

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 349 - JUNHO 1993 - Cr\$ 200 000,00



Semi-trabôque Bandon/Scania desenvolvido para Laticios


Tanque para suco de laranja projetado pela Recrusul/Volvo

IMPLEMENTOS DESCOBRINDO A PARCERIA

PASSAGEIROS
Informática
chega ao guichê

HOMEM DO TRANSPORTE
Uma cédula
para você votar





MAIS POTÊNCIA

MAIOR TORQUE

MAIS RESISTÊNCIA

MENOR CONSUMO

MENOS POLUIÇÃO

NOVA GERAÇÃO DE BICOS INJETORES BOSCH

Resumindo anos e anos de estudos e testes: seu caminhão Diesel Mercedes-Benz acaba de ganhar 6 cavalos a mais de potência, grande economia de combustível e menos trocas de marchas.

É a nova geração de Bicos Injetores Bosch para motores Diesel Mercedes-Benz, uma importante conquista da tecnologia.

Muito mais avançados, resistentes e duráveis. E com vantagem também para o meio ambiente: menor emissão de gases poluentes.

Você não precisa esperar mais. Conheça este lançamento tecnológico nos Revendedores Autorizados Bosch.



BOSCH

Nosso produto é tecnologia.

Ano 30 - n° 349 - Junho de 1993
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 200 000,00

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Colunista
José Luiz Vitó do Carmo

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Serviços Editoriais
Freelance Comunicações Ltda

Arte/Produção
Quatrix Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (071) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Rynti Igarashi

Gerente
Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes
Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes

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

Rio Grande do Sul
CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 Fone/Fax: (051) 224-5855
90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LOBRA Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda

Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 2 272 000,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 200 000,00. Em estoque apenas as últimas edições.

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

Circulação: 18 500 exemplares
Registrado no 2° Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação n° 26 394 em 20/07/1988.

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

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 0417-030 Vila Mariana São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)
Fax: **(011) 571-5869**
Telex: **(011) 35247**

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

WZ
Instituto Verificador de Circulação

Filiada à ANATEC e à ABEMD
Circula em Julho/1993

SUMÁRIO

RODOVIÁRIO DE CARGAS 12 **Valores crescem e ganham tecnologia**
Transporte de dinheiro é mais ágil e riscos mudam

FLUVIAL 14 **Mais carga na Hidrovia Tietê-Paraná**
A entrada da Quintella anima operadores

INTERNACIONAL 18 **Porto de Antuérpia, o mais produtivo**
Eficiência decorre da profissionalização

IMPLEMENTOS 22 **Parceria na busca da produtividade**
Fabricante, montadora e cliente obtêm resultados

AUTOPEÇAS 28 **Paga menos quem chora mais na hora da compra**
Clientes de peso levam mais vantagens que os pequenos

SEST-SENAT 32 **Transportes decidem separar-se da indústria**
A velha briga contra o Sesi-Senai ganha fôlego

ENTREVISTA 35 **Ribeiro reassume NTC, disposto a reerguê-la**
Promete lutar contra ECT e contra ônibus, e buscar sócios

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

URBANO 43 **Campinas já opera VLT derivado de trem**
Traçado impede velocidade compatível com a do metrô

INFORMÁTICA 46 **Começa a automação na venda de passagens**
Transporte rodoviário tem sistemas próprios

AVIAÇÃO REGIONAL 51 **Desregulamentação revolucionou o mercado**
Empresas ampliam linhas e crescem, e outras surgem

SEÇÕES
Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Produtos
39 Rumos e Rumores - 41 Última Parada - 56

Capa: Fotos Paulo Igarashi

Pioneirismo em sistemas hidráulicos

TM nº 347, de abril de 1993, publicou na página 15 matéria sobre 'lançamento' de um sistema hidráulico que, montado sobre chassis de caminhões, permite a intercambialidade de carrocerias.

Tal divulgação muito nos alegrou, pois demonstra o reconhecimento, por parte de tão conceituada e especializada publicação, das vantagens da adoção de tal equipamento.

Queremos esclarecer, porém, que foi a nossa empresa que, pioneiramente, introduziu o mencionado sistema hidráulico no mercado nacional, em 1986.

Ao longo destes sete anos, temos a apresentar, como resultado positivo do contínuo aperfeiçoamento e desenvolvimento do produto, uma considerável lista de

referências de clientes satisfeitos e, como reflexo da racionalização de produção, a oferta do menor custo do mercado (30% inferior aos apresentados).

As pequenas diferenças ficam por conta das versões: W-18 e W-13, para 18 t e 13 t de capacidade, respectivamente, do ângulo de basculamento (de até 55 graus) e do nome de nosso sistema: Multi Carroceria.

RICARDO S. PONTES
MANUEL C. RIBEIRO
Wagert Indústria e Comércio de Sistemas para Carga Ltda.
São Paulo-SP

Reportagem sobre reposição de peças

Na qualidade de frotista e assinante desta revista, fico em dúvida quanto às reportagens da mes-

ma, pois, pelo que parece, no ramo dos transportes vai tudo bem, a não ser a chiadeira, que é geral.

Por qual motivo a TM não procura saber como andam as frotas nacionais, quanto à reposição de peças, e, principalmente, por que não faz estudos comparativos, por exemplo sobre o VW/7.90 e o 709 M.B.?

Quanto custa a mesma peça, como, por exemplo, um silencioso, um sistema de freio, e assim por diante? Enfim, já é hora de ter uma revista de caminhões nos moldes da **Quatro Rodas**, pois, do jeito que está, a revista está mais para vitrina de grandes empresários e engenheiros de ar condicionado do que para um frotista pequeno.

Luiz Carlos M. de Oliveira
Super Lagos Companhia de Gás Ltda.
Araruana-RJ



Sua frota vale muito para você.
E a REDE TRANSPNEUS sabe o quanto é importante para sua empresa
RODAR COM QUALIDADE!

Nossa linha de pneus importados e nacionais para ônibus e caminhões são fabricados com alta tecnologia e excelente performance, além de terem uma **ALTA MÉDIA DE RECAPAGENS** e o **MENOR CUSTO POR KM RODADO.**

Procure a REDE TRANSPNEUS.
Garantia e Assistência técnica sempre perto de você!

SÃO PAULO

Pres. Prudente (0182) 21-0199
Marília (0144) 33-0300
Bauru (0142) 30-5917
Sorocaba (0152) 21-6377
Americana (0194) 62-2291
São Paulo (011) 951-7369

MINAS GERAIS

Belo Horizonte (031) 462-4399

GOIÁS

Goiânia (062) 295-1555

CEARÁ

Fortaleza (085) 272-8995

PARANÁ

Arapongas (0432) 52-2336
Campo Mourão (0448) 23-4132
Marechal Cândido Rondon

(0452) 54-2284
Dois Vizinhos (0465) 36-2751
Ponta Grossa (0422) 23-5415
Pato Branco (0462) 24-2708
Curitiba (041) 278-6890

SANTA CATARINA

Chapecó (0497) 22-2708
Tijucas (0482) 63-1067
Joinville (0474) 25-5536
Araranguá (0485) 22-1766

Sua frota vale ouro!

TransPneus
Sua Rede Nacional de Pneus



NEUTO

ESCREVE

Crise de identidade

A entrevista do presidente da NTC, Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro (veja íntegra nesta edição), revela uma entidade em crise. Uma crise que, se não chega a ser grave, exige, pelo menos, alguma reflexão.

Os primeiros sintomas são financeiros. Nos últimos três anos, o número de associados à NTC despencou de 1 200 para seiscentas empresas. O último congresso, realizado pelos transportadores e por seus familiares a bordo do Eugenio C, deixou um 'buraco' de US\$ 200 mil. Por isso, o próximo congresso, programado para setembro, em Foz do Iguaçu, teve de ser cancelado. E a solenidade de posse de Ribeiro só foi possível graças à boa vontade da indústria automobilística.

A fuga dos associados, embora possa ser atribuída à recessão econômica, também não deixa de revelar um certo grau de descontentamento dos transportadores com a atuação da sua entidade-maior. Um descontentamen-

to que pode ter sido catalizado pela transformação dos últimos congressos em meros pretextos para fastosos tours turísticos.

Por sinal, o novo presidente demonstra bastante realismo nesse sentido, ao fechar a verdadeira agência de turismo que se instalara no Palácio dos Transportes e ao substituir o congresso deste ano por eventos mais 'caseiros' e produtivos. A luxuosa sede da NTC não pode se constituir apenas num monumento. Precisa, isto sim, ser bem utilizada.

A crise, no entanto, transcende a hipertrofia do lado social e festivo dos congressos. Durante mais de vinte anos, a CNT — Confederação Nacional dos Transportes não passou de um inexpressivo feudo de alguns pelegos patronais. Além disso, durante todo esse tempo contavam-se nos dedos os sindicatos e as associações de empresários do setor de cargas. E durante esses mesmos longos anos, a NTC sustentou, sozinha, uma árdua luta, não só para ampliar a representação regional do setor como também para tirar a CNT do ostracismo a que fora relegada pelos seus próprios dirigentes. E venceu a batalha. Não apenas plantou federações, sindicatos e associações por todo o país como também conseguiu guindar um transportador de carga à presidência da CNT.

Com as bases bem-organizadas e com uma confederação de verdade bem-plantada no Planalto, o fato é que a NTC acabou perdendo boa parte de sua importância e de suas atribuições. Mais do que financeira ou de credibilidade, a crise é, portanto, de identidade. Esvaziada de muitas de suas antigas funções naturais, a entidade tem se defrontado com dificuldades para reciclar suas bandeiras, e até mesmo para se ajustar aos novos tempos.

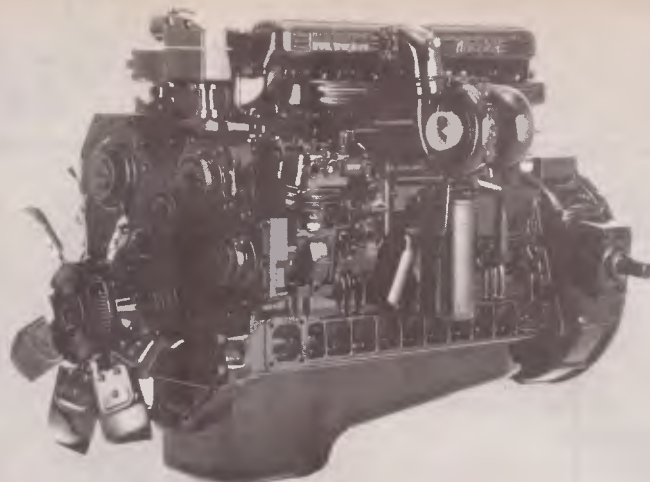
Por exemplo, o novo presidente centra fogo em questões como a criação do Sest/Senat, a carga por ônibus ou a concorrência desleal dos correios. A criação dos próprios serviços sociais e de ensino, embora justa, é reivindicação antiga e comum a todo o setor. Deve, portanto, ser comandada — como, de fato, está sendo — pela CNT. Por sua vez, o transporte de carga por ônibus é uma irregularidade que se perpetua há mais de quatorze anos. Restaria o combate aos abusos dos correios — o que parece muito pouco para reconquistar os associados perdidos. Por isso, redefinir o papel da entidade dentro do novo contexto parece ser um desafio a que não poderá se furtar seu atual presidente.

Motor Série 10 da MWM obtém certificado Euro II

O motor da Série 10, de seis cilindros, da MWM, que equipa caminhões Volkswagen e chassis de ônibus da Ford e da VW, já está credenciado para entrar no mercado europeu. O Laboratório TÜV, de Essem, na Alemanha, conferiu-lhe o certificado de motor ecológico pela Euro II, legislação européia que estabelece limites de taxas de emissão para motores Diesel. Desse modo, a MWM é a primeira fábrica brasileira a obter essa homologação, antecipando em três anos as exigências previstas para vigorarem a partir de 1996 e, em cinco anos, as do Conama, que estabelece os limites da Euro II para veículos urbanos no Brasil, os quais deverão entrar em vigor em 1998, e para os demais veículos, para os quais esses limites valerão a partir do ano 2000.

As regras de controle ambiental da Euro II valem para os países da Comunidade Européia, e

Foto: Divulgação



Motor MWM antecipa as exigências de controle ambiental na Europa e no Brasil

visam a preservação do meio ambiente, em particular o urbano.

Embora de origem alemã, a MWM só faz motores Diesel no Brasil, e a série 10 é resultado de projeto de engenharia da fábrica brasileira, que utilizou nesse projeto modernos recursos da eletrônica, como, por exemplo, o sistema CAD/CAE, dinamômetros computadorizados e analisador de gases de escapamento da marca Horiba.

Os motores da Série 10 têm potência de 280 cv, e são dotados de turbo *aftercooler* e de bomba injetora Bosch modelo 3 000. Seu sistema de combustão tem câmaras reentrantes, fluxo de

admissão de ar e tempo de injeção otimizados.

Esse diploma facilitará as exportações, como anunciou recentemente o presidente da empresa, Dieter Entelman, que se propõe a ampliar de 18% para 50% as vendas externas do novo motor.

RESULTADOS DA HOMOLOGAÇÃO TÜV

| Poluentes | Motor Série 10 (g/kW.h) | Limites Euro II (g/kW.h) |
|-----------|-------------------------|--------------------------|
| CO | 0,43 | 4,00 |
| HC | 0,15 | 1,10 |
| NOx | 5,53 | 7,00 |
| MP | 0,086 | 0,15 |

CO — Monóxido de Carbono; HC — Hidrocarbonetos; NOx — Óxido de Nitrogênio; MP — Material particulado

DESTAQUE

MONTADORAS BOICOTAM A BRASIL-TRANSPO

A presença dos automóveis importados e o aumento de 83% no custo em dólares do metro quadrado do Anhembi, em relação à última Brasil Transpo, de 1991, estão levando ao esvaziamento da feira mais importante para o setor de transportes no Brasil. As principais montadoras de caminhões e de ônibus já decidiram não comparecer, o que poderá provocar, até outubro, desistências de fabricantes de implementos e de carrocerias de ônibus.

Wladyr Furegatti, diretor Comercial da Guazzelli Associados, promotora da feira, disse estranhar os argumentos das montadoras porque a Anfavea, patrocinadora do evento, concordou com o preço (US\$ 85 o metro quadrado para estandes de mais de 1 000 m²) e com a participação das importadoras de veículos. "É a segunda vez que os automóveis importados participam da Brasil-Trans-

po, e as montadoras já colocaram tanto os seus automóveis nacionais como os importados em seus estandes sem nunca terem reclamado", argumenta Furegatti, que garante a realização da feira com ou sem a presença das montadoras. "Outras empresas, que todos os anos ficam na fila, aproveitarão o espaço liberado."

"A Anfavea não tomará partido na decisão individual de suas associadas, de não participar da feira", afirma Pablo Teruel, assessor de Imprensa da entidade que reúne as montadoras. "Enquanto uma delas estiver na feira, a Anfavea estará presente", acrescentou, ao anunciar que a General Motors e a Toyota não acompanharão a decisão das demais associadas.

A ausência, já confirmada, da Mercedes-Benz, da Scania, da Ford, da Volkswagen e da Fiat poderá levar algumas fábricas de implementos, e algumas encarroçadoras de ônibus,

a desistirem de participar. Astor Schmitt, diretor superintendente da Randon, considera que a situação poderá se reverter. "O fato de a Volvo ainda não ter se decidido é sinal de que a Guazzelli poderá conseguir convencê-la a não acompanhar as outras, e de que também poderá obter outras adesões." A Randon já tem espaço reservado, e apresentará novidades na feira, mas, segundo Schmitt, é duvidoso que a empresa compareça caso as montadoras de caminhões não o façam.

A Scania, que terá um novo caminhão para lançar neste ano, informa, extra-oficialmente, que não participará da Brasil-Transpo. "O lançamento poderá ser feito por outros meios", diz uma fonte da fábrica. Trata-se de uma nova cabina para a linha R, que utilizará conceitos ergonômicos do Streamline, lançado na Europa há dois anos.

Santos começa a operar navios superlargos

Uma nova tendência mundial no transporte marítimo internacional, com navios *cape-size*, ou superlargos, começou a ser testada por exportadores de grãos no Porto de Santos. A movimentação das embarcações Ariana e Alina, em abril, e da Diaporos, em maio, exigiu cuidados especiais, como, por exemplo, atracação e desatracação durante o dia, na maré alta, período em que nenhum outro navio pôde se locomover no cais.

Os *cape size* (tamanho do cabo) são tão largos que não passam pelos canais de Suez e do Panamá. Por isso, as viagens entre o Oriente e o Ocidente são feitas via Cabo da Boa Esperança, no sul da África.

O Ariana, de bandeira cipriota, recebeu 83 900 t de carga, o maior peso já embarcado num navio em Santos, segundo a Codesp, que administra o porto. Mesmo assim, essa quantidade não corresponde à sua capacidade total, mas a 74% dela. O segundo maior desses navios, o Alina, de bandeira de São Vicente, embarcou 76 mil t, enquanto que o Diaporos partiu carregado com 74 700 t de soja e de farelos agrícolas para Roterdã.

Para que os superlargos atinxissem a capacidade máxima, o calado do porto santista precisaria ter 57 pés, mas tem apenas quarenta. O Porto de Santos, até hoje, só recebeu um navio mais longo do que qualquer um desses três, o Queen Elizabeth, que tem 294 m.

Além de exigir espaço especial e horários exclusivos para a movi-



Foto: Carlos Marques

O Ariana levou 83,9 mil t de grãos, o maior volume já embarcado em um navio

mentação, os *cape-size* utilizaram *ship-loaders* para carregar e tractor esteira para nivelar a carga nos porões. "O uso de mais um equipamento na operação de embarque aumenta o custo da operação, que acaba sendo compensado pelo maior volume transportado", esclarece Rogério Arcângelo Fernandes, gerente da Itamarary Despachos Marítimos, que representou, em Santos, o armador do Alina, Alfred C. Toepfer. Um graneleiro comum, do tipo Panamax, é carregado em cinco dias, enquanto que o Alina ficou uma semana no porto. "A diferença está no fato de que o super-largo transporta o equivalente a dois comuns", acrescenta.

O Ariana teve de fazer três atracções em dois pontos diferentes do cais, sendo que duas delas no Corredor de Exportação (Armazém 38) e uma no Armazém XVII do cais convencional.

Randon traz tecnologia Carrier para refrigeração

A Randon/Rodoviária associou-se à Carrier Transicold Ltd., de Syracuse (NY), nos Estados Unidos, para produzir no Brasil equipamentos de refrigeração

para baús frigoríficos e contêineres, e aparelhos de ar condicionado para ônibus. A nova empresa, Carrier Transicold do Brasil, com 51% de participação da Randon e 49% da Carrier, funcionará nas mesmas instalações da Randon, em Caxias do Sul (RS), e começará a montar os equipamentos até o final deste ano, como informou Astor Schmitt, diretor superintendente da Randon. A participação da Randon na sociedade exigiu investimentos de US\$ 2 milhões. "Além de atuarmos no mercado interno, pretendemos exportar os equipamentos, pois a Carrier traz para o Brasil compressores sem CFC (clorofluorcarbono), substância que destrói a camada protetora de ozônio na alta atmosfera", afirma Schmitt.

A Randon já produz equipamentos de refrigeração, para seus baús frigoríficos, com compressores adquiridos no mercado nacional. "Por ocasião da incorporação da Rodoviária S.A. pela Randon, em 1979, trocamos a Nimbus, encarregadora de ônibus da Rodoviária, pela Marcopolo; desde essa época, fabricamos os aparelhos para os nossos equipamentos", conta Eri- no Tonon, diretor da Randon.

■ Oswaldo Schmitt (foto) é o novo diretor de Marketing da Volvo do Brasil, em substituição a Oswaldo Tuacek, que está assumindo a presidência da subsidiária peruana da Volvo, como o primeiro brasileiro a ocupar tal cargo dentro do grupo Volvo.

■ Movimentando cinco mil contêineres, fazendo reparos em



Foto: Divulgação

outros 1 700 por mês, e dotada de espaço para armazenar 3 500 unidades, a Colúmbia instalou em seu terminal, no Porto de Santos, um equipamento para testar a estanqueidade dos contêineres. Por meio de uma cortina d'água com pressão de noventa litros por segundo, é possível averiguar qualquer tipo de infiltração sem danificar a mercadoria existente dentro do contêiner.

PISCA

Nestlé inaugura centro de distribuição



Centro distribui carga para três estados

Entrou em funcionamento, em maio, o Centro de Distribuição da Nestlé de Ribeirão Preto (SP), construído pela Funep — Fundação Nestlé de Previdência Privada, para atender o interior de São Paulo, o Triângulo Mineiro e o Mato Grosso do Sul. Com um depósito de 16 253 m² e capacidade para estocar 8 500 t dos 250 diferentes produtos da marca, as instalações permitem expandir o espaço em mais uma vez e meia. O armazém, com pé direito de 10,5 m, foi construído em concreto pré-moldado, com iluminação e ventilação naturais, em terreno de 80 mil m². Além do armazém, o Centro de Distribuição abriga, em seu prédio administrativo, as filiais da região, e emprega quinhentas pessoas.

A Funep, fundada em 1985 e mantida pela Nestlé para suplementar a aposentadoria de seus funcionários, investiu US\$ 7 milhões nessa obra, que foi alugada para a Nestlé.

Apenas sete companhias seguram cargas no país

“Em virtude dos altos índices de roubos ocorridos nos últimos trinta meses, as seguradoras estão se recusando a fazer a cobertura

dos riscos de desvio de cargas, principalmente no eixo Rio—São Paulo.” Essa justificativa, apresentada pelo advogado Antônio Carlos Marques Mendes, consultor jurídico da corretora Pamcary, contraria a orientação do IRB — Instituto de Resseguros do Brasil, segundo a qual as companhias seguradoras não podem se negar a fazer seguro. Mendes informa que a Fenaseg — Federação Nacional das Seguradoras, quando consultada a respeito, assegurou que “nenhuma companhia de seguro pode operar no vermelho, causando prejuízo aos seus acionistas”.

Segundo Mendes, as seguradoras operam, para assumir o risco, dentro de limites técnicos, que vão desde 10 milhões até 39 milhões de fatores TRD (cada fator correspondia a Cr\$ 192 em 8 de junho). “Mas a situação se agravou, e hoje temos apenas sete seguradoras, quatro delas operadas pela Pamcary (Sul América, Cia. União, Bamerindus e Paulista). As outras são: Financial, Itaú e Porto Seguro. São as que têm limites mais altos de responsabilidade e melhores condições de comercialização para o transportador”, revelou, adiantando que essas companhias trabalham com base em “projetos de gerenciamento de risco”. No mercado brasileiro, atuam 98 seguradoras. Empresas do porte da Nacional, da Iochpe e da Multiplic já abandonaram esse segmento, informa Mendes.

A carteira DC (desvio de carga) da Pamcary, com aproximadamente seiscentas apólices, registrou, em três meses deste ano, um saldo negativo de US\$ 3 milhões, confirmando, segundo Mendes, a migração de quadrilhas organizadas de assaltos a banco para o roubo de cargas rodoviárias. Citou o caso do transporte de produtos eletrônicos. A companhia cobra do transportador uma taxa de 0,2% sobre o valor da carga, estimado em Cr\$ 600 milhões. Em caso de furto da carga, o transportador partici-

pa com 25% do prejuízo, ou seja, com Cr\$ 150 milhões.

“O problema é o alto risco”, insiste Mendes, preocupado com o aumento do número de sinistros e com o resultado da carteira, quebrando o equilíbrio prêmio-sinistro. “O recolhimento de prêmio está diminuindo devido à inadimplência dos transportadores”, salienta, observando que o RCF-DC (Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga) atinge hoje coeficiente sinistro sobre prêmio superior a 100%. “Quer dizer, todo o prêmio arrecadado não é suficiente para pagar os sinistros da carteira.”

Posse da NTC marcada por críticas e queixas

Cinco meses depois de assumir a presidência da NTC, Sebastião Ubson Ribeiro promoveu a festa de posse, patrocinada pelas empresas Volvo, Scania, Mercedes-Benz e Autolatina, às quais fez questão de agradecer no seu discurso, alegando falta de recursos próprios. Convidado, o prefeito de São Paulo, Paulo Salim Maluf, não compareceu, mas mandou seu secretário de Transportes, Getúlio Hanashiro, que aproveitou para anunciar aos empresários que a CMTC estava à venda. Durante o coquetel, não se ouviram manifestações de interesse pela compra das linhas urbanas da maior estatal de transporte urbano de passageiros do país.

Ribeiro disse que as empresas precisam recuperar-se financeiramente de três anos de recessão. “Vamos lutar pela valorização dos fretes para garantir a sobrevivência das empresas”. Também criticou o transporte de cargas em ônibus e a atuação dos correios: “A diretoria da NTC não aceita essa concorrência desleal, em que os ônibus conseguem driblar a fiscalização de impostos e a balança, e os correios, além de não recolherem impostos, passam livremente pelos postos de fiscalização.”

Sistema rodoferroviário da RFFSA muda de nome

A Rede Ferroviária Federal S.A. descobriu que usava indevidamente o nome Rodotrem para o seu sistema rodoferroviário que interliga os terminais do Pari, em São Paulo, e do Arará, no Rio de Janeiro. Como rodotrem é, no jargão rodoviário, o sistema que agrega reboques ou semi-reboques a um cavalo-mecânico, a estatal resolveu rebatizar seu projeto, que passa a se chamar Rodotrilho. Ao mesmo tempo, entra em operação o segundo horário do serviço, uma reivindicação dos transportadores que, após a conclusão da entrega em uma das pontas do sistema, tinham de esperar até às 20h para o retorno. Agora, podendo antecipar a volta para as 15h, deverá haver maior procura, por parte dos frotistas, do serviço oferecido pela Rede. Pelo menos, é isso o que espera a Superintendência Regional-3, sediada em Juiz de Fora (MG), que iniciou trabalho comercial junto às transportadoras de carga perigosa.

Aliás, a Cesari, que já utiliza o Rodotrilho no transporte de óleo vegetal da Cargill, tem pensado seriamente na possibilidade de colocar seus caminhões-tanques sobre as plataformas da Rede. "Aguardamos somente a participação de outras transportadoras para consolidar essa opção", afirma José Roberto Amorim Torres, gerente comercial da Cesari, empresa que despeja, a cada semana, 460 veículos na via Dutra. A relutância tem origem nas dúvidas quanto à segurança



Afonso Dias e Fernando Montera, da Itamaraty, recebem o veículo número mil

do ramal, cujo traçado corre paralelamente ao rio Paraíba. O Departamento de Segurança Industrial da SR-3 está estudando a necessidade de equipamentos e de treinamento de pessoal para consolidar a iniciativa.

Se dependesse dos embarcadores, a segurança exigida para esse tipo de transporte poderia ser assegurada pela RFFSA, contanto que essa faça uso do sistema informatizado Cisper, localizado no Rio de Janeiro e próprio para o controle de cargas dos vagões-tanques da empresa. "É um dos melhores da América Latina, e garantirá a segurança do Rodotrilho", defende Marcelo Kós Silveira Campos, coordenador técnico da Abiquim — Associação Brasileira da Indústria Química e de Produtos Derivados. No entanto, o gerente de Transporte Interno da SR-3, Silvio César Costa, garante que "o sistema Cisper ainda se acha em fase embrionária, e o Rodotrilho não é a sua prioridade, mas sim, os terminais portuários". Somente depois que forem completados os estudos sobre a SR-3 é que o departamento comercial da RFFSA deverá trabalhar com mais afinco o pos-

sível mercado para esse segmento. Por enquanto, há somente promessas e sondagens.

Randon chega ao milésimo fora-de-estrada RK-425

Uma das maiores compras feitas neste ano foi a da Itamaraty Terraplenagem, de São Bernardo do Campo (SP), que adquiriu dezoito veículos, quinze RK-425 e três RK-425-N, sendo um deles o milésimo veículo produzido. A Itamaraty, de Olacir de Moraes, tem 69 exemplares do superpesado Randon. O primeiro foi adquirido há dezoito anos, logo após o lançamento.

Na verdade, a Randon começou a produzir o veículo fora-de-estrada em 1973, com tecnologia sueca (Kockums). Cinco anos depois, nacionalizou a tecnologia; hoje, os RKs são 98% nacionais. Além de atender o mercado brasileiro, a Randon exportou esses veículos para os Estados Unidos e para a França, além de países sul-americanos e africanos. A produção coincide não apenas com o vigésimo ano de produção de veículos pesados mas também com os quarenta anos de atividades da empresa.

■ Mogi-Mirim (SP), a 150 km da capital, ganhou a primeira concessionária Volkswagen da região (foto). A Scalise Caminhões, do grupo Simões Videira, é a 144.ª distribuidora da marca, e oferece mini-hotel para motoristas, 25 boxes e duas valetas para assistência técnica. Também venderá veículos usados.



■ A Bosch lançou na Autotechnica, em Bruxelas, um limitador de velocidade para caminhões e ônibus. Trata-se de um motor elétrico que é acionado todas as vezes que o veículo atinge a velocidade máxima permitida em uma via. Por meio de um cabo, esse motor controla o volume de combustível injetado na bomba.

PISCA

Kia já introduz seus veículos em frotas



Foto: Paulo Igarashi

Kia já vendeu 900 veículos no país

A Wizard Brasil Franchising, de Campinas, foi uma das primeiras companhias de frotas a adquirir a van Besta, da Kia, com montadora em Manaus. A Wizard, escola de línguas, deverá substituir suas seis kombis, utilizadas no transporte de professores e material didático, pelas Bestas, "que oferecem mais conforto e melhor desempenho entre os modelos existentes no mercado", diz Carlos Wizard Martins, presidente da empresa.

A Kia vendeu, de janeiro a maio, novecentos veículos nas suas 23 concessionárias distribuídas pelo país. A van e o furgão foram responsáveis por 60% das vendas, seguidos pela picape Ceres e, por último, pelo caminhão K 3500 S.

Contran anula multa em recurso contra Jari

O transporte rodoviário de carga ganhou uma instância, junto ao Ministério da Justiça, para recor-

rer de indeferimento a pedido de cancelamento de multas proferido pelas Jari — Juntas Administrativas de Recursos de Infrações. A instância é o Contran — Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo do Ministério da Justiça, para casos de infrações ocorridas nas rodovias federais.

A decisão foi tomada na 10ª reunião ordinária do Contran, de 4 de maio último, que aprovou parecer do conselheiro representante da CNT — Confederação Nacional dos Transportes, Alfredo Peres da Silva, ao recurso da Agropecuária Franciscana Ltda. A empresa recorreu ao Contran contra a decisão da Jari do 4º Distrito do DNER, em Pernambuco, que indeferiu seu pedido de cancelamento de multa aplicada por excesso de peso com base em cubagem, e não por balança.

Peres da Silva argumentou que a aferição do peso da carga resultante da multiplicação do peso específico do produto pelo volume registrado na nota fiscal, descontada a tara do veículo, não encontra amparo legal que justifique a aplicação de multa por excesso de peso em locais onde não haja balança.

Edra lança utilitário em diferentes versões

A Edra Veículos Especiais, de origem suíça e instalada em Ipeúna (SP), está lançando o utilitário Rancho TT, com tração 4x4, dotado de motor Maxion S4, com opção de S4T. No estilo *jeep*, o Rancho TT é oferecido nas versões bombeiro, ambulância, camburão e com pintura personaliza-

da. Bancos anatômicos com encosto de cabeça, cintos de segurança retráteis, instrumentação com velocímetro, conta-giros, manômetro de óleo, relógio de quartzo, medidor de combustível, voltímetro e manômetro de pressão (se o motor é turbinado) são equipamentos de série.

Com carroçaria em aço, o Rancho TT tem capota rígida de plástico reforçado com fibra de vidro sobre estrutura tubular, com opção para lona, removível. O chassi é constituído de duas longarinas tubulares de perfil retangular e de quatro travessas cilíndricas, que dão ao veículo comprimento total, em duas opções, de 4 385 mm e de 3 685 mm; a largura máxima é de 1 710 mm e a altura total é de 1 930 mm. O peso é de 1 880 kg no modelo de chassi curto e de 1 950 kg no longo.

O motor é o Maxion de aspiração natural, de 89 cv a 2 800 rpm, e o turbinado é de 110 cv, também a 2 800 rpm. A caixa de câmbio é Clark 240 FS, de quatro marchas sincronizadas à frente e uma à ré, com opção para o modelo 261S, com cinco. A caixa de transferência é a ZF-QTLS, com engates sincronizados e lubrificação forçada. A tração 4x4 é acionada por uma alavanca, e os eixos são Albarus. Os freios são a disco nas quatro rodas, e a suspensão é com molas semi-elípticas ou helicoidais, com amortecedores nos eixos dianteiro e traseiro. Seu preço varia de US\$ 20 mil a US\$ 29 500 mil, dependendo do modelo, do motor e do acabamento. As vendas estão centralizadas na fábrica em Ipeúna (SP). Mais informações pelos telefones (0195)76-1277 ou (0195)76-1292.

PISCA

■ A Agrale começa a formar os primeiros grupos de consórcio para caminhões, graças a um acordo firmado com a Battistella Administradora de Consórcios. Vendas por meio da rede autorizada Agrale, as cotas do consórcio podem ser de doze a cinqüenta meses, e o objetivo do Consórcio de Caminhões

Agrale é chegar a seiscentas cotas, e entregar duzentos veículos até o final deste ano.

■ A empresa holandesa John Gold International lançou na Europa o Ri-Os, um controlador de obstáculos para ângulos mortos dos veículos a uma distância ou altura de três metros.

Por meio de dois sensores de ultra-som instalados na traseira, e de uma caixa na cabina, que passa a funcionar quando se engata a ré, o motorista pode detectar obstáculos pela tela, por meio de um indicador luminoso de distância, e também por um sinal sonoro, que aumenta de volume com a aproximação do obstáculo.

PEÇAS GENUÍNAS
SCANIA
SEMPRE TIVERAM
QUALIDADE E GARANTIA.

**AGORA, TÊM TAMBÉM
PREÇO.**

Preço. Certamente, era só isto que faltava para você preferir Peças Genuínas e, assim, manter seu Scania original de fábrica. Pois, agora você não tem uma razão sequer para comprar peças sem garantia de fábrica. A Scania coloca à sua disposição Peças Genuínas com preços especiais.

E como você sabe, as Peças Genuínas Scania oferecem-lhe uma vantagem que nenhum outro tipo de peça pode oferecer: são garantidas pela fábrica que projetou e produziu sua máquina.

Isto quer dizer, que as Peças Genuínas são as únicas que substituem corretamente as

peças que sua máquina precisa trocar: seu Scania funciona melhor, tem menos desgaste e, conseqüentemente, menor freqüência de troca das peças, mais horas/máquina de trabalho e maior economia.

Consulte o seu Concessionário sobre os preços especiais Scania. Sempre existem promoções de peças que você não pode perder.

PEÇAS GENUÍNAS
SCANIA

A QUALIDADE ESTÁ NO DETALHE



Crescendo com a inflação

Transportadoras de valores se
equipam e crescem,
apesar da ação das quadrilhas
de assaltantes

■ A dependência dos cidadãos com relação aos serviços bancários do dia-a-dia tem levado os bancos a aumentarem o número de agências, de postos de atendimento e de caixas eletrônicos. Por sua vez, o aumento descontrolado da inflação nos últimos dez anos tem propiciado o crescimento do volume de moedas em circulação. Em consequência disso, exige-se a presença cada vez maior, no sistema financeiro, das empresas especializadas no transporte de valores. Além do mais, a expansão crescente das instituições financeiras e seus esforços no sentido de reduzir os custos têm promovido o fortalecimento da parceria entre essas empresas e os bancos, no âmbito de um processo cada vez mais intenso de terceirização dos serviços.

Por exemplo, o grupo Prosegur, de capital argentino, já é o terceiro do mundo, perdendo apenas para um norte-americano e para um australiano. Com um faturamento de US\$ 200 milhões no ano passado, a Prosegur espera obter um crescimento de 20% neste ano. O maior volume de suas operações está centralizado no Brasil, e é exercido pelas cinco empresas do grupo em 67 municípios: Minasforte, em Minas Gerais, Minasforte Rio, no Rio de Janeiro, Transvalor, em São Paulo, Prosegur, no Rio Grande do Sul, e

Prosegur, em Santa Catarina. Juntas, essas empresas somaram a segunda maior receita operacional líquida e obtiveram o maior volume de lucro líquido entre as maiores empresas de transporte rodoviário de cargas, de acordo com a edição de 1992 de **As Maiores do Transporte**. O grupo emprega 5 200 pessoas e opera com mil carros-fortes próprios.

A ABTV — Associação Brasileira das Empresas de Transportes de Valores, com sede no Rio de Janeiro e criada há quatorze anos, reúne quarenta empresas do setor. Todas elas juntas operam uma frota de quatro mil carros-fortes e empregam 20 mil pessoas. Uma das atribuições da ABTV é a de negociar com a Febraban — Federação Brasileira de Bancos os preços dos serviços.

Regulamentada pela Lei 7 102, de 20 de junho de 1983, a atividade é supervisionada pelo Ministério da Justiça, por meio da Comissão Consultiva para Assuntos da Segurança Privada, e fiscalizada pelas superintendências estaduais da Polícia Federal.

Para acompanhar o crescimento dos bancos e aumentar a parceria na prestação de serviços, as empresas vêm investindo pesado na informatização de suas operações e nos sistemas de telecomunicação. Desse modo, as maiores do setor já utilizam roteirizador eletrônico, e man-



têm sistemas de radiocomunicação, e até mesmo telefonia celular na frota.

Risco de vida — Se a atividade de transporte de carga corre hoje, em grande medida, risco de assalto por parte de quadrilhas especializadas — em 1992, a Pamcary registrou 382 assaltos, com perdas que totalizavam US\$ 8,1 milhões —, no transporte de valores o risco é inerente ao próprio tipo de serviço. Apesar dos esquemas de segurança utilizados pelas empresas, do treinamento de seu pessoal e do sigilo que cerca cada operação, a média tem sido de um assalto com uma morte por empresa por semestre, segundo Fidel Cantelmo, presidente do grupo Prosegur. Cita como exemplo a Minasforte, de Belo Horizonte, que nunca registrou um único assalto em vinte anos de atividades, enquanto que no Rio e em São Paulo a frequência de assaltos está acima da média.

Na década de 1970, quando as empresas operadoras deram início às suas atividades, o risco corria por conta dos chamados 'grupos terroristas', que assaltavam bancos e



Foto: Paulo Igarashi

De transportadoras de valores, as empresas estão se tomando parceiras dos bancos, mas isso não diminui os riscos de assalto nas ruas

chegará à sua empresa, sendo avisado com antecedência no caso de algum atraso eventual.”

Outros serviços — Apesar dos riscos, o transporte de valores vem crescendo em decorrência do aumento da circulação de moeda e da expansão das empresas da área financeira. “Hoje, podemos encontrar agências nos bairros mais distantes e nas cidades mais longínquas, e um caixa eletrônico em cada esquina. Além disso, as empresas que movimentam grandes quantias exigem a presença de carros-fortes. São empresas que se dedicam a atividades as mais diversas, que vão desde teatros e restaurantes até companhias de ônibus e estádios de futebol.

Além disso, as transportadoras de valores estão conquistando outros serviços junto às instituições financeiras. Até há pouco tempo, lembra Cantelmo, a frota de carros-fortes estava nas mãos dos bancos. O Bradesco, por exemplo, dispunha de mil unidades. “Hoje, todo o serviço foi terceirizado, e são raros os bancos que ainda fazem seu próprio transporte”, conta.

Os bancos estão transferindo outros serviços às empresas de transporte, como, por exemplo, o de processamento de cheques, que inclui classificação e digitação, que são efetuadas antes do envio dos cheques às câmaras de compensação. Para isso, as transportadoras tiveram de investir em equipamentos de gravação e em microcomputadores, e de contratar pessoal. “Na Transvalor, 30% da receita vem desses serviços”, conta seu diretor geral, Carlos Eduardo Escobal.

Marcos André Paes de Vilhena, presidente da ABTV, diz que as empresas, além dos serviços de tesouraria e de recontagem de cheques, estão fazendo até mesmo compensação eletrônica dos cheques. “Esses serviços têm exigido a modernização das empresas com investimentos em informática e em telecomunicações”, acrescenta.

carros-fortes por motivos ideológicos. Hoje, as grandes quadrilhas, à semelhança do ‘comando vermelho’, fazem uso do fruto do roubo para financiar o tráfico de drogas em ações muito mais ousadas, que recorrem a armas mais pesadas que as dos grupos guerrilheiros.

Se, há vinte anos, os assaltos a bancos e a carros-fortes eram combatidos pelas Forças Armadas, que os consideravam parte de uma ‘guerra’, hoje as empresas têm de contar com defesa própria e ajuda da Polícia, na maior parte das vezes em condições de inferioridade em relação aos armamentos e aos esquemas táticos dos assaltantes.

“Se a nossa equipe resistir durante cinco minutos, o assalto não se concretizará”, assegura Fidel Cantelmo, que define as ações contra carros-fortes como sendo muito rápidas. “Nossos funcionários são treinados na Polícia Militar para atirar, e não só para se defender. Nosso grupo mantém seis escolas de treinamento de pessoal nos estados em que atua, e nosso curso de direção defensiva, ministrado aos motoristas, é reconhecido pelo Detran.”

Segundo Cantelmo, o treinamento é necessário porque o trabalho das equipes no transporte de valores é feito em clima de grande tensão. “Nossos funcionários sabem que correm risco de vida, assim como os assaltantes também sabem que, no final de cada assalto, sempre haverá, em média, um morto.” Para ele, é esse risco que inibe os assaltos contra os carros-fortes.

Trabalhando em regime de 24 horas por dia nos 365 dias do ano, as transportadoras de valores têm uma estratégia para evitar a tentação dos assaltos com participação de funcionários: manter o segredo de suas operações. “Embora utilizemos extremo rigor na seleção dos funcionários e os submetamos a intensivos treinamentos, que incluem, no mínimo, dois cursos por ano, as equipes de transporte (três pessoas em cada carro) só ficam sabendo qual é a rota da viagem quando retornam de outra. O roteirizador pode localizar qualquer veículo com margem de poucos minutos. Por outro lado, o cliente é informado com precisão sobre a hora em que o carro-forte

FLUVIAL

Rio Tietê ganha mais carga

A entrada da Quintella no
transporte fluvial
começa a animar a Hidrovia
Tietê—Paraná

■ A Comercial Quintella, de São Paulo, uma das maiores exportadoras de grãos do país, quase não investiu recursos próprios para ingressar no transporte fluvial. Isto não impediu a empresa de abrir espaço para o governador do Estado de São Paulo, Antônio Fleury Filho, realizar uma festa política na inauguração de seu terminal no médio Tietê, no município de Pederneiras. Fleury levou quatro secretários, presidentes de diversas estatais e deputados de seu partido, o PMDB, à inauguração, e foi recebido com muitas faixas por prefeitos de toda a região, que esperaram por ele durante mais de três horas sob o Sol, no dia 4 de junho último.

O terminal trimodal da Quintella, formado por dois silos, tem capacidade para armazenar 18 mil t de grãos/farelo, e será administrado por um consórcio, do qual a Cesp e a Fepasa detêm 10%, cabendo à Quintella os 90% restantes. Em julho, a empresa deverá inaugurar outro terminal, em São Simão, às margens do Rio Paranaíba, em Goiás, com capacidade estática para 60 mil t de grãos. Somente depois disso a navegação começará.

Utilizando a hidrovia e a ferrovia, a Quintella reduzirá de US\$ 18 para US\$ 8 o custo de transporte de cada tonelada de soja desde o local

da plantação até o Porto de Santos. Para isso, lançará mão de caminhões apenas no trecho que vai das fazendas da região Centro-Oeste até o terminal hidroviário de São Simão, em Goiás. Daí, a soja seguirá pelos rios Paranaíba, Paraná e Tietê, transportada por uma frota de dezesseis chatas e quatro empurradores, com motores de 900 cv cada um, em viagem de 680 km até Pederneiras. Dessa localidade, rumará para o terminal de exportação, em Santos, pelos trens da Fepasa, tracionados pelas sete locomotivas da própria Quintella.

Neste ano, a empresa espera transportar 150 mil t pelo sistema rodohidro-ferroviário, e também espera chegar a 500 mil t em 1995, informou Guilherme Quintella, diretor comercial da empresa. Uma vez que a capacidade de transporte e de armazenamento chega a 600 mil t/ano, a Quintella também pretende fazer transporte comercial pelo sistema hidroviário.

Ele não quis informar quanto sua empresa investiu nesse empreendimento, que teve participação do BNDES na construção dos terminais, do FNMM — Fundo Nacional da Marinha Mercante na compra das chatas e dos empurradores, e da Finame na compra das locomotivas, além de lançar mão de recursos do governo paulista, por meio do Banespa.



Fotos: Paulo Igarashi

O BNDES informa que, em maio de 1992, foi assinado um contrato de financiamento com a Comercial Quintella, no valor de US\$ 25 milhões, para a construção dos terminais e para a compra de quatro comboios (as dezesseis chatas e os quatro empurradores). Os recursos para os terminais já foram liberados, mas para os comboios ainda faltam 20%. Os US\$ 13 milhões para a compra das sete locomotivas também já foram totalmente liberados pela Agência Finame.

Segundo Jair Martinelli, chefe do Departamento de Investimentos do Banespa, o banco estadual financiou 10% do empreendimento, tendo investido US\$ 4,5 milhões. Parte dos recursos vem do TDE — Títulos de Desenvolvimento Econômico do banco (fundão), e parte vem da Finame e do FNMM. Se o empreendimento custou US\$ 45 milhões, co-



O terminal da Quintella, faz parte do projeto de transporte trimodal, com participação do BNDES. A parte da empresa, seu diretor Guilherme Quintella, não quis revelar.



mo diz o Banespa, a Quintella teria entrado com apenas US\$ 2,5 milhões.

Guilherme Quintella não confirmou esse dado e evitou falar sobre investimento: “Isto você não vai saber por meu intermédio”, encerrou.

Obstáculos na via —A Quintella deverá começar a operar na hidrovia em julho, quando deverão ser entregues os comboios, em construção no estaleiro da Torque S.A., instalado nas imediações. Sua presença poderá reverter o marasmo que tem dominado essa hidrovia. No entanto, os prefeitos da região do médio Tietê não demonstram tanto entusiasmo. Entregaram ao governador Fleury Filho, durante a inauguração do terminal da Quintella, abaixo-assinado reivindicando a construção de um aeroporto internacional na região, e o prefeito de Pederneiras pediu a pavimentação de uma rodovia.

Dentre as nove empresas de navegação fluvial inscritas na Cesp — Companhia Energética de São Paulo, estatal responsável pela Hidrovia Tietê—Paraná, apenas três operam regularmente no transporte de cargas: a Usina Diamante, de Jaú, que transporta cana para uso próprio, a Navegação Meca S.A., que transporta grãos e álcool, e que tem experiência de 35 anos na atividade, e a Cinco Cia. de Armazéns Gerais Alfandegados, que colocou, neste ano, um comboio em operação.

Embora o sistema Tietê—Paraná já disponha de 1 040 km navegáveis, desde Anhumas (no Tietê) e Santa Maria da Serra (no rio Piracicaba) até São Simão (no rio Paranaíba, em Goiás), os operadores enfrentam diversos obstáculos à navegação. Entre eles estão os escombros que restam de uma ponte ferroviária em Pederneiras, que não foi demoli-

da depois da substituição por outra, há cinco anos, o assoreamento da barragem de Bariri, que ameaça encalhar as chatas na estiagem, a boca das eclusas, de apenas doze metros de largura, estreitas demais para as chatas, cuja largura é de até 11 m, e o muro-guia de Pereira Barreto, que afundou há quatro anos e não foi reconstruído.

Além disso, ainda faltam eclusas nas usinas hidrelétricas de Três Irmãos e de Jupia, o que exige a transferência da carga sobre caminhões ao longo de 60 km, operação que, devido ao alto custo, nem sempre é aceita pelos embarcadores, conta Francisco José Catarino, gerente de Transportes da Meca.

“A Cesp já deve estar cansada de ouvir nossas queixas”, diz Elcio Silva Ribeiro, diretor da Meca. Ele espera que a entrada da Quintella contribua para a eliminação desses



A hidrovía ainda tem muitos obstáculos a serem vencidos, diz Francisco Catarino, da Navegação Meca

Fotos: Paulo Igarashi



obstáculos. Para Guilherme Quintella, esses problemas serão resolvidos à medida que aumentar a demanda de transporte pela hidrovía.

Com um dos terminais instalados a poucos quilômetros do novo da Quintella, a Meca mantém outros quatro, em Santa Maria da Serra, em Anhembi, em Anhumas e em São Simão, no Tietê e em seus afluentes, além de mais três no Rio Paraná, em Guaira, em Presidente Epitácio e em Panorama. Além disso, mantém apoio logístico em Araçatuba e em Santa Fé do Sul. “Uma ajuda como a que foi dada à Quintella seria muito bem-vinda à Meca”, ironizou Ribeiro, que diz ter investido, até agora, apenas recursos próprios na navegação fluvial.

De qualquer maneira, a hidrovía tem despertado o interesse de outras empresas, e o BNDES tem oferecido os recursos necessários. Assim, a Torque, conhecida indústria de portêineres e de guindastes, instalada em Araras (SP), criou a Empresa Paulista de Navegação, para quem está construindo seis comboios, constituídos por seis empurradores e por 24 chatas graneleiras, para operarem no transporte comercial pela hidrovía, desde São Simão (GO) até Santa Maria da Serra, nas proximidades da capital paulista.

A Torque, segundo seu diretor Aroldo Fuschini, tem produzido as

embarcações das companhias de navegação que operam nessa hidrovía. “Criarmos uma empresa congênere foi uma consequência natural desse fato, principalmente porque o setor de bens de capital, que é o forte da produção da Torque, está em recessão desde há vários anos.”

Os empurradores da Paulista, que deverão ficar prontos em 1995, têm, cada um, 20 m de comprimento, 9 m de largura e 940 hp de potência. Cada chata terá capacidade para 1 500 t de carga, e medirá 60 m de comprimento por 11 m de largura.

O investimento, da ordem de Cr\$ 416 bilhões (valor de fevereiro), para a construção dessas embarcações foi financiado pelo BNDES, com recursos do Fundo da Marinha Mercante. Até que os comboios fiquem prontos, a Paulista continuará fazendo investimentos próprios na construção de atracadores e de outras instalações em terra, informa Fuschini.

Falta carga — O governador Fleury Filho não disfarça seu entusiasmo pela hidrovía, e está divulgando a potencialidade da região até no exterior. Em visita aos Estados Unidos, em abril, promoveu um seminário para empresários norte-americanos e, na inauguração do terminal da Quintella, voltou a trombetear o seu Programa de Desenvolvimento do Tietê—Paraná.

Porém, ao contrário do que acontece nos países onde a navegação fluvial está desenvolvida, as margens dos rios Tietê e Paraná não têm qualquer indústria instalada, com exceção da Usina Diamante, em Jaú. As demais exigem a participação de caminhões no transporte, o que inviabiliza o transporte fluvial. “Se a ferrovia custa um terço do transporte rodoviário, o fluvial custa um quinto”, diz José Álvares Dias, chefe do transporte hidroviário da Usina Diamante. Mesmo assim, a usina transporta pelo rio apenas 35% da cana que consome, pois a combinação com o modal rodoviário não compensa.

Navegando pelo Rio Paraná desde há 35 anos, e desde há oito no Tietê, a Meca tem hoje uma frota de 29 chatas e nove empurradores. Há dois anos, iniciou o transporte de grãos desde São Simão até Santa Maria da Serra, em viagem de 770 km, que dura oito dias. Mais recentemente, iniciou uma experiência com a Petrobrás Distribuidora, trazendo álcool combustível das usinas da região de Araçatuba até a Refinaria de Paulínia, percorrendo 370 km pelo rio. Segundo seu diretor, Élcio Ribeiro, a Meca insiste nesse modal porque tem o exemplo dos países mais adiantados, que desenvolveram a via fluvial. “A experiência só não dará certo se o Brasil encontrar argumentos que provem ao mundo o contrário.”