam em muitos os erros cometidos, sem dúvida. Mas, com o intuito de colaborar para que a edição do próximo ano apresente um grau de perfeição ainda maior, faço as seguintes sugestões, quanto ao transporte Rodoviário de Passageiros, todas na forma de perguntas, devido à minha pequena experiência no ramo:

• A empresa Viação Ideal (60º lugar) não é a mesma que figura em 33º lugar entre as urbanas?

• O Transporte Liderminas (69º lugar) realmente é transportadora de

passageiros, embora figurando em 202º no ranking das empresas de cargas?

• As empresas Breda (9º lugar), Flores (36º lugar), Vera Cruz (42º e 59º lugares), Ideal (60º lugar) e Limousine Carioca (74º lugar) dedicam-se realmente ao transporte rodoviário de passageiros?

• Não seria mais fácil para a compreensão dos leitores se o nome mais conhecido ou mesmo o nome fantasia da empresa viesse grafado em letra maiúscula entre parêntesis? Torna-se muito difícil identificar, por exemplo, a empresa Elson Souto & Cia Ltda (50º lugar). Provavelmente, ela deve possuir outra denominação.

Jorge Alves Ferreira Jr.  
- Juiz de Fora-MG.

*Embora não informe a empresa a que pertence, o leitor mostra que não é nenhum iniciante no setor.*

*TM agradece a sua consultoria, voluntária e gratuita.*

• Realmente, houve dificuldades em classificar algumas empresas de transporte de passageiros do Rio de Janeiro - especialmente quando os balanços foram recortados de jornais. A maioria delas realiza tanto transporte municipal quanto intermunicipal. A Viação Ideal, de Ilha do Governador, por exemplo, acabou aparecendo tanto no setor urbano quanto no rodoviário. Consultada, após a edição, a empresa declarou que prefere ser classificada entre as urbanas.

• A Liderminas é, na realidade, transportadora rodoviária de cargas. Sua duplicação no setor de passageiros deveu-se a um equívoco.

• Embora dedicando-se ativamente ao transporte turístico e de fretamento, a

*Breda tem também linhas rodoviárias regulares.*

• Já a Flores, de São João do Meriti-RJ, opera tanto no transporte municipal quanto no intermunicipal. Não há predominância de uma atividade sobre outra.

• Por sua vez, a Viação Vera Cruz, de São João do Meriti-RJ, ao enviar o balanço, se autotransportadora rodoviária de passageiros. O mesmo acontece com a Viação Vera Cruz de Duque de Caixias-RJ.

• No formulário devolvido à redação, a Limousine Carioca, de Duque de Caixias-RJ, informa que o seu ramo de atividade é o transporte rodoviário de passageiros.

• A sugestão do nome fantasia é muito boa. De fato, a empresa Elson Souto & Cia é mais conhecida como Expresso 1002.

## 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

• **MATRIZ - GUARULHOS - SP:** Av. Presidente Tancredo de Almeida Neves, 851 - Bairro Macedo - Via Dutra, KM. 225 - Fone: (PABX) 209-6466 - Caixa Postal Telex: 011.33704 • **Fábrica 2 - RIO DE JANEIRO - RJ:** Av. Coronel Phidias Távora, 1.095 - Pavuna - Via Dutra, Km 3 - Fone: (PABX) 371.4073 - CEP 20000 - T • **Fábrica 3 - BETIM - MG:** Rodovia BR 381 (Fernão Dias) Km 17 - Olhos D'Água - Fone: 531-2311 - CEP 32500 - Telex: 0312562 • **Escritório Regional - RECI** chal Mascarenhas de Moraes. 4.536 - Sala 103 - Imbiribeira - Fone: 339-0410 - CEP 50000 - Telex: 0814259

# Vencedores mostram leveza e velocidade

Os trabalhos vencedores do XX Concurso de Pintura de Frotas têm em comum a dinâmica, a leveza e a boa escolha de cores. Predominaram o laranja e o amarelo. Mas, o azul também teve seu lugar

Movimento, velocidade, leveza e enlace de cores foram a tônica dos trabalhos selecionados pelo júri do XX Concurso de Pintura de Frotas. Na escolha das cores, a tendência é para tonalidades "quentes" como o laranja, o vermelho e o amarelo. Na maioria das classificadas, porém, o azul tem seu lugar, como cor básica ou como contraponto do laranja. O fundo claro, conotando limpeza, foi também uma constante entre as melhores pinturas de 1987.

Apesar do bom nível da primeira colocada, o setor de ônibus não apresentou novidades capazes de entusiasmar a comissão julgadora. As grandes inovações ficaram por conta dos veículos de carga, onde Confiança, Dom Vital e Gafor disputaram acirradamente o primeiro lugar.

## Confiança: a força do laranja e a tranquilidade do azul

Com 22 anos de atividades, 22 filiais e 220 veículos, a cearense Confiança Mudanças & Transportes foi a grande vencedora do XX Concurso de Pintura de Frotas. Sua marca, formada por duas setas azul e laranja, arrancou aplausos do jurados. "Sem dúvida, vai roubar a cena na estrada ou no trânsito", afirmou o publicitário Manolo Cofiño. "Tema bem explorado, com balanço gráfico e boas cores", emendou o estilista de veículos Luiz Alberto Veiga. "O fundo claro e a marca em azul e laranja dão boa visibilidade e ajudam na segurança", completou o empresário Adalberto Pansan.

O sucesso não foi obra do acaso. "O ramo de mudanças é extremamente competitivo", diz o diretor Comercial da empresa, José Renato C. Nogueira. "Por isso, estamos desenvolvendo constantemente novas idéias e utilizando a informática para aprimorar novas técnicas. Atualmente, por exemplo, nosso CPD desenvolve *software* para controle de

tráfego, controle financeiro, acompanhamento de vendedores e controle de gastos."

Segundo Nogueira, "era necessário buscar uma logomarca capaz de refletir esse dinamismo da empresa". Enviado à Europa, para pesquisar o assunto, um dos diretores da Confiança constatou que a tendência das logomarcas era utilizar letras grandes e que "o motivo básico dos logotipos era o movimento, o enlace de cores", relata Nogueira.

Para materializar a idéia, a empresa contratou os serviços do *designer* Paulo Barbosa, um sociólogo autodidata em programação visual e direção de arte. Barbosa foi instruído a não abrir mão da marca "Confiança". "De acordo com pesquisa realizada por Mr. Thom Norman, da Universidade da Yale", explica Nogueira, "a palavra confiança se encontra entre as 24 palavras-chaves, capazes de definir uma venda".

Assim, prossegue Nogueira, "teríamos apenas de adaptar nesse nome-fantasia às tendências modernas. Ao mesmo tempo, deveríamos buscar algo que significasse dinamismo, movimento, integração e leveza".

Nasceu, dessa maneira, um logotipo que, segundo Nogueira, "conseguiu sintetizar todas as nossas as-

pirações e, aplicado ao fundo branco do baú, proporcionou o impacto que esperávamos obter".

Segundo o diretor, o símbolo gráfico, composto de duas setas de sentidos contrários nas cores azul e laranja e em movimento horizontal, "traduz a idéia de deslocamento, mobilidade, e ir-e-vir da nossa frota em ação". Enquanto o laranja conota dinamismo e força, o azul lembra tranquilidade e segurança.

## Na Gafor, programação é a parte visível de grandes mudanças

O novo logotipo da Gafor, segundo a colocada no XX Concurso de Pintura de Frotas, é parte de uma estratégia geral de grandes mudanças realizadas pela empresa no último ano. Com nova razão social, deixou de ser Comércio e Indústria Gafor S.A. para se transformar em Gafor Transportes S.A.

Recém-instalada em amplo terreno próximo ao pico do Jaraguá, ela já é conhecida como uma das mais eficientes empresas especializadas em transporte de carga líquida e de elementos químicos.

Há 35 anos no mercado, tendo passado por diversas fases desde que começou no ramo de transporte frigorífico e possuindo hoje uma frota própria de duzentos conjuntos das marcas Fiat, Mercedes, Scania e Volvo, esta representando 70% do total, a Gafor trabalha com grandes empresas como a Petrobrás, Gessy-Lever e Suzano Papel e Celulose.

O novo logotipo, desenho de uma estrada em perspectiva formando um "G" estilizado nas cores azul claro e escuro sobre o fundo branco, foi desenvolvido por Humberto D'Ambrósio, diretor de Arte, que trabalhou um ano para chegar a esse resultado, tendo recebido sugestões da Volvo e Brandiesel para a execução.

**Martinho:**  
"o ônibus mais bonito do Rio"



“Renovamos mais de 50% da frota durante o ano, o que tornou mais fácil o trabalho de pintura”, afirmou Roberto Maggi, diretor Administrativo da empresa, que aprovou o logotipo até pelo seu lado mais abstrato, “pois ele sugere muita coisa. As crianças, por exemplo normalmente identificam nele uma asa de pássaro ou de avião”, ressaltou.

Para agilizar o trabalho de pintura da frota, a Gafor contratou o serviço da Publicenter de Itu, que já havia colocado o novo símbolo em todos os caminhões, e espera iniciar o ano com todas as carretas também pintadas.

Entre os jurados do concurso, houve ressalvas ao logotipo. A estrada foi considerada um símbolo muito comum e, portanto, pouco original. Os jurados lembraram também que a programação visual não identifica que produtos a empresa transporta. Mas no item “visibilidade”, a logomarca se destacou, graças ao fundo branco que a coloca em evidência.

Roberto Maggi diz que os custos do projetos são insignificantes se se levar em conta as vantagens que a nova programação visual pode trazer para a empresa, que atualmente emprega 250 funcionários.

### Na pintura da Dom Vital, o sol e um mapa estilizado do Brasil

Substituindo a antiga logomarca – a figura de um trecho de estrada que

formava suas iniciais –, por uma programação visual sofisticada, a Dom Vital Transportes Ultra-rápidos Indústria e Comércio S.A. arrebatou o terceiro lugar no Concurso de Pintura de frota na categoria carga.

Especializada em carga fracionada, com 28 filiais espalhadas pelo país, a empresa possui aproximadamente oitocentos caminhões de quase todas as marcas. A frota interestadual (20% do total – é formada por Scania e Mercedes, veículos de alta capacidade de peso, enquanto a distribuição – na Capital e no Interior de São Paulo – é feita por veículos Mercedes e Volkswagen).

O novo símbolo que identifica a empresa foi desenvolvida pelo ALR e A/Grab, que demoraram seis meses realizando pesquisas entre clientes e fornecedores e recolhendo sugestões. Depois dessa fase, foram criadas quinze opções e escolhida a atual logomarca. Na exposição dos conceitos do trabalho, a empresa explica que, “como o sol é um elemento constante da paisagem do Brasil, nada mais coerente do que utilizá-lo na marca”. Assim, o “D” é representado por um meio sol em vermelho (com tinta criada especialmente para a pintura pela Coral e denominada vermelho Dom Vital). A letra “V”, formada por faixas pretas oblíquas, seria, de acordo com as explicações, o mapa do Brasil estilizado. “Uma marca constantemente em movimento deve proporcionar uma apreensão plena. Isso ocorre a partir das proporções que a solução visual permite, levando a uma leitura rápida, sem margem de dúvidas ou interpretações

dúbias. Sua força de concisão personalizada essa marca, com alto índices de memorização”, diz a exposição da empresa.

Criado por Lucas Anguelo, o símbolo da Dom Vital é colocado sobre fundo branco – a cabina dos veículos anteriormente era azul. A agência que detém a conta da empresa já fez pesquisa de aceitação da marca tendo obtido resultados satisfatórios, iniciando uma campanha publicitária nacional em TV, jornais e revistas.

O plano de renovação da pintura da frota foi iniciado em setembro e estará concluído dentro de um ano.

“Em São Paulo e Rio de Janeiro, já começamos a pintar a nova marca mas, em todos os estados, estamos retirando rapidamente a logomarca antiga para não produzirmos um choque de imagens”, explicou Antero Montenegro Ribeiro, diretor Comercial da empresa.

Em São Paulo, três equipes se encarregam de retirar a antiga logomarca e coloca a nova por um sistema de gabaritos de poliéster (que substituiu o papel vegetal, cujas experiências não deram certo, pois, em contato com a umidade, o material sofria variações). Fazendo o trabalho em três fases, a empresa procurou evitar a ociosidade dos veículos.

A pintura, que já havia recebido medalha de prata na categoria *design* em concurso promovido pela Gazeta Esportiva, mereceu elogios e críticas dos jurados. “Bastante original. Mas, ficou devendo na finalização”, registrou Luiz Alberto Veiga, que não gostou também da aplicação do

## A comissão julgadora



**Luiz Alberto Veiga** – É um dos integrantes mais promissores do Departamento de Estilo da Volkswagen

**Manolo Cófiño** – Publicitário, foi diretor de Criação da J.W. Thompson. Atualmente, exerce o mesmo cargo na Produto Propaganda



**Milton Longobardi** – Publicitário, é, atualmente, gerente geral da P.J.Y. & R Propaganda, do grupo Fischer, Justus, Young & Rubicam

**Ernesto Klotzel** – Engenheiro, publicitário e jornalista de aviação, colaborador de vários jornais e executivo da CL-A Comunicações

**Gerhard Wild** – Professor e publicitário, titular da cadeira de Comunicação Visual da Escola Superior de Propaganda

**Luiz Nemorino Mora** – engenheiro Mecânico e gerente de Estilo da Ford Brasil. Autor, entre outros, dos projetos do Corcel e Itamarati.

**Adalberto Pansan** – Empresário de transportes, é diretor da Transportadora Americana e presidente do sindicato paulista Setcesp



FOTOS: César Lima

Inovadores, os balões coloridos da Bel Tour transformam cada viagem numa verdadeira festa, criam um efeito de terceira dimensão e facilitam a identificação do veículo

FOTO: Robson Martins



O uso de faixas diagonais não chega a ser novidade. Mas, o emprego de cores adequadas e larguras variadas dá idéia de movimento. A simplicidade constitui outro mérito



FOTOS: César Lima

A pintura explora com sucesso a alegria, leveza e beleza da borboleta. A proposta estabelece um paralelismo entre viajar e voar. Ou melhor, viajar levemente



O símbolo gráfico é composto de duas setas, nas cores azul e laranja, movendo-se em sentidos contrários. Enquanto o laranja traduz dinamismo, o azul conota tranqüilidade



No logotipo, uma estrada estilizada. O azul foi utilizado como cor básica, em variações escuras e claras, para contrastar com o fundo branco da nova frota de caminhões da Gafor



Enquanto o círculo vermelho do "D" simboliza o sol tropical, o "V" representa o mapa do Brasil estilizado. Resultado final: o sol aquecendo o território nacional

preto sobre o vermelho. "A marca é muito elementar e não contribuiu como poderia para o conjunto", opinou Manolo Cófiño. "A idéia é original e muito boa", afirmou Luiz Nemorino Mora. "Mas, peca pelo fato de o "V" estar espremendo o "D". Além do mais, as alturas são diferentes e o tipo gráfico do "D" é muito vazio em comparação ao "V", conclui.

## Os balões coloridos da Bel-Tour estão conquistando o Rio

"A pintura lembra alguma coisa *soft*, um monte de balões coloridos subindo, tranqüilos, num clima de festa..." A escolha desses balões, em destaque sobre um fundo branco, levou o empresário Martinho Ferreira de Moura, diretor da Bel-Tour Turismo Transporte Ltda., a conquistar o 1º lugar no Concurso de Pintura de Frotas/87, na categoria ônibus.

O projeto, de autoria de Moacir Ramos, ganhador de outros concursos promovidos pela TM, obteve do júri 283 pontos entre 420 possíveis. Em fins de 1986, o projetista recebeu da Bel-Tour a incumbência de criar uma alegoria com tonalidades claras. "Quando fui indagado pelo Moacir sobre o que pensava, então disse: alguma coisa alegre, de impacto, mas não muito berrante e nem no estilo "cheguei", contou Martinho.

Depois de trinta dias de elaboração, com o desenho esboçado numa cartolina, Moacir sugeriu debater os detalhes da composição gráfica. "Aqui está vermelho ao invés de azul como no desenho anterior", retrucou Martinho. Contudo, o desejo de mudanças de Martinho não durou muito tempo. "Paulatinamente, fui sentindo que havia de ser conforme o artista tinha programado."

Em seguida, o projetista viajou para Joinville (SC) para dar orientação na confecção do primeiro molde de pintura aos técnicos da fábrica de carroçarias da Nielson. Por decisão da Diretoria, a Bel-Tour resolveu compor sua frota de 1987 com ônibus de terceiro eixo, "o famoso truçado, com carroçaria mais alta." "Então, compramos cinco ônibus Scania, modelo 3.80; que são carros super altos. Tem custo inicial de fabricação mais elevado e custo operacional também, mas atendem às necessidades de um serviço ultra personalizado".

**SUPERÔNIBUS** – São batizados como *Bel Truk Super*, esses ônibus que apresentam um visual imponente

e se destinam à clientela considerada mais exigente em termos de luxo e conforto. "Só ficam à disposição para serviços VIP, sejam atividades turísticas, transportes de executivos, autoridades, atendimento de congressos e viagens especiais." Em média, o custo de frete está 25% acima de um ônibus comum de turismo com ar condicionado.

"Nossos ônibus especiais podem se deslocar para lugares onde o avião não chega, podendo transportar artistas ou grupos musicais confortavelmente", assegurou. Os *Bel Truk Super* são ônibus acarpetados, com poltronas em veludo, equipados com videocassete, TV em cores, completo serviço de som, ar condicionado e calefação. Dispõem de sala de estar com mesas de jogos, sofá lateral, bar e sanitário.

Com quase um ano de operação, os *Bel Truk Super* já se tornaram conhecidos do público fluminense. "Muitos amigos quando o vêem reconhecem, seja no aeroporto, na estrada ou centro da cidade e elogiam bastante sua pintura nova." O exemplo mais contundente do sucesso da pintura dos balões ocorreu na Oktoberfest, uma festa alemã tradicional de Blumenau (SC). "Nós fomos como passageiros normais, eu e minha esposa, sem nos identificarmos como proprietários da empresa. Sentimos os comentários de pessoas importantes como brigadeiro, empresário, hoteleiro e juízes, na hora das refeições: que pintura, que ônibus bonito!"

"Se amanhã, houver necessidade de a gente adquirir uma nova empresa de ônibus, nós vamos contratar o Moacir para cuidar da imagem visual da carroçaria da frota, não só pela qualidade de seus projetos mas também pela humildade do artista", acntuou Martinho. "Além de muita capacidade, ele sabe ouvir e, quando opta por um determinado modelo, possui um jeito especial de mostrar a gente a maneira pela qual o projeto ficaria melhor frente ao público."

Com uma frota de sessenta ônibus (53 Scania, três Mercedes e quatro microônibus Mercedes), a Bel-Tour mantém 50% de seus veículos equipados com ar condicionado. Além de possuir a Holliday, agência de turismo, a Bel-Tour é proprietária da empresa de ônibus Riviera, que opera oito linhas interestaduais (com 22 ônibus), do Rio de Janeiro para o Sul de Minas Gerais.

No final de 1985, coube ao projetista Moacir Ramos elaborar um novo visual para a Riviera. "Foi uma experiência positiva, pois, até então, a Riviera era uma empresa de ônibus decadente e mal operada", recordou Martinho. Com a renovação da frota, tornou-se necessária, a contratação de "um artista para "bolar" uma nova pintura de frota. Seu trabalho causou um bom impacto no público. Hoje, há quem diga que os ônibus mais bonitos a deixar a Rodoviária Novo Rio são os da Riviera", finalizou.

## Gatti consegue imagem dinâmica com tema bem antigo

A família Gatti está no ramo de transporte de passageiros há cinquenta anos e administra atualmente a Viação Gato Preto – resultado da fusão de outras quatro empresas de ônibus urbanos – e a Gatti Turismo.

A Gatti Turismo, no entanto, surgiu por volta de 1962 fazendo excursões para às praias paulistas e, hoje, com uma frota de sessenta veículos, se dedica ao fratemento (responsável por 60% de sua atividade) e ao turismo.

A Gatti Turismo, no entanto, surgiu por volta de 1962 fazendo excursões para as praias paulistas e, hoje, com uma frota de sessenta veículos, se dedica ao fratemento, (responsável por 60% de sua atividade) e ao turismo.

A empresa faz o transporte de funcionários somente de empresas situadas na zona Oeste, como a Gessy Lever, Scopus, National, Madeirite e outras – por uma questão de composição de custos, pois a sua sede se encontra nessa região. Realiza

### A PONTUAÇÃO DOS FINALISTAS

PASSAGEIROS			
JURADO	Beltour	Gatti	Pulmann
Longobardi	42	31	27
Klotzel	36	39	30
Mora	45	45	47
Adalberto	25	32	21
Veiga	44	52	46
Gerald	43	40	46
Manolo	48	38	31
<b>TOTAL</b>	<b>283</b>	<b>277</b>	<b>248</b>

Cada jurado atribuiu pontos de 1 a 10 aos seguintes quesitos: originalidade, visibilidade, praticidade, proposta, programação visual e apelo de vendas.

CARGA			
JURADO	Confiança	Dom Vital	Gafor
Longobardi	40	23	48
Klotzel	–	–	–
Mora	55	41	44
Adalberto	52	52	41
Veiga	52,5	46,5	48
Gerald	51	49	41
Manolo	58	37	39
<b>TOTAL</b>	<b>308,5</b>	<b>248,5</b>	<b>261</b>

Ernesto Klotzel não participou do julgamento das frotas de carga.



também locação para agências que operam nos aeroportos e organizam excursões (a única excursão regular feita pela empresa é para Foz do Iguaçu, mas ela não tem contrato firmado como operadora, fornecendo apenas os ônibus).

A frota da Gatti (58 Mercedes Bens e dois Volvo OB/58 – carroçaria Squalo), no entanto, não será padronizada tão cedo com as faixas inclinadas nas cores branca, amarela e, marrom, projeto visual desenvolvido pela Caio e classificado em segundo lugar no concurso de TM, categoria passageiros.

“Os novos ônibus, como os três Mercedes Bens 371 RS, com suspensão a ar e bancos de veludo, recebidos há um mês, serão padronizados com o novo logotipo, mas, os mais antigos, por terem as formas mais arredondadas são mais compatíveis com a antiga identificação e ficarão com ela”, explicou Luiz Arthur Gatti Weigand, diretor da empresa.

A Gatti já teve três, tipos de pinturas na frota. A anterior era uma composição com as iniciais da empresa e a atual foi escolhida, inclusive, para resolver um problema prático: colocada na parte superior dos veículos, não precisa ser feita sempre que eles são amassados em acidentes no trânsito:

“A nova programação visual tem linhas mais modernas, sendo mais simples na sua forma e parece muito funcional, uma vez que já existe uma outra pequena empresa que tem pintura muito parecida”, afirmou Luiz Arthur.

Quanto ao tempo necessário para a renovação de toda frota, no entanto, ege prefere não fazer previsões: “Apesar de o fretamento estar em expansão (o turismo é mais rentável, mas tem menor assiduidade), o tempo necessário para amortizar o custo de um ônibus hoje são sete anos, o que coloca certas dificuldades. Mas, de qualquer forma, ao contrário de outros períodos quando reduzimos a frota estamos em período de expansão”, diz Luiz Arthur.

O júri destacou principalmente a sensação de movimento imprimido pela pintura. “É um *design* forte, que confere um certo grau de velocidade através de faixas de larguras e cores variadas”, destacou Gerarhald Wilda. “O conjunto tem ótimo movimento visual e uma boa dinâmica de cores em relação á forma do grafismo”, completou Manolo Cófiño.

A originalidade, no entanto, sofreu algumas restrições. “O tema das diagonais em faixas contrastantes é bem antigo”, lembrou Ernesto Klótzl. Para dois outros jurados, a proposta seria “a menos original” das três finalistas do setor de ônibus.

De qualquer maneira, como registrou outro jurado, o conjunto resultou limpo e moderno.

## Borboleta da Pulmann já motivou publicidade até da Embratur

A borboleta-mãe da Pulmann, que arrebatoou o 3º lugar no Concurso de Pintura de Frotas (categoria ônibus), já inspirou até a Embratur em sua divulgação publicitária. Há dois anos, a empresa distribuiu sacolas com o desenho da borboleta, de antenas clavadas, aos turistas vindos do exterior, durante o desembarque nos aeroportos Santos Dumont e Galeão.

“De longe, as sete borboletas projetam cores diferentes. A borboleta principal sobressai das demais pelo tamanho e pela cor a avermelhada. As outras, menores, usam *de-*

“Tão logo foi divulgado o resultado, nós recebemos diversos telefonemas e isso foi muito gratificante”, confessou entusiasmado. A Pulmann mantém uma frota de sessenta carros, sendo 38 ônibus e 22 microônibus, e realiza a pintura dos veículos a cada dois anos. A encarroçadora Marcopolo utiliza tintas especiais Renner na pintura dos ônibus Pulmann. “A pintura completa das borboletas demora uma semana para cada veículo”.

Os dois ônibus de maior porte, um Scania 112 e um Mercedes Paradiso 371 (com terceiro eixo) são superconfortáveis. Têm tudo o que de mais moderno existe, desde o som estéreo até radiotransmissor VHF. Sempre limpos, os ônibus são perfumados e até as capas de cabeceira são mantida em dia. Essa é a nossa publicidade, porque os nossos clientes vão falando da qualidade do serviço um para o outro”, frisou.



Giovannetti: “a borboleta virou símbolo da empresa e está em todos os carros”

*gradé* (a cor vai esmaecendo em tonalidades cada vez menos vivas), clareando até a cor amarela”, destacou Piero Giovannetti, diretor da Pulmann Transporte e Turismo Ltda.

A idéia original da borboleta-mãe e sua prole foi de Enzo Giovannetti, fundador da Pulmann há vinte anos, e pai de Piero. “Meu pai buscou idealizar as cores das borboletas que mais se identificassem com um país tropical como o Brasil”, disse.

“Hoje, a borboleta virou símbolo da Pulmann, e não há um carro na frota em que não esteja desenhada.” Recentemente, Piero esteve na Europa, em visita á França, Espanha, Itália e Portugal, e, no círculo de sua atividade percebeu que as pessoas reconheciam na borboleta o nome da Pulmann.

A Pulmann detém uma boa fatia do mercado, com contratos junto de quarenta agências de turismo, incrementando o chamado “turismo receptivo”, transportando turistas de Copacabana, Pão de Açúcar e ilhas tropicais. “Nossos ônibus só andam em vias pavimentadas. E as mais longes são entre Rio de Janeiro e Petrópolis ou São Paulo.”

Servindo clientes personalizados, a Pulmann atende a 80% dos serviços contratados dentro da cidade do Rio de Janeiro, a maioria parte dos “pacotes” das agências de turismo. “Nossos ônibus não têm telefone, pois trabalhamos mais com agentes de viagem e quase nunca com o público em geral.”

Neuto Gonçalves dos Reis,  
Gilberto Penha e Elcio Santana

**Agora ao alcance dos médios: a força turboalim**



# ntada. Mercedes-Benz

L/LK-1118



O que era privilégio de caminhões de longas distâncias foi incorporado aos de médias distâncias.

O Mercedes-Benz L/LK-1118 apresenta as vantagens do motor turboalimentado: mais potência, maior velocidade média, mais segurança e economia. O que é útil tanto nas longas retas e subidas íngremes das estradas quanto nas vias complexas do trânsito das cidades.

Para levar e trazer toneladas de carga do campo para a cidade, ou entre cidades, nenhum outro é mais rápido e econômico.

### **31% a mais de torque com menos consumo.**

Os motores turboalimentados têm muitas vantagens. São mais potentes e têm maior torque. São mais econômicos pelo seu grande desempenho.

Com o Mercedes-Benz L/LK-1118 você faz mais viagens num determinado tempo. Mantém a pontualidade e a regularidade do transporte. Tudo isto com menor consumo de combustível, menos desgaste do motor e com custos e tempos de manutenção menores.

### **Fácil de manobrar. Seguro na hora de parar.**

Sua direção é hidráulica: exige menor esforço do motorista para manobrar e estacionar. Tem um reduzido círculo de viragem.

A embreagem de acionamento hidráulico exige menor esforço, o que traz mais conforto no uso. E oferece maior facilidade de

manutenção.

A caixa de câmbio com cinco marchas sincronizadas é adequada à nova potência.

E, na hora de parar, o L/LK-1118 é super-seguro: o freio de serviço é acionado a ar comprimido com dois circuitos independentes.

### **Bem integrado no campo e na cidade.**

O Mercedes-Benz L/LK-1118 é antes de tudo versátil. Sobre o seu chassi podem ser colocados os mais diferentes equipamentos: carroceria de madeira, furgão, tanque, caçamba, dando a ele todas as aplicações possíveis.

Com 2 versões de distâncias entre eixos e círculo de viragem de 15,5 m e 17,2 m, é o caminhão que melhor se integra ao trabalho nas ruas do campo e nas ruas da cidade.

### **Uma estrutura superprotetora.**

Quando adquire um Mercedes-Benz, você entra para uma família ampla, com o maior número de concessionários em todo o País: a Mercedes-Benz.

São mais de 200 concessionários onde você conta com assistência profissional e recursos técnicos adotados pela fábrica no País inteiro. E conta com até mais que isto: assistência para montar, administrar e rentabilizar frotas.

Tanto antes quanto depois da compra, você tem à sua disposição uma sólida estrutura a serviço do seu caminhão. Ela protege você, seu caminhão e seus lucros.



**MERCEDES-BENZ**

# “Vietnã brasileiro” ganha prêmio

Um júri de alto nível considerou o trabalho da equipe da TM a melhor reportagem sobre o assunto publicada em 1987 pela imprensa de São Paulo e Rio



Mats-Ola Palm entrega o prêmio Volvo à editora assistente Valdir dos Santos

FOTOS: Robson Martins

**Transpote Moderno** fechou o ano de 1987 colecionando mais um troféu. Conquistou o 1º Prêmio Volvo de Segurança nas Estradas, na categoria regional II, com a melhor reportagem publicada pela imprensa na região de São Paulo e Rio de Janeiro. O esforço conjunto dispendido pelos profissionais de **TM**, durante mais de trinta dias, viajando pelas estradas de vários estados para sentir de perto o clima de violência que tomou conta do trânsito no Brasil, resultou em uma reportagem de fôlego: um caderno especial de 21 páginas, contendo nove matérias redacionais, recheadas com dezenove fotografias e dez gráficos estilizados.

Matéria de capa, trazia logo abaixo do logotipo da revista uma linha fina em negrito e de curta extensão, conhecida no meio jornalístico como “chapéu” – (In)segurança nas estradas – casando, naturalmente, como um título sugestivo – *O Vietnã brasileiro*, em letras vermelhas sobre um fundo branco.

A capa da edição nº 283, de agosto, estampava uma foto dramática, adquirida às pressas do jornal “Estado de Minas”, em cima da hora de

fechamento da edição. Publicada de maneira sobreposta a outras duas fotos inclinadas, continha uma legenda forte: “Dois ônibus lotados se chocam na BR-040, no dia 26 de julho, em Minas: 62 mortos e 34 feridos”.

Como era esperado, a capa causou impacto nos leitores de **TM** um público desabitado a fotos mais realistas, e também entre redatores e pessoal da publicidade da própria revista, que questionavam a oportunidade de sua divulgação. Depois, tanto leitores quanto redatores acordaram com a postura da revista naquele momento: para mobilizar o leitor era preciso dramatizar a situação com intensidade. A reportagem chegou a ser elogiada, publicamente, em uma plenária do 8º Congresso dos Transportes Rodoviários de Bens, em Belém do Pará, no mês de setembro.

**TORCIDA GERAL** – Meses antes da divulgação dos ganhadores do Prêmio Volvo (em 16 de dezembro), a confiança era grande dentro da Redação de **TM**. Formou-se um consenso quanto à conquista do Prêmio Volvo. Afinal, **TM** tem uma longa

experiência em abocanhar troféus como esse. em 1975, por exemplo, obteve o primeiro lugar no extinto Prêmio Scania de Jornalismo. Em 1976, arrebatou o primeiro, o segundo e o terceiro lugares, além de uma menção honrosa, no mesmo consurso. Em 1977, ainda no Prêmio Scania, conquistou dois segundos lugares, um em reportagens coletivas e outro em trabalhos individuais.

Em 1980, a revista trouxe para casa o também extinto Prêmio Telesp de jornalismo, na categoria “Transportes”. E, em 1984, conquistou o primeiro lugar no igualmente extinto Prêmio Mercedes de Jornalismo.

Como das vezes anteriores, a equipe comandada por Neuto Gonçalves dos Reis, editor, e há vinte anos em **TM**, contava com um número de profissionais experientes capaz de justificar esse entusiasmo. Ao seu lado estavam Valdir dos Santos, editora-assistente, já tendo exercido a função de secretária da Redação do *Diário do Grande ABC*; Gilberto Penha, redator, ex-repórter da *Folha de S.Paulo*; Aloísio Alberto, correspondente em Belo Horizonte e já tendo sido redator da revista e repórter do *Estado de Minas*; Waldemar Schön, diagramador, vindo da revista *Quatro Rodas*; Marcelo Vigneron, repórter-fotográfico, tendo sido, recentemente, colaborador da agência fotográfica francesa *Gamma*; Heli José da Silva Pereira, ilustrador *Free-lancer*, atualmente em *Quatro Rodas*; e Margarida Bezerra Leite, repórter e revisora, com passagem pela Revisão de *O Estado de S.Paulo*.

**GUERRA NO TRÂNSITO** – Seguindo a linha da primeira página, o texto da abertura, com títulos “A cada duas horas, uma vítima fatal”, esmiuçou o fato de os acidentes de trânsito serem hoje considerados “o segundo problema de saúde pública do país, só perdendo para a desnutrição”. Reforçando esse aspecto, Marcos Cabral, então presidente do Contran, declarou à revista: “A guerra de trânsito no Brasil faz quase um Vietnã por ano, com 50 mil mortos e 350 mil feridos”.

Na abordagem de depoimentos de autoridades e pesquisas junto a órgãos técnicos, vieram à tona modos diferentes de ver a questão. Um levantamento da Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal, por exemplo, atribuiu a apenas três fatores a responsabilidade de acidentes de trânsito no Brasil: o motorista (98%), o pedestre (1%) e defeito do veículo (1%), esquecendo as condições precárias de tráfego existentes em um sem-número de rodovias, consideradas “as mais homici-

das do País” pelo Geipot – Empresa Brasileira de Planejamentos de Transportes.

**PONTOS NEGROS** – Já o DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que completou cinquenta anos de existência em 1987, segundo seu diretor, eng<sup>o</sup> Antônio Canabrava, admitiu a impotência do órgão em conservar, sinalizar e fiscalizar adequadamente os 47 mil km de rodovias pavimentadas sob sua jurisdição. Sem verbas, o DNER nada pode fazer no sentido de eliminar os 2 000 pontos negros, classificados tecnicamente desde 1984. Nesses locais, os acidentes ocorrem com maior frequência por falta de sinali-

zação adequada e também devido a erros geométricos cometidos ao tempo de planejamento das rodovias.

Aspecto importante da reportagem foi o do investimento das empresas de transportes na segurança de seus veículos de carga. A maioria dos empresários achou o investimento um ônus a mais, e tentou esconder os índices de acidentes registrados com suas frotas. Contudo, foi detectado um trabalho sério nesse campo, empreendido pelo Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga no Estado de São Paulo. Em 1986, o Setcesp treinou 1 200 motoristas de 586 empresas com o Curso de Direção Defensiva, mi-

nistrando por monitores do Senai.

No segmento do transporte de passageiros, constatou-se elevado número de acidentes nas estradas paranaenses: somente com os ônibus da Viação Garcia, uma média de 28 acidentes/mês. “Os acidentes poderiam ser em menor escala”, ponderou Edson Cabrera, gerente de Tráfego da Garcia. Na rodovia BR-376, de Londrina a Curitiba, localizada numa região serrana, existem trechos perigosos, com degraus de até 60 centímetros de altura da pista para o acostamento.

Na rodovia Castelo Branco, em São Paulo, o uso de um tipo de asfalto mais impermeabilizado e mais durável tem provocado muitos acidentes. O trágico acidente de 15 de agosto de 1986, na altura do km 38, quando houve a colisão de onze veículos, sendo seis ônibus de passageiros e cinco carros menores, terminou com a morte de um policial rodoviário que para ali se deslocara a fim atender a ocorrência, tendo sido atropelado por uma carreta.

**US\$ 250 MILHÕES** – Com um volume de tráfego de 12 mil veículos/dia, a famosa BR-116 está entre as recordistas de acidentes no país. Em 1986, de um total de 2 766 acidentes registrados, só no trecho São Paulo-Curitiba (Régis Bittencourt) ocorreram 193 mortes. Ainda no primeiro trimestre de 1987, no mesmo trecho, houve um saldo de 78 vítimas fatais. O custo estimado para a sua duplicação, US\$ 250 milhões, não consta do orçamento do DNER para o próximo exercício (1988).

Da parte das montadoras, seus porta-vozes disseram ter elegido o “item segurança” como prioritário. “Já dirigi um Volvo N12 por mais de quinhentos quilômetros na Suécia e o asfalto parecia um tapete” enfatizou Salvador Porres, gerente de Planejamento de Produtos da Volvo do Brasil. A afirmação foi feita numa tentativa de comparar um trecho perigoso como a rodovia que liga Curitiba a Joinville, conhecido como *estrada da morte*. Sem controle de manutenção, as fábricas não podem garantir nenhum tipo de segurança aos 1,2 milhão de veículos em uso no país.

Paralelamente à falta de segurança dos veículos nas estradas, a atuação da Polícia Rodoviária Federal foi duramente criticada por Sebastião Moreira Pinto, presidente da Associação Nacional da PRF. O quadro de patrulheiros hoje não apresenta “condições mínimas de trabalho”. Atuam na PRF cerca de 5 000 homens, incluindo o pessoal burocrático, quando há necessidade de 20 000 policiais em serviço nas estradas.

## Nos últimos doze anos, dez edições premiadas



Edição nº 283, agosto 1987: vencedora do Prêmio Volvo de Segurança nas Estradas, categoria regional.

Edição nº 140, julho 1975: vencedora do I Prêmio Scania de Jornalismo

Edição nº 145, dezembro 1975: Segundo lugar no II Prêmio Scania de Jornalismo

Edição nº 146, jan/fev. 1976: Terceiro lugar no II Prêmio Scania de Jornalismo

Edição nº 149, maio 1976: vencedora do II Prêmio Scania de Jornalismo

Edição nº 151, agosto 1976: Menção honrosa no II Prêmio Scania de Jornalismo, com a reportagem “Soja: o difícil escoamento”

Edição nº 156, janeiro 1977: Segundo lugar no III Prêmio Scania de Jornalismo, categoria individual com “Aventuras na transburqueira”.

Edição nº 160, maio 1977: Segundo lugar no III Prêmio Scania de Jornalismo, categoria equipe

Edição nº 180, janeiro 1979: vencedora do Prêmio Telesp de Jornalismo, categoria “Transportes”, com “45 t, prós e contras”

Edição nº 232, maio 1983: vencedora do Prêmio Mercedes Benz de Jornalismo com o suplemento “A realidade do transporte brasileiro”



## Dos 256 trabalhos inscritos, apenas sete foram premiados

“O excelente nível de participação e a alta qualidade dos trabalhos inscritos refletem a preocupação dos diferentes segmentos da sociedade com o gravíssimo problema da falta de segurança em nossas estradas”, afirmou J. Pedro Corrêa, gerente de Comunicação Social da Volvo do Brasil, na solenidade de apresentação dos vencedores do 1º Prêmio Volvo de Segurança nas Estradas, na presença de cem convidados, dia 16 de dezembro, no centro Empresarial de São Paulo.

O Programa Volvo de Segurança nas Estradas, estimado em US\$ 200 mil foi instituído em 1987 para comemorar os dez anos de existência da empresa no Brasil. Como parte do programa, foi criada a Câmara Técnica Volvo – com o lema “Em defesa de um trânsito mais seguro” – reunindo, pela primeira vez, dias 3 e 4 de agosto em Curitiba (PR), 80% dos representantes das entidades públicas e privadas ligadas à atividade rodoviária, como Contran, DNER, CNTT, NTC/Fenatac, Fencavir, Abrave, Rodonal, Anfa-vea, Fabus, Sindicom etc., a Câmara abordou mais de uma centena de sugestões, destacando-se 26 delas no documento final.

O Simpósio Volvo – com o tema

“Um elo Vital na corrente da segurança” – aconteceu dia 1º de setembro, em São Paulo. Quatrocentas pessoas, vindas de dez estados, lotaram o auditório do Hilton Hotel, a maioria delas especialistas de segurança de trânsito, professores universitários e do volante, que ouviram onze horas de exposição dadas por 24 conferencistas sobre as maneiras de se tentar reduzir o número de acidentes rodoviários.

**OS SETE PREMIADOS** – De todo

viária adotadas naquele país. A Volvo concedeu mais cinco prêmios regionais para jornalistas, com intuito de estimular mais o debate público.

Na categoria “motoristas” ganhou o prêmio o caminhoneiro autônomo Pedro de Oliveira, de Sapucaia do Sul (RS), com dez anos de experiência de estrada, e inventor de um *dispositivo anti-L*, um sistema de pinos e barras de segurança que permite a uma carreta frear subitamente e permanecer alinhada ao cavalo mecânico, evitando a formação do “efeito L”, pelo qual a carreta pode “atropelar” a cabina do veículo, pondo em risco a vida do condutor.

Na categoria “jornalistas” mereceu o prêmio nacional a reportagem *A epidemia do trânsito – pelas ruas e estradas, um massacre diário*, título de um caderno especial de oito páginas publicado pelo Diário do Sul, de Porto Alegre, em maio de 1987, com a participação de vinte profissionais, liderados por Liana Milanez, de 38 anos, casada, dois filhos, e há 16 anos na profissão. A publicação foi contemplada ainda com o prêmio regional I, Sul.

Na categoria “geral” o premiado foi o profº Mário Fernando Petzhold, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, com o trabalho *Uma abordagem sistêmica da dinâmica do trânsito*, um estudo minucioso das inúmeras variáveis que podem induzir aos acidentes de trânsito, e sugerindo os caminhos para a formulação de uma política nacional de trânsito



Dezenas de jornalistas e técnicos compareceram à entrega

FOTO: Robson Martins

o País, inscreveram-se 256 trabalhos nas seguintes categorias: motoristas profissionais (48), jornalistas (38) e geral (170). Os três prêmios nacionais fizeram jus a um troféu da artista plástica Elizabeth Titon (uma mão segurando uma estrada, simbolizando o cuidado que se deve ter nela) e a uma viagem de uma semana à Suécia onde os vencedores conhecerão as medidas de segurança rodo-

## Em 1988, a Volvo está a todo vapor

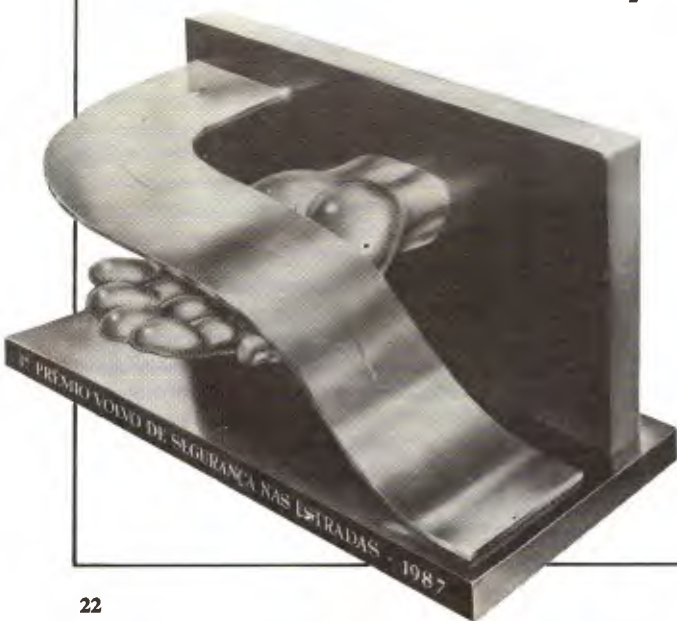


FOTO: Divulgação

O 2º Prêmio Volvo de Segurança nas Estradas, certamente, vai atrair um número maior de participantes em 1988. A julgar pela carta de Pehr G. Gyllenhammar, presidente executivo do Grupo Volvo, endereçada a Mats-Ola Palm, presidente da Volvo do Brasil, até mesmo o montante aplicado e, 1987 (US\$ 200 mil), poderá ser generosamente dilatado.

“É uma ação arrojada, consoante com os melhores interesses e os mais altos valores de nossa companhia”, frisou Gyllenhammar. Palm, logo depois de entregar os troféus aos vencedores, ressaltou que “tão ou mais importante que o apoio de nossa matriz, na verdade, é o apoio que re-

cebemos de toda a sociedade brasileira, afinal, foram 256 trabalhos inscritos em menos de quatro meses após seu lançamento”.

Provavelmente, antes de março, deverá ser anunciado o regulamento de participação do segundo concurso. Em 1988, a Volvo deverá empreender uma série de promoções visando consolidar a idéia do Prêmio no seio da sociedade brasileira. Já estão progredidos quatro Simpósios Regionais para as cidades de Porto Alegre, Goiânia, Belo Horizonte e Salvador, sem datas marcadas. Simultaneamente, ocorrerão três Câmaras Técnicas Volvo e um Simpósio Nacional, em locais e datas a serem definidos.



Oliveira: anti-L garantiu o prêmio

visando reduzir os acidentes. Doutor em Transportes, Petzhold leciona na Escola de Engenharia da UFRJ, e trabalha como pesquisador da Coppe – Coordenadoria dos Programas de Pós-Graduação de Engenharia.

O prêmio regional II (área de São Paulo e Rio de Janeiro) foi conquistado pela revista **Transporte Moderno**, com a reportagem *O Vietnã brasileiro*, nas palavras de J. Pedro Corrêa, “uma belíssima reportagem de 21 páginas, que mobilizou toda a equipe de profissionais dessa conceituada revista”. Coube a Valdir dos Santos, editora assistente e coordenadora da reportagem representar a equipe de TM e receber o prêmio das mãos de Mats-Ola Palm, presidente da Volvo do Brasil.

O prêmio regional III (área de MG, BA, DF, ES) ficou com o jornalista Victor Curi, do Diário da Tarde, de Belo Horizonte, pela reportagem *Fiscalização e educação para afastar a morte das estradas*. Ganhou o prêmio regional IV o jornalista Antônio Costa Andrade, do jornal A União, de João Pessoa (PB) pela reportagem *Tragédia no trânsito – quando você dá carona à morte*, a melhor escrita numa região grande (SE, AL, PE, PB, RN, CE, PI, MA).

A comissão julgadora – integrada por Homero Rangel (DNER), Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega (CNTT),



Petzhold: nova abordagem do trânsito

Otávio Costa (Fenaj), Zílio Teixeira Tosta (Denatran) e Masayuki Okumura (Dersa) – decidiu não conferir prêmio para a região V (PA, AM, GO, MT, MS, AC, RO, RR, AP).

Por outro lado, a comissão julgadora resolveu conceder as seguintes menções honrosas: revista **HP** pela reportagem “Segurança: sobram sugestões, faltam soluções”; jornalistas Aureo de Carvalho e Fausto Siqueira, do jornal A Tribuna, de Santos (SP), pela série de matérias “Estradas – a segurança na contramão”.

Na categoria “geral” foram concedidas menções especiais para Carlos Alexandre Rodrigues, Ana Luiza Brandão Rodrigues, Oneide Guimarães e Eduardo Samara, do Rio de Janeiro (RJ); José Carlos Gomes Rodrigues, de Mogi-Guaçu (SP); Antônio de Jesus Rodolpho, de Santo André (SP); Waldomiro Gomes da Silva, de São Carlos (SP); Jorge Sica Pinto e José Álvaro Twardowski, de Curitiba (PR).

Na categoria “motoristas”, foram distinguidos com menções honrosas Orlando Lemos dos Santos, de Salvador (BA); Jodésio Silva Bento, de Aracruz (ES); Francisco Rodrigues de Souza Neto, de Carlos Chagas (MG); Gevi Antônio Dilda, de Nova Prata e José da Silva Almeida, de Uruguaiana (RS).

Gilberto Penha



Liana Milanez (Diário do Sul) liderou a equipe ganhadora do prêmio nacional

# INEC

## marca de tranquilidade em eixos cardan

- Recondicionamento e balanceamento eletrônico de eixos cardan com moderna tecnologia.
- Estoque completo de peças originais.
- Fabricação de eixos cardan conforme amostra ou desenho.
- Maquinário de alta precisão.
- Pessoal especializado.
- Amplo pátio de estacionamento para melhor atender frotistas e caminhoneiros.



INEC - IND. E COM. DE AUTO PEÇAS E ACESSÓRIOS LTDA.

MATRIZ:

Av. Condessa Elizabeth

Roblano, 3.600 - CEP 03075 - São Paulo SP - Fone: 294-1555

FILIAL - Rio de Janeiro

Rua Nicolau Cheuen, Qd. 10 - Lts. 12 a 15 - Jd. Meriti - Fone: 756-4861 - (Via Dutra km. 6) - CEP: 25500 - São João do Meriti - RJ

# A palavra de ordem é privatizar

Privatização e intermodalidade foram as saídas encontradas pelos técnicos para as ferrovias, durante o último simpósio sobre a indústria ferroviária

Unir parceiros em dificuldades. Esta foi a razão do II Simpósio Brasileiro Indústria Ferrovia, realizado na sede de Fiesp, nos dias 8 e 9 de dezembro.

De um lado, a indústria com 90% de capacidade ociosa em suas linhas de produção, segundo a Abifer – Associação Brasileira de Indústria Ferroviária, que, juntamente com o Simfref, congrega as empresas responsáveis por 98% da produção de material ferroviário no país. Do outro, a RFFSA e Fepasa, respectivamente com 20% e 33% de suas locomotivas paradas para manutenção, a um custo de US\$ 720/dia, e a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), a única a manter-se com recursos próprios. Entre os dois, sofrendo os revezes de um sistema ineficiente e oneroso, os usuários do transporte ferroviário.

**INDÚSTRIA E ESPERANÇA** – A indústria, segundo a Abifer, tem sobrevivido nos últimos anos graças às encomendas feitas para suprir a Estrada de Ferro Carajás (responsável, com as demais coligadas da CVRD, por 56% do transporte de cargas por ferrovia) e as exportações para Angola, Zâmbia, Maurítânia, Colômbia e Argentina. No ano de 1986, a indústria ferroviária produziu 1 644 vagões de carga, 120 carros passageiros, 47 locomotivas diesel elétricas, além de partes e peças de material rodante e instalações fixas, que geraram um faturamento (fora o ICM, IPI e com incentivos) da ordem de 3,8 bilhões de cruzados.

Como resultado desta produção, a indústria ocupou cerca de 16% da sua capacidade instalada. Um índice muito baixo, que levou o Ministério dos Transportes a lançar o Prodest – Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes para quadriênio 86/89. Não demorou muito, a esperança virou fumaça.

O projeto original, que previa uma modernização do material rodante da RFFSA, via encomendas à indústria, com o corte de orçamento, foi postergado. Dos 4 275 vagões que seriam encomendados no período 1986/89, apenas 2 668 e 77

locomotivas constam do atual cronograma do Prodest e, assim mesmo, somente para 1987/90. Estas quantidades, segundo Luiz Cesário Amaro da Silveira, presidente da Abifer, não atendem sequer à taxa recomendável de renovação, da ordem de 4% ao ano, equivalente a 7 484 vagões e 332 locomotivas.

As indústrias, por sua vez, ainda esperam que o novo cronograma, previsto para findar em 1 990, seja levado a termo como prometido pelo Secretário Geral do Ministério dos Transportes, Mário Antonio Garcia Picanço, presente ao Simpósio. Mas, isto, reside na casa do provável, pois



FOTOS: Robson Martins

Durante dois dias, ferrovias, indústrias e usuários buscaram soluções para o setor

o próprio Secretário admitiu que o programa está sujeito a revisões por falta de verbas. A única certeza até agora é o repasse de Cr\$ 43 bilhões para a RFFSA, já liberados pelo BNDES, suficiente apenas para a reforma parcial de seus equipamentos.

**PRIVATIZAÇÃO** – Neste contexto, aplica-se a afirmação de Antonio Gomes Casanova, presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Extração de Ferro e Metais Básicos, durante o Simpósio, de que o sistema ferroviário tornou-se um imenso parque de sucatas. Qual seria, então, a solução para a tríplice aliança indústria/ferrovia/usuários? A palavra

mágica circulou durante todo o evento: privatização.

Para o presidente da RFFSA, Paulo Munhoz da Rocha, a privatização da Rede é necessária por vários motivos. Um deles é a constante perda de posição no mercado, frente a outros meios de transporte, mesmo para produtos tipicamente ferroviários como os siderúrgicos. Outro, de crucial importância, é a possibilidade de obtenção de recursos para completar o ciclo de modernização e recuperação da ferrovia.

Paulo Munhoz da Rocha, a exemplo do presidente de Agef – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A., acredita que as pressões dos ferroviários, cuja garantia de trabalho é assegurada em lei, deverá criar alguns impecilhos para a sua realização. Isto, porém, é considerado normal dentro de um processo democrático. Além do que, um amplo debate, será feito junto aos funcionários para esclarecer os reais objetivos da privatização.

A privatização, segundo o presidente da RFFSA, se dará dentro dos limites da Lei nº 3 115, de março de 1 957, que criou a empresa e que limita em até 20% a participação co-

mo acionistas de pessoas jurídicas de direito interno, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e as pessoas físicas ou jurídicas de direito privado brasileiras, preferencialmente seus empregados.

**INTERMODAL** – Os estudos para determinar quais os possíveis modos de privatização da RFFSA já começaram, sob a responsabilidade do presidente da Agef – Paulo Gomes de Souza, que, além de abrir o capital da empresa à iniciativa privada, deverá delimitar suas participações nos níveis diretivo e fiscal, como também criar as condições para a intermodalidade dos transportes.

A intermodalidade, na opinião do



presidente da Agef, é uma das melhores saídas para o atual impasse vivido pelo setor. "Com um mínimo de investimentos, diz ele, o sistema ferroviário existente - 23 mil km de linhas - vai conseguir maximizar a sua utilização, atendendo, com isto, as necessidades do mercado, que se expandiu para além da área de influência da ferrovia".

Como exemplo, Paulo Cesar Gomes de Souza cita o caso da Cosipa, que tem sofrido constantes problemas para a entrega de seus produtos na Grande São Paulo, com a utilização de caminhões. A solução seria a criação de um centro de distribuição em Utinga, alimentado por trens, e a distribuição por caminhões para todas as rotas.

Para Bernardo Gonçalves de Oliveira, do IBS a idéia deve ser com-

total transportado no Brasil utiliza a ferrovia -, a criação de terminais intermodais indiscutivelmente permitirá uma maior eficiência da frota nacional, evitando-se assim a transformação do conjunto rodoviário em armazéns de estoques, além de reduzir os custos financeiros

Os custos, por sua vez, segundo cálculos do assessor de Diretoria de Planejamento da Fepasa, Wolfgang Schoeps, são da ordem de US\$ 500 milhões anuais, pagos pela utilização exclusiva do modo rodoviário. Estes são bancados tanto pelos produtores, como pelos consumidores, no repasse aos preços finais dos produtos.

**REORGANIZAÇÃO** - Com investimentos previstos da ordem de US\$ 600 milhões, nos próximos cinco anos, segundo seu Diretor de Plane-

ção já chegaram à Fepasa com a Cargill, Cotrosuco, Frutesp, Cutrale e Ciminias. Excetuando a Ciminias, que atua na área de cimentos e exige vagões tanques, as demais empresas firmaram contratos para a reforma e adaptação de vagões convencionais para graneleiros, próprios para o transporte de paletes de polpa cítrica. O pagamento, até atingir o total dispendido pelas empresas, será feito em forma de descontos nos fretes.

A possibilidade de investimentos privados em novas linhas férreas foi levantado por Frank Paulo, da Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais, devido às necessidades da rede nas áreas de fronteira agrícola. Segundo ele, a soja brasileira, por falta de um sistema de transporte mais adequado, sai das fazendas ao preço de US\$ 190 a tonelada e chega ao porto ao preço de US\$ 257, enquanto a norte-americana sai a US\$ 222 e chega mais em conta, a US\$ 239.

**LESTE-OESTE** - Da mesma opinião, o empresário Olacyr de Moraes anunciou, durante o Simpósio, a criação de uma nova ferrovia, a Leste-Oeste, cujos estudos de viabilidade estarão prontos em noventa dias. A Leste-Oeste, sob controle de capital privado, atenderá a região acima de Cuiabá, com crescimento médio de 20% ao ano, hoje prejudicado pelos fretes rodoviários, que oneram em até 30% os custos de produção.

O anúncio oficial pelo Secretário da Indústria e Comércio do Estado do Paraná, José Carlos de Carvalho, da obtenção dos empréstimos necessários à construção da Estrada Paraná-Oeste, a Ferrovia da Produção, trouxe o bálsamo necessário aos defensores da privatização.

Com investimentos da ordem de US\$ 476 milhões para a sua primeira etapa, unindo as cidades de Guarapuava e Cascavel, com 250 km de extensão, o governo do Paraná terá como sócios a Valec, a Fiat e a Canadian Pacific Consulting Service. "Pela primeira vez, estamos desestatizando", afirmou José Carlos de Carvalho, ao anunciar o início das obras para maio/junho de 1988.

Ao longo da Ferrovia da Produção, com uma extensão total de 500 km, quando da construção da segunda etapa unindo Cascavel a Guaira, com orçamento previsto de US\$ 250 milhões, serão construídos ou reparados silos na cidades de Cascavel, Guarapuava, Ponta Grossa, Londrina e Maringá. A área de reprodução beneficiada atinge 4 milhões de hectares no Paraná, 5,6 milhões no Mato Grosso, 600 mil no Mato Grosso do



**G. de Souza** apontou os problemas da Cosipa

**Márcio Lassance** quer os terminais intermodais

**Schoeps** diz que rodovia encarece o transporte

**Cavalheiro** prepara a Fepasa para privatização

**Olacyr** defende a construção da Leste-Oeste

**Carvalho** anunciou a obtenção de empréstimos

pletada com a duplicação das atuais vias existentes, permitindo, assim, à Rede recuperar a sua posição de 1982, quando era responsável pelo escoamento de 61% da produção siderúrgica, hoje na casa dos 60 milhões de t/ano.

Já para o presidente do Intra - Instituto Nacional dos Transportadores de Aço, Márcio Lassance, apesar do sistema intermodal estar ainda engatinhando - menos de 20% do

jamento, Manuel Cavalheiro, a Fepasa, prepara-se também para uma reorganização com vistas à gradativa privatização. Serão criadas instalações fixas, para a transferência à iniciativa privada, destinadas ao armazenamento; 14 mil vagões serão destinados com exclusividade ao transporte de cargas e uma completa reformulação do armazém do porto de Santos já foi iniciada.

Os primeiros frutos da privatiza-



Uma das conclusões do simpósio: o usuário paga pela ineficiência do sistema

Sul e 5 milhões no Paraguai e Argentina.

Para capacitar o porto de Parana-guá, reponsável em 1986 por um movimento de carga de 12 milhões de toneladas, onde apenas 7% veio por ferrovia, serão destinados US\$ 49 milhões para a construção de um

dique para a recuperação de navios, além da duplicação de sua área.

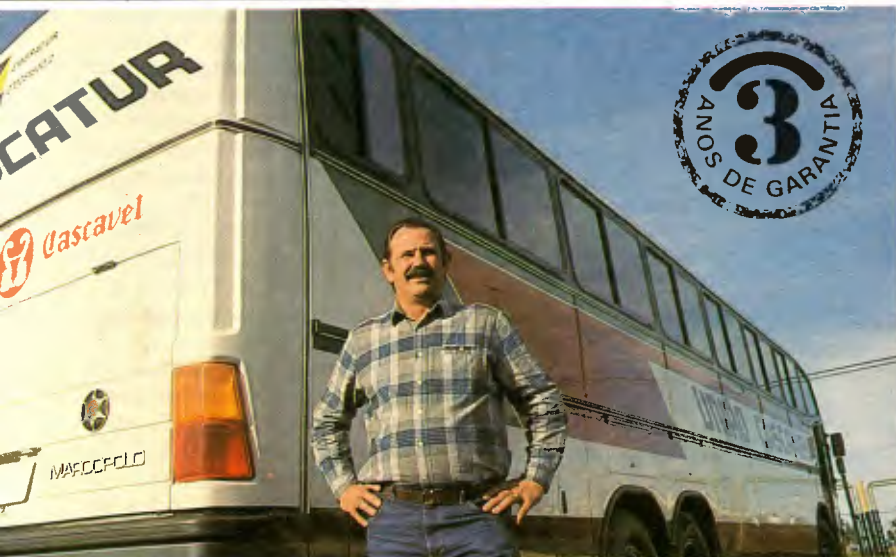
Com prazo de dois anos para a conclusão das obras e cinco para o retorno dos investimentos, o controle do capital privado e operação da Ferrovia da Produção ficará a cargo da Canadian Pacific Consulting Service.

**ECONOMIA**— Com 51% de seu capital pertencente á união, e o restante á iniciativa privada, através da comercialiçõ de ações na Bolsa, a Companhia Vale do Rio Doce é responsável pelo escoamento de 120 milhões de toneladas/ano da carga ferroviária.

A constituição recente de sua coligada, Estrada de Ferro Carajás, ligando o Porto de Ponta da Madeira (São Luiz-MA) à Serra dos Carajás (PA), com a finalidade de explorar os 18 milhões de t/ de reserva de minério de ferro de alto teor, já superou seus objetivos iniciais e, em 1988, com a implantação de usinas de gusa e o incremento do transporte de derivados de petróleo, a estimativa de carga a ser transportada é de 400 mil toneladas.

Para Rubens Chachamovitz, segundo vice-presidente do Sindicom — Sindicato Nacional do Comércio Atacadista de Derivados de Petróleo, a criação de Estrada de Ferro Carajás, com a instalação das bases de Açailândia (MA) e de Marabá (PA), ao longo da ferrovia, foi de grande importância para o setor, pois tornou possível uma economia de fretes de aproximadamente Cz\$ 360 milhões e de 9 mil litros de dñsel, anualmente, desde a sua implantação.

Carlos Pereira



Sede da Eucatur em Cascavel - PR.



Mercedes 302 - primeiro ônibus da empresa.

## “Melhor qualidade, maior durabilidade e a confiança da marca”.

### Opinião do presidente da EUCATUR sobre a Bateria Caterpillar.

Cinco mil quatrocentos e sessenta quilômetros, essa é a distância entre Cascavel, no Estado do Paraná, e Santa Helena, na Venezuela, que é coberta pelos ônibus da EUCATUR de Cascavel, numa viagem de 103 horas, talvez uma das mais difíceis do mundo não apenas em função da distância mas principalmente por atravessar toda a selva amazônica.

A EUCATUR, fundada em 1964 e atualmente com cerca de 3.000 funcionários, tem 695 veículos cobrindo os Estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, São Paulo, Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Minas

Gerais e Espírito Santo. Três anos atrás adquiriu 30 baterias Caterpillar. De lá para cá a preferência por Caterpillar é definitiva, segundo o Sr. Assis Gurgacz, e hoje praticamente a metade da frota está equipada com essas baterias. A tendência é a padronização devido à melhor qualidade, maior durabilidade e à confiança que a marca Caterpillar representa.



**CATERPILLAR**

# transporte moderno

## São Paulo



LAVAGEM DE FROTA

***O segredo é a frequência***





FOTO: Marcelo Vigneron



## Facchini com nova instalação em São Paulo

A Facchini, fábrica de diversos tipos de carroçarias, com sede em Votuporanga, inaugurou as novas instalações da filial de São Paulo, situada na rua João Cavaleiro Salem, nº 20, no município de Guarulhos. O terreno fica próximo à Via Dutra, no sentido São Paulo/Rio, no quilômetro 215, e conta com

21 000 m<sup>2</sup> de área total, sendo 6 000 m<sup>2</sup> cobertos.

Foram investidos nesse empreendimento cerca de Cz\$ 40 milhões nas instalações, que possibilitarão ampliar a produção atual de 150 unidades/mês para 1 000 unidades/mês.

Além da ampliação da produção, houve a preocupação com o

acesso, que ficou facilitado, pois a Via Dutra é caminho obrigatório para quem se dirige de São Paulo para o Rio e vice-versa.

Essa empresa faz também a manutenção de seus equipamentos e presta assistência técnica aos clientes. Para isso conta com aproximadamente cem funcionários nesta nova unidade.

## Setesp espera por um ano igual a 1987

Em coquetel de confraternização de fim de ano, o presidente do Setesp — Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo, Arthur Mascioli, afirmou que o setor enfrentou dificuldades em 1987 devido à tarifa, dentro do Plano Bresser.

“Atualmente, as tarifas estão mais reais, apesar de não estarmos recebendo

os aumentos de acordo com nossas planilhas,” afirmou Arthur Mascioli. Mas, o setor enfrenta a queda de movimento, que foi crescente até agosto, estabilizou em setembro e outubro, e teve uma queda violenta em novembro.

“A saída não é reduzir a tarifa”, afirma o presidente, “pois não é a tarifa que espanta o passageiro. Ele deixa de viajar

por uma conjuntura geral”

A expectativa do setor para 1988 não é muito boa. “Enquanto existirem o fantasma do déficit público, a inflação do jeito que está e a incerteza de um modo geral, sentiremos os reflexos dessa situação”, prevê Mascioli, que acredita num ano razoável, semelhante a 1987, caso a situação permaneça inalterada.

## Entregue ramal Juquiá-Cajati

Foi entregue ao tráfego de trens da Fepasa o ramal Juquiá-Cajati, com 75 quilômetros, no Vale do Ribeira.

O ramal, que acompanha o traçado da BR-116, partindo de Juquiá atende às

populações e empresas que operam em Registro, Jacupiranga e Cajati. Transportará cimento, adubos, matérias-primas para a indústria de fertilizantes e minerais, num total estimado de 500 000 t/ano.

## Marinho comemora 15 anos em novas instalações

Para comemorar quinze anos de atividades, a Marinho Veículos — concessionária Volkswagen Caminhões, inaugurou em dezembro suas novas instalações, no km 378 da rodovia Raposo Tavares (SP-270), na cidade de Ourinhos.

Localizada em terreno de 13 mil m<sup>2</sup> e área construída de 2 500 m<sup>2</sup>, a Marinho Veículos investiu cerca de Cz\$ 30 milhões em sua nova sede, colocando-se entre as maiores revendas da rede Volkswagen.

A concessionária vende caminhões novos e usados, movimentando em média, trezentas unidades por ano. Tem como forte a assistência técnica, que ficará ainda melhor com a instalação de terminais de computador,

auxiliando no controle de estoque, localização de peças, orçamentos, emissão de notas etc.

As novas instalações possuem aposentos para motoristas com chuveiros, sanitários, local para refeição, jogos, televisão e muito conforto para quem precisar pernoitar na cidade, enquanto espera pelo conserto do caminhão.

“Para mim, é a realização de um sonho de muitos anos de trabalho”, afirmou o presidente do grupo, Mário César de Camargo Filho, durante a inauguração, que contou com as presenças dos gerentes de Operação e de Vendas e Marketing da divisão Caminhões da Autolatina, Luc de Ferran e Jorge Boihagian, respectivamente.



Foto: Divulgação VW

# PARA RESOLVER O PROBLEMA DE PNEUS DA SUA FROTA



## USE A NOSSA.

Reduza seu custo por Km rodado! Não importa o tipo, tamanho ou quantidade dos veículos da sua frota, ou se você é um comprador em potencial de pneus. Para receber uma orientação correta na escolha dos

pneus, ligue hoje mesmo para a Campneus. Você vai ganhar em agilidade, segurança e economia. Campneus. Um caminhão de vantagens para você rodar tranquilo.

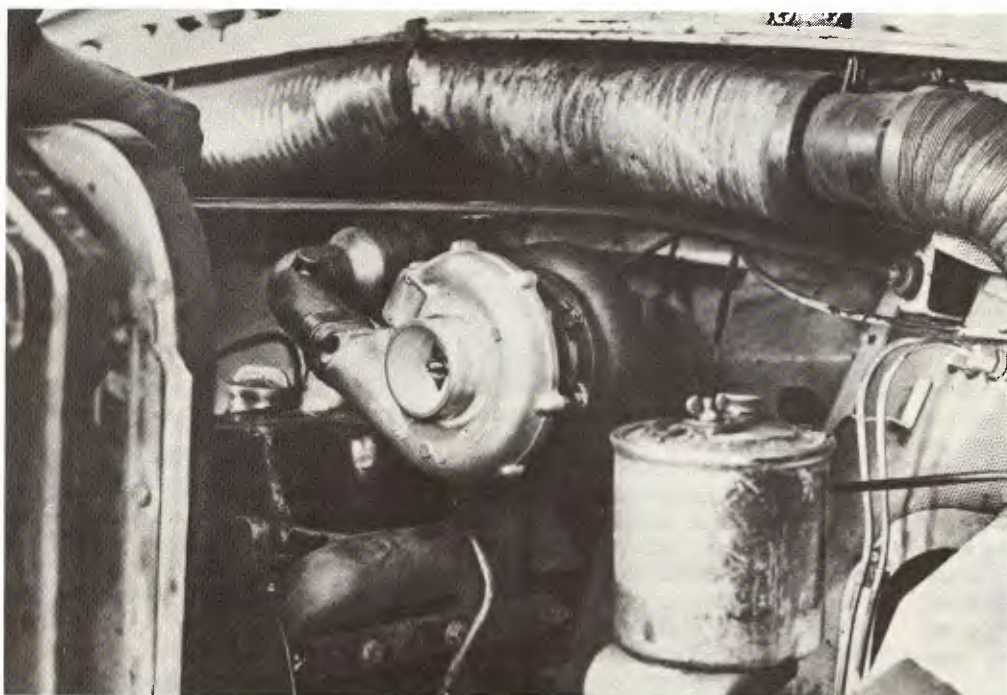
O SEU  
REVENDEDOR  
PIRELLI

# CAMPNEUS

MAIS SEGURANÇA, MAIS TRANQUILIDADE.

**CENTRAL DE INFORMAÇÕES:**

Av. das Amoreiras, 3.536  
Fone (0192) 47-4511  
Campinas S.P.



Montadoras desaconselham instalação de turbina sem modificação dos demais componentes

Fotos: Marcelo Vigneron

## TURBINAS

# Potência extra para o motor

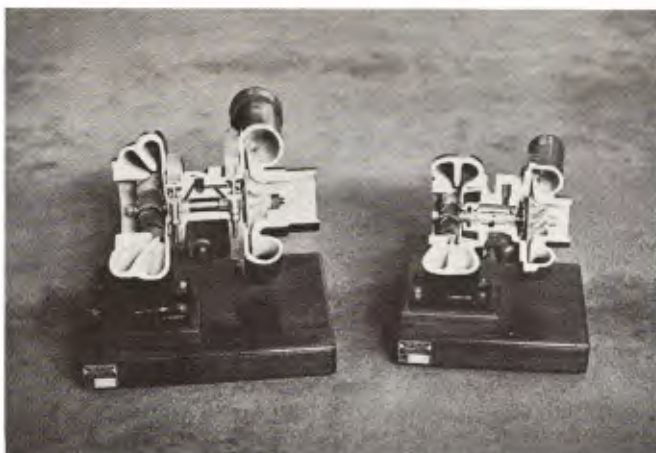
Maior torque, potência, economia e conforto para o motorista. São alguns dos benefícios trazidos pelo turbinamento, uma adaptação vista com ressalvas pelas montadoras

A potência do motor está limitada à quantidade de combustível que é queimada dentro da câmara de combustão. Porém não adiantaria aumentar a quantidade de combustível, se não fosse possível aumentar a quantidade de ar para queimá-lo. Para aumentar a quantidade de combustível, basta aumentar o débito da bomba injetora. Para aumentar a quantidade de ar, instala-se um turboalimentador.

**O QUE É** – O turboalimentador compõe-se basicamente de três partes: carcaça quente, que recebe gases do escape e envolve o rotor, também conhecida como turbina; conjunto central, onde está alojado um eixo suportado por mancais, tendo em suas extremidades o rotor da turbina e o rotor compres-

or, além de conter o sistema de lubrificação de todo o turbo; e carcaça fria, ou do compressor, uma peça estacionária que envolve o rotor compressor, responsável pelo envio de ar ao motor.

O turbo é fixado ao coletor de es-



Existe uma turbina específica para cada tipo de motor

escape, e este ao motor. Quando o motor é acionado e libera gases pelo escape, estes giram a turbina. Como ela está ligada ao rotor compressor, o faz girar, enviando ar para o motor.

**VANTAGENS** – Com a colocação do turbo, o caminhão ganha em torno de 20% de potência. Isto porque, com o aumento da quantidade de ar na câmara de combustão, é possível injetar mais combustível, aumentando a energia disponível, que será convertida em aumento de potência.

“Este ganho de potência”, explica o proprietário da Bombas Injetoras Leal, representante das turbinas

Lacom Schwitzer, de Bauru, Olide-nor Fernandes Leal, “significa o ganho de uma marcha. Onde o caminhão subia em terceira, com o turbo ele sobe em quarta sem forçar.”

Esta economia de marchas é resultado de um maior torque em baixas rotações, reduzindo a necessidade de trocas de marchas. Isso faz com que o motorista se canse menos durante a viagem.

Outra vantagem que se obtém com o turbinamento é o menor consumo específico. “Se você tem dois caminhões com 100 cv, um turbinado e outro não”, compara o engenheiro de aplicação da Garret Equipamentos, Paulo Izzo, “o caminhão com turbina gastará menos. Se você pegar um caminhão de 100 cv, turbiná-lo aumentando a potência para 120 cv, ele poderá gastar mais que o caminhão com 100 cv, porém, se este conseguisse atingir 120 cv, sem turbina, teria um gasto muito maior. Por isso se fala em consumo específico, que seria quantos quilos de diesel eu gasto para extrair um cavalo vapor durante uma hora. Não se deve simplesmente comparar quantos quilômetros cada caminhão roda com um litro de diesel”.

A relação peso/potência também fica melhorada. “Aqui no Brasil, ninguém respeita esta relação”, adverte o diretor da Piracicaba Eletrodiesel, representante Lacom de Piracicaba,

Eliseo Senatori. "O motorista compra um caminhão com 130 hp, que, segundo o boletim técnico da fábrica deveria transportar 9 600 kg. O próprio concessionário coloca um *truck* e vende o mesmo caminhão com a orientação de que ele pode carregar 15 000 kg. O comprador acaba transportando 16 000 kg com os mesmos 130 hp, o que é um atentado contra o motor. Se você instala um turbo, eleva a potência para 160 hp, a relação fica melhor e o motor sofre menos."

O motor turbinado recebe mais ar que o normal, o que compensa o ar rarefeito das regiões situadas em grandes altitudes. "O caminhão que não tem turbo, perde potência em regiões de grande altitude pois o ar é mais rarefeito", explica o encarregado da Oficina Mercerauto, representante Lacom de Presidente Prudente, Luiz de Oliveira Pereira. "Já o caminhão com turbo não tem esse problema".

Estudos da Garret e da Mercedes-Benz demonstram que um caminhão perde 10% de potência a cada mil metros de altitude. "Com maior quantidade de ar na câmara de combustão", diz o chefe de Engenharia de Produto da Lacom Schwitzer, Carlos Henrique Abeleira, "todo o *dísel* é queimado, reduzindo a emissão de poluentes criados pela queima incompleta de combustível".



Paulo: "motor é superdimensionado"

Com o turbo, é possível obter de um motor de quatro cilindros a mesma potência que um motor de seis cilindros. "Com isso, você troca um motor mais pesado por outro mais leve, com a mesma potência", diz o engenheiro de aplicações da Garret Equipamentos, Richard Elton Massari. "Esse peso menor pode ser utilizado para a colocação de mais carga. Com um motor menor, a cabina pode ser encurtada, sobrando mais espaço para carga".

**DIFERENÇAS** - Existem três tipos de turbinamento do motor. Quando a própria montadora lança um motor turbinado; quando as revendedoras de turbinas pegam um motor de aspiração natural e instalam a turbina



Richard: "motor tem menos esforço"

sem alterá-lo, o que é conhecido como "turbinar por cima"; e quando as mesmas revendedoras instalam a turbina alterando o motor, o chamado "turbinar por dentro".

Existem revendedores que defendem o turbinamento por dentro, e outros acham isso desnecessário.

Um dos revendedores que acha a troca de peças internas do motor desnecessária, é o proprietário da Toscano Eletrodiesel, revendedor Lacom de Ribeirão Preto, Orpheu Noccioli. "Não adianta trocar o comando de válvulas para tentar abrí-las além do que elas permitem. Isso é só gastar dinheiro à toa".

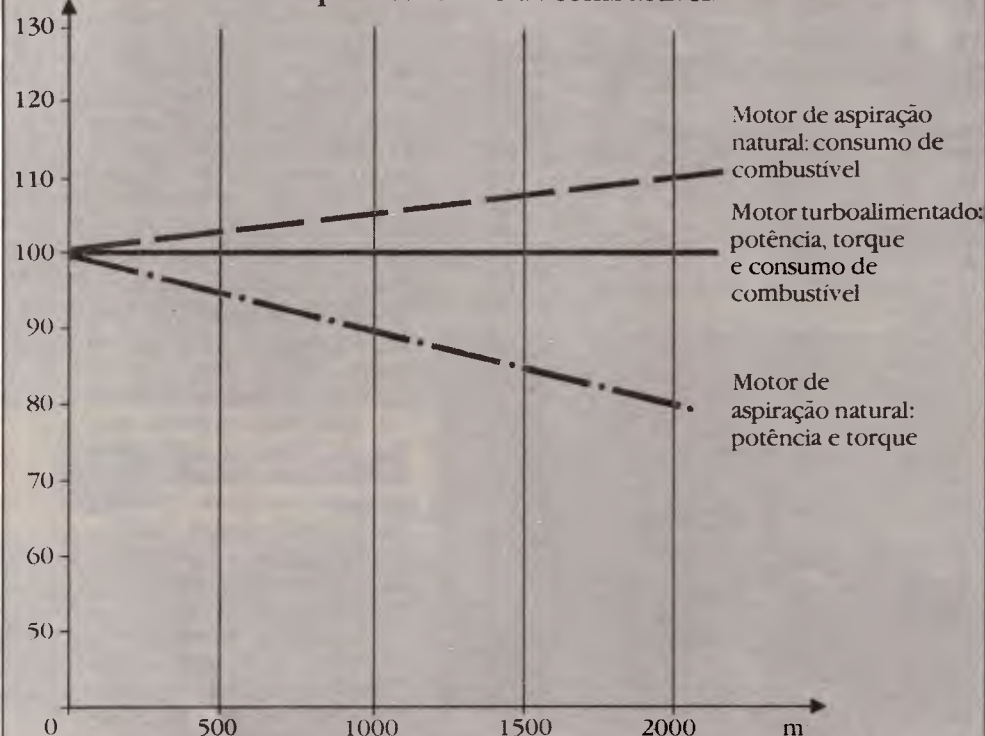
Eliseo Senatori, da Piracicaba Eletrodiesel, tem a mesma opinião. Segundo ele, a técnica diz que seria necessário a substituição de várias peças, mas, na prática, o que é feito é diferente. "Em nossas oficinas, já turbinamos mais de 4 mil motores, sem alterações internas", conta Eliseo, "e nunca tivemos problemas".

A discussão sobre a necessidade de se mexer na parte interna do motor, surge pelo fato de que, com maior quantidade de ar e *dísel* na câmara de combustão, há maior potência e a pressão interna seria maior que a prevista pelo fabricante do motor. Esta pressão, segundo alguns revendedores poderia reduzir a vida útil do motor, caso fosse feito o turbinamento por cima.

O gerente do Departamento Técnico da Bodipasa - Bombas *Dísel* Paulista, revendedor Garret da capital, Pedro Rozendo Pimentel diz que "para se fazer um serviço correto, seria necessário trocar pistões, comando de válvulas e até virabrequim. Mas isto só é feito quando o motorista retifica o motor, quando várias peças são trocadas. No motor novo, só é feito o turbinamento por cima".

"Este não daria o mesmo rendimento que o turbinamento completo," opina Luiz de Oliveira, de Presidente Prudente. "Para turbinar o

Influência da altitude sobre potência, torque e consumo de combustível.



Os motores de aspiração natural perdem 1% de potência e sofrem um aumento no consumo de combustível da ordem de 0,5% a cada 100m de altitude.

Fonte: Mercedes-Benz



motor, deve haver uma preparação de pistões, cilindros, comando de válvulas próprios para receber maior quantidade de ar e pressão”, e complementa: “Sem estas alterações, o rendimento será menor”.

**AS FÁBRICAS** – Tanto a Lacom como a Garret garantem que o turbinamento não reduz a vida útil do motor. “Não é necessário fazer modificação interna no motor diesel pois ele é robusto”, afirma Richard Massari, da Garret. Segundo ele, todo motor diesel tem uma concepção para trabalhos pesados e é superdimensionado, agüentando facilmente o aumento de pressão interna provocado pelo turbinamento. “Quando se turbina um caminhão”, afirma Richard, “se aproveita esta ‘folga’ que as fábricas deixam nos motores para que eles agüentem esforços extraordinários”.

Carlos Abeleira, da Lacom, diz que não se deve alterar nada no motor, mas simplesmente utilizar as “folgas” que os motores apresentam. “Eu posso aumentar a potência de um caminhão em 100% com uma turbina”, diz Abeleira, “mas ele não teria um funcionamento uniforme, sua vida útil ficaria reduzida. Existem motores com maior ou menor superdimensionamento, e essa variação é que determina qual a porcentagem do aumento da potência do motor sem reduzir a vida útil do mesmo”.

Independente de ser turbinado por dentro, ou por fora, a colocação do turboalimentador segue o mesmo esquema. O coletor de escape, o silencioso e o encanamento de descarga do motor são trocados. São instalados, purificador de ar, a turbina e o kit de adaptação. Também é feito um desvio no óleo do cárter, para que ele faça a lubrificação e refrigeração do turbo.

Com estas adaptações, o motor está pronto para receber maior quantidade de ar, mas é necessário fazer a regulagem da bomba injetora, para que esta forneça maior quantidade de combustível.

“Se você instalar uma turbina e não alterar a bomba injetora”, alerta o chefe da Oficina Boa Estrela Eletrodiesel, representante Garret de Presidente Prudente, Rubens Rodrigues, “você terá um rendimento igual ao de um caminhão normal, apenas terá menos fumaça”.

Para os turbinamentos “por fora”, a Garret recomenda que o débito da bomba injetora seja aumentado em torno de 6%, e para o turbinamento “por dentro”, o débito poderia ser aumentado em torno de 20%.

Não adianta aumentar o débito acima desses limites, pois o turbo não teria condições de fornecer ar suficiente para a queima completa de todo o combustível. Tanto a Garret, quanto a Lacom, ao vender uma turbina, fornecem instruções sobre o tipo de caminhão na qual ela pode ser instalada, e todas as regulagens que devem ser feitas.



Carlos: “O aumento de potência varia”

**MONTADORAS** – O turbinamento de caminhões é visto com ressalvas pelas montadoras. Elas o aprovam por possibilitar melhor aproveitamento dos motores, mas aconselham o turbinamento completo.

“Simplesmente colocar um turboalimentador no motor de um caminhão de aspiração normal é loucura”, afirma o diretor de Operações de caminhões da Autolatina, Luc de Ferran, para quem a durabilidade da parte baixa do motor fica reduzida em 25% com este tipo de turbinamento.



O balanceador de eixos elimina folgas radiais e axiais

“A Mercedes-Benz não aconselha o turbinamento porque todas as peças móveis recebem maior pressão. Portanto, precisam ser substituídas por outras mais resistentes”, explica o chefe do Departamento de Serviços a Clientes no País, da Mercedes-Benz, Arturas Erigis.

Segundo ele, quando a empresa resolveu lançar um caminhão turbinado, houve um profundo estudo, para definir quais os materiais que deveriam ser utilizados, a fim de que eles suportassem o aumento da pressão.

Tanto Luc de Ferran como Arturas Erigis desaconselham o turbinamento se este não for completo, envolvendo desde o motor, até o trem de força. “Se você pega um Cargo 1615 e resolve turbiná-lo, nunca conseguirá o mesmo desempenho do Cargo 1618, turbinado de fábrica”, exemplifica Luc de Ferran. “Isto porque o segundo foi desenvolvido para receber o turbo: O 1618 tem resfriamento de pistão por jatos de óleo, comando de válvulas, coletores de admissão e de escapamento, silencioso, radiador de óleo, filtros de ar tudo diferente do 1615”.

Segundo Arturas Erigis, há sete anos a Mercedes-Benz desaconselha o turbinamento de seus caminhões por terceiros, inclusive com a perda de garantia para os veículos onde for constatado tal fato. O mesmo acontece com os caminhões da Autolatina.

“Temos conhecimento de que motoristas turbinam nossos caminhões e, depois de algum tempo, começam a ter problemas com a caixa de mudança, ou eixo traseiro. Poucos motoristas conseguem relacionar estes problemas com o turbinamento”, conta Arturas.

Para ele, o turbinamento é “8 ou 80”, ou se faz completo, mudando tudo, ou não se faz.

“Quando se coloca um turbo, consegue-se maior potência e torque. Este aumento de torque faz com que se chegue facilmente aos limites estabelecidos para os componentes do caminhão de aspiração natural”, afirma Luc de Ferran. “Com isso, todo o conjunto acaba sendo prejudicado, por não estar dimensionado para suportar o torque fornecido pelo turbo”.

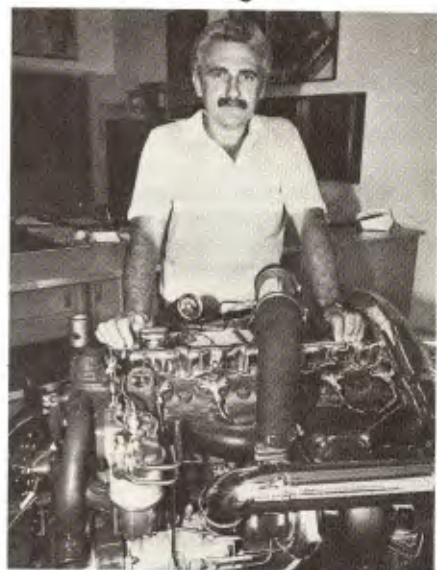
No caminhão Volkswagen 7-110, que teve instalado um turbo, foram modificados câmbio, embrea-



**Erigis acha piada alguém dizer-se especialista em turbinar Mercedes-Benz**



**Luc tem certeza que turbinar o motor por cima, reduz a vida útil**



Fotos: Marcelo Vigneron

**Pedro, a favor da troca de componentes**

gem, comando de válvulas, coletores de admissão entre outras peças.

No caso dos caminhões Mercedes-Benz turbinados, algumas das peças substituídas foram pistões com três anéis, virabrequim, comando de válvulas, bicos injetores, bombas injetoras, cabeçotes, junta do cabeçote, tubulação de admissão, entre outras, além de todo o conjunto ser redimensionado para receber o turbo e o aumento da pressão, torque e potência.

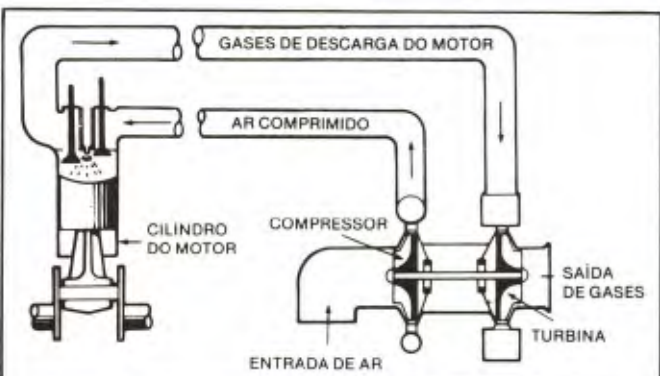
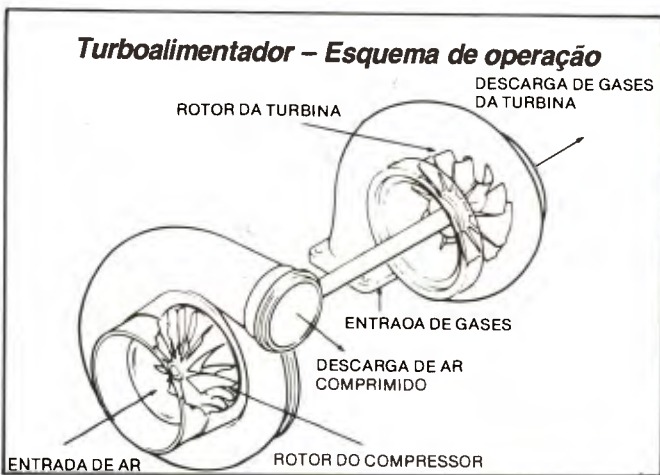
Arturas Erigis acha válido o turbinamento pois ele aumenta a potência e o torque do motor, além de aumentar em 20% a velocidade média e tornar o veículo mais econômico. Mas, recomenda que este turbinamento seja feito quando o caminhão está novo, para que as peças substi-

tuídas possam ser utilizadas em outros caminhões. Como todo o conjunto deve ser modificado, o custo ficaria demasiadamente alto, compensando muito mais a compra de caminhões turbinados de fábrica.

**MANUTENÇÃO** – Uma das recomendações para manutenção do turbo é a troca do óleo de *carter* nas datas certas, recomendadas pelos fabricantes. “A queima de óleo diesel cria carvão”, afirma Olidenor Leal. “Esse carvão, dentro do óleo do *carter*, forma um resíduo abrasivo, que encurta a vida útil da turbina”.

Qualquer impureza que entre na turbina, pode danificá-la de maneira completa. Por isso, os filtros de ar e óleo devem ser trocados segundo recomendações dos fabricantes.

Não se deve mexer na rotação da bomba injetora, apenas aumentar o débito da mesma. “Tem motoristas que instalam o turbo e no primeiro posto de regulagem de bombas injetoras, pedem para que a rotação seja elevada”, afirma Eliseo Senatori. “Com esta rotação em excesso, o motor acaba sendo danificado e o motorista irá dizer que o turbo não presta”.



**O ar que vai para o motor é limpo, não é o gás do escape**

Fonte: Garret Equipamentos

# TURBO ALIMENTADORES

Distribuidor  
**Lacom Schwitzer**



• Instalação • Manutenção • Base de Troca



## ELETRO DIESEL SANTO ANDRÉ

Josef Atschko e Cia. Ltda.  
Rua Cel. Fernando Prestes, 805  
Telex (011) 44979 - Tel.: (011) 449-6211  
CEP 09020 - Santo André - SP

# Turbo GARRETT



**NO SERVIÇO AUTORIZADO  
A SUA SEGURANÇA E GARANTIA  
PARA A PERFEITA INSTALAÇÃO  
E MANUTENÇÃO DO SEU TURBO!**



DISTRIBUIDOR EST. SÃO PAULO

**BODIPASA**

BOMBAS DIESEL PAULISTA S/A

RÊDE DE POSTOS DE SERVIÇO AUTORIZADO NO ESTADO DE SÃO PAULO

RUA DR. RUBENS MEIRELLES, 99  
CEP 01141 - TEL. (011) 826-1122  
TELEX (011) 25880 - SÃO PAULO - SP

**ARARAQUARA**  
CATTANI, VIEIRA & CIA. LTDA.  
Av. Pe. Frco. Salles Cult., 3489 - Tel. (0162) 36-8959

**ARARAS**  
ARATURBO COM. DE PEÇAS REF. TURB. LTDA.  
Av. Sen. Cesar L. Verg., 254 - Tel. (0195) 41-6692

**BAURU**  
OLIOENOR FERNANDES LEAL  
Av. Aureliano Cardia, 8/56 - Tel. (0142) 23-7088

**BIRIGUI**  
TURBO DIESEL NOROESTE LTOA.  
R. Bandeirantes, 814 - Tel. (0186) 42-3426

**CAMPINAS**  
TURBO MASTER IND. E COM. LTDA.  
R. Salto Grande, 517 - Tel. (0192) 32-4373

**COLINA**  
BORTOLO ANTONIO BIZARI & CIA. LTOA.  
Av. Luiz L. Toledo, 444 - Tel. (0173) 41-1266

**DRACENA**  
AOKI S/A  
R. do Trevo, 50 - Tel. (0188) 21-1148

**DRACENA**  
BOMBAS DIESEL DRACENA LTDA.  
Av. Wash. Luiz, 866 - Tel. (0188) 21-3744

**FERNANDÓPOLIS**  
ARAKAKI & ZANTEOESCHI S/A  
Av. Exped. Brasil., 172 - Tel. (0174) 42-1811

**LIMEIRA**  
LUIZ GERALDO MERCURI  
Av. Mogi Mirim, 880 - Tel. (0194) 42-4498

**LINS**  
BUZETTE MUNUERA & CIA. LTOA.  
R. Campos Salles, 420 - Tel. (0145) 22-3942

**MARILIA**  
FURLANETTO & CIA. LTOA.  
Av. Castro Alves, 1659 - Tel. (0144) 33-5162

**OURINHOS**  
AMANTINI & AMANTINI LTDA.  
R. dos Expedicionários, 925 - Tel. (0143) 22-4333

**PIRACICABA**  
RESENDIL ELETRODIESEL LTDA.  
Av. Sta. Rosa, 321 - Tel. (0194) 33-6528

**PRESIDENTE PRUDENTE**  
BOA ESTRELA ELETRODIESEL LTOA.  
Av. Brasil, 3020 - Tel. (0182) 33-5588

**PRESIDENTE PRUDENTE**  
RETIFICA RIMA LTDA.  
R. Campestre, 335 - Tel. (0182) 22-6000

**RIBEIRÃO PRETO**  
TEC. E COM. DE BOMBAS INJET. SUPER LTDA.  
R. XI de Agosto, 1781 - Tel. (016) 626-0967

**RIO CLARO**  
IRMAOS PATREZE LTDA.  
R. 23, nº 1488 - Tel. (0195) 24-4862

**SÃO JOSÉ DO RIO PRETO**  
AJATO DIESEL BOMBAS INJET. LTDA.  
R. Coutinho Cavalcante, 384 - Tel. (0172) 32-7541

**SÃO JOSÉ DO RIO PRETO**  
RUBIDIESEL BOMBAS INJET. LTOA.  
R. Gov. Ademar P. de Barros, 1810 - Tel. (0172) 33-4977

**SÃO PAULO**  
PASCUI & CIA. LTDA.  
R. Alcantara, 1240 - Tel. (011) 954-4202

**SÃO PAULO**  
SÃO PAULO TURBO COM. E RECUP. LTDA.  
R. Lauzane, 258 - Tel. (011) 247-6746

**TAQUARITINGA**  
GIUSEPPE & UGO BUFALINO  
R. Marechal Oeodoro, 13 - Tel. (0162) 52-2907

**GARRETT**

**Allied  
Signal**



Fotos: Marcelo Vigneron

**Eliseo: "Para o motorista, se o caminhão não fizer barulho não é turbinado"**

A Lacom Schwitzer aconselha que, a cada 100 mil quilômetros, a turbina seja aberta para uma limpeza e possível troca dos mancais e de outras peças que possam estar desgastadas, além da verificação das folgas radiais e axiais.

"A turbina não tem contato mecânico", afirma Paulo Izzo, da Garret. "O sistema rotativo gira sobre um filete de óleo, só encosta nos mancais quando pára. Por isso, o desgaste é insignificante. A revisão periódica é apenas uma maneira de evitar-se estragos maiores."

Para ligar o caminhão com turbo, deve-se afogá-lo primeiro e dar a partida algumas vezes, para que o óleo do cárter possa chegar até a turbina lubrificando-a. Na hora de desligá-lo, não se deve elevar a rotação e cortar o motor, como muitos motoristas fazem. "Se o motorista eleva a rotação e corta bruscamente o motor", diz Pedro Pimentel, da

Bodipasa, "a turbina continua girando, com o motor parado, e pode haver falta de óleo nos mancais, o que reduziria a vida útil do turbo."

Deve ser verificado se não há vazamentos de ar nas mangueiras e junções. Se o ar escapar, haverá perda de potência, pois a queima do diesel não será completa.

**OS ABSURDOS** – Alguns motoristas pensam que para o caminhão ser turbinado precisa fazer barulho, "assobiar". É para que isso aconteça, utilizam diversos "acessórios".

Um deles é soldar uma chapa de metal na curva de saída dos gases. Quando ele acelera, a passagem "espremida" do ar faz com que a chapa "assobie". Método mais simples é a retirada do elemento do filtro de ar. Quando o motorista tira o pé do acelerador, a falta do equipamento faz com que produza um barulho semelhante ao de uma turbina de avião.

E a "obra-prima" dos absurdos é o furo nas palhetas do rotor. "Os motoristas furam as palhetas do rotor para que a passagem de ar provoque o assobio", explica Eliseo Senatori. "Essa moda está espalhando-se e muitas turbinas estão sendo danificadas por causa do assobio".

"A turbina é um equipamento preciso, com folgas mínimas", adverte Carlos Abeleira, da Lacom, "com furos nas palhetas, o balanceamento 'vai pro espaço', e as palhetas podem começar a bater na carcaça".

Sem o filtro de ar, todas as impurezas são empurradas direto para o motor, o que acabará danificando-o mais rapidamente.

"Soldando as chapas na curva de saída de gases", comenta Paulo Izzo da Garret, "você cria turbulência, que irá forçar o rotor. Ao longo do tempo, ele acabará saindo de balanceamento, o que provocará danos maiores".

Caso os motoristas não cometam estes "absurdos" e façam a manutenção recomendada pelos fabricantes, a turbina atingirá altas quilômetros. "No mínimo a vida útil é igual à do motor", afirma Paulo Izzo. "Já tivemos turbinas abertas com 300 mil km e que estavam perfeitas".

"Tem muito motorista que coloca a turbina para ganhar mais dinheiro e acaba se esquecendo de que ela necessita de manutenção", comenta Eliseo Senatori. "Ele pensa que está economizando, não fazendo a manutenção preventiva, mas, quando percebe, a turbina já não tem mais jeito, terá que gastar muito mais dinheiro".

**CUSTO E TEMPO** – Para instalar-se um turboalimentador, demora-se entre quatro e seis horas, dependendo do revendedor. Neste tempo, já está inclusa a regulagem da bomba injetora.

O custo para instalação varia entre Cz\$ 45 e Cz\$ 70 mil (preços de dezembro), também incluindo a regulagem da bomba injetora.

Apesar de ser um equipamento simples, a turbina deve ser instalada por pessoas treinadas e com equipamentos adequados.

"Alguns revendedores vendem o turbo para que o próprio usuário instale e isso é perigoso, alerta Orpheu Noccioli. "Sem equipamentos, fica difícil extrair bons resultados do turbo, podendo, muitas vezes, danificá-lo. Por isso, ele só deve ser instalado por revendedores autorizados pelas fábricas", finaliza Orpheu.

Francisco Célio dos Reis



**Olidenor: "Não se deve colocar nada que impeça a passagem livre do ar"**

# Rodovia do abandono ainda sem recursos

Excluída das prioridades do governo estadual, a Raposo Tavares continuará sendo, por muitos anos ainda, uma das recordistas em acidentes rodoviários

Na edição de outubro/87, o Caderno São Paulo mostrou o estado de verdadeiro abandono em que está a rodovia Raposo Tavares - SP 270. A situação é crítica, principalmente entre as cidades de Cotia e Ipaçu. Esse trecho sofre a "concorrência" da rodovia Castelo Branco, e perde sempre na hora de receber melhorias.

Enquanto a Castelo Branco é uma rodovia com pista dupla, três faixas em cada pista e acostamento, a Raposo Tavares é uma rodovia de pista simples, com uma faixa em cada sentido, acostamento, quando existe, em estado lamentável, sinalização deficiente e muitos buracos.

Entre Ipaçu e Presidente Epitácio, a situação melhora um pouco, mas o tráfego aumenta, pois não existe mais a "concorrência" da Castelo Branco. Com este aumento de tráfego e as deficiências da estrada, os acidentes são tão frequentes que o trecho entre as cidades de Ourinhos e Assis é conhecido como "Corredor da Morte".

Segundo a assessoria de imprensa da Secretaria dos Transportes, a Rodovia Raposo Tavares é considerada muito importante, pois une a capital à região Oeste do Estado, facilitando o escoamento da produção agrícola.

Apesar de reconhecer sua importância, em termos práticos, o governo

tem feito pouca coisa para eliminar as deficiências da estrada. O problema, segundo a assessoria, é a falta de recursos disponíveis e o enorme volume de obras que a Secretaria de Transportes tem para realizar.

**QUASE PERFEITA** - No início, a Raposo Tavares possui três faixas em cada sentido, canteiro central e acostamento. Porém, foi transformada numa avenida, que atravessa uma área urbana, densamente povoada. O VDM - Volume Médio de Tráfego, chega a 27 mil veículos, incluindo caminhões carregados.

Foram construídas passarelas nos quilômetros 10,7 e 13,5, mas a maior parte dos usuários prefere arriscar-se atravessando a pista, o que costuma ocasionar acidentes graves, com vítimas fatais.

Conforme o chefe da DR - Divisão Regional responsável por este trecho de estrada, um dos problemas graves é a falta de placas e sinalização adequada. Essa mesma fonte diz que a falta de sinalização ocorre por depredação e furto das placas, muitas vezes utilizadas para cobrir casas.

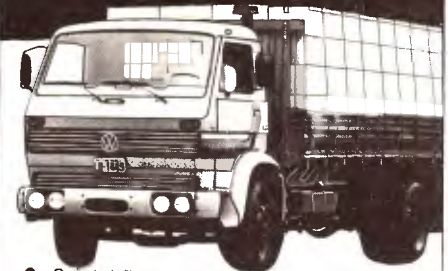
Uma das providências que deveriam ser tomadas, é a abertura de marginais, que dariam velocidade e segurança à rodovia, além de aliviar o tráfego local das vias próximas.



FOTOS: Marcelo Vigneron

No quilômetro 12, o "guard rail" acumula marcas de muitos acidentes perigosos

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.
- E ficientes serviços de oficina com mecânicos treinados na fábrica.
- Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen.
- Sistema de "Leasing" e financiamento.



Concessionário Autorizado

CAMINHÕES

Desempenho Total



**CHAMBORD AUTO**

São Paulo

Vendas: Av. Nazaré, 510 - PBX 274-4111

Oficina: R. Gama Lobo, 501 - PBX 274-4111

Peças: Al. Glette, 1031 - Tel. 220-4500

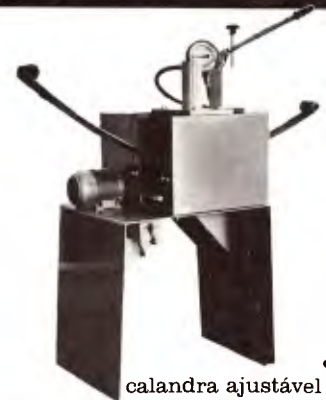
Guarulhos - Vendas, Oficina e Peças

Av. Senador Adolf Schindling, 120

PBX 209-1011 - Telex (011) 38610 BR

## ARQUEADORA DE MOLAS

AJUSTAGEM E RECUPERAÇÃO DE MOLAS A FRIO



- Sistema calandra ajustável hidraulicamente até 20 toneladas
- Arqueia e desarqueia uniformemente, sem alterar as características metalúrgicas
- Operação simplificada, em tempo reduzido, com um só operador



**LAUTOMATIC**  
EQUIPAMENTOS COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.

Rua Eugenia S. Vitale, 571 - Bairro Taboão - São Bernardo do Campo  
CEP 09700 - Tel. (011) 418-4800

ACEITA-SE REVENDEDORES REPRESENTANTES

Mas, esta providência enfrenta o problema da falta de verbas. "O ideal seria evitar o que ocorre hoje, a transformação da rodovia numa grande avenida," – afirma o responsável por esta DR.

Na região de Cotia, a estrada fica diferente e seu início, com pista simples e atravessando a área urbana da cidade, como uma avenida comum.

Para tentar diminuir os perigos, serão recapeados 15 quilômetros, entre o km 30,5 e 45, justamente nesta área urbana de Cotia.

Entre os inúmeros projetos da Secretaria dos Transportes, está a duplicação desse trecho, mas não está entre as prioridades. Isto é, não existe previsão de quando ocorrerá.

Por tratar-se de um trecho que passa dentro da cidade, existem muitos acessos clandestinos e pontos de ônibus causadores de acidentes. Os acessos deveriam ser eliminados, e os pontos de ônibus controlados de maneira a não causarem problemas.

Seguindo para o interior, serão recapeados os 55 quilômetros entre Vargem Grande e Sorocaba. Entre as cidades de Itapetininga e Avaré, serão feitos trabalhos de regularização das pistas e sinalização.

"Corredor da Morte", o ideal seria a duplicação da estrada, mas como alternativa ou paliativo, será prevista a construção de um canteiro central, visando a redução dos acidentes.



Trevo deficiente aumenta os riscos

Um dos engenheiros da DR 10, responsável por este trecho da estrada, acha que este tipo de obra não traria bons resultados, pois seria muito onerosa. Segundo ele, o ideal seria estender a rodovia Raposo Tavares até a Castelo Branco, ampliando-a. Ou seja, o trecho entre Ipaçu e São Paulo seria "oficialmente" esquecido. A idéia de prolongar a Castelo Branco seria abandonada.

Atualmente, o "Corredor da Morte" está recebendo recapeamento, implantação, pavimentação de faixas adicionais e sinalização vertical. Neste último item, foi utilizada uma técnica especial, a de pintura a quente das faixas. Com isso, a tinta ganha maior flexibilidade, permitindo que os motoristas a visualizem rapidamente durante a noite.

Entre os quilômetros 563 e 569, no perímetro urbano de Presidente Prudente, a Raposo Tavares está sendo duplicada para eliminar os congestionamentos na área, que acabam resultando em falta de segurança para pedestres e motoristas.

Novamente neste trecho, a rodovia vira uma avenida, com um grande número de estabelecimentos comerciais e pedestres. Juntamente com a duplicação, está sendo feito o trabalho de sinalização horizontal e vertical.

Os recursos são poucos, as obras a serem realizadas são muitas e as prioridades são outras. Assim, a Raposo Tavares continuará a ser uma das estradas com o maior número de acidentes do Estado de São Paulo e o "Corredor da Morte" continuará a fazer suas vítimas.

Francisco Célio dos Reis

PALIATIVOS – Para eliminar o

# LAVAGEM É ISTO

Lavagem é Ceccato. Ônibus, baús e tanques de 4,10 m de altura e até 20 m de comprimento, não ficam mais sujos.

Com a Ceccato, você lava um Baú de 3 eixos em 10 minutos, com perfeição. Sem a Ceccato, em até 2 horas e paga caro.

A redução do custo de lavagem e tempo de parada dos veículos é sensível. O aumento dos lucros também. O visual da frota e a imagem da empresa ganham pontos. E novos clientes. Fale com a Ceccato ou um dos representantes abaixo.



CECCATO DMR S.A. - IND. MECÂNICA  
Telefone: (011) 577-9444  
Telex: (011) 32240 CDMR



BAHIA/SERGIPE - Lavemaq - Serviços Representações de Máquinas de Lavar Ltda - Fones: (071) 247-0505/247-9897 - DISTRITO FEDERAL - Cipel Coml. Instal. de Peças e Equip. Ltda - Fone: (061) 561-0929/563-5515 - ESPÍRITO SANTO - L. Rocha Comércio Representações Ltda - Fone: (027) 223-7249/223-6410 - MATO GROSSO DO SUL/MATO GROSSO - Mapel - Mato Grosso Peças Ltda - Fones: (067) 386-1097 - (065) 322-5874 - MINAS GERAIS - Repeças Ltda - Fone: (031) 447-1082 - PARÁ, MARANHÃO E AMAPÁ - Rema Filtros e Equipamentos Ltda - Fone: (091) 229-3328 - PARANÁ - Lavacar Com. Repres. Maq. Para Lavar Veículos Ltda - Fone: (041) 267-

3544 - PERNAMBUCO, ALAGOAS, CEARÁ, R.G.NORTE, PARAÍBA E PIAUÍ - Troção Comércio e Representações Ltda - Fone: (081) 326-4218 - RIO DE JANEIRO - Ramax Com. Representações Técnicas Ltda - Fone: (021) 390-2914 - RIO GRANDE DO SUL - Marcopeças Comércio e Representações Ltda. - Fones: (0521) 42-1655/42-1731 - SANTA CATARINA - Carmar Ônibus e Peças Ltda - Fones: (0482) 44-0868/44-1079 - SÃO PAULO/GOIÁS - Automatic Equipamentos Comércio e Serviços Ltda. - Fone: (011) 418-4600



Fotos: Marcelo Vigneron

Na máquina fixa, com apenas uma passada o ônibus fica limpo externamente

## LAVAGEM DE FROTA

# Como preservar o ônibus e a imagem

Uma empresa que não mantenha seus ônibus limpos, acaba perdendo clientes e criando má imagem. Para que isso não ocorra, todas montam esquemas próprios de lavagem.

Uma simples e rápida operação, mas de importância capital para a boa imagem das empresas. Assim os empresários definem a lavagem dos ônibus, que precisa ser realizada de maneira eficiente e ao menor custo possível.

Geralmente, as empresas de transporte urbano lavam sua frota diariamente, e as empresas de transporte rodoviário adotam a lavagem depois de cada viagem. Veja abaixo como quatro empresas de ônibus executam este serviço.

**EXPRESSO DE PRATA** – Com frota de 320 ônibus rodoviários, a Expresso de Prata, com sede em Bauru, adota o sistema de lavagem a cada viagem, pelo processo automático.

“O ônibus chega de viagem, é abastecido e vai para o lavador automático”, explica o gerente Administrativo da empresa, Waldemar Pires de Camargo.

Antes, o ônibus tem a frente e a traseira lavadas com xampu e vasoura para facilitar a limpeza. Segundo Waldemar, nestes dois pontos,

a sujeira é mais concentrada pois, na frente, há acúmulo de insetos, e, na traseira, o acúmulo é de óleo respingado.

O xampu só é utilizado nestes dois pontos, pois provocava ferru-



Waldemar controla gastos de material

gem quando penetrava nas cantoneiras das janelas. Está sendo estudada a possibilidade de colocação de fibra de vidro na traseira e na frente para acabar com o problema de corrosão.

O lavador automático é do tipo móvel – o ônibus fica parado enquanto as escovas rotatórias com jatos de águas se deslocam.

Depois que o ônibus é lavado externamente, vai para local próprio e recebe a limpeza interna, sem água, para evitar o apodrecimento do piso.

Todo ônibus tem um livro onde são anotados vários itens que devem ser verificados pelo motorista. Entre eles, a lavagem geral, que inclui a parte inferior do ônibus.

“Nós incentivamos o motorista a conservar o ônibus limpo, através de prêmios”, diz Waldemar. “Se, durante o mês, ele manteve o ônibus limpo, seguindo todos os itens, recebe uma gratificação, que não é muito, mas tem apresentado bons resultados.”

Para controlar os custos, é estabelecida a uma certa quantidade de xampu que é diluído na proporção de 1/100 em água. O produto utilizado pela Expresso de Prata é o Supersol 10, da Gessy Lever, vendido em latas de 18 litros, ao preço de Cz\$ 1 017,51 (preço de dezembro/87).

**CMTC** – Primeira colocada no ranking das Maiores do Transporte em 1987, no transporte urbano de passageiros, com 3 083 ônibus, a CMTC tem programação para lavar sua frota diariamente.

“Isso seria o ideal” afirma a diretora de operações da empresa, Márcia Torelli. “Mas, tivemos problemas com a mão-de-obra e ficamos com a equipe reduzida, o que dificultou atingirmos a nossa meta.”

Atualmente, a CMTC, nas suas onze garagens, lava sua frota completa a cada dois dias. Algumas garagens conseguem lavar a frota inteira em apenas um dia, mas outras não conseguem lavar nem a metade. Assim sendo, alguns ônibus são lavados em outras garagens.

Segundo a diretora de operações, a equipe de lavadores deveria ser composta por 350 pessoas, quando o número atual é de aproximadamente duzentas.

Quando o ônibus chega na garagem, é varrido pelo cobrador, abastecido e segue para o lavador. Como todos os ônibus são recolhidos quase que ao mesmo tempo, formam-se filas. Quando o motorista percebe que deixará o ônibus na fila, estaciona no pátio e um manobrista virá buscar o veículo quando tiver vaga. Caso



**Márcia pretende lavar a frota completa diariamente, aumentando o pessoal**

este ônibus não seja lavado naquela noite, ele terá prioridade na lavagem quando retornar.

Antes de entrar no lavador, o ônibus recebe uma pré-lavagem onde é retirada a sujeira grossa e são esfregados mais atentamente faróis e rodas.

No lavador, recebe água misturada com xampu. "Já fizemos testes com vários tipos de xampu, para descobrir um que não provocasse ferrugem", comenta Márcia Torelli. "Hoje, o critério é o do menor preço".

No lavador fixo, existem sensores que avisam o motorista quando ele pode entrar com o ônibus e se o mesmo está na posição certa. Caso o ônibus esteja torto, soa uma buzina. Para que não fiquem dois ônibus muito próximos um do outro, existe um farol que indica quando o próximo ônibus pode entrar no lavador.

A limpeza interna é mais detalhada, pois envolve bancos e paredes, além de não poder molhar o chão, que é limpo apenas com um produto especial passado com pano. Esta lavagem interna é feita semanalmente.

O custo de lavagem é controlado por dentro do item manutenção, mas estima-se que seja de Cz\$ 53,00 para lavagem simples e Cz\$ 325,00 para lavagem completa.

**ANDORINHA** – Décima colocada no ranking das Maiores do Transporte em 87, na categoria transporte rodoviário de passageiros, a Andorinha possui 368 ônibus que são lavados quando retornam das viagens.

Ao chegar à garagem, o ônibus é abastecido e vai para o lavador móvel. "Outro tipo de máquina (fixa), onde o ônibus precisa deslocar-se", compara o diretor da Andorinha, Bruno Ferreira Castro, "é mais mo-

derna, mas acho mais onerosa. Se o ônibus precisa movimentar-se, está gastando diesel. Além disso, corro o risco de o motorista acabar batendo o carro ou riscando a pintura."

Internamente, o ônibus é varrido, e passado no piso um pano com produto especial. As capas protetoras do encosto de cabeça dos bancos são trocadas, no vaso sanitário é colocado "azulão" para tirar o cheiro e internamente é utilizado uma espécie de sachê para perfumar o ônibus.

Para reduzir custos, o diretor da Andorinha resolveu trocar de fornecedor dos produtos. "Como o antigo fabricante estava com preços muito elevados", lembra Bruno, "passamos a utilizar Arquibol, da Maxlin, que também fornece o sachê, e o Blendol para lavagem do piso e bancos fornecidos pela Gessy Lever."



**Bruno prefere a lavadora móvel**

Com a mudança, segundo Bruno, os gastos com lavagem foram reduzidos em torno de 60% e são estimados hoje, em Cz\$ 450 mil mensais.

**VIAÇÃO GATO PRETO** – Com 350 ônibus urbanos, a Viação Gato Preto utiliza lavagem manual, por dois motivos: espaço e mão-de-obra. Desde o início de suas atividades, os proprietários procuraram manter as garagens próximas aos pontos finais de suas linhas. E é difícil achar grandes áreas nos bairros servidos pela empresa. Por isso, os ônibus são divididos em várias garagens.

"Se eu tivesse uma máquina para lavar os ônibus", esclarece o diretor da Gatti Turismo, empresa do mesmo grupo da Viação Gato Preto, Luis Arthur Gatti Weigand, "precisaria de mais espaço. Também precisaria de um encarregado, um manobrista e mais dois funcionários para operar a máquina. Já que preciso desse pessoal, contrato mais alguns funcionários e lavo manualmente."

Além de economizar, não investindo em equipamentos, não há contratação de guarda noturno para cuidar da garagem.

Quando chegam na garagem os ônibus são abastecidos e lavados com água e xampu. Internamente, o ônibus é varrido e, quando pára na revisão, a cada 7 dias, recebe uma lavagem mais detalhada.

O xampu utilizado é fornecido pela Henkel e chama-se Shampoo P-3 GamoMax. Segundo Luis, esse produto não provoca corrosão, foi testado há muito tempo e nunca apresentou problemas. São utilizados 200 litros em três meses e custava em 10/10/87, Cz\$ 77,00 o litro.

"Lavagem de frota é coisa simples, não tem mistério", atesta Luis. "A questão básica é a frequência. Pode-se desenvolver o melhor sistema de lavagem, mas se não for frequente, não dará certo".

**Francisco Célio dos Reis**



**Luis adota a lavagem manual**



## ENTREVISTA: Leonardo dos Santos

# “A guerra de preços é feroz”

O presidente da Aresp afirma que a concorrência desleal é o principal problema enfrentado pelas recauchutadoras e alerta para o risco do preço baixo

**TM/SP** – *Qual o número de recauchutadoras no Estado, e quantas são associadas?*

**Leonardo dos Santos** – Estimam-se duzentas recauchutadoras em todo o estado, das quais aproximadamente 130 são associadas. Não existe uma grande recauchutadora que não seja associada.

**TM/SP** – *Qual a vantagem de ser associada à Aresp – Associação das Empresas de Recauchutagem de Pneus do Estado de São Paulo?*

**Leonardo** – É o relacionamento entre as empresas que são parceiras comerciais, e isto é muito importante. Além disso, ela passa a estar informada sobre os problemas do setor, muito deles envolvendo diretamente o governo. Também fica por dentro da legislação fiscal através de circulares e de reuniões.

**TM/SP** – *Como a Aresp ajuda as associadas em termos tecnológicos?*

**Leonardo** – Convidamos diversos fornecedores para nossas reuniões, para que eles expliquem seus produtos e tirem dúvidas. Quem desenvolve a tecnologia de recauchutagem o faz de maneira “sofrida”, com muito investimentos, erros e acertos, e não está disposto a compartilhar seus segredos com as demais recauchutadoras. Então, fica difícil fazemos cursos regulares. Nós convidamos os fornecedores de acordo com o interesse dos associados.

**TM/SP** – *E como o pessoal se desenvolve tecnicamente?*

**Leonardo** – No caso específico dos pneus radiais, as fábricas descobriram que, para ter aceitação, um novo produto precisa admitir um número elevado de recauchutagem. Isto porque ela é extremamente barata em relação ao pneu novo. As compa-

nhias de pneus procuram dar apoio aos recauchutadores, mas esse apoio, às vezes, é bom e, às vezes, deixa a desejar. Elas são fabricadas de pneus novos, e não de pneus recauchutados. Por mais que elas digam que entendem de recauchutagem precisam aprender com os recauchutadores. Todo auxílio técnico das fábricas de pneus é bem aceito, mas pas-



Leonardo: “troca de tecnologia de maneira informal”

sará pelo nosso crivo, para saber se o que elas falam é prático ou não. Em termos gerais, a convivência na Aresp acaba facilitando o desenvolvimento técnico. Numa conversa, um parceiro comercial acaba “entregando o ouro”, acaba explicando como resolve um problema, que é semelhante ao problema do outro. O intercâmbio existe, mas de maneira informal. Se você convida alguém para dar uma palestra, ninguém vem.

**TM/SP** – *Porque os preços de re-*

*cauchutagens são tão diferentes?*

**Leonardo** – Esse mercado é formado por pequenas empresas, o que torna a guerra de preços feroz. Você encontra algumas fazendo bons serviços por preços insuficientes.

**TM/SP** – *E qual o milagre?*

**Leonardo** – Não tem milagre nenhum, elas estão “tomando na cabeça”. Por condições do mercado, que é extremamente competitivo, elas vão até onde não deveriam ir. Às vezes, por falta de visão do empresário, que se esquece da necessidade de investir em equipamentos para aumentar a qualidade de seus serviços.

**TM/SP** – *A Aresp não tem tabela?*

**Leonardo** – Tem e baseia-se no critério técnico, do tipo custo/benefícios. Como o pneu deverá rodar aproximadamente a mesma quilometragem do pneu novo, o preço para a recauchutagem é uma porcentagem do preço do pneu novo. Esta é a norma, depois o mercado se ajusta. Atualmente, a maioria das recauchutadoras cobram abaixo da tabela, principalmente para grandes frotistas.

**TM/SP** – *A Aresp não pune quem cobra abaixo da tabela?*

**Leonardo** – Não, a tabela existe como parâmetro. Este é o maior problema que nós enfrentamos. Caso essa “briga de preços” fique muito acirrada, corre-se o risco de muitas empresas não atualizarem seus equipamentos, devido ao alto custo das máquinas. Nós procuramos mostrar para as recauchutadoras que nossa tabela existe para dar condições a elas de renovar seu maquinário. Sempre na base do conselho, nunca como ordem ou advertência. A Aresp não tem poder “policial”.

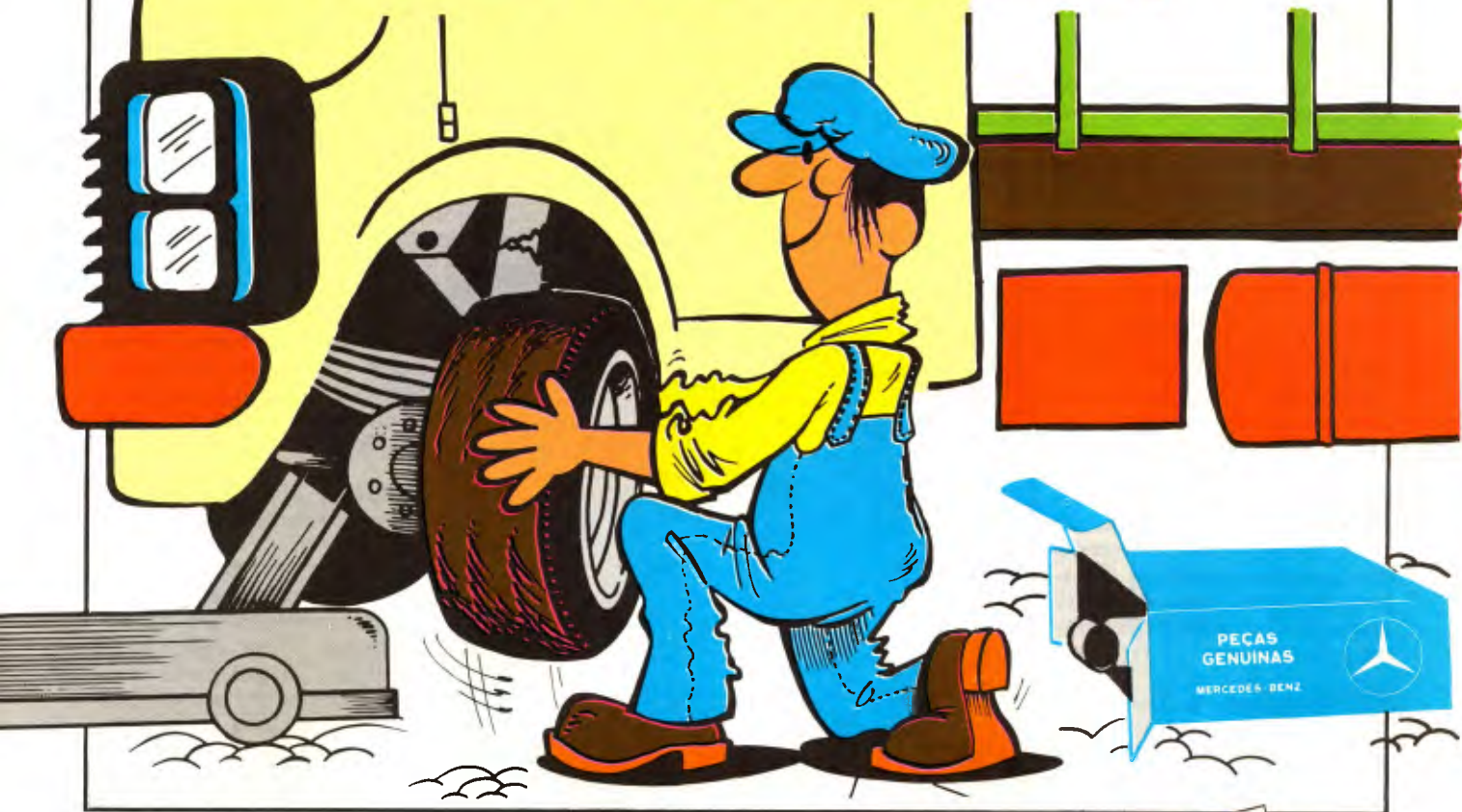
**TM/SP** – *O que a Aresp faz se uma recauchutadora começa executar serviços de baixa qualidade?*

**Leonardo** – Como já disse, a Aresp não tem poder de fiscalização. Procuramos mostrar para esta recauchutadora que ela precisa executar um serviço de boa qualidade, para que isso reflita bem em todo o mercado. Explicamos que, para ela crescer, precisa ter um bom nome, ter qualidade. Tudo isso na base do conselho, sem intenção ou poder de punir.

Francisco Célio dos Reis

# Peça genuína no Sábado?

## CHAME A CARIC!



Se depender da gente, nenhum Mercedes de sua frota vai passar o fim de semana parado.

A CARIC é a única concessionária, na Grande São Paulo que mantém seu departamento de peças aberto aos Sábados até às 12 horas.

Mas não paramos aí. Se precisar entregamos direto na sua empresa.

Conte com a qualidade do atendimento CARIC.

Estamos na Marginal Tietê entre as pontas da Vila Maria e Vila Guilherme, aguardando sua visita, com amplo estacionamento e o mais completo estoque de peças genuínas. Pensando bem, de Segunda-feira a Sábado, chame a CARIC!



# CARIC

**COMPANHIA AMERICANA DE REPRESENTAÇÕES, IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO**

Rua Ferreira de Oliveira, 180/182 - Marginal Tietê - Pari - São Paulo

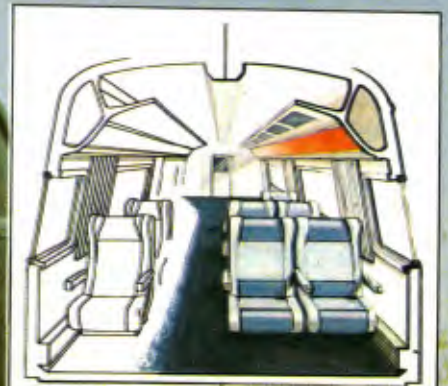
Tel.: 948-2488 (PBX) - Telex: 11-35617

**VEÍCULOS - PEÇAS - SERVIÇOS**

INTERNACIONAL

# Trem italiano inclina nas curvas

Correndo a 250 km/h, o "Pendolino" inclina-se para o lado de dentro das curvas. Esse movimento pendular aumenta o conforto e a segurança do passageiro



O interior do Pendolino é confortável

O trem se chama Pendolino, e o nome já diz quase tudo. Ele inclina nas curvas, isto é, inclina para o lado de dentro das curvas reduzindo a velocidade lateral não-compensada e aumentando o conforto dos passagei-

ros. O movimento, que lembra o de um pêndulo, é semelhante ao realizado pelas motocicletas em curvas. Com esse balanço, o Pendolino também ganha maior estabilidade e torna seguras e possíveis viagens a até 250

km/h em ferrovias com trechos sinuosos. O TGV (trem de grande velocidade) francês só trafega em linhas próprias e retilíneas.

O nome técnico do Pendolino é ETR 450. Ele foi desenvolvido pela

## Mais velocidade para a ferrovia

A Itália quer ver seus trens correndo mais rápido. Por isso, a Ferrovia Dello Stato (FS) desenvolveu um programa de aprimoramento da rede ferroviária italiana, chamado *Alta Velocità*, que deve ser plenamente ativado no início do biênio 1992-1993. O projeto está calculado em US\$ 5,4 bilhões, a preço de 1986 (data do estudo inicial).

Ele prevê a construção de novas linhas de alta velocidade (até 300 km/h) entre Torino-Milão-Veneza, no norte do país, e outro corredor, partindo de Milão em direção sul, ligando Bologna, Firenze, Roma e Nápoles. A partir desta cidade, o corredor divide-se em dois: um segue para Bari, no extremo sudeste da Itália, e outro para Reggio Calabria, no extremo sudoeste, de onde os supertrens atingem a ilha da Sicília, até a sua capital, Palermo.

Estes corredores serão a pista de ação daquele que será a resposta italiana aos TGV franceses. Desenhado nos estúdios Pininfarina (responsável pelos carros Ferrari), o trem ETR 500, de linhas suaves e extremamente aerodinâmicas, vem sendo construído pela firma Raggupamento Ferroviario Breda, da Itália. O protótipo entra em testes este ano e o trem deverá estar pronto quando o primeiro trecho dos corredores de alta velocidade (Roma-Firenze) for aberto em fins de 1989. O ETR 500 comandará composições de doze carros (quatorze, com duas locomotivas, uma em cada extremidade). Sua potência máxima é 8 000 kw.

O Pendolino, com seus 250 km/h de máxima e sua capacidade de bom desempenho em trajetos sinuosos,

cuidará das linhas auxiliares. Estas linhas compreenderão aquelas já existentes e outras que já começaram a ser construídas. Neste sistema, outro trem, o ETR 402, de 6 000 kw e de potência e 220km/h de máxima, também será utilizado. Este sistema deve estar concluído e em funcionamento antes da conclusão final dos trilhos do ETR 500.

A FS justifica o programa dizendo que ele não será apenas um pisão no acelerador dos trens italianos. Segundo a estatal, o programa *Alta Velocità* significa uma nova filosofia de aproximação ao passageiro, incluindo reformulação da imagem da companhia. Todas as estações e postos de apoio da FS serão remodelados, por exemplo. E, quando pronto, o sistema proporcionará melhor integração com as linhas *inter-city* ligando várias cidades de vários países europeus.



FOTO: Vânia Coimbra

Fiat Ferroviária, uma subsidiária do Grupo Fiat, a partir de um modelo anterior, o ETP 401, construído em 1976. O novo projeto é superior ao antigo por utilizar controles eletrônicos no acionamento dos mecanismos de inclinação (acelerando e aprimorando o movimento), e também por ser mais leve, reduzindo o *stress* nas linhas e melhorando as *performances* de aceleração e frenagem.

O ETR 401 recebeu, em 1976, apenas duas encomendas, uma da Ferrovie Dello Stato (FS), estatal ferroviária italiana, e outra da ferrovia espanhola. Mas o ETR 450 parece ter à frente um futuro mais promissor. Ele cumprirá um papel importante no programa de ferrovia de alta velocidade na Itália (ver quadro). A FS já encomendou quatorze conjuntos à Fiat, compreendendo 130 veículos (dez conjuntos de onze vagões e quatro conjuntos de cinco

vagões), num valor total de US\$ 250 milhões. A ferrovia espanhola é outro provável consumidor e a Deutsche Bundesbahn, a ferrovia alemã, já está testando uma composição de dois vagões do Pendolino.

**Suspensão ativa** – Embora trens de inclinação lateral não sejam novidade, o ETR 450 praticamente ressuscitou a idéia. Pouco se falava no assunto depois dos testes do APT (Advanced Passenger Train), construído pela British Railway, da Inglaterra. Estes protótipos, reunindo a mais sofisticada tecnologia, mostraram lamentável desempenho e foram abandonados.

O Pendolino, porém, conseguiu bons resultados unindo a simplicidade e confiabilidade de conjuntos mecânicos-hidráulicos, para o sistema de inclinação, com a eletrônica, que comanda estes mecanismos. A Fiat

classifica seu sistema como uma “suspensão ativa”, semelhante à utilizada na Lotus dirigida por Ayrton Senna em 1987.

A Fiat afirma que o comando eletrônico é fundamental ao sucesso do conjunto. Segundo o fabricante, nos trens de inclinação lateral, a maior dificuldade não está no grau de inclinação dos carros em si, mas na definição precisa do “momento” de início e fim deste movimento.

Traduzindo, o movimento ideal deve se iniciar imediatamente antes de uma curva e terminar imediatamente após a curva. Se um trem inicia a curva em ângulo errado, os passageiros serão submetidos a uma violenta aceleração lateral, o que é inaceitável, mesmo em curto espaço de tempo. Essas sacudidas tornam-se irritantes em longos percursos. A saída da curva é igualmente importante, pois, se o vagão não retorna à posição normal em tempo, novamente os passageiros serão incomodados. E essa “demora pode ser desastrosa caso a curva seja seguida por outra, em sentido oposto.

A Fiat aponta que, a 180 km/h, uma curva de transição de 100 m é vencida em apenas 2 segundos, um tempo muito curto para se depender apenas de mecanismos de inclinação espontânea. Comandos eletrônicos, por sua vez, são rápidos o suficiente. No Pendolino, acelerômetros e giroscópios enviam sinais eletrônicos imediatos para o sistema de controle da suspensão hidráulica dos carros, possibilitando o movimento certo no momento certo.

**Espaço de frenagem** – Cada carro ou vagão é dotado de quatro amortecedores hidráulicos, dois em cada *truck*, embutidos na carroçaria. Embora a inclinação lateral seja controlada eletronicamente, a posição “normal” é mantida pela simples ação da gravidade. Essa característica permite que o Pendolino mantenha-se na horizontal mesmo que o sistema eletrônico sofra pane. Caso

isso ocorra, ele pode continuar viagem, ainda que em velocidades reduzidas.

Cada *truck* abriga um motor elétrico, disposto longitudinalmente sob a carroçaria, dirigindo os eixos através de engrenagens cônicas. Cada unidade de tração (dois vagões) tem potência calculada em 1 250 kw, exigindo 46 kN para sair da imobilidade e chegar a 100 km/h. Cada vagão pesa 93 toneladas (vazio) e a tensão de linha exigida é de 3 000 volts.

A atenção com o sistema de freios foi cuidadosa. O sistema é pneumático, podendo ser acionado manual ou automaticamente. Cada eixo possui dois discos duplos de ferro fundido, refrigerados, com sapatas de material sintético desenvolvido para resistir a elevada pressão e temperatura. Foi adotado, também, um tipo de ABS (sistema anti-travamento), criado especialmente para o Pendolino. Há, ainda, controles eletrônicos que impedem que as rodas girem em falso. Segundo a Fiat, um trem ETR 450 a 250 km/h exige 3 400 metros para parar completamente, resultado que o fabricante considera "excelente".

**Preocupação: conforto** – O Pendolino inclina-se para oferecer conforto a seus passageiros. Mas, não é no



**Cupom da estatal ferroviária italiana**

movimento lateral que a preocupação com o bem-estar termina. Por isso, a Fiat entregou o projeto do Pendolino ao famoso projetista Giorgio Giugiaro, mais conhecido por seus trabalhos em automóveis (VW Passat, Fiat Uno etc.), mas que atua em todas as áreas de *design*.

Existem detalhes interessantes. Os vagões, por exemplo, são construídos em liga leve e são montados em duas estruturas, uma interna e outra externa, independentes uma da outra e que não têm nenhum contato metal-metal entre si. O revestimento entre ambas permite bom isolamento contra o calor, frio e, principalmente, ruído. A temperatura interna é controlada via ar-condicionado. As janelas possuem dupla lâmina de vidro. O piso é totalmente horizontal, de ponta-a-ponta. As portas de acesso e intercomunicação são deslizantes e acionadas por amortecedores a ar. Cada vagão possui um banheiro do tipo "químico".

Cada vagão possui 46 assentos

(com fileiras de dois bancos de um lado e um banco do outro), semelhantes aos de avião e que podem ser girados ligeiramente para o lado de dentro. Os compartimentos de bagagem acima da cabeça dos passageiros também lembram aqueles vistos em aeronaves. Há espaços extras para bagagem ao lado das portas de intercomunicação. Nas composições de onze vagões, a capacidade máxima é de 460 passageiros. Nas de cinco vagões, 184. Ambas as composições recebem um *trailer*, compreendendo bar, banca de jornais e revistas, tabacaria, telefone e acomodação para os funcionários.

**Início em maio** – A melhor notícia em relação ao Pendolino, porém, é que ele é um projeto real. A Fiat já entregou os primeiros ETR450 à FS italiana, que os colocará em serviço regular a partir de maio próximo, pegando o *rush* do verão europeu (julho-agosto) em plena forma. Uma viagem Roma-Milão, de 600 km, com escalas em Bologna e Florença, poderá ser realizada em quatro horas. Serviços posteriores incluem as linhas Roma-Reggio Calabria, Roma-Bari e Roma-Veneza, e estão previstas para 1989-1990.

**Marco Piquini,**  
de Londres. Cortesia – Varig

**SUA SEGURANÇA É NOSSO COMPROMISSO!**  
**TUBOS DE FREIO A AR**



**APLICAÇÕES:**  
Em caminhões nas ligações do sistema de freio do cavalo mecânico para carreta.

**CONSTRUÇÃO:**  
• Tubo SAE J 844 tipo B de 1/2" D.E. • Conexões com rosca 1/2" NPTF macho conforme SAE J 246 montadas com molas de proteção em ambas extremidades.

**haso**  
TECNOLOGIA DE PLÁSTICOS LTDA.  
Rua AMF do Brasil, 100 - CEP 18.120 - Mairinque  
Telefone: (011) 428-2411 - São Paulo  
Brasil - Telex: 11 72838 HASO BR



**Assine TM agora**

Valor Anual 2.3 OTNs (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**  
Rua Said Aiaçh, 306  
Cep: 04003 S. Paulo - SP Bairro: Paraíso  
Fone: 884-2122  
Telex (011) 35247



A tecnologia que não pára de evoluir.

## Novo Caminhão Volkswagen 11.140. carregar e descarregar

Se na sua frota ainda falta um caminhão ágil, forte e econômico, com capacidade na medida exata para transportar bebidas, água, gás, produtos alimentícios, materiais de construção, para coleta de lixo ou para qualquer outra tarefa que exija rapidez com baixo custo operacional, você vai encontrar a resposta ideal no Caminhão

Volkswagen 11.140.

Construído e testado para operar no dia a dia da carga e descarga urbana, o 11.140 com PBT de 11.000 kgs., situa-se na faixa mais adequada para substituir com vantagem veículos menores e evitar o desperdício de caminhões maiores.

Com pequeno raio de giro, (e direção

hidráulica opcional), o Volkswagen 11.140 permite grande facilidade para manobrar e estacionar em espaços reduzidos e a cabine com ampla área envidraçada assegura total visibilidade no trânsito complexo da cidade.

O motor MWM D-229-6 de 6 cilindros e 138 CV, proporciona potência e



## Com ele, fazendo as contas, sai mais em conta.

desempenho com baixo consumo, longa durabilidade e menores tempos de manutenção.

O câmbio de acionamento suave e o sistema de freios a ar comprimido com triplo circuito independente, garantem menos esforço do motorista e maior segurança para o veículo e a carga. E a

suspensão Vari-Rate, de construção simples e robusta, completa a resistência do 11.140 e sua excelente estabilidade.

Pense em qualquer tipo de carga que precise de coleta diária sem interrupção. Pense em qualquer tipo de equipamento (de madeira, tanque, baú, caçamba, etc.). E depois entre em contato com o

Concessionário Volkswagen Caminhões mais próximo para que a sua frota ganhe um novo conceito de pontualidade, rendimento e economia.



**VOLKSWAGEN**  
Qualidade Comprovada.

# Em 1987, mercado tumultuado cai 15%

O aumento das exportações foi insuficiente para compensar a redução das vendas internas de caminhões. O segmento de ônibus, porém, continuou crescendo



A falta de peças gerou estoques de veículos inacabados na montadoras

Frustrando todas as expectativas para o mercado interno, o ano de 1987 serviu de teste para medir o grau de criatividade e esperteza das montadoras de veículos comerciais. Os resultados financeiros e operacionais obtidos ao final de dezembro demonstram que driblou melhor a crise quem buscou alternativas.

E a tese de que o maior sofre mais no tombo não funcionou, pois a Mercedes-Benz ampliou sua vantagem no mercado interno e dobrou as exportações, conseguindo manter os mesmos níveis do ano anterior, enquanto as demais amargam queda na produção e, em alguns casos, nos resultados financeiros. Mais do que isso, a Mercedes-Benz quase dobrou seu faturamento graças à esperteza de alterar a nomenclatura de seus veículos e multiplicar o preço de cinco a quase dez vezes em doze meses.

A Saab-Scania, que vem de um resultado exemplar em 1986, que lhe conferiu o título de empresa de melhor desempenho pela revista *Exame*, também investiu no mercado externo como saída para a redução das ven-

das internas e mandou ao exterior 18% de sua produção.

A Volvo, a mais horizontalizada das montadoras, tentou a mesma coisa, mas foi sacrificada pela falta de componentes, o que a prejudicou também no mercado interno durante o primeiro semestre, quando a demanda ainda estava aquecida. Mesmo assim fechou o ano com aumento na produção.

A Ford, que produz a maior parte de seus caminhões para exportação, sacrificou tanto o mercado interno que acabou perdendo a liderança que mantinha com alguns modelos da linha F, como o F-11000, por exemplo. E o sacrifício acabou não compensando, pois chegou a dezembro com uma produção 22% menor do que a do ano passado.

A Volkswagen, que em dezembro comemorou a produção do seu 50 000º caminhão desde 1981, evitou prejuízos maiores com o polpudo contrato de exportação que firmou com a Paccar, nos Estados Unidos, que absorveu mil unidades do 13-210, com motor Cummins. Sua

produção caiu sensivelmente, a ponto de a empresa conceder duas férias coletivas durante o ano e reduzir sua produção, durante alguns meses, à metade do ano anterior.

A General Motors, que inclui nas estatísticas de vendas de caminhões as picapes, chegou ao final do ano com 23,5% a menos do que o ano passado. Suas exportações, segundo fontes oficiais, são praticamente nulas nesse segmento de mercado.

A Agrale teve uma redução de 21% em suas vendas no passado, com seu único modelo 1600D, mantendo a mesma participação de 2% do mercado. Redução de turno, férias coletivas e diminuição do quadro de pessoal foram medidas necessárias para adequar-se à nova realidade. E o lançamento de um novo caminhão de duas toneladas acabou postergado *sine-die*.

**JOGO DURO** – A verdade é que o ano de 1987 foi marcado por uma série de acontecimentos que tumultuaram o mercado. Ainda como reflexo do congelamento de preços que vigorou por quase todo o ano anterior e intensificou a demanda de forma irreal, as montadoras passaram a fazer modificações em seus produtos, alterando a nomenclatura, para conseguir reajustes maiores de preços.

Os aumentos foram tamanhos que as filas de seis meses existentes nas revendedoras, desapareceram como que por encanto. Mas, sobravam motivos para isso: o BNDES suspendeu os financiamentos subsidiados via Finame: os juros dispararam levando ao desespero as empresas de transporte que adquiriram veículos pelo leasing ou CDC; os consórcios, que foram proibidos de formar novos grupos, passaram por dois tipos de estragamento: de um lado, os consorciados deixando de pagar as parcelas devido ao aumento desmesurado e de outro, os contemplados que levaram até seis meses ou mais para receber seus veículos.

Não bastasse isso, o governo federal instituiu o compulsório para compra de veículos, ao mesmo tempo em que dobrou o valor do IPI como forma de conter a demanda. E o resultado não poderia ter sido outro senão a queda drástica nas vendas, as demissões em massa nas montadoras e indústrias de autopeças, além de férias coletivas e greves.

Em meio a esse tumulto, o governo impôs um novo congelamento de preços para vigorar de junho a setembro. Nem assim a demanda cresceu e as montadoras, aliadas à rede concessionária, apertaram o torniquete de seu lobby ao governo. Primeiro conseguiram derrubar o compulsório, depois o IPI retornou aos

Foto: Marcelo Vigneron





**Werner Lechner: a Mercedes-Benz obteve lucro apesar dos erros de previsão. O desempenho deste ano deve melhorar com novos produtos**



**Wolfgang Sauer: a Autolatina teve prejuízo recorde, mas os investimentos programados serão mantidos, apesar de todos os contratemplos**

índices antigos. Nessa altura, o governo já havia perdido o controle da inflação e o congelamento não sobreviveu. As montadoras, no entanto, continuaram com seus preços controlados pelo CIP – Conselho Interministerial de Preços.

O fim do ano chegou com o setor demonstrando visível insatisfação, a ponto de ameaçar deixar o país. O presidente da Anfavea, André Beer, fez duras críticas ao controle de preços na abertura da V Brasil-Transpo, na frente do ministro José Hugo

Castelo Branco, da Indústria e Comércio, no dia 24 de outubro. “O que está em jogo é a sobrevivência das empresas. Nossos atuais resultados financeiros não toleram outra descrição senão a da própria realidade. E esta é extremamente preocupante”. Lembrou ainda que algumas empresas vêm acumulando prejuízos há cinco anos.

Ao pregar a liberdade de mercado, Beer afirmou que “o mundo dos negócios não se alimenta do ar rarefeito resultante da mistura de prejuf-

zos e quimeras. A marca da modernidade passa pelo fim da presença do estado na fixação artificial dos preços da indústria, garrote que a asfixia há mais de vinte anos”.

**AUTOLATINA** – Um protocolo de intenções assinado entre a Anfavea e o governo, em abril, já estabelecia a gradual liberação dos preços em paralelo com a redução dos impostos. Mas sua concretização não foi fácil. Utilizando toda sua força junto aos meios de comunicação para ganhar a simpatia da opinião pública e realizando boicotes, as montadoras conseguiram o cumprimento de uma parte do protocolo.

A redução do controle de preços, no entanto, foi o mais duro enfrentamento já registrado entre o setor e o governo federal. Escudado nesse protocolo assinado pelo então ministro da Fazenda, Dilson Funaro, a Autolatina impetrou mandado de segurança contra o governo e ganhou na Justiça o direito de reajustar seus preços de acordo com os seus custos, independentemente do garrote do CIP.

O então ministro da Fazenda, Luiz Carlos Bresser Pereira, já enfraquecido na sua posição devido ao fracasso do seu plano de combate à inflação, recorreu da decisão junto ao Tribunal Federal de Recursos, porém, deixou o governo antes de saber seu resultado. O ano terminou com a aparente vitória sobre o governo, embora o presidente da Autolatina, Wolfgang Sauer, não tenha demonstrado algum ar de satisfação.

Ao contrário, em sua última entrevista coletiva realizada no final do ano passado, recusou-se a comentar o assunto, mas atribuiu o mau desempenho da empresa, que reúne as operações da Ford e Volkswagen ao rígido controle de preços. “Antes do CIP, não tínhamos prejuízos nem greves nas empresas”, arrematou. Embora evitando falar em números, Sauer confirmou que a Autolatina, que encerrou 1987 com cinco meses

<b>Variação de preços</b>			
Marca/modelo	jan/1987 (CZ\$)	Dez/1987 (CZ\$)	%
MBB – L-1519/51	529 822,63	2 965 444,24	459,7
SSB – T-112H-42	827 667,83	5 809 772,49	601,9
VvB – N10-MK	1 152 151,95	3 093 286,23	168,5
Ford – C1415	626 509,95	1 867 535,81	198,1
GMB – 13 000 D	354 852,44	1 835 108,64	417,1
MBB – 1313/48	421 277,45	2 488 477,58	490,7
VWB – 13.130	383 696,38	2 172 427,00	466,2
Ford – F-11000	320 152,46	997 416,39	211,5
GMB – 11 000 D	281 752,97	1 876 384,03	566,0
MBB – 1113/42	346 264,26	2 258 204,84	552,2
AGR – 1600 D	261 926,84	1 144 928,00	337,1
MBB – L-608 E/35	238 593,66	1 516 973,72	535,8
VWB – 6-90 P	257 724,72	1 307 542,00	407,3
MBB – 0 364 11R	503 432,88	5 096 607,21	912,4
MBB – 0 370 R	904 233,58	7 029 365,13	677,4
SSB – S112-73	430 432,27	2 625 587,79	510,0
VvB – B-58E	557 147,79	3 934 690,42	606,2

Montadora	Produção		Vendas	
	1987	1986	1987	1986
Agrale	1322	1657	1292	1636
Ford	15400	18900	11400	15400
General Motors*	28900	37713	28691	37514
Mercedes-Benz	43500	43500	32300	34202
Saab-Scania	5100	6000	4300	5008
Volkswagen	11926	15150	9926	14500
Volvo	4400	4000	2100	2762

\* – Incluídas picapes



Foto: Fernando Barros

**Arne Karlsson: resultados animadores** de vida, perderia entre US\$ 300 e US\$ 400 milhões.

Em 1986, só a Volkswagen havia acumulado um prejuízo líquido de Cz\$ 1,9 bilhão, exatamente o dobro do apurado em 1985, em valores corrigidos. A Ford, ao contrário obteve um lucro líquido de Cz\$ 1 bilhão.

**LUCRO CERTO** – Se a Volkswagen encontrou no controle de pre-

ços os motivos para seu crescente prejuízo nos últimos seis anos, as demais empresas, submetidas ao mesmo controle conseguiram manter suas atribuições quando não obtiveram lucros crescentes. Este, aliás, é o argumento que tem sido usado pelo governo para rebater os argumentos da Autolatina contra o CIP. O sub-procurador-Geral da República, Paulo Sollberger, em despacho enviado ao TRF sugeriu uma perícia contábil na Autolatina para apurar a exatidão dos dados e verificar se os prejuízos são realmente decorrentes da política de preços adotadas pelo governo.

A Mercedes-Benz é o principal exemplo de que, mesmo com preços cipados, consegue aumentar seus lucros. Werner Lechner, seu diretor-presidente, em entrevista coletiva de fim de ano, assegurou que o faturamento de sua empresa chegaria em US\$ 1,3 bilhão, contra os US\$ 750 milhões de 1986. Desse total, US\$ 200 milhões se referem a exportação de 12 200 veículos para diversos países da América Latina, Austrália e também para a China. “Exportamos em 1987, 28% de nossa produção contra 17 ou 18% do ano anterior”, explicou.

O mercado interno, porém, caiu.



Fotos: Divulgação

**Mats-Ola Palm produção cresceu 10%**

A empresa, no entanto, conseguiu ampliar sua faixa de participação de 39% para 43% na área de caminhões e de 81 para 85% no segmento de ônibus, mas os preços de seus produtos, dispararam muito além da inflação. Apoiada em pequenas alterações técnicas, que permitiram a mudança de nomenclatura, a Mercedes-Benz conseguiu aumentar em até 912% – veja quadro – o preço do ônibus urbano 0-364, que passou a

# Castrol

## A CASTROL NA FRENTE

0-365. Se se levar em conta a sua substituição pelo 0-371 Urbano, lançado no final do ano, o aumento ainda é maior: mais 36,4%

Werner Lechner, no entanto, defendeu-se ao afirmar que o aumento do faturamento do ano passado se deve muito mais às mudanças no perfil do mercado, que optou por veículos maiores, portanto, mais caros, do que exatamente pelo aumento dos preços de tabela.

Mas a venda de caminhões pesados teve redução de 10% no mercado interno, se comparado com os resultados de 1986, segundo Arne Karlsson, presidente da Saab-Scania. Sua empresa conseguiu comercializar 3 370 unidades, contra cinco mil do ano anterior. O segmento de ônibus, no entanto, obteve um acréscimo, segundo Karlsson, de 20%, chegando a 930 unidades.

A Volvo, que aumentou em 10% sua produção, chegou a 4 400 veículos, "mas, teríamos chegado tranquilamente aos seis mil não fossem as dificuldades com os fornecedores", afirma Mats-Ola Palm, seu diretor-presidente. O faturamento saltou de US\$ 150 milhões para US\$ 220 milhões assegurando uma pequena margem de lucratividade", contentou-se Palm. Esse resultado se

deve, segundo o presidente da Volvo, ao incremento das exportações, que dobraram em relação a 1986.

Enquanto a Volvo intensificou suas vendas aos tradicionais clientes – só o Peru absorve 50% – da América do Sul, África e Oriente Médio, a Saab-Scania retomou antigos mercados, como o da Colômbia; firmou contrato de intercâmbio de componentes com a Argentina e ainda ampliou o comércio com os demais países latino-americanos com quem já negociava. Suas operações com os países árabes só devem começar este ano, numa grande operação de médio prazo que envolve outras empresas fornecedoras de bens de produção.

**EQUILÍBRIO** – A Volkswagen, que sofreu uma redução de 45% em suas vendas internas, tendo, inclusive que simplificar um modelo para reconquistar seu mercado, também apelou para as exportações. Graças ao contrato de dez anos afirmou com a Paccar, nos Estados Unidos, e a investida pela América do Sul, conseguiu comercializar no exterior 21% de sua produção.

Embora considere bom o resultado obtido no ano passado, o novo gerente de Vendas e Marketing da Ford, Lélío Salles Ramos, reforçou a



Lélío S. Ramos: confiante para 1988

equipe para melhorar o desempenho este ano. Estrangulada em sua linha de montagem para atender o mercado externo, a Ford acabou, involuntariamente, reduzindo suas vendas internas. Cassio Pagliarini, gerente de Marketing, no entanto, assegurou que a participação da empresa em sua faixa de atuação foi mantida nos 18%, embora os dados da fábrica indiquem que em 1986, tivesse atingido os 19,5%.

QUEM MAIS ENTENDE  
DE ÓLEO NO MUNDO.



# TURBO



Fotos: André Gomide e Arquivo TM

Novo mercedinho em teste: apesar da camuflagem, identidade com o T2 alemão

# Ano começa com três novidades

Semipesados da Volkswagen com motor Cummins, leve da Mercedes-Benz com novo motor, Cargo com terceiro eixo de fábrica são alguns lançamentos com data marcada

Se o ano de 1987 foi marcado pelas pequenas modificações nos veículos comerciais, que os empresários de transportes chamaram de maquiagem, este poderá ser lembrado como o ano de lançamentos. Alguns já foram apresentados na V Brasil-Transpo, embora a comercialização só se inicie agora. Neste ano, o mercado conhecerá os semipesados da Volkswagen 14-210 e 16-210, com motor Cummins; o terceiro-eixo (2218) e o cavalo mecânico da linha Cargo, o T-2, da Mercedes-Benz, que substituirá o L-708E, o motor 366 equipando o padron da Mercedes, o mesmo a ser utilizado no caminhão médio a ser lançado em 1989; o ônibus "fora-de-estrada" da Saab-Scania e o caminhão leve 7-110 S, turbinado da Volks.

O primeiro lançamento ocorre já em março para o mercado: o Cargo 2218, com terceiro-eixo original de fábrica. Equipado com motor Ford Diesel 6.6 turboalimentado na configuração 6x2, tem 22 toneladas de pbt, com chassi, suspensão e freios desenvolvidos para suportar as novas dimensões. A principal característica desse terceiro eixo é a suspensão tipo balancim que possibilita melhor distribuição do peso entre os dois eixos traseiros na aceleração e frenagem. Dotado de direção hidráulica, lavador elétrico, temporizador, teto e banco revestidos em tecido, itens

considerados de conforto e estilo, o 2218 ainda não tem o seu preço definido.

**"AMERICANO"** – O 14-210, que a Volkswagen comercializa desde o ano passado para os Estados Unidos, chega em abril com pequenas modificações em relação ao "americano", segundo Antonio Dadalti, gerente de Marketing de Caminhões da VW. Equipado com motor Cummins série "C", turbinado, o "americano" será o primeiro de uma família que será composta posteriormente do terceiro-eixo e do cavalo-mecânico, entre outras versões.

A Volkswagen já produziu mil unidades para a Paccar, que os comercializa com marcas Peterbilt e Kenworth. Para este ano, estão previstos mais dois mil para exportação. A Cummins, por sua vez, assegura ter condições de garantir a produção para o mercado interno, sem problemas. É a primeira vez que a Cummins, instalada no Brasil desde 1971, consegue introduzir seus motores em veículos nacionais.

Concebido depois da crise do petróleo da década passada, o motor "C" de 8,3 litros tem as mesmas dimensões do MWM de seis cilindros, com 40% menos peças e um desempenho, segundo a fábrica, sensivelmente melhor que o concorrente. Esse motor já tem sido utilizado em

substituição aos OM-355/5, nos caminhões 1519 e 2219, da Mercedes Benz, com inúmeras vantagens, segundo Fernando Araújo, o novo diretor de Marketing da Cummins.

**MERCEDINHO** – Dentro do programa de remodelação completa de sua linha de veículos, iniciada em 1984 com o lançamento do ônibus rodoviário O-370, seguido do urbano padron O-371, no final do ano passado, a Mercedes-Benz reserva para o segundo semestre o lançamento do modelo leve que vai substituir o 708E, T-2 na moneucultura da Alemanha (TM 277 e 285). Dotado de motor OM 364, da mesma família do OM 366 já lançado como opcional no O-371 padron urbano, o novo "mercedinho" tem linhas modernas, cabina avançada e cortes retos, pábrisa dianteiro laminado, corte diferente nas janelas laterais e chassi mais baixo, o que reduz a altura do degrau de acesso. O espaço interno é maior e o ruído diminuído em função da colocação mais à frente do cofre do motor.

Para toda essa remodelação da linha, a Mercedes-Benz iniciou no ano passado um investimento de US\$ 280 milhões que já foi ampliado para 385, sendo que em 1987 foram aplicados US\$ 130 milhões para o desenvolvimento da nova linha de ônibus urbanos. Esse programa encerra-se em 1991, quando, segundo Werner Lechner, será concluída a renovação da linha de produtos, aumentada a capacidade de produção, modernizadas as instalações e os equipamentos.

A Autolatina que, ao contrário da Mercedes, encerra o ano com déficit recorde, investiu US\$ 200 milhões no ano passado e promete inversão de mais US\$ 250 milhões este ano. Desta quantia, coube à VW Caminhões US\$ 18 milhões no ano passado e para este ano estão programados mais trinta. Esses recursos serão investidos no lançamento de novos modelos e na ampliação da família dos semipesados para exportação.

Paralelamente, a VW amplia sua rede de revendedores autorizados. Dos oitenta existentes em 1983, foi aumentada para 126, em 1987.

A Ford, o outro braço da Autolatina, além dos novos modelos da linha Cargo – o cavalo mecânico é prometido para o primeiro semestre de 1989, com cabina simples –, promete inovações técnicas na linha F para continuar no mercado. "Estamos há dois anos atualizando a linha", conta o gerente de Vendas e Marketing Lélío Ramos. "Começamos pelo processo de pintura, depois introduzimos alguns itens do Cargo, como os comandos de direção e car-

caça do diferencial. Agora vamos atualizar a cabina e melhorar o conforto interno”, completa Cássio Pagliarini, gerente de Marketing.

Na verdade, a Ford Caminhões se preparou no final do ano passado para brigar por suas posições no mercado interno. O Departamento de Vendas e Marketing foi reestruturado e conta agora com quatro gerentes: Lélío Ramos chefiando Cássio Pagliarini em Marketing, Dirceu Fransosi em Operações de Campo e Fernando Pelegrini em Peças e Serviços, além de mais 31 pessoas.

**CRESCIMENTO** – Com novos produtos, equipes reforçadas e investimentos programados, as montadoras de veículos comerciais esperam aumentar em pelo menos 10% o volume de veículos produzidos este ano, em comparação com o ano passado, que foi pelo menos 15% inferior a 1986.

Sem contar que em ano de eleições nas prefeituras, o mercado de ônibus urbanos normalmente cresce, as empresas contam com a premência de renovação da frota de veículos de carga, além do aumento de demanda exigido pela expansão dos transportes, como argumenta Arne Karlsson, da Saab-Scania. Já Werner Lechner, da Mercedes-Benz que, em 1986 fez previsões otimistas para o ano seguinte, com inflação de 60%, crescimento do PIB em 6% e aumento superior a 10% na produção da indústria automobilística, prefere não arripites para este ano.

As inversões programadas, bem como lançamentos de novos produtos “constituem provas da confiança da nossa empresa no Brasil”, nas palavras de Lechner, que promete “trabalhar muito para que o desempenho da empresa, ao lado da economia brasileira mostre sensível avanço em relação a 1987”.

Também a Volvo espera produzir mais este ano, mas Mats-Ola Palm defende maior liberdade para importação de componentes que contribuiriam para atualizar seus produtos. “O programa Befiex não é feito para facilitar as importações, mas seu objetivo é ampliar as exportações. A preocupação do governo brasileiro é

reduzir cada vez mais as importações, reduzindo a zero os componentes importados, porém, isso precisa mudar”, afirma. Palm conta que um caminhão sueco tem pelo menos 60% de componentes importados e essa é uma tendência mundial. Os caminhões Volvo, no Brasil, têm ainda 12 a 13% de componentes importados e a empresa está investindo US\$ 10 milhões este ano na nacionalização.

## CUMMINS Produção triplicada e novo motor “B”

Para quem exporta dois terços de sua produção, obter lucros e ampliar sua participação no mercado interno em 1987 é mais do que animador, “serve de estímulo para investimentos e aumenta nossa crença no mercado brasileiro”. Esse resultado foi obtido pela Cummins Brasil S.A., com sede em Guarulhos (SP), cujo diretor-presidente Jack Edwards, classificou 1987 como o ano automobilístico de sua empresa.

Além de produzir 1 500 motores Série ‘C’ para equipar o caminhão médio 13-210, da Volkswagen, a Cummins venceu a concorrência para fornecer o mesmo motor para o ônibus padron da Mafersa. As perspectivas para este ano ainda são mais animadoras, quando a Volkswagen anuncia a comercialização, ainda neste primeiro semestre, do seu primeiro caminhão médio com motor Cummins, o 14-210, versão brasileira do “americano” e, no segundo semestre, lança o 16-210.

A Cummins vai investir este ano mais US\$ 20 milhões, como parte de um programa de cem milhões de dólares iniciado em 1985 e com término previsto para 1989. Com esses recursos, pretende aperfeiçoar seus métodos de produção e ainda preparar o lançamento para 1989 do seu motor Série ‘B’, de quatro e seis cilindros, variando de oitenta a 180 cv para competir com a MWM e Perkins na faixa dos caminhões de até 14 t.

Assim, a empresa pretende triplicar sua produção – das atuais 1 500 unidades para 4 500 –, “em atendi-

Jack Edwards:  
Cummins  
entra enfim  
no mercado  
automobilístico



mento aos planos de nossos clientes e ao potencial do mercado”, como explica Edwards. Para ele, as incertezas que predominaram em 1987 e prometem se estender por este ano, não preocupam. “Estamos nos preparando para o ano 2 000. Até 1993, esperamos estar produzindo dez mil unidades, atingindo o limite de nossa atual capacidade instalada”.

**MENOS LUCRO** – Apesar desse otimismo, os resultados obtidos em 1987 ficaram inferiores ao previsto. Embora superior em 7% ao faturamento do ano anterior, os US\$ 100 milhões apurados em 1987 proporcionaram um lucro de US\$ 11 milhões, contra os US\$ 17,9 milhões de 1986. Isso se deve, segundo Edwards, não só ao desempenho das exportações, semelhante ao ano anterior, embora as previsões fossem maiores, mas também à defasagem cambial que se acumulou durante o ano passado, aliada ao rígido controle dos preços pelo CIP, no mercado interno.

Para este ano, diante das perspectivas de recessão econômica nos Estados Unidos, responsáveis por 50% de suas vendas externas, a previsão é de uma queda nas exportações entre 7 e 8%. Para Edwards, as vendas no mercado interno, que evoluíram em US\$ 17,4 milhões para US\$ 24,5 milhões de janeiro a outubro do ano passado em comparação com igual período de 1986, deverão compensar a eventual perda nas exportações. Para isso, a Cummins está investindo no preparo de mão-de-obra para vendas e assistência técnica. Além de um Centro de Pesquisa e Desenvolvimento de Produção e uma escola técnica, a Cummins está implantando um sistema de atendimento aos clientes chamado “Alô Cummins”, que visa agilizar o atendimento dos usuários de seus motores através da interligação “on line” da fábrica com a rede de distribuição e assistência técnica hoje formada por 23 unidades e em fase de ampliação.

Valdir dos Santos

O Cargo 2218, com 3º eixo e o VW 14-210: novos da Autolatina



Foto: Fernando Barros



Foto: Marcelo Vigneron

# Atraso providencial para o transporte

Com a protelação dos trabalhos da Constituinte, o transporte rodoviário ganhou tempo para reapresentar alguns pontos vitais à sobrevivência do setor

Quem apostou na promulgação da nova Constituição no mês de janeiro, já perdeu feio. Manobras políticas para garantir os cinco anos de Sarney à parte, o novo Regimento Interno da Constituinte vai oferecer oportunidade para que "muito pano para as mangas" seja desenrolado em plenário.

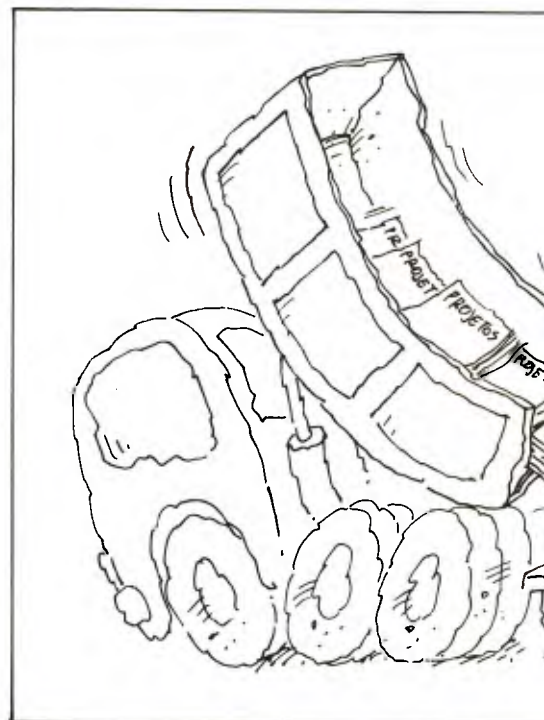
De certa forma, ganha em parte, com esta protelação, o setor ligado ao transporte. Pelo menos, mais um pouco de tempo para que alguns pontos vitais para o setor possam retornar ao campo das deliberações.

**LACONISMO** – No Projeto de Constituição aprovado em dezembro pela Comissão de Sistematização, confirmava-se o que TM já havia dito. O transporte entrou pela porta dos fundos. E apenas dois artigos trataram do assunto, de forma lacônica.

O Art. 23, Inciso XI, mesclado com o que dispõe sobre serviços nacionais, interestaduais e internacionais de telecomunicações, radiodifusão e transmissão de dados; e serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, diz que compete à União explorar:

- a navegação aérea, aeroespacial e infra-estrutura aeroportuária;
- os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de estado ou território;
- os serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros;
- os portos marítimos, fluviais e lacustres.

Tudo isto, em regime de exploração direta ou mediante concessão ou permissão. Aqui, segundo alguns



parlamentares, fica aberto o perigoso caminho da estatização do transporte de passageiros, porque, curiosamente, o transporte rodoviário interestadual e internacional de carga ficou esquecido.

Cabe ainda à União, conforme o Inciso XIX, "instituir o sistema nacional de desenvolvimento urbano, incluindo habitação, saneamento básico e transporte urbano, entre outros.

Finalmente, o Art. 24, diz que ca-

## A NTU não quer a estabilidade

Um dos dispositivos do projeto da Comissão de Sistematização que mais irrita o presidente da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros, Clésio Soares de Andrade, é o artigo que protege o trabalhador contra dispensa imotivada. Segundo ele, a estabilidade no emprego para funcionários das empresas de transporte coletivo significa "um retrocesso da disciplina e uma série ameaça à segurança do usuário". Com a estabilidade, imagina "o motorista, o cobrador e o próprio fiscal escaparão a um controle mais rígido da empresa e passarão, inevitavelmente, a se descuidarem de suas obrigações, pois não haverá mais o fantasma da demissão".

Mesmo a válvula de escape da "demissão motivada" não satisfaz a Andrade. "Todo empresário sabe o quanto é difícil fazer uma dispensa por justa causa", argumenta. "Embora as reclamações dos usuários



Almeida: uma séria ameaça à segurança

contra motoristas e trocadores sejam constantes, no fim, resta a palavra da empresa contra a do empregado", afirma. "Nem sempre, o reclamante comparece para testemunhar a denúncia. Cria-se, assim, uma situação ambígua. E a estabilidade só pode agravar as dificuldades".

Andrade não concorda também com o atual sistema de recolhimento das contribuições previdenciárias. Os salários e encargos sociais são muito altos, chegando a representar 42% dos custos operacionais das empresas de ônibus. "Por isso, vamos lutar para que o recolhimento das contribuições passe a se basear no faturamento bruto e no lucro líquido das empresas e não mais na folha de pagamentos".

O presidente da NTU manifesta também contra qualquer manobra estatizante. "O poder público já deu mostra bastante de que é incapaz de operar o transporte de passageiros", afirma.

FOTO: Aluísio Alberto



be privativamente à União legislar sobre:

- diretrizes da política nacional de transportes; e
- competências da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federal.

**DE VOLTA** – No Projeto de Constituição editado em setembro, o artigo 204 estabelecia que “os serviços de transporte terrestre, de pessoas, de bens e de carga aérea, dentro do território nacional, inclusive as atividades de agenciamento, somente serão explorados pelo Poder Público, por brasileiros ou por empresas nacionais, respeitado o princípio de reciprocidade”.

Segundo a opinião de alguns deputados, com a votação em plenário das novas emendas a serem apresentadas, alguns artigos suprimidos na edição de dezembro do Projeto de Constituição poderão voltar à pauta dos trabalhos.

Entre algumas destas proposições, deverão figurar, por exemplo, a transferência da Polícia Rodoviária Federal para a aérea do Ministério da Justiça e o retorno da obrigatoriedade de prévia autorização do Congresso Nacional para a execução de grandes obras, como ferrovias, rodovias etc.

Esta última ficou “embutida” de maneira abígua no Inciso IV do Artigo 58, que dá competência ao Congresso Nacional, com sanção do Presidente da República, para dispor sobre “planos e programas nacionais, regionais e setoriais de desenvolvimento”. Com dilatação do pra-

zo para promulgação da nova Carta Magna, que, na opinião dos mais otimistas, em Brasília, somente ocorrerá, no mínimo, a partir da segunda quinzena de março, abre-se um precioso espaço para que o setor acione seu lobby e que posições e interesses da classe e usuários tenham uma melhor colocação.

**ROUBO DE CARGA** – Um dos pleitos bem encaminhados pelo anteprojeto da sistematização é o da competência da Polícia Federal, para combater o roubo de cargas.

O anteprojeto dá poderes à Polícia Federal para “apurar infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei”.

Mantida tal redação, bastaria caracterizar, na lei ordinária, o roubo de cargas ou de veículos como crime de repercussão interestadual e internacional para colocá-lo sob a mira da Polícia Federal.

Quanto a isso, parece não restarem dúvidas, uma vez que as cargas roubadas são, geralmente, transferidas de um estado para outro. Quanto aos caminhões, não raro, vão parar no Paraguai, onde acabam devidamente “legalizados”.

**Alócio Alberto, de Brasília**

**Faça já  
a sua  
assinatura**



**transporte moderno**

**Editora TM Ltda**

## MACACO VEICULAR

A força bruta que sobe e desce sem esforço



• Equipamento eletromecânico indispensável na sua oficina para manutenção de veículos pesados. • Fornecido com cavaletes opcionais para utilização simultânea em diversos veículos. • Através da complementação com acessórios opcionais, é indicada a sua utilização na movimentação de containers, caixas e cargas especiais.



**JURUBATUBA MECÂNICA DE PRECISÃO LTDA.**

Rua João de Araújo, 830 - CEP: 04469 - Cx.P.: 22535  
Pedreira - Santo Amaro - São Paulo - SP  
Fone: PBX (011) 563-4244 - Telex: (011) 25817



# Após a greve, a liberação do frete

No dia 7 de dezembro, sem muito sucesso, os caminhoneiros tentaram paralisar o País. Um mês depois, o governo decretou o fim do controle de fretes

Poucos dias depois de assumir a Pasta da Fazenda, o prestigiado burocrata de carreira Maílson Ferreira da Nóbrega surpreendeu o setor com a liberação dos fretes e tarifas do transporte rodoviário de carga em geral. A medida de impacto ocorreu dia 6 de janeiro, com a publicação da Portaria nº 3/88 no Diário Oficial da União trinta dias depois da decretação da greve dos caminhoneiros (7/12/87). A Portaria, contudo, não se aplica ao transporte de álcool para fins combustíveis e de derivados de petróleo, exceto óleos lubrificantes, asfaltos, parafinas e solventes alifáticos; de veículos zero quilômetro; e de produtos siderúrgicos para a Usiminas, CSN e Cosipa. Há cinco anos, o setor estava com seus fretes cipados. O controle rígido do CIP – Conselho Interministerial de Preços passou, gradativamente, para a área de influência da Seap – Secretaria Especial de Administração de Preços, com critérios mais políticos. Se-

gundo Geraldo Vianna, vice-presidente Executivo da NTC, “agora, tanto as tarifas das empresas quanto as dos carreteiros voltam ao regime de liberdade e seus valores passam a ser ditados pelo mercado”.

A NTC sempre defendeu uma política de preços liberados, estendida



Vianna: “a NTC quer preços liberados”

a todos os segmentos do setor. “Vimos postulando a liberação desde que se estabeleceu o último controle de preços. Desde 1983, o setor voltou a ser controlado estritamente pelo Cip/Seap e nós nunca nos conformamos com isso”, desabafou o executivo.

“Em inúmeras oportunidades, encaminhamos telex, memoriais, documentos das mais variadas formas, tentando mostrar ao governo que um setor competitivo como é o de transporte rodoviário de carga não deve estar sujeito a nenhum tipo de controle”, continuou. Diante do novo quadro, Vianna chegou a admitir o surgimento de propostas do tipo “vamos repassar toda a defasagem”, preferindo, entretanto, esperar um consenso entre os membros do Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários, reunidos logo depois da liberação, com essa finalidade.

**AS DEFASAGENS** – No início de dezembro de 1987, um estudo técnico da NTC já indicava uma defasagem de 40% na tabela de fretes praticada pelas empresas. As planilhas de custos da NTC, utilizando o sistema de custo operacional direto da Seap, apontavam em 30 de dezembro, sem ainda contar o aumento do combustível, mas já computando o aumento dos veículos, uma defasagem média de 53,22%

“Nós tivemos de mudar a base a partir da tabela nº 30, de março de 1986, quando fomos enquadrados pelo sistema da Seap. Todavia, se retomarmos o nosso sistema tradicional de apropriação de custos, incluindo custos administrativos e terminais, nós teríamos uma defasagem superior, de 74,53%”, garantiu.

Vianna estimou que os fretes achatados das empresas terminam “achatando” os fretes dos carreteiros. “A tabela de preços da NTC, de caráter referencial, opera dentro das forças do mercado. Então, nos momentos de recessão, de redução do movimento, os nossos preços são ainda mais achatados”.

Descartando qualquer hipótese de repasse agora, Vianna afirmou que tal medida resultaria numa “atitude informal”. “O mercado não absorveria um aumento desse porte. A tendência é a gente tentar repassar a defasagem acumulada no período sem cometer violência contra o mercado. Se as empresas forcingem grandes





Foto: Agência JB

7/1/86: locaute de caminhoneiros autônomos, com muitos bloqueios de estradas

aumentos, não irão conseguir: o mercado está em baixa, há pouco movimento, e a oferta de transporte é muito maior do que a demanda nesse momento”.

A possibilidade de um novo reenquadramento pela Seap não é improvável, segundo Vianna, caso haja um endurecimento por parte dos empresários na questão de “forçar o repasse” de imediato. “A nossa situação é muito precária. Através de uma simples portaria o ministro libera e, por meio de outra, pode nos enquadrar. Não temos nenhum motivo para provocar um trauma no mercado. Se os custos variaram 30%, por exemplo, num mês, agora nós temos de aplicar 28%, 20%, sempre deixando uma ‘defasagenzinha’ para o próximo mês.”

Embora não aprove a tabela de preços mínimos para carreteiros, Vianna concordou, em regime de preços liberados, com a edição de tabelas referenciais para orientar o mercado por parte das entidades de classe dos empresários e dos carreteiros. “Aí, no sistema de referência não faz sentido existir mínimo ou máximo. Trata-se de um preço que pode ser tolerado tanto para cima quanto para baixo”.

Em relação a um entendimento com a Fencavir (federação dos caminhoneiros do Rio de Janeiro), Vianna considerou que sua saída da mesa de negociação – antes da decretação de greve no dia 7 de dezembro – “não passou de uma questão estratégica, achando que deveria forçar a saída de uma tabela de fretes sua, e demonstrar maior prestígio frente às outras federações de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul”.

Analizando a greve dos caminhoneiros do dia 7 de dezembro (veja matérias a seguir), Vianna observou um fato novo: o surgimento de cinco novos sindicatos de caminhoneiros com atuação integrada entre si. “Se as federações representam taxistas e caminhoneiros, hoje, nós temos no Brasil sindicatos exclusivamente de caminhoneiros. E alguns com boa dose de autenticidade, reunindo caminhoneiros, fazendo assembléias e discutindo democraticamente os problemas da categoria. Essa é a nova realidade com a qual nós temos que aprender a conviver. Acho muito difícil a gente fechar um acordo válido a nível de federações sem ouvir esses sindicatos que estão atuando a favor da sua categoria”.

**Dos fretes cipados à frágil liberdade de preços do mercado**

A discussão sobre como seria um sistema tarifário para a conturbada realidade brasileira vem de longa data. Por nove anos seguidos, no período de 1968 a 1977, o controle de fretes foi exercido diretamente pelo CIP – Conselho Interministerial de Preços. Com os fretes cipados, sem referência de uma tabela técnica, o mercado funcionava precariamente. Apenas o custo operacional de um caminhão FNM 11 000 servia de base ao CIP para liberar os reajustes sobre os fretes praticados, estabelecidos de maneira empírica.

### Dos fretes cipados à frágil liberdade de preços do mercado

As tabelas “origem-destino”, em vigor, tinham caráter regional, e cada sindicato profissional exibia a sua e, agindo de forma independente, causava grande distorção e uma série de problemas aos usuários do sistema.

Com a publicação da Resolução 32E, de julho de 1977, o CIP retirou de sua competência o controle de preços e estabeleceu então o regime de “liberdade vigiada”. Mas o setor permanecia com a obrigação de comunicar ao CIP suas novas tabelas de fretes. Caso o CIP constatasse abuso por parte dos empresários, poderia reenquadrar o setor ao controle de preços.

Na tentativa de ocupar o vazio criado pelo regime de “liberdade vigiada”, nasceu o Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários. O Conet se reunia três vezes por ano, com lideranças sindicais e representantes de associações, agrupando em média, quinhentas pessoas por encontro. Estimulava também reuniões de empresários do mesmo ramo de atividade comercial. Os participantes sempre buscaram encontrar fórmulas para um “aumento em conjunto” do setor, dentro de critérios técnicos.

**INFLAÇÃO PEQUENA** – Em 1980, foi criado o sistema tarifário com o anúncio da tabela de fretes para o transporte de carga comum. Dois anos depois, o sistema sofreria aperfeiçoamento com a introdução de tabelas específicas para cargas comuns, fracionada, industrial, lotação, grandes massas, encomendas, itinerantes e especialidades (mudanças, bebidas, contêineres, postes, frigoríficas etc.).

Na época, o Conet estabeleceu um critério importante: a tarifa só seria aumentada quando o acúmulo de custos superasse 10%. Ele estava calcado no fato de que, devido à inflação ser pequena, demorava até seis meses para o setor reivindicar um aumento (e também os aumentos de custos excederem os 10%).

Já o segmento do transporte de carga líquida sempre foi regulado pelo CNP – Conselho Nacional de Petróleo. Alguns especialistas consideram o fato até hoje “uma aberração”, propugnando pela sua vinculação natural ao CIP, como os demais segmentos do transporte rodoviário.

Já o segmento do transporte de carga líquida sempre foi regulado pelo CNP – Conselho Nacional de Petróleo. Alguns especialistas consideram o fato até hoje “uma aberração”, propugnando pela sua vinculação natural ao CIP, como os demais segmentos do transporte rodoviário.



FOTO: César Lima

PMs com cães Dobermann, de prontidão

Além disso, com o tempo, surgiu um intermediário natural para negociar o preço do frete: a Comissão Nacional de Carga Líquida que, embora filiada à NTC, na prática, possui grande autonomia, mantendo entendimentos diretos com o governo para aprovação de fretes.

Em março de 1983, com a divulgação da Portaria 13, os fretes rodoviários voltaram ao controle do CIP – e o patamar inflacionário voltava a crescer. Foi estabelecida uma regra ao setor: os aumentos permitidos não poderiam ultrapassar de 90% a variação mensal da ORTN – Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional. Qualquer aumento que ultrapassasse os 90%, só entraria em vigor com a “prévia concordância” do CIP.

Passado algum tempo, o CIP concluiu que estava ocorrendo abuso na utilização do “reajuste automático”. E, através da Portaria 16, de junho de 1983, determinou que os fretes seriam reajustados livremente até o limite de 80% da variação da ORTN, “desde que o reajuste correspondesse à efetiva elevação de custos”.

Com a Resolução 162 de fevereiro de 1984, o CIP tornou-se mais rigoroso: qualquer aumento, a partir dessa data, dependeria de prévia autorização do CIP, o que realmente ocorreu (via Seap) até o último dia 6 de janeiro.

## Uma paralisação de 24 horas que não mobilizou a classe

“O presidente Sarney assumiu um compromisso com a categoria, considerando justas as nossas reivindicações. E já determinou ao ministro dos Transportes que atendessem a tabela de fretes proposta por nós, para entrar em vigor a partir de 10 de janeiro de 1988”, disse Nélio Botelho, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos do Rio de Janeiro e Espírito Santo

(Sindicam RJ/ES), no encerramento da assembleia do dia 8 de dezembro, que pôs fim à greve nacional dos caminhoneiros.

No entanto, cerca de mil caminhoneiros presentes à assembleia no Mercado São Sebastião, no bairro da Penha, Rio de Janeiro, na hora da votação, as 20 horas, relutaram em aceitar a proposta de término da greve, iniciada apenas 20 horas antes. Foram necessárias duas votações para que os caminhoneiros, sem convicção, pusessem fim à paralisação. Osvaldo Garcia, procurador do Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro, interveio nesse sentido: “Houve cambalacho sim”, afirmou, denunciando os “acordos em separado” firmados na Delegacia Regional do Trabalho. “No momento, nós estamos só, e muitos companheiros estão furando a greve. Eu peço, de cabeça fria, o fim da greve. Caso contrário, amanhã (quarta-feira) o pau vai comer em cima de nós”, ponderou Garcia.

Assim, os caminhoneiros cederam à argumentação dos líderes sindicais que afirmavam não ter a categoria “mais gás” para continuar a paralisação. E tiveram de aceitar os acordos assinados na DRT com os Sindicatos de Rodoviários da Baixada Fluminense, caminhoneiros autônomos e rodoviários (caminhoneiros contratados de empresas), separadamente. Restou ainda a vaga promessa de convocação da categoria, em janeiro, para um balanço dos ganhos e perdas resultantes da paralisação de um dia em dezembro e, havendo condições de fato, retomar o processo de agitação para uma nova greve.

Os autônomos ganharam as promessas de Sarney, incluindo uma nova tabela de fatores (com reajuste da ordem de 83%) e a instalação de um canal de rádio em VHF com frequência exclusiva entre o caminhoneiro e os postos policiais nas estradas. Os rodoviários obtiveram um aumento de 52,86% retroativo a 1º de novembro mais o 13º salário com este reajuste. Eles reivindicavam

aumento médio de 86% sobre o valor da tabela nacional de fretes em vigor, acrescido das URPs (Unidades de Referência de Preços) de outubro a dezembro de 1987.

**22 PRISÕES** – No caso dos tanqueiros, o aumento médio pleiteado foi de 44,8% sobre a tabela de fretes dos transportadores de derivados de petróleo e álcool combustível, acrescido também das URPs de outubro a dezembro. Os caminhoneiros de Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Niterói conseguiram apenas aumento de 52,8% contado a partir de 1º de dezembro.

Além dos 60 mil camnhoneiros autônomos do Rio, aderiram à greve grande parte dos 130 mil rodoviários e seus ajudantes (*chapas*). Segundo a coordenação central do movimento, entre os dias 7 e 8, foram presos 22 grevistas durante as segundas tentativas de piquetes nas rodovias que dão acesso ao Rio, mas somente dez autuados por “resistência à prisão”.

Os Sindicatos dos caminhoneiros e dos Rodoviários comandaram a greve, mas não contavam com o grande aparato policial que começou a se formar em torno do Mercado São Sebastião bem antes do início da assembleia do dia 7. Desde as 18 horas, a área fora ocupada por três tropas de choque da PM, com trinta homens aguardando a subida do viaduto Lobo Júnior até Parada de Lucas, e mais cinquenta nas imediações da Rua do Milho (sede do Sindicato). Além de homens da Companhia de Policiamento, com cães Dobermann, ali estavam também homens

## Três lideranças

Juntos, numa reunião preparatória da greve, dia 23 de novembro, em São Paulo, os três presidentes dos Sindicatos de Minas (Roberto Augusto Francisco), do Rio (Nélio Botelho) e São Paulo (José Araújo Silva), da esq. para dir., emitiram posições diferenciadas a respeito do movimento do dia 7. Roberto Augusto queria que a greve fosse acompanhada de “um bloqueio à exportação de soja vinda do Paraguai”, que é escoada através do porto de Paranaguá (PR). Nélio Botelho estimou que “70% dos caminhoneiros deveriam fazer a greve em casa”. E José Silva, o *China*, indeciso, era a favor de um pronuncia-



Botelho elogiou “atitude” de Sarney



“Houve cambalacho sim”, disse Garcia



FOTO: Malu Pinto

do DIE (Departamento de Investigações Especiais) e da Polícia Civil em carros das corporações.

A presença ostensiva de policiais-militares na avenida Brasil, principalmente, não conseguiu intimidar os mil caminhoneiros dispostos a deflagrarem um movimento pacífico. A Polícia temia a ocorrência de tumultos na avenida Brasil e "quebra-quebra" de ônibus devido ao aumento das passagens.

**"NÃO" AO SNI** – Na assembléia do dia 7, a proposta conciliatória do general Ivan de Souza Mendes, ministro-chefe do SNI – Serviço Nacional de Informações, defendida por Dilmir da Cunha, presidente do Sindicato do Paraná, de esperar até o dia 14 de dezembro uma "resposta concreta" das autoridades às suas reivindicações, foi rejeitada por unanimidade dos participantes. Dilmir e José Araújo Silva, o *China*, presidente do Sindicato de São Paulo, fiadores da proposta, tiveram de acatar a decisão da assembléia e retornar a seus estados com a greve decretada em todo o território nacional.

A articulação pretendida pelo SNI visava impedir a consumação do estado de greve, e começou uma semana antes em Brasília. Com esse temor latente, o SNI pressionou os Ministérios dos Transportes, da Justiça, das Comunicações e da Fazenda no sentido de, conjuntamente, atenderem a pauta de reivindicações dos caminhoneiros.

Na estratégia do SNI, caberia ao governo "fazer valer" a tabela de fretes controlada pela Seap – Secretaria Especial de Abastecimento e

Preços e fiscalizada pela Sunab. O governo se comprometeria ainda com a criação de uma linha de financiamento para aquisição de cominhões novos para os atônimos de táxi, com isenção do IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados. Contudo, a permanência de líderes sindicais de diversos estados, durante uma semana em Brasília, antes da greve, não foi o bastante para que as reivindicações saíssem do papel.

## No ABC, a tabela é desrespeitada pelos empresários

Com os braços erguidos e clamando alto por "greve", "greve", os caminhoneiros esperavam atrair a simpatia de milhares de companheiros ausentes do movimento. Tão logo terminou a assembléia nacional do dia 7, por volta das 21 horas, ao som da música "Pra não dizer que não falei de flores", do compositor Geraldo Vandré, a expectativa de sucesso da greve era unânime entre as lideranças sindicais.

Pedro Stivalli, dirigente do Sindicato do ABC paulista, acreditava que "a organização da greve tinha sido preparada com muito êxito." "Somos 14 mil caminhoneiros em nossa região e, desde 1986, as empresas poderosas não cumprem a tabela nacional de fretes", afirmou.

Stivalli reclamou também do fato de terem sido enviados vários documentos ao Ministério do Trabalho, "mas nenhuma resposta foi dada." Disse não aceitar que o governo venha a se manifestar "na última hora com promessas vagas, tentando atender alguma reivindicação. Então, chega uma hora que o processo de negociação se esgota e o caminhoneiro tem que ir para a greve".

A respeito da tabela de fretes defendida pela NTC, Stivalli discordou radicalmente: "Se a NTC diz que a tabela é cumprida, pois bem, por que ela não faz um levantamento através de manifesto para apurar quanto os empresários recebem do frete e quanto é a folha de pagamento do caminhoneiro ou seu recibo. Aficaria demonstrado quanto o frete é defasado para o autônomo".

Para Stivalli o desrespeito à tabela é incentivado pelos próprios empresários da região do ABC. "Existem empresas que se dizem "poderosas", mas, na realidade, não têm um só caminhão. E fazem forte concorrência com outras, sabendo que vão por nas costas do caminhoneiro autônomo o preço do frete que quiserem".



Stivalli, de microfone à mão, quer fiscais da Sunab agindo contra maus empresários, mas Carlão (abaixo) não acredita

**TIROS NA MADRUGADA** – O meio de conter os abusos, segundo Stivalli, seria através de fiscalização rigorosa da Sunab, mediante um trabalho de divulgação junto à opinião pública, acompanhado pelos sindicatos da categoria.

Há noventa dias à frente da preparação da greve, Carlos Lopes da Cunha Jr., o *Carlão*, tesoureiro do Sindicato do Rio de Janeiro, mostra-se desiludido com a possível fiscalização da Sunab. "Agora mesmo, depois de tanto esforço, o governo nos pede quinze dias de prazo para ainda estudar nossas reivindicações. Nós já estamos esperando desde o movimento passado e as promessas feitas não foram cumpridas até hoje".

O dirigente ansiava, naquele momento, pouco antes da assembléia do dia 8, que a greve avançasse nas cidades de Linhares, Vitória, Cachoeiro do Itapemirim, Paraíba do Sul e Caxias. "Está havendo muito estardalhaço, os companheiros estão aderindo. Porém, há muitos fura-greves que não percebem ainda o benefício do movimento".

Condenando a repressão no Mercado São Sebastião, Carlão não se conteve: "Aqui o movimento está sendo totalmente combatido pela PM do Estado do Rio. Nessa madrugada até tiros em cima dos trabalhadores eles deram. Os trabalhadores queriam conversar com os companheiros que estavam vindo pela Avenida Brasil para tentar colocá-los aqui no estacionamento do Porcão. Aficaria, a PM reprimiu e passou o pau à vontade, com tiros para cima. Mas nem todos os tiros foram para o ar, pois, pelo menos um pegou de raspão na orelha de um rodoviário. Havia um grupo de duzentos rodoviários para uns seicentos PMs, ou seja, dois batallhões de choque completos."

Gilberto Penha

## divergem entre si

mento das autoridades (o que ocorreu na assembléia do dia 7, mas, propondo um prazo para resposta "concreta" às reivindicações no dia 14 de dezembro).



**É ASSIM  
QUE VOCÊ VÊ UM PNEU  
UNISTEEL:**



# É ASSIM QUE SEU BOLSO VAI VER:

## MAIOR QUILOMETRAGEM FINAL

Quanto mais você usa um pneu Unisteel, menos vezes você põe a mão no bolso. A principal vantagem de usar um radial de aço com cintas de aço é que sua durabilidade é superior. Você vai perceber isso começando pelo maior tempo de uso da banda de rodagem original, pelas recapagens mais espaçadas, pelo menor tempo parado para trocas, finalizando por uma quilometragem maior e, conseqüentemente, um menor custo por quilômetro rodado.

## ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL

Seu bolso vai economizar de 7 a 9% de combustível, graças ao maior aproveitamento de torque e menor resistência ao rolamento.

## RECAPABILIDADE OTIMIZADA

Usando um pneu Unisteel você diminui o número de recapagens que faria com um pneu comum e seu bolso gasta menos do que gastaria com um pneu comum. Ou seja, com o pneu Unisteel você obtém uma quilometragem final maior com um número menor de recapagens. Assim, você economiza parando menos, fazendo menos recapagens e aumentando a quilometragem entre essas paradas.

## ASSISTÊNCIA TÉCNICA

A Goodyear dá assistência total ao seu bolso. Através de um programa de acompanhamento de seus produtos, ela soluciona problemas que vão desde a indicação do pneu certo para o serviço desejado, análise de geometria de direção do equipamento a ser utilizado, treinamento através de cursos de manutenção preventiva e corretiva, além de acompanhamento e análise do desempenho do produto. Essas são as principais características da linha G Unisteel, que só o seu bolso pode ver.

**Mais uma vantagem:** para que você possa escolher o pneu mais adequado às suas necessidades, toda a linha G Unisteel é apresentada nos tipos com e sem câmara.

G-167

G-124

G-291

G-186



LINHA G UNISTEEL

**GOODYEAR**

Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil, Departamento de Marketing de Pneus, Caixa Postal 142, CEP 01369, São Paulo, SP.

Sim, quero receber a visita de um especialista de pneus Goodyear.

Sim, quero receber material informativo sobre a linha G Unisteel.

Nome.....

Cargo.....

Empresa.....

Endereço.....

CEP.....









# PRODUÇÃO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA						
VEÍCULOS COMERCIAIS						
MODELOS	PRODUÇÃO				VENDAS	
	Nov/86	Jan-Nov/86	Nov/87	Jan-Nov/87	Nov/87	Jan-Nov/87
<b>Cam. Pesados</b>	<b>678</b>	<b>10006</b>	<b>1091</b>	<b>9757</b>	<b>845</b>	<b>7652</b>
MBB 1520/2220	92	1254	173	1429	89	415
MBB 1525/1924	39	918	48	624	34	517
MBB 1933	130	1547	162	1727	144	1744
SCANIA	226	3923	361	3594	354	3098
VOLVO	191	2364	347	2383	224	1878
<b>Cam. Semi-Pesados</b>	<b>2224</b>	<b>24147</b>	<b>2082</b>	<b>24029</b>	<b>1498</b>	<b>18520</b>
Cargo 1313/151	411	5435	446	5947	220	3033
Ford 14000	41	1028	228	1069	198	909
Ford 22000	15	196	14	171	24	188
GM 13000	110	1032	41	789	30	760
GM 19/22000	27	276	0	381	2	407
MBB 1314/1514	959	9720	955	9832	758	8353
MBB 2014/2214	157	2369	155	1998	128	2009
VW 13/130	504	4091	243	3822	138	2861
<b>Cam. Médios</b>	<b>684</b>	<b>14146</b>	<b>978</b>	<b>9364</b>	<b>901</b>	<b>8024</b>
Cargo 1113	135	1729	23	849	3	251
Ford 11000	116	1846	162	1228	141	1143
GM 11000	142	3344	157	1811	191	1844
MBB 1114	175	4870	579	4149	492	3619
VW 11-130	116	2357	57	1327	74	1167
<b>Cam. Leves</b>	<b>2270</b>	<b>26108</b>	<b>1942</b>	<b>20534</b>	<b>1494</b>	<b>18133</b>
Ford 4000	542	7567	519	5584	522	5034
GM D-40	151	1952	198	1985	114	1891
MBB 708	565	6874	385	6001	314	5094
VW 6 80/6.90	832	8104	679	5647	491	4942
Agrale	180	1611	61	1317	53	1172
<b>Ônibus</b>	<b>839</b>	<b>9639</b>	<b>981</b>	<b>9864</b>	<b>763</b>	<b>8813</b>
MBB Chassis	499	4714	574	5697	450	5045
MBB Monobloco	204	2387	237	2552	158	2366
Scania	79	996	91	985	91	880
Volvo	57	542	79	630	64	522
<b>Camionetas Carga</b>	<b>6379</b>	<b>77346</b>	<b>7984</b>	<b>75537</b>	<b>6825</b>	<b>76188</b>
Fiat Picape	1287	11769	1576	13898	938	9119
Ford F-100	20	1324	0	60	0	62
Ford F-1000	997	12630	1005	10706	971	10161
Ford Pampa	1168	15216	787	12841	762	12754
GM A-10	302	3950	587	4047	613	3989
GM C-10	74	5746	277	4090	283	4321
GM D-20	934	10877	1409	9300	1425	9002
GM Chevy	517	7943	997	11355	940	11063
Toyota Picape	173	2783	270	2798	241	2687
Volks Picape	335	2122	196	2223	247	2022
Volks Saveiro	572	2986	880	4219	405	11008
<b>Utilitários</b>	<b>253</b>	<b>2179</b>	<b>189</b>	<b>954</b>	<b>276</b>	<b>2205</b>
Gurgel	220	1809	130	649	211	1715
Toyota	33	370	59	306	65	490
<b>Camion. Pass.</b>	<b>7875</b>	<b>115744</b>	<b>8890</b>	<b>43593</b>	<b>6729</b>	<b>76370</b>
<b>Automóveis</b>	<b>39012</b>	<b>619338</b>	<b>48272</b>	<b>236589</b>	<b>33562</b>	<b>316933</b>
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>80014</b>	<b>897653</b>	<b>72309</b>	<b>430221</b>	<b>52893</b>	<b>532838</b>

CARROÇARIAS PARA ÔNIBUS														
Produção e Vendas Jan a Out e Out/87														
EMPRESA ASSOCIADA	CARROÇARIAS PRODUZIDAS													
	URBANAS		RODOVIÁRIAS		INTERMUNICIPAIS		MICROS		ESPECIAIS		TRÔLEBUS		TOTAL GERAL POR EMPRESA	
	JAN/NOV	NOV	JAN/NOV	NOV	JAN/NOV	NOV	JAN/NOV	NOV	JAN/NOV	NOV	JAN/NOV	NOV	JAN/NOV	NOV
CAIO	2.060	229	60	03	04	01	453	32	24	01	-	-	2.601	266
CAIO NORTE	169	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	169	18
MARCDIPOLO	644	48	1.239	115	22	-	380	61	-	-	40	07	2.325	231
NIELSON	79	16	1.188	125	-	-	-	-	-	-	-	-	1.267	141
TOTAL GERAL POR TIPOS	2.952	311	2.487	243	26	-	833	93	24	01	40	07	6.362	656
EXPORTAÇÃO	123	03	261	55	01	01	232	44	19	-	-	-	636	102

Fonte: Fabus

TRANSPORTE MODERNO - Janeiro, 1988

**PARA** Case, Caterpillar, Komatsu, Mercedes e Scania. Máquinas como essas são um investimento sério demais para ficarem paradas à espera de peças e atendimento técnico. Não deixe esse investimento parar. Use a máquina da Jurubatuba. Ela funciona rapidinho para manter suas máquinas rodando e produzindo.

**MANTER SUA MÁQUINA FUNCIONANDO, USE A NOSSA.**

Distribuidor autorizado Albarus Spicer, Dyna, Colméia, Fabrini.

**Jurubatuba**  
PECAS E SERVIÇOS  
AUTOMOTIVOS LTDA.

Av. Nossa Senhora do Sabará, 5753 - Pedreira  
Santo Amaro - CEP 04685 - Tel: (011) 246-4177  
Telex: 1125817 - São Paulo, SP

**Nova Ebert Super**  
Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas

**2 ANOS DE GARANTIA**

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

# Enfim, um acordo sobre encomendas

O presidente da Rodonal anuncia um acordo de cavalheiros entre caminhão e ônibus para colocar um ponto final em uma velha polêmica do setor

Toma posse, dia 22 em sua sede no Rio de Janeiro, o novo presidente da Rodonal, empresário Heloísio Lopes, diretor da Viação Nacional, ligada ao grupo São Geraldo. No final de dezembro, Heloísio falou a TM sobre seus planos à frente da entidade.

**TM** – *O que existe de concreto em relação ao velho impasse entre a Rodonal e a NTC no que se refere ao problema do transporte de encomendas pelas empresas rodoviárias de passageiros?*

**Heloísio** – Como presidente eleito, participei, na qualidade de convidado, de duas reuniões, uma em São Paulo e outra no Rio de Janeiro, onde a CNTT, Rodonal, NTC e Fenatac discutiram o problema. Foi celebrado um acordo de cavalheiros, no qual se buscou colocar fim à polêmica. Ficou estabelecido, entre as partes, que o limite de peso para as encomendas transportadas pelas empresas rodoviárias de passageiros será de 30 kg, com uma dimensão máxima de 240 dm<sup>3</sup> e 1 m em sua maior dimensão. Além disto, a Rodonal se compromete a respeitar as tabelas de preços estabelecidas pela NTC, para evitar uma “corrida de preços” e se submeterá, logicamente, à fiscalização do DNER e dos postos fiscais fazendários, desde que isso não cause prejuízos aos serviços oferecidos aos passageiros.

**TM** – *O acordo já está em vigor?*

**Heloísio** – Entre as entidades envolvidas (NTC, Rodonal, CNTT e Fenatac) está tudo esclarecido. Falta apenas o *referendum* do Conet – Conselho Nacional de Estudos de Tarifas, da NTC.

**TM** – *A solução será boa para am-*

*bas as partes?*

**Heloísio** – Creio que sim, pois limita o peso, o volume e dimensões das encomendas sem proibir o seu transporte. Afinal, movimentar encomendas é um direito adquirido pelo ônibus. Antes do caminhão, a velha “jardineira” já transportava pequenos embrulhos, remédios, jornais e



“Transportar encomenda, direito adquirido pelo ônibus”

FOTO: Aloísio Alberto

revistas. Trata-se, hoje, de um sistema de transporte regular, quase que com hora marcada.

**TM** – *E as tarifas do transporte interestadual, como vão?*

**Heloísio** – É bater na velha tecla. As tarifas continuam defasadas e o próprio poder concedente o reconhece. A Seap – Secretaria Especial de Abastecimento e Preços nos prometeu, no final de 1987, um reajuste para repassagem de custos, mas a promessa não foi cumprida. Descobrimos as razões deste procedimento. Por qualquer motivo que se-

ja, justo ou não, os prejudicados fomos nós. Repito: a planilha, além de estar defasada, em si, é muito ruim. Além de não remunerar todos os custos, tem que ser urgentemente revista para se chegar a valores quantitativos justos.

**TM** – *A NTU, através de seu presidente, Clésio Soares de Andrade, tem uma proposta à Constituinte. Quer transferir a incidência dos encargos sociais do salário para o faturamento. Qual a posição da Rodonal a respeito?*

**Heloísio** – Não conversamos ainda com os associados. Após nossa posse, vamos tratar do assunto. Particularmente, achamos que a proposta da NTU é justa. No atual regime, a tributação castiga demais as empresas de serviços, como é o nosso caso, porque não temos meio de racionalizar a mão-de-obra.

**TM** – *Com a dilatação do prazo para a apreciação das questões colocadas como polêmicas na Constituinte, quais os pontos que a Rodonal vai procurar defender?*

**Heloísio** – Basicamente, quatro itens. A jornada de trabalho, o conceito de empresa nacional, a estabilidade no emprego e a licença manutenção. A atual jornada de trabalho dos motoristas é considerada moderna, bem mais aprimorada que a da Alemanha, por exemplo. São sete horas de volante, mais uma fora do volante, seguidas de intervalo de onze horas, mais folga semanal.

**TM** – *Qual a opinião da Rodonal sobre o conceito de empresa nacional?*

**Heloísio** – É preciso defender o capital nacional, impedindo a entrada do capital estrangeiro no setor de transportes. Temos todas as condições para operar o transporte rodoviário

de passageiros com nossos próprios meios e recursos e podemos perfeitamente dispensar a ajuda externa.

**TM** – *E quanto aos outros dois tópicos?*

**Heloísio** – A estabilidade é uma faca de dois gumes. Pode constituir-se inclusive numa ameaça à segurança do passageiro e do veículo. O empregado, sentindo-se estável, vai negligenciar. Finalmente, a licença de quatro meses para a gestante representa o caminho mais curto para a mulher perder o emprego.

Aloísio Alberto

# Não deixe na estrada o lucro do transporte.



Na hora de recapar, lembre-se: o Sistema Tortuga garante longa vida aos pneus e maior segurança para carga e passageiros.

Utilizando a mais avançada tecnologia na fabricação de bandas pré-moldadas, camelback, ligações e outros artefatos de borracha, indispensáveis ao processo de recuperação de pneumáticos, Tortuga garante qualidade superior e eficiência comprovada.

Faça as contas e economize. Tortuga dá a você o mais baixo custo por quilômetro rodado. Roda melhor quem roda Tortuga.



**ARTEFATOS DE BORRACHA  
RECORD S/A**

Fábrica: R. Alberto Klemtz, 441 - Ctba. - PR.  
CEP. 80320 - Cx. P. 2392 - Fone (041) 248-1133

# Carga roubada leva tempo para recuperar.



## A Pamcary evita esse risco em apenas 17 segundos.

A Pamcary é a maior operadora de Seguros de Carga em todo o Brasil.

E conquistou esta posição graças ao trabalho de gerenciamento de riscos que oferece gratuitamente a seus clientes, há mais de 20 anos. Prova disso é o exclusivo Cadastro Eletrônico Instantâneo cujo moderno Centro de Processamento de Dados dá

informações precisas e diariamente atualizadas, via consultas por telex ou telefone, sobre o carreteiro que o cliente deseja contratar prevenindo assim a prática do desvio de carga e de outras ocorrências negativas causadas por motoristas habitualmente negligentes e de comprovada má conduta profissional. Toda a

operação é absolutamente garantida pela devida cobertura securitária.

Se você é transportador, consulte a Pamcary e viabilize a utilização deste sistema em sua empresa. Se você embarca suas cargas via transportadoras, exija a garantia Pamcary. Em apenas 17 segundos, sua carga segue tranqüila.

*Pamcary*

