

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 26 - N: 304 - MAIO 1989 - NCz\$ 3,30



Editora TM Ltda



ANOS



PLANILHAS

Mercedes lança os
médios e semipesados

Custos dos pesados
e das carretas



NO TRANSPORTE, LUCRO É = AO QUE SE GANHA EM CIMA + O QUE SE ECONOMIZA EMBAIXO.

Pneu é o segundo item mais importante nos custos de manutenção de uma frota. Eles representam até 20% dos gastos totais.

Esquecer esta informação é perder dinheiro. Na certa. Lembre-se que a verdadeira economia é aquela que oferece os melhores resultados por cruzado investido.

O Pré-Moldado Tortuga garante aos pneus um rendimento comprovadamente superior. Com ele, um pneu recapado roda com absoluta segurança e melhor desempenho.

Na hora de recapar, exija Tortuga. A diferença de qualidade que uma frota não pode perder.



Artefatos de Borracha Record S/A

Rua Alberto Klemtz, 441 - fone (041) 248-1133
Cx. Postal 2392, CEP 80320 - Curitiba - PR.

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 25 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor - e vai mais longe.

Revista

transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

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

() Estou enviando cheque n° _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de NCz\$ 33,00 Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura. _____ CGC n° _____

em meu nome _____

em nome da empresa _____ Insc. Est. _____

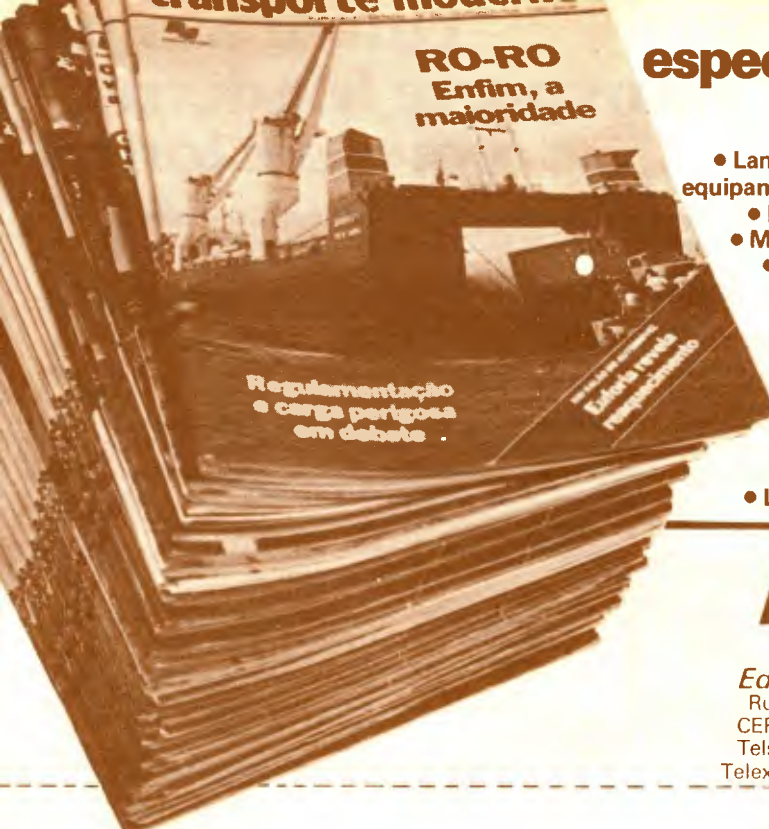
Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)



Alugamos especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
- Regulamentos do transporte
- Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana
Tels.: 575-1304/575-4236
Telex 35247 - São Paulo - SP

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

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo-SP.

REDAÇÃO

Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Elicio Santana

Francisco C. dos Reis (Caderno S. Paulo)

Repórter

Oswaldo Cardoso

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Amaldo

Rhormes (Pesquisa) Wellington Almeida

(Brasília) Livia Maria de Almeida (Rio de Janeiro)

Olides Canton (Porto Alegre)

Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafo

Robson Martins

Colaboradores Autônomos

Marcelo Vigneron (S. Paulo) César Lima

(R. de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Chefe de Arte

Celso Guimarães

Revisor

Sérgio Figueiró

Documentação

Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Adilson Teixeira

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31

Fone (041) 225-1972 - Curitiba - PR

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

Distribuidora Lopes

Assinaturas

Anual (doze edições) NCz\$ 33,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso NCz\$ 3,30. Em

estoque apenas as últimas edições.

Filiado ao IVC - Instituto Verificador de Circulação.

Circulação: 25 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob nº 705 em 23/3/1983; última

averbação nº 26 394 em 20/7/1988.

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, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

572-8867 • 575-4236 • 575-1304

Fones: **575-3983 • 571-5869 • 570-5560**

571-7017 • 570-4818

Telex (011) 35247

C.G.C. 53 995 554/0001-05. Inscrição Estadual

nº 111 168 673 117.

Filiada à ANATEC.

Ano 26 - Nº 304 - Maio de 1989
ISSN Nº 0103-1058

SUMÁRIO

INTERNACIONAL

14

Holanda na briga por engates curtos

Para ganhar espaço, holandeses inventaram o engate curto entre reboques. Mas a CEE é contra a novidade, que reduz o conforto do motorista.

LANÇAMENTO

18

Os médios e os semipesados da MBB

Dotados do novo motor OM-366 e cabina HPN, os novos Mercedes-Benz chegam ao mercado

CUSTO OPERACIONAL

24

A vez dos pesados e de suas carretas

A Central de Custos TM preparou planilhas separadas para os caminhões pesados e carretas

AUTOMATIZAÇÃO

36

O transporte do futuro já funciona

Aeroportos e cidades dos EUA, Europa e Japão já fazem transporte automatizado de pessoas

NOVIDADE

40

Vem aí o Cargo cavalo mecânico

A Ford anuncia o cavalo mecânico para outubro na V Brasil Transpo, mas TM antecipa os detalhes

RECUPERAÇÃO DE PNEUS

44

Receituário para reduzir custos

Como conseguir dar maior vida útil aos pneus utilizando as diferentes técnicas de recuperação

ESTATAIS

57

Ex-ministro faz críticas à extinção

Demitido do Geipot, Cloraldino Severo condena a falta de uma política de transportes no governo

TREM-BALA

62

Viabilidade ainda provoca dúvidas

Sonho de vários governos, o trem-bala imaginado pelo atual ainda provoca muita polêmica

TRANSPORTE COLETIVO

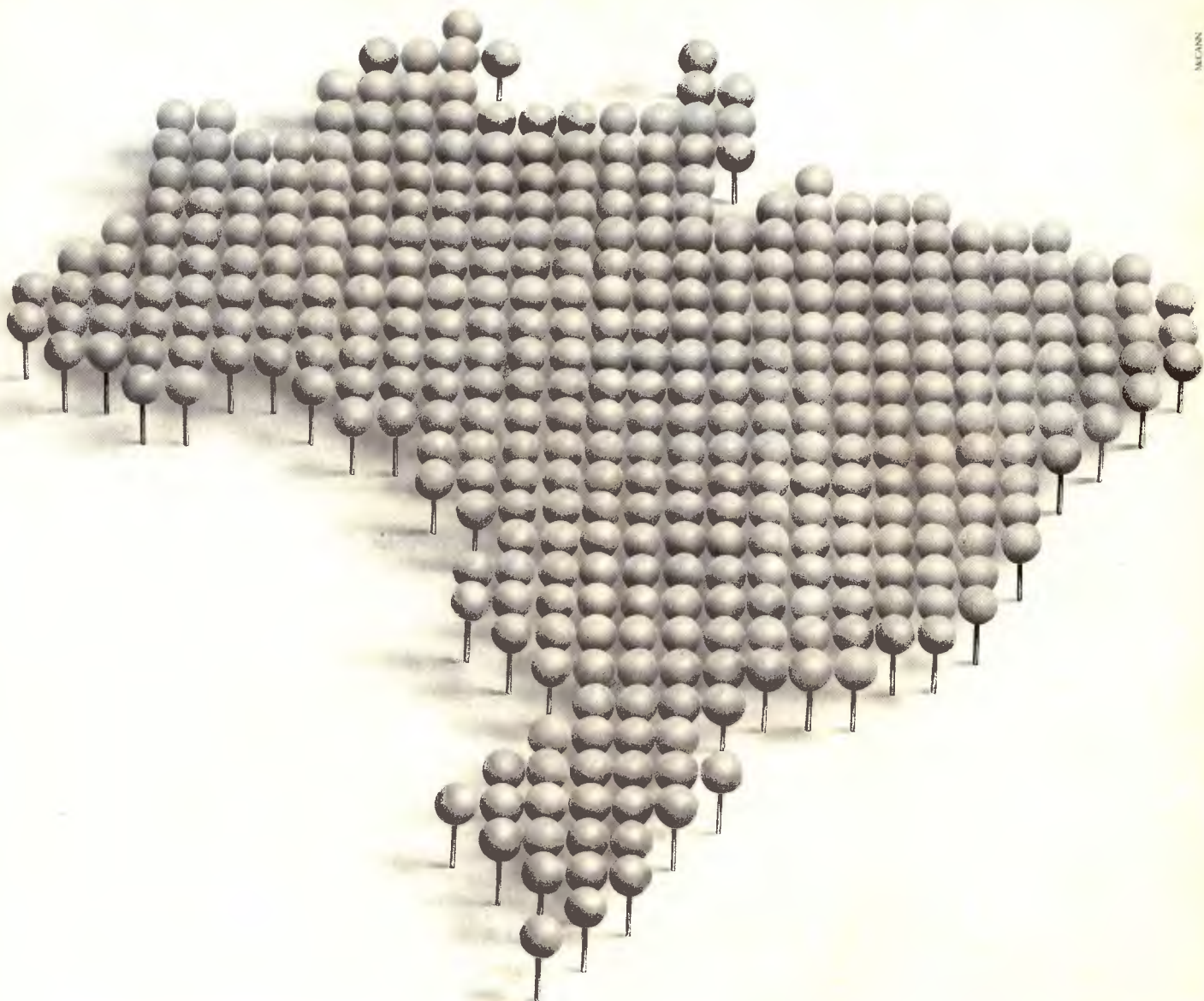
68

Porto Alegre prorroga a intervenção

A prefeitura da capital gaúcha decide prorrogar a intervenção em cinco empresas e encampar uma

SEÇÕES

Neuto Escreve **5** - Cartas **6** - Atualidades **8** - Atualidades Euro-
pa **13** - Mercado de Novos **72** - Mercado de Usados **76** - Pro-
dutos **80** - Legislação **81** - Entrevista **82**



FRAS-LE. QUALIDADE MUITO BEM DISTRIBUÍDA.

Quem mais entende de qualidade prefere Fras-Le. Por isso a Fras-Le fornece à montadoras, distribuidores, atacadistas e autopeças, atingindo a usuários de veículos comerciais e de passageiros, frotistas e exportando também para mais de sessenta países. Através da qualidade assegurada de suas lonas, pastilhas para freios e revestimentos de embreagem, a Fras-Le tornou-se líder no mercado interno. Os produtos Fras-Le podem ser encontrados em todo o território nacional, nas boas casas do ramo, para o conforto de um consumidor muito especial: você.





NEUTO

ESCREVE

O destino das estatais

Desde o início do ano, o Geipot, a EBTU, o Lloyd e outras estatais menos cotadas do transporte, como a SNBP, a Franave e a Enasa, vivem uma situação surrealista. Extintas ou postas à venda por decreto, acabaram ressuscitadas por um decreto legislativo. Cioso de sua autoridade, o Congresso entendeu que pode sustar atos normativos que exorbitam do poder regulamentador do Executivo.

Para complicar as coisas, Sarney preferiu ignorar a decisão parlamentar e insistir no seu propósito. Resultado: as empresas estão há meses sem trabalhar porque o patrão (o governo) não deixa. Nem a CUT, com todos os seus radicais, jamais conseguirá nada igual.

Seria cômodo atribuir os desencontros ao estranho e híbrido presidencialismo parlamentarista (ou seria parlamentarismo

presidencialista?) gerado nas entranhas da Constituinte. Por trás de tudo isso, porém, escondem-se também não só uma boa dose de demagogia e autoritarismo do Executivo como um arraigado fisiologismo do Congresso.

Ao anular o decreto presidencial, o Legislativo, certamente, estava pensando menos nas combatidas finanças públicas do que em manter abertas algumas portas aos seus apaniguados. Longe de buscar a vitória para a sua equipe econômica, Sarney, por sua vez, fazia muito mais uma jogada para a torcida. Mesmo que, para tanto, tenha sido necessário apelar para a condenável prática do decreto.

Envolta pelo radicalismo de ambas as partes, a questão exige uma discussão mais profunda. A estas alturas, um projeto de lei seria medida salutar para reabrir o debate. Mesmo porque, em alguns casos, não existem apenas as opções de extinguir ou deixar como está. Um bom enxugamento da máquina pode ser uma saída melhor do que a simples extinção formal, seguida, porém, da recontração do pessoal por outro setor.

À parte mudanças de fachada e a baixa eficiência do funcionalismo público, tanto o Geipot quanto a EBTU já demonstram que fazem falta ao planejamento de transporte do país. Especialmente depois dos desvarios atuais (leia-se Norte-Sul e trem-bala, por exemplo), quem vai ajudar a recolocar nos trilhos a política de transporte, no próximo governo?

Ambas, no entanto, requerem profundas reformulações. A começar pela denominação. Afinal, que "empresas" são essas cujo único "cliente" é o próprio patrão? Quem frequenta os intermináveis corredores do Núcleo dos Transportes, em Brasília, sabe que, ali, a própria abundância de espaço – o prédio deveria abrigar também o DNER, que não abriu mão das praias cariocas – estimulou a hipertrofia de quadros. Por isso, alguns ex-dirigentes do Geipot lembram com saudades o tempo em que o órgão tinha poderes executivos e uma estrutura bem menor e mais ágil.

A própria finalidade dos órgãos exige revisão. É inadmissível, por exemplo, que, apesar de sustentar os 750 funcionários do Geipot, o país não disponha de nenhuma estatística atualizada sobre o movimento de cargas do transporte rodoviário ou sobre a frota nacional de caminhões, tendo de se contentar com meras estimativas. Ou ainda que a EBTU tenha poderes para repassar recursos financeiros, como já o fez no passado – para isso, existem os bancos.

Quanto à tentativa de leiloar empresas, tanto o Lloyd (apesar de sua tradição centenária) quanto a SNBP realizam hoje tarefas típicas da iniciativa privada. O mesmo já não se pode dizer da Franave e da Enasa. Ambas têm função social. E, como manda o bom-senso, o setor privado foge do prejuízo.

Legislação sobre perda de mercadoria no transporte

Como assinante, solicito a TM informação sobre a existência de alguma lei estabelecendo em 0,5% o limite máximo entre o peso carregado (faturado pelo fornecedor) e o peso recebido.

Habitualmente, reclamamos com o fornecedor quando a diferença de peso ultrapassa em 0,5% (vendas CIF) ou debitamos a diferença ao transportador (vendas FOB). Estamos agindo corretamente?

PEDRO M. CORDEIRO
Rhodia S.A.
São Paulo-SP

TM desconhece qualquer lei, decreto ou portaria fixando em 0,5% a tolerância entre o peso que consta no conhecimento e o acusado pela balança do destinatário. Provavelmente, este número surgiu de norma contratual.

Essa diferença pode ser provocada por dois fatores: a) perda ou dano real durante o transporte; b) imprecisão (erro) de pesagem (balança).

A tolerância máxima de pesagem deve ser estabelecida pelo fabricante da balança. Tudo que exceder essa margem será caracterizado como perda ou quebra e pode ser cobrado do transportador (frete FOB) ou embarcador (frete CIF).

De fato, o Decreto 89 874, que regulamenta o TRB, torna obrigatória menção do peso da mercadoria no conhecimento de carga. O mesmo decreto autoriza o destinatário a conferir a carga recebida e a tomar providências legais, em caso de perda ou dano. Mas, se a diferença não for anotada no recibo de entrega, não cabe reclamação.

Consultado sobre o assunto, o Departamento Jurídico da NTC informa que a única menção a quebra de peso que encontrou na legislação se refere ao granel marítimo. Para efeito de imposto de importação, a legislação admite tolerância de mais ou menos 5%.



Foto: Divulgação

Leitor diz que pistão articulado não é novidade

Como assinante de vossa conceituada revista, gostaria de solicitar esclarecimentos sobre a reportagem "Cara Nova e Mais Cavalos", TM nº 302. Na reportagem, TM faz menção a um "inédito pistão articulado" e o denomina de "novo pistão" (página 41). Gostaria de lembrar-lhes que tal pistão já equipa os motores Detroit Diesel há pelo menos uma década com o nome de pistão Cross-Head e que, portanto, não se trata de nada revolucionário e muito menos novo. No aguardo de vosso posicionamento, antecipo votos de estima e respeito.

JOÃO GUILHERME M. PITANGUY
Belo Horizonte-MG

O gerente de Planejamento de Produto da Volvo Brasil, Salvador S. Porres, responde:

"A afirmação de que o pistão articulado é inédito refere-se ao mercado brasileiro. Trata-se realmente de um 'novo pistão'.

Também é verdadeira a informação de que a Detroit possui tal componente. Porém, não há uma década, mas sim há pouco mais de quatro anos. E com um conceito bastante diferente: com cabeça e saia em ferro fundido.

Na verdade, os primeiros desenhos de pistões articulados datam de 1939, mas sua utilização em todo o mundo só começou recentemente. O pistão articulado introduzido no Brasil

através da linha 'NL' foi lançado pela Volvo há menos de um ano e possui características peculiares, como picos de pressão mais altos, que se refletem em vantagens como maior rendimento térmico e maior potência específica do motor. Os mancais e sistema de refrigeração também são diferentes dos existentes em outros mercados.

Outros fabricantes também estão desenvolvendo seus pistões articulados com características específicas. No Brasil, entretanto, a Volvo foi a primeira montadora a introduzir pistões articulados em motores de caminhões pesados."

Dedini cumprimenta pelos 25 anos e novo visual

Parabenizamos a equipe de **Transporte Moderno** pela passagem de seus 25 anos de existência. Aproveitamos para destacar o trabalho do seu editor, que vem conduzindo a revista para os sucessos colhidos durante esse período. Desejamos que TM continue com o mesmo espírito.

A nova roupagem dada à publicação deixou-a mais alegre, embora continue tratando com a mesma seriedade costumeira os assuntos referentes ao transporte nacional.

LEOPOLDO GOBBIN
Diretor Administrativo
PEDRO CALDARI
Diretor Financeiro
Codistil S.A. - Dedini
Piracicaba-SP

Tem sempre um Cargo para cada carga.



Betoneira, graneleiro, tanque, baú, frigorífico e carga seca. Ford Cargo é a resposta certa para cada tarefa.

Motor Ford com aspiração natural (155cv) ou

turbo (185cv) com caixa de câmbio de 5 ou 6 marchas, garantindo grande desempenho e durabilidade.

Melhor desempenho com eixo traseiro de dupla velocidade, proporcionando

10 ou 12 marchas.

Segurança com freios a ar e chassi mais resistente. Tecnologia presente em cada detalhe: na direção hidráulica progressiva e no conforto da cabine.

Garantia Ford em mais de 250 Distribuidores espalhados pelo País.

É assistência que não acaba mais.

Com Ford Cargo, o seu único trabalho é carregar.

Use cinto de segurança. Ele pode salvar sua vida.

Este veículo está em conformidade com o programa de controle da poluição do ar por veículos automotores - PROCONVE, e atende aos padrões estabelecidos.

FORD CARGO



CAMINHÃO PRA VALER.



Henrique Zuppardo (à direita): "Agora, somos a maior empresa do setor pesado"

Transpesa-Della Volpe compra ativos da Ridal

Desde que se uniram em 1984 para se dedicar ao transporte de cargas indivisíveis, a Transpesa e a Della Volpe já absorveram equipamentos de quatro empresas: Gonçalves S.A., Perfex, Júlio Simões e Colatinense. No dia 12 de abril, a Transpesa-Della Volpe ousou mais: adquiriu todo o ativo de uma das cinco maiores do setor, a Ridal, do grupo Gaeta, que já fora proprietário da Irga, absorvida em 1979 pelo grupo Lupércio Torres.

"Agora, somos a maior empresa do ramo", assegura Henrique Zuppardo, diretor-superintendente da Transpesa-Della Volpe, ao enumerar os equipamentos que passou a dispor com a compra da Ridal: oito cavalos Oshkosh e Euclid, no valor de US\$ 500 mil cada um, noventa cavalos Scania 6 x 4, uma viga tripartida de 350 t, uma gôndola com capacidade de 240 t, trezentas linhas de eixo, pranchas extensíveis, entre outros.

Além dos equipamentos, a empresa adquiriu a sede da Ridal em Porto Alegre, um terreno de 8 000 m² ao lado do aeroporto e edificações de 2 000 m², e as instalações de São Paulo, inauguradas em 1987. Localizadas

em Itaquaquetuba, às margens da Rodovia dos Trabalhadores, em frente ao trevo de Santa Isabel, em terreno de 60 000 m², as instalações primam pelo luxo e sofisticação incomuns às transportadoras: amplas salas acarpetadas decoradas com móveis em mogno e couro onde não faltam sala VIP, bar executivo, salões de reunião, além de um gigantesco galpão em construção pré-moldada e estacionamento com pátio de manobra revestido de concreto.

Desde o dia 2 de maio, a Transpesa-Della Volpe transferiu sua sede para Itaquaquetuba, juntamente com seus 450 empregados.

Com toda essa estrutura, a empresa vai investir com maior vigor em suas operações no exterior, afirma Zuppardo. Há dois anos, mantém parceria com a agência de carga francesa Mory, com quem completa operações transitárias de cargas superpesadas em sessenta diferentes portos em todo o mundo. Além disso, a empresa trabalha junto a indústrias de equipamentos industriais brasileiras no mercado internacional oferecendo serviço de logística de transporte.

Para evitar a ociosidade dos equipamentos, está iniciando um programa de locação de equipamentos no exterior.



Fotos: Robson Martins

Mello: mais uma etapa foi cumprida

Ford inaugura no Sul 49ª loja de caminhões

Ao inaugurar a revendedora de caminhões Dimas, em São José, na região metropolitana de Florianópolis (SC), em abril, o presidente da Ford, Luiz Carlos Mello, afirmou que cumpria mais uma etapa do programa de ampliação da rede que visa atingir a meta de 73 lojas até o final deste ano.

A Dimas — cujo grupo já mantém uma revenda de automóveis próximo à capital catarinense — é a 49ª. "Só na Grande São Paulo, teremos mais seis revendas de caminhões este ano, como desmembramento de lojas de automóveis", contou Mello, confiante no aumento da participação da marca no mercado de caminhões.

Instalada em terreno de 28 000 m², às margens da BR-101, a 10 km de Florianópolis, a Dimas Caminhões ocupa 6 000 m² de área construída, onde trabalham 250 pessoas. Seus boxes podem receber simultaneamente até trinta caminhões e a meta de Dimas Arnoldo da Silva é comercializar duzentos veículos por mês e assim obter com maior rapidez o retorno do investimento de US\$ 1 milhão feito na loja. Sua localização, na rota norte-sul do país e perto da sede do governo do Estado, facilitará a aproximação com a clientela, diz Dimas.



O diretor Carlos Garcia e o "ticket" de combustível lançado pela Rodocred

Foto: Divulgação



Rodocred lança "ticket" para abastecimento

A Rodocred Administração e Serviços, empresa do grupo Verdi, está lançando nacionalmente o TSA – Ticket de Segurança e Abastecimento. Semelhante ao conhecido Ticket Restaurante, pré-fixado em cruzados novos, com maior valor correspondendo a 150 litros de óleo diesel, o TSA poderá ser usado pelas empresas na compra de combustíveis e lubrificantes nos postos de gasolina conveniados.

Além de aumentar a segurança contra perdas e roubos, já que a utilização do *ticket* exige a anotação de informações sobre o motorista e o veículo abastecido, a Rodocred garante que todas as partes envolvidas serão beneficiadas com o uso.

"A vantagem para a empresa transportadora é imediata, pois, pelo sistema tradicional, ela é obrigada a manter rigoroso controle de fluxo de caixa", garante Carlos Garcia, diretor da Rodocred. Com o TSA, os transportadores terão um ganho de 90 a 98% do rendimento da aplicação de curto prazo no mercado financeiro no período entre o dia seguinte ao depósito até a apresentação do *ticket* pelo posto, por meio de banco ou do correio.

Os postos de gasolina, por sua vez, serão reembolsados até o terceiro dia útil após o recebimento do comprovante pela Rodocred. Se o reembolso ocorrer até o quinto dia útil, o posto receberá o correspondente a 100% do rendimento de uma aplicação de curto prazo no mercado financeiro, pró-data dia.

Para se filiar à Rodocred, os revendedores e transportadores deverão pagar uma taxa de inscrição e uma taxa de manutenção por *ticket* utilizado, esta última fixada em centavos.

Dez empresas querem adquirir a Vasp

Pelo menos dez empresas estão interessadas em comprar a Vasp, informou a sua Assessoria de Imprensa. Com base no Prospecto Preliminar, que reuniu as informações sobre o histórico e a situação financeira, dez empresas, entre elas oito instituições bancárias, fizeram propostas para adquirir o controle acionário da Vasp. Esse prospecto foi preparado pela comissão de privatização coordenada pela Secretaria da Fazenda e discutido entre as partes interessadas e os membros da comissão.

A partir dessa discussão, informa a Vasp, as empresas elaboraram suas propostas e as encaminharam ao titular do governo de São Paulo, principal acionista, para análise no dia 28 de abril. O próximo passo será o envio, pelo governador, das propostas à Assembléia Legislativa, que fará a opção por aquela que for mais conveniente à empresa.

Além da Itapemirim e TAM, que já haviam demonstrado interesse anteriormente, os bancos Geral do Comércio, do grupo Camargo Corrêa, o Citibank, o Banco de Crédito Nacional, o Continental Illinois, o BNMB (holandês), o J.B. Morgan, o Citicorp e o Chase Manhattan mandaram suas propostas.

Independente do processo de privatização, que não tem prazo para ser concluído, a Vasp conseguiu o seu primeiro voo internacional regular. No dia 19 de maio, começaria o voo semanal São Paulo–Aruba com um Boeing 737-300, com capacidade para 132 passageiros. Agora, a empresa tentará transformar o voo *charter* que já faz para Havana em regular.

Ferrovia do Aço: novo atraso na inauguração

Se é verdade que uma sensação de frio percorreu a espinha do primeiro escalão da RFFSA quando o ministro José Reinaldo Tavares, numa entrevista coletiva à imprensa, abriu a sua agenda, procurou um dia vago e marcou para 28 de março a inauguração da Ferrovia do Aço, não se sabe. O fato é que, tanto a diretoria da nova ferrovia quanto os engenheiros de campo foram unânimes em afirmar que o prazo era perfeitamente exequível. Mesmo assim, foi adiado mais uma vez o início das operações da ex-"Ferrovia dos Mil Dias" e reforçado o estigma que a companhia há mais de catorze anos. A causa agora foi a suspensão do repasse de US\$ 6,8 milhões pelo BNDES, alegando que a Rede está inadimplente com a instituição.

Por outro lado, o Tesouro, que custearia outra parte da obra, não incluiu a ferrovia no seu orçamento de 1989 e a própria Rede se empenha numa ação de contenção de despesas.

Mesmo assim, os trilhos das duas frentes já se encontraram e foi feito o primeiro teste de tráfego. "O tesouro deverá liberar uma verba de Cz\$ 100 milhões para normalização contábil, uma vez que a obra é de evidente interesse social", disse Vicente Nardelli, diretor da ferrovia.

Sem se arriscar a estabelecer novos prazos, ele informou que faltam NCz\$ 15 milhões para colocar a ferrovia em operação, ainda que com a sinalização incompleta. "A nova data de inauguração fica agora na dependência do presidente Sarney, que ainda não foi consultado", explicou Nardelli.

Convênio IPT-Costa Rica para transporte urbano

O país está completando cem anos de democracia e seu presidente ganhou o Prêmio Nobel da Paz. O índice de analfabetismo é de apenas 2% e o de mortalidade infantil é um dos menores de todo o mundo. O exército foi extinto desde 1940 e 10% da população são refugiados políticos.

O transporte urbano de passageiros, porém, não faz parte do paraíso da Costa Rica. A região metropolitana de São José, capital do país, reúne 70% da população, de 2,7 milhões em apenas 3,83% do território nacional. Todo o transporte de passageiros ainda é feito por ônibus em linhas radiais em direção ao centro, o que provoca engarrafamentos de trânsito diários e intensos.

Mas não é só isso. A frota de novecentos ônibus não recebe manutenção adequada, o que impede o cumprimento dos horários, e a falta de planejamento aumenta os tempos de viagem. Além disso, faltam terminais e cobertura nas paradas de ônibus.

Para melhorar o sistema, o governo da Costa Rica está trabalhando em três frentes: de um lado, reuniu os pequenos empresários em cooperativas que permitem melhor gerenciamento da frota; de outro, apelou à principal universidade que busque soluções técnicas de planejamento e organização e, finalmente, construiu novas avenidas em torno do centro, visando a descentralização das linhas.

Os engenheiros Mario Arce e Lenardo Castro, professores da



Foto: Arquivo TM
Até julho, estarão concluídas as negociações para financiar a duplicação da BR-116

Universidade da Costa Rica, vieram ao Brasil e já firmaram um convênio com o IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas, para intercâmbio de tecnologia. Assim, na primeira etapa, técnicos do IPT ministrarão cursos durante quinze dias sobre planejamento, operação, tarifa e manutenção para professores e técnicos do governo. A segunda etapa será para transferência de tecnologia do *software* que o IPT desenvolveu para planejamento e controle de operação, além de acompanhamento tarifário. A terceira etapa, ainda em estudos, envolve um projeto conjunto sobre corredores de tráfego.

Recursos do pedágio nacional para a BR-116

O diretor geral do DNER, Antônio Canabrava, assegurou que até julho estarão concluídas as negociações com o Banco Mundial para o financiamento das obras de duplicação da BR-116, no trecho São Paulo–Curitiba. A contrapartida nacional do financiamento (55%) virá dos recursos do pedágio nacional. Assim, ele diz acreditar

que, ainda este ano, as obras deverão começar, para serem concluídas em 1992, período de vigência do contrato com o Banco Mundial.

Esta será, segundo Canabrava, uma das respostas do governo aos mandatos de segurança que os empresários de transporte de carga vêm impetrando contra o pedágio cobrado nas rodovias federais. Canabrava disse isso durante a cerimônia de posse da nova diretoria da Associpesa – entidade que reúne os transportadores de cargas superpesadas, em São Paulo.

Mas a direção do Movimento Pró-Duplicação da BR-116, com sede em Registro (SP), não se mostra tão otimista quando o diretor do DNER. Em telex enviado no mês de março à diretoria do Banco Mundial, Hiroshi Sumida, presidente do movimento, solicita uma posição concreta sobre o financiamento.

Em resposta, Mohan Munasinghe, chefe da Divisão de Operações de Infra-estrutura e Energia do Bird, informa que o banco mantém uma equipe estudando detalhadamente o problema e que só depois que esses estudos ficarem prontos poderá adotar uma posição definitiva e, inclusive, ajudar no financiamento.

PISCA PISCA

■ O II Seminário de Manutenção Metro-ferroviária, promovido pela ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, será realizado de 15 a 18 de agosto próximo, em São Paulo, na sede da Fepasa. O prazo de entrega de trabalhos encerrou-se no dia 30 de maio, mas as inscrições devem ser feitas na ANTP, onde poderá ser obtido também o programa completo. A ANTP fica na Rua Luís Coelho, 197, 9º andar, fone (011) 283-2299.



Foto: Arquivo TM
Canabrava: muitos amigos na Associpesa

■ A Associpesa – Associação Brasileira de Empresas de Transportes de Carga Pesada conseguiu reunir, durante a

posse da nova diretoria da entidade, toda a cúpula do DNER. Muito à vontade entre mais de cinquenta empresários, o diretor geral do órgão, engenheiro Antônio Canabrava, chamou-os de “amigos” e saudou a todos com muita intimidade. O novo presidente da Associpesa, Lupércio França Torres, por sua vez, atribuiu “à estreita colaboração do DNER” o progresso das empresas e a redução das dificuldades à atividade dos associados.