

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL Nº 338 - MAIO 1992 - D.R. 000.000


Editora TM Ltda

Suape bate recorde na exportação de frutas

CARGA LÍQUIDA
Petroleiras
nas barras
dos tribunais

TELEMÁTICA
A chegada dos
"traqueadores"

PINTURA DE FROTAS
Regulamento do
25.º Concurso

FORD CARGO. PARA LEVAR TUDO A CAVALO.



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.

Ford Cargo. Este é o cavalo mecânico que ganha rápido qualquer estrada. Forte, robusto, ágil e cercado de conforto por todos os lados, o Ford Cargo proporciona larga visibilidade a quem dirige. E vem com 5ª roda instalada de fábrica.

O Ford Cargo tem motores naturalmente aspirados, turboalimentados ou turbo pós-arrefecidos. Com PBT entre 12 e 35ton, o Ford Cargo é disponível de fábrica nas versões 4x2, 6x2 e 6x4 com garantia de 1 ano para

**700 Mil Caminhões Ford
Vendidos No Brasil.**

o motor, sem limite de quilometragem, e nas versões 6x4 e cavalo mecânico com garantia de 2 anos ou 200.000km para o motor. E o Ford Cargo conta ainda com uma ampla rede autorizada de 267 pontos de assistência técnica espalhados pelo país.

E mais o Plantão Ford 24 Horas, que atende você a qualquer hora e em qualquer lugar.

É o Ford Cargo levando tudo a cavalo.

FORD CARGO



A tecnologia da carga.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

RodadoresCarmen Lígia Torres
Walter de Sousa**Colunista**

José Luiz Vitú do Carmo

Colaborador Autônomo

Marco Piquini (Londres)

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Assistente de Arte/Produção

Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb B 53B)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO TÉCNICO**Gerente**

Economista Jorge Miguel dos Santos

Assistente

Eng.º Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

RepresentantesCarlos A. B. Criscuolo, Roberto Lucchesi Jr.
Vito Cardaci Neto**Representantes****Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 conjunto 704

CEP 80060 - Fone (041) 222-1766

Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fones: (051) 224-9749 / 224-5855

Telex 519917

90160 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 122.000,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 10.700,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. DRT. 1 n.º 14.498/85 de 06/12/85.

Circulação: 17.000 exemplares

Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação

n.º 26.394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são

necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

 **Editora TM Ltda.**
Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117 - Vila Mariana São Paulo - SP

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

C.G.C. 53.995.544/0001-05

Inscrição Estadual n.º 111.168.673.117

Filiada à ANATEC e à ABEMD

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

transporte

MODERNOAno 29 - n.º 338 - Maio de 1992
ISSN n.º 0103-1058 - Cr\$ 10.700,00

SUMÁRIO

PORTO**12** Suape cresce e aparece exportando frutas
Volume duplica graças a investimentos privados**INTERNACIONAL****16** Aerodinâmica ajuda a poupar combustível
Pesquisa apura redução de até 20% no consumo**FERROVIA DO AÇO****20** Acordo MBR-Rede inclui extensão de linha
MBR construirá o trecho Jaceaba-Itabirito**TECNOLOGIA****22** Veículos mais leves e com mais eletrônica
Tendências mundiais incentivam a parceria**TELEMÁTICA****30** Novos rastreadores de veículos por satélite
Dois sistemas disputam agora com a Embratel**DUMPING****33** Esso, Shell e Atlantic chamadas na Justiça
Empresas respondem a diversas acusações

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

COMBUSTÍVEL ALTERNATIVO**41** Gás natural busca mais espaço no mercado
Gnc representa apenas 2% da matriz energética**URBANO****45** Seminário TM: fim do vínculo tarifa-custo
Subsídio volta com a municipalização da receita**PRIVATIZAÇÃO****48** Mafersa fecha negócios e opera no azul
Metrô de S. Paulo e Brasília fazem encomendas**SEÇÕES**Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6
Atualidades Internacionais - 11 Produtos - 39 Rumos
e Rumores - 38 Última Parada - 50

Colon rebate críticas a ônibus



Vimos através desta expressar a nossa discordância acerca dos comentários realizados pelo jornalista desta renomada revista Sr. Walter de Sousa, na reportagem intitulada "Colon Bus descobre o mercado", à página 40 da edição nº 335, de fevereiro de 1992.

A comparação realizada no último parágrafo da dita reportagem entre a qualidade do ônibus e os dirigentes da empresa não nos pareceu adequada para quem em época tão difícil trabalha e investe recursos, gerando novos empregos por um ideal de lançar no mercado mais um produto de qualidade e de preço competitivos.

Não temos o menor intuito de causar polêmica ou mal-estar. Porém, cabe lembrar que a mesma unidade avaliada pelo jornalista foi certificada tecnicamente pelo Inmetro e já foi comercializada com uma tradicional empresa de transporte coletivo de São Paulo, devendo neste momento estar rodando pelas ruas da cidade, comprovando sua qualidade.

Devemos encerrar aqui a questão dizendo que as críticas recebidas nos serviram de alerta e motivaram maior cuidado na fabricação das unidades do Colon Bus.

CARLOS EDUARDO PECUCCI
Colon — Indústria de Equipamentos Rodoviários
Diretor Superintendente
São Paulo-SP

Mauá elogia seminário de tarifas

Gostaríamos, em nome do Instituto Mauá de Tecnologia, de pa-

rabenizar **TM** pela excelente organização do seminário "Tarifas para o Transporte Urbano de Passageiros" e pela relevância dos temas apresentados.

Aproveitando o ensejo, queremos agradecer pelo prestígio conferido à nossa instituição, por intermédio do convite feito ao Prof. Wan Ya Chih, para participação no evento como debatedor.

MÁRIO PINHEIRO DE ANDRADE
Centro de Cursos Extracurriculares — Instituto Mauá de Tecnologia
Diretor
São Paulo-SP

Informações sobre o Soft-bus

Congratulo-me com essa Editora pela oportuna iniciativa do Seminário "Tarifas para o Transporte Urbano de Passageiros", realizado nos dias 8 e 9 de abril.

Como participante, representando o nosso Sindicato, vivenciei um evento de altíssimo nível, muito bem organizado, digno de louvor; desde a escolha dos palestrantes e dos debatedores, dos temas, do local, e assim por diante, até os trabalhos de secretaria, foram todos irrepreensíveis. De modo que registro aqui o meu apreço não só à Editora como também à equipe "TM Operacional — Cursos & Seminários".

O painel "Método DETESC: a busca da tarifa justa", onde se veiculou a informação de que essa Editora é a responsável pela comercialização do aplicativo *Soft-bus*, despertou-me o interesse de conhecê-lo mais detalhadamente. Desse modo, solicito folhetos explicativos, bem como as condições para adquiri-lo.

ELOAN DA SILVA FERREIRA
Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Feira de Santana
Feira de Santana-BA

A solicitação foi atendida.

OMPETÊNCIA

sf - Capacidade, aptidão.

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 28 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação competente é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a competência é um deles.

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas Cr\$ 122.000,00.

NOME _____

ENDEREÇO _____

CIDADE _____

CEP _____ ESTADO _____ FONE _____

EMPRESA _____

RAMO DE ATIVIDADE _____

CGC _____ INSC. EST. _____

DATA _____ ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

transporte MODERNO

Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: 575-1304 (Linha seqüencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP



NEUTO

ESCREVE

A tarifa não é mais aquela

Durante muito tempo, no transporte público, a tarifa confundiu-se com o custo. No entanto, daqui para a frente, a passagem paga na roleta guardará, cada vez mais, menor relação com a remuneração do operador.

Foi esta uma das principais conclusões do seminário "Tarifas para o Transporte Urbano de Passageiros", promovido por TM, em São Paulo, nos dias 8 e 9 de abril.

Por trás da discussão a respeito da relação entre tarifa e custo está a necessidade de se subsidiar o usuário de baixa renda sem descapitalizar o transportador. A maneira mais usual de se colocar em prática tal filosofia tem sido a de centralizar as receitas nas mãos das prefeituras (caixa único) e de remunerar o operador por quilômetro rodado. Feito isso, cobrir o custo, ou deixar de cobri-lo, assim como conceder descontos ou gratuidades passa a ser uma decisão política e social de cada prefeitura.

Se a receita fica abaixo da despesa, quem vai pagar a diferença? Os defensores da nova ordem vão apresentar a conta não apenas

ao passageiro mas também a outros beneficiários do transporte, tais como a sociedade e os próprios empregadores. Afinal, argumentam, empregado que chega inteiro e sem atrasos ao trabalho produz mais e melhor.

Em suma, bancar esse jogo exige aumento dos tributos municipais já existentes, e até mesmo a criação de outros, como, por exemplo, a discutida taxa de melhoria.

Na prática, ainda há outros obstáculos a vencer. Um deles é o verdadeiro exército de fiscais exigido pelo transporte municipalizado (por exemplo, há mais de mil na CMTC, em São Paulo). Falou-se bastante em informatizar tais controles. Mas a verdade é que a qualidade dos computadores de bordo nacionais não foi suficiente para inspirar a total confiança dos compradores em potencial.

Com a abertura dos cofres públicos, poder concedente e operadores correm o risco de se acomodarem e de deixarem de buscar reduções de custos. Um bom exemplo está na resistência das administrações 'municipalizadas' contra a substituição, ainda que gradual, do cobrador por roletas automáticas.

Na mesma linha, também se constata muita condescendência pelas reivindicações dos empregados das empresas públicas de transportes, o que tem contribuído para grande elevação dos custos. Desse modo, toda a sociedade acaba pagando mais caro pelo privilégio de uns poucos.

Embora a municipalização ainda seja uma experiência em andamento, é preciso reconhecer que a nova sistemática teve o mérito de pôr fim ao estéril debate sobre a estatização do setor. No transporte municipalizado, o lucro deixou de ser pecado. A prática acabou mostrando às prefeituras petistas que não faz diferença o fato de o transporte ser privado ou estatizado. O importante é que o poder concedente possa controlá-lo.

De qualquer maneira, é preciso evitar a tentação de se cair nos exageros. Um deles é a decantada 'tarifa zero', idéia paternalista que acena com transporte gratuito para todos.

Ninguém contesta a necessidade de se criar mecanismos que beneficiam os mais necessitados, ou até mesmo os integrantes da chamada 'economia informal', não contemplados pelo vale-transporte. No entanto, daí à gratuidade total há uma grande distância.

Pesquisas revelam que um elevado número de usuários tem muito pouco a reclamar sobre o preço da passagem. Pelo contrário, a maioria dos passageiros está até mesmo disposta a pagar mais por um serviço melhor.

TRC pode contribuir com a segurança no trânsito

As empresas de transporte rodoviário de carga podem colaborar muito para a segurança de trânsito, assegurou Gilberto Cavicchioli, diretor da Etrtel Transportes e representante da NTC no Congresso Nacional de Segurança Rodoviária, realizado em São Paulo, em março. Para isso, sugeriu que as empresas possam preparar relatórios sobre as condições das rodovias, a serem enviados às autoridades para urgente reparo e que o governo ofereça incentivos fiscais às empresas que mantenham as frotas em condições de segurança, como redução do IPVA dos veículos e IPTU das instalações.

Por outro lado, sugeriu maior rigor na fiscalização sobre as empresas, seja no controle da jornada de trabalho do motorista, no excesso de peso e no desrespeito às dimensões do veículo, da car-



Fotos: Arquivo TM

Cavicchioli: rigor na fiscalização

ga e na inadequação do veículo aos diferentes tipos de cargas.

Cavicchioli queixou-se da atuação dos policiais rodoviários, segundo ele, pouco preparados e mais preocupados com a punição do que com a prevenção. Mesmo assim, sugeriu mais frequência no uso de bafômetro para detectar o teor de álcool no motorista, com severas opunições aos in-

fratores como suspensão e até cassação da habilitação.

Para manter a segurança dos veículos em circulação o representante dos transportadores sugeriu a volta das vistorias por ocasião do licenciamento dos veículos, de acordo com a idade e com prévio treinamento dos vistoriadores.

Cavicchioli citou resultados de inspeção feita pelo IPEM — Instituto de Pesos e Medidas em 1986 e 1990, em veículos de transporte de carga perigosa, para mostrar que a fiscalização que tem sido mais rigorosa nesse segmento, tem contribuído para diminuir as irregularidades. As falhas nos sistemas de freios caíram de 26,67% para 11,09%; os defeitos dos itens de sinalização diminuíram de 54,02% para 14,02%; os problemas no chassi reduziram de 4,08% para 1,21%; os problemas detectados na direção, caíram de 8,40% para 5,03%; e os defeitos de estanqueidade e resistência dos tanques, baixaram de 55,28% para 5,93%.

DESTAQUE

AFFONSO CAMARGO VOLTA AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES



Camargo foi ministro de 1985 a 1986

A reestruturação do ministério feita pelo presidente Collor em abril, recriou o Ministério dos Transportes, incluindo nele o setor de comunicações, e reconduziu ao posto o engenheiro Affonso Alves de Camargo Netto que, de março de 1985 a janeiro de 1986 ocupou a pasta dos Transportes. Camargo trouxe consigo Eloi Coraza para a Secretaria Executiva do novo ministério e que, na sua gestão anterior havia

sido diretor do Siset, órgão de controle interno do ministério.

Até o fechamento desta edição, o cargo mais importante do segundo escalão, o de secretário Nacional dos Transportes, em substituição a José Henrique D'Amorim Figueiredo não havia sido escolhido. As especulações giravam em torno de Wando Borges, ex-secretário geral, na gestão de Eliseu Resende e ligado ao PFL mineiro, Marcelo Perrupato, ex-secretário de Cloraldino Severo e do próprio Camargo, o economista Vande Lages Magalhães, ex-presidente do Geipot, o ex-deputado Denisar Arneiro, indicado pela CNT e Joseph Barat, ex-secretário de Transportes do Rio de Janeiro, na gestão Moreira Franco. Interimamente, assumiu o secretário adjunto Almir Galdino já que Figueiredo deixou o cargo com a entrada de Camargo.

A escolha do diretor geral do DNER conciliou interesses do PFL de Pernambuco e a amizade com Camargo: o engenheiro Inaro Fontan ocupou uma das diretorias do DNER na gestão anterior de Camargo e a quem o ministro se reportava quando o diretor geral era o mineiro João Martins e é amigo do governador de Pernambuco, Joaquim Francisco. A diretoria do Geipot deve ficar mesmo com o economista Francisco Gil Castello Branco Neto, ligado ao ex-ministro da Infra-estrutura João Santana, e que assumiu o cargo em fevereiro, em substituição a Vande Lages Magalhães.

Os demais cargos, como a direção do Departamento Nacional de Transporte Aquaviário e a diretoria da Rede Ferroviária Federal, também não haviam sido designados até o fechamento desta edição.

Conselho Consultivo da CNT inclui editor de TM

O editor de **TM**, Neuto Gonçalves dos Reis, foi nomeado membro do Conselho Consultivo da CNT — Confederação Nacional dos Transportes. Criado com objetivo de elaborar um diagnóstico dos transportes, analisar a política adotada para o setor e oferecer subsídios à sua viabilização e aperfeiçoamento, o conselho vai acompanhar e assessorar o processo de integração de todas as modalidades de transporte e suas atividades complementares à Confederação.

A reunião de instalação do Conselho ocorreu na primeira semana de maio, em Brasília, ocasião em que seus membros examinaram, em primeira mão, o documento elaborado pela CNT que seria discutido posteriormente pelo plenário da Conferência Nacional para Integração e Desenvolvimento do Transporte entre 12 e 15 de maio.

São membros natos do conselho o atual presidente da CNT, Thiers Fattori Costa e os ex-presidentes Camilo Cola e Hermínio Mendes Cavalheiro. Entre seus trinta membros efetivos, com mandato de um ano, estão os ex-ministros dos Transportes Cloraldino Severo, Eliseu Resende e José Reinaldo Tavares; os ex-secretários de Transportes Adriano Murgel Branco (SP) e Josef Barat (RJ), além de lideranças dos modais de transporte rodoviário de carga, urbano e rodoviário de passageiros, marítimo, aéreo, fluvial, ferroviário, técnicos do governo e professores universitários.

O jornalista Neuto Gonçalves dos Reis, o único representante dos meios de comunicação, é também engenheiro civil pela Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais, com cursos de aperfeiçoamento em Engenharia Econômica do Instituto Politécnico da Universidade Católica de Minas, de especialização



Neuto é o único jornalista na equipe

em nível de pós-graduação em Administração de Empresas pela Escola de Administração de Empresas da FGV e curso de Logística da mesma EAEFGV. Foi professor por quatro anos no Curso de Extensão em Administração de Transportes do Centro de Especialização do Instituto Mauá de Tecnologia, do curso de Especialização em Administração de Transportes da FMU, apresentador de cursos de Administração de Transportes do Management Center do Brasil, e é co-autor do livro "Transportes & Frotas", organizado pelo professor Reginaldo Uelze e editado pela Pioneira.

Neuto Gonçalves foi secretário técnico da NTC e é, desde 1976, sócio-gerente da **Editora TM Ltda**, a partir de 1976, responsável pelas revistas **Transporte Moderno**, **Custos & Fretes** e **Maiores do Transporte**, pelos relatórios **TM Operacional Custos & Controles** e pela promoção de seminários e cursos técnicos na área de administração de transportes. Seu currículo inclui a Medalha do Mérito Rodoviário, conferida em 1990, pela NTC, o diploma de Honra ao Mérito, conferido pela Mercedes-Benz do Brasil, além de dezenas de prêmios de jornalismo, como chefe da equipe de **Transporte Moderno**, destacando-se os da Scania em 1976, 1977 e 1978; os da Volvo em 1987, 1988 e 1989, da Mercedes-Benz, em 1989, da Anfavea e da Telesp.

BNDES liquida Franave por falta de comprador

Apesar de a Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização ter adiado, por duas vezes, o prazo da pré-qualificação de

candidatos, a Franave — Cia. de Navegação do São Francisco não atraiu nenhum interessado no pregão da Bolsa de Valores do Rio.

Nem o preço, de US\$ 5,2 milhões, um valor inferior ao de liquidação, motivou os empresários. O desinteresse obrigou o BNDES a liquidar a empresa, demitindo seus 260 empregados.

Sobrevivendo às custas de magras receitas, a Franave, há meses, só conseguia pagar seus empregados com recursos do Tesouro Nacional. Sua própria administradora, a Cinco — Cia. Interamericana de Navegação e Comércio sequer participou do leilão. A diretoria da Cinco alegou que a folha de pagamentos supera o faturamento e que a empresa convive com problemas trabalhistas e imobiliários.

Sediada em Pirapora (MG), a companhia possui 87 embarcações, incluindo 64 chatas e onze empurradores. Faz a linha Pirapora a Juazeiro (BA), transportando produtos como soja, farelo de soja e gesso. Nos últimos cinco anos, a movimentação de cargas piorou bastante, caindo de um total de 122 mil t, em 1987, para 37 mil t em 1990.



Receita reduzida motivou liquidação

Central Beton compra caminhão-betoneira VW

A Central Beton, de Belo Horizonte, incorporou recentemente sete caminhões-betoneira 24-220 6x4 à sua frota de 160 caminhões para serviço na construção civil. Para Lysandro de Carvalho Vitória, diretor-superintendente da empresa, uma pesquisa no mercado apontou o VW como o veículo de menor custo de investimento por metro cúbico de concreto transportado.

Fotos: Divulgação



Suspensão e mola reforçadas adequam o 24-220 ao trabalho na construção

Segundo a Volkswagen, esse modelo conquistou, em um ano, 6,5% do segmento de betoneiras, embora se destine também a outras operações fora-de-estrada, como canavieiro. Para aumentar a vida útil, a Volkswagen introdu-

ziu reforços na suspensão e na mola. "Seu sistema de tração nos dois eixos motrizes facilitam as operações em terreno de difícil acesso", complementa Antonio Dadalti, gerente de Vendas da Divisão VW Caminhões.

DESTAQUE

FORD LANÇA F-1 000 COM CABINA REESTILIZADA



Nova versão tem mais potência e torque

Com dois modelos de motor, o argentino F-1-6 nas versões a gasolina (E Max), e a álcool e o diesel MWM 229, de quatro cilindros aspirado e turbinado, a nova picape Ford se enquadra na nova linha Ram Cab, que inclui os caminhões F-4 000, F-12 000 e F-14 000, a serem lançados em junho. A picape F-1 000 tem agora a mesma cabina da F-150 ame-

ricana, lançada em 1987, em substituição ao modelo lançado há xis anos.

Nas versões a álcool e a gasolina, o motor sofreu ajustes para aumentar potência e torque, agora de 87 cv a 3 000 rpm e 27 mkgf a 1 500 rpm (gasolina) e 112,6 cv a 3 800 rpm e 26,5 mkgf a 2 000 rpm, na versão a álcool. O motor diesel turbo usa a nova bomba injetora Bosch VE rotativa. Sua potência foi aumentada de 119 cv para 122 cv com a mesma rotação de 2 800 rpm.

A transmissão agora é feita com caixa Clark CL-2205, de cinco marchas à frente, que tem menor ruído graças ao conjunto de engrenagens fine pitch e aos anéis sincronizadores de maior diâmetro. A F-1 000 com motor turbo tem a caixa Clark 2605, com primeira marcha mais longa e sincronizadores da primeira e segunda marchas do tipo tri-cone.

A bitola do eixo traseiro foi

aumentada em 40 mm para permitir o uso de pneus 255/75 R 15; a suspensão traseira teve as molas reforçadas para sustentar o aumento da capacidade de carga.

O freio auxiliar a vácuo foi trocado por outro Isovac de 270 mm e as rodas traseiras ganharam uma válvula que evita o travamento das rodas; o freio de estacionamento passou a ser acionado por pedal e o freio dianteiro a disco é independente do cubo das rodas; o sistema elétrico, que agrupa em uma única caixa todos os fusíveis, todos os circuitos, relés e conexões, permite uso de novos faróis e novas lanternas dianteiras e traseiras, de maior área de iluminação. O alternador de trinta amperes foi substituído por outro de 55 e nas versões a diesel e a bateria é única.

A cabina e a carroçaria do novo veículo têm peso 11% menor que o modelo anterior, apesar do maior espaço para carga.

PISCA

■ A Celpa — Centrais Elétricas do Pará S.A. promoverá, de 31 de agosto a 3 de setembro, o II Congresso Latinoamericano e IX Seminário Nacional de Transporte das Empresas de Energia Elétrica no Centro Cultural Tancredo Neves, em Belém. Além das empresas energéticas, participarão dos eventos as concessionárias de serviços de telecomunicações, de saneamento e

abastecimento de água, empresas de navegação e de transporte rodoviário, órgãos de trânsito, universidades e centros de pesquisas.

Mais informações na Secretaria Geral dos Eventos à av. Governador José Malcher, 167066030 Belém PA; fone: (091) 222-4185; fax (091) 225-3998 e Telex 911004.

■ Com base em liminares concedidas

pela Justiça Federal em São Paulo e Paraná, que isentaram pessoas físicas dos impostos de importação em automóveis para uso próprio, a NTC está incentivando as empresas de transporte a importarem caminhões para uso próprio, com isenção de impostos, pleiteando liminares na Justiça. Com isso, promoveriam a tão desejada renovação da frota, cuja idade média é de treze anos.

TRANSPORTE MAIS E MELHOR!

Agora você pode conhecer os IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS mais adequados para reduzir custos e aumentar a produtividade do seu transporte!

Chegou a hora de dar aos implementos rodoviários toda a importância que eles realmente merecem. Participe do Seminário IMPLEMENTANDO A PRODUTIVIDADE — promovido pela Revista Transporte Moderno. Ele irá mostrar como é importante escolher, especificar, operar e manter corretamente seus implementos. Para transportar maior volume e diminuir o tempo de carga e descarga, reduzindo custos e aumentando a produtividade do seu transporte.

Você também terá a palavra de especialistas no assunto e depoimentos de profissionais que já estão se beneficiando com os novos implementos.

Eles irão abordar os mais variados aspectos sobre estes equipamentos.

Com o Seminário IMPLEMENTANDO A PRODUTIVIDADE, você ficará atualizado com as novas tendências técnicas do mercado. E vai conhecer todas as vantagens de utilizar o implemento certo para o veículo e a carga certos.

Faça agora mesmo sua inscrição para o Seminário IMPLEMENTANDO A PRODUTIVIDADE, de Transporte Moderno. E comece a carregar mais lucros!

TEMÁRIO

- Manutenção e reformas de Implementos
 - Especificações e projetos
 - Construção e Montagem
 - Experiências de frotistas com novas concepções
 - Aplicações específicas:
 - Treminhão/Carretas
 - Distribuição de bebidas
 - Furgões
- Telefonia/Distribuição de energia elétrica
- Legislação — peso, dimensões, segurança

Data: 12 e 13/08

Local: Instituto de Engenharia/SP

R. Dante Pazzanese 120 V Mariana
(Ao lado do DETRAN)

INFORME-SE E INSCREVA-SE AGORA!
CARLA MONTEIRO
(011) 575-1304

Realização

TM OPERACIONAL
CURSOS & SEMINÁRIOS

UMA DIVISÃO DA
EDITORA TM LTDA.

SEMINÁRIO IMPLEMENTANDO A PRODUTIVIDADE

Editora TM Ltda. Rua Vieira Fazenda, 72 — CEP 04117 — Vila Mariana — São Paulo — SP — Fone
(011) 575-1304 (Linha sequencial) — Fax (011) 571-5869 Telex: (011) 35247

NTC e FGV montam curso de logística internacional

A concretização do Mercosul, o incremento às exportações e a abertura do mercado brasileiro às importações passaram a exigir profissionais especializados em logística internacional nas empresas que operam nesses mercados e também entre os transportadores. Para suprir esse oferta de trabalho, a Fundação Getúlio Vargas, de São Paulo, que já mantém diversos cursos de pós-graduação na área de transportes, conseguiu apoio da NTC para criar o curso de Gerência em Logística Internacional a ser ministrado pelo professor Antonio Luiz de Carvalho e coordenado pela professora Ofélia de Lanna Sette Torres.

O curso, que começa em 5 de maio, com aulas às terças, quintas e sextas-feiras, das 19 às 23 h, na sede da FGV, oferece cinquenta vagas por Cr\$ 4 104 000,00 ou quatro parcelas de Cr\$ 1 026 000,00 corrigidas mensalmente pelo IGP. O término está previsto para 27 de agosto e, dependendo do interesse, poderá haver uma segunda turma ainda este ano, segundo a professora Ofélia.

Entusiasmado com o curso, Luiz de França Mesquita, diretor da transportadora que leva seu sobrenome, financiou viagens para os dois professores para os Estados Unidos e Europa para montarem o currículo. Segundo ele, há um universo de 350 empresas



Carvalho: curso despertou interesse



Mesquita: Mercosul exigirá especialistas

de transporte rodoviário de cargas que podem se interessar pelo curso. Mas Ofélia Torres contou que as empresas que trabalham com importação e exportação também já demonstraram interesse.

Segundo o professor Carvalho, o curso dará uma visão geral da movimentação de bens no comércio internacional, envolvendo todos os modais, a intermodalidade, armazenagem, unitização de carga, operações em terminais, custos, seguros, regimes aduaneiros e alfandegários, além de sistemas de comunicação e informatização de controles. Além de visitas técnicas e estágios, o curso prevê a participação de representantes de grandes operadores, co-

mo companhias aéreas, portos internacionais e de ferrovias.

O apoio da NTC, segundo seu presidente Domingos Fonseca, restringe-se a aglutinar interessados pelo curso e catalizar as inscrições. "Este pode ser o embrião de um futuro curso de graduação em transportes", aduziu Fonseca.

Mercado de transportes ganha nova distribuidora

Após atender por dezessete anos apenas a Philips, a DDF Serviços e Assessoria em Distribuição Física Ltda, de Guarulhos (SP), decidiu oferecer serviços de logística de distribuição física e de movimentação de materiais ao mercado, além de continuar prestando serviços ao grupo holandês. Com mais de 50 mil m2 de área construída nos armazéns de Guarulhos, Recife e Manaus, a DDF faz armazenagem e oferece assessoria legal e fiscal, bem como de administração de transportes.

A informatização das operações é responsável pela precisão e rapidez na execução dos serviços oferecidos. Um sistema próprio controla a movimentação da mercadoria desde sua chegada, passando pelo endereçamento do estoque, impressão dos documentos, formatação do roteiro de entregas, conferência dos produtos, planejamento da carga, controle e emissão de ordens de pagamento de fretes, além de serviço de atendimento ao cliente.

PISCA

■ *Cláudio Vaz, diretor da Plásticos Univel, de Diadema (SP) é o novo presidente do Sindipeças e da Abipeças, entidades que reúnem os fabricantes de autopeças do país para a gestão 1992/1995.*

■ *O editor de TM, Neuto Gonçalves dos Reis, foi um dos entrevistados de Roberto Scaringela, dia 10 de abril, no programa "Scaringela Rádio Trânsito", que vai ao ar em São Paulo, das 7h45 min às 9 horas da manhã, pela rádio FM Imprensa. A*

contribuição de TRANSPORTE MODERNO para a segurança do trânsito de veículos comerciais e as atividades da Editora TM foram os assuntos da entrevista.

■ *Alarico Assumpção Jr. (foto), diretor das concessionárias Jaíba, de Goiás e Distrito Federal, no Triângulo Mineiro e em Tocantins, é o novo presidente da Abravo — Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo, com mandato até março de 1994.*



INTERNACIONAIS

Demanda por navios é a maior em quinze anos

Encomendas acumuladas de navios cargueiros em estaleiros mundiais, em dezembro de 1991 (43,2 milhões de toneladas brutas), ficaram 8% acima das encomendas de 1990, e é a maior quantidade acumulada dos últimos quinze anos, segundo o *Lloyds Register of Shipping*, de Londres. A maior procura se deve à substituição de frota, acelerada com a entrada de novas legislações sobre segurança introduzidas nos últimos anos pela *International Maritime Organization*.

Japão e Coreia (que, juntos, detêm 65% da produção mundial do setor) são os mais beneficiados pelo aquecimento do mercado. Os estaleiros japoneses, que quase quebraram com o colapso do mercado de navios em 1977, estão usando novas tecnologias, que reduziram em dois terços o tempo de produção de um navio petroleiro. Corte de chapas de aço e soldagem são, hoje, operações automatizadas na maioria dos estaleiros nipônicos.

Federal Express sai do mercado europeu

A companhia norte-americana Federal Express está abandonando a Europa (onde havia chegado em 1986), pois lá o disputadíssimo mercado de *parcels* (veja *TM* n.º 325) sofre por excesso de oferta e por baixa demanda, e a Federal Express vinha acumulando prejuízos. A companhia vai manter entregas entre os EUA e dezesseis metrópoles européias; despachos para destinações secundárias serão feitos por meio de empresas subcontratadas localmente. Com a saída da Federal Express, o mercado europeu de *parcels* ficará concentrado nas mãos de três grandes concorrentes: a TNT, a DHL e a norte-americana UPS.



Fotos: Divulgação

O sistema mecânico faz a quinta roda girar no mesmo sentido do eixo traseiro

Solução simples para um menor diâmetro de giro

Com o aumento dos congestionamentos nos centros urbanos europeus, uma velha idéia renasceu para dar maior mobilidade aos caminhões de entrega urbana. Trata-se do eixo esterçável em *trailers*, que pode reduzir o diâmetro de giro dos caminhões em até 35%. O sistema é mecânico e funciona com cabos de aço (ligando a quinta roda com o eixo traseiro) trançados em X por baixo do *trailer*. Desse modo, quando o cavalo gira num sentido (girando com ele a quinta roda), o eixo traseiro esterça no sentido oposto. O sistema (instalado) custa US\$ 4 000, e na Holanda o mercado já atinge 2 000 unidades/ano.

Mercedes e Iveco na Tchecoslováquia

A Mercedes e a Iveco fizeram a feira na indústria de caminhões da Tchecoslováquia. A Mercedes, que havia comprado 31% da Avia em janeiro, arrematou em seguida 20% da Liaz, outro produtor tcheco de veículos comerciais. A Mercedes vai investir US\$ 300 milhões nas empresas nos próximos cinco anos, lançando novos modelos. A Iveco (do Grupo Fiat) formou, em fevereiro, uma *joint-venture* com a Tatra, para montar veículos para trabalhos *off-road* (tais como o de mineração), uma especialidade Tatra.

Pára-choques baixos podem salvar vidas

A introdução de pára-choques mais baixos em caminhões pode diminuir o número de fatalidades em acidentes entre esses veículos e automóveis de passeio. É esta a conclusão do *Transport and Road Research Laboratory*, da Inglaterra. De acordo com o TRRL, numa colisão frontal, é comum o caminhão avançar sobre o capô e entrar violentamente na cabina do automóvel, com conseqüências graves ou fatais. O pára-choque baixo diminuiria as chances desse tipo de ocorrência. Na Inglaterra, pára-choques baixos já são obrigatórios na traseira dos caminhões.



No choque frontal, o estrago é menor

As frutas redimem Suape

Graças aos investimentos
privados, porto
bate recorde na exportação de
produtos tropicais

■ Localizado a 40 km da capital pernambucana, Recife, o porto de Suape começa a sair do marasmo em que vive há cinco anos, desde que foi inaugurado, para se tornar uma opção viável para o comércio exterior. Praticamente desconhecido de importadores e de exportadores brasileiros e estrangeiros, Suape era usado apenas pela Petrobrás (que mantém um pier próprio para granel líquido) e por algumas empresas de importação, tais como a Sanbra, e de comercialização de sucata de bateria automotiva.

A infra-estrutura atual não passa de uma plataforma com extensão de 340 m, e área de 16 m², onde é feita toda a operação de embarque e desembarque dos navios. Não dispõe de guindastes nem de empilhadeiras, e nem de portuários qualificados. Os navios que se servem do porto de Suape precisam ter equipamentos próprios para embarque e desembarque.

Apesar disso, esse porto acabou sendo palco, nos últimos meses, de um movimento de exportação recorde de frutas tropicais brasileiras, especialmente melão, uva e manga, produzidas nas regiões do Vale do São Francisco e do Vale do Açu, no Rio Grande do Norte. Localizado na ponta mais oriental da costa brasileira, Suape facilita o transporte marítimo com destino ao Merca-

do Comum Europeu. A carga de frutas viajou totalmente contêinerizada.

Segundo dados da Valexport — Associação dos Exportadores do Vale do São Francisco, a última safra, de setembro de 1991 a abril último, e calculada em 70 mil t de frutas, resultou num volume de vendas ao exterior de 11 200 t, representando o dobro da exportação do ano anterior. O faturamento com a comercialização chegou a US\$ 17 milhões.

Sem mistério — A explicação para o que poderá ser a redenção de Suape não envolve nenhum mistério. “A necessidade de encontrar soluções práticas e mais favoráveis para a exportação por via marítima foi o grande motor da redescoberta”, analisa Thomas Rittscher III, superintendente comercial da Columbia, maior empresa de armazéns privados do país, segundo o “Balanço Anual” da *Gazeta Mercantil*, e uma das responsáveis diretas pelo sucesso da operação.

A grande vantagem do porto de Suape sobre as outras alternativas portuárias da região é seu calado, de até 20 m, contra os 10 m, no máximo, de outros portos nordestinos, como Recife, Salvador e Cabedelo (PB). Além disso, “o ambiente administrativo favorável” chamou a atenção do consórcio JCS — Joint Container Service, constituído de



dez armadores que operam no tráfego Brasil—Europa. O JCS contratou a Columbia para todas as operações, desde o recebimento, a estufagem e o armazenamento até o embarque da carga.



Foto: Edmond Dansot

O que Rittscher chama de ambiente favorável foi a recente autorização dada pelo então ministro da Infra-estrutura, João Santana, para o governo estadual de Pernambuco operar o porto. Apesar de não ha-

ver sido divulgada no *Diário Oficial*, a autorização já permitiu a assinatura de um contrato entre o DNTA — Departamento Nacional de Transportes Aquaviários e a CAPP — Companhia de Administração

Utilizando equipamentos dos navios, a movimentação de frutas containerizadas chegou a 28 unidades/h com um total embarcado de 27 navios full container, e aproximadamente 1.200 cofres

do Porto de Suape (ligada ao poder público estadual). Na impossibilidade de operar sozinha esse porto, a administradora permitiu à iniciativa privada usuária, a exportadores, a armadores e a operadores como a Columbia instalar infra-estrutura própria e realizar toda a operação no terminal.

Perdas reduzidas — A falta de estrutura operacional em Suape exigiu da Columbia um investimento inicial de US\$ 2 milhões, em instalação e equipamentos, além de treinamento de pessoal, para manuseio da carga containerizada. Um terminal retroportuário, de 6 mil m², com 2,7 mil m² de área construída, deu apoio ao recebimento das mercadorias, à estufagem, ao armazenamento e à movimentação final para o embarque. O acordo com o JCS também incluiu a guarda, o manuseio, a vistoria e reparos dos contêineres.

O atendimento aos navios atracados em Suape, durante esse período de operações mais intensas, foi, segundo Cyro Pezzo, superintendente de Operações da Columbia, considerado satisfatório, principalmente levando-se em consideração a precariedade da infra-estrutura local. Das trinta embarcações movimentadas no porto nesse período da safra, a Columbia carregou, pelo menos, 27 navios *full containers*, movimentando aproximadamente 1 200 contêineres de 20 TEUs, com um ritmo que chegou, em alguns casos, a 28 unidades por hora.

Outra vantagem da tecnologia de estufagem e armazenamento refrigerado foi a redução drástica, neste ano, das perdas de frutas. Pezzo afirma que a tradicional marca brasileira de 20% de prejuízo com a deterioração da carga caiu, neste ano, para 5%. Até agora, conta ele, as frutas eram escoadas soltas, sem