

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 272 - SETEMBRO 1996 - C2\$ 20,00


Editora TM Ltda

Sebastião U.C. Ribeiro,
diretor da Dom Vital



**AS
MAIORES
DO
TRANSPORTE**

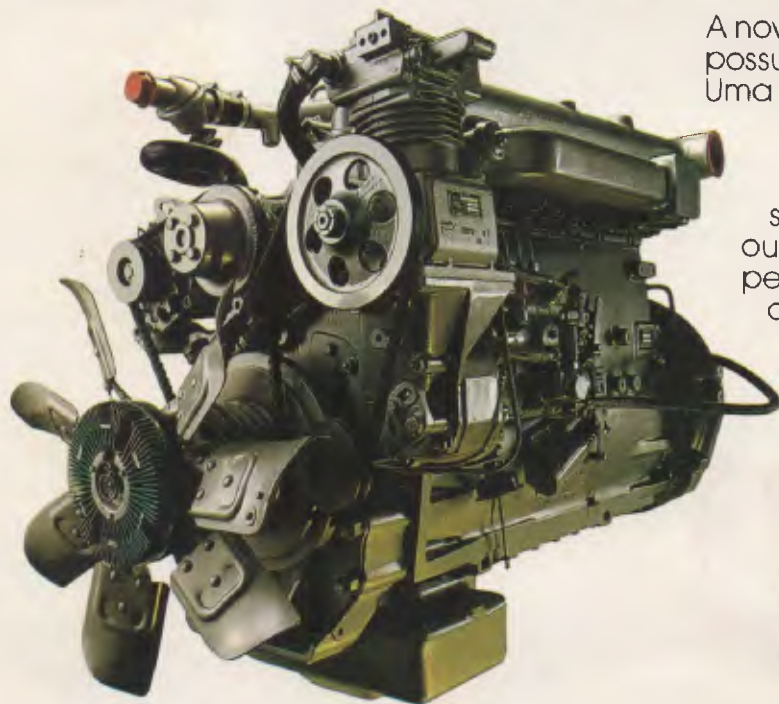
**EDIÇÃO
ESPECIAL**

Dom Vital foi a melhor

Cargo: mais caminhão por km.



MWM: mais motor no caminhão.



A nova linha Cargo, da Ford, possui muitas vantagens. Uma delas é que você pode escolher, na hora da compra, o motor que vai equipar seu caminhão ou sua frota. E decidir-se pela economia, durabilidade e potência de um motor MWM. Afinal, para uma linha mundial de caminhões, nada como um motor consagrado.

MWM

MOTORES

Melhor do que ser diesel é ser MWM.

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 23 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor - e vai mais longe.

Revista

transporte moderno

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

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

() Estou enviando cheque n.º _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cz\$ 180,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

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

em meu nome _____

em nome da empresa _____ Insc. Est. _____

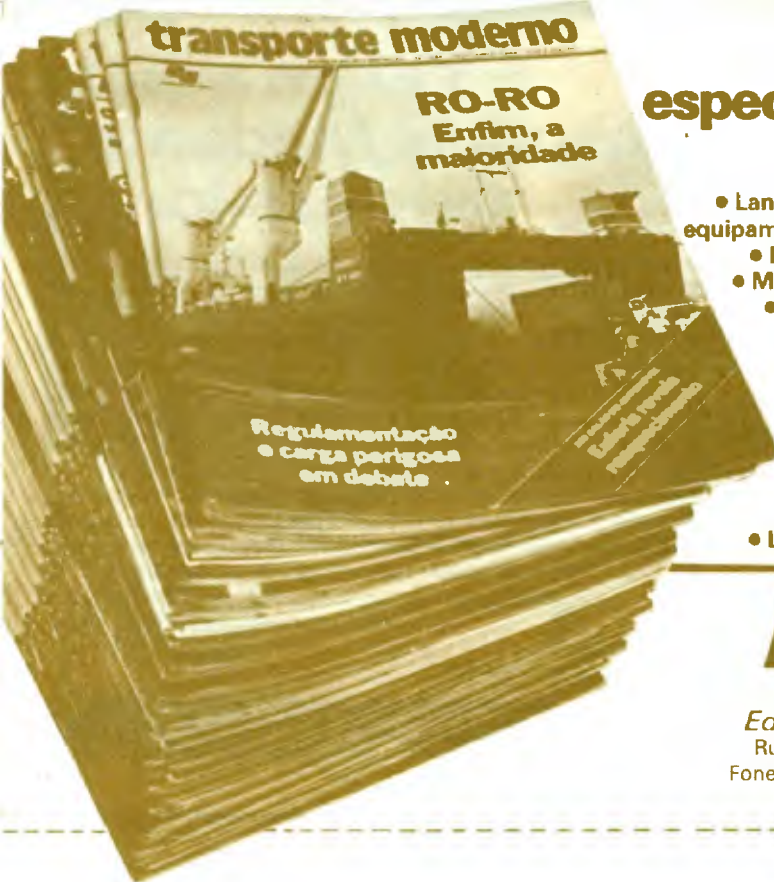
Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)



Algumas especialidades da casa

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



Editora TM Ltda
Rua Said Aiach, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003

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

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 São Paulo-SP.

ATUALIDADES

A Cummins lança três versões dos motores da Série "C"

Eufórica com o aumento de vendas de 80% em relação ao ano passado, a Cummins Brasil espera conquistar, em breve, 30% do mercado de motores acima de 150 hp e a 8% da demanda global de engenhos no Brasil. Para atingir esses objetivos, a empresa está lançando os motores da série C, disponíveis em três versões, variando de 150 a 250 hp.

A confiança no novo motor está apoiada em sua novíssima concepção e no seu destino final. Dirigido a uma faixa onde a lacuna é coberta pela oferta de motores pesados e inadequados, os séries C têm a oferecer, para caminhões de 15 a 35 tpb, "o máximo em eficiência e economia", afirma Carlos Roberto Cordaro, Diretor de *Marketing* da empresa.

Segundo Cordaro, a diferença de eficiência entre o novo motor e os concorrentes chega a 60% em litros por tonelada líquida de carga por hora e por quilômetro. A redução é o resultado direto de seu menor peso — o bloco foi desenhado por computadores pelo sistema CAD e tem espessuras diferentes —, de sua ve-

locidade entre 20 e 25% maior e da sua capacidade de poupar 30% de combustível. "A somatória redundará em 40% de alívio nos custos operacionais", afirma Cordaro.

Além de caminhões — seu emprego nos VW 13210 é esperada para breve (segundo semestre de 1987) —, os "C" poderão também equipar os ônibus Cobrasma e, talvez, os Santa Matilde, fábricas originalmente produtoras de equipamentos ferroviários e que

produzem quase que integralmente seus veículos. Isto sem falar na Viação Itapemirim, que deverá utilizar os motores Cummins CTA, turboalimentados e pós-resfriados, de 250 hp.

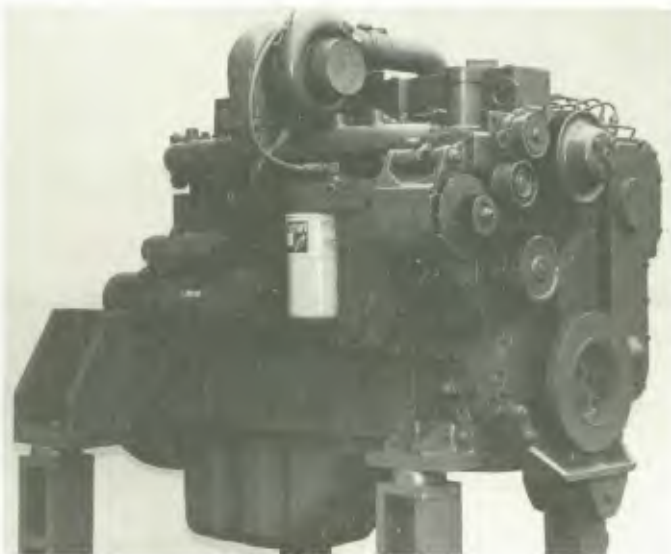
Nos fora-de-estrada, os série C serão instalados nos tratores Müller Engesa, de 160 a 210 hp, classe até agora não disponível no país; em tratores para a construção civil e mineração da Fiat Allis; empilhadeiras Hister e para barcos

de trabalho e pesqueiros.

Assim, a Cummins espera colocar no mercado, já no ano que vem, 1 500 motores para uso veicular, metade de sua produção. O total deverá incluir também pelo repotenciamento dos veículos já em circulação, cujos kits estarão à venda entre 160 a 180 mil cruzados.

Para consolidar a assistência técnica do motor, que somou 208 mil horas de testes, a Cummins já treinou, durante um ano, 135 técnicos disseminadores, para atenderem nos 75 pontos de apoio da empresa. O número subirá para mais de trezentos com a concretização de um acordo com a rede VW de atendimento a caminhões.

Para Jack Edwards, Diretor Presidente da Cummins Brasil, a situação brasileira é das mais confortáveis. Segundo ele, Brasil e Alemanha devem se tornar os principais exportadores de motores para o mercado norte-americano, deslocando o Japão, atual líder, para o terceiro lugar. Graças às altas do iene, Alemanha e Brasil ocuparão, respectivamente, as duas primeiras colocações.



Os "C" podem ser de 150, 210 (turbo) e 250 cv (cooler)

Regulamento da carga perigosa ganha sua terceira redação

Já está circulando entre os interessados a "terceira redação tentativa" do novo regulamento do transporte rodoviário de produtos perigosos. A proposta traz muitas modificações em relação à legislação em vigor. O tacógrafo, por exemplo, fica restrito ao transporte a granel. A necessidade de prestar informações às autoridades de trânsito a cada transporte, com antecedência mínima de 72 horas, foi substituída por um único comunicado anual ao Ministério dos Transportes.

No capítulo da documentação, a proposta elimina o repetitivo Certificado de Despacho em Embarque e passa a exigir o competente documento fiscal, onde será obrigatória a informação sobre a clas-

se e subclasse do produto. Além disso, o expedidor deverá declarar que o produto está acondicionado de maneira a suportar os riscos normais do transporte, da carga e da descarga.

Na nova redação, desapareceram os produtos extremamente perigosos. Foram substituídos por cargas "oferecendo riscos por demais elevados". Nesse caso, não será exigida a escolta, mas apenas "acompanhamento técnico especializado".

As multas, que iam a até 240 OTNs, foram limitadas a A grande novidade é que também o expedidor poderá ser multado. O documento cria ainda a penalidade de "advertência escrita", não prevista no regulamento em vigor.

A exploração comercial das rodovias é uma idéia viável?

A idéia é do próprio ministro José Reinaldo Tavares, dos Transportes: o governo estuda a possibilidade de os empresários participarem da conservação e recuperação de trechos rodoviários, com movimentação acima de 10 mil veículos por dia, através da cobrança de pedágio. É a nova moda. Como os impostos ou taxas não estão congelados, dá-lhe imposto.

O ministro deveria ser mais cauteloso e consultar, por exemplo, o Secretário de Estado dos Transportes de São Paulo, Adriano Branco, sobre a construção, manutenção e viabilização dos pedágios. Branco já cansou de dizer que a maioria deles não arrecada nem para pagar os funcionários que têm.



Adriano Branco

Uma das medidas racionalizadoras aplicadas ainda recentemente no Estado de São Paulo, para aliviar os prejuízos, foi a cobrança num só sentido, para aumentar a eficiência dos arrecadadores. Estamos precisando de soluções mais criativas.

O Caneco apóia a marinha norte-americana

O estaleiro Caneco descobriu como ocupar sua mão-de-obra ociosa. Está servindo como ponto de apoio à Marinha dos Estados Unidos. Isto foi possível graças ao cadastro que conseguiu junto àquela arma, através do *Military Sealift Command, Department of Navy*. Uma vez selecionado, o Caneco já foi contratado para executar serviços no navio de apoio logístico militar USMS Dutton, embarcação de apoio à esquadra, com propulsão a turbina. Para isso, serão necessários treze dias de reparos, feitos em tempo integral.

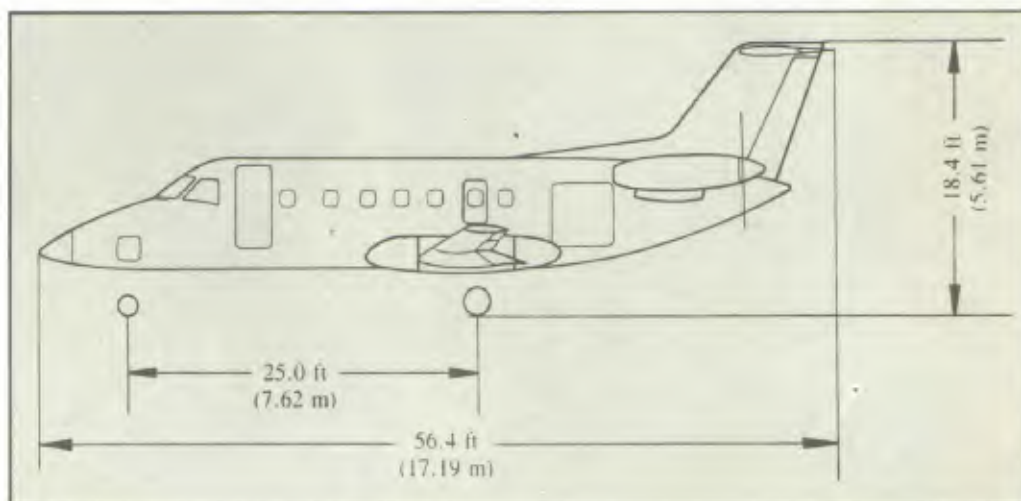
Supervisionado pelo *American Bureau of Shipping* este serviço do Caneco abre um lucrativo mercado para o país como prestador de serviço para a Marinha de Guerra norte-americana.

A construção das ferrovias exigirá recursos particulares

O ministro José Reinaldo Tavares, dos Transportes, pretende viabilizar os projetos ferroviários nacionais, tomando como modelo a operação deste setor nos moldes empresariais, como já ocorre na Estrada de Ferro Carajás.

Os dados de que dispõe o Ministro comprovam a eficiência proporcionada por esse tipo de operação e é desta forma que o Ministério espera

Seis pás impulsoras empurrarão o EMB-123



Causou grande impacto nos meios aeroviários a apresentação, pela Embraer, do desenho do avião argentino-brasileiro até agora conhecido como EMB-123. A grande novidade é a utilização de motores traseiros com seis pás impulsoras na forma de cimitarras. Ao invés de puxar a aeronave, as pás a empurram, proporcionando

grande economia de combustível e baixo nível de ruído.

Além de transportar dezoito passageiros a 630 km/h, o turboélice pressurizado oferecerá grande conforto, graças ao seu teto de operação de 12 190 metros, acima das zonas de maior turbulência.

O 123, utiliza uma fuselagem

encurtada do Brasília, com uma nova asa supercrítica, dois motores turboélice instalados em maçoelas na seção posterior da fuselagem e uma cauda em T. Os pesos máximos de decolagem e pouso são 7,7 e 7,55t e o peso básico de operação é de 4 900 kg. O custo do 123 será de 3,5 milhões de dólares.

A Liderminas seleciona clientes para manter padrão de serviços

Com a falta de veículos e a explosão da demanda, a Liderminas, de Juiz de Fora, empresa do Grupo Útil, só teve uma saída. Selecionar rigorosamente os clientes, para manter o mesmo padrão de atendimento. Eduardo Meggiolaro, gerente administrativo da empresa informa que "dos 26 veículos encomendados, com programação de entrega de duas unidades mensais, já não recebeu as de julho. "Vamos ver o que acontecerá em agosto".

A frota da Liderminas é composta de veículos Mercedes e Volkswagen, em partes iguais, complementados por apenas vinte autônomos. Operando praticamente só com carga fracionada, a empresa está procurando agora racionalizar de modo mais severo os itinerários, para honrar os compromissos assumidos.

"Carga fechada, somente para alguns clientes especiais" — explica Meggiolaro —, como a Xerox do Brasil (Resende, RJ), Biscoitos Aymoré

(entre Rio e Belo Horizonte) e jornal O Globo.

Ele critica a atual política das montadoras. "Elas, praticamente, voltaram suas atenções somente para as exportações, deixando o mercado interno quase totalmente abandonado". O empresário acredita que tal situação deveria merecer atuação mais firme do governo, para impedir que a crise no setor alcance proporções alarmantes.

Um dos piores negócios do momento, sem dúvida, é o transporte urbano de passageiros. A Cometa que o diga. Proprietária da CTCC, Companhia de Transportes Coletivos de Campinas, a empresa vê crescer, cada vez mais, seus rombos. A cada cruzado faturado, o prejuízo é de Cr\$ 150, ou 15%. Difícil é arranjar comprador para um "bonde" com mil funcionários e 260 ônibus.



O tamanho do seu mercado não é documento.



Ele pode ser do tamanho do Brasil. Ou do mundo. O Grupo TNT tem o serviço de encomendas urgentes sob medida para seus negócios.

A TNT Air Express e a TNT Airtrans. Elas colocam suas encomendas nas principais metrópoles do jeito mais rápido que existe. Voando.

A TNT Air Express leva suas encomendas para todas as capitais brasileiras, e centenas de localidades em volta delas, com o melhor, mais rápido e desburocratizado serviço porta-a-porta do País. E na hora de exportar ou fechar bons contratos no exterior, a TNT Airtrans é o sistema door-to-door que libera você de tudo. Incluindo serviços de alfândega nos países da Europa onde ela opera com a TNT IPEC.

TNT Air Express. TNT Airtrans. Ponha as asas de fora que elas garantem. Não importa o tamanho dos seus negócios. Nem do seu mercado.

TNT Air Express

TNT Airtrans

ATUALIDADES

Ultra vai à Vancouver falar sobre metano

Depois de apostar alto no gás (está investindo US\$ 2 milhões), o grupo Ultra intensificou seu esforço para vender a idéia da substituição do diesel pelo metano nos ônibus urbanos.

Dentro desse esforço de Marketing, dois de seus diretores, Antonio Duprat Nery e Fernando Puccetti, retornaram particularmente satisfeitos da Expo'86, em Vancouver, no Canadá, onde relataram, suas experiências com o novo combustível.

Para Puccetti, a experiência com nove ônibus, em Salvador, não deixa dúvidas sobre a viabilidade da utilização do metano. Embora seja possível usar também motores com dupla alimentação diesel/gás (queimando 50% de cada combustível), o grupo Ultra acredita que a melhor opção é mesmo o motor ciclo Otto adaptado para queimar exclusivamente o gás. Nesse caso, a experiência de Salvador comprovou que 1m³ de gás substitui 1 litro de diesel.

Esse tipo de motor pode ser convertido durante a retífica (como foi feito em Salvador) ou já sair pronto da fábrica. Segundo Puccetti, a Mercedes Benz está pronta para lançar o motor 0-366, a gás metano e incorporá-lo aos chassis H e OF 1133 ou até mesmo anos novos 0-370 urbanos. O motor 0-366 utiliza praticamente os mesmos componentes do 0-352. Porém, desenvolve mais potência (150 hp) e mais torque a



Dalprat Nery



baixa rotação, reduzindo as trocas de marchas.

Gás para os ônibus não faltará. Segundo Nery, só o metano queimado nos *flares* das plantas de exploração de petróleo e gás é suficiente para movimentar 40 mil ônibus. E a construção do gasoduto "Nordestão", ligando a cidade do Cabo-PE e Guamaré-RN, abrirá a possibilidade de utilização do combustível por todas as capitais do Nordeste.

Por enquanto, o bem montado *lobby* da Ultra enfrenta apenas dois problemas. Um deles é a indefinição do go-

verno quanto ao preço do metano automotivo. Outro é o emaranhado de Ministérios e órgãos do segundo escalão envolvidos na política de substituição do diesel pelo metano.

A Ultra aguarda apenas a definição do preço para iniciar a operação, em Recife, de dez ônibus a gás, que poderão chegar a cinquenta, ano que vem. Pintados com motivos regionais, estes ônibus já ganharam o apelido de "frevões".



Fernando Puccetti

A empresa já assinou também convênio com a Copec-BA, que utiliza seiscentos ônibus diários no transporte de trabalhadores.

"Cambalachos" anulam eleições para a CNTT

A eleição do dia 28 de agosto que escolheria o novo presidente da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres — CNTT acabou anulada. Em meio a manobras de toda ordem, foram depositados dez votos na urna, quando existem apenas oito federações. Um dos votos "extras" foi o de um certo Gobato, ex-delegado à CNTT da antiga diretoria da federação de carreiros de São Paulo. Como a nova Diretoria, encabeçada por José Fioravante, havia antecipado sua posse, Gobato votou protegido por medida cautelar impetrada para impedir a posse. Acontece que tal medida estava cassada, desde 27 de agosto, por decisão do Tribunal Federal de Recursos. O fiscal da chapa de oposição, Reginald Uelze, fora retirado da sala, graças a subterfúgios da situação.

Como TM divulgou, a chapa oposicionista, costurada pelo pessoal da Fenatac, é encabeçada por Camilo Cola e tem, entre seus principais candidatos, Délio Sampaio Filho (vice-presidente), Oswaldo Dias de Castro (secretário), Denisar Arneiro (cogitado, inicialmente, para presidente) e o próprio Reginald Uelze (tesoureiro).

Já a chapa oposicionista foi articulada pela tríade Hermínio Cavaleiro (atual presidente), Ademar Jonas de Bessa e Heloísio Lopes, que enxergaram no time da oposição o fantasma das grandes empresas de ônibus (Cometa e Itapeirim). A trinca conseguiu atrair o gaúcho Ilso Pedro Menta para a vice-presidência.

Uma complicação adicional é que os candidatos a senador e deputado federal, Camilo Cola e Denisar Arneiro, se eleitos para a CNTT, não poderão tomar posse até 15 de novembro.

A nova eleição será realizada no final de setembro. Até o fechamento desta edição, não se sabia se as chapas seriam mantidas ou se haveria composição em torno de uma candidatura única.

O transporte ferroviário de passageiros entre Rio e São Paulo parece próximo de sua completa redenção. O Governo Federal já anunciou, através do ministro Reinaldo Tavares, dos Transportes, que abrirá concorrência internacional em 1987, para privatização deste serviço.

A Rede Ferroviária Federal passaria, então, a locar os trilhos para a empresa escolhida, enquanto esta entraria com

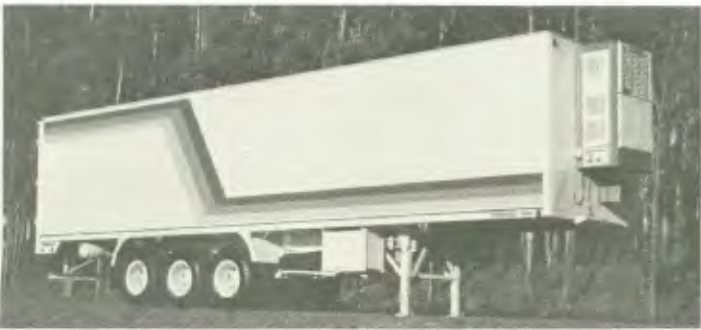
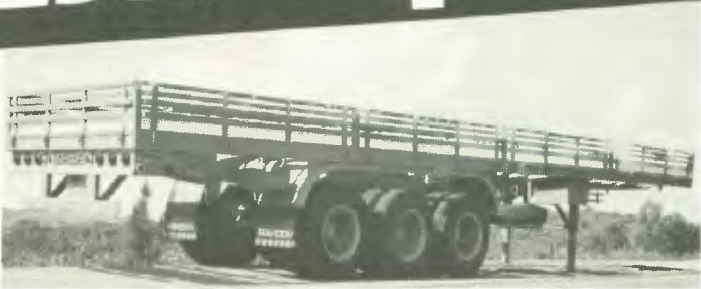
o equipamento — necessariamente um trem pendular — e teria concessão para exploração da rota.

A Di Gregório contratou, junto ao estaleiro Caneco, a construção de dois navios roll on-roll off nacionais de 20 mil toneladas cada, para reforçar a linha São Paulo-Manaus. O investimento é de 9 milhões de OTNs e o prazo de entrega foi fixado em 24 meses.

O sistema metropolitano de trens da Fepsasa poderá ser transferido pela empresa paulista para a CBTU, que já opera os subúrbios da Rede Ferroviária Federal. Outra medida racionalizadora a ser implantada, será a separação contábil dos três setores da empresa, o transporte de passageiros de longo e pequeno percursos e o transporte de cargas.

CONSÓRCIO NACIONAL RANDON

Está aqui a sua chance!



Caminhoneiro ou frotista, é hora de fazer um investimento forte e seguro no seu próprio negócio.

Com o Consórcio Nacional Randon, você tem todas as chances de mensalmente ampliar a sua frota. Desde o primeiro mês você já estará concorrendo a dois semi-reboques.

Você escolhe o modelo. Adquire quantas cotas quiser. E ainda escolhe o prazo mais conveniente. Tem planos de até 60 meses.

Tudo isso, com as vantagens de um consórcio campeão na categoria carga pesada.

**CONSÓRCIO NACIONAL
RANDON**

Um consórcio carregado de vantagens
Breve a reabertura oficial das vendas, para V. fazer um grande investimento e um ótimo negócio. Aguarde.

ATUALIDADES

Paris testa "Jibóia", o metrô sem truques dos dias de amanhã



A RATP, empresa estatal que monopoliza o transporte de massa em Paris, está testando o protótipo do novo metrô que estará em circulação nos anos 90. Trata-se do metrô Jibóia, nome que conseguiu graças à possibilidade de os passageiros andarem por ele de uma ponta a outra.

Entre os avanços tecnológicos que o Jibóia apresenta, estão os eixos orientáveis, equipados com diferenciais, que reduzem os esforços da guia, além de eliminarem os ruídos de fricção metálica. Os esforços laterais e transversais também caem à metade, tornando inúteis as guias laterais, nas curvas, a até 40 km/h.

O sistema permite a eliminação dos truques localizados nas extremidades da composição e, na frente, o trem é colocado sobre um eixo duplo: o primeiro detecta a curva e comanda o segundo.

O módulo de intercirculação, totalmente metálico, é dividido em três segmentos: um central móvel com duas extremidades deslizantes e solidárias aos vagões. O módulo, ainda, pode ser dividido, facilitando a formação de composições com vários vagões. Maiores informações: CEFI, Centro Francês de Informação Industrial e Econômica — tel. (011) 257-5033-SP

Carga perigosa derruba Diretor Executivo da NTC

Depois de uma passagem de cerca de dois anos pela entidade, o engenheiro Kamal Nahas deixou a Diretoria Executiva da NTC. Até onde se sabe, sua saída estaria ligada a divergências com empresários da carga perigosa — especialmente com o presidente da comissão da NTC sobre o assunto, Joaquim Campos Bicuado. Os dois teriam opiniões diferentes em relação às modificações da atual lei da carga perigosa.

A gota d'água teria sido um pronunciamento de Kamal na Assembléia Legislativa de São Paulo, repudiado pelos empresários. Kamal não con-

firma esta versão. Limita-se a afirmar que, como técnico, cansou de digerir sapos, numa entidade essencialmente política. Por isso, preferiu voltar para seu escritório de consultoria.

Seu sucessor na NTC não está definido. A entidade, até onde se sabe, pode até extinguir o cargo, dando mais poderes aos diretores (empresários) eleitos. Eles passariam a comandar diretamente as várias Superintendências da casa. É a antítese da filosofia adotada cinco anos atrás pelo presidente Thiers Fattori Costa, que pretendia profissionalizar a NTC.

A Fepasa espera receber em breve um empréstimo de US\$ 300 milhões, concedido pelo BNDES, Banco Mundial e Governo do Estado. O dinheiro será investido na via permanente, terminais de carga e passageiros, material rodante e oficinas de manutenção.

Cometa, Itapemirim e Expresso Brasileiro se cotizaram

e levantaram Cz\$ 1 milhão para implantação do guichê unificado e melhorias no atendimento aos usuários da ponte Rio-São Paulo, na rodoviária Novo Rio. Embora seja um dos contribuintes, Bernardino Rios Pim, da Itapemirim e presidente da Rodonal, admite que a medida será insuficiente para melhorar os sistemas de circulação e vendas naquele terminal. "O ideal", confessa, "seria construir outra rodoviária".

TRANSPORTANDO E DISTRIBUINDO PRODUTOS TÊXTEIS DESDE 1928 COM A MAIS AMPLA COBERTURA DE SEGUROS.



AS MAIORES EMPRESAS DO BRASIL TRANSPORTAM E DISTRIBUEM SEUS PRODUTOS PELA "SL"

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL:

Praça João Mendes, 52 • 3º Andar • Tel. (PABX) 37-1197 • São Paulo

FILIAIS: São Paulo • Rio de Janeiro • Belo Horizonte • Campinas • Americana • Sorocaba.



A MAIOR AUTORIDADE EM LONAS E PASTILHAS PARA FREIOS.

1992/94



Revise os freios a cada 5000 km.

E NÃO É SÓ NO BRASIL.

A Fras-Le é autoridade também nos Estados Unidos e em mais de 35 países que fazem dela não só o maior fabricante de materiais de fricção da América Latina, mas também o maior exportador.

Para alcançar essa liderança, só mesmo com produtos muito bons. Produtos que contam com as melhores matérias-primas, avançada tecnologia, sistemas de controle de qualidade rigorosos e assistência técnica. Pense nisso. Freio tem muito entendido mas só uma autoridade.



QUALIDADE ASSEGURADA



Dom Vital, o sucesso da especialização

A Dom Vital preferiu deixar de ser a maior para tornar-se a melhor das "Maiores do Transporte". A façanha aconteceu graças à filosofia da empresa de se especializar no transporte itinerante. **Pág. 51**

O transporte de carga retorna aos bons tempos

Pátios lotados, frota estrangulada pela explosão da demanda de carga, falta de caminhões. Conheça as estratégias das principais empresas de carga do país para continuarem a crescer. A partir da **página 60**



TRP: vivas ao Cruzado e à recuperação

Depois de uma longa estiagem, o transporte rodoviário de passageiros registra um crescimento inusitado. Surgem o filas para embarque, aumenta número de assentos ocupados etc. É a redenção. **Pág. 76**



E mais...

Conheça as "Maiores do Transporte" 18

O sofrimento do transporte urbano de passageiros 84

Os resultados do fretamento e turismo 93

Transporte aéreo luta por céu de brigadeiro 98

Transporte marítimo não encontra solução para endividamento 104

Transporte ferroviário: desempenho cada vez melhor 109

Seções

Atualidades 3

Cartas 12

Mercado 118

Últimas notícias 120



Capa: foto de Fernando Barros



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

transporte moderno

Redação:
Editor: Neuto Gonçalves dos Reis
Redator-chefe: Pedro Bartholomeu Neto
Redatores: Jaime Antonio Mendes dos Santos e José Augusto Ferraz
Repórter: Lúcia Maria Cruz
Assessor econômico: Wagner Job Bucheb
Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia)
Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Saíd Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP
Arte e Produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

REPRESENTANTE PARA SANTA CATARINA E PARANÁ: Spela Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulim) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - B0000 - Curitiba, PR

INTERNATIONAL ADV - RTISING SALES REPRESENTATIVES
Coordinator For International Advertising:
Brazmed Overseas, 54 Queens Road, Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A. The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y. - Phone: 30 7686, Telex (23) 256869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Saíd Aiach n.º 306, São Paulo, SP.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 180,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Saíd Aiach n.º 306, telefones: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 20,00. Edições especiais: Cr\$ 30,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20 000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22.11.75. C.G.C. n.º 53.995.544 0001-05. Inscrição Estadual n.º 111.168.673.

Ônibus bonito e alinhado saiu de fábrica ou passou pela EMBÚ

A maior variedade de peças e acessórios para a reforma de ônibus você encontra na EMBÚ: latarias, frisos, borrachas, lanternas, plásticos, peças de fibra de vidro e demais componentes de carroçarias. Afinal, ônibus tem que andar na linha.

- cantos traseiros e caixa de farol em fibra de vidro e chapa
- lentes e lanternas traseira e dianteira
- cinzeiros
- espelhos retrovisores internos e externos
- pistão e chaves de portas pneumáticas
- faróis
- bancos de motorista e acessórios rigi flex



- pistão de tampa do bagageiro e do motor
- peças e toda a linha de peças em fibra de vidro
- acessórios para limpadores de parabrisas
- perfis de alumínio e plásticos



Frentes Mercedes-Benz galvanizadas e de alumínio

- chapas galvanizadas e de alumínio
- rebites, borrachas trefiladas e moldadas
- passadeiras para assoalhos
- distribuidor D.O. , de rebites POP e bancos rigi flex



Distribuidor de Cabinas de Caminhões em Fibra de Vidro para:

- Mercedes Benz • General Motors • Ford
- Dodge • Fiat/Alfa

Peças externas e internas para estruturas e acabamentos em geral das linhas

- Mercedes Benz • Nielson • Marco Polo • Ciferal Rio
- Caio • Thanco • Condor • Incasel - etc.



EMBÚ - BORRACHA E AUTO PEÇAS LTDA.

Loja, escritório e depto. de vendas: Rua General Júlio Marcondes Salgado, 331, 343 e 351 - tel. (PABX) 826-5733 - Campos Elíseos - São Paulo - SP - Telex: (011) 38594

Filial: Rua Gal. J. Marcondes Salgado, 280, 282, 321 - tel. (PABX) 826-5733 - Campos Elíseos - São Paulo - SP