

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 11 - FEVEREIRO 1984 - Cr\$ 1.300,00

## 15-160, o primeiro turbo V W

  
Editora TM Ltda.



**Os procedimentos de manutenção  
na Itapemirim, União dos Refinadores,  
TVR, Metropolitan e Sistema.**



**Puma prepara  
linha de Picapes**





# Chega de levar ferro. No seu caminhão leve tanques Tigrefibra.

Em tanques de transporte o fundamental é muita fibra.

Fibra para enfrentarem qualquer tipo de estrada, transportando cargas líquidas, semi-líquidas e granulares.

Fibra para resistirem à ação do tempo e à corrosão, garantindo extrema durabilidade e segurança.

Fibra para serem mais leves que os tanques de aço ou outros materiais, propiciando 10 a 15% mais capacidade de carga, economizando combustível e reduzindo o custo operacional.

Produzidos em poliéster reforçado com fibra de vidro, os Tanques Tigrefibra são apresentados em duas versões, para acoplamento a chassis e semi-reboques,

com capacidades de 6 mil a 32 mil litros, garantidos por uma avançada tecnologia, que assegura excepcionais qualidade e desempenho.

Você conhece algum tanque mais rentável?

A decisão está tomada: transporte inteligente vai de Tanques Tigrefibra.

Afinal, quem decide com fibra só pode levar lucro.



## TIGREFIBRA

**QUALIDADE REFORÇADA**

JHN



RECORTE



## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Envie CHEQUE ou NÃO MANDE DINHEIRO AGORA, enviaremos fatura para ser paga na agência **BRADESCO** mais próxima de você.

**Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO para isso: (marque um "x")**

Estou enviando cheque n.º \_\_\_\_\_ da Banca \_\_\_\_\_

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cr\$ 14.000,00 (  Solicito faturamento e cobrança bancária.

Name \_\_\_\_\_ Carga que ocupa \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o recibo ou a fatura:

em meu nome

em nome da empresa

CGC n.º \_\_\_\_\_

Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para:

endereço da empresa

endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

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

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(carimba da empresa)

Preço válido até 30/07/84



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306 - CEP 04003  
Fone: 572-2122 São Paulo-SP

ISR-40-2065/83  
U.P. Central  
DR/São Paulo

---

# CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

---

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

01098 São Paulo-SP



## Coletivos em condomínios evita ladrões

A falta de segurança tem-se constituído num dos mais angustiantes problemas do transporte urbano de passageiros. Em São Paulo, por exemplo, a Transurb informou que só nos 10 primeiros dias de 1984 foram registrados 104 assaltos a ônibus na capital paulista.

Além de redundar em prejuízos irreversíveis, a falta de segurança já está gerando um grande risco para as empresas com um possível esvaziamento por parte dos usuários. É o que está ocorrendo no Rio de Janeiro, onde condôminos da região da Barra da Tijuca se locomovem até o centro da cidade usando ônibus de propriedade do próprio condomínio, com rateio de preço pouco inferior ao dos coletivos convencionais, porém com um índice de segurança muito maior, porque não há acesso para não condôminos.

Já em São Paulo, na região do ABC, uma das mais afetadas pelos assaltos, uma maneira para aliviar o índice: após as 20 horas o motorista é orientado para atender a acenos apenas de não suspeitos. Ou seja, de acordo com a cara do freguês. Uma solução muito discutível e provavelmente injusta para muitos. Menos para uma das empresas, que teve um recorde semanal de três assaltos por dia e conseguiu baixá-lo. Talvez pura coincidência.

Essa prática, sem dúvida, agrava mais ainda a situação das empresas cariocas, já afetadas pelos ônibus clandestinos. Os bandalhos.

## Engefer: novas funções por decreto

A transformação, agora por decreto presidencial, da Engefer em empresa operadora dos sistemas ferroviários de passageiros urbanos dentro do conglomerado formado pela RFFSA, deixa antever que o Ministério dos Transportes deu uma significativa guinada em sua política administrativa dentro de uma de suas áreas de atuação. A Engefer abandona suas horas de trabalho na paralisada Ferrovia do Aço e passa a ser a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Gerindo passageiros e deixando para a Rede a operação de carga e expansão física.

De acordo com o decreto do presidente João Figueiredo, a CBTU tem, como objetivo so-



cial, "a operação e exploração comercial dos serviços de Transportes Ferroviário, Urbano e Suburbano". A empresa também é responsável pela execução dos planos e programas, apro-

vados pelo Ministério dos Transportes, "destinados a reger os serviços de Transporte Ferroviário Urbano."

O ministério tem por objetivo, ainda, colocar

a CBTU frente a frente com um dos problemas que mais preocupações tem lhe trazido junto ao usuário: depredações e quebra-quebras de estações e composições ferroviárias. Caberá à nova empresa, segundo o ministro dos Transportes, dar maior eficiência ao combate "a esses comportamentos anti-sociais, através de melhor atendimento ao usuário e da oferta de maior segurança ao sistema."

Para cumprir as tarefas atribuídas e decretadas, a nova empresa absorverá 15 mil funcionários da Rede e mais cinco mil, aproximadamente, que operavam os trens de Recife, Belo Horizonte e Porto Alegre.

## VW modifica linha Dodge para canaviais

Coincidindo com o início do período de aquisição dos caminhões que irão operar na próxima safra de cana de açúcar, a Volkswagen Caminhões lançou dentro da linha Dodge, em fevereiro, sua segunda geração dos E - 13 e E - 21 6x4. Esses caminhões, lançados respectivamente em 81 e 82, foram os pioneiros dos modelos movidos a álcool etílico hidratado.

Os aperfeiçoamentos incorporados ao E - 13 assim como ao E - 21 6x4, específico para operação em terrenos de topografia acidentada, visam corrigir os problemas apresentados por mais de 2.000 unidades que operam em canaviais participando da colheita. Em sua maior parte, estes aperfeiçoamentos vão de en-



contro aos problemas apresentados quando da utilização do álcool.

Dessa forma o motor conta com uma nova câmara de combustão e novos pistões, além de uma menor taxa de compressão (9.5:1); resultando em maior durabilidade, melhor dirigibilidade e menor consumo.

Os componentes ex-

ternos do motor também receberam modificações para obterem melhor desempenho. A segunda geração de caminhões Volks. conta com novos cabos de vela e nova localização da unidade de ignição eletrônica, agora no interior da cabina, não mais sujeita às variações de temperatura do compartimento do motor.

O carburador recebeu base em alumínio, além do aumento de 7 mm do mancal do eixo, fixado por buchas de Teflon com malha de bronze e anel vedador, para evitar seu desgaste prematuro e maximizar o período de regulagens. O pistão injetor foi feito com acabamento superficial de níquel químico.

Outros componentes foram fabricados com materiais especiais, visando evitar o desgaste propiciado pelo álcool. O caminhão também foi dotado com duplo sistema de filtragem de combustível.

Os novos E - 13 e E - 21 contam com uma nova caixa de câmbio, o que dotou-os com um aumento de 10% de torque da 1ª à 4ª marchas e melhor adequação para o desempenho na palhada e rodovias.



## DER aprova tolerância de 5% por eixo no Paraná

Por solicitação do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná, Valmor Weiss, foi concedida pelo D.E.R. daquele Estado a tolerância de 5% de peso sobre os limites de peso bruto total transmitido por eixo.

Weiss, que considerou "mais do que justa tal medida", não foi atendido, entretanto, na totalidade de seu pedido. Pois, quando concluiu o documento de solicitação, em agosto

de 1983, a tolerância requerida pelo sindicato paranaense era de 15% sobre os limites de peso bruto total transmitido por eixo. Mesmo assim, Weiss declarou que o transportador rodoviário aguardava ansioso tal medida do Secretário dos Transportes, visto que neste momento o "transporte rodoviário de cargas é penalizado com os constantes aumentos dos custos operacionais e especialmente pelo alto preço do diesel, pelo imposto

## Santa Matilde desativa sua fabricação de contêineres

Apesar de ter diversificado ao máximo suas atividades, indo desde a produção de automóveis até máquinas agrícolas, a Santa Matilde está diminuindo o ritmo de sua unidade fabril de vagões e contêineres de Conselheiro Lafayette, Minas Gerais, com a demissão de 240 operários de um total de 650.

"Acreditamos que só vamos ter encomendas no final do ano ou princípio de 85, portanto até lá estamos mantendo só o pessoal essencial aqui, mesmo assim fazendo trabalhos para a fábrica de Três Rios, no setor de caldeiraria," explica Wilson Tavares, gerente administrativo da empresa.

Devido à diversificação, a empresa conseguiu com que a fábrica de Três Rios continuasse funcionando com toda a capacidade, mas não há o que fazer com a falta de encomendas de vagões e tampouco o que fabricar. "Contêineres seriam uma solução, mas existe uma

desculpa dos armadores nacionais que nosso produto é mais caro que os fabricados no exterior".

Um contêiner de 20 pés da Santa Matilde custa US\$ 3400 a 3500, enquanto os usuários nacionais argumentam que compram lá fora por US\$ 2600 a 2900. "Extranhamos apenas o fato de termos ganho e fornecido para a Tunísia, em concorrência internacional, 60 contêineres, demonstrando que nosso preço não está fora", salienta Tavares.

Quanto aos vagões, a Santa Matilde quer exportar e busca união com outros fabricantes nacionais para agredir mais os mercados. Mas discorda dos que pretendem liderar o consórcio de fabricantes nacionais com uma maior porcentagem, por serem atualmente os maiores exportadores, "porque ser o maior é subjetivo, com o primeiro de hoje podendo ser o último de amanhã".

## Fepasa poderá operar no Iraque

A visita que uma comissão técnica iraquiana de alto nível irá fazer brevemente, às instalações da Ferrovia Paulista S/A, poderá desembocar em um novo campo de trabalho para 1.500 ferroviários brasileiros selecionados pela Fepasa. Isso, se a empresa vencer uma concorrência internacional que o governo do Iraque está promovendo, para operar a ferrovia ligando Bagdá a Al-

Qaim, numa extensão de 500 quilômetros.

A ferrovia inclui o ramal Akashat, que sai de Al-Qaim e transportará cimento e fosfato. A linha, de alta velocidade, é destinada basicamente à movimentação de passageiros entre os centros mais importantes do Iraque e ao escoamento de riquezas minerais e de produtos industrializados daquele país.

Cyro Antonio Lau-

renza Filho, presidente da Fepasa, diz que em agosto de 1983, a empresa obteve o primeiro lugar na pré-qualificação para a concorrência internacional, que contou com a participação de consórcios de importantes países da Europa e da Ásia. Cyro Laureza acredita ainda que a Fepasa tem possibilidades de alcançar novamente a primeira colocação na próxima etapa de negociações

## A proliferação dos clandestinos

Baseando-se em documentos emitidos pela Associação de Transportadores de Passageiros do Estado de Alagoas (Transpal) e pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de Pernambuco (SEP), a Rodonal enviou uma carta ao DNER referente à representação contra a proliferação dos transportes clandestinos nas rodovias federais, concorrendo com os serviços regulares e pon-do em risco a incolumidade e até a vida de usuários despreve-nidos".

Ao órgão federal foi enviado não só tal carta, mas um rápido dossiê do que vem ocorrendo naqueles Estados, com seguidos acidentes, sendo que num deles uma kombi foi abalroada por um ônibus e 19 pessoas morreram e outros 20 saíram feridos.

Argumenta a Transpal em documento — parte integrante do dossiê — que "a imensa maioria dos veículos empregados no transporte clandestino de passageiros tem as especificações técnicas dos fabricantes alteradas,

oferecendo grande perigo de vida às pessoas transportadas, não sendo incomum a conversão do motor para uso de combustível inadequado e até mesmo para gás normalmente destinado ao uso doméstico."

A entidade acrescenta que essas alterações não atingem apenas o sistema de combustão, mas também à parte estrutural (vide foto) e mecânica, procurando com isto maior capacidade de carga. Para obter esta capacidade, os clandestinos efetuam o reforço das molas, suspensão e o alongamento das carrocerias, "comprometendo seriamente a aerodinâmica dos veículos e, por via de consequência, a sua estabilidade. Isto expõe os usuários a sérios perigos nessa precária atividade, uma vez que não se observa nenhum limite quanto à lotação."

A entidade solicita em seu documento "providências no sentido de preservar a vida dos passageiros, seja coibindo este tipo de atividade, seja adotando-se uma rigorosa fiscalização."





# ATUALIDADES

## Transportadores vão ao MT para decidir regulamentação

Até o dia 27/02/84 os empresários, caminhoneiros e entidades de classe não tinham ainda uma posição definitiva de como ficaria o projeto de Regulamentação do Transporte Rodoviário de Carga. Estava previsto para a última semana de fevereiro um encontro entre o ministro Cloraldino Severo e representantes do setor para que fosse discutida a configuração final do projeto que irá ao presidente da República, ainda em março.

De qualquer forma, alguns líderes empresariais, entre eles Thiers Fatteri Costa — presidente da NTC — e Baldonero Taques Filho — presidente da Fencavir — argumentaram que a minuta do projeto que até agora está em discussão não atende ainda aos interesses dos transportadores.

Taques Filho vai mais longe e de forma mais contundente disse que “da forma como está, o projeto não vai resolver muita coisa. Acreditamos — prosseguiu — que algumas modificações terão de ser introduzidas no projeto. Entre elas, achamos que o caminhoneiro autônomo deve estar vinculado às empresas transportadoras, ficando impedido de agenciar carga por conta própria, mas com a vantagem de ter remuneração sobre o retorno (70% do frete).”

Segundo o empresário, esta medida, aliada a outra que impediria a abertura de novas empresas ou cadastramento de novos caminhoneiros pelo prazo mínimo de dois anos, serviria para organizar melhor o setor e tirá-lo da situação de superoferta e concorrência predatória que o atinge.

## Viação do DF compra 10 articulados

A Viação Pioneira, de Brasília, encomendou à Ciferal dez articulados com chassis Scania S-112, de uma série de 30 que pretende colocar em operação nos seus principais corredores na Capital Federal.

“Nós terminamos de incorporar sessenta e quatro OF-1313, com carroçaria Amélia, da Caio, mas sentimos necessidade para atender os horários de pico de veículos com maior capacidade. A nossa opção então foi encomendar os articulados, mas mais modernos que os utilizados pela TCB, a estatal de Brasília,” explica Eduardo Queiróz Alves, diretor comercial da Pioneira.

Com uma frota de 750 ônibus, a Pioneira é uma das maiores empresas urbanas do país, pertencendo o seu controle acionário ao folclórico Nenem Constantino.

## Associados da Fabus com 23,3% de queda nas vendas

No ano de 1983, as nove empresas que formam a FABUS — Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus, produziram 6.695 unidades. Esse total foi distribuído entre 4.265 carroçarias para ônibus urbanos, 1.934 rodoviários, 86 intermunicipais, 382 micros, 2 especiais e 26 trolebus. Numa comparação com o ano de 1982, quando foram

produzidas 8.729 unidades, houve uma diminuição de 23,3%.

As exportações no ano passado somaram apenas 38 unidades, sendo 30 urbanas e 8 rodoviárias. E no mês de dezembro a produção alcançou um total de 471 unidades, o que faz Cláudio Regina, presidente da FABUS, prever que a mesma situação vai se repetir em 1984.

## Já é obrigatório o uso do cinto de segurança

As sucessivas resoluções do Contran estabelecendo critérios para a instalação e uso de cintos de segurança estão dando margens a dúvidas e, daí às multas, o caminho é curto.

Desde o dia 19 de março deste ano estão sendo multadas as transportadoras cujos motoristas e acompanhantes estiverem trafegando em estradas

sem fazer uso do cinto convencional.

A Resolução 622/83 apenas prorrogou o prazo concedido pela Resolução 615/83 para a instalação dos modelos que esta passou a exigir para caminhões.

Pela Resolução 622/83, os caminhões fabricados a partir de 01.01.85 devem contar com os cintos do tipo “subabdominal” ou do tipo “três pontos”

### INFORMATIVO PUBLICITÁRIO

## ECONOMIA APARENTE AUMENTA CUSTO DE MANUTENÇÃO EM TAMBORES DE FREIO

A economia inicial na compra de tambores de freio, não traz na realidade uma redução de custo na manutenção dos freios. Um fator importantíssimo é o controle da vida útil das peças, que permite o cálculo do custo real do tambor. Outro detalhe importante é o desgaste prematuro das lonas de freio, gerados por tambores com metal fora de composição ideal, causando também deficiência na frenagem. Ao escolher um tambor de freio, exija que o mesmo tenha sido fabricado por uma Indústria que possua fornos elétricos à indução que permitem um controle total do metal fundido, que utilize somente matéria-prima de primeira qualidade e não sucatas de ferro, e que também possua sofisticados laboratórios químicos e metalográficos juntamente com uma equipe de engenheiros que acompanha e analisa o metal permanentemente. Portanto, só lhe resta uma opção: na escolha de tambores de freio, exija a marca Frum, que possui todos estes requisitos e mais 32 anos de experiência em tambores de freio.

# CARTAS

## TRU

Gostaríamos de saber qual o documento legal que isentou os ônibus do transporte urbano de passageiros do pagamento da TRU, já que o órgão de trânsito local afirma que teremos de recolhê-la.

José Vander Cesar – Empresa de Transportes Líder Ltda. – Uberada – MG.

*A portaria 286 da Receita Federal modificou, de acordo com o decreto lei 2068 de 9/nov/83, o pagamento da TRU, determinando a isenção dos ônibus exclusivamente empregados em linha de transporte urbano ou na execução de serviços de transporte rodoviário de pessoas.*

## Custos

Vimos sugerir que o trabalho sobre Custos Operacionais, publicado na edição 145, fosse revisto, atualizado e publicado em uma segunda edição especial sobre o assunto. Este é um excelente ponto de refe-

rência e consulta para todos que lidam com Custos de Transporte, além do fato de termos certeza absoluta de que essa reedição seria muito bem recebida por todos.

Empresa Irmãos Teixeira Ltda. – Belo Horizonte – MG.

*Sua sugestão foi anotada.*

## Retificação

Lendo com carinho e a atenção costumeiras que essa conceituada revista merece, em vista da lisura e isenção que a pauta, defrontamo-nos com a notícia contida na página 5 da edição nº 236, sob o título “Avanço da Gontijo faz confronto”.

Causou-nos estranheza a afirmação nela contida de que a empresa Gontijo, com quem mantemos as melhores relações de amizade e comerciais, teria comprado a nossa empresa, o que, em verdade, trata-se de informação inverídica e, obviamente, adquirida de fontes inidôneas.

Ocorre que nossa empresa, Viação Continental, trata-se de firma individual, Antonio Wenceslau Filho, não podendo, portanto, nem ao menos possuir sócios, enquanto individual, não sendo inclusive de nossos propósitos fazer qualquer transformações em nosso escopo social e muito menos vendê-la ou aliená-la para quem quer que seja.

Antonio Wenceslau Filho – Viação Continental. Patos de Minas – MG

## Orientação

Trabalho no ramo de transporte há mais de 30

anos. Atualmente ocupo o cargo de gerente geral de transportes e venho recebendo há muitos anos a revista Transporte Moderno, que muito tem contribuído para o meu bom desempenho nos diversos setores que tenho exercido minha atividade. Gostaria de agradecer a esse conceituado órgão divulgador por toda a orientação que tem me dado.

Benedito Escrivão, gerente de transportes da Transkenny Transportadora – São Carlos – SP



Gontijo: alvo de rumores infundados

# MÃO DUPLA

## AUTO PEÇAS SAMA

O maior estoque nacional para veículos pesados.

## PNEUS ABOUCAR

Pneus de todas as marcas para veículos leves e pesados.

grupo  
**COMOLATTI**

Tel.: (011) 279-3211 – Telex: (011) 22066 – 22874

Filiais: São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Salvador.



## As nuances do impasse

*Pior momento que este não poderia ter sido escolhido pelos empresários do transporte urbano de passageiros para divulgar um ato de impensado radicalismo. O comunicado divulgado pela Transurb – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – faz transparecer uma lamentável amnésia, ou então um recurso político para justificar uma penalização do já sofrido usuário que, segundo as empresas, teria ainda menos ônibus em circulação.*

*O ultimato, divulgado como matéria paga em todos os grandes jornais paulistas desobedecia, ainda, acintosamente uma resolução que regulamentou a entrada de pessoas com mais de 65 anos, e portadores de passes livres, pela porta dianteira, obrigando-os a usar a porta traseira.*

*O estopim para a explosão de ira por parte dos empresários foi aceso com o último aumento de 29% no preço do óleo diesel e a relutância do Secretário Municipal dos Transportes, Getúlio Hanashiro e de Mário Covas, Prefeito de São Paulo, em conceder um novo aumento de Cr\$ 10 na tarifa. Inconformado com a ousadia dos empresários resolveu então o Prefeito contra-atacar com a mesma potência. Intervenção.*

*O pasmo das autoridades municipais, depois de uma análise conscienciosa, e até mesmo a resolução que tomaram, tem razão de ser.*

*Os fatos testemunham que as empresas, de repente, foram atingidas por um grave erro de memória e grande impaciência. Há pouco tempo, à época do prefeito Reinaldo de Barros, essas mesmas empresas tiveram fôlego de suportar quase um ano sem alteração nas tarifas, e sem tomar qualquer atitude sequer parecida com a do comunicado, assumindo a posição de pivô de uma séria discórdia.*

*A inconveniência do fato fica ainda mais latente depois de recordarmos que, graças a compreensão do secretariado municipal e dos seus técnicos, os quais, diante da difícil situação das empresas, aconselharam o prefeito Covas a distinguir, no último mês de dezembro, as empresas com um dos maiores aumentos dos últimos tempos, elevando as tarifas em 50%. O que rompeu com a prática dos governos anteriores de conceder mini-repasses, sempre prejudiciais às empresas, mas nunca geradores de reflexos de tamanha indisciplina.*

*Pior ainda para as empresas, o áspero comunicado praticamente esgota em si as razões dos permissionários por ser incondicional, embora sua principal razão tenha sido a de pressionar o executivo municipal com um impasse.*

*Em duas semanas de intervenção, notícias oficiosas davam informação que a estatal CMTC, havia levantado um superávit de Cr\$ 600 milhões no movimento das treze intervencionadas, colocando em discussão a rentabilidade declarada pelos empresários do setor.*

*Além disso, a CMTC com essa maneira impar de fiscalização, controlando a operação, manutenção e outros tantos itens dos custos operacionais, chegou à conclusão que o IPK – índice de passageiros por quilômetro – real das várias linhas sob seu controle apresentavam um índice 20% superior ao informado pelas empresas.*

*Ora, o que ganharam as empresas? Aparentemente o saldo é desastroso. E, só poderá ser conhecido efetivamente em dezembro de 1985, quando novos contratos de concessão deverão ser assinados. E, ao que tudo indica, com muito menos folga.*

*Já disse Getúlio Hanashiro da impossibilidade de subvenção ao transporte urbano e da única solução do problema, a seu ver: a implantação da câmara de compensação. Esta, como principal função, concederia justa remuneração às empresas. A câmara, porém, esbarra na ganância de alguns empresários que não querem abrir mão de seus veios de ouro, linhas cujos IPK superam em muito o médio que serve para o cálculo da tarifa única.*

*Ou seja, a solução poderá vir por decreto e muito mais “forte” do que seria se contasse com o bom senso e paciência dos empresários.*

*Além disso, a intervenção fez voltar à tona a ameaça de estatização do segmento, que preocupa definitivamente as encarroçadoras, obrigadas, se assim for, a depender de um só e poderoso cliente e ver a margem de lucro ainda mais baixa. Aliás, a renovação de frota foi um dos itens citados pelo secretário dos Transportes: “se não há renovação porque remunerá-la?”*

*De resto, apoiados talvez na excelente repercussão política da intervenção, vários representantes municipais e estaduais de outros Estados da federação já estiveram em São Paulo, tratando de conhecer a fundo toda a experiência paulista. Tudo leva a crer que a iniciativa pode ter novos adeptos a qualquer momento, tornando a intervenção um fato histórico, pois as negociações de agora em diante serão diferentes. E, com certeza, exigirão mais perspicácia das partes envolvidas.*

**Bartholomeu Neto**

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 21 - Nº 241 - FEVEREIRO 1984 - Cr\$ 1.300,00



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

## transporte moderno

### REDAÇÃO

**Redator chefe:** eng.º Pedro Bartholomeu Neto  
**Redadoras:** Franklin Marques Machado (São Paulo) e Fred Carvalho (Rio)  
**Colaboradores:** Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros, Jaime A. Mendes, Roberto Queiroz e Sonia Barsochi  
**Redação (São Paulo):** R. Said Aiach, n.º 306 tel. 572-2122  
**Sucursal Rio:** Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404  
**Arte e produção:** Claudiney Antunes Andrade  
**Composição e fotolitos:** Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.  
**Impressão e acabamento:** Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

**Diretor responsável:** Vitu do Carmo  
**Diretor da Produção:** Ryniti Igarashi

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

**Garete comercial:** José Maria dos Santos  
**Coordenadora:** Vera Lúcia Braga.  
**Representantes:** Saulo Paulo M. Furtado, Elcio Raffani (São Paulo).

**Rio de Janeiro:** Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

### Representantes internacionais:

**África do Sul:** Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23 Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; **Alemanha:** Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; **Austrália:** Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; **Austria:** Internationale Veriagventretungen - A-1037, Wien - Veitgasse 6; **Bélgica:** Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren - 1150 - Brussels; **Canadá:** Internacional Advertising Consultants Ltd - 915, Carlton Tower - 2, Carlton Street - Toronto 2; **Ontário M5B 1J3;** **Coréia Média** Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Koughn - C.P.O. Box 4100 - Seoul; **Espanha:** Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; **Estados Unidos:** The N. SDe Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; **Finlândia:** Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10; **Frância:** Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; **Holanda:** Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 3B - Amsterdam 1004; **Inglaterra:** Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; **Itália:** Publicitas S.p.a. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; **Japão:** Tokyo Representative Corp. - Ssakiya Building 2.F. 3-16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; **Polónia:** Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiewca, 12 - P.O. Box 136; **Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; **Suécia:** Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; **Sulça:** Mosse Annoncen AG. - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

### REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.  
**Contabilidade:** Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira  
**Circulação:** Cláudio Alves de Oliveira  
**Distribuição:** Distribuidora Lopes

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 14.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 - sequencial - telex 36907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço do exemplar: Cr\$ 1.300,00. Edições especiais: Cr\$ 2.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 572-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave das transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada a reprodução de artigos, desde que citada a fonte. Registrada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º em 29/3/63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



## Puma lança nova picape aproveitando antigo projeto 2T

Aproveitando a estrutura existente do caminhão leve 2T, lançado há pouco mais de dois anos mas com penetração apenas relativa ao mercado, a Puma está preparando o lançamento de uma picape em três versões. Com isso, a empresa pretende entrar no segmento da Kombi. Na pg. 30.



Atualidades . . . . .	3	Equipamentos. . . . .	37
Cartas . . . . .	6	Mercado . . . . .	38
Da Redação . . . . .	7	Tributação . . . . .	40
Seminário . . . . .	24	Lançamento . . . . .	42
Transporte urbano de passageiros . . . . .	26	Acessórios . . . . .	44
TRP versus ro-ro . . . . .	28	Entrevista: Werner K. Lechner . . . . .	46

Capa: foto de Roberto Okumura

## VW aprimora técnica e lança seu primeiro turbo no mercado

Embora tenha perdido a prioridade máxima para os recém-lançados motores a álcool, o projeto do caminhão turbinado VW deverá estar testado e aprovado ainda este ano. Com seu primeiro turbo, a montadora começa a aumentar a tonelage de seus caminhões. Na pg. 22.

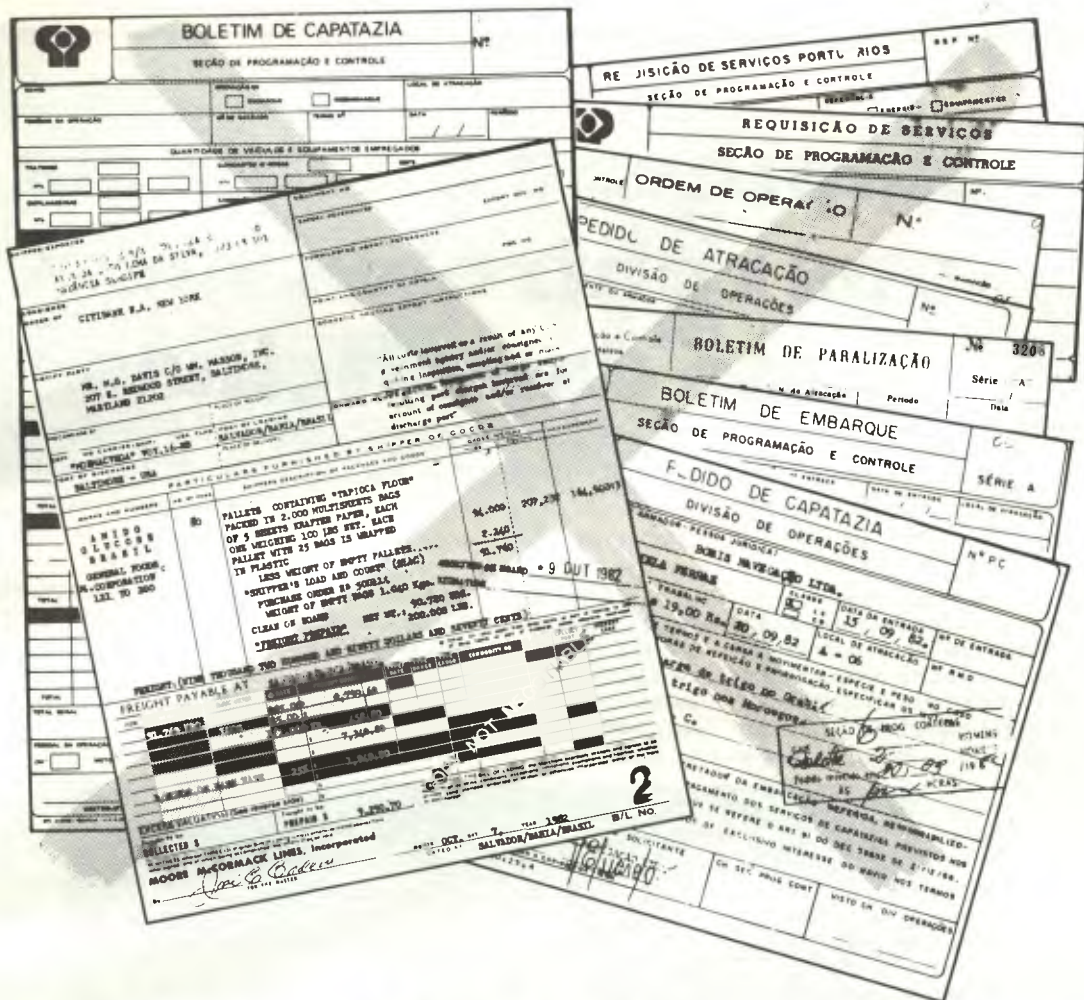


## Áreas de manutenção procuram otimizar seus controles

A preocupação com um controle mais rígido dos procedimentos de manutenção está fazendo com que muitas empresas estudem reformulações na organização do setor. Fichas bastante detalhadas e ainda o recurso do computador fazem parte das novas estratégias. Na pg. 10.

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 assinatura.





# Eficiência ocupa espaços no porto.

A eficiência dos serviços portuários é fundamental para a economia nacional. Por isso, o Ministério dos Transportes e a PORTOBRÁS estão empenhados em uma guerra total à burocracia e à rotina ainda existentes nos serviços portuários.

Porque o porto presta um serviço de real utilidade pública para os seus usuários. Os serviços portuários não devem ser necessariamente deficitários, onerando o Governo Federal que é o principal investidor e administrador dos portos; OS SERVIÇOS DEVEM PERSEGUIR O LUCRO ZERO, equilibrando receitas e despesas.

Para quebrar rotinas e aumentar os espaços da eficiência nos portos, estão sendo desenvolvidas novas propostas de racionalização para a cabotagem — em Salvador, Recife e Fortaleza. E em breve, no porto do Rio de Janeiro. **SÓ NO PORTO DE SALVADOR FORAM ELIMINADOS 513 MIL DOCUMENTOS, ATRAVÉS DE MEDIDAS DE DESBUROCRATIZAÇÃO E SIMPLIFICAÇÃO DE ROTINAS.**

Uma estratégia de ação que objetiva o máximo aproveitamento das instalações portuárias, já que é época de administrar a escassez; uma época muito propícia para exercer a criatividade.

O PORTO PRECISA DA PARTICIPAÇÃO DE TODOS.  
PORTO É SERVIÇO.  
É CERTEZA DE PROGRESSO.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

EMPRESA DE PORTOS DO BRASIL S.A. - PORTOBRÁS



# Rapidez e eficiência nos controles são a base das oficinas

*Depois de visitar as áreas de manutenção de algumas empresas de porte, TM pode observar que as mesmas vêm incorporando uma gradativa evolução em seus controles no sentido de propiciar custos menores e veículos em boas condições de utilização, além de prolongamento de sua vida útil*

Nunca como hoje a manutenção assumiu tamanha importância para as empresas. Como responsável direta ou indiretamente por quase todos os itens dos custos operacionais. Possuir um departamento de manutenção correto tornou-se, hoje, uma obrigação para as empresas. Nesta edição, reunimos algumas práticas de indústrias e transportadoras que acharam a linha mestra de orientação do departamento.

A Companhia União dos Refinadores, por exemplo, conseguiu uma economia incalculável na manutenção de seus 400 veículos: o índice de corretivas atinge apenas 0,5%, enquanto outros 2% dos carros param diariamente em suas oficinas para atender à manutenção preventiva.

A eficiência do departamento de manutenção da União, além disso, é medida pela velocidade de distribuição destes veículos. 40 000 pontos de venda são atendidos entre 12 a 24 horas depois do contato inicial, em objetivos espalhados por um raio médio de 80 quilômetros.

A manutenção foi dividida em três bases com oficinas próprias em São Paulo, Rio de Janeiro e Limeira, locais onde aglomeram-se 310 carros. Os restantes são amparados por sucursais de manutenção que devem ter, em média, de 8 a 10 veículos. Estas sucursais não são próprias e utilizam oficinas de terceiros, as quais, porém, são fiscalizadas com os dados (peças, mão-de-obra e consumo) obtidos pela central de São Paulo.

A escolha destes terminais fica a cargo do pessoal sediado na cidade em questão e que tem mais condição de escolha de um local idôneo. Mesmo assim, o contrato é vinculado ao desempenho da oficina.

Nas oficinas próprias o grande es-

tiu depois de minuciosa pesquisa de mercado. "Com os serviços feitos em concessionária", argumenta Antonio Fernando Camocardi, gerente do departamento de Distribuição e Transportes da empresa, "teríamos uma oneração de 25% nos custos".

Isso porque, segundo Camocardi, as concessionárias "usam e abusam da prática das trocas indevidas". Em sua oficina própria uma das práticas de racionalização é o estabelecimento da rentabilidade máxima de cada componente, feita através de uma avaliação estatística. "Mesmo levando em conta uma faixa de grande segurança", explica José Silvio Bennetti, chefe do departamento de manutenção, a vida útil de vários itens é bem superior à



A União de Refinadores quase zerou sua corretiva: apenas 0,5% de reparos

teio é o computador, cujo grande mérito é identificar em 24 horas um veículo que esteja rendendo abaixo da média da sua categoria tanto em óleo lubrificante quanto em consumo de combustível. Conhecida a anomalia em qualquer das viaturas, ela é retirada de circulação e dissecada.

O combustível é outro item que não escapa de uma análise rigorosa, procedimento prioritário pela experiência desastrosa de usar combustível de baixa qualidade nos tanques e conseqüentemente nos motores. Para aliviar este risco, amostras são recolhidas periodicamente para verificação de suas especificações técnicas.

A opção por oficinas e não por concessionárias foi uma resolução que par-

adotada em manuais de fabricantes.

Quanto à mão-de-obra o custo global da oficina própria chega ao máximo de Cr\$ 5/hora, enquanto nas concessionárias alcança entre 6 a 7,5 mil, ou seja, até 50% a mais.

Todos os itens têm seus índices alojados na memória de um computador, ponto base de todo o esquema. A controladoria, de posse destes dados e guiando-se por desvios padrões sobre a média de toda a frota consegue promover um reforço considerável em termos de manutenção preventiva.

Fatores auxiliares são os tacógrafos instalados em todos os veículos. "Psicologicamente o aparelho atua sobre os 130 motoristas de São Paulo - no total são 420 - como um fiscal em





Controles de consumo vão para o CPD

hora integral”, diz Benetti, “além de termos um completo levantamento da vida operacional do carro”.

Outro cuidado levado a sério é o da corrosão, que ataca ferozmente os veículos que atuam na orla marítima. Além de um tratamento contra a umidade, a empresa pratica o rodízio. “Os carros do Rio são transferidos para São Paulo ou interior entre 20 a no máximo 30 mil quilômetros” o que tem garantido a resistência à ferrugem da frota.

## Sistema encontrou no motorista a peça-chave de sua manutenção

Para os técnicos da Sistema Transportes, empresa especializada no transporte de produtos perigosos, a figura mais importante para a manutenção de uma frota é o motorista. É ele quem direta ou indiretamente interfere na vida útil de todos os equipamentos, além de o consumo do veículo depender fundamentalmente da sua habilidade.

Com uma frota de 62 Scania e 8 Mercedes, a Sistema leva muito a sério o treinamento dos motoristas. “Contratamos motoristas novatos que começam com as picapes do departamento de compras”, diz Antonio Celso de Oliveira. A partir daí há todo um acompanhamento do novo contratado que, após preencher e atender a uma série de comportamentos, consegue chegar à condução de um cavalo. “De nada adiantam grandes esquemas de manutenção se o funcionário mais importante da manutenção, o motorista, não estiver bem preparado”. É a partir daí que qualquer sistema de controle tem condição de ser bem sucedido.

“O veículo precisa ser primeiro cuidado na rua, em tráfego, para que a manutenção na oficina seja simplificada”, e o grande controlador destes cuidados é o tacógrafo instalado

em todos os carros. Porque o técnico em tacografia tem condição de visualizar cada viagem e o bom ou mal procedimento do motorista.

Internamente, é o próprio condutor quem dá ignição ao modo de manutenção, relatando os problemas apresentados pelo veículo, itens prioritários na revisão pós viagem. Nos 3 200 m<sup>2</sup> da área de manutenção, 10 mecânicos cuidam dos cavalos, carretas-tanques e contêineres-tanque, observados de perto por três fiscalizadores que exigem o máximo. Na ocorrência de picos, a empresa mantém alguns mecânicos, principalmente montadores, em regime de *free-lancer* e que são convocados com hora marcada, mesmo porque a empresa conhece a produtividade de cada mecânico em cada item.

A oficina, excluindo a recauchutagem de pneus e retífica de motores e câmbios, faz todos os serviços, inclusive consertos de contêineres-tanques — segundo a empresa, é a única nacional autorizada para este trabalho — e fabricação de peças e sinalizadores em fibra de vidro.

Para não ter problemas de paralização de veículos, os itens mais importantes — motor, câmbio e diferencial — são mantidos em um estoque regulado pela experiência e substituíem à base de troca qualquer conjunto em avaria séria.

Segundo o diretor Luiz Roberto Fabbri Corazza, os motores não têm prazo pre-fixado para serem “abertos”, e isto acontece pela observação do consumo de combustível, óleo e da compressão no motor. A condensação de todos estes fatores e um esquema operacional rígido é que tem garantido, segundo ele, o consumo médio de 2,2 km/l nos Scania.

Alcançando Bahia, Argentina e Uruguai, a Sistema tem rotas fixas. Para o



Celso: “motoristas versus picape”



A oficina opera à base de troca

Nordeste, por exemplo, usa da infraestrutura da rede Flecha (Itapemirim) que mantém oficinas bem aparelhadas para os serviços que a empresa necessita.

Assim, todos os veículos são obrigados a parar a cada 100 km. Nestas paradas é feita uma inspeção de rotina, principalmente nos pneus, com o motor ligado. “O ovo de colombo é a doação de um generoso prêmio para os motoristas”, dizem, levando em conta o consumo de combustível, peças e pneus. Tanto assim que o prêmio para uma viagem para Camaçari é de Cr\$ 65 mil, cerca de 41% do salário. Ao contrário do que se poderia pensar, essa prática só traz lucro para a empresa: “os condutores, com folga de tempo, atuam com o maior esmero, proporcionando uma economia incalculável”.

O esquema é coroado de êxito, também, por uma promessa da empresa ao motorista: “os carros que atingem, em média, 7,5 anos, são vendidos para o condutor”. Para isso, cada veículo tem apenas um condutor, que tem a vida, junto a do carro, completamente observada.

## Itapemirim procura otimizar sua base de Guarulhos só atuando na reposição

Com quinze meses de existência e vinte e sete mil m<sup>2</sup> — dos quais sete mil m<sup>2</sup> de área construída exclusivos para a manutenção — a base de Guarulhos da Viação Itapemirim constitui-se num dos mais modernos e adequados terminais de empresa de transporte rodoviário e passageiros. Sua capacidade de atendimento na área de manutenção foi programada para 1.000 ônibus/dia. No entanto, as instalações de Guarulhos ainda vivem um período de adaptação aos padrões de reparos estabelecidos pela sede da empresa em Cachoeira de Itapemirim (ES). Tanto isso é verdade que enquanto a sede faz em



**COMPARE E  
PASSE À FRENTE COM  
OS CAMINHÕES FORTES.**

Os novos caminhões Ford'84 vêm da tecnologia de um dos maiores e mais experientes fabricantes de caminhões deste país.

Comparando empresarialmente, você comprova que esses são os caminhões sob medida para os dias atuais.

Com caminhão Ford'84 você já começa a cortar despesas a partir do custo inicial. Sem abrir mão de tonelagem, nem de qualidade, nem de eficiência.

Depois, caminhão Ford'84 ajuda a cortar despesas na manutenção e na oficina. Mais robusto e durável, ele tem a incomparável vantagem de toda uma tecnologia voltada para soluções simples e produtivas.

Isso simplifica muito mais sua vida como frotista, ou como caminhoneiro.

E tudo o que você corta nas despesas operacionais, você

**84**

reaplica na expansão e no sucesso do seu negócio.

**F-11000, O FORTE DAS  
11 TONELADAS**

Basculante, compactador de lixo ou equipado com guincho auto-socorro. Repare nas novas cores externas.

Por baixo do F-11000 está o insuperável chassi Ford.

E mais a suspensão de molas reforçadas que não deixa desalinhar o eixo traseiro e é

mais eficiente em qualquer terreno. No F-11000 você tem mais torque e aceleração, pois escolhe o motor certo para o trabalho certo: MWM ou Perkins.

Depois de comparar a economia de combustível, não deixe de comparar a transmissão: câmbio de 5 marchas e diferencial de 2 velocidades. São 10 marchas fortes à frente.

Quem dirige, comprova: a cabine Ford é mais espaçosa, mais confortável e mais segura.

**A MELHOR MANEIRA  
RIQUEZAS E LUCRAM**

