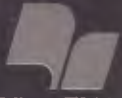


transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 294 - JULHO 1988 - Cz\$ 320,00



Editora TM Ltda



ANOS



RECAPAR COM TORTUGA É BRIGAR PELA ECONOMIA. SEM DESCER A BORRACHA.

Pneu é o segundo item mais importante nos custos de manutenção de uma frota, representando até 20% dos gastos globais. Portanto, quanto menos o pneu gastar, melhor para você.

O Pré-Moldado Tortuga leva em conta esta verdade na recapagem de pneus.

Ele garante a máxima quilometragem e o melhor desempenho.

Na hora de recapar, exija Tortuga. A verdadeira economia tem preferência.



Artefatos de Borracha Record S/A

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

Caminhão volta aos anos 20



“Nossos veículos custam pelo menos duas vezes mais caro que as peruas modernas, mas eles são mais do que um meio de transporte, eles são uma plataforma publicitária ambulante”, afirma Crispin Reed, diretor de Marketing e cofundador da Asquit Motor Carriages, de Grest Yeldham, na Inglaterra, produtora de réplicas de pequenos caminhões dos anos 20, construídas sobre o chassi e o motor da perua Ford Transit.

Mesmo com o alto preço (variando de US\$ 24 mil a US\$ 45 mil), os negócios não param de crescer. Ano passado, a empresa — fundada em 1981 — vendeu quarenta unidades e, este ano, a produção chegará a oitenta. “Estaremos produzindo 250 unidades/ano em três anos”, confia Reed, que começou a exportar para os Estados Unidos e Japão, países que, em breve, deverão se responsabilizar por cinquenta unidades/ano cada. “Estamos enviando nossa primeira unidade para a América do Sul, para o Paraguai”, contou o empresário.

Tendo na lista de clientes empresas como a Coca-

Cola, Mac-Donald's as lojas Harrods etc., a Asquit sabe que lado do negócio promover. “Não podemos oferecer o mesmo espaço para carga útil que se encontra nas modernas vans, ainda que no modelo *The Cob* ele chegue a 11,8 metros cúbicos. Nossa especialidade é a capacidade de chamar a atenção. Nossos clientes procuram não só transportar produtos, mas promover uma imagem de qualidade, com um veículo que é um símbolo de *status*. O preço assim é justificado, pois se divide entre os departamentos de transporte e de publicidade das empresas”, explicou Reed.

Oferecidas em cinco versões de carroçaria, as peruas da Asquit Motor Carriages são construídas em fibra de vidro reforçada com detalhes cromados em aço inoxidável, isso, aliado a já aprovada plataforma mecânica do Ford Transit (um dos mais vendidos veículos comerciais da Europa), garantem boa durabilidade. “Alguns de nossos primeiros exemplares começaram agora a trocar de mãos, a preços muito próximos dos veículos zero quilômetro”, retribuiu-se Reed.

MP

Fiat lança nova linha de leves, derivados do Uno

Derivada do Uno, a nova linha de comerciais leves da Fiat, Fiorino, Pick-Up e Furgoneta, utiliza chapas zincadas num percentual médio de 15% do total de peças estampadas na carroçaria.

Equipadas com motor 1 300 nas opções álcool ou gasolina, as três versões da linha possuem barra estabilizadora na suspensão dianteira, faróis halógenos, e como opcionais, aquecedor, anteparo do motor, protetor do tanque de combustível e filtro de ar para serviços pesados. O Fiorino e a Pick-Up poderão ser equipados com câmbio de cinco marchas e lavador elétrico de pára-brisa com temporizador.

O Fiorino, com espaço útil de 2 700 litros e capacidade de carga de 450 kg possui duas portas traseiras que facilitam o acesso ao compartimento de carga, que é separado do habitáculo por grades removíveis.

A Pick-Up, com capacidade para transportar 620 kg, dotada de proteção em madeira na plataforma de carga, ganchos para fixação e frisos laterais em PVC preto, é recomendada para o transporte rápido de cargas fragmentadas leves.

A Furgoneta, que já tinha obtido boa penetração no mercado antes de sair de linha, continua sendo ideal para serviços de manutenção e instalação de redes telefônicas e elétricas além de entregas de mercadorias de pequeno peso e volume. Ela possui 3,644 m de comprimento e pode transportar 400 kg.

As previsões da empresa para esse ano é de um pequeno crescimento de cerca de 3 mil unidades no mercado, chegando a 105 mil veículos.

Em 1987, foram comercializadas 102 mil unidades de veículos leves derivados de carros de passeio, sendo que 44 mil eram da marca Fiat.



NTU acusa a Mercedes-Benz de maquiar chassi de ônibus

Através de nota à imprensa, a NTU — Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos acusou a Mercedes-Benz de ter adotado a prática da maquiagem dos chassis de ônibus desde o Plano Cruzado com a finalidade de promover sucessivos aumentos dos seus preços. Pedindo providências para o que considera um “abuso da empresa, que detém mais de 95% do mercado”, a entidade, presidida por Clésio Soares de Andrade, enviou também telex ao Ministro Mailson da Nóbrega.

“O elevado preço dos chassis praticados no mercado é que vem impelindo a elevação dos custos e, conseqüentemente, das tarifas necessárias à atividade” informa o documento, acrescentando que, de julho de 1986 a março de 1988, o chassi OF 1113 teve uma variação acumulada de preço de 1 889,73%, enquanto, no mesmo período, o índice oficial de inflação atingiu uma variação acumulada de 756,42% (elevação real no preço de 132,33%). “A-

pesar da alteração por duas vezes da denominação do chassi (OF 1113, OF 1114 e OF 1115), a Mercedes-Benz não justificou a elevação do preço pela introdução de modificações mecânicas e tecnológicas significativas”.

Destacando que os chassis para ônibus urbanos não sofrem incidência de IPI, a NTU compara-os com o seu similar, o L 1114/48 para caminhões, “que já vem equipado com cabina e se encontra 11,34% mais barato quando acreditamos deveria ser 40% mais caro”.

As preocupações da entidade, que representa 27 sindicatos da categoria, segundo seu presidente, se deve ao fato de que “cerca de 40% da frota de ônibus urbanos se encontram em uso há mais de sete anos, devendo ser renovada, sob pena de o serviço se tornar ainda mais deficiente, em detrimento do usuário”.

Informada sobre as denúncias da NTU, a Mercedes-Benz preferiu não se pronunciar sobre o assunto.

AEA debate as formas de reduzir poluição do diesel

O Combustível Diesel e o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores — Proconve foi o tema do último encontro técnico promovido pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva — AEA.

A preocupação com o volume crescente de poluição das emissões dos veículos movidos a diesel levou ao auditório do Instituto de Pesquisas Tecnológicas — IPT — representantes da Secretaria de Ciência e Tecnologia do Estado de São Paulo; SEMA; Cetesb; Anfa-vea; Petrobrás; Sindicom/Ipiranga; CNP e CNE, além de diversas empresas fornecedoras da indústria automobilística.

Os problemas provocados, que expele no seu deslocamento pela cidade monóxido de carbono, NAX, enxofre, hidrocarbonetos (que são agentes cancerígenos), sulfatos e outros materiais particulados, foram localizados em três frentes: na qualidade do combustível fornecido pela Petrobrás; na inadequação dos motores produzidos pela indústria, cujos carburadores não são projetados para operar com baixa emissão e na manutenção negligenciada dos veículos.

Existente a possibilidade de se produzir dois tipos de diesel no país: um para

TNT inaugura novo terminal



Subsidiária da australiana Worldwide Transportation Group, a TNT brasileira acaba de instalar seis de suas nove unidades de transporte rápido para cargas fragmentadas em novo espaço na capital paulista.

Num terreno de 21 mil m², com 3 mil m² de área operacional na Casa Verde, estão concentradas agora as unidades Kwikasair, Air Express, Transoft, Overnite, Texport e Airtrans, cada uma com uma central de coleta individual, o que deverá melhorar a produtividade da empresa que tem na rapidez um de seus principais apelos de marketing.

“Desde 1984, temos um plano estratégico para traba-

lhar com o grande crescimento para esse mercado segmentado de carga. Essa mudança física é também a mudança de nossa filosofia mercadológica, uma vez que existia um fator inibidor na antiga localização — que era de 8 mil m², com 700 m de área operacional, e não tínhamos a atual facilidade de acesso às rodovias”, explicou Roberto Lacerda Oliva, diretor Executivo de quatro unidades do grupo.

A TNT Brasil manteve no ano passado o mesmo índice de crescimento de 1986 e espera um índice de 8% a 10% em 88 e investiu no seu novo terminal 3,5 milhões de dólares.

zer um investimento de US\$ 2 milhões neste ano na ampliação da produção de óleo diesel, uma vez que a tendência é a procura se tornar maior que a oferta (ao contrário do que acontece com a gasolina, que tem um excedente exportável), mas quanto à modificação da sua qualidade, o representante do Conselho Nacional de Energia — CNE — Lourival C. Mônaco, argumentou que “a sociedade é que vai determinar a velocidade das mudanças, pois isso depende de investimentos e ela é quem paga por eles”.

Em novembro deste ano, a AEA promoverá novo encontro, que terá como principal abordagem o controle de emissões e a Tecnologia dos Motores e Com-

lhor qualidade, para abastecer os veículos. Segundo Maria da Conceição de França, do Conselho Nacional de Petróleo — CNP — também já é testado o diesel B, ou experimental, por várias empresas como a CMTC, FEPASA, e a frota da Companhia Vale do Rio Doce, entre outras, mas sua produção é limitada e sua distribuição seletiva.

Durante o evento foi lembrado, por vários oradores, que a solução do problema depende de uma definição do Governo em termos de política energética.

QUAL DOS DOIS VAI DAR MAIS QUILOMETRAGEM ?



ESTE

Os dois são iguais, construídos sob a mais severa vigilância quanto a qualidade.

Os dois são frutos de horas de estudo em laboratórios e testes de pista.

Os dois possuem um alto grau de tecnologia reconhecido mundialmente.

Porém, o da direita irá fazer mais quilometragem e obter mais recapagens. Desde o dia em que é instalado no veículo, ele será acompanhado periodicamente ño que se refere às pressões, alinhamento do veículo, balanceamento, enfim todos os conselhos que um técnico Michelin oferece a seus clientes.



Armador reclama das altas taxas do transporte marítimo

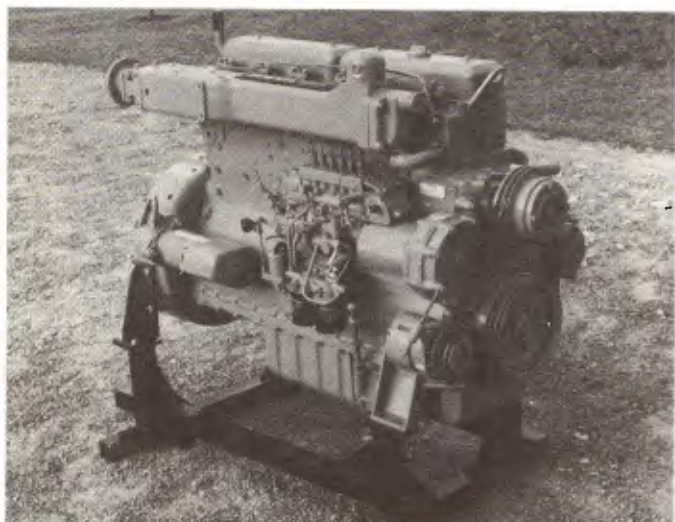
“Hoje pagamos mais impostos do que o frete internacional”, disse o empresário Marcus França Torres, diretor da Irga e Grancarga, ao exibir cópia de telex enviado ao ministro dos Transportes José Reinaldo Tavares indignado com o volume da receita. A Irga Industrial, empresa do Grupo Lupércio Torres, importou dois toros da Argentina, cujo transporte marítimo ficou



em pouco mais de Cz\$ 400 mil. As taxas de Melhoramentos dos Portos e de Fundo da Marinha Mercante custaram Cz\$ 500 mil e foram recolhidas antes da liberação da mercadoria do porto de Santos.

França Torres, que dirige uma empresa de navegação, assegura que o governo federal nada tem feito no sentido de melhorar os portos do país, embora o governo cobre taxas desse nível dos usuários dos portos. “O telex é mais um desabafo, pois certamente não terá resposta”, concluiu.

Scania tem consórcio de motor



Muito bem posicionada no mercado de vidros elétricos para automóveis, fornecendo para a Volkswagen, Ford e Fiat, a Indústria de Autopeças Eluma, que produz também bombas de água e óleo, além de colunas de direção, acaba de ampliar seu leque de opções com o lançamento de uma linha especial, o vidro elétrico Autopex para veículos de

250 pontos de vendas, incluindo a rede de concessionárias da marca Volvo. O equipamento é prático considerando-se a dificuldade de se abrir o vidro direito de um caminhão em movimento sem se deslocar da direção e a perspectiva de crescimento é muito boa, explicou Humberto Casadei, gerente da Eluma:

Vidro elétrico para carga



“Na Europa, a grande maioria dos veículos já possui o vidro elétrico e aqui, o avanço do hábito se dá de forma bem rápida. Desde sua introdução há seis anos, instalado no Del Rey, de 30 a 40% dos automóveis passaram a utilizar esse opcional. A tendência é a mesma para os veículos de carga”.

Na esteira do sucesso do consórcio de caminhões, a Saab-Scania acaba de lançar seu consórcio de motores, cujos primeiros grupos estão sendo formados em Manaus, seu maior mercado de motores para embarcações. Mas a fábrica já anuncia a formação de grupos em Santarém, Belém, Fortaleza. Sua linha de motores começa pela faixa de 150 CV até 500 para uso veicular, marítimo, industrial e para máquinas pesadas e os preços variam de CZ\$ 1,2 a CZ\$ 6 milhões. A administração do consórcio é da Baptistella, que já mantém o de caminhões.

Frete sobe outra vez

Os fretes das empresas de transportes rodoviários de carga foram reajustados em 31,14% a partir de 23 de junho, por deliberação do Conselho Nacional de Estudos Tarifários (Conet), órgão que congrega as entidades das empresas de transportes rodoviários de carga de todo o País.

O reajuste leva em conta os aumentos de custos incorridos pelo setor no período de 20 de maio último – data do reajuste anterior – a 23 de junho, data em que o Governo Federal praticou o 6º aumento de combustível do ano. Neste período, os aumentos de custos foram os seguintes: 1) salários – 17,68%; 2) pneus – 29,38%; 3) recaiutagem – 18%; 4) veículos – 23,98%; 5) carroçarias e terceiro eixo – 19,20%; 6) lubrificantes – 22,23%; 7) seguros – 30% e 8) diesel – 21,67%.

Estes aumentos provocaram uma variação média nos custos de 22,61% adicionado à defasagem tarifária remanescente de 6,96%. A variação de custos resultou no reajuste de 31,14% e na eliminação final da defasagem acumulada pelo setor desde a decretação do Plano Cruzado, em fevereiro de 1986. A defasagem tarifária foi repassada aos fretes em parcelas, a partir de janeiro deste ano.

Em janeiro, quando os fretes foram liberados do controle de preços pelo Governo Federal, o Conet passou a realizar os reajustes nas mesmas datas em que são reajustados os combustíveis, repassando aos fretes os aumentos de custos incorridos no período compreendido entre um e outro aumento do diesel. De janeiro a junho, em seis parcelas, também foi repassada aos fretes a defasagem tarifária acumulada pelo setor que chegou a ser cerca de 60% no início do período.

Samney corta verbas sociais para construir a Norte-Sul



A julgar pela dotação orçamentária, a infraestrutura de transportes do país deveria receber este ano todas as melhorias necessárias. Mas as rodovias continuam esburacadas e carentes de duplicação, os portos requerendo ampliação, o transporte urbano de passageiros necessitando verbas e o sistema ferroviário sem a menor assistência. Tudo isso, porque o governo federal decidiu construir a Ferrovia Norte-Sul, a despeito das críticas e denúncias de fraudes.

O orçamento do Ministério dos Transportes abocanhou este ano 25% do total da União e só a "grande obra" dos maranhenses José Sarney e José

Reinaldo Tavares recebeu Cz\$ 31,6 bilhões, contra os Cz\$ 8,1 bilhões programados no orçamento aprovado no final do ano passado. A revista **Veja**, em sua edição de 6 de julho, gasta três páginas para demonstrar que os ministros do Planejamento João Batista de Abreu e da Fazenda, Mailson da Nóbrega cortaram recursos de todos os ministérios, menos o dos Transportes que, ao contrário, teve um aumento real de 3%. Assim ficaram prejudicados os programas sociais, como a merenda escolar, o controle das doenças endêmica, a Central de Medicamentos, a distribuição gratuita de leite e o programa de construção de postos de saúde. Aliás, o Ministério da Saúde do governo que se diz decidido a fazer "tudo pelo social", recebeu apenas 6% do orçamento da União.

A Ferrovia Norte-Sul já está em obras desde maio, em duas frentes: ao norte, de Açailândia, a Imperatriz (MA) e, no extremo oposto, de Goiânia a Porangatu (GO). A terraplenagem e drenagem dos primeiros 106 km ao norte estão prometidos para fevereiro de 1989, cujo custo, em junho era de Cz\$ 20 bilhões.

Geipot transfere veículos e equipamentos para a UNB

O Geipot assinou no dia 2 de março de 1988 convênio com a Universidade de Brasília (UNB), cedendo, por tempo indeterminado, equipamentos de pesquisa, constituídos basicamente de veículos instrumentados para pesquisa de campo e um laboratório de eletrônica.

O objetivo visado com a assinatura desse convênio é permitir que a UNB dê continuidade ao programa de pesquisas sobre a operação do transporte rodo-

viário que o Geipot vinha realizando, de forma a equipá-la para a realização de pesquisas próprias ou contratadas com o próprio Geipot ou com outras entidades do País envolvidas no planejamento, na operação e na regulamentação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

Os veículos instrumentados cedidos pelo Geipot incluem uma carreta Scania para 45 toneladas, dois caminhões Mercedes-Benz

1113, equipados com 3º eixo (um dos caminhões com guindast Munck), uma camioneta Veraneio, um automóvel Opala e um "trailler" para reboque. Todos os veículos em perfeito estado de funcionamento e conservação, uma vez que foram utilizados exclusivamente em pesquisas de campo.

O laboratório eletrônico, por sua vez, é constituído por aproximadamente oitocentos itens, que incluem desde osciloscópios, geradores de sinais, microprocessadores até computado-

res analógicos, sistemas de radar, entre outros equipamentos.

A maior parte desses instrumentos e aparelhos foram recebidos como doação do programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), como parte de uma contribuição de aproximadamente US\$ 3 milhões ao projeto de pesquisa denominado Pesquisa de Inter-relacionamento entre Custos de Construção, Conservação e Utilização de Rodovias, realizado pelo Geipot e pelo PNUD.

PESSOAL



Marcos Vidigal Xavier da Silveira é o novo presidente da Abifer - Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, que substitui Luiz Cesário Amaro da Silveira. Ao assumir no último dia 7 de julho, Silveira anunciou uma nova política para a entidade que desenvolverá um trabalho articulado com os grandes usuários do transporte ferroviário de carga com vistas à expansão do setor. Para isso, criará o Instituto Brasileiro de Estudos Ferroviários que fornecerá informações e dados para a entidade. Marcos da Silveira é vice-presidente da Cobrasma.

O novo diretor de Desenvolvimento do Produto da Autolatina e Volkswagen do Brasil é Ruediger Michael Rudolf Weissner em substituição a Philipp Schmidt, que volta à Alemanha depois de ocupar o cargo por onze anos. Formado pela Universidade Técnica de Berlim, Weissner, 47 anos, iniciou sua carreira no setor de Pesquisa e Desenvolvimento da Volkswagen, em Wolfsburg, e ao ser transferido, exercia a função de gerente da Divisão de Construção e Acabamento de Carros de Passeio da empresa.



EVENTOS

Já estão abertas as inscrições para o 9º Congresso Nacional dos Empresários do Transporte Rodoviário de Carga e para a 5ª Feira Nacional dos Transportes (Fenatram). Ambos

os eventos serão realizados no Centro das Convenções Alphacenter, em Alphaville, Barueri, na região metropolitana de São Paulo, de 19 a 23 de setembro deste ano.

transporte moderno



A história de uma revista que chega aos 25

Ao completar 25 anos de circulação ininterrupta, Transporte Moderno vira notícia nas próprias páginas da revista. Veja aqui, através de depoimento dos jornalistas que passaram por TM, o resumo dos fatos que marcaram 25 anos: desde o lançamento da publicação, em 1963, passando por seus primeiros passos, até a venda do título, em 1976, e a consolidação do produto, numa pequena editora. Leia também entrevista onde o editor de TM revela os ingredientes que garantem o sucesso da revista.

A partir da página 14

A história de 25 anos de transportes

TM mobilizou toda a sua equipe para levantar os acontecimentos que marcaram os últimos 25 anos em cada modal de transportes. Leia tudo sobre a ampliação da nossa infra-estrutura rodoviária, a profissionalização do transporte rodoviário de cargas, a consolidação do setor de fretamento, as dificuldades de transporte aéreo, as deficiências do transporte de massa, o fracasso da construção naval, a luta do ferroviário contra a ineficiência e o avanço do rodoviário de passageiros.

A partir da página 30



PUBLICAÇÃO MENSAL
ANO 25 - Nº 294
JULHO 1988 - Cz\$ 320,00
ISSN nº: 0103-1-058

E mais...

- Transporte Moderno, revista que veio para ficar 14
- Editor de TM fala sobre o sucesso de produto 25
- Os últimos 25 anos, na visão de dois ex-ministros 30
- Rodoviário de cargas evolui do improvisado para a profissionalização 34
- E o fretamento conquistou seu lugar ao sol 43
- Após muitas fusões, problemas do aéreo persistem 47
- Rodoviário de passageiros cresceu com as estradas 54
- Urbano de passageiros teve avanços insuficientes 60
- No marítimo, ascensão e queda da construção 70
- Ferrovias: hoje, menos ineficientes do que ontem 76
- Presidente da Mercedes fala dos novos caminhões 90

Seções

- Atualidades 3
- Neuto escreve 10
- Mercado/novos 84
- Mercado/usados 86
- Produção 88
- Produtos 89

Capa - Transporte Moderno completa 25 anos.
Ilustração: Carlos Bourdiel



Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vitu do Carmo
Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis
Editora assistente: Valdir dos Santos
Redatores: Elcio Santana e Gilberto Penha
CADERNO SÃO PAULO: Francisco Célio dos Reis (redator)
Colaboradores autônomos: Marco Piquini (Londres), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antônio Arnaldo Rhorms (pesquisa), Franz Keppeler, José Elídio da Fonseca, Marco Antônio Damy e Sara Seles (São Paulo), Edison Carpeniteri (Santos), Lívia Maria Almeida (Rio de Janeiro) e Orides Canton (Porto Alegre).
Fotografia: Robson Luiz Martins (coordenador), Marcelo Vigneron, Sidney Guarnieri, César Lima e Vânia Coimbra (colaboradores autônomos).
Mercado: Jorge Miguel dos Santos (assessor Econômico).
Revisão: Margarida Bezerra Leite
Arte e Produção: Qualtrix Produção Gráfica e Editorial Ltda.
Jornalista Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 8538)

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 665-675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo - SP.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi
Garante: Marcos Antônio B. Manhanelli
Representantes: Carlos A. B. Chiscuolo e Adilson Teixeira
Coordenadora: Margaret Rose Puccioni de Oliveira
Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

International Advertising Sales Representatives

Coordinator For International Advertising: Brazmedia 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) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones 575-1304/575-4236/572-8867/575-3983
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes



ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones: 575-1304/575-4236/572-8867/575-3983 - CEP 04117 - São Paulo, SP
Preço de exemplar avulso: Cz\$ 320,00. Edições Especiais: Cz\$ 480,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.

TELEFONES:
575-1304 575-4236
572-8867 575-3983
TELEX (011) 35247



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. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673. 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.

RUZIMOLD. PRÉ-MOLDADO À BASE DE QUALIDADE.

A mais moderna tecnologia, o desenvolvimento de know-how próprio e a utilização de compostos específicos de borracha são alguns dos segredos da Ruzi para fabricar Ruzimold - o melhor pré-moldado para pneus radiais e convencionais.

O rígido controle de qualidade garante a fidelidade na reprodução dos desenhos originais dos fabricantes, proporciona maior segurança na recauchutagem e, conseqüentemente, maior economia por quilômetro rodado.

Em todos os detalhes, o pré-moldado Ruzimold tem uma base segura e sólida: a qualidade Ruzi.



Ruzi[®]

Ind. de Artefatos de Borracha Ruzi S.A.
Rua Ruzi, 400 - Mauá - S.P. - CEP 09370 - Tel. (011)416.3300
Telex (011)44821 - FAX (011)416.1289

O caminho da credibilidade

Aniversários de empresas ou de produtos não costumam freqüentar com destaque as páginas de **TM**. No entanto, quando é a própria revista que comemora 25 anos de circulação ininterrupta, são outros quinhentos.

Não resistimos à tentação de transformar o veículo em notícia e de contar, nas suas próprias páginas, um pouco da sua história. Uma história que começou em julho de 1963, na Editora Abril e que teve um dos momentos decisivos treze anos depois, em julho de 1976, com a criação da **Editora TM Ltda.**

Debaixo do amplo guarda-chuva da Abril ou sob a responsabilidade de uma pequena editora, nunca faltou à revista a confiança de seus fiéis leitores e anunciantes.

Um dos segredos desse sucesso está na seriedade que sempre marcou o jornalismo de **TM**. Aqui, os redatores não vendem espaço, os publicitários não redigem e os anunciantes mandam – no espaço que compram, pois nas páginas editoriais, mandamos nós.

Aparentemente, seria mais produtivo – e até mais correto, conciliar o jornalismo com eventuais pressões do anunciante. Afinal, as modernas teorias de administração não se cansam de apregoar a necessidade de integração entre a produção e *Marketing* na busca da satisfação das necessidades e desejos do cliente.

O que custaria evitar assuntos “delicados” ou publicar, sob encomenda, *releases* capazes de aplinar o caminho para futuras negociações?

Além de pouco ética, essa seria uma estratégia míope para uma empresa jornalística. O veículo que mistura anúncio



com assuntos editoriais, acaba perdendo a credibilidade do próprio anunciante. E não está enxergando um dado essencial da questão.

Acontece que, em última instância, o cliente é o leitor. Sem um receptor qualificado e interessado para as informações da redação e as mensagens dos anunciantes, o processo de comunicação não se completa.

Ora, quem lê não está em busca de propaganda travestida de reportagem, mas sim de informação honesta. E, como já dizia o filósofo, não se pode enganar a todos durante todo o tempo.

Por isso, os editores de **TM** não fazem distinção entre anunciantes e não anunciantes. O único critério que a revista julga válido para definir o que publica ou deixa de publicar é o interesse do leitor. Se esse interesse, eventualmente, beneficia ou prejudica algum cliente, é mera coincidência.

De qualquer maneira, a maior parte dos anunciantes não está à caça de privilégios ou de duvidosas “colheres de chá”, mas sim da credibilidade, circulação e bons índices de leitura. Há muito, anunciar deixou de ser um favor para se transformar em investimento em busca de retorno à altura. E isso só um veículo que respeita o seu leitor pode oferecer.

**A RANDON FABRICA PARA O BRASIL
E EXPORTA PARA MAIS DE 40 PAÍSES,
VEÍCULOS E IMPLEMENTOS ADEQUADOS
PARA CADA TIPO DE TRANSPORTE.**



RANDON

O Mercedes-Benz mostra a sua força para aproximar quem produz e quem consome.



L/LK-1318

Muitos produtos não podem esperar para ser transportados. Nem podem fazer viagens demoradas.

Os caminhões certos para esse tipo de transporte são os médio-pesados Mercedes-Benz.

Por serem turboalimentados, eles cobrem as médias e longas distâncias em tempo mais curto e ainda com 22,5 toneladas de peso bruto total combinado.

O transporte ganha mais força desde a partida da fonte produtora até a chegada ao centro de consumo. E com a certeza de bons lucros para quem produz e quem transporta.

35% a mais de potência, 30% a mais de torque, com menor consumo.

Os médio-pesados Mercedes-Benz já trazem de fábrica a força do motor turboalimentado.

O que faz uma grande diferença.

Os motores turboalimentados têm maior potência final e mais torque. Pelo seu desempenho, os veículos desenvolvem velocidades médias mais altas nas estradas. Mesmo quando rodam em altitudes elevadas ou sob forte variação de temperatura.

Como trabalham com rotações mais baixas, os motores turboalimentados exigem menos mudanças de marchas. Por isso são mais econômicos e têm maior vida útil.

Tudo isso se traduz, ao final, em maior rentabilidade para a frota.

Segurança e conforto do começo ao fim da viagem.

Para quem dirige, o Mercedes-Benz proporciona viagens tranquilas, seguras e confortáveis.

A começar pela posição do motorista: a poltrona é cômoda, macia, anatômica, e permite acesso fácil aos instrumentos de comando. Ele dirige com boa

visibilidade, e faz manobras ágeis e suaves com a direção hidráulica.

Para o caminhão, a segurança não é menor.

O sistema de suspensão tem feixe de molas de ação progressiva, amortecedores telescópicos e barra estabilizadora. Isto dá grande estabilidade em qualquer situação de tráfego.

A segurança é reforçada por três sistemas de freios a ar comprimido.

Uma linha completa e versátil.

A vantagem dos caminhões de motor turboalimentado para a carga é que ela chega rápido, em melhores condições.

Isto é bom para cargas perecíveis, produtos agrícolas e cargas vivas, entre outras. Para acolher todas elas, o Mercedes-Benz médio-pesado 1318 tem uma linha completa, com quatro variações de distâncias entre eixos. Em seu chassi podem ser colocados vários tipos de carroçaria, conforme a aplicação indicada.

É uma linha de veículos que trata igualmente bem todas as cargas.

Uma estrutura superprotetora.

Adquirir um Mercedes-Benz não significa só ter um caminhão que faz parte da mais completa linha de veículos comerciais.

Significa também estar apoiado na mais ampla rede de Concessionários, no País, para o exclusivo atendimento desses veículos.

São 200 Concessionários que se distribuem por todos os pontos e que oferecem todo tipo de apoio, como assistência técnica aos veículos, venda de peças genuínas e completa assessoria, antes, durante e após a venda. Com a mesma agilidade e eficiência que você encontra nos caminhões Mercedes-Benz.



MERCEDES-BENZ





Uma



revista que veio para ficar

O lançamento de "Transporte Moderno", 25 anos atrás, foi um marco muito importante na história do jornalismo especializado. Veja como nasceu e floresceu esta consagrada publicação

A história do jornalismo brasileiro já se acostumou a registrar com regularidade lançamentos de publicações fracassadas de antemão, outras de duração apenas simbólica e, com menos intensidade, o aparecimento de títulos que vieram para ficar. Indiscutivelmente, ao completar, com esta edição, 25 anos de idade, *Transporte Moderno* dá provas de que se classifica na última categoria. Foi um quarto de século em que se alternaram períodos de vacas magras e de vacas gordas em nosso país, em que o transporte de carga e de passageiros teve suas dimensões econômicas, sociais e políticas ampliadas de forma impressionante, em meio a inúmeras turbulências que teimaram em desafiar os espíritos empreendedores. **TM** sempre aceitou o desafio, desde o seu nascimento.

No início da década de 60, acomodava-se tranquilamente nos dedos das mãos a quantidade de revistas especializadas, dirigidas para um público de interesses bem determinados e com exigências setoriais. Nos transportes, especificamente, o terreno não alimentava mais do que que mato virgem.

PIONEIRA — O número zero de **TM**, lançado em julho de 1963 pela editora Abril, trazia uma Apresentação, na qual se dizia: "O enorme desenvolvimento industrial do nosso país criou um vácuo no setor de informações. Acreditamos que haja campo — e necessidade — para dezenas de novas revistas especializadas de cada setor industrial". E prosseguia: "Mas, para início de conversa, resolvemos atacar uma área comum a todas as indústrias do país: métodos e equipamentos para o transporte de mercadorias." O texto era assinado por Victor Civita, presidente da Abril até hoje. Responsável pela exis-



FOTOS: Marcelo Vigneron

Rovegno foi o primeiro diretor de **TM**

tência da revista durante os seus primeiros treze anos, ele não titubeia atualmente em afirmar que "o lançamento de **TM** foi um marco importante na história da Abril e mais um exemplo de seu pioneirismo". O diretor da Abril Roberto Civita acrescenta que 25 anos de vida editorial ininterrupta "são um marco significativo na vida de qualquer publicação, o que, para nós da Abril, é motivo de grande satisfação".

Como todo empreendimento pioneiro, **TM** acumula em sua vida acontecimentos pitorescos, riscos assumidos, dificuldades, muito trabalho e ousadia. O primeiro diretor Comercial da revista, Renato Rovegno, hoje na empresa Celbrás, conta que tudo começou após o retorno do presidente da Abril de uma viagem pelos Estados Unidos, onde proliferavam com razoável sucesso numerosas publicações especializadas. **TM** inspirou-se numa revista em preto e branco editada em Nova York, em língua castelhana, voltada para o mercado latino-americano. Era feita por uma empresa que tinha como sócio o norte-americano Paul Green — mais tarde correspondente da revista nos Estados Unidos — e levava também o nome de *Transporte Moderno*.

CREDIBILIDADE — Rovegno trabalhou com uma equipe pequena, que, durante cerca de seis meses, transformou a decisão de se lançar **TM** num fato. Desta equipe, participavam ini-

cialmente, entre outros, o jornalista Murilo Felisberto e o diagramador Ionaldo Cavalcante, vindo acoplar-se a ela, mais tarde, Luis Fernando Mercadante, secretário de Redação durante as primeiras dez edições da revista. Daí surgiu a idéia de fazer um logotipo com letras de tipo *Stencil*, que imitava os dizeres impressos nas embalagens de transporte. Daí surgiu também a proposta de ampliar a cobertura do setor, já que a **TM** elaborada em Nova York restringia-se ao ferroviário, aéreo e marítimo. "De fato, fazer uma revista de transporte no Brasil sem abordar o rodoviário seria bastante arriscado", comenta Rovegno.

Mercadante lembra que as dificuldades eram enormes, já que os jornalistas ainda não tinham especialização, "a não ser em generalidades". A constituição de um corpo de consultores especializados derivou daí e foi importante para a credibilidade e respeitabilidade que **TM** adquiriu logo de início junto aos leitores.

"MUITA PAIXÃO" — Um destes consultores, o engenheiro Ernesto Klotzel, por exemplo, guarda até hoje "muita paixão" pela revista, que chegou mesmo a dirigir durante alguns meses em 1968. "É muito difícil manter-se fiel aos princípios permanentemente. E **TM** conseguiu isso sempre", diz Klotzel. "Ensinou uma geração inteira de técnicos nas empresas, com trabalho do mais alto padrão, tanto jornalístico como ético".

A verdade é que não foram apenas os homens ligados às empresas que aprenderam com **TM**. Como relata o jornalista S. Stefani, editor Sênior da Gazeta Mercantil e que iniciou sua carreira em **TM** aos dezoito anos de idade, "a revista foi uma das bases fundamentais para a existência no Brasil de um jornalismo sério e preciso, que se generalizou também sob o nome de jornalismo econômico." De fato, **TM** acabou abrindo as portas para uma série de publicações especializadas, em particular aquelas que mais tarde chegaram a constituir o chamado Grupo Técnico da Editora Abril e a própria revista *Exame*. João Yuasa, atualmente assessor de Comunicações da Abifer e Abemi, ►

destaca que seu trabalho em **TM** (foi repórter, redator e redator-principal, entre 1971 e 1975) deu-lhe “margem a um jornalismo mais aprofundado”, tornando-se, no seu caso, uma “experiência rica para a especialização na área de transportes”.

O PRAZER DE FAZER — Os testemunhos neste sentido são inúmeros, expressando o lugar de destaque conquistado pela revista no próprio meio jornalístico. *Ariverson Feltrin*, que trabalhou em **TM** entre 1975 e 1983, tendo sido redator-principal e depois redator-chefe, afirma: “pude crescer profissionalmente em função da liberdade e independência da revista”. Atualmente editor de transportes da *Gazeta Mercantil*, Feltrin conta que tinha muito prazer em fazer **TM**. “Não havia censura de nenhum tipo. Cultivávamos um estilo descontraído, com honestidade e até muita pureza.”

A trajetória de **TM** teve um momento decisivo quando um de seus consultores, o engenheiro *Roberto Muylaert*, assumiu, em janeiro de 1965, a direção da revista. Segundo relata *Rovegno*, com carinho, *Muylaert* sequer sabia bater a máquina, mas deu a **TM** a estrutura técnica e humana de que necessitava para ocupar de vez o terreno experimentado desde 1963 (veja reportagem com *Muylaert* nesta edição).

Foi ele quem trouxe para **TM** em 1968 o então jovem engenheiro mineiro *Neuto Gonçalves dos Reis*. Inicialmente como pesquisador, chegando até a chefia da redação e, por fim, a editor de **TM**. *Neuto* transformou-se na própria alma da revista. Na opinião de *Muylaert* — e esta é unânime entre o bocado de pessoas ouvidas por esta reportagem —, “*Neuto* se transformou num dos mais importantes jornalistas especializados do país e, sem dúvida nenhuma, numa autoridade imprescindível em questões relativas ao transporte, em todos os níveis” (veja entrevista com *Neuto* nesta edição).

INICIATIVAS MARCANTES — Durante os seus vinte e cinco anos de existência, **TM** teve oportunidade de tomar iniciativas que ficaram marcadas na história do transporte brasileiro e inclusive a nível da América Latina. Foi **TM** que introduziu a utilização criteriosa das planilhas de custos operacionais de veículos; realizou concursos de empenhadeiras; impulsionou, também através de concurso, a modalidade de pintura de frotas; promoveu seminários para técnicos e res-

ponsáveis de empresas; e criou a lista-gem anual das maiores e melhores empresas do setor. Com suas edições especiais de carroçarias, manutenção, guias industriais, distribuição, entre outras, com os testes rigorosos que aplicava nos veículos, acabou se transformando, conforme avaliação de *Eduardo M. Machado*, gerente de Materiais da *Monsanto* e participante dos seminários de **TM** (veja reportagem nesta edição), em “instrumento indispensável para a formação de mão-de-obra especializada”.

Desde que se emancipou da Editora *Abril* (veja os detalhes do episódio no box), em 1976, **TM** não apenas manteve os seus compromissos iniciais como, apesar de todas as dificuldades, aprofundou o seu esforço no sentido de continuar fornecendo ao setor de transportes uma publicação séria e responsável. Introduziu mudanças gráficas que a tornaram de leitura mais ágil (veja o box); criou novas seções que possibilitavam transmitir o maior número possível de informações ao leitor de maneira rápida e organizada. Mais recentemente, lançou o *news letter* de Legislação e, posteriormente, o caderno regional para São Paulo. **TM** ampliou a tiragem e investiu permanentemente em grandes reportagens que ilustravam o aporte técnico e administrativo sempre presente em suas edições.

“MOLA PROPULSORA” — “**TM** é uma mola propulsora do transporte rodoviário de carga do Brasil”, avalia *Paulo Fernando Moreira*, da *Sorocap* e ex-FNV *Fruehauf*. Avaliação que, felizmente, não é isolada. Outro reconhecimento explícito desta contribuição importante, por exemplo, surgiu a partir de uma observação simples feita pelo ex-ministro dos Transportes *Cloraldino Soares Severo*, quando, ainda ocupante da pasta, visitou uma *Brasil-Transpo* e passou pelo estande de **TM**. Relata o empresário



Mercadante: dificuldades eram enormes



Klotzel: escola de uma geração inteira

Thiers Fattori Costa, da *Transdroga*, naquela ocasião presidente da *NTC* (razão pela qual acompanhava o ministro na feira), que Severo confidenciou que sempre que precisava tomar partido a respeito de uma questão, buscava saber a posição de **TM** sobre ela, como elemento básico de referência para formar a sua própria opinião.

FIRMEZA — *Neuto Gonçalves* deixou a direção editorial da revista temporariamente em março de 1982 para atuar como assessor técnico da *NTC*. Ao reassumir o cargo em agosto de 1984, escreveu um editorial explicativo que afirmava o seguinte:

“Deixar minhas funções jornalísticas e administrativas na Editora não significou um adeus às armas. Pelo contrário, prossegui, por outros meios, a luta pelo aperfeiçoamento do nosso transporte.

“Tenho certeza de que a longa convivência com os líderes do *TRC*, os técnicos do governo e os colegas da *NTC* não foi em vão. Os trinta meses passados na “casa do transportador” — que, confesso, deixei com certo pesar — valeram por um verdadeiro curso de pós-graduação.

“Hoje, dois anos e meio após aquela nostálgica despedida, aqui me têm os leitores de regresso. Com satisfação, reencontro uma **TM** tão atuante e combativa quanto a dos velhos tempos.

“Os que aqui resistiram souberam conduzir a revista com a mesma firmeza e independência que sempre marcaram a minha atuação”.

A síntese da história de **TM** está aí. Seu primeiro quarto de século de existência apenas confirma sua desafiadora vocação: constituir uma letra indispensável desta palavra multifacetária e intrigante que se chama “transporte”.



alguém assumia a tarefa de mantê-la ou a revista passaria a figurar na galeria dos empreendimentos que, embora exitosos, se encontram fadados ao sacrifício. “Foi uma decisão difícil, mas necessária”, afirma Roberto Civita, diretor da Abril.

A edição de número 150, de junho e julho de 1976, anuncia a venda da revista para os profissionais que a realizavam há muitos anos. No número seguinte, a revista circula pela primeira vez sob a bandeira da Editora TM Ltda.

As circunstâncias que levaram a Abril a abrir mão do segmento de revistas técnicas no interior do mercado editorial são explicadas hoje por Roberto Civita da seguinte maneira: “O fato de serem necessariamente publicações de baixa tiragem, por se dirigirem a públicos bem específicos, praticamente inviabilizava a sua operação econômica numa estrutura editorial, comercial e industrial como a da Abril, dimensionada para trabalhos em escala maior”. Ele conta: “decidimos vender os nossos títulos técnicos a preço totalmente simbólico, em troca de publicidade, aos próprios responsáveis pela gestão editorial e comercial de cada publicação.



João de Deus: o ônibus tridimensional
Foi uma decisão acertada e a prova disso é que TM está completando os seus 25 anos”.

Fabio Mendia, que foi gerente Comercial do grupo de revistas técnicas até 1974, considera que uma revista especializada tem que “viver o seu mercado”. O *publisher*, segundo ele, “tem que respirar transporte, conversar constantemente com as pessoas, ser do meio”. Tudo isso, a seu ver,

Mendia: é necessário viver o mercado

“Uma decisão difícil, porém acertada”

No começo de 1976, a vida de TM balançou. A Editora Abril decidiu desfazer-se de sua criatura e, como não se trata de ser humano, ou

MACACO VEICULAR

A força bruta que sobe e desce sem esforço



● Equipamento eletromecânico indispensável na sua oficina para manutenção de veículos pesados. ● Fornecido com cavaletes opcionais para utilização simultânea em diversos veículos. ● Através da complementação com acessórios opcionais, é indicada a sua utilização na movimentação de containers, caixas e cargas especiais.



JURUBATUBA MECÂNICA DE PRECISÃO LTDA.

Rua João de Araújo, 830 - CEP 04469 - Cx. P. 22535
Pedreira - Santo Amaro - São Paulo - SP
F: (011) 563-4244 - Telex: 11 25817 - Telefax: 563-9055

TODO BRINDE
TEM QUE SER PRÁTICO.
TEM QUE SER TAUCH.



A TAUCH facilita sua escolha para o brinde ideal de sua empresa. Com sua linha de bolsas e sacolas, você agrada a todos com um brinde prático e muito elegante. Fale com a gente.

UMA BOA MARCA TEM QUE SER
GRAVADA EM UM BOM PRODUTO.

Tauch®

TAUCH INDUSTRIA E COMÉRCIO DE ARTIGOS ESPORTIVOS LTDA.
Rua Luciano Silva, 156 - Vila das Belezas CEP 05841
Fones: (011) 511-4549 - 511-9438 - São Paulo - SP.



não ocorria no caso da Abril, “cujo apetite deixou de ser despertado pelo pequeno retorno econômico que a revista trazia em comparação com os demais projetos da empresa”. Assim, foi a relação direta, existencial mesmo, entre Neuto Gonçalves dos Reis e o setor, que permitiu a **TM** não se deixar esvaír e, pelo contrário, aprofundar a sua trajetória. Junto com Rinity Igarashi, Lazaro Merasce e Vitu do Carmo, Neuto assumiu o controle da revista, por cima de todos os riscos e dificuldades que tal decisão implicava.

A emoção do grupo que tomou em mãos o destino de **TM** transbordou as fronteiras da própria revista. O arquiteto João de Deus Cardoso, por exemplo, que se destacou nos concursos de pinturas de frotas promovidos por **TM** (veja reportagem nesta página), diz que foi à casa de Neuto no mesmo dia em que se deu a operação. “Aprecio o teu rigor científico e quero a sobrevivência de **TM** no meio da selva. Estou contigo”, pontificou então o arquiteto. Conta um ex-sócio de uma grande agência de publicidade que, momentos antes de tomar a decisão, Neuto lhe telefonou para relatar os fatos e perguntar se, com a transferência do título, tal agência manteria seus clientes nas páginas de **TM**. Era uma tarde de sexta-feira. Emocionado, o publicitário disse que sim, que “com você na direção a competência que já existe vai continuar e nós manteremos os anúncios, bancamos isso”. Houve alguns segundos de silêncio na conversação, aqueles segundos em que faltam as palavras...

“Uma revista que nasceu dez anos na frente”

O jornalista e engenheiro Roberto Muylaert, hoje presidente da Rádio e Televisão Cultura de São Paulo, tem um lugar especial na história de **TM** e deixou marcas em toda a trajetória da revista. Atuando primeiramente como consultor, no tempo em que trabalhava como gerente na Clark Piratininga, Muylaert foi estreitando laços com **TM**, tornando-se depois repórter, redator e diretor de Redação. Desse intercâmbio — foi através de **TM** que Muylaert se introduziu no mundo das comunicações — nasceu um feliz casamento.

“Hesitei em assumir o trabalho jornalístico, mas depois me soltei”, relata Muylaert, que fazia inclusive



Muylaert: saindo do tempo da caverna

as próprias fotos — numa Roleiflex que recorda com carinho — para suas reportagens. Corria o ano de 1964 e, no setor de transportes, tudo ainda engatinhava em termos de administração profissional e empresarial. “**TM** assumiu logo a maior importância porque as empresas eram muito pouco sofisticadas”, diz Muylaert. “A revista começou a falar de coisas que não passavam pela cabeça das pessoas, como planilhas, estoques, custos, controle das tonelagens e outras questões fundamentais”.

Na sua avaliação, **TM** “era um produto que estava dez anos na frente, pois as transportadoras ainda viviam na idade do arco e flecha.” Todo o esforço de Muylaert desde que assumiu a direção da revista, em janeiro de 1965, centrou-se no investimento em técnicos que poderiam ser também jornalistas, reforçando o aspecto de seriedade com que **TM** sempre tratou os assuntos que se propõe a esmiuçar.

No período em que esteve diretamente ligado à redação (entre 1964 e 1968 pois, depois passou a assumir sucessivamente diversas funções no interior da Editora Abril), o engenheiro conseguiu estruturá-la firmemente. Foi ele quem trouxe para **TM** o engenheiro Neuto Gonçalves dos Reis, ainda em 1968. Foi sob seu impulso que brotou o 1º Concurso de Pintura de Frotas, iniciativa pioneira que causou reconhecido impacto e que até hoje ocupa um lugar destacado entre as realizações de **TM**. “Não haveria preocupação com a pintura de frotas tal como existe hoje se não fosse **TM**. A revista mudou o conceito sobre esta questão e influenciou inclusive diversos outros países da América Latina”, afirma Muylaert, não sem uma ponta de orgulho pela dimensão alcançada por sua própria iniciativa (leia matéria sobre o Concurso nesta edição).

Segundo ele, o “feedback” da parte dos leitores para a redação, no início, era “precário”. Os próprios anunciantes potenciais ainda não sabiam muito bem o que era uma revista técnica. “Os frotistas na época até gozavam, não entendiam o alcance daquilo tudo”. Não por acaso, levar a proposta adiante, conforme relata Muylaert, exigiu “um esforço brutal”. Vinte e cinco anos depois, para Muylaert, a revista, sob a direção de Neuto Gonçalves dos Reis (“uma das grandes cabeças do jornalismo técnico do Brasil”), permanece “uma referência para o transporte brasileiro e para o próprio jornalismo”.

Da pintura, aos seminários de transporte

Em sua edição número 42, de janeiro de 1967, **TM** trazia o anúncio da realização do 1º Concurso de Pintura de Frotas, inspirado em iniciativa semelhante promovida pela revista norte-americana “Fleet Owner”. Não era uma preocupação nova dentro da redação da revista. Já em seu número 4 (dezembro de 1963), podiam-se ler detalhes a respeito da questão em uma reportagem que levava o nome de “Pintura — Promove e Protege”. Roberto Muylaert, o autor da idéia de se fazer o concurso, lembra que “não haveria a preocupação com a pintura das frotas, como há agora, se não fosse a **TM**”. Na sua opinião, a realização do concurso “mudou o conceito a respeito do assunto”.

Entre vários outros, pelo menos dois jovens arquitetos se destacaram logo de início na criação de desenhos específicos para ônibus e caminhões: Carlos Ferro e João de Deus Cardoso. Ainda jovens, estudantes na Fa-



Carlos Ferro: projeção com o concurso

Bendix 30 Anos.



Há 30 anos a Bendix iniciava suas atividades no Brasil, produzindo sistemas de freios. Já então a empresa tinha plena confiança no potencial do país e da recém estabelecida indústria automotiva nacional.

Essa confiança veio se confirmando a cada dia. Em pouco tempo os produtos Bendix equipavam os veículos produzidos no Brasil. Hoje, a Bendix produz sistemas de freios para automóveis, caminhões, ônibus e tratores, além de direções hidráulicas, fluidos para freios e outros componentes que contribuem para o desenvolvimento da indústria brasileira.

Em equipamentos originais ou reposição, a qualidade e a segurança dos produtos Bendix continuam evoluindo sem parar.

Evoluindo Sem Parar.



Sistemas de Freios, Fluidos
e Direção Hidráulica

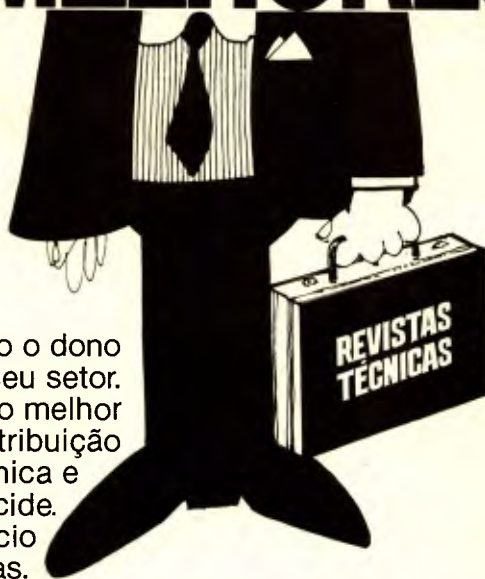


CONTRATE AS MELHORES PUBLICAÇÕES DA SUA ÁREA

Revista Técnica Especializada e Dirigida é como o dono do negócio ou um experiente engenheiro do seu setor. Conhece tudo do assunto e pode vender muito melhor o seu produto ou serviço. E ela vai fundo. Por distribuição dirigida ou assinatura, a Revista Técnica e Especializada vai direto para a mesa de quem decide.

Sem ser barrada na entrada. Invista em anúncio nas Revistas Técnicas Especializadas.

Contrate quem tem mais qualidade na sua área. Campeã de vendas só pode dar muito retorno.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EDITORES DE PUBLICAÇÕES TÉCNICAS, DIRIGIDAS E ESPECIALIZADAS.



Seminários TM: contribuindo para modernizar e desenvolver os transportes



Concurso de pintura de frotas: vinte anos estimulando o trabalho profissional



Machado: disputados e de alto nível

Aprimorar o visual: luta de 25 anos

O diagramador Ionaldo A. Cavalcante, que participou desde o projeto gráfico inicial até completar quarenta edições como paginador de TM, relata que nem tudo foi simples. “No começo, por ser um assunto técnico, a revista tinha um visual um tanto sério demais. Foi só aos poucos que percebemos que era possível combinar aqueles assuntos com uma diagramação mais aberta, arejada”.

Recém-chegado da França e ainda morando em hotel, o atual chefe de arte da revista Visão, Jean Grimaud, foi o responsável por importan-



Cavalcante: visual sério, mas leve

tes mudanças na apresentação visual de TM ao longo de vários anos, em particular no início da década de 70. Por ocasião dos 25 anos de TM, ele conta os motivos e as características gráficas que a revista assumiu e que, em linhas gerais, mantém até os dias de hoje:

“O primeiro boneco que fiz da revista utilizou vários critérios. Os principais foram dar maior modernidade, um visual menos confuso, sem sair dos padrões tradicionais da chamada seriedade que norteia a revista. Busquei uma forma de economizar o tempo do leitor, permitindo que ele pegue o caminho mais direto para encontrar o artigo de seu interesse. Enfim, trabalhei no sentido de embalar o produto corretamente, isto é, produzindo uma capa mais criativa, mais vistosa, chamativa”.

desenvolvimento dos transportes e sua modernização no Brasil teve e tem ainda outros capítulos importantes. Entre eles a coletânea de seminários altamente especializados, abrangendo temas como política e legislação de transportes, administração, engenharia e manuseio de materiais, logística empresarial e distribuição física, manutenção de frota e economia de combustível, tarifas e custos rodoviários, entre tantos outros. O gerente de Materiais da Monsanto, Eduardo

M. Machado, recorda que “estes seminários sempre foram muito disputados e de alto nível.” Tendo iniciado seu contato mais direto com TM enquanto aluno de Neuto em um curso realizado no Management Center do Brasil, em 1975, Machado destaca que, nesta área, “o que há de melhor sempre veio da TM”.

Bernardo Ajzenberg foi redator de TM. Atualmente, é redator de primeira página da Folha de São Paulo.



Tigre da Kellogg's: primeiro ganhador

Rubens Lopes Júnior, diretor Administrativo da Embu Borracha: “Acho TM uma das melhores revistas que existem. Sempre me deu muito retorno de publicidade, pois ela realmente chega ao empresário, o pessoal lê. Suas reportagens são sempre criteriosas, muito boas”.

Thiers Fattori Costa, ex-diretor da NTC, na Transdrega: “TM não mistura as estações nunca. Sempre se pautou por uma linha confiável, sempre foi fiel, absolutamente fiel aos princípios. Tem-se envolvido nas teses de interesse do setor, com isenção, criticando as posições de entidades ou empresas e ajudando a defender nos casos em que acha que deve fazê-lo. Essa confiabilidade é um grande patrimônio que TM possui. Todas as matérias são interessantes. Os testes que realiza são acompanhados e respeitados. Em matéria de caminho, o que TM fala já é uma parte da decisão do empresário. Quando estive na assessoria da NTC, Neuto foi brilhante. Tem opiniões muito sérias e firmes, é extremamente competente em tudo o que faz”.

Paulo Fernando Moreira, ex-FNV Fruehauf, hoje na Sorocap: “TM é leitura obrigatória para quem se propõe a trabalhar na área de transporte. Sempre teve matérias bem feitas, muitas vezes pressionando positivamente o governo, com a parte editorial sempre imparcial, enérgica, às vezes crucial. Lembro que nos debates sobre a regulamentação do TRC, foi a opinião de TM que acabou prevalecendo”.

UMA PUBLICAÇÃO CONSAGRADA

Alcides Klein, ex-Supergasbrás e Ford, hoje da Multipla Assessoria: “Leio TM desde o número zero. Quando surgiu, a reação do setor foi muito positiva. A revista teve sensibilidade para tratar questões técnicas de forma mais leve, equilibrando inclusive o aspecto administrativo com a engenharia de transportes. Sempre trouxe idéias e propostas novas para o setor. Os testes com os veículos podiam muitas vezes ser contestados, mas, para a Scania, por exemplo, eram da maior importância. Hoje mantém o seu padrão de qualidade, apesar de eu considerar que poderia trazer mais coisas a respeito do desenvolvimento do transporte a nível internacional”.



Silvio M. Odo, gerente de vendas da Cardan Ito: “TM está consagrada no mercado em que atua. Uma das razões para isso é a profundidade com que trata os assuntos reportados, uma profundidade que, neste setor, só ela traz. Além disso, aborda as coisas do momento, da atualidade. Destaca-se na sua apresentação visual e no aporte técnico especializado”.

Engenheiro Adriano Conter Filho, da empresa Rusi: “Acredito que a revista é bastante boa, a melhor do setor. Leio-a há mais de sete anos e sempre achei TM indispensável. Desde que a acompanho é assim”.

Mário Ernesto Humberg, ex-diretor do Grupo Técnico da Abril, atualmente na CL&A Associados: “TM sempre possibilitou um faturamento publicitário muito bom. Sua aceitação era extremamente favorável para o aspecto comercial. A preocupação sempre foi a de que houvesse retorno, contra os chamados leitores fantasmas. Muitas vezes crítica, transformouse num ponto de conexão no interior do setor de transportes no Brasil.”

Carlos William de M. Ferreira, da Brasilit: “A revista é muito importante para o ramo do transporte. Chama a atenção pela seriedade profissional com que enfoca os assuntos, seu tratamento técnico e econômico. Possui uma linha independente que ajuda o setor a evoluir constantemente.”

Engenheiro Ernesto Klotzel, especialista em aviação, atualmente na CL&A Associados: “É a única revista técnica que leio, do começo ao fim. Teve um impacto desde que nasceu. Até hoje preenche sua função muito bem. Em particular, foi a fidelidade do Neuto aos princípios de defesa daquilo que é melhor para o transporte que viabilizou a revista ao longo do tempo. TM não tem medo de criticar os maiores fabricantes ou anunciantes quando isso é necessário. É uma mídia essencial”.

Renê Perroni, Scania: “É uma revista de transporte pioneira no Brasil e que, sem dúvida, leva muitos conhecimentos e informações aos seus leitores. Para mim, poderia ser um pouco mais técnica, porém, alguém dos exageros matemáticos. Parabéns à revista e à sua alma, o excelente profissional Neuto”.

Adriano Murgel Branco, ex-presidente da CMTC, ex-secretário estadual dos Transportes, hoje secretário estadual da Habitação: “Sobre TM, tenho a melhor opinião possível. É séria no tratamento dos problemas. Abrangente e eficiente na análise das questões. Sempre teve e tem colaborações importantes em diversos setores, além de ser prestadora de serviços. Toda vez que tive que lidar com problemas ou novidades, cálculos de custos, sempre procurei em TM um respaldo. Faço votos que prossiga sempre assim, possibilitando a quem tem contato receber, como no meu caso, os subsídios para o trabalho diário. Mesmo hoje, recebo seus artigos e envio cópias para amigos e engenheiros”.

FOTO: Arquivo TM



Se o seu chassi não for Scania, corte aqui.

CMTCC

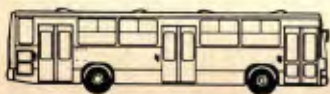
PROPRIEDADE DO POVO

SCANIA 112

Quando a engenharia brasileira ousou desenvolver o projeto de um ônibus de dois andares, deparou com um grande problema: onde encontrar um chassi capaz de suportar as condições de carga e as exigências mecânicas com segurança, conforto, economia e perfeito desempenho? Mas não precisou ir muito longe para descobrir. Aqui mesmo, o chassi para ônibus

Scania modelo K-112, que equipa grande parte da frota de ônibus tipo Padron da CMTCC, vem provando suas qualidades de robustez, conforto e eficiência há vários anos. E sendo testado num dos laboratórios mais exigentes do mundo: o sistema de transporte público da cidade de São Paulo. Pronto. Problema resolvido. E São Paulo ganhou um ar londrino com o "Fofão"

Parece muito simples. Mas, para que essa solução fosse alcançada, foi necessário muito trabalho e um longo desenvolvimento tecnológico de quase cem anos, sendo mais de trinta e um aqui no Brasil. Só para se ter uma idéia, já em 1911, a Scania abandonava o conceito, até então universalmente aceito, de que pessoas e cargas mereciam o mesmo





tratamento e criava o primeiro chassi projetado e desenvolvido especificamente para o transporte de passageiros. Resultado: nascia o ônibus no mundo. Em 1957, por exemplo, quando a Scania veio para o Brasil, já trouxe na bagagem um conceito até hoje revolucionário em nosso meio - o do veículo mundial. E desde então, sempre ofereceu aqui produtos iguais aos que



fabrica em outros países, com motor, câmbio e diferencial 100% projetados e fabricados por ela mesma, e dentro dos mais exigentes avanços tecnológicos e controles de qualidade. Isso propiciou à Scania brasileira condições para tornar-se fabricante exclusiva de certos componentes, dentre todas as fábricas Scania do mundo. Componentes como, por exemplo, os



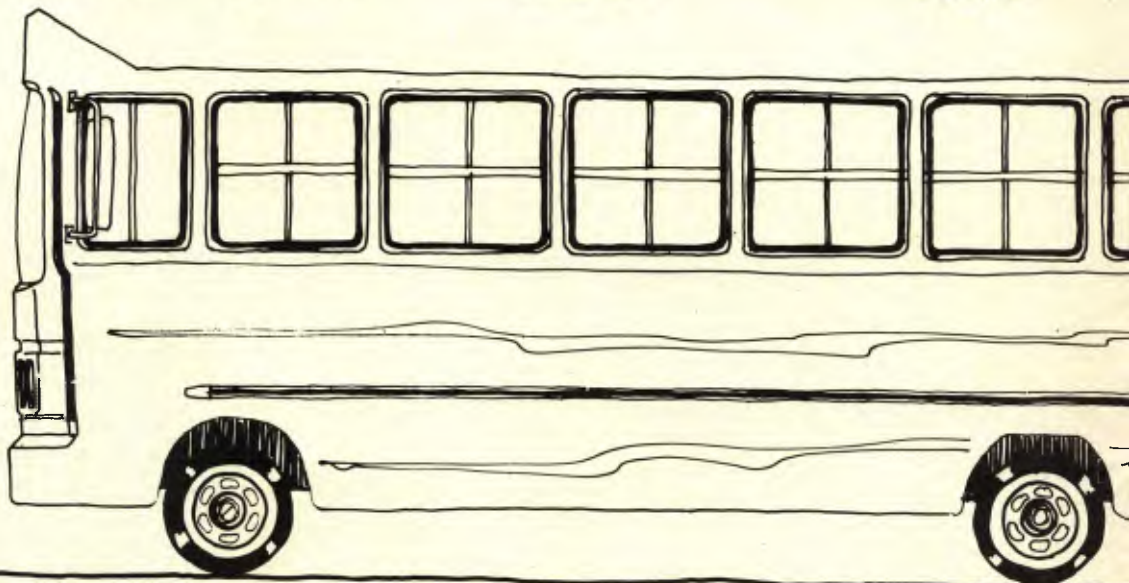
blocos do motor de 8 cilindros. Por essas e por outras, ao planejar o seu veículo, todo cuidado é pouco: sabendo o que vai em cima, muita atenção com o que vai embaixo.



SCANIA
especializada em transporte pesado



1190 Kg, OU 17 PESSOAS É QUANTO O ÔNIBUS DE DURALUMÍNIO



CIFERAL PESA MENOS QUE OS OUTROS.



As carrocerias dos concorrentes pesam em média 97 kg a mais por metro linear de comprimento. Isto se traduz em 1190 kg, ou 17 pessoas adultas, no caso dos ônibus urbanos. Pesando menos, o Ciferal economiza mais em combustível, pneus e amortecedores, e proporciona melhor aproveitamento dos freios. E entre uma revisão e outra, o tempo acaba sendo maior.

MAS SÓ NO CIFERAL ESTES 17 PASSAGEIROS PAGAM A PASSAGEM.

CIFERAL

Av. Brasil, 8191, Rio de Janeiro

DEPOIMENTO

“Não misturo anúncio com jornalismo”

O editor de TM, Neuto Gonçalves dos Reis, dá a receita que transformou a revista numa das publicações técnicas mais respeitadas do país: colocar sempre a independência da redação acima de tudo

Bernardo — Quando você entrou em TM, em agosto de 1968, esperava que a revista pudesse chegar aos vinte e cinco anos?

Neuto — Não tinha muita noção de onde ia dar essa história. Tinha entrado na Abril em março, participando do curso de jornalismo que preparou o lançamento da *Veja*. Estava acabando um curso de pós-graduação em Engenharia Econômica na PUC, depois de me formar em Engenharia Civil na Universidade Federal de Minas Gerais e já possuía também alguma experiência em jornalismo especializado, pois tinha trabalhado, ainda como estudante, dois anos numa revista de construção civil de Belo Horizonte. Eu tinha lá uma função técnica, de coletar preços de materiais, redigir artigos técnicos, calcular custos de construção civil. Isso me obrigava a escrever um pouco e acabei descobrindo que gostava de escrever. Em Minas, estava uma época difícil para sobreviver como profissional liberal, calculando concreto armado e sendo responsável-técnico por pequenas obras. Foi quando apareceu um anúncio na revista Realidade que perguntava: “Você quer ser jornalista?” Foi o ponto de partida. A uma certa altura do campeonato, conheci o Roberto Mulyaert, que estava nessa época assumindo a Direção Geral do chamado Grupo Técnico da Abril. Houve então o “desvio” na minha carreira, pois inicialmente pensava em ser repórter de economia na *Veja* e acabei

integrando à equipe de TM.

Bernardo — No fundo, combinava com o que você queria...

Neuto — Eu não sabia muito bem o que queria dentro do jornalismo, porque temia perder de todo o contato com a área técnica. Queria alguma coisa que pudesse se relacionar com o meu *background*, essencialmente técnico e econômico. Na época, havia no Grupo Técnico basicamente dois



“Meu leitor é sempre quem faz ou usa qualquer tipo de transporte”

tipos de jornalistas: aqueles experimentados, que já eram da profissão e que tinham condições de fechar uma revista, editar, secretariar etc., e os que ainda não sabiam fazer isso mas tinham um suporte técnico. Foi essa combinação que forjou TM e outras revistas técnicas naquela ocasião.

Bernardo — O primeiro contato já provocou alguma empatia ou foi muito difícil?

Neuto — A rigor, meu primeiro contato foi com “Máquinas e Metais”, que tinha programado uma grande pesquisa sobre indústria de base. Acabei me saindo bem e aí nasceu o interesse do pessoal das revistas técnicas pelo meu passe. Passei então a trabalhar como repórter no departamento de pesquisas, encarregado das edições especiais. Meu primeiro trabalho foi uma edição prévia do Salão do Automóvel de 1968, no Ibirapuera.

Bernardo — O que se destacou nesse salão?

Neuto — Foram os ônibus. A Caio, por exemplo, estava lá com um ônibus de alumínio. Era uma época em que as carroçarias ganhavam formas mais aerodinâmicas, mais européias, e havia uma proliferação de indústrias no setor. Estavam lá a Metropolitana e a Striuli, do Rio, por exemplo, que hoje não existem mais.

Bernardo — Que outro trabalho te entusiasmou na época?

Neuto — Foi uma pesquisa estatística que fizemos na estrada com caminhoneiros. Queríamos saber quem eles eram, o que pensavam, como viviam, quanto ganhavam. Isso gerou uma grande reportagem, com muitos gráficos, que inclusive foi traduzida e publicada nos Estados Unidos. Ela também foi a semente de uma revista que se tornou depois muito conhecida, “O Carreteiro”. Outra reportagem foi sobre a vencedora do 2.º Concurso de Pintura

FOTO: Marcelo Vigneron



FOTO: Arquivo TM

Translar nas ruas de Curitiba em 1968: comprovando o impacto de uma boa pintura de Frotas, uma empresa de Curitiba chamada Translar. Nessa ocasião vi o impacto concreto das pinturas sobre a clientela, o que me levou, mais tarde, a manter, como mantemos, este concurso até hoje.

Bernardo — O perfil de TM era muito diferente do de hoje?

Neuto — Logo no início, TM tinha uma preocupação explícita em ser multimodal. Incluía até a construção de estradas, o que hoje já não ocorre em função da grande quantidade de publicações que cobrem apenas esta área. Havia destaque inclusive para transporte aéreo e transporte interno. Até hoje, cobrimos todos os modos, mas de forma diferenciada, em função das próprias contingências do setor. Hoje, o transporte rodoviário movimenta no Brasil 70% das cargas e 90% dos passageiros. Claro que isso repercute na revista, que apresenta uma predominância de reportagens sobre o transporte rodoviário.

Bernardo — Houve também a fase dos bonecos, em que as capas eram praticamente em todas as edições, fotografias de empresários e não mais equipamentos ou materiais...

Neuto — O Roberto Civita estava nessa época, já no meio do Milagre Econômico, muito entusiasmado com a palavra “negócios.” Achava que o interessante era que as revistas fossem de negócios, o que nos levava a dar destaque aos empresários e seus gran-

des negócios. Essa fase durou mais ou menos até 1977.

Bernardo — Como foi o episódio da ruptura com a Abril em 1976?

Neuto — Em 1974, a editora havia decidido separar o grupo das demais revistas técnicas, assim como fez com vários outros setores. Houve uma descentralização. Surgiu a Abril-tec Ltda., que passou a editar TM, entre outras. Apesar de contar com gran-

“TM já era um patrimônio do país. Não podia fechar”

des homens, a coisa não estava andando bem empresarialmente. Começou a aparecer vermelho por todo lado no balanço da Abril-tec. Algumas revistas eram rentáveis, outras não. Eu mesmo achava que se devia proceder a uma seleção, no sentido de manter algumas publicações e acabar com outras. Era uma impressão que me vinha em função da minha própria formação em administração de empresas. Achava que se devia concentrar esforços nos bons produtos. Mas o que é bom produto para mim podia ser produto insignificante para a Abril, em função de suas dimensões. A decisão que veio da Abril e de um associado seu norte-americano foi a de que as revistas eram muito caras e não compensavam para a empresa. Que deveriam ser fechadas. Foi um

choque para nós. Mas a Abril abriu a possibilidade de nos entregar os títulos para se manter as revistas, dentro de determinadas condições. Uma das condições era a de que não poderia continuar existindo o grupo das técnicas como um todo. Cada um ficaria com um título apenas, para que não houvesse uma concorrência direta com a revista Exame e também porque se acreditava que só poderíamos ter sucesso se fôssemos de fato microeditores, “de garagem”, como chegou a dizer na época o Roberto Civita.

Bernardo — Foi uma compra dos títulos?

Neuto — Na verdade, foi um negócio de pai para filho. A Abril foi muito correta. A compra foi absolutamente simbólica, com pagamento em três anos através de veiculação de anúncios da Abril. O título ainda pertenceria à Editora durante aquele período e depois, caso sobrevivêssemos, passaria para nós.

Bernardo — Você relutou?

Neuto — Relutei bastante. Eu não estava totalmente preparado para passar de empregado a empresário. Gostava da Abril. Tive mil oportunidades de sair da Abril para exercer funções técnicas ou jornalísticas com salários muito melhores. Mas eu gostava de fazer o que estava fazendo. TM estava muito bem, ganhava prêmios, crescia. Tinha uma equipe muito boa. Era bom fazer aquilo. Prevalceu na decisão o meu amor pela revista. Eu achava, até liricamente, que TM era um patrimônio cultural do país, que não podia desaparecer assim, sem mais nem menos. Não tinha garantia nenhuma de que ia dar certo. Consultei amigos, inclusive em agências de publicidade. Um deles foi o Ernesto Klotzel, que já tinha trabalhado na Abril. Ele disse: “Vai em frente”. Nós fomos. Em seis ou sete meses, aqueles temores e riscos que antevíamos se dissiparam, apesar de todas as dificuldades e da ausência da infra-estrutura da Abril. Para dar um exemplo: nós passamos a dividir uma casa com outras revistas que tinham vivido o mesmo processo, e a precariedade era tão grande que até a cozinha da casa foi transformada em escritório. Depois, saímos e fomos para a rua São Martinho, onde ficamos até 1979. Veio aí a fase da Said Aiach e agora, estamos aqui (rua Vieira Fazenda).

Bernardo — O mailing foi mantido com a transferência dos títulos?

transporte moderno

São Paulo

Largada fatal

Em São Paulo, dois motoristas transformam a avenida Brig. Faria Lima numa pista de corrida

PAINEL

Painéis chocam motoristas



Chocar os motoristas, para que eles passem a ter mais cuidado ao dirigir. Esta é a idéia do secretário Municipal dos Transportes, coronel Geraldo Arruda Penteado.

Para colocar a idéia em prática, o secretário instalou em cruzamentos e avenidas de grande movimento tablados exibindo carros acidentados, destruídos. Algumas frases como: "Só acontece com os outros", "Estava atrasado" completam o cenário.

Mas, a idéia não agradou a muitos motoristas. Alguns deles não viram com bons olhos o carro

colocado na avenida Dr. Arnaldo, na frente do Hospital Emílio Ribas (um Fiat que teve a porta direita afundada até o centro do carro).

"Isso não vai alterar em nada minha maneira de dirigir", afirma outro motorista, que acha esse tipo de campanha de mau gosto. "Está tornando a cidade mais feia."

Existe o perigo de o carro acidentado desviar a atenção do motorista que acabaria colidindo com outro, principalmente se for colocado numa avenida de tráfego intenso, como a Alcântara Machado (foto).

Mafersa entrega à Fepasa novo lote de vagões-tanque

Como parte do seu Plano de Recuperação e Modernização, a Fepasa acaba de receber mais vagões-tanques da Mafersa, completando 180 unidades de um total de 230.

Os novos veículos que transportarão derivados de petróleo e álcool anidro, integram a encomenda feita no ano passado, com recursos oriundos da Finame.

Na entrega dos vagões, estava incluso o primeiro vagão-tanque nacional

projetado por computador, que transporta maior tonelagem e tem peso inferior ao dos vagões comuns. A capacidade de transporte desse novo vagão é de 87 mil litros de carga líquida.

O vagão-tanque, de tara reduzida, ora circulando experimentalmente nas linhas da Ferrovia Paulista, representa uma alternativa econômica, devendo melhorar o desempenho da empresa e proporcionar melhor o aproveitamento da frota de locomotivas.



ANUNCIE NESTA REVISTA:



Editora TM Ltda

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



A frota Volkswagen da Transcib aumentou em 453 toneladas. O prestígio Davox aumentou muito mais.



A Transcib adquiriu mais 26 caminhões na Davox de uma só vez. Agora, a frota da Transcib tem 74 caminhões Volkswagen, todos fornecidos pela Davox.

A Transcib teve boas toneladas de razões para tanto. Foi decisiva a qualidade Volkswagen.

Mas a sensibilidade empresarial da Davox possibilitou um bom negócio para o cliente.

Transcib e Davox largaram e chegaram na frente, como sempre.

Porque sabem competir e ganhar.



Cia. Davox de Caminhões

Av. Nações Unidas, 21.927 - CEP 04795 - São Paulo - SP
Fones: PABX (011) 247-8233 - Telex: 011-53028

TRANSPORTE COLETIVO

Como as empresas evitam acidentes

Acidentes causam prejuízos materiais, abalam a imagem da companhia e trazem desgastantes processos judiciais. Veja o que as empresas de ônibus costumam fazer para reduzi-los ou evitá-los



FOTOS: Marcelo Vigneron

Coletivo trafegando pela esquerda na avenida Faria Lima em São Paulo: indisciplina que as empresas de ônibus procuram evitar

“Este ano não tivemos nenhum acidente devido a falhas mecânicas, e esperamos continuar assim.” Uma afirmação difícil de se ouvir num país recordista mundial em número de acidentes. Mas, com uma filosofia de segurança bem aplicada, isto é possível.

A Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel, com 480 ônibus rodando na zona leste da Capital, conseguiu esta marca adotando medidas preventivas adequadas para combater acidentes. “Não podemos mudar o sistema viário de São Paulo, que é muito ruim”, explica Maurício Lourenço da Cunha, diretor de Manutenção da empresa, “por isso, tentamos acabar com os defeitos mecânicos, através de manutenção preventiva, e as falhas humanas, através de melhor seleção dos motoristas”.

Esta preocupação justifica-se por causa das consequências desagradáveis que os acidentes acarretam. Além do prejuízo material, a imagem da empresa fica abalada e, em caso de vítimas, há os inevitáveis processos judiciais.

MOTORISTAS — Para reduzir os acidentes por falhas humanas, as empresas procuram ser cada vez mais rigorosas na admissão dos motoristas, além de treiná-los para as situações específicas que irão enfrentar.

A Carteira Nacional de Habilitação, categoria D, é exigida em todas as empresas. O tempo de experiência varia. “Nós exigimos dois anos em transporte urbano, ou caminhão pesado”, explica Gilberto Presolin, diretor da ECCB — Empresa Circular Cidade de Bauru.

Já, na Viação Campos Elíseos, empresa com 209 veículos que atua em Campinas, a exigência é maior. “No mínimo quatro anos”, diz Haroldo Bola Borges, gerente administrativo da empresa, “podendo ser em ônibus ou caminhão pesado”.

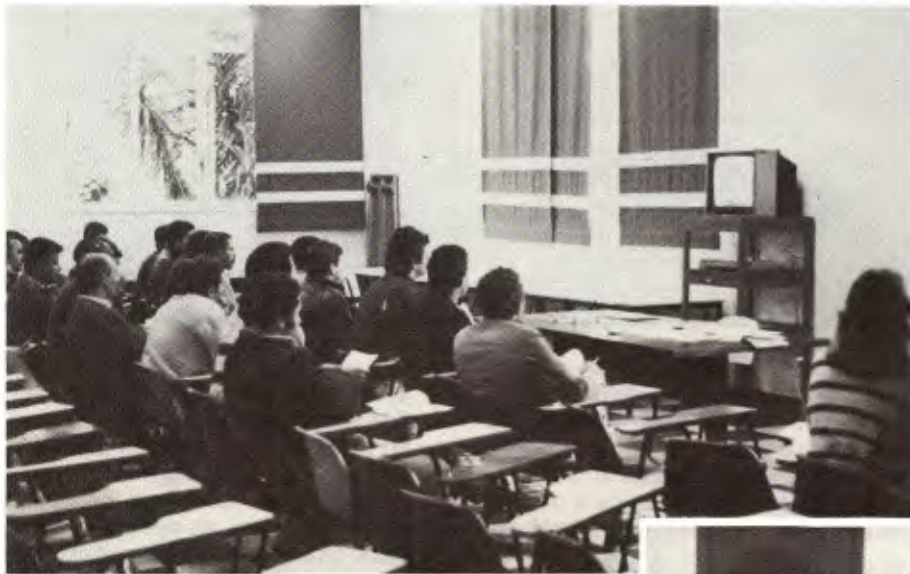
Nas cidades do interior, a experiência em transporte urbano pode ser substituída pelo transporte pesado, pois não existe mão-de-obra especializada em quantidade. “Aqui em São José do Rio Preto, como somos a única empresa de transporte urbano,

não há troca de motoristas entre empresas”, diz Euclides Spatti, chefe de Tráfego da Circular Santa Luzia. “O motorista que sai do transporte rodoviário, procura outra colocação na mesma área. Por isso, aceitamos candidatos que tenham experiência em veículos pesados”.

Além da experiência, algumas empresas como a Transportes Coletivos Brasília, de Presidente Prudente, exigem a residência na cidade de, pelo menos, um ano. “Em cidade do interior, todos se conhecem”, diz Antonio Lavaqui, diretor Administrativo da empresa. “Além do mais, o motorista já tem noção do trânsito que irá enfrentar, facilitando seu entrosamento na empresa”.

OS TESTES — Cumpridas as exigências mínimas, o candidato passa por um teste de volante. Todas as empresas utilizam basicamente o mesmo método: os candidatos são colocados num ônibus que percorre um trajeto preestabelecido, onde encontrará as dificuldades normais do dia a dia.

TRANSPORTE MODERNO—SP



Primeiro, o percurso é feito por um instrutor, depois é a vez dos candidatos, que são observados em todos os sentidos.

Na CMTC — Companhia Municipal de Transportes Coletivos, empresa que serve a capital paulista com cerca de 3 090 ônibus, são observados quatorze itens: saída com o veículo, instrumentos de comando/painel,

Biagioni exige um período de treinamento para adaptar o motorista às diretrizes da CMTC



domínio do veículo na pista, percurso, ultrapassagens, mudança de direção, utilização de espelhos retrovisores, observação da preferencial, sinalização horizontal e vertical, velocidade, rotação segundo torque do motor, troca de marchas, redução e o uso de embreagem.

“Analisamos todos esses itens, pois eles influem na segurança e no desgaste do veículo”, diz Francisca de Oliveira Biagioni, chefe do Departamento de Formação e Treinamento da CMTC.

EXAMES — Aprovados no teste de volante, os candidatos são submetidos a exames médicos para avaliação de suas condições físicas e a exames psicotécnicos.

A ECCB indica onde o candidato fará os exames. Na Transporte Coletivo Brasília, de Presidente Prudente, o exame médico é feito na empresa, que indica o local para que seja feito o psicotécnico. Em São Paulo, na CMTC, tanto o exame médico quanto o psicotécnico são realizados pela própria empresa. “Nosso psicotécnico avalia as condições para o trabalho específico dos nossos motoris-▶

GOLIVE

O MELHOR 3º EIXO DO PAÍS

FABRICANTE DO EIXO VEICULAR AUXILIAR

- UM ANO DE GARANTIA
- PEÇAS TIPO ORIGINAL
- REFORMAS DE TRUQUES E CARRETAS



INMETRO

Nº DES.

Nº SÉRIE



GOLIVE Implementos Rodoviários Ltda
SERTÃOZINHO - S.P.

INDÚSTRIA BRASILEIRA



GOLIVE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS LTDA
ROD. SP 322 ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, KM 337,9
CAIXA POSTAL 55 FONE (016) 642-2399 - PABX - SERTÃOZINHO - S.P.

tas”, diz Francisca Bragioni. “Existem características típicas, que num psicotécnico comum poderiam passar sem análise”.

Há o exame teórico sobre regulamentação de trânsito, pois apesar de ser exigida a CNH, muitos motoristas esquecem-se das regras de trânsito, ou não as aprenderam suficientemente bem.

Uma vez aprovado em todos os testes o motorista é contratado e passa por treinamento, para que ele aprenda a filosofia da empresa, e as peculiaridades da operação.

TREINAMENTO — Em Ribeirão Preto, depois de aprovado, o motorista passa por um treinamento de três dias. “Ele faz as linhas regulares na presença de um motorista mais experiente”, explica Gilberto Castelli, gerente da Transcorp — Transportes Coletivos Ribeirão Preto. “Este verifica se o novato tem condições de operar corretamente, corrigindo alguma falha que ele possa ter.”

Em Campinas, a Campos Elíseos utiliza um audiovisual para que seus motoristas vejam os problemas que irão enfrentar. “Logo que foi inaugurado o corredor exclusivo para ônibus”, diz Mauro Martoni, gerente operacional da empresa, “o índice de acidentes e atropelamentos aumentou. Isso devido ao desconhecimento, tanto dos motoristas quanto dos pedestres, da melhor maneira de transitar por ele. Para reduzir estas ocorrências, fizemos um vídeo do corredor, dando ênfase aos locais de maior incidência de acidentes. Depois da apresentação do filme e de mostrarmos como devem agir, os motoristas foram colocados num ônibus e percorreram o corredor reconhecendo os pontos negros”.

Com esta medida, o índice de atropelamento caiu a quase zero, o que levou a Campos Elíseos utilizar este audiovisual para todos os motoristas que ingressam na empresa.

Na CMTC, quando o candidato é contratado para dirigir ônibus a diesel, o treinamento tem duração de 40 horas. Se for para trolebus, a duração é de 116 horas, pois precisam aprender também a parte elétrica e os procedimentos a serem adotados em falhas.

Os motoristas da CMTC recebem treinamento a cada troca de veículo. Caso ele dirija trolebus e passe para diesel, ou vice-versa, será treinado. E existe a reciclagem periódica, para que os motoristas estejam sempre bem conscientes de como dirigir. Nos dois casos, também são utilizados recursos audiovisuais.



FOTOS: Marcelo Vigneron

Fim do corredor exclusivo de Campinas: descida com passagem para um só veículo

Os cursos da CMTC abrangem aspectos sociais, como referencial de conduta, responsabilidade e segurança, atendimento ao usuário, integração à empresa, educação para o trânsito, noções técnicas e de operação.

CAUSAS E SOLUÇÕES — “Em Bauru, o acidente mais freqüente é a colisão, quando os motoristas fazem conversões para a direita”, diz Gilberto Presolin. “Isto porque muitos motoristas ao verem o ônibus indo para a esquerda, querem ultrapassá-lo pela direita. Esquecem-se que o ônibus ‘abre’ para a esquerda para não subir na calçada. Como o espelho retrovisor fica arrumado para que o motorista tenha visão da porta traseira, ele não vê o carro que está do lado direito atrás da porta. Isso, geralmente, provoca os acidentes”.

Para reduzir este tipo de ocorrência, os motoristas são alertados, e os cobradores recebem instruções para auxiliá-los devido à sua melhor posição. Isto fez com que diminuísse a freqüência destas colisões.

Ruas estreitas e carros estacionados de ambos os lados. Estes são os fatores que causam o maior número de acidentes em Ribeirão Preto. “Não há como solucioná-los, pois os carros deveriam ter apenas um lado para estacionar, e não os dois como ocorre”, reclama Gilberto Castelli, da Transcorp que pede total atenção aos motoristas.

Depois de mostrar aos motoristas, “pontos negros” do corredor exclusivo para ônibus em Campinas, os atropelamentos diminuíram. Porém, no final deste corredor existe um problema. “Ele acaba numa descida, e as duas pistas unem-se permitindo a passagem de apenas um veículo”, explica Haroldo Borges. “Nesta descida, deveria ser dada preferência para o ônibus, mais pesado e difícil de ser frenado. Ocorre exatamente o inverso, e com isso, os acidentes são freqüentes”.

“Em São Paulo, a maior dificuldade em reduzir o número de acidentes está no trânsito indisciplinado”, afirma Antonio João Pereira, presi-

Os números do transporte urbano

Empresas	Frota	Reserva Técnica	Idade Média (anos)	Nº de Linhas	Passageiros Mês (milhão)	Motoristas	Salário Inicial (2)
Contratadas (1) São Paulo	5 595	455	5,5	507	110,3	7 765	60 700,00
CMTC São Paulo	3 090	92	5,1	205	45,3	7 871	60 700,00
Penha S. Miguel São Paulo	480	35	4,0	33	8,0	950	60 700,00
Campos Elíseos Campinas	209	21	5,5	36	3,8	350	52 956,00
ECCB Bauru	142	45	8,0	50	3,0	214	39 980,00
Brasília Pres. Prudente	76	10	10,0	37	1,7	112	35 304,00
Transcorp Rib. Preto	40	5	2,0	12	1,1	65	38 000,00

(1) — Os números referem-se à soma total das empresas que operam na capital de São Paulo

(2) — O salário corresponde ao mês de junho e não estão incluídas as horas extras

dente da CMTC. "Não se consegue estacionar o ônibus no ponto, porque está ocupado por automóveis particulares. A falta de educação é generalizada, ninguém respeita a sinalização. O sistema viário não ajuda. Seria necessário ter um sistema viário melhor para que houvesse uma redução no índice de acidentes. Além, é claro, de maior educação dos motoristas".

A rotatividade dos motoristas também é um fator que contribui para o aumento do número de acidentes. Para diminuí-la, a E.A.O. Penha São Miguel, além de fazer um trabalho de conscientização com seus motoristas, oferece prêmios e cestas básicas de alimentos. "Não subsidiamos as cestas básicas, apenas damos condições para que eles as consigam. O funcionário faz o pedido até o dia 10 do mês, recebe-a dia 20 e pagará dia 10 do mês seguinte", explica Maurício Cunha. "É com os preços mais baixos, pois são compradas de um atacadista, e ao preço do mês anterior. Depois do Plano Cruzado, quando a rotatividade era de quase 100%, percebemos que investindo no funcionário, os benefícios voltam em forma de maior produtividade e menor

Cunha afirma que o investimento no motorista retorna em forma de menor índice de acidentes



índice de acidentes, além de criar um melhor clima na empresa".

Mesmo treinados, orientados e estimulados, alguns motoristas cometem falhas, que podem vir a gerar acidentes. Para estas falhas não se repetirem com frequência, as empresas utilizam fiscais, que trabalham no ponto final de cada linha e no meio do percurso.

As punições para os maus motoristas vão desde uma conversa com o encarregado, até a demissão, em casos graves.

PROVIDÊNCIAS — Em caso de acidente, o motorista deve socorrer as

vítimas, fazer o Boletim de Ocorrência e esperar um fiscal de linha para o acompanhamento do caso.

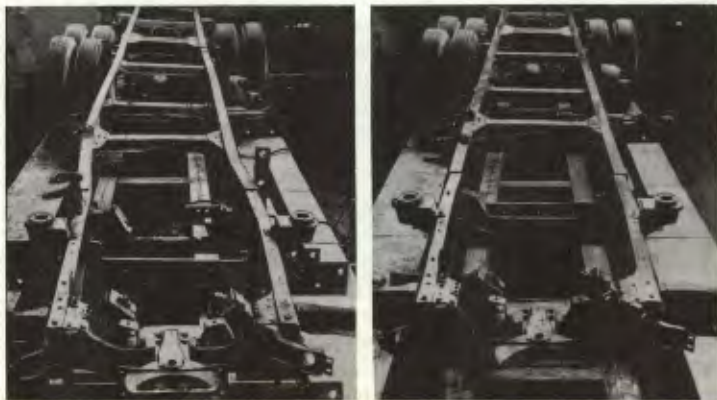
Na ECCB, quando os motoristas da empresa são os culpados, os proprietários dos veículos podem escolher entre consertar o carro nas instalações da empresa, ou, ainda, na oficina de sua escolha. Ela assume todos os prejuízos.

Em Presidente Prudente, na Transportes Coletivos Brasília, o veículo abalroado é consertado na própria oficina da empresa. "Nossos mecânicos são tão bons quanto os das concessionárias, e não temos despesas extras com mão-de-obra", afirma Antonio Lavaqui.

As empresas de ônibus possuem o seguro obrigatório, mas poucas fazem outro seguro além deste. "O índice de acertos amigáveis é grande, e se fôssemos segurar todos nossos veículos, o custo seria muito alto", diz Maurício Cunha da E.A.O. Penha São Miguel.

Quando as empresas não conseguem resolver os problemas de forma amigável, encarregam seus departamentos jurídicos do caso.

A CHAMBORD ENDIREITA A FRIO O CHASSI DO SEU CAMINHÃO DE TODAS AS MARCAS.



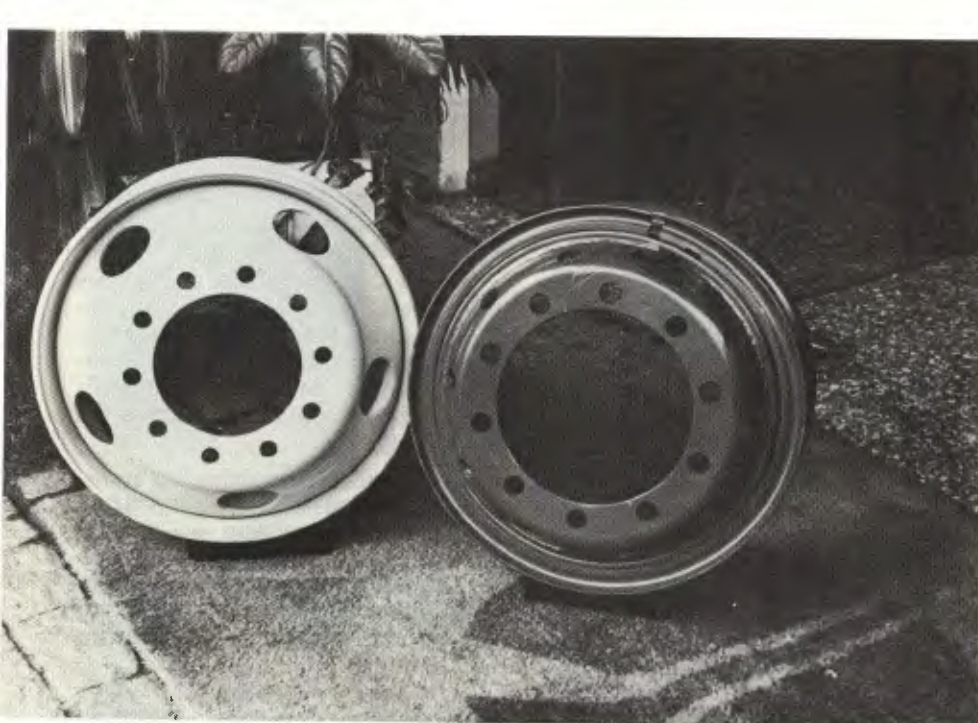
Venha conhecer o sistema de alinhamento de chassi ou eixo de caminhão que a Chambord faz no menor espaço de tempo. É o processo Bee Line de endireitamento a frio do chassi de seu caminhão com ajuste milimétrico, sem remover o eixo, cabine ou carroceria.

- Alinhamento de Chassi
- Alinhamento de eixo dianteiro
- Alinhamento de direção para você economizar mais pneus
- Balanceamento de rodas
- Correção e alinhamento de eixo de truck, e eixo de carreta
- Alongamento, encurtamento, troca de travessa, rebitagem, solda e reforços de todas as marcas de chassi de caminhão.

Consulte sempre a

CHAMBORD AUTO LTDA.

Rua Luzitânia 460/466 - Telefone: 826-4416



Mais moderna que a convencional, a "drop center" (esquerda) chega ao Brasil

Mitsubayashi: estradas ruins exigem rodas mais fortes



da Rockwell-Fumagalli, "ele forma bolhas. Com a adição de alguns produtos químicos, é possível reduzir a formação destas bolhas e tornar o aço mais fácil de industrializar, sem alterar sua resistência".

A utilização de ligas leves ou alumínio na fabricação de rodas é inviável no momento por motivos técnicos e de hábito. "Este tipo de roda é utilizado na Europa e nos EUA, mas ainda não está totalmente aprovado," afirma Ruy Alves Mitsubayashi, diretor de Marketing e Vendas da Birlen. "Nesses países, as estradas não têm os mesmos buracos que temos aqui. A vantagem em trabalhar com estas matérias-primas é o uso de pouco material, possível pelo menor coeficiente de segurança exigido no exterior. As rodas, para o Brasil, precisam ser superdimensionadas, com coeficiente de segurança bem acima das normas internacionais, devido ao péssimo estado das nossas estradas".

Outro fator apontado para a ausência de fabricação deste tipo de roda no Brasil é o desrespeito às leis. "Ainda não existe uma conscientização a ponto de tornar a redução de dez ou quinze quilos em cada roda vantajosa para os transportadores investirem em rodas de alumínio," explica José Borges Bahia Jr., gerente de Marketing e Vendas para reposição da Rockwell-Fumagalli. "Este tipo de roda custaria um pouco mais e os motoristas preferem carregar excesso de peso".

Para reduzir peso, a Fumagalli, além de utilizar ligas especiais, procura desenvolver desenhos, sem perder a resistência.

Também pode-se reduzir o peso da roda através do estiramento, que pode ser feito tanto no aro quanto no disco ou em ambos. Quando se faz uma roda de aro estirado, este é cortado em uma largura menor que a final. Através de roletes aplicados no centro, ele recebe pressão que o estira até chegar na medida final. Utiliza-se menos material para se obter o mesmo produto e com vantagens. O material estirado é mais resistente e mais puro.

RODAS

Mercado resiste às novidades

As rodas de cubo raiadas e as "drop center" ainda encontram muitas resistências no país. Mas, aos poucos poderão comprovar suas vantagens

Devido a alguns acidentes com caminhões equipados com rodas de disco (aquelas onde um disco, soldado ao aro serve de ligação com o cubo do veículo), criou-se no Brasil a idéia de que elas seriam mais fracas que as rodas de cubo raiado (aquelas onde o aro encaixa-se diretamente no cubo).

"Isto é apenas ilusão," afirma Mauro Zafalon, gerente do Departamento de Engenharia de Vendas da Divisão Auto Peças da Engesa-FNV. "As duas rodas têm a mesma resistência, pois foram fabricadas para suportar a carga máxima para a qual o caminhão foi projetado".

A tendência de mercado é para uma maior utilização das rodas de disco. "Esta pode ser confirmada na compra de carretas com rodas de disco a pedido dos clientes," explica Clóvis Guarnieri Filho, assessor de Diretoria da Engesa-FNV. "Antes, nossas carretas eram todas com rodas de cubo raiado."

Esta tendência deve-se a algumas

vantagens da roda de disco em relação à roda de cubo raiado.

A roda de disco tem a sua fabricação mais simples e menos onerosa. É mais leve e mais barata e de centragem mais fácil. A Volvo oferece em seus caminhões, rodas raiadas e, como opcionais de linha, rodas de disco. Atualmente, a fábrica só dispõe, para o mercado interno, de rodas de disco para pneus sem câmara, mas, segundo Salvador Porres, gerente de Planejamento de Produto da empresa, deverá apresentar uma opção para pneus com câmara (11 x 22) até o final deste ano.

MATERIAL - Tanto a roda de disco, quanto a de cubo raiado são fabricadas com o aço. O cubo raiado pode ser de aço ou ferro nodular. Já existe aço desenvolvido especificamente para a fabricação de rodas, como o aço acalmado.

"Quando o aço é fundido", explica Paulo Roberto Corrêa da Silva, gerente de Engenharia de Produção

FOTOS: Robson Martins

do e constante, para fazer frente ao crescimento da demanda que começava a fazer mais exigências. Foi a partir daí que as empresas começaram a se dedicar aos diferentes ramos do transporte, iniciando o processo de especialização que hoje existe.

O programa de construção de terminais de carga e centrais de frete, anunciados pelo governo federal em 1976 se resumiu no terminal do Distrito Federal, além de dois outros construídos em São Paulo, por empresas estatais e que, portanto, se desviaram dos objetivos iniciais do programa.

A frustração das empresas acabou por estimular as maiores delas a investirem em seus próprios terminais, hoje componente de fundamental relevância para agilização das operações de carga, particularmente nas empresas que se dedicam ao transporte itinerante e de encomendas.

A busca da organização do setor foi, sem dúvida, o fato mais marcante do setor no período em análise. Contemporânea de *Transporte Moderno*, a NTC – Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas, nasce em 1963 sob a liderança do incansável Orlando Monteiro que, há anos, pregava junto à classe e aos órgãos oficiais a necessidade de regulamentação do setor. A nova entidade reúne sindicatos e empresas com um mesmo objetivo, já que a CNTT – Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, não compartilhava das mesmas aspirações.

O primeiro congresso Nacional da Categoria, realizado em 1960 serviu de base para o início da organização que tinha como objetivo principal a busca pela regulamentação. Com idas e vindas, projetos engavetados e pressões de todos os lados, a luta dos



Orlando Monteiro, o pioneiro da classe



Presidente Figueiredo na posse de Thiers, que substituiu Castro na NTC

transportadores durou vinte anos.

O discurso de posse do presidente do Setcesp, Sebastião Ubson Ribeiro (hoje no comando da NTC-Fenatec), em 1979 dá uma mostra do nível de

consciência política da classe: “O transporte rodoviário de cargas” – disse – “não obterá soluções para seus múltiplos e graves problemas enquanto não adquirir uma visão

Calendário da Regulamentação do TRC

1930 – Setcesp entrega ao Governo do Estado anteprojeto de disciplina do transporte coletivo de mercadorias;

1960 – O I Congresso Nacional dos Transportadores debate a situação do setor e decide se empenhar em favor da regulamentação;

1963 – O DNER estabelece os primeiros critérios para registro das empresas; pelo Decreto 51 727 de 22 de fevereiro;

1963 – Empresários e sindicatos se unem e criam a NTC;

1965 – O II Congresso da classe faz um diagnóstico da situação: três mil empresas, cujo capital soma CR\$ 4 trilhões e empregam um milhão de pessoas. A frota atinge 686 597 e usa isso para levar argumentos ao governo;

1966 – Empresários conseguem junto ao governo uma tolerância de 10% na Lei da Balança;

1968 – Ministro Mário Andreazza cria comissão para estudar o assunto e Orlando Monteiro participa;

1975 – Instituída a intermodalidade através da lei 6 288, de 11 de dezembro;

1975 – Decreto-lei 1 438 institui o

ISTR para o TRC, a regulamentação sai em 1976;

1976 – Projeto de regulamentação elaborado pela comissão do Ministério dos Transportes encontra resistência no Congresso Nacional;

1976 – DNER divulga o PNCRC – Programa Nacional de Centros Rodoviários de Carga e Centrais de Frete;

1978 – Portaria DG-05, do DNER estabelece instruções para o registro e cadastro do transportador rodoviário de carga;

1978 – Decreto-lei 82 925 modifica a lei da balança para o limite de 45 t e mantém a tolerância de 10%;

1980 – Lei nº 6 813 proíbe empresas de capital estrangeiro de ingressarem no setor;

1983 – Lei 7 092 cria o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Bens e fixa normas para o exercício da atividade;

1984 – Decreto 85 874 regulamenta a lei e cria a Câmara Brasileira de Usuários;

1984 – Portaria 683 do Ministério dos Transportes cria normas para o RTRB;

1987 – Decreto 94 148 e Portaria 216 substituem os anteriores.



O caminhoneiro autônomo não se uniu e a classe quase desapareceu em 25 anos

mais abrangente da sociedade em que vive, enquanto não for capaz de influir na condução dos destinos do país e enquanto sua influência não alcançar no plano político um peso específico, equivalente à sua importância econômica e social dos serviços que presta”.

Nessa época, o TRC já oferecia três milhões de empregos, transportando 80% do produto nacional, completou o discurso. A partir do ano seguinte começaram a surgir os resultados: no dia 10 de julho de 1980, o presidente Figueiredo sanciona a lei 6 813, proibindo a participação do capital estrangeiro no setor, contrariando poderosos **lobbies** que atuavam tanto no Congresso Nacional como no Palácio do Planalto. Mas os empresários do TRC estavam preparados e conseguiram apoio para fazer aprová-la. Foi a mais comemorada das conquistas, já que empresas multinacionais de transporte demonstravam grande interesse no mercado brasileiro.

Agora, era preciso atacar outros problemas. O então presidente da República havia demonstrado simpatia pela causa dos transportadores, tanto que prestigiou a posse solene do novo presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, em 1982, em São Paulo, acompanhado por vários ministros. A sonhada regulamentação só ocorreu em 1983, a partir de um projeto de lei do Executivo surpreendendo técnicos do governo que até então haviam colocado obstáculos ao tema. A lei nº 7 092 foi sancionada no dia 19 de abril e a portaria 683, regulamentando-a, só ocorreu no dia 7 de novembro do ano seguinte. Nem assim agradou aos transportadores e novas alterações foram reali-

zadas até a última, que entrou em vigor em abril do ano passado.

Se, do ponto de vista legal, o setor conseguiu sua organização, a sua participação na vida política, como pregavam seus líderes, deixou a desejar. Seus candidatos a cargos eletivos nem sempre obtiveram sucesso e isso acabou compensado com o reforço do trabalho de bastidores, através da instalação de uma representação da NTC em Brasília e o trabalho de profissionais especializados.

Ainda há muito por fazer, reclamam com unanimidade as lideranças da classe que, porém, reconhecem a evolução do setor nos últimos 25 anos, “sem qualquer proteção do governo ou estímulo especial para

investimentos”, como ressalta Hermenegildo Fração, no setor há 42 anos e vice-presidente da Fenatac.

A profissionalização das empresas – em sua maioria ainda na segunda geração administrativa –, o aperfeiçoamento para se conseguir maior agilização nas operações de transporte, são as principais metas agora. A nível de categoria, Marcus França Torres, diretor da Irga Lupércio Torres, considera importante a busca de linhas especiais de financiamento, como já existem para outros setores.

Ascensão e queda do autônomo, que tenta se levantar

“Graças à sua natural flexibilidade e capacidade de oferecer respostas rápidas e eficazes às necessidades de uma economia em desenvolvimento, poucas atividades econômicas tiveram maior dinamismo nas décadas de sessenta e setenta do que o transporte rodoviário de cargas”, define o diretor de Transportes de Cargas do DNER, engenheiro José Francisco Azevedo, acrescentando que, para isso, contribuiu muito a expansão da malha viária a partir do governo de Juscelino Kubistcheck.

Enquanto o PNB – Produto Nacional Bruto cresceu em média 6,5% ao ano no período de 1958 a 1970, o TRC obteve um crescimento de 11%, contra os 5,5% do modal ferroviário e apenas 2,3% do marítimo. Nessa época, o transportador autô-

Transporte de Cargas no Brasil
(bilhões de t. km)

Ano	⁽¹⁾ Aéreo		⁽²⁾ Dutoviário		Ferroviário		⁽³⁾ Hidroviário		Rodoviário	
		%		%		%		%		%
1976	661,8	0,2	7 051,8	2,1	63 442,0	19,2	32 621,1	9,9	226 160,0	68,6
1977	1 686,0	0,2	8 489,1	2,4	61 456,0	17,2	35 478,8	10,0	149 719,0	70,2
1978	1 792,0	0,2	11 095,2	2,8	63 989,0	16,4	39 508,7	10,1	275 439,7	70,9
1979	1 922,7	0,2	11 321,7	2,6	73 752,0	17,0	44 153,5	10,2	304 471,0	70,0
1980	1 020,0	0,2	11 929,0	2,5	86 264,0	17,9	45 044,3	9,4	336 197,0	70,0
1981	1 050,0	0,3	11 078,6	3,2	79 413,0	23,2	46 276,5	13,9	204 700,0	59,8
1982	1 206,0	0,3	11 209,0	3,2	78 022,0	22,1	50 158,0	14,2	212 500,0	60,2
1983	1 164,0	0,3	11 825,0	3,3	74 968,0	21,2	51 712,0	14,6	215 200,0	60,6
1984	1 151,0	0,3	15 071,0	3,8	92 440,0	23,6	63 774,0	16,3	219 100,0	56,0
1985	1 339,0	0,3	17 767,0	4,1	100 226,0	23,2	78 054,0	18,0	235 100,0	54,4
1986	1 727,0	0,4	19 710,0	4,2	105 082,0	22,4	81 803,0	17,4	260 400,0	55,6

(1) – Vôos nacionais; (2) – Inclui gasodutos; (3) – Cabotagem; (4) – Dados estimados
Fonte: Geipot

nomo tinha uma participação de 70% no transporte da carga nacional e, dentro de suas características de trabalho conseguia manter e renovar seus veículos, que somavam mais de 300 mil unidades.

A crise do petróleo, no entanto, levou o governo a incentivar outros modais, o que refletia imediatamente no desempenho dos autônomos. Sua frota começa então um processo de envelhecimento, ao mesmo tempo em que as tabelas de frete vão se reduzindo. A situação piora mesmo no começo dos anos oitenta, com a recessão econômica. Azevedo lembra que muitos carreteiros tiveram que trabalhar com tabelas inferiores ao seu custo operacional. Em 1981, segundo dados do DNER, a participação do autônomo caíra para 28,76%, enquanto começava a crescer o número de empresas de carga própria: de 17,4% em 1974 para 44,3% em 1981. Nesse ano, a frota dos autônomos era a mais velha – nove anos, em média – e a mais inadequada à demanda, pois 81% dos veículos estava na classe dos médios. Enquanto isso, as empresas de transporte de carga começaram a investir em sua própria frota, já que não podiam mais contar com os autônomos para atender aos picos da demanda.

A defasagem da tarifa de fretes para os autônomos, no entanto, ainda não chegou a ser corrigida, o que tem impedido a renovação da frota. A situação de penúria da classe acabou por provocar o surgimento de movimentos em favor da organização em sindicatos próprios, o que ocorreu de dois anos para cá.

Mas a categoria ainda está longe de se comparar com o nível de organização das empresas, as quais os autônomos são agregados. “Só a organização sindical não basta”, afirma Marcus França Torres, ex-vice-presidente da NTC, para quem, só a formação de cooperativas, poderá colocar o autônomo em condições de negociação de frete com as empresas em igualdade de condições.

Frota de caminhões	
1976	760 892
1977	802 538
1978	884 222
1979	888 933
1980	947 205
1981	964 699
1982	901 753
1983	929 712
1984	959 714
1985	979 096

Fonte: Geipot

Diesel substitui a gasolina e o mercado cresce



Os caminhões a gasolina predominaram no mercado até a década de 70

O transporte rodoviário de cargas e passageiros sofreu considerável transformação em seu perfil nos últimos 25 anos, a ponto de o caminhão médio, por exemplo, perder de longe a liderança do mercado. Isso se deveu não apenas ao processo de profissionalização do setor, mas também à ampliação da gama de veículos oferecida pelas montadoras, graças às políticas oficiais de incentivo ao modal rodoviário em detrimento dos demais. Em 1963, as sete montadoras da época ofereciam dez modelos, incluídas picapes e utilitários e os caminhões mais pesados estavam na faixa de quinze toneladas, como o FNM, D-11000, o Scania Vabis L-76 e o Mercedes-Benz 331.

Hoje, o mercado doméstico tem 44 modelos de veículos comerciais com diferentes opções de distância entre-eixos, de tração, de potência dos motores, cabinas, sem contar que o leque de oferta apresenta uma variação de pbt que vai de 500 quilos nas picapes até 45 t, nos mais pesados.

Mas, a alteração mais significativa do período talvez tenha sido o processo de dieselização da frota, até então dominada pelos caminhões a gasolina. A crise do petróleo, a partir de 1974, levou as montadoras a tentarem substituí-lo por álcool, óleos vegetais e álcool aditivado, mas a experiência se mostrou economicamente inviável.

A evolução tecnológica dos motores, bem como o aperfeiçoamento na

produção do combustível acompanharam em paralelo à busca pelos transportadores, de mais economia, maior capacidade de carga e consequente redução de custos operacionais, na esteira da política de construção de estradas. Em que pese a produção em série ainda de veículos com mais de quinze anos de fabricação, como alguns modelos da Mercedes-Benz, é inegável a evolução da indústria.

As dificuldades na partida e no aquecimento, a injeção indireta, a baixa potência dos motores, itens que afugentavam o consumidor do motor diesel, hoje são coisas do passado, como argumenta Renato Zik, gerente de Engenharia de Vendas da General Motors. Algumas montadoras já utilizam motores desenvolvidos após a crise do petróleo, portanto, mais econômicos, equipados com turbina ou *intercooler* e oferecem veículos com itens sofisticados como direção hidráulica, freios a ar e já testam injeção eletrônica e transmissão automática.

Mas o mercado brasileiro continua reclamando mais opções da indústria, como caminhões de tonelage inferior ao modelo mais leve, para uso nos centros urbanos. As montadoras, no entanto, apostam na mudança do perfil do mercado em direção aos modelos mais pesados. De fato, nos últimos 25 anos, esse segmento saiu do zero para ocupar 16% do mercado. Os semipesados, entre-



O primeiro caminhão Mercedes-Benz LB 321 já era a diesel quando foi lançado

tanto, dominam o mercado hoje, em detrimento do médio da década de 1960.

Seja como for, o mercado doméstico de caminhões e ônibus sofreu, no período em análise, oscilações consideráveis: do recorde de produção de 102 017 caminhões em 1980

para a mais profunda recessão, 35 487 produzidos três anos depois, e de 14 456 ônibus em 1980 contra apenas 6 206, em 1983.

Esse fosso serviu para mostrar o grau de resistência do setor. O grupo Iveco, que mantinha a Fiat Diesel, começou com muito fôlego em 1977,

tendo produzido 5 388 caminhões em 1979 e fechou em 1984 com 419 unidades fabricadas. A Chrysler nem esperou pela crise. Foi absorvida antes pela Volkswagen que no seu primeiro ano (1981) despejou no mercado oito mil caminhões com cabina de inspiração alemã e no ano seguinte reduziu para 3 602.

A Volvo não chegou a sentir o sabor do "milagre". Sua maior produção registrada até hoje ocorreu em 1985, de 3 500 caminhões e chassis de ônibus, quando o setor já iniciava o processo de reação e também embalada pelo resultado de uma intensa campanha que desenvolveu durante vários anos em favor do transporte pesado. Nos últimos anos de pós-crise só surgiu a Agrale, empresa de capital nacional, que já produzia tratores em Caxias do Sul (RS), com seus caminhões leves de produção limitada. Além da Gurgel e Engesa, que entraram no mercado de utilitários em 1970 e 1985, respectivamente.

A história da indústria de caminhões, no entanto, tem sido marcada pelo ingresso e saída de montadoras. Em 1963, além da Ford e General



Kombi a la carte.

A Kombi é o ingrediente que não pode faltar na sua receita. Ela é muito mais econômica e robusta. E tem

maior capacidade de transporte, em volume e peso, tanto na versão Standard quanto na Pick-up ou Furgão. Solte a

imaginação. A Kombi carrega.



Linha Kombi



Castrol Tropical **Turbo**

A CASTROL NA FRENTE.

Castrol Tropical Turbo. O primeiro óleo lubrificante produzido no Brasil especificamente para atender às duras exigências dos motores turbinados. Usando Castrol Tropical Turbo as peças móveis do motor estarão protegidas contra o desgaste prematuro e contra a formação de resíduos nos anéis de segmento e nos mancais do turbo compressor. Esta proteção adicional garante uma maior vida útil do motor turbo e maior economia de custos de operação e manutenção. Castrol Tropical Turbo. A força do turbo com a alta tecnologia de quem mais entende de óleo no mundo.



QUEM MAIS ENTENDE
DE ÓLEO NO MUNDO

Motors, as mais antigas, da Mercedes-Benz, a Scania Vabis (depois Saab-Scania) Toyota e Volkswagen, o mercado contava com a promissora FNM – Fábrica Nacional de Motores, absorvida pela Iveco em 1977, a International Harvester, fechada em 1965, a Puma que produziu caminhões leves entre 1979 e 84, a Willys Overland do Brasil que fabricou utilitários até 1971, quando foi adquirida pela Ford, além da Ianor e a Cummins que produziam ônibus no Nordeste, a primeira, até 1972 e a segunda até 1976.

A Ford, que na década de 1960, disputava com a General Motors o mercado de caminhões a gasolina, acabou superada pela Mercedes-Benz que tem firmado sua liderança graças à diversificação de sua gama de produtos. Com opções para todas as faixas de mercado, a Mercedes-Benz acreditou no diesel ao fundir o primeiro motor no país em 1956, que



O FNM, modelo 1968, relíquia da esperança nacional de fabricar caminhões

equipou seu primeiro caminhão, o 321, de seis toneladas de pbt. Em 1964, substituiu o médio pelo 1111 e três anos mais tarde já tinha o primei-

ro pesado, o 1520. Em 1969, compra a Sofunge, que já fundia seus motores. Nesse mesmo ano lança o motor OM-352, que equipa o ônibus O-352 em duas versões; dois anos mais tarde, lança o ônibus O-362.

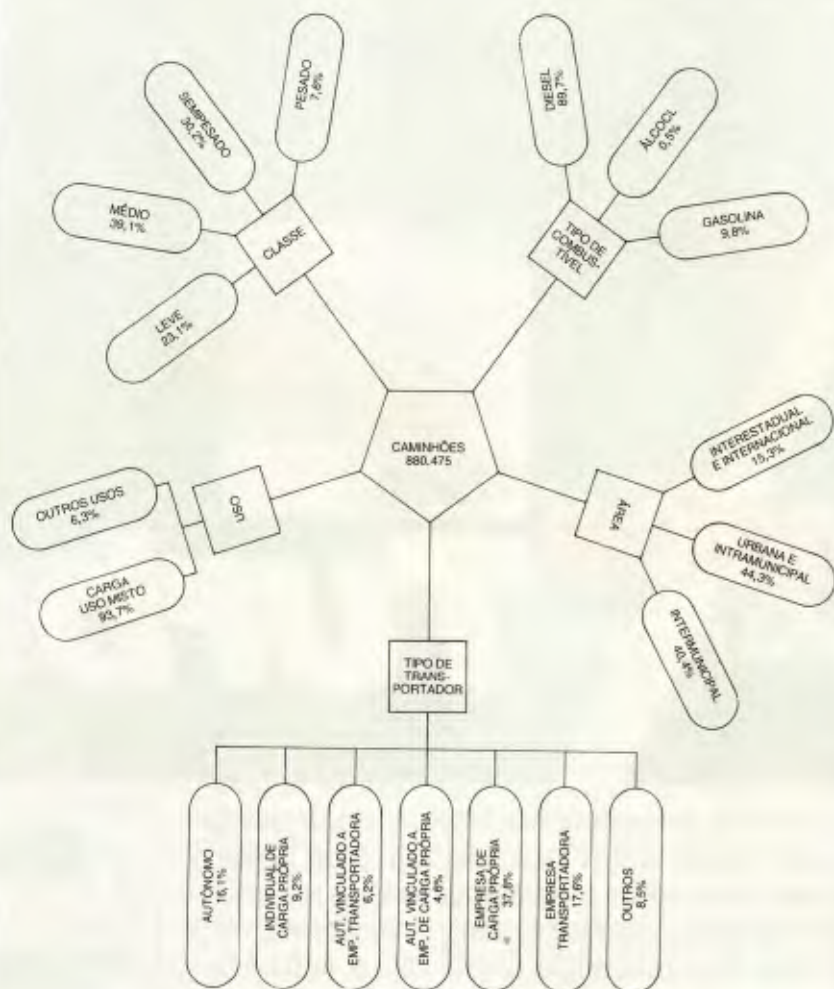
Seu primeiro caminhão leve L-608D surge em 1972, com motor OM-314, ainda em produção, embora com algumas modificações. O primeiro trator surge em 1973, o LS-1519. E assim, a cada um ou dois anos, conforme evolui o mercado, vai apresentando novos modelos, sempre em direção ao transporte pesado. O 1932 aparece em 1984 e já está na sua terceira versão (1934).

Werner Lechner, que chegou em 1980 para presidir a empresa, encontrou-a no limite máximo de sua capacidade de produção. Mas, a partir do ano seguinte, a fábrica entrou em parafuso e passou pela mais séria crise de sua história. “Foi a pior experiência de minha carreira profissional”, desabafa Lechner ao lembrar que reduziu 40% da mão-de-obra, para adaptá-la à produção que caíra mais de 60%.

De fato, a Mercedes vinha num crescendo desde 1968 quando a produção teve um salto de 35%, tendo produzido 16 700 unidades. Mas o recorde foi batido em 1980, com sessenta mil produtos, sendo 47 mil caminhões e 13 mil ônibus, chassis e plataformas. Três anos depois baixou para 22 mil no total.

As demais montadoras não ficaram livres da *debacle*, embora o impacto tivesse sido menor e proporcional à sua posição no mercado. A Ford, embora tenha ingressado na era diesel em 1969, não teve sorte com o motor Perkins de injeção antecâmara, da mesma forma que a General Motors, com a mesma mecânica, embora ambas tivessem permane-

Composição da frota de caminhões em circulação em 31/12/1982



Fonte e ilustração: Geipot

cido com os mesmos produtos na faixa dos médios, com opções de motor a gasolina. A GM mantém ainda hoje as opções, incluindo o álcool combustível para todos os seus modelos, apesar que as encomendas são cada vez mais raras.

Do D-6000 lançado em 1965, a GM passa para o D-70, em 1969 e fica com os dois modelos até 1976, quando apresenta o motor Detroit Diesel, de tão curta e trágica história. Desde o fechamento da fábrica de motores em 1979, que equipavam também a linha F, da Ford, os caminhões Chevrolet só vão ganhar novo motor em 1980, o Perkins, com injeção direta. Passado o pesadelo do começo desta década, a GM apresenta a nova linha, com o motor mundial Perkins e novo design da cabina em 1985 nas versões 40, 13 000, 19 000 e 22 000.

A Ford, que comemorou a produção de cem mil caminhões em 1964, só conseguiu chegar aos 200 mil em janeiro deste ano. Nesse intervalo de quatorze anos, além de perder a liderança do mercado, sofreu as consequências da má escolha dos motores Perkins e Detroit Diesel, frustrou o mercado ao anunciar e não lançar o pesado 9 000 e só conseguiu dar a volta por cima em 1985, com o lançamento do que é considerado hoje o



A Volvo chegou por último confiando no pesado, mas o mercado não cresceu tanto

mais moderno caminhão do mercado: o Cargo.

O engenheiro José Maria Branco Ribeiro, que acompanhou a trajetória da Ford desde 1948, para aposentar-se em 1986, como diretor de Manufatura, fala sobre os projetos de sucesso, dos quais destaca a modernização da linha de montagem da fábrica do bairro Ipiranga para a produção do Cargo.

A Volkswagen, que começou produzindo a kombi em 1956 (e

continua), só entrou no mercado de caminhões com a compra da Chrysler em 1981. Mudou a cabina dos velhos Dodge e apresentou uma versão leve no ano seguinte, com opção de motor MWM, que estendeu aos outros dois. Só neste ano ingressou no mercado de semipesados, onde pretende evoluir até o pesado, segundo seu gerente de Área de Caminhões Jorge Boihgian. Remanescente da Chrysler, onde foi gerente de Marketing, Boihagian diz que a Autolatina – que reuniu no ano passado a Ford e Volkswagen – está confiante nesse segmento do mercado.

Quem reinava absoluta na faixa dos pesados era a Saab-Scania até que a Volvo chega desenvolvendo uma verdadeira batalha em favor do transporte de grande tonelagem para longas distâncias. Embalada nos resultados, que contribuíram inclusive para melhorar a posição da Scania, a Mercedes-Benz introduz uma versão própria para disputar também esse espaço.

Assim, em 25 anos, o transporte rodoviário de cargas conquistou o seu espaço, participando em mais de 85% na movimentação do produto nacional, graças a uma política de incentivo à rodovia, a partir do governo Juscelino Kubitchek. Com toda essa participação, a frota nacional ainda não atingiu um perfil ideal, pois o transporte pesado representa apenas 16% do total, quando as montadoras previam chegar ao final desta década com 40%. Mas a tendência se mostra irreversível, a exemplo de outros países de vocação rodoviária ou de grandes extensões territoriais.

PRODUÇÃO DE COMERCIAIS LEVES E CAMINHÕES			
Ano	Comerciais leves*	Caminhões	Total
1963	55 397	21 556	76 953
1964	54 503	21 790	76 293
1965	46 456	21 828	68 284
1966	60 735	31 098	91 833
1967	54 421	27 141	81 562
1968	66 984	40 642	107 626
1969	63 073	40 569	103 642
1970	66 728	38 388	105 116
1971	73 840	38 868	112 708
1972	92 329	53 557	145 886
1973	110 810	69 202	180 012
1974	126 935	79 413	206 348
1975	128 895	78 688	207 583
1976	125 370	83 891	209 261
1977	73 637	101 368	175 005
1978	92 235	86 269	178 504
1979	110 065	93 051	203 116
1980	115 540	102 017	217 557
1981	105 306	76 350	181 656
1982	130 197	46 698	176 895
1983	106 398	35 487	141 885
1984	129 430	48 497	177 927
1985	134 413	64 769	199 182
1986	145 418	84 544	229 962
1987	148 460	74 153	222 613

* – Incluídas picapes, jipes e camionetas de uso misto
Fonte: Anfavea

Valdir dos Santos

EMBRAL

FEIRA NACIONAL DO AUTÔNOMO E DO FROTISTA



**CAMINHÕES - ÔNIBUS - PEÇAS - ACESSÓRIOS
EQUIPAMENTOS E MAQUINÁRIA PARA FROTISTAS**

**VENHA CONHECER OS LANÇAMENTOS 89,
ACOMPANHAR O AVANÇO TECNOLÓGICO DO SETOR
E REALIZAR GRANDES NEGÓCIOS**

VOCÊ NÃO PODE FALTAR

**DE 5 A 13 DE NOVEMBRO DE 1988
PARQUE DE EXPOSIÇÕES ASSIS BRASIL — ESTEIO — RS**

Promoção e Vendas

Transportadora Oficial

EMBRAL
EMPRESA BRASILEIRA DE LANÇAMENTOS
Andrade, 1137 conj. 803 - Porto Alegre - RS
Fone: (0512) 26.12.63 - CEP: 90.027



MAM

1º SIMPÓSIO SULBRASILEIRO DE TRANSPORTADORES TERRESTRES

FRETAMENTO



Na hora de troca de turno da Mercedes-Benz, a presença das empresas especializadas

Conquistando seu lugar ao sol

Criado para atender às montadoras do ABC, o transporte por fretamento passou por grande expansão nos últimos 25 anos e se tornou atividade essencial

O Transporte por Fretamento nasceu em São Paulo, especificamente na região do Grande ABC, no final dos anos 50, mas adquiriu vitalidade e se impôs como um serviço essencial para centenas de empresas em todo o país, apenas nos últimos 25 anos. Hoje, só no Estado de São Paulo, são cerca de 180 empresas que operam mais de 12 mil ônibus e contam com cerca de 25 mil funcionários.

Para aquilatar a importância do Fretamento para o funcionamento do parque industrial brasileiro, bas-

ta atentar para o fato de que ele está presente em todas as unidades da federação e de que já existem sindicatos da categoria tanto em São Paulo quanto no Rio de Janeiro, e associações profissionais em vários outros estados.

Em depoimentos publicados nas páginas da *Revistur*, empresários que fornecem essa modalidade de transporte e seus funcionários são unânimes em reconhecer sua importância para um melhor funcionamento de suas empresas. Quanto aos usuários,

basta considerar que já se transformou em item prioritário na pauta de reivindicações de várias categorias profissionais, em algumas, como a dos metalúrgicos, sendo fornecido a cerca de 85% de seus componentes.

Apesar dos poucos documentos existentes, o empresário Antonio Carlos Turismo Pato Azul e presidente do SINFRET — Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo, acredita que o transporte por fretamento surgiu no Brasil e mais especificamente na região do Grande ABC, como solução para um problema bem específico, resultante da implantação, entre nós, da indústria automobilística, no final da década de 50.

As grandes montadoras estavam construindo suas fábricas em áreas afastadas dos centros urbanos, em razão das grandes extensões de terras necessárias. Com isso, seus trabalhadores não dispunham de linhas de transporte regulares para seus deslocamentos das residências para o trabalho e vice-versa. O recurso foi contratar serviços de ônibus destinados especialmente a esses deslocamentos. Em outros países, geralmente, esse transporte era organizado com ônibus das pró-

Nova Ebert Super

Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas

2 ANOS DE GARANTIA



A máquina Ebert Super 1001/0001 é a mais revolucionária máquina de montar, desmontar e abrir pneus. Sistema hidráulico perfeito, comandada por pedais, fácil de operar e não dá problemas de mecânica. Por tudo isso, já conquistou a preferência de mais de 3 mil empresas no Brasil e no exterior. Mas nem por isso deixamos de aperfeiçoá-la. A nova Ebert Super está melhor ainda com o novo motor de 4 CV: mais pressão na válvula de segurança; braços mais reforçados que lhe proporcionam maior rapidez e segurança no trabalho. Peça uma relação das empresas que preferiram a EBERT SUPER e certifique-se.



CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS

Rodovia Federal BR 116, nº 3104 e 3116 - End. Tel. "ADEBERT", Fone (0512) 95.1954 e 95.2458 - C. Postal 32 CEP 93.300 NOVO HAMBURGO-RS TELEX (051) 5073 MQEB

REPRODUÇÃO - Robson Martins



Os velhos ônibus com chassi Chevrolet transportavam funcionários no ABC

prias empresas, mas aqui no Brasil, a solução foi diversa, com elementos estranhos, de início pequenos empresários ou proprietários de uns poucos veículos, contratados para fornecimento desse transporte.

PIONEIROS — Hoje, é difícil afirmar com precisão quem iniciou no Grande ABC o transporte por fretamento, pois existem poucos documentos a respeito e vários dos pioneiros já faleceram. Mas quem consultar a coleção da Revistur, órgão oficial do Sinfret constata que em seu número 000 — Edição Piloto, correspondente ao bimestre setembro/outubro de 1977, há a indicação de que esse pioneirismo cabe à Turismo Rodrigues Ltda, uma empresa de Santo André que, com dois velhos carros Chevrolet, iniciou esse serviço, em 1957, para a Volkswagen do Brasil. E essa primazia é aceita pelos demais empresários do setor, não tendo sido até hoje contestada.

Segundo Girelli, que começou no fretamento em 1967 quando, com sua esposa Regina, organizou a Turismo Pato Azul Ltda. com o objetivo de transportar escolares, nesses primeiros tempos, o fretamento ainda não tinha características próprias e nem era reconhecido como uma atividade econômica bem definida. Tudo começou muito rapidamente e nem sempre um proprietário de ônibus concordava em colocar seus carros nesse serviço, pois as montadoras que dele ne-

cessitavam estavam sendo instaladas em locais descampados, com vias de acesso em precárias condições, geralmente estreitas estradas de terra que se tornavam quase intransitáveis quando chovia. Algumas pioneiras, como a Tursan, para atender a pedidos das interessadas, desviavam alguns de seus carros dos serviços normais, para colocá-los no fretamento.

No entanto, devido às precárias condições das linhas de transporte regulares, tanto urbanas quanto intermunicipais, cedo as empresas constatarem as vantagens auferidas com o fretamento. Além de terem uma redução nos índices de absenteísmo e atraso de seus funcionários, passaram a contar com elementos em melhores condições físicas e psicológicas para execução de seus serviços.

REGULAMENTAÇÃO — Em pouco tempo, o fretamento foi se diferenciando das demais modalidades de transporte de passageiros, as linhas regulares, urbanas e intermunicipais e o rodoviário. Foi ainda no Grande ABC que nasceu, em 5 de setembro de 1974, a Assetur — Associação das Empresas de Transportes e Turismo do Estado de São Paulo, que tinha como um dos seus principais objetivos, defender os interesses da categoria. Antonio Carlos Girelli foi seu primeiro presidente, sucessivamente reeleito até 1985.

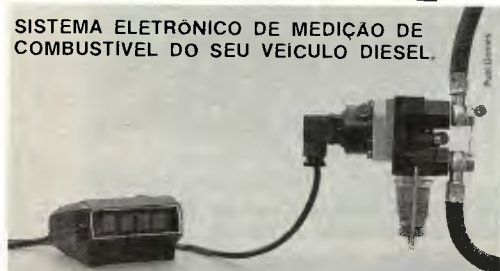
As empresas de fretamento normalmente transportavam funcioná-

AINDA MELHOR! ECONOVIAS SST-2, CONTROLANDO E ECONOMIZANDO DIESEL PARA SUA EMPRESA.



ECONOVIAS SST-2

SISTEMA ELETRÔNICO DE MEDIÇÃO DE COMBUSTÍVEL DO SEU VEÍCULO DIESEL.



ECONOVIAS SST-2, ESTABELECE A RELAÇÃO ENTRE O ABASTECIMENTO E O CONSUMO EFETIVO DO MOTOR. FÁCIL INSTALAÇÃO. CONTAMOS COM UMA REDE DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E REVENDA EM TODO PAÍS.

METROVAL

DEP VENDAS: AV. JOAQUIM BOER, 792 - AMERICANA, SP. CEP. 13470 - TELEX (19) 1565 HTJB BR. FONE: (0194) 61-2367



REPRODUÇÃO: Robson Martins

Pequenas agências de turismo deram início ao crescente mercado do fretamento

rios de empresas diversas e nos finais de semana, ou mesmo nos dias úteis, com alguns de seus veículos, transportavam turistas em excursões próprias ou organizadas por agências de viagens. Mas, até esse transporte turístico era desconhecido pelas autoridades, pois, durante o Congresso da Asta, — entidade internacional de turismo —, realizado em 1975, no Rio de Janeiro, a Embratur contratou o transporte de seus participantes com empresas de transporte urbano que,

naquela cidade, operavam com os ônibus conhecidos como *frescões*.

A luta que o transporte por fretamento travava no Estado de São Paulo tinha de ser levada também ao âmbito federal. Para isso, foi constituída, em 24 de março de 1978, a Antur — Associação Nacional de Transportadoras Turísticas — da qual Girelli foi eleito 1.º vice-presidente. Finalmente, em junho de 1982, com o Decreto n.º 87 348 que regulamentou a Lei n.º 6 505, de 1977, que tinha

tentado regularizar a situação, o fretamento começou a ser reconhecido pelas autoridades.

Os transportadores turísticos foram divididos em três categorias — eventuais, mistos e exclusivos. Eram considerados mistos os transportadores de fretamento (fábricas, escolas, indústrias) e o chamado turismo social (fins de semana), enquanto os exclusivos agrupavam os transportadores exclusivos de turismo, isto é, as agências de turismo possuidoras de frota própria para suas excursões.

Essa luta do transporte por fretamento em defesa de sua identidade própria, mereceu extensa reportagem publicada por **Transporte Moderno**, em novembro de 1977, na qual, em dezesseis páginas, Antonio Carlos Girelli expôs todos os problemas da categoria, afirmando que estavam “completamente órfãos no tocante à legislação e, por isso mesmo, sempre ameaçados e inseguros”.

SINDICATOS — Cerca de onze anos depois, Antonio Carlos Girelli ainda considera que essa inseguran-



Se você vir meu caminhão atrelado num semi-reboque que não seja SOMA, pode apartar que é briga.

Quem sabe o que é bom, não abre mão da qualidade SOMA. E seja qual for a sua carga, a SOMA tem um semi-reboque adequado para você: carga seca, graneleiro, tanque, para transporte paletizado de bebidas e transporte de containers, bujões de gás e produtos especiais.

Se você presta serviços de transporte de cargas, ou a sua empresa possui uma frota própria, você conhece a importância da robustez e da durabilidade desse equipamento. Pois o semi-reboque SOMA é tudo isso: tem vida longa, é econômico e muito forte. E você quase não precisa parar para manutenção.

Além disso, o semi-reboque SOMA é o que dispõe do melhor sistema de frenagem que existe, o que garante a você mais segurança no transporte.

O semi-reboque SOMA, além de ser fabricado com materiais e componentes de alta qualidade, é o que oferece a melhor relação custo/benefício do mercado. E a razão é simples: você transporta muito mais carga, sem que isso implique maiores custos. É a SOMA trabalhando ao seu lado, pelo aumento da produtividade e, conseqüentemente, por maiores lucros. Na hora de renovar a sua frota de semi-reboques, puxe pela qualidade e pela economia: escolha SOMA.



Avenida Soma, 700 - Sumaré - SP
Tel.: (019) 73-1000 (PABX)
Telex: (019) 1923 - CEP 13170.

Muito mais carga, por muito menos.



Deixe a gente quebrar a cabeça por você

Todo mês, **TM** leva até sua mesa, de forma condensada e objetiva as informações necessárias para sua empresa decidir com conhecimento de causa sobre transportes e administrar melhor sua frota.

transporte moderno

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

Editora TM Ltda

Faça já a sua assinatura

O menor investimento,
O maior retorno.

Desejo receber a revista Transporte Moderno por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas 2,3 OTNs

Nome _____

Endereço _____

Empresa _____

CGC _____

Insc. Est. _____

Ramo de atividade _____

Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA!

ça persiste. Certamente muitas vitórias foram conquistadas pela categoria. Dentre elas basta citar os decretos 13 691/79 e 19 835/82 que disciplinam o regime de transporte por fretamento no Estado de São Paulo (exceto a Região Metropolitana) e na Região Metropolitana da Grande São Paulo. Segundo os decretos, essa modalidade de transporte só pode ser operada por empresas a isso especificamente destinadas ou que, pelo menos, disponham de uma frota destinada apenas ao fretamento, vetando a utilização do mesmo veículo em fretamento e em qualquer outra modalidade de transporte. Outra expressiva vitória da categoria foi quando, em 23 de janeiro de 1985, pela Portaria n.º 3 013, de 23 de janeiro, o ministro do Trabalho decidiu criar uma categoria econômica específica para o fretamento, diversa da categoria profissional Empresas de Transportes de

Passageiros que constava do 2.º grupo da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (anexo ao Artigo 577 da CLT).

Como resultado dessa resolução, por Carta Sindical de 13 de março de 1985, foi reconhecido o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo, abreviadamente conhecido como Sinfret. Antonio Carlos Girelli é seu presidente desde a fundação, mas reconhece que, até hoje, não foi possível conscientizar as autoridades estaduais para o cumprimento da legislação, que só autoriza as empresas dessa categoria profissional a atuarem no setor. Daí a razão da denúncia publicada recentemente na imprensa, alertando o governador Quéricia para a intromissão de empresas estranhas ao fretamento, no mercado exclusivo da categoria.

Diógenes Silva

Turismo Rodrigues, a pioneira

O empresário Walter Antonio Bellati, proprietário da Turismo Rodrigues Ltda., ainda se recorda com nitidez dos primeiros tempos do transporte por fretamento. Com a venda da empresa de ônibus urbanos Transporte Coletivo Santo André Ltda., sobram dois ônibus Chevrolet 51 em condições de uso. Com um desses ônibus, que ele mesmo dirigia, iniciou, no dia 15 de novembro de 1957, a primeira linha para transporte de funcionários da Volkswagen do Brasil que, naquela época, ocupava apenas um pavilhão onde trabalhavam quatrocentos empregados. De início, era apenas uma viagem à tarde, mas logo depois, como resultado das vantagens apresentadas pelo novo serviço, novos horários foram estabelecidos, novas linhas foram implantadas e, em pouco tempo, mais empresas aderiram ao fretamento.

A Turismo Rodrigues continua fiel às suas origens. Atualmente, com instalações mais amplas, ocupando uma área de 5 000 metros quadrados, na rua Alemanha, n.º 38, no bairro de Santa Terezinha, em Santo André, a empresa ainda conserva, do outro lado da rua, a casa do seu escritório inicial. Sua frota tem 55 carros, todos Mercedes-Benz, dos quais 49 continuam prestando serviços à Volkswagen do Brasil, que a homenageou em 1972, por ocasião do 15.º aniversário do início dos serviços, e depois



FOTO: Robson Martins

W. Bellati começou como motorista

em 1982, quando esse serviço completou 25 anos.

Walter Bellati recorda que, logo após a Volkswagen ter instituído o transporte por fretamento para seus empregados, outras empresas seguiram seu exemplo: Mercedes-Benz do Brasil, Willys Overland do Brasil (atual Ford), Motores Perkins etc. E foram surgindo também as empresas de ônibus organizadas com essa finalidade específica, e outras do transporte urbano a ela aderiram, como a Tursan, a Toyota (já extinta), a Breda e Sabetur. Hoje — lembra ele —, uma grande empresa não pode mais prescindir do transporte por fretamento, bastando atentar para a própria Volkswagen, que utiliza ônibus de cerca de 25 empresas.

(D.S.)

transporte moderno

São Paulo

Largada fatal

Em São Paulo, dois motoristas transformam a avenida Brig. Faria Lima numa pista de corrida

PAINEL

Painéis chocam motoristas



Chocar os motoristas, para que eles passem a ter mais cuidado ao dirigir. Esta é a idéia do secretário Municipal dos Transportes, coronel Geraldo Arruda Penteado.

Para colocar a idéia em prática, o secretário instalou em cruzamentos e avenidas de grande movimento tablados exibindo carros acidentados, destruídos. Algumas frases como: "Só acontece com os outros", "Estava atrasado" completam o cenário.

Mas, a idéia não agradou a muitos motoristas. Alguns deles não viram com bons olhos o carro

colocado na avenida Dr. Arnaldo, na frente do Hospital Emílio Ribas (um Fiat que teve a porta direita afundada até o centro do carro).

"Isso não vai alterar em nada minha maneira de dirigir", afirma outro motorista, que acha esse tipo de campanha de mau gosto. "Está tornando a cidade mais feia."

Existe o perigo de o carro acidentado desviar a atenção do motorista que acabaria colidindo com outro, principalmente se for colocado numa avenida de tráfego intenso, como a Alcântara Machado (foto).

Mafersa entrega à Fepasa novo lote de vagões-tanque

Como parte do seu Plano de Recuperação e Modernização, a Fepasa acaba de receber mais vagões-tanques da Mafersa, completando 180 unidades de um total de 230.

Os novos veículos que transportarão derivados de petróleo e álcool anidro, integram a encomenda feita no ano passado, com recursos oriundos da Finame.

Na entrega dos vagões, estava incluso o primeiro vagão-tanque nacional

projetado por computador, que transporta maior tonelage e tem peso inferior ao dos vagões comuns. A capacidade de transporte desse novo vagão é de 87 mil litros de carga líquida.

O vagão-tanque, de tara reduzida, ora circulando experimentalmente nas linhas da Ferrovia Paulista, representa uma alternativa econômica, devendo melhorar o desempenho da empresa e proporcionar melhor o aproveitamento da frota de locomotivas.



ANUNCIE NESTA REVISTA:



Editora TM Ltda

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



A frota Volkswagen da Transcib aumentou em 453 toneladas. O prestígio Davox aumentou muito mais.



A Transcib adquiriu mais 26 caminhões na Davox de uma só vez. Agora, a frota da Transcib tem 74 caminhões Volkswagen, todos fornecidos pela Davox.

A Transcib teve boas toneladas de razões para tanto.

Foi decisiva a qualidade Volkswagen.

Mas a sensibilidade empresarial da Davox possibilitou um bom negócio para o cliente.

Transcib e Davox largaram e chegaram na frente, como sempre.

Porque sabem competir e ganhar.



Cia. Davox de Caminhões

Av. Nações Unidas, 21.927 - CEP 04795 - São Paulo - SP
Fones: PABX (011) 247-8233 - Telex: 011-53028

TRANSPORTE COLETIVO

Como as empresas evitam acidentes

Acidentes causam prejuízos materiais, abalam a imagem da companhia e trazem desgastantes processos judiciais. Veja o que as empresas de ônibus costumam fazer para reduzi-los ou evitá-los



Coletivo trafegando pela esquerda na avenida Faria Lima em São Paulo: indisciplina que as empresas de ônibus procuram evitar

“Este ano não tivemos nenhum acidente devido a falhas mecânicas, e esperamos continuar assim.” Uma afirmação difícil de se ouvir num país recordista mundial em número de acidentes. Mas, com uma filosofia de segurança bem aplicada, isto é possível.

A Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel, com 480 ônibus rodando na zona leste da Capital, conseguiu esta marca adotando medidas preventivas adequadas para combater acidentes. “Não podemos mudar o sistema viário de São Paulo, que é muito ruim”, explica Maurício Lourenço da Cunha, diretor de Manutenção da empresa, “por isso, tentamos acabar com os defeitos mecânicos, através de manutenção preventiva, e as falhas humanas, através de melhor seleção dos motoristas”.

Esta preocupação justifica-se por causa das conseqüências desagradáveis que os acidentes acarretam. Além do prejuízo material, a imagem da empresa fica abalada e, em caso de vítimas, há os inevitáveis processos judiciais.

MOTORISTAS — Para reduzir os acidentes por falhas humanas, as empresas procuram ser cada vez mais rigorosas na admissão dos motoristas, além de treiná-los para as situações específicas que irão enfrentar.

A Carteira Nacional de Habilitação, categoria D, é exigida em todas as empresas. O tempo de experiência varia. “Nós exigimos dois anos em transporte urbano, ou caminhão pesado”, explica Gilberto Presolin, diretor da ECCB — Empresa Circular Cidade de Bauru.

Já, na Viação Campos Eliseos, empresa com 209 veículos que atua em Campinas, a exigência é maior. “No mínimo quatro anos”, diz Haroldo Bola Borges, gerente administrativo da empresa, “podendo ser em ônibus ou caminhão pesado”.

Nas cidades do interior, a experiência em transporte urbano pode ser substituída pelo transporte pesado, pois não existe mão-de-obra especializada em quantidade. “Aqui em São José do Rio Preto, como somos a única empresa de transporte urbano,

não há troca de motoristas entre empresas”, diz Euclides Spatti, chefe de Tráfego da Circular Santa Luzia. “O motorista que sai do transporte rodoviário, procura outra colocação na mesma área. Por isso, aceitamos candidatos que tenham experiência em veículos pesados”.

Além da experiência, algumas empresas como a Transportes Coletivos Brasília, de Presidente Prudente, exigem a residência na cidade de, pelo menos, um ano. “Em cidade do interior, todos se conhecem”, diz Antonio Lavaqui, diretor Administrativo da empresa. “Além do mais, o motorista já tem noção do trânsito que irá enfrentar, facilitando seu entrosamento na empresa”.

OS TESTES — Cumpridas as exigências mínimas, o candidato passa por um teste de volante. Todas as empresas utilizam basicamente o mesmo método: os candidatos são colocados num ônibus que percorre um trajeto preestabelecido, onde encontrará as dificuldades normais do dia a dia.



Primeiro, o percurso é feito por um instrutor, depois é a vez dos candidatos, que são observados em todos os sentidos.

Na CMTC — Companhia Municipal de Transportes Coletivos, empresa que serve a capital paulista com cerca de 3 090 ônibus, são observados quatorze itens: saída com o veículo, instrumentos de comando/painel,

Biagioni exige um período de treinamento para adaptar o motorista às diretrizes da CMTC



domínio do veículo na pista, percurso, ultrapassagens, mudança de direção, utilização de espelhos retrovisores, observação da preferencial, sinalização horizontal e vertical, velocidade, rotação segundo torque do motor, troca de marchas, redução e o uso de embreagem.

“Analisamos todos esses itens, pois eles influem na segurança e no desgaste do veículo”, diz Francisca de Oliveira Bragioni, chefe do Departamento de Formação e Treinamento da CMTC.

EXAMES — Aprovados no teste de volante, os candidatos são submetidos a exames médicos para avaliação de suas condições físicas e a exames psicotécnicos.

A ECCB indica onde o candidato fará os exames. Na Transporte Coletivo Brasília, de Presidente Prudente, o exame médico é feito na empresa, que indica o local para que seja feito o psicotécnico. Em São Paulo, na CMTC, tanto o exame médico quanto o psicotécnico são realizados pela própria empresa. “Nosso psicotécnico avalia as condições para o trabalho específico dos nossos motoris- ▶

GOLIVE

O MELHOR 3º EIXO DO PAÍS

FABRICANTE DO EIXO VEICULAR AUXILIAR

- UM ANO DE GARANTIA
- PEÇAS TIPO ORIGINAL
- REFORMAS DE TRUQUES E CARRETAS



INMETRO

Nº DES.

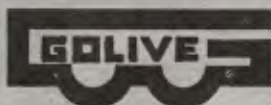
Nº SÉRIE



GOLIVE Implementos Rodoviários Ltda
SERTÃOZINHO - S.P.

MOD.

INDUSTRIA BRASILEIRA



GOLIVE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS LTDA

ROD. SP 322 ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, KM 337,9

CAIXA POSTAL 55 FONE (016) 642-2399 - PABX - SERTÃOZINHO - S.P.

tas”, diz Francisca Bragioni. “Existem características típicas, que num psicotécnico comum poderiam passar sem análise”.

Há o exame teórico sobre regulamentação de trânsito, pois apesar de ser exigida a CNH, muitos motoristas esquecem-se das regras de trânsito, ou não as aprenderam suficientemente bem.

Uma vez aprovado em todos os testes o motorista é contratado e passa por treinamento, para que ele aprenda a filosofia da empresa, e as peculiaridades da operação.

TREINAMENTO — Em Ribeirão Preto, depois de aprovado, o motorista passa por um treinamento de três dias. “Ele faz as linhas regulares na presença de um motorista mais experiente”, explica Gilberto Castelli, gerente da Transcorp — Transportes Coletivos Ribeirão Preto. “Este verifica se o novato tem condições de operar corretamente, corrigindo alguma falha que ele possa ter.”

Em Campinas, a Campos Elíseos utiliza um audiovisual para que seus motoristas vejam os problemas que irão enfrentar. “Logo que foi inaugurado o corredor exclusivo para ônibus”, diz Mauro Martoni, gerente operacional da empresa, “o índice de acidentes e atropelamentos aumentou. Isso devido ao desconhecimento, tanto dos motoristas quanto dos pedestres, da melhor maneira de transitar por ele. Para reduzir estas ocorrências, fizemos um vídeo do corredor, dando ênfase aos locais de maior incidência de acidentes. Depois da apresentação do filme e de mostrarmos como devem agir, os motoristas foram colocados num ônibus e percorreram o corredor reconhecendo os pontos negros”.

Com esta medida, o índice de atropelamento caiu a quase zero, o que levou a Campos Elíseos utilizar este audiovisual para todos os motoristas que ingressam na empresa.

Na CMTC, quando o candidato é contratado para dirigir ônibus a diesel, o treinamento tem duração de 40 horas. Se for para trolebus, a duração é de 116 horas, pois precisam aprender também a parte elétrica e os procedimentos a serem adotados em falhas.

Os motoristas da CMTC recebem treinamento a cada troca de veículo. Caso ele dirija trolebus e passe para diesel, ou vice-versa, será treinado. E existe a reciclagem periódica, para que os motoristas estejam sempre bem conscientes de como dirigir. Nos dois casos, também são utilizados recursos audiovisuais.



FOTOS: Marcelo Vigneron

Fim do corredor exclusivo de Campinas: descida com passagem para um só veículo

Os cursos da CMTC abrangem aspectos sociais, como referencial de conduta, responsabilidade e segurança, atendimento ao usuário, integração à empresa, educação para o trânsito, noções técnicas e de operação.

CAUSAS E SOLUÇÕES — “Em Bauru, o acidente mais freqüente é a colisão, quando os motoristas fazem conversões para a direita”, diz Gilberto Presolin. “Isto porque muitos motoristas ao verem o ônibus indo para a esquerda, querem ultrapassá-lo pela direita. Esquecem-se que o ônibus ‘abre’ para a esquerda para não subir na calçada. Como o espelho retrovisor fica arrumado para que o motorista tenha visão da porta traseira, ele não vê o carro que está do lado direito atrás da porta. Isso, geralmente, provoca os acidentes”.

Para reduzir este tipo de ocorrência, os motoristas são alertados, e os cobradores recebem instruções para auxiliá-los devido à sua melhor posição. Isto fez com que diminuísse a freqüência destas colisões.

Ruas estreitas e carros estacionados de ambos os lados. Estes são os fatores que causam o maior número de acidentes em Ribeirão Preto. “Não há como solucioná-los, pois os carros deveriam ter apenas um lado para estacionar, e não os dois como ocorre”, reclama Gilberto Castelli, da Transcorp que pede total atenção aos motoristas.

Depois de mostrar aos motoristas, “pontos negros” do corredor exclusivo para ônibus em Campinas, os atropelamentos diminuíram. Porém, no final deste corredor existe um problema. “Ele acaba numa descida, e as duas pistas nem-se permitindo a passagem de apenas um veículo”, explica Haroldo Borges. “Nesta descida, deveria ser dada preferência para o ônibus, mais pesado e difícil de ser frenado. Ocorre exatamente o inverso, e com isso, os acidentes são freqüentes”.

“Em São Paulo, a maior dificuldade em reduzir o número de acidentes está no trânsito indisciplinado”, afirma Antonio João Pereira, presi-

Os números do transporte urbano

Empresas	Frota	Reserva Técnica	Idade Média (anos)	Nº de Linhas	Passageiros Mês (milhão)	Motoristas	Salário Inicial (2)
Contratadas (1) São Paulo	5 595	455	5,5	507	110,3	7 765	60 700,00
CMTC São Paulo	3 090	92	5,1	205	45,3	7 871	60 700,00
Penha S. Miguel São Paulo	480	35	4,0	33	8,0	950	60 700,00
Campos Elíseos Campinas	209	21	5,5	36	3,8	350	52 956,00
ECCB Bauru	142	45	8,0	50	3,0	214	39 980,00
Brasília Pres. Prudente	76	10	10,0	37	1,7	112	35 304,00
Transcorp Rib. Preto	40	5	2,0	12	1,1	65	38 000,00

(1) — Os números referem-se à soma total das empresas que operam na capital de São Paulo
(2) — O salário corresponde ao mês de junho e não estão incluídas as horas extras

dente da CMTC. "Não se consegue estacionar o ônibus no ponto, porque está ocupado por automóveis particulares. A falta de educação é generalizada, ninguém respeita a sinalização. O sistema viário não ajuda. Seria necessário ter um sistema viário melhor para que houvesse uma redução no índice de acidentes. Além, é claro, de maior educação dos motoristas".

A rotatividade dos motoristas também é um fator que contribui para o aumento do número de acidentes. Para diminuí-la, a E.A.O. Penha São Miguel, além de fazer um trabalho de conscientização com seus motoristas, oferece prêmios e cestas básicas de alimentos. "Não subsidiamos as cestas básicas, apenas damos condições para que eles as consigam. O funcionário faz o pedido até o dia 10 do mês, recebe-a dia 20 e pagará dia 10 do mês seguinte", explica Maurício Cunha. "É com os preços mais baixos, pois são compradas de um atacadista, e ao preço do mês anterior. Depois do Plano Cruzado, quando a rotatividade era de quase 100%, percebemos que investindo no funcionário, os benefícios voltam em forma de maior produtividade e menor

Cunha afirma que o investimento no motorista retorna em forma de menor índice de acidentes



índice de acidentes, além de criar um melhor clima na empresa".

Mesmo treinados, orientados e estimulados, alguns motoristas cometem falhas, que podem vir a gerar acidentes. Para estas falhas não se repetirem com frequência, as empresas utilizam fiscais, que trabalham no ponto final de cada linha e no meio do percurso.

As punições para os maus motoristas vão desde uma conversa com o encarregado, até a demissão, em casos graves.

PROVIDÊNCIAS — Em caso de acidente, o motorista deve socorrer as

vítimas, fazer o Boletim de Ocorrência e esperar um fiscal de linha para o acompanhamento do caso.

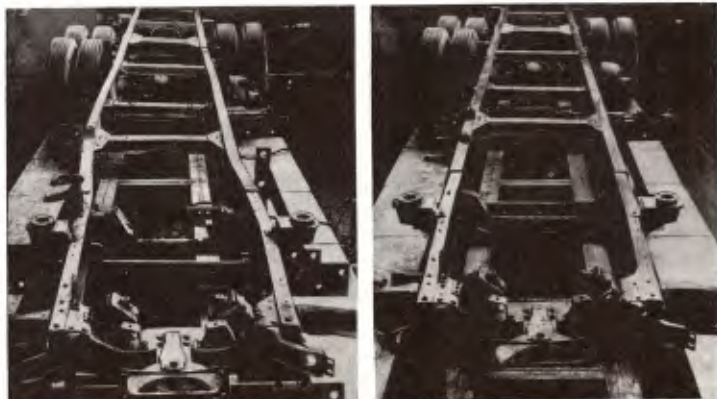
Na ECCB, quando os motoristas da empresa são os culpados, os proprietários dos veículos podem escolher entre consertar o carro nas instalações da empresa, ou, ainda, na oficina de sua escolha. Ela assume todos os prejuízos.

Em Presidente Prudente, na Transportes Coletivos Brasília, o veículo abalroado é consertado na própria oficina da empresa. "Nossos mecânicos são tão bons quanto os das concessionárias, e não temos despesas extras com mão-de-obra", afirma Antonio Lavaqui.

As empresas de ônibus possuem o seguro obrigatório, mas poucas fazem outro seguro além deste. "O índice de acertos amigáveis é grande, e se fôssemos segurar todos nossos veículos, o custo seria muito alto", diz Maurício Cunha da E.A.O. Penha São Miguel.

Quando as empresas não conseguem resolver os problemas de forma amigável, encarregam seus departamentos jurídicos do caso.

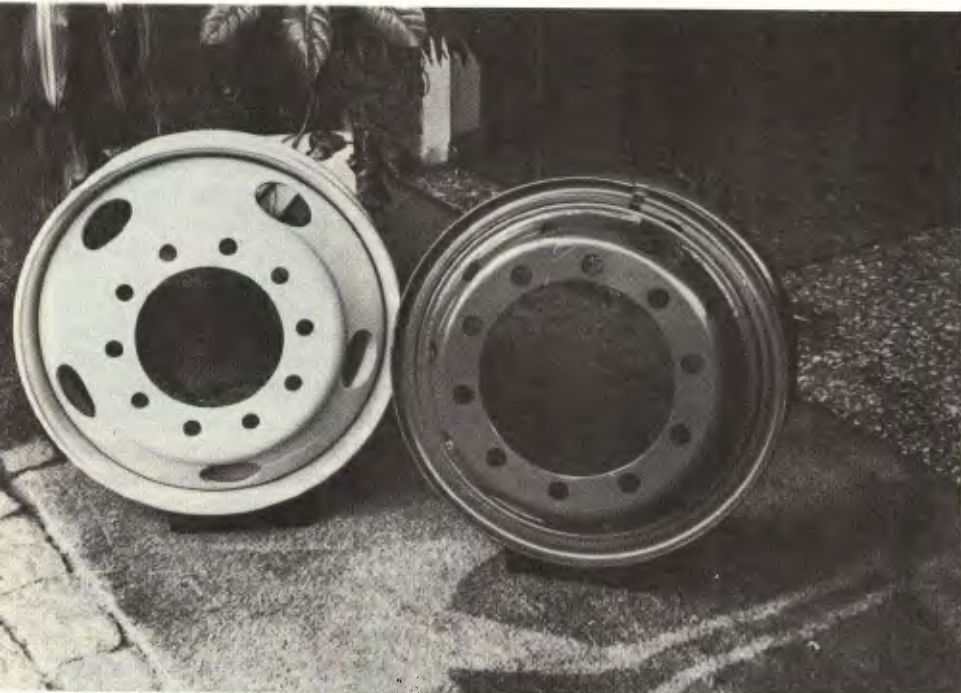
A CHAMBORD ENDIREITA A FRIO O CHASSI DO SEU CAMINHÃO DE TODAS AS MARCAS.



Venha conhecer o sistema de alinhamento de chassi ou eixo de caminhão que a Chambord faz no menor espaço de tempo. É o processo Bee Line de endireitamento a frio do chassi de seu caminhão com ajuste milimétrico, sem remover o eixo, cabine ou carroceria.

- Alinhamento de Chassi
- Alinhamento de eixo dianteiro
- Alinhamento de direção para você economizar mais pneus
- Balanceamento de rodas
- Correção e alinhamento de eixo de truck, e eixo de carreta
- Alongamento, encurtamento, troca de travessa, rebitagem, solda e reforços de todas as marcas de chassi de caminhão.

Consulte sempre a
CHAMBORD AUTO LTDA.
Rua Luzitânia 460/466 - Telefone: 826-4416



Mais moderna que a convencional, a "drop center" (esquerda) chega ao Brasil

RODAS

Mercado resiste às novidades

As rodas de cubo raiadas e as "drop center" ainda encontram muitas resistências no país. Mas, aos poucos poderão comprovar suas vantagens

Devido a alguns acidentes com caminhões equipados com rodas de disco (aquelas onde um disco, soldado ao aro serve de ligação com o cubo do veículo), criou-se no Brasil a idéia de que elas seriam mais fracas que as rodas de cubo raiado (aquelas onde o aro encaixa-se diretamente no cubo).

"Isto é apenas ilusão," afirma Mauro Zafalon, gerente do Departamento de Engenharia de Vendas da Divisão Auto Peças da Engesa-FNV. "As duas rodas têm a mesma resistência, pois foram fabricadas para suportar a carga máxima para a qual o caminhão foi projetado".

A tendência de mercado é para uma maior utilização das rodas de disco. "Esta pode ser confirmada na compra de carretas com rodas de disco a pedido dos clientes," explica Clóvis Guarnieri Filho, assessor de Diretoria da Engesa-FNV. "Antes, nossas carretas eram todas com rodas de cubo raiado."

Esta tendência deve-se a algumas

vantagens da roda de disco em relação à roda de cubo raiado.

A roda de disco tem a sua fabricação mais simples e menos onerosa. É mais leve e mais barata e de centragem mais fácil. A Volvo oferece em seus caminhões, rodas raiadas e, como opcionais de linha, rodas de disco. Atualmente, a fábrica só dispõe, para o mercado interno, de rodas de disco para pneus sem câmara, mas, segundo Salvador Porres, gerente de Planejamento de Produto da empresa, deverá apresentar uma opção para pneus com câmara (11 x 22) até o final deste ano.

MATERIAL - Tanto a roda de disco, quanto a de cubo raiado são fabricadas com o aço. O cubo raiado pode ser de aço ou ferro nodular. Já existe aço desenvolvido especificamente para a fabricação de rodas, como o aço acalmado.

"Quando o aço é fundido", explica Paulo Roberto Corrêa da Silva, gerente de Engenharia de Produção



Mitsubayashi: estradas ruins exigem rodas mais fortes

da Rockwell-Fumagalli, "ele forma bolhas. Com a adição de alguns produtos químicos, é possível reduzir a formação destas bolhas e tornar o aço mais fácil de industrializar, sem alterar sua resistência".

A utilização de ligas leves ou alumínio na fabricação de rodas é inviável no momento por motivos técnicos e de hábito. "Este tipo de roda é utilizado na Europa e nos EUA, mas ainda não está totalmente aprovado," afirma Ruy Alves Mitsubayashi, diretor de Marketing e Vendas da Bvrlm. "Nesses países, as estradas não têm os mesmos buracos que temos aqui. A vantagem em trabalhar com estas matérias-primas é o uso de pouco material, possível pelo menor coeficiente de segurança exigido no exterior. As rodas, para o Brasil, precisam ser superdimensionadas, com coeficiente de segurança bem acima das normas internacionais, devido ao péssimo estado das nossas estradas".

Outro fator apontado para a ausência de fabricação deste tipo de roda no Brasil é o desrespeito às leis. "Ainda não existe uma conscientização a ponto de tornar a redução de dez ou quinze quilos em cada roda vantajosa para os transportadores investirem em rodas de alumínio," explica José Borges Bahia Jr., gerente de Marketing e Vendas para reposição da Rockwell-Fumagalli. "Este tipo de roda custaria um pouco mais e os motoristas preferem carregar excesso de peso".

Para reduzir peso, a Fumagalli, além de utilizar ligas especiais, procura desenvolver desenhos, sem perder a resistência.

Também pode-se reduzir o peso da roda através do estiramento, que pode ser feito tanto no aro quanto no disco ou em ambos. Quando se faz uma roda de aro estirado, este é cortado em uma largura menor que a final. Através de roletes aplicados no centro, ele recebe pressão que o estira até chegar na medida final. Utiliza-se menos material para se obter o mesmo produto e com vantagens. O material estirado é mais resistente e mais puro.

FOTOS: Robson Martins



Borges Bahia Jr. e Correia da Silva

CENTRO CAÍDO – A introdução dos pneus sem câmaras trouxe consigo o desenvolvimento de um novo tipo de roda, conhecida como *drop center* (centro caído), ou roda 15°.

Por ser mais moderna, a *drop center* está sendo implantada aos poucos no Brasil. Ela já é utilizada em alguns caminhões exportados, além de serem exportadas diretamente para os EUA.

O conjunto *drop center* apresenta apenas dois elementos, roda e pneu, ao passo que as rodas com câmara utilizam seis elementos: roda, protetor, câmara de ar, dois anéis e pneu.

O menor número de peças, além de reduzir o peso, traz outras vantagens. “Significa menor investimento em estoque de peças,” calcula Cláudio Chaves, assessor Técnico de autopeças da Engesa-FNV. “Não há necessidade de se manter seis artigos diferentes em estoque. Também evitam-se acidentes com o escape dos anéis mal colocados ou trocados na hora de montagem”.

Outro fator importante é que o sistema da roda *drop center*, produz menos aquecimento que a roda normal. “Como a flange da roda *drop center* é rebaixada, a distância do pneu ao tambor de freio é maior,” explica Paulo Roberto da Fumagalli.

“Isso prolonga a vida útil do pneu e do tambor de freio.”

Na roda *drop center*, são utilizados pneus radiais sem câmara que apresentam algumas vantagens. “O costado tem trabalho independente da banda de rodagem,” descreve Osmar Toselli, gerente de Serviços Técnicos da Frota da Companhia Goodyear do Brasil. “Isso permite que, mesmo tendo movimento no costado, a banda de rodagem fique praticamente presa ao chão, evitando ou reduzindo a fricção entre a banda de rodagem e o solo, aumentando a vida útil do pneu”.

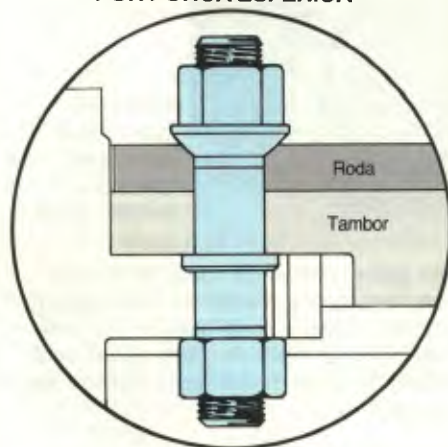
Por estar mais “preso” ao chão, o pneu sem câmara proporciona maior estabilidade, não permitindo que o carro desgarrar nas curvas aumentando a segurança do motorista.

Quando ele é perfurado, o revestimento interno, impermeável, tende a envolver o material penetrante, impedindo o vazamento rápido de ar. Isso evita o estouro do pneu, e permite que o motorista chegue até o borracheiro, sem ter que parar na estrada para efetuar a troca.

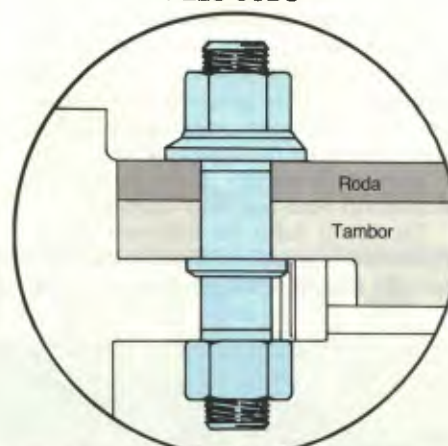
CENTRAGEM – Com a evolução das rodas, o tipo de centragem também evoluiu. “Quanto maior for a centragem da roda, menores serão a massa de balanceamento e as vibrações,” afirma Roberto Barretti, gerente do Departamento de Engenharia de Chassi-caminhões da Autolatina. “Por isso, procuramos desenvolver um tipo de centragem que fosse simples e eficiente, sem apresentar problemas futuros”.

Antigamente, a centragem era feita através de arruelas esféricas, que encaixavam-se a pequenas reentrâncias da roda, mantendo-a no centro, com o inconveniente de que o aperto excessivo provocava o amassamento dos furos, além de trincas.

CENTRAGEM POR PORCA ESFÉRICA



CENTRAGEM PELO CUBO



Passou-se utilizar porca esférica, que funcionaria como a arruela esférica, apresentando os mesmos inconvenientes. Outro problema deste tipo de centragem é a ovalização dos furos, que, além de vibrações, provocam a quebra da roda.

Por isso, desenvolveu-se a centragem pelo cubo, onde o centro da roda também é usinado e encaixa-se perfeitamente ao componente. As porcas servem apenas para apertá-la.

“Além de a colocação da roda ser muito fácil,” diz Roberto Barretti, “os furos da roda são retos, não há chanfros. As arruelas são móveis e atingem uma área bem maior, o que evita o amassamento por excesso de torque”.

A maioria dos veículos Mercedes Benz utiliza a centragem pelo parafuso através de arruela cônica. Segundo a assessoria de Imprensa da montadora, nos últimos veículos recém-lançados, está sendo utilizada a montagem de rodas com centraliza-



Criada para radiais sem câmara, a roda “drop center” aumenta a vida do pneu



Barretti:
centragem
pelo cubo
facilita a
colocação da
roda

ção pelos cubos de roda, pois oferecem maior segurança na montagem, evitando que a roda escape. A utilização deste tipo de centragem será ampliada para todos os veículos da montadora.

DIFICULDADES – Mesmo tendo inúmeras vantagens, as *drop center* enfrentam algumas dificuldades para serem utilizadas em grande escala.

“Alguns borracheiros pensam que os pneus sem câmara, principalmente os que possuem camadas de aço, são inimigos deles, que irão tirar o seu serviço,” conta Osmar Toselli da Goodyear. “Este pensamento é errado. Eles precisam estar preparados para a nova tecnologia e acompanhar o desenvolvimento para continuar atendendo bem aos seus clientes”.

Devido à falta de infra-estrutura, algumas empresas têm utilizado este tipo de roda apenas em viagens com

rotas definidas. Eles treinam seus borracheiros para consertar os pneus, caso seja necessário. Algumas treinam inclusive os motoristas.

Para que esta roda chegasse ao Brasil, foi preciso desenvolver primeiro os pneus, as rodas e o interesse das montadoras, que já o utilizavam em caminhões de exportação.

ESTRUTURA – Uma vez existindo interesse das montadoras, das fábricas de rodas e de pneus, falta a infra-estrutura para que os usuários possam adquiri-las e tenham onde ser atendidos, em caso de problemas.

“Nós temos divulgado informações sobre consertos, montagem e desmontagem de pneus sem câmara para revendedores, recapeadores, além de oferecer cursos específicos de consertos,” diz Osmar Toselli. “Os cursos são ministrados em nossas instalações e procuramos a melhor forma de agilizar e difundir todos os conhecimentos sobre este tipo de pneu”.

Ele acredita que a mudança para o pneu sem câmara acontecerá de maneira gradual como foi a introdução dos pneus radiais. “O empresário precisa comprar rodas novas, o que representa investimento. Esse investimento é necessário e acredito que os empresários irão fazê-lo”.

Em termos de equipamento, não são necessárias muitas mudanças. Apenas, as chaves para montagem e



Toselli:
alguns
borracheiros
consideram
o sem câmara
um inimigo

desmontagem são diferentes. Também há necessidade da utilização de lubrificante, tanto na roda como no talão do pneu.

A ABPA – Associação Brasileira de Pneus e Aros está desenvolvendo um informativo específico sobre o assunto, para que um maior número de pessoas possam trabalhar com este tipo de pneu. Além disso, todas as fábricas de pneus, oferecem cursos aos borracheiros, desde que haja interesse.

Também foi testado um outro tipo de roda, para pneu *single*, que substituiria a rodagem dupla traseira. “Nós fizemos testes e tivemos ótimos resultados,” diz Osmar Toselli. “Mas, existem dois problemas: a Lei da Balança e a falta de roda.”

Segundo a Lei da Balança, a carga transportada permitida é estabelecida com relação ao conjunto de pneus duplos traseiros. Ela não reconhece o pneu *single*, como especial, apenas como um pneu. Isso, na prática, reduziria a capacidade de carga do caminhão para o nível de um caminhão de rodagem simples na traseira.

“Se houvesse interesse de mudança na Lei da Balança, nós teríamos condições de fabricar este tipo de roda imediatamente,” garante José Bahia, da Fumagalli. Da mesma forma manifestaram-se Ruy Mitsubayashi da Borlem e Mauro Zafalon da Engesa-FNV.

AOS POUCOS – Na disputa pelo mercado de caminhões, as montadoras irão introduzir aos poucos a roda *drop center*. Os caminhões Cargo foram os primeiros a utilizar este tipo de roda. Os caminhões Volkswagen exportados também são equipados com ela. Segundo Roberto Barretti, da Autolatina, os caminhões para o mercado interno poderão usar este tipo de rodas em futuros lançamentos.

A Volvo já oferece a roda *drop center* como equipamento opcional para os interessados. A partir do final do ano, há planos para mudança



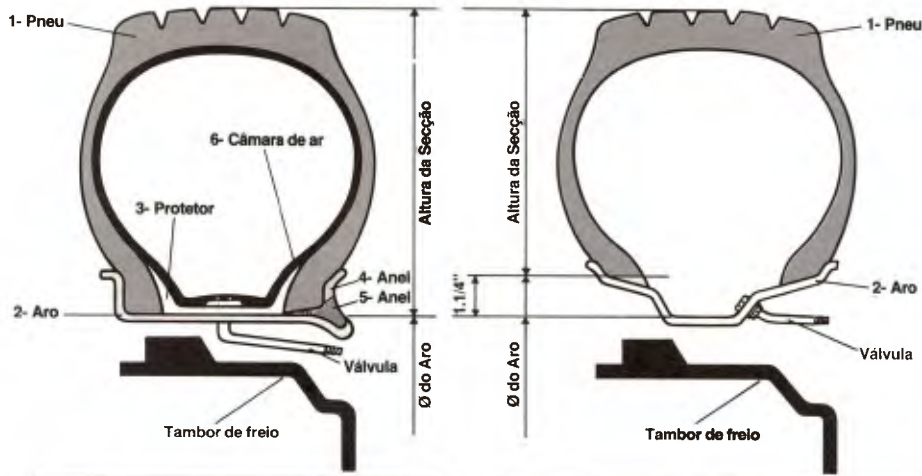
FOTOS: Robson Martins



Etsul usa
rodas
“drop center”
em caminhões
Mercedes e
Volvo

PNEU "COM CÂMARA"

PNEU "SEM CÂMARA"



gradativa das rodas de cubo raiado para as rodas disco, segundo informou Salvador Porres. "Isso não ocorreu até agora, porque o mercado não tinha demonstrado interesse na utilização do pneu sem câmara," afirma Salvador.

Para a Mercedes-Benz, as rodas do tipo *drop center* definem um produto ainda em desenvolvimento no Brasil, dependendo também da disponibilidade dos pneus sem câmara para caminhões.

Quanto aos pneus *single*, as montadoras não pensam em utilizá-los, por ser um produto com aplicações restritas e especiais, além de exigir uma reformulação da Lei da Balança. "Mas, deverá chegar ao Brasil, com a especialização do transporte," acredita Roberto Barretti.

OS USUÁRIOS - Tanto o pneu sem câmara, *drop center*, quanto o pneu *single* estão sendo testado em transportadoras, para poderem adaptar-se à realidade brasileira.

A Etsul Transportes, empresa de Curitiba, está rodando com seis caminhões Volvo N10 Intercooler, que além de possuir rodas de disco, utilizam pneus sem câmara.

Correspondência de pneus			
Pneu tipo câmara	Pneu sem câmara correspondente	Aros recomendados 22.5"/24.5"	
9.00R20	10R22.5	6.75	7.50
10.00R20	11R22.5	7.50	8.25
11.00R20	12R22.5	8.25	9.00
10.00R22	11R24.5	7.50	8.25
11.00R22	12R24.5	8.25	9.00

Fonte: Goodyear

"Resolvemos testar este tipo de pneu e acreditamos que, por representar uma nova tecnologia, deverá trazer bons resultados," diz Ramon Bressato Henche, assessor da Diretoria da empresa. "Além disso, nossas encomendas têm horário marcado para sair e para chegar. Não podemos nos arriscar a perder tempo por causa de um pneu furado."

Para resolver o problema de infraestrutura, a Etsul treinou seus borracheiros e motoristas nas fábricas de pneus. No primeiro curso, foram formados instrutores que se encarregaram de treinar os demais.

"Para facilitar a montagem," explica Ramon, "utilizamos uma câmara de pneus de bicicleta untada com grafite. Quando o pneu recebe a pressão, a câmara é expulsa e o pneu fica perfeitamente acomodado. A roda *drop center* é utilizada tanto nos cavalos-mecânicos quanto nas carretas, produzidas pela Engesa-FNV,

REDUÇÃO DE PESO			
Com câmara	Sem câmara		
	10.00R20 Peso (kg)	11R22.5 Peso (kg)	Redução (kg)
Pneu	57,3	58,0]102 -15,7
Roda	54,5	44,0	
Protetor	2,4		
Câmara	3,5		
Caminhão/ Ônibus 4x2 (6 pneus)		706,2	612 -94,2
Caminhão 6x2 (10 pneus)		1117	1020 -157,0
Caminhão (4x2) + carreta (6x0) (18 pneus)		2118,6	1826 -286,6

Fonte: Goodyear



Chaves, Guarnieri e Zafalon (Engesa)

que já vinham com este tipo de roda da fábrica.

As mesmas rodas utilizadas no Volvo também estão sendo utilizadas num caminhão Mercedes-Benz 1933, com bons resultados.

Desde 1984, a Transportadora Brasileira está utilizando uma carreta com pneus *single*. Tanto a roda como os pneus foram importados da Inglaterra e a carreta foi especialmente fabricada pela Krone, com base mais larga, sem alterar a largura da carreta.

Neste período, ela já rodou 385 859 km, consumindo 172 981,99 litros de diesel, o que representa uma economia de 18% a 20% com relação às outras carretas convencionais.

Ela possui três eixos e seis pneus *single*. Transporta 25 toneladas de algodão e fumo entre as cidades de Blumenau, Uberlândia, Brusque e o porto de Paranaguá.

O cavalo mecânico que puxa a carreta é um Volvo N10 XH, mas pode ser puxada por qualquer cavalo mecânico.

"Em 1986, fizemos uma demonstração para o pessoal do DNER mostrando as vantagens da carreta," conta José Carlos Fantini, proprietário da Transbrasiliana. "Mesmo assim, não foi possível convencê-los a mudar a Lei da Balança, para que possamos utilizar este tipo de pneu. Estamos rodando com Autorização Especial de Tráfego".

Entre as vantagens, além da economia, José Fantini aponta grande segurança e estabilidade adquiridas pela colocação destes pneus. Durante os testes, foram utilizados três jogos de pneus.

"Se houvesse a mudança na Lei da Balança, e as fábricas comessem a produzir carretas e rodas para utilização do pneu *single*," diz José Fantini, "eu seria o primeiro a comprá-los para equipar as 72 carretas que possuo".



FOTOS: José Dias Herrera

Reunidos em Santos, os municípios portuários pedem o cumprimento da legislação.

CIDADES PORTUÁRIAS

Cobrança do ISS cria polêmica

Prefeitos das cidades portuárias vão a Sarney exigir que a Portobrás cumpra a lei e passe a pagar aos municípios impostos sobre serviços

Os prefeitos das cidades portuárias decidiram ir ao presidente José Sarney para exigir que a Portobrás cumpra integralmente a lei complementar 56/87, que dá às prefeituras o direito de tributar as atividades portuárias. Essa foi a decisão mais importante tomada durante o II Congresso Nacional dos Municípios Portuários, realizado no Centro do Mendes Plaza Hotel, em Santos, entre os dias 19 e 21 de maio.

A Portobrás alega que não efetua o pagamento integral do ISS sobre as atividades portuárias por considerar a lei complementar 56/87 inconstitucional. Segundo o chefe do departamento jurídico da empresa, Benjamin Gallotti, que participou do encontro representando a presidência da estatal, trata-se de uma lei inconstitucional por não ter sido aprovada por maioria absoluta no Congresso, mas através de um acordo de lideranças.

LEI FALHA — Para Gallotti, “não há relutância por parte da Portobrás em cumprir a lei. Ocorre que a lei complementar é totalmente falha. Existem cinco artigos da Constituição

**RODAS
NOVAS
E
USADAS**

CASA DAS RODAS

de paula

**RECONDICIONAMENTO
DE RODAS PARA:**

- Ônibus
- Caminhões
- Tratores
- Empilhadeiras
- Implementos Agrícolas
- Fora de Estrada

**SEGURANÇA COM MENOR CUSTO
E AVANÇADA TECNOLOGIA**



CASA DAS RODAS
de paula

Rua Cel. Mursa, 98 - Brás - CEP 03043
PBX 279-4455 - São Paulo - SP

INEC Cardans

**Marca de Tranquilidade
em Eixos Cardan**

- Recondicionamento e balanceamento eletrônico de eixos cardan com moderna tecnologia
- Estoque completo de peças originais.
- Fabricação de eixos cardan conforme amostra ou desenho.



- Maquinário de alta precisão.
- Pessoal especializado.
- Amplo pátio de estacionamento para melhor atender frotistas e caminhoneiros.



**INEC-IND. E COM.
DE AUTO PEÇAS E
ACESSÓRIOS LTDA.**

MATRIZ: Av. Condessa
Elizabeth Robiano, 3.600
CEP 03075
São Paulo - SP
Fone: 294-1555

FILIAL - Rio de Janeiro
Rua Nicolau Cheuen, Qd.
10 - Lts. 12 a
15 - Jd. Meriti - Fone:
756-4861 - (Via Dutra Km 6)
CEP 25500 - São João do
Meriti - RJ

A CARIC NÃO VENDE SÓ MERCEDES.

Quem pensa na Caric, pensa logo em Mercedes-Benz. Mas, a Caric não é só isso. Além de oferecer a mais completa linha de caminhões e ônibus produzidos no país, a Caric também vende soluções em transporte. Seja qual for a necessidade ou o tamanho de sua empresa, o tipo de rota em que opera e a carga que movimenta, a Caric tem o veículo certo para lhe oferecer.

Aliado a um tratamento personalizado e a mais completa infraestrutura de peças e serviços, do jeito que você merece.

Se você busca muito mais que um caminhão ou ônibus para comprar, vá direto na Caric. A concessionária que faz tudo para agradar.



Concessionário Mercedes-Benz

CARIC

Rua Ferreira de Oliveira, 180/182 Fone: 948-2488

São Paulo - SP.

Avenida José Meloni, 998 Fone: 469-7444

Telex 011-35617 - Mogi das Cruzes - SP

VEÍCULOS - PEÇAS - SERVIÇOS



PERFECTO: MARCA DE QUALIDADE EM EMBREAGENS E CARDANS

Discos e platôs de embreagem:

Os únicos produzidos em estamparia própria, obedecendo aos mais rígidos padrões de qualidade e com garantia total.



Eixos cardans:

Remanufaturados de acordo com as especificações da indústria automobilística, alinhados e balanceados em equipamentos eletrônicos, para oferecer o máximo de segurança.

INDUSTRIA E COMERCIO DE EMBREAGENS D'AUTORIZADA

PERFECTO LTDA.

Matriz: Osasco - Rua Dr. Mário Pinto Serva, 135
Tels.: 704-1409 e 704-1410
FILIAL: Auto Peca Natália - Rua Vitorino Carmilo, 279
Tel.: 67-4201

REPRESENTANTES:
BELO HORIZONTE - Rua Itapetinga, 2600 - Nova Cachoerinha - Tel.: (031) 444-1547
PIRACICABA - Tratorpira - Rua Benjamin Constant, 1630
Tels.: (0194) 33-9905 e 33-5375



TAMANHO É DOCUMENTO

UM BOM NEGÓCIO SE FAZ EM UM GRANDE CONCESSIONÁRIO.



A Chambord Auto é o maior revendedor autorizado de caminhões Volkswagen do país. Confira:

- 25 anos de experiência;
- Os melhores profissionais e o mais moderno equipamento;
- 21.000 m² de oficinas;
- Caminhões novos e usados com garantia — inclusive o novo modelo 14-210 Turbo.

CONCESSIONÁRIO AUTORIZADO
CAMINHÕES DESEMPENHO TOTAL

CHAMBORD AUTO

São Paulo
Vendas: Av. Nazaré, 510 - (011) 273-5898
Oficina: R. Gama Lobo, 501 - (011) 274-4111
Peças: Al. Glette, 1031 - Tel. (011) 220-4500
Guarulhos - Vendas, Oficina e Peças
Av. Senador Adolf Schindling, 120
Via Dutra, km 230 - (011) 209-1011



Schmitt: "um parecer é um parecer e uma lei é uma lei"

que impedem a Portobrás de pagar." Gallotti admitiu, contudo, que a estatal não dispõe de recursos para efetuar o pagamento integral do ISS "e mesmo que tivesse não teria que pagar, se não for legal. Isso seria roubo ao usuário".

O chefe do departamento jurídico da Portobrás disse que a lei complementar foi uma tentativa de se encontrar uma solução política para o problema. "Juridicamente, porém, não foi a melhor solução". Ele explicou que a empresa já denunciou essa situação ao Ministério dos Transportes, que pode ou não acionar a Procuradoria Geral da República, a quem cabe fazer representação junto ao Supremo Tribunal Federal.

Gallotti esclareceu, contudo, que a orientação da Portobrás é no sentido de que as empresas paguem o ISS sobre os serviços constantes da tabela C (Capatazia) e H (Transportes), como já vem fazendo a Codesp nos municípios de Santos e Guarujá. "O que não pode é pagar mal. E a lei complementar não dá a segurança de que o imposto é devido porque contraria a Constituição".

No entender de Gallotti, "o que está havendo, no momento, é uma ganância de ambas as partes. De um lado, os municípios querendo tributar tudo. Do outro, os portos não querendo pagar nada". Ele disse que, no final de tudo, quem acaba pagando a conta é o consumidor e admitiu que, "se o ISS continuar integrando uma parcela dos serviços portuários, as tarifas vão subir".

POLEMICA — As explicações de Gallotti para justificar o não pagamento integral do ISS sobre as atividades portuárias não convenceram os prefeitos. O de Itajaí, Arnaldo Schmitt, ficou irritado e decidiu polemizar. "O senhor me desculpe, doutor Gallotti, mas um parecer é um parecer e uma lei é uma lei e tem que ser cumprida enquanto não for formalmente declarada inconstitucional. Dizer que a Portobrás está disposta a cumprir o que determinar a Constituin-

te é um absurdo. Todos têm de cumprir o que determinar a Constituinte. E a Portobrás está 'disposta'. Eu não vim de Itajaí para ouvir isso".

Para Schmitt, a Portobrás não tem competência para alegar a inconstitucionalidade da lei complementar 56/87. "A empresa quer interpretar uma lei votada pelo Congresso Nacional. Mas, quem somos nós para dizer se o voto de liderança era ou não válido? A lei é para ser cumprida. Eu não vejo consistência e acho ridículo o que a Portobrás está falando. Estão nos fazendo de palhaços. Isso é um desrespeito à pouca inteligência que nós temos", finalizou Schmitt.

Apesar das duras críticas, Gallotti reafirmou seu ponto de vista sobre a inconstitucionalidade da Lei Complementar 56/87 e disse que "o parecer é a única maneira de se interpretar a lei. A verdade absoluta é uma coisa muito difícil. Nós temos que admitir o contraditório".

Já o prefeito de Santos e presidente da Associação Brasileira dos Municípios Portuários, Oswaldo Justo, disse estranhar que um órgão subalterno, no caso a Portobrás, venha a questionar uma lei aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo presidente da República.

CARTA DE SANTOS — Os prefeitos que participaram do II Seminário de Municípios Portuários decidiram exigir do presidente da República o cumprimento integral da Lei Complementar 56/87. "Este direito, fruto das reivindicações do I Congresso, embora nítido e inquestionável, não vem sendo cumprido por órgãos da administração federal, regidos pelo Direito Privado, fato grave e que merece reparação imediata, posto que a Nação não pode admitir, sob hipótese alguma, o descumprimento da lei."

O Plenário do II Congresso dos Municípios Portuários decidiu elaborar um documento intitulado Carta de Santos, onde os prefeitos solicitam, em caráter de urgência, audiência ao presidente da República, "no sentido de propugnar pelo cumprimento integral da Lei Complementar n° 56 de 15 de dezembro de 1987, que possibilita a tributação dos serviços portuários pelo Imposto Sobre Serviços de Qualquer natureza — ISS.

O Plenário decidiu, ainda, "haja vista a necessidade de receber a devida contraprestação pelos relevantes e indiscutíveis serviços que oferece à economia nacional, posicionar-se no sentido de:

● Lutar pela tributação de todas as rubricas de serviços portuários, rejeitando, assim, o oferecimento da

Empresa de Portos do Brasil S.A.
— Portobrás, acerca da tributação
parcial de suas atividades;

- Recomendar às prefeituras que adotem, em relação à Lei Complementar 56, de 15.12.87, o critério interpretativo, de acordo com o artigo 106, inciso I, do Código Tributário Nacional, de modo a tributar as atividades não expressas mas implícitas na lista anterior, dispensando as penalidades;

- Manter acesa a luta dos municípios portuários em prol do adicional de um por cento na distribuição de tributos federais e estaduais;

- Oficiar às Associações de Municípios visando a movimentá-las junto aos governos federal e estadual, no sentido de obrigar as empresas concessionárias de telecomunicações e as de saneamento ambiental a pagar o Imposto Sobre Serviços sobre as tarifas arrecadadas no território de cada município;

- Apoiar a reivindicação dos municípios cujos portos sejam explorados por concessões, de modo a obter mecanismo legal que possibilite a tributação dos respectivos serviços”.

Edison Carpentieri, de Santos

Santos já recebe parte do ISS

O município de Santos é o primeiro do país a receber parte do ISS sobre as atividades portuárias. Isso só foi possível graças a um acordo firmado entre a prefeitura local e a Codesp, com o aval da Portobrás, que garante para o corrente ano o pagamento do ISS sobre o montante arrecadado nas tabelas C (Capatazia) e H (Transportes), que representam cerca de 80% da receita bruta tarifária do porto de Santos. Com isso, a prefeitura local espera receber mensalmente da Codesp cerca de Cz\$ 50 milhões.

O prefeito de Santos, Oswaldo Justo, disse a *Transporte Moderno* que optou por uma solução política para a questão “porque ela não invalida a lei federal. Eu não estou abrindo mão de nada. Apenas estou recebendo uma parte do ISS, sem prejuízo de outras providências. O que não é lógico é ficar discutindo sem receber nada. O acordo não invalida a lei e ninguém sai prejudicado”.



Justo preferiu uma solução política

Depois de acertar detalhes do acordo com a Codesp, o prefeito Oswaldo Justo enviou, em abril, projeto de lei nesse sentido à Câmara de Vereadores. O projeto foi rapidamente aprovado e o município de Santos já está recebendo 80% do ISS sobre as atividades portuárias. O prefeito de Guarujá, Maurici Mariano, logo em seguida, formalizou acordo semelhante. A partir do II Congresso de Municípios Portuários, diversos outros prefeitos decidiram seguir o exemplo de Justo e Mariano.

(E.C.)

WHISKY FALSIFICADO DÁ DOR DE CABEÇA.

E PEÇAS SÃO COMO WHISKY.
EXISTEM AS **ORIGINAIS** E AS NÃO ORIGINAIS.
COM UMA DOSE DE **MULTIEIXO**
VOCÊ ESTARÁ LONGE DOS FALSOS E ENGANADORES.
TIRE ESSE PROBLEMA DA SUA CABEÇA!
A **MULTIEIXO** LHE OFERECE ESSA SEGURANÇA:
PEÇAS ORIGINAIS E ASSISTÊNCIA TÉCNICA
RANDON E **RODOVIÁRIA**,
SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO
E REFORMA EM IMPLEMENTOS
COM PESSOAL ALTAMENTE QUALIFICADO.
VISITE-NOS!



RANDON
RODOVIÁRIA



DISTRIBUIDOR
RANDON
RODOVIÁRIA



Rua Regina Franciscato Rosolen, 129
Nova Aparecida - Campinas - S.P.
Fones: 41.2555 - 42.9455 - 43.7655

O MUNDO RODA MELHOR COM RODAS FUMAGALLI



As Rodas Fumagalli, além de serem produzidas com os mais avançados processos de laminação, estampagem e pintura, passam pelos mais rigorosos testes de qualidade e resistência.

Por isso é que elas são exportadas para os mais exigentes mercados mundiais, equipando os mais modernos veículos.

RODAS FUMAGALLI, oferecendo qualidade e segurança, para o mundo rodar melhor.



Rockwell International
Divisão Fumagalli

Apesar das fusões, problemas persistem

Nos últimos 25 anos, o transporte aéreo passou por um processo de "enxugamento" que mudou radicalmente o seu perfil e teve como episódio mais recente a fracassada fusão Vasp/Transbrasil



Os turboélices começaram a ser substituídos pelos modernos jatos dos anos 70

Depois do vertiginoso crescimento verificado no pós-guerra, quando o país chegou a ter 52 empresas de transportes aéreos, o setor passou por um enxugamento e mudou radicalmente de perfil. A maioria das empresas desapareceu e se iniciou um processo de concentração, estimulado pelos sucessivos governos, que teve como último desdobramento a recente tentativa de fundir a Vasp com a Transbrasil.

Assim, em 1964, estavam em operação apenas seis empresas aéreas: A Varig, que havia incorporado o Consórcio Real Aerovias em 1961; a Cruzeiro que viria a ser também controlada por ela a partir de 1975; a Vasp, que comprara o Grupo Loide Brasileiro em 1963; a Panair, extinta em 1965; a Paranaense, que também encerraria suas atividades no início da década de 70; e a Sadia, que adquiriu a Transportes Aéreos Salva-

dor em 1962 e passou a se chamar Transbrasil em 1972.

O país entrou na era do jato e os velhos DC-3 começaram a ser substituídos pelos Caravelles e os Boeings. A frota, que chegara a possuir 324 unidades em 1948, estava reduzida a 264. Mas, logo uma parte significativa dela seria representada por jatos maiores e mais potentes que exigiam uma estrutura aeroportuária e de comunicações mais moderna. Essa mudança começou a se materializar em meados da década seguinte.

O final da década de 60 assistiu ao bem-sucedido voo experimental do Bandeirante, o turboélice que abriu caminho para a implantação da Embraer.

Os anos 70 deram o impulso inicial para a atualização da infra-estrutura, que o mercado reivindicava. E com a maior urgência, pois as empresas começavam a adquirir os pri-

meiros *Wide Bodies*, os jumbos, com capacidade para transportar até trezentos passageiros.

Em 1974, Viracopos, em Campinas, já havia se transformado no segundo principal aeroporto internacional do país e, um ano depois do supersônico Concorde realizar seu voo inaugural entre Paris e o Rio de Janeiro, em 1975, entrava em operação o Aeroporto Internacional carioca, na Ilha do Governador.

Com aparelhos maiores, tornava-se antieconômico operar rotas de pouca distância. Essa particularidade foi a senha para a entrada das empresas aéreas regionais, que, a partir de 1975, passaram a ocupar o espaço deixado pelas grandes. Nessa ponte aérea para a interiorização do desenvolvimento, estavam TAM, Votec, Brasil-Central, Nordeste, Tabata e Rio-Sul, segmentando ainda mais um espaço mercadológico já explorado pelas empresas de táxi aéreo.

A adequação da infra-estrutura às novas necessidades do aumento de tráfego aéreo ganhou contornos mais definidos na década de 80 com a abertura do Aeroporto de Confins, (em substituição ao da Pampulha, em Belo Horizonte); com a implantação, em 1985, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego - Cindacta II - um sistema de orientação que possibilitou a abreviação das rotas no Sul do país, aumentando a segurança dos vôos e diminuindo os gastos com combustível e a inauguração do Aeroporto Internacional de Guarulhos em São Paulo.

A ERA DO JATO - Transportes Aéreos Bandeirantes, Viação Aérea Brasil, Linhas Aéreas Paulistas, Itau Transportes Aéreos, Central Aérea, Aeroger Transportes Aéreos Ltda., e Aeronorte já representavam o passado do transporte em 1963. O Governo dividira o setor internacional: o hemisfério americano e Pacífico até Tóquio estava entregue à Varig;

PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS EM VÔOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS – 1960-86.

ANO	CARGA (t)					
	VÔOS NACIONAIS		VÔOS INTERNACIONAIS		TOTAL	
	Embarcada	Desembarcada	Embarcada	Desembarcada	Embarcada	Desembarcada
1960	-	-	-	-	3 686 986	3 613 348
1961	-	-	-	-	3 063 173	3 000 509
1962	-	-	-	-	3 256 096	3 178 189
1963	-	-	-	-	3 043 004	2 986 232
1964	-	-	-	-	2 557 649	2 513 115
1965	-	-	-	-	2 377 267	2 322 881
1966	-	-	-	-	2 551 457	2 516 132
1967	-	-	-	-	2 803 028	2 736 863
1968	-	-	-	-	3 047 512	3 010 778
1969	-	-	-	-	3 064 796	3 233 339
1970	-	-	-	-	3 244 644	3 828 623
1971	-	-	-	-	3 832 184	4 601 407
1972	-	-	-	-	4 659 804	5 758 439
1973	-	-	-	-	4 820 346	6 808 830
1974	-	-	-	-	6 838 506	7 625 810
1975	-	-	-	-	7 617 901	8 709 115
1976	7 467 651	7 463 238	1 218 192	1 245 877	8 685 843	8 922 725
1977	8 207 070	7 693 104	1 232 884	1 229 621	9 439 954	10 521 873
1978	8 779 708	9 163 910	1 363 622	1 357 963	10 143 330	12 147 329
1979	10 629 401	10 614 730	1 541 055	1 532 599	12 170 456	13 635 992
1980	11 601 391	11 385 155	1 714 885	1 683 533	13 316 276	14 090 011
1981	11 926 178	11 929 638	1 754 087	1 706 354	13 680 265	13 949 120
1982	12 303 365	12 305 819	1 780 156	1 784 192	14 083 521	13 378 289
1983	12 331 738	12 301 838	1 668 389	1 647 282	14 000 127	14 282 853
1984	11 877 133	11 820 141	1 610 320	1 558 148	13 487 453	18 121 812
1985	12 663 227	12 608 206	1 719 949	1 674 647	14 383 176	
1986	16 141 488	16 119 959	2 072 333	2 001 853	18 213 821	

Fonte: Departamento de Aviação Civil – DAC

Nota: 1960-75: a fonte só dispõe do movimento total

CARGA EMBARCADA E DESEMBARCADA EM VÔOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS – 1960-86

ANO	CARGA (t)					
	VÔOS NACIONAIS		VÔOS INTERNACIONAIS		TOTAL	
	Embarcada	Desembarcada	Embarcada	Desembarcada	Embarcada	Desembarcada
1960	-	-	-	-	87 858	84 289
1961	-	-	-	-	79 192	80 882
1962	-	-	-	-	63 694	64 704
1963	-	-	-	-	52 739	52 264
1964	-	-	-	-	41 580	40 080
1965	-	-	-	-	33 602	32 699
1966	-	-	-	-	30 300	31 284
1967	-	-	-	-	31 358	32 777
1968	-	-	-	-	32 877	37 075
1969	-	-	-	-	39 742	41 213
1970	-	-	-	-	48 265	49 346
1971	-	-	-	-	48 520	50 077
1972	-	-	-	-	76 908	76 457
1973	-	-	-	-	96 139	105 098
1974	-	-	-	-	119 759	128 749
1975	-	-	-	-	128 304	130 812
1976	101 644	100 332	47 641	54 342	149 285	154 674
1977	103 117	101 782	52 667	56 346	155 784	158 128
1978	115 358	111 554	60 198	88 004	175 556	199 558
1979	130 413	130 297	56 965	63 546	187 378	193 843
1980	140 018	139 077	62 765	61 364	202 783	200 441
1981	145 920	144 035	71 893	60 047	217 813	204 082
1982	162 017	162 437	65 122	57 886	227 139	220 323
1983	196 375	189 698	74 526	59 528	279 901	249 226
1984	275 374	270 112	104 974	71 628	380 348	341 740
1985	307 850	302 491	93 811	77 068	401 661	379 559
1986	366 324	361 399	98 548	104 966	464 872	466 365

Fonte: Departamento de Aviação Civil – DAC

Nota: 1979-83: inclui correio

1960-75: a fonte só dispõe do movimento total

Europa e Oriente Médio, para a Panair; e Buenos Aires e Guiana eram cobertas pela Cruzeiro.

A maior parte da frota nacional ainda era formada pelos antigos DC-3 (91 em operação) e Curtiss C-46 (46 em operação), mas a Varig já colocava em seu serviço dois Caravelles, um Boeing 707, e três Convair 990-A.

A Cruzeiro também já operava dois Caravelles e a Panair quatro deles, mas todos nas rotas internacionais, pois somente em 1970 a Varig colocaria o primeiro jato nas linhas domésticas.

O mercado aéreo brasileiro, que tinha se mantido estável durante muito tempo, na segunda metade da década de 60, experimentou um crescimento extraordinário. O país passou a ser disputado por empresas de todo o mundo e o transporte de carga que, até então, era apenas um complemento do de passageiros, ganhou uma nova dimensão.

De 1956 a 1966, as tarifas de carga aérea foram reduzidas em quase 50% – em 1965, cerca de 6,4 bilhões de toneladas tinham sido transportadas só nos aviões cargueiros –, registrando um crescimento médio anual de 16% e a introdução de novos aviões, como o boeing 747, com capacidade para 98 toneladas de carga, duplicou o volume transportado na década de 80.

Mesmo com uma média de assentos/quilômetro oferecidos e ocupados de 60%, índice considerado muito bom, em 1967, se estimava um déficit das empresas aéreas de 25 milhões de cruzeiros novos e, para resolver a situação, a pauta das discussões começava pela padronização das frotas. Como exemplo se citava a Cruzeiro, que reduzira seus custos operacionais optando pelos Caravelles (possuía então 7 deles) o que lhe permitiu eliminar grande parte dos seus problemas financeiros.

As frotas deveriam se adequar ao trabalho específico de cada empresa, e o próprio Departamento de Aviação Civil – DAC, junto com o Centro Técnico da Aeronáutica, chegou a elaborar um estudo que permitia concentrar as frotas em dois ou três tipos de aviões.

A Varig, a maior empresa brasileira, possuía então 12 mil funcionários, servia 115 cidades, sendo 25 no exterior, com uma frota de 47 aviões DC-3; 18 C-46, 4 DC-6, 13 Convair-240, 5 Electras II, 3 Boeing 707 e 3 Convair-990.

A Vasp, que já cobria as rotas do Nordeste e Centro-Sul possuía 23 DC-3, 13 C-46, 8 DC-4, 4 DC-6, 2



Um DC-10 da Varig, a mais bem-sucedida empresa aérea comercial brasileira

Scandia, 8 Viscount 701 e 5 Viscount 827.

A Cruzeiro do Sul possuía 52 aviões, 1714 assentos servindo 82 cidades, cobrindo do Amapá ao Rio

Grande do Sul. Voava ainda para Montevidéu, Georgetown, Santa Cruz de La Sierra, Letícia, Iquitos, Caiena e Buenos Aires.

A Paranaense, que operava no

Norte e no Centro-Oeste, chegando também a S. Paulo e ao Estado da Guanabara, possuía aviões do tipo C-46, DC-3 e DC-4, além de Catalinas.

A Sadia Transportes Aéreos, que, há muito, deixara de ser uma transportadora de frios, tinha 11 aviões: 7 Dart Herald e 4 DC-3 chegando e saindo do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Guanabara, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Mato Grosso e Goiás.

Roberto Cangellar Cossi, superintendente Técnico, há trinta anos na Vasp, conta que sua empresa começou a receber os primeiros jatos – dois One Eleven – em 1966, que foram adaptados para transportar noventa passageiros, e que hoje transportam 118 devido à mudança no potencial de mercado.

“Eles operavam com uma certa ociosidade e faziam as capitais ao longo da costa. Mas a grande mudança se deu a partir de 1967, época do ‘milagre brasileiro’, quando a Vasp elegeu o 737 como equipamento padrão”, diz Cossi.

assine os relatórios da Central de Custos TM



Assinando os relatórios da CENTRAL DE CUSTOS TM, você recebe mensalmente: a) os custos precisos e atualizados dos automóveis mais vendidos; e/ou b) os custos dos utilitários mais vendidos.

Você sabe que pode confiar nos resultados. Afinal, os custos operacionais sempre foram uma especialidade da casa. E, para maior confiabilidade, as planilhas são emitidas por computador.

O preço é de apenas 5 OTNs pela assinatura anual de qualquer um dos dois relatórios. Se assinar os dois, o preço será de 9 OTNs. Mande já cheque ou vale postal em nome de Editora TM Ltda.

**NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE.
FAÇA SUA ASSINATURA AGORA!**



Editora TM Ltda

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



Um aparelho da Vasp, empresa estatizada pelo governo paulista em 1935.

A principal dificuldade para o desenvolvimento da aviação comercial, apontada por Cossi, é a falta de uma indústria aeronáutica nacional que possa suprir suas necessidades. E, se isso continua sendo o sonho irrealizado das grandes empresas, para as pequenas, o problema começou a ser solucionado no final da década, quando o avião Bandeirante fez o primeiro voo, inspecionado pelo Centro Técnico da Aeronáutica, ao custo de 14 milhões de cruzeiros novos.

A produção em série do Bandeirante, no entanto, só começaria em 1972, para atender a uma encomenda da Força Aérea Brasileira de oitenta unidades.

DECOLAM AS REGIONAIS – A busca da padronização das frotas como forma de reduzir os custos operacionais, que havia criado a tendência ao uso de três tipos de equipamentos, um para longas distâncias, outro para médias e um terceiro que pudesse operar em locais com poucos recursos técnicos, acabou abrindo espaço para uma nova modalidade: a utilização de aviões menores que fizessem a ligação entre os pequenos aeroportos e as linhas-tronco, a aviação de terceiro nível, ou seja, as regionais.

“O empresariado não tinha muito interesse nesse empreendimento devido ao excessivo controle existente no setor. Então, o governo montou uma legislação para atraí-lo onde garantia 12% de lucratividade retirados da tarifa”, conta Rolim Adolfo Amaro, presidente da TAM – Transportes Aéreos Regionais.

Em 1975, com a regulamentação das empresas, houve uma divisão por áreas de atuação. A TAM, que tem uma participação de capital da Vasp, ficou com o Centro-Oeste; a Votec/Brasil-Central, com o Centro, a Taba, com o Norte; a Nordeste, com a região que lhe dá nome, e a Rio-Sul, que é subsidiária da Varig, ficou com o Sul.

No geral, a frota dessas empresas é composta por aviões Fokker e Bandeirante, e hoje, elas estão todas viabilizadas e absorvidas pelo setor, mas, quando surgiram, causaram muita polêmica.

“Hoje, as empresas estão muito descapitalizadas, explica Rolim, mas cumprem o seu papel, pois de nada adianta a Varig ter a concessão para operar em Araçatuba, se ela não faz as cidades vizinhas, porque é na cobertura total que se cria e sedimenta o mercado”.

Se, no começo da década de 70, quando a primeira tentativa de fusão da Vasp com a Transbrasil, o transporte aéreo continuava sendo deficitário – fato atribuído por muitos à Rede de Integração Nacional – uma série de rotas deficitárias que as empresas eram obrigadas a cumprir com parte dos prejuízos subsidiados pelo governo –, foi nessa época que se introduziu o marketing nas companhias com a consequente valorização dos serviços e da pontualidade.

Com as tarifas liberadas, o setor começou também a procurar o seu equilíbrio e a concorrência a produzir lances mais ousados.

Em 1980, tem início o Voo Econômico Noturno – VEN – com 30% de desconto nas tarifas da Varig dia-

riamente. A Transbrasil, que já fazia esta promoção de segunda a sexta-feira, fez o mesmo, sendo acompanhada pela Vasp. Os descontos só não valiam para a ponte aérea Rio-São Paulo e duraram até 83, mas marcaram época num setor tão controlado como o aéreo.

De acordo com dados do DAC – Departamento de Aviação Civil, em 1980, foram embarcados nos aeroportos brasileiros 13 316 276 passageiros e desembarcados 13 068 688. Considerando-se que, dez anos antes, esses números eram respectivamente 3 244 644 e 3 233 339 passageiros, pode-se ter uma idéia da necessidade de renovação da infraestrutura existente na época.

Dois eventos importantes colaboraram para suprir essa necessidade de modernização: a inauguração do novo aeroporto da capital mineira, localizado a 41 km de Belo Horizonte, em Lagoa Santa – o terceiro maior do país –, e, em 1985, do Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos.

O Aeroporto de São Paulo, também conhecido por Cumbica, movimenta cerca de 7,3 milhões de passageiros por ano e além de se constituir num pólo de atração do movimento aéreo – concentra 55% do nacional e 90% do internacional, com 145 mil movimentos anuais de aeronaves.

Ele liberou o congestionado Aeroporto de Congonhas onde ficaram somente os vãos da ponte aérea e das empresas regionais.

“Os melhores anos para as empresas regionais foram o final dos 70 e início dos 80”, diz Rolim, apontando o período do plano cruzado como o mais terrível para a saúde financeira delas.

No ano passado, a TAM declarando-se em situação difícil solicitou uma ajuda de 10 milhões de dólares. O pedido, no entanto, era quatro vezes inferior ao valor injetado na Transbrasil, descapitalizada para enfrentar a alta dos custos financeiros, a defasagem das tarifas e a retração do mercado. A solução surgida então, sua fusão com a também deficitária Vasp, não foi realizada até hoje.

Este parece ter sido o último lance de um setor fortemente controlado pelo governo em toda a sua história. O próximo pode ser a redefinição das linhas internacionais, cuja concessão exclusiva por quinze anos dada a Varig, se encerra em 1988.

Élcio Santana



PONHA SUA FROTA PARA RENDER MAIS.

Quem dirige uma frota sabe como é importante economizar. Para aumentar o desempenho, sem desperdiçar combustível, seus veículos precisam de MD-400, o óleo da Petrobrás que dá a maior força nos motores diesel.

MD-400 é um óleo lubrificante que tem aditivos anticorrosivos, antiespumantes e detergentes dispersantes que lubrificam, protegem e garantem um alto rendimento, aumentando os intervalos da troca.

Maior potência, durabilidade e economia. E mais, a certeza de encontrar MD-400 em qualquer estrada.

Na hora da troca, ponha o óleo que rende mais. Exija MD-400, o óleo da Petrobrás que põe mais lucro na sua frota.

MAIS RAÇA NO SEU DIESEL.

MOTOR
MD400
DIESEL



PETROBRÁS
DISTRIBUIDORA S.A.

**É ASSIM
QUE VOCÊ VÊ UM PNEU
UNISTEEL:**



É ASSIM QUE SEU BOLSO VAI VER:

MAIOR QUILOMETRAGEM FINAL

Quanto mais você usa um pneu Unisteel, menos vezes você põe a mão no bolso. A principal vantagem de usar um radial de aço com cintas de aço é que sua durabilidade é superior. Você vai perceber isso começando pelo maior tempo de uso da banda de rodagem original, pelas recapagens mais espaçadas, pelo menor tempo parado para trocas, finalizando por uma quilometragem maior e, conseqüentemente, um menor custo por quilômetro rodado.

ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL

Seu bolso vai economizar de 7 a 9% de combustível, graças ao maior aproveitamento de torque e menor resistência ao rolamento.

RECAPABILIDADE OTIMIZADA

Usando um pneu Unisteel você diminui o número de recapagens que faria com um pneu comum e seu bolso gasta menos do que gastaria com um pneu comum. Ou seja, com o pneu Unisteel você obtém uma quilometragem final maior com um número menor de recapagens. Assim, você economiza parando menos, fazendo menos recapagens e aumentando a quilometragem entre essas paradas.

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

A Goodyear dá assistência total ao seu bolso. Através de um programa de acompanhamento de seus produtos, ela soluciona problemas que vão desde a indicação do pneu certo para o serviço desejado, análise de geometria de direção do equipamento a ser utilizado, treinamento através de cursos de manutenção preventiva e corretiva, além de acompanhamento e análise do desempenho do produto. Essas são as principais características da linha G Unisteel, que só o seu bolso pode ver.

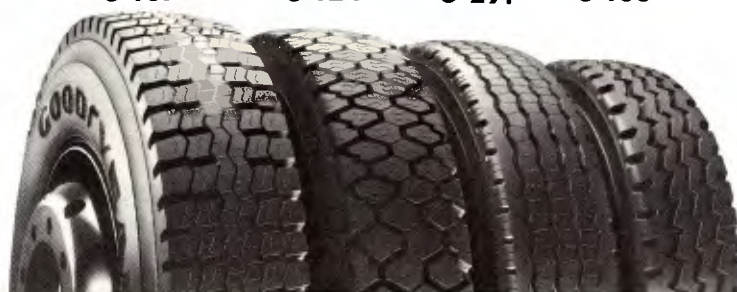
Mais uma vantagem: para que você possa escolher o pneu mais adequado às suas necessidades, toda a linha G Unisteel é apresentada nos tipos com e sem câmara.

G-167

G-124

G-291

G-186



LINHA G UNISTEEL

GOODYEAR

Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil, Departamento de Marketing de Pneus, Caixa Postal 1424, CEP 01369, São Paulo, SP.
 Sim, quero receber a visita de um especialista de pneus Goodyear.
 Sim, quero receber material informativo sobre a linha G Unisteel.
Nome.....
Cargo.....
Empresa.....
Endereço.....
CEP.....

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS



FOTOS: Sidney Guarnieri

Ônibus GM Coach da Cometa nas valetas de manutenção em 1963: uma frota formada por muitos veículos importados

A fantástica ascensão do ônibus

Em 1963, o ônibus já movimentava 57,5% dos passageiros. Vinte e cinco anos depois, de braços dados com a ampliação da malha rodoviária, tornou-se imbatível e deixa só 5% para os outros modais

Em 1963, a história do Transporte Rodoviário de Passageiros – TRP começava a ser traçada. De braços dados com o desenvolvimento da malha viária brasileira já tinha contabilizado algumas derrotas e vitórias. Na primeira categoria, estava por exemplo, a Expresso Brasileiro, reduzida a uma operadora de uma linha entre São Paulo e Rio depois de ter sido a maior empresa do setor na América Latina. Na segunda, estava a promissora Itapemirim, já em franco crescimento e que veio a se tornar a maior e uma das mais prósperas empresas de transporte de passageiros do país.

Em meio a grandes dificuldades – até 1971 esse setor não tinha uma legislação específica –, cerca de outras cinquenta empresas começavam

a caminhada para compor o atual quadro. Entre elas, estavam a Viação Catarinense, integrante do Grupo Penha de Curitiba, que hoje possui 150 ônibus, a Pássaro Marrom, Cometa, Garcia, Salutaris, Bragança, Andorinha e muitas outras.

A partir de uma situação em que quem quisesse operar em estradas federais tinha que pedir autorizações nos Estados onde passasse, começou a se caminhar para a institucionalização do Transporte de Passageiros. Já em 1969, surgia a Política Nacional de Viação Rodoviária, que deu poderes ao DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para fiscalizar o transporte interestadual e internacional e instituiu as “permissões” para operação das empresas pelo prazo de vinte anos.

Em 1971, o setor seria regulamentado pelo Decreto 68 961, que instituiu as concessões através de concorrência pública e o controle de tarifas, limitava a idade dos ônibus a dez anos de uso, fixava as penalidades a serem aplicadas nas infrações e permitia a utilização do espaço ocioso nos bagageiros (depois de colocados os volumes dos passageiros) para o transporte de encomendas. A lei não definiu, no entanto, o que significava “encomendas” e isso criou uma polêmica que dura até hoje.

Em 1978, havia no país 24 431 km de rodovias estaduais pavimentadas e 104 903 km não pavimentadas além de 24 146 km de rodovias federais pavimentadas e 27 394 km não pavimentadas. No mesmo ano, foram produzidos 4 058 ônibus, pratica-

mente o dobro do volume fabricado em 1963.

O transporte Rodoviário acompanhava de perto a evolução da criação de estradas, e até os paus-de-arara que vinham do Nordeste para o Sul foram paulatinamente substituídos pelas empresas de ônibus.

Assim, em 1972 houve um aumento de 20% sobre os 213 224 mil passageiros transportados em 1971, por 196 empresas em 511 linhas. E quarenta empresas interestaduais já funcionavam no Estado de São Paulo.

O fim da década de 70 trouxe o choque do petróleo e o primeiro ano da nova década foi considerado o último das "vacas gordas do setor".

A edição de "Os Maiores dos Transportes" de TM de 1981 indicava que apenas três empresas tinham tido prejuízo no ano anterior, mas o começo da década se mostrou pouco promissor colocando para o empresário outros desafios: o primeiro deles, com o combustível controlado, foi a troca dos ônibus de pequena capacidade por outros com maior número de assentos. Controle de custos operacionais e manutenção



Flexa de Prata montado pela Ciferal: em 1967, a Cometa usava ônibus nacional

preventiva passaram a ter um papel de destaque na administração.

Mesmo assim, em 1981 houve uma queda de 10 a 20% no movimento de passageiros, aumentando os problemas de ociosidade dos veículos e consequentemente de renovação das frotas.

Segundo dados do DNER, em 1981 foram transportados 26,1 bilhões de passageiros/km, mas esse número caiu para 24,6 bilhões em 1982 e para 24,0 bilhões em 1983. Da mesma forma, a produção de ônibus no país, de acordo com dados da Anfavea, caiu de 13 393 unidades



UM BANHO DE TECNOLOGIA

Lavagem é Ceccato. Ônibus, baús e tanques de 4,10 m de altura e até 20 m de comprimento, não ficam mais sujos.



A redução do custo da lavagem e tempo de parada dos veículos é sensível.

O aumento dos lucros também. O visual da frota e a imagem da empresa ganham pontos. E novos clientes.

O ÚNICO EQUIPAMENTO DO MERCADO QUE PERMITE LAVAR A FRENTE E TRASEIRA DO VEÍCULO, ATRAVÉS DAS ESCOVAS VERTICAIS.

Fale com a Ceccato ou um dos representantes abaixo.

AMAZONAS - Metrofer Ltda. - Fones: (092) 232-4835/4244/4921 - BAHIA/SERGIPE - Lavemaq - Serviços e Representações de Máquinas de Lavar Ltda. - Fones: (071) 247-0505/9897 - DISTRITO FEDERAL - Cipel Coml. Instal. de Peças e Equipos. Ltda. - Fone: (061) 561-0929 - ESPÍRITO SANTO - L. Rocha Comércio e Representações Ltda. - Fones: (027) 223-7249/6410 - MATO GROSSO E MATO GROSSO DO SUL - Mapel Ltda. - Fone: (065) 322-5874 - Mato Grosso Peças Ltda. - Fone: (067) 386-1097 - MINAS GERAIS - Repeças Ltda. - Fone: (031) 447-1082 - PARÁ/MARANHÃO - Simões & Cia. Ltda. - Fones: (091) 223-4886/3455 - PARANÁ - Lavacar Com. Repres. de Mâq. Para Lavar Veículos Ltda. - Fone: (041) 267-3544 - PERNAMBUCO, ALAGOAS, CEARÁ, R.G. NORTE, PARAIBA e PIAUÍ - Trocão Comércio e Representações Ltda. - Fone: (081) 326-4218 - RIO DE JANEIRO - Ramax Com. e Representações Técnicas Ltda. - Fone: (021) 390-2914 - RIO GRANDE DO SUL - Marcopeças Comércio e Representações Ltda. - Fones: (0512) 42-1655/1731 - SANTA CATARINA - Carmar Ônibus e peças Ltda. - Fones: (0482) 48-1011/1402 - SÃO PAULO/GOIÁS - Lautomatic Equipos. Comércio e Serviços Ltda. - Fone: (011) 418-4600

**CECCATO DMR S.A.
INDÚSTRIA MECÂNICA**

Telefone: (011) 577-9444

Telex: (011) 32240 CDMR



Dinossauro, da Cometa, com carroçaria Ciferal: a suspensão a ar chega ao Brasil

em 1981 para 9 820 em 1982 e para 6 206 em 1983, a pior performance registrada nos últimos dez anos.

No ano de 1985, a legislação do setor teve novos desdobramentos com a criação da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores e, em 1986, uma nova regulamentação tornou mais claros os critérios para operação dos seus serviços.

Várias das reivindicações atuais já estavam colocadas na década de 60 pelos empresários do TRP. Entre elas, a irrealidade das tarifas que impossibilita a renovação de mais de 20% da frota durante o ano. Mas a regulamentação do setor era tão perseguida como agora.

Especialmente porque era permitido na época qualquer tipo de superposição de linhas. Assim, quando

um transportador conseguia consolidar uma delas logo se instalava outra para fazer o mesmo percurso ou parte dele causando grande insegurança e impedindo um planejamento a longo prazo das empresas.

Outras reivindicações que atravessaram os anos 60 foram a limitação da responsabilidade civil das empresas como acontece no Transporte Aéreo e a falta de garantia de operação, já que as concessões eram dadas a título precário, para que as empresas pudessem planejar melhor seus investimentos no setor.

Nesta década, porém, o TRP floresceu como em nenhuma outra, o que leva Cid Silva, secretário do Setpesp – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo, atuante desde 1941, a declarar: “Nossos transportes rodoviários fazem lembrar as ferrovias americanas que plantavam cidades ao longo do seu curso. Um orgulho para todos nós”.

Se o Conselho Nacional de Transporte não fazia avançar a legislação, o mesmo não se dava com a implantação de rodovias que ia no ritmo iniciado no governo Juscelino. Governar continuava a ser “abrir estradas”, e as rodovias estaduais pavimentadas que não passavam de 5 529 km em 1963, tinham crescido para 21 734 km em 1969. As não pavimentadas haviam saltado de 75 639 km para 98 791 km no mesmo período.

As rodovias federais cresciam no mesmo ritmo: de 11 425 km pavimentados e 24 962 não pavimentados em 1963 para 22 014 km e 28 087 km respectivamente, em

1969. Empresas como a Relâmpago, do Rio de Janeiro, estendiam suas linhas no embalo dos “50 anos em 5”. “Meus ônibus, só no asfalto; quem gosta de terra é couve”, era o lema triunfal do então proprietário da Relâmpago, Manoel Diegues, fundador também do Expresso Brasileiro.

Dentro deste quadro de evolução pode-se destacar alguns fatos marcantes dos anos 60 na área governamental. Em 1965, é criado o Geipot – Grupo Executivo de Integração da Política dos Transportes, a nível ministerial, que é absorvido pelo Ministério dos Transportes, criado em 1967, em substituição ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Em 1969, o DNER ganha autonomia financeira, administrativa e operacional através do Decreto-lei 512 para cuidar das atividades de pesquisa, planejamento rodoviário, construção e manutenção de rodovias federais com os recursos do FRN – Fundo Rodoviário Nacional.

OS ANOS 70 – Na década de 70, as antigas instruções foram substituídas pela legislação específica do transporte rodoviário de passageiros e as perspectivas para o setor foram as mais otimistas. A expansão da demanda a partir de 1975 levou o DNER a criar cerca de cinquenta novas linhas, algumas com mais de três mil km de extensão, e entregues, de preferência, às empresas que já operavam nas regiões. Isto, no entanto, dentro do regime de concorrência pública que já havia sido regulamentado a partir de 1971, pelo decreto 68 961 que entrou em vigor em janeiro de 1973.

Desta forma, passou a haver um planejamento das necessidades de tráfego de cada região. As empresas que cumpriram os requisitos da le-

**NÚMERO DE PASSAGEIROS
QUILÔMETROS
TRANSPORTADOS PELAS
LINHAS INTERESTADUAIS
(EM BILHÕES)**

1974	16,0
1975	17,3
1976	19,4
1977	20,8
1978	21,2
1979	22,5
1980	25,3
1981	26,1
1982	24,6
1983	24,0
1984	25,7
1985	29,3
1986	36,8

Fonte: DNER

**FROTA NACIONAL DE
ÔNIBUS RODOVIÁRIOS
INTERESTADUAIS**

Ano	Frota	Idade Média (anos)
1975	11 136	—
1976	7 732	—
1977	8 415	3,5
1978	8 458	4,5
1979	10 173	3,5
1980	9 407	4,0
1981	10 938	4,1
1982	11 264	4,5
1983	11 388	4,7
1984	11 786	5,2
1985	11 759	4,5
1986	12 551	3,8



Urquiza: terminais ficaram no papel

gislação até meados de 1973 tiveram respeitados seus direitos adquiridos quanto à concessão e não precisaram entrar em concorrência nas linhas onde já operavam.

As concessões passaram a ser por vinte anos e a legislação também fazia exigências quanto ao capital mínimo, apólices de seguros, certificados de propriedade dos veículos e outras.

Além do histórico desencontro entre as planilhas de custos dos empresários e as tarifas aprovadas pelos órgãos públicos, essa regulamentação continha duas falhas insanadas até hoje.

A primeira reclamação dos próprios operadores do TRP, era sobre o Seguro de Responsabilidade Civil não previsto para os ônibus como acontece no setor aéreo. Os empresários tentaram, em 1973, aprovar um projeto que limitava esse seguro em duzentas vezes o maior salário mínimo vigente. Ele foi aprovado pelo Congresso e vetado pelo Executivo, mantendo a situação inalterada.

A outra omissão nesta legislação é freqüentemente cobrada não pelo setor de passageiros, mas pelo de carga, pois refere-se ao chamado transporte de "encomendas" nos ônibus.

Segundo documento do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Rio Grande do Sul a concor-

rência das empresas rodoviárias de passageiro nesta área não é saudável pois "os ônibus não são pesados ou fiscalizados e além de receberem o benefício fiscal de 6% de imposto de renda (hoje, de 17%) e alíquota zero de IPI sobre a compra dos chassis, podem trafegar com excesso de carga, aumentando o risco nas estradas".

Segundo informações de Antonio Rubio de Barros Gomara, secretário executivo da Rodonal, entidade de classe do setor de transporte de passageiros, nascida nos bons ventos de 1976, o decreto 68 961 de 21 de julho de 1971 foi o grande marco da evolução do setor: "a experiência e vivência dos membros da comissão permitiu que no regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros fossem incorporadas todas as melhores e mais avançadas conquistas do direito administrativo. E o que é mais importante, obrigando o órgão governamental a

elaborar um plano geral de implantação de novos serviços".

Em 1975, o DNER e os Governos Estaduais e Municipais já haviam pavimentado 63 984 km de estradas, a frota rodoviária interestadual de 11 136 ônibus transportaram 17,3 bilhões de passageiros/km. O primeiro choque, o petróleo já produzira, mas o país estava em rápido crescimento industrial.

Luiz Carlos De Urquiza da Nóbrega, atual superintendente da CNTT - Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, era na época o primeiro diretor de Transporte Rodoviário do DNER.

"Em 1974, o governo Geisel criou na estrutura do DNER a Diretoria de Transporte Rodoviário, que era muito importante, pois significava que esse setor se elevava à condição de uma Diretoria de Obras, Planejamento ou Manutenção de Rodovias. "Na época, desenvolvemos estudos e providências para que o Brasil fosse dotado de terminais de passageiros e de carga, e atuamos na área tributária criando um imposto (ISTR) para gerar recursos para eles. Infelizmente, esses recursos não puderam ser utilizados para isso, sendo, por uma questão de definição de política, canalizados para a conservação de estradas", explicou Urquiza.

Em 1975, porém, o DNER, que

MODO DE TRANSPORTE	PASSAGEIROS-QUILÔMETROS, POR MODO DE TRANSPORTE									
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
AÉREO (1)	6 591	7 635	8 795	9 559	9 973	10 789	10 569	10 014	11 006	14 744
FERROVIÁRIO (2)	11 700	11 908	11 404	12 376	13 135	13 265	13 797	15 578	15 980	15 728
HIDROVIÁRIO (3)	3	18	34	-	215	268	-	-	-	-
METROVIÁRIO	-	1 332	1 380	1 519	1 785	2 738	2 837	2 818	2 778	3 181
RODOVIÁRIO (4)	275 454	314 596	359 300	410 357	426 771	443 800	461 552	480 000	499 200	519 168
TOTAL	293 748	335 489	380 913	433 811	451 879	470 860	488 755	508 410	528 964	552 821

(1) Transporte em vôos nacionais (2) passageiros de subúrbio e interior (3) navegação interior

(4) Dados estimados pelo Geipot, sujeitos a retificação

MODO DE TRANSPORTE	COMPOSIÇÃO PERCENTUAL DO PASSAGEIRO-QUILÔMETRO, POR MODO DE TRANSPORTE									
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
AÉREO	2,2	2,3	2,3	2,2	2,2	2,3	2,2	2,0	2,1	2,7
FERROVIÁRIO	4,0	3,5	3,0	2,9	2,9	2,8	2,8	3,1	3,0	2,8
HIDROVIÁRIO	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-
METROVIÁRIO	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6
RODOVIÁRIO	93,8	93,8	94,3	94,5	94,4	94,2	94,4	94,3	94,4	93,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

vinha cumprindo com os DERs a função de construir estradas ligando as capitais brasileiras aos principais centros econômicos, perde os recursos do Fundo Nacional Rodoviário e se imobiliza, uma vez que esses recursos passam para os Estados, que começam a utilizá-los em outros setores que não o rodoviário. Neste mesmo ano, o Geipot sai da alçada do Ministério dos Transportes e se transforma numa sociedade de economia mista.

OS TURBULENTOS 80 – As tarifas defasadas dos custos operacionais sempre reclamadas pelo setor eram só a ponta do *iceberg*. Em 1980, com a instituição da política de quotas de óleo, as empresas foram obrigadas a reduzirem o consumo.

A partir daí, a renovação das frota quase estagnou, como consequência da queda de rentabilidade das empresas pressionadas pela queda da demanda e pela ociosidade dos ônibus.

A produção nacional de ônibus, por exemplo, que ainda manteve um nível alto até 1981 (13 393 unidades), despencou para 9 820 unidades



Em 1980, o veículo padrão da Cometa era o Jumbo da Ciferal, com chassi Scania

em 1982, e 6 206 unidades no ano seguinte, o menor índice registrado desde 1973.

O número de passageiros interestaduais transportados também caiu de 26,1 bilhões em 1982 para 24,6 bilhões e para 24,0 bilhões nos anos subsequentes.

No setor de carroçarias rodoviárias, por extensão da baixa demanda das empresas compradoras, a queda foi de 2 704 unidades em 1982 para 1 700 unidades em 1985, o pior ano do setor também.

Sob o signo da recessão, o ano de 1981 foi de desenvolvimento de técnicas para sobreviver à crise. Neste ano, surgiu a proposta não colocada em prática, de se instituir um crediário para as passagens interestaduais. Numa reunião da Rodonal, com exceção da Viação Itapemirim, as associadas consideraram inviável a idéia de financiamento de passagens, feito tanto pelas próprias empresas quanto por instituições de crédito.

A Itapemirim, no entanto, acreditava que o financiamento seria inte-

Há 25 anos,
começava
o transporte
moderno
no Brasil.





Borges Bahia Jr. e Correia da Silva

CENTRO CAÍDO – A introdução dos pneus sem câmaras trouxe consigo o desenvolvimento de um novo tipo de roda, conhecida como *drop center* (centro caído), ou roda 15°.

Por ser mais moderna, a *drop center* está sendo implantada aos poucos no Brasil. Ela já é utilizada em alguns caminhões exportados, além de serem exportadas diretamente para os EUA.

O conjunto *drop center* apresenta apenas dois elementos, roda e pneu, ao passo que as rodas com câmara utilizam seis elementos: roda, protetor, câmara de ar, dois anéis e pneu.

O menor número de peças, além de reduzir o peso, traz outras vantagens. “Significa menor investimento em estoque de peças,” calcula Cláudio Chaves, assessor Técnico de autopeças da Engesa-FNV. “Não há necessidade de se manter seis artigos diferentes em estoque. Também evitam-se acidentes com o escape dos anéis mal colocados ou trocados na hora de montagem”.

Outro fator importante é que o sistema da roda *drop center*, produz menos aquecimento que a roda normal. “Como a flange da roda *drop center* é rebaixada, a distância do pneu ao tambor de freio é maior,” explica Paulo Roberto da Fumagalli.

“Isso prolonga a vida útil do pneu e do tambor de freio.”

Na roda *drop center*, são utilizados pneus radiais sem câmara que apresentam algumas vantagens. “O costado tem trabalho independente da banda de rodagem,” descreve Osmar Toselli, gerente de Serviços Técnicos da Frota da Companhia Goodyear do Brasil. “Isso permite que, mesmo tendo movimento no costado, a banda de rodagem fique praticamente presa ao chão, evitando ou reduzindo a fricção entre a banda de rodagem e o solo, aumentando a vida útil do pneu”.

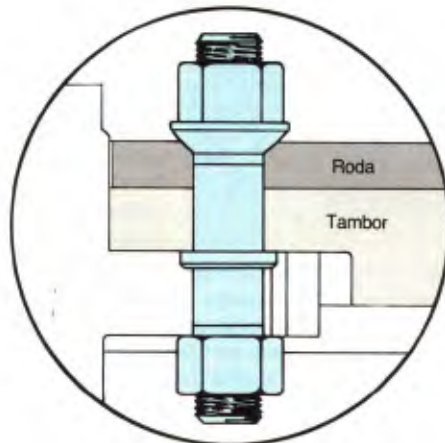
Por estar mais “preso” ao chão, o pneu sem câmara proporciona maior estabilidade, não permitindo que o carro desgarre nas curvas aumentando a segurança do motorista.

Quando ele é perfurado, o revestimento interno, impermeável, tende a envolver o material penetrante, impedindo o vazamento rápido de ar. Isso evita o estouro do pneu, e permite que o motorista chegue até o borracheiro, sem ter que parar na estrada para efetuar a troca.

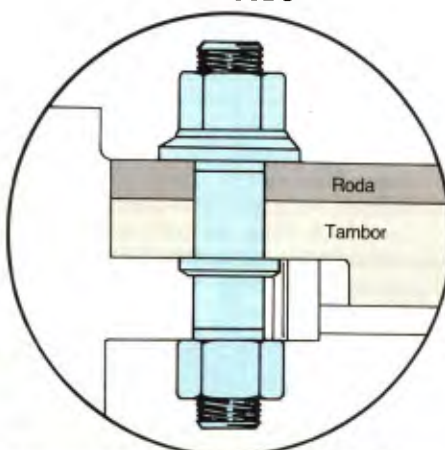
CENTRAGEM – Com a evolução das rodas, o tipo de centragem também evoluiu. “Quanto maior for a centragem da roda, menores serão a massa de balanceamento e as vibrações,” afirma Roberto Barretti, gerente do Departamento de Engenharia de Chassi-caminhões da Autolatina. “Por isso, procuramos desenvolver um tipo de centragem que fosse simples e eficiente, sem apresentar problemas futuros”.

Antigamente, a centragem era feita através de arruelas esféricas, que encaixavam-se a pequenas reentrâncias da roda, mantendo-a no centro, com o inconveniente de que o aperto excessivo provocava o amassamento dos furos, além de trincas.

**CENTRAGEM
POR PORCA ESFÉRICA**



**CENTRAGEM
PELO CUBO**



Passou-se utilizar porca esférica, que funcionaria como a arruela esférica, apresentando os mesmos inconvenientes. Outro problema deste tipo de centragem é a ovalização dos furos, que, além de vibrações, provocam a quebra da roda.

Por isso, desenvolveu-se a centragem pelo cubo, onde o centro da roda também é usinado e encaixa-se perfeitamente ao componente. As porcas servem apenas para apertá-la.

“Além de a colocação da roda ser muito fácil,” diz Roberto Barretti, “os furos da roda são retos, não há chanfros. As arruelas são móveis e atingem uma área bem maior, o que evita o amassamento por excesso de torque”.

A maioria dos veículos Mercedes Benz utiliza a centragem pelo parafuso através de arruela cônica. Segundo a assessoria de Imprensa da montadora, nos últimos veículos recém-lançados, está sendo utilizada a montagem de rodas com centraliza-



Criada para radiais sem câmara, a roda “drop center” aumenta a vida do pneu



Barretti:
centragem
pelo cubo
facilita a
colocação da
roda

ção pelos cubos de roda, pois oferecem maior segurança na montagem, evitando que a roda escape. A utilização deste tipo de centragem será ampliada para todos os veículos da montadora.

DIFICULDADES – Mesmo tendo inúmeras vantagens, as *drop center* enfrentam algumas dificuldades para serem utilizadas em grande escala.

“Alguns borracheiros pensam que os pneus sem câmara, principalmente os que possuem camadas de aço, são inimigos deles, que irão tirar o seu serviço,” conta Osmar Toselli da Goodyear. “Este pensamento é errado. Eles precisam estar preparados para a nova tecnologia e acompanhar o desenvolvimento para continuar atendendo bem aos seus clientes”.

Devido à falta de infra-estrutura, algumas empresas têm utilizado este tipo de roda apenas em viagens com

rotas definidas. Eles treinam seus borracheiros para consertar os pneus, caso seja necessário. Algumas treinam inclusive os motoristas.

Para que esta roda chegasse ao Brasil, foi preciso desenvolver primeiro os pneus, as rodas e o interesse das montadoras, que já o utilizavam em caminhões de exportação.

ESTRUTURA – Uma vez existindo interesse das montadoras, das fábricas de rodas e de pneus, falta a infra-estrutura para que os usuários possam adquiri-las e tenham onde ser atendidos, em caso de problemas.

“Nós temos divulgado informações sobre consertos, montagem e desmontagem de pneus sem câmara para revendedores, recapeadores, além de oferecer cursos específicos de consertos,” diz Osmar Toselli. “Os cursos são ministrados em nossas instalações e procuramos a melhor forma de agilizar e difundir todos os conhecimentos sobre este tipo de pneu”.

Ele acredita que a mudança para o pneu sem câmara acontecerá de maneira gradual como foi a introdução dos pneus radiais. “O empresário precisa comprar rodas novas, o que representa investimento. Esse investimento é necessário e acredito que os empresários irão fazê-lo”.

Em termos de equipamento, não são necessárias muitas mudanças. Apenas, as chaves para montagem e



Toselli:
alguns
borracheiros
consideram
o sem câmara
um inimigo

desmontagem são diferentes. Também há necessidade da utilização de lubrificante, tanto na roda como no talão do pneu.

A ABPA – Associação Brasileira de Pneus e Aros está desenvolvendo um informativo específico sobre o assunto, para que um maior número de pessoas possam trabalhar com este tipo de pneu. Além disso, todas as fábricas de pneus, oferecem cursos aos borracheiros, desde que haja interesse.

Também foi testado um outro tipo de roda, para pneu *single*, que substituiria a rodagem dupla traseira. “Nós fizemos testes e tivemos ótimos resultados,” diz Osmar Toselli. “Mas, existem dois problemas: a Lei da Balança e a falta de roda.”

Segundo a Lei da Balança, a carga transportada permitida é estabelecida com relação ao conjunto de pneus duplos traseiros. Ela não reconhece o pneu *single*, como especial, apenas como um pneu. Isso, na prática, reduziria a capacidade de carga do caminhão para o nível de um caminhão de rodagem simples na traseira.

“Se houvesse interesse de mudança na Lei da Balança, nós teríamos condições de fabricar este tipo de roda imediatamente,” garante José Bahia, da Fumagalli. Da mesma forma manifestaram-se Ruy Mitsubayashi da Borlem e Mauro Zafalon da Engesa-FNV.

AOS POUCOS – Na disputa pelo mercado de caminhões, as montadoras irão introduzir aos poucos a roda *drop center*. Os caminhões Cargo foram os primeiros a utilizar este tipo de roda. Os caminhões Volkswagen exportados também são equipados com ela. Segundo Roberto Barretti, da Autolatina, os caminhões para o mercado interno poderão usar este tipo de rodas em futuros lançamentos.

A Volvo já oferece a roda *drop center* como equipamento opcional para os interessados. A partir do final do ano, há planos para mudança



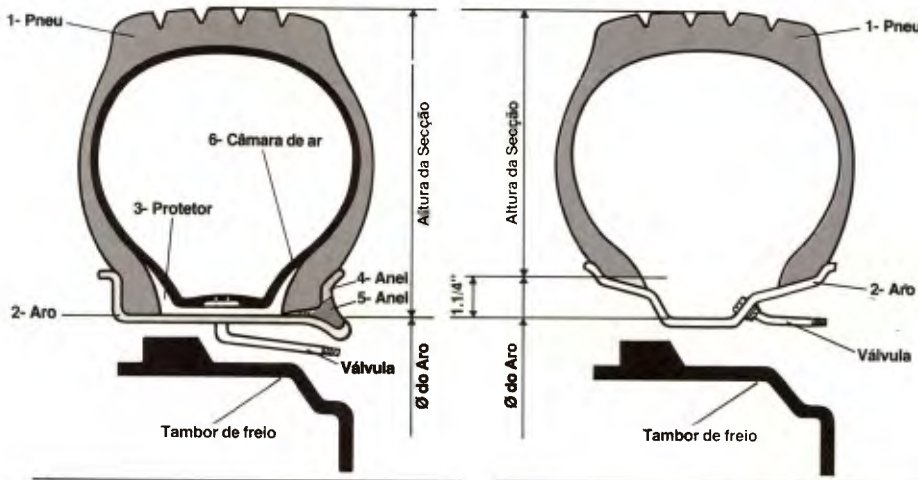
FOTOS: Robson Martins



Etsul usa
rodas
“drop center”
em caminhões
Mercedes e
Volvo

PNEU "COM CÂMARA"

PNEU "SEM CÂMARA"



Chaves, Guarnieri e Zafalon (Engesa)

que já vinham com este tipo de roda da fábrica.

As mesmas rodas utilizadas no Volvo também estão sendo utilizadas num caminhão Mercedes-Benz 1933, com bons resultados.

Desde 1984, a Transportadora Transbrasiliana está utilizando uma carreta com pneus *single*. Tanto a roda como os pneus foram importados da Inglaterra e a carreta foi especialmente fabricada pela Krone, com base mais larga, sem alterar a largura da carreta.

Neste período, ela já rodou 385 859 km, consumindo 172 981,99 litros de diesel, o que representa uma economia de 18% a 20% com relação às outras carretas convencionais.

Ela possui três eixos e seis pneus *single*. Transporta 25 toneladas de algodão e fumo entre as cidades de Blumenau, Uberlândia, Brusque e o porto de Paranaguá.

O cavalo mecânico que puxa a carreta é um Volvo N10 XH, mas pode ser puxada por qualquer cavalo mecânico.

“Em 1986, fizemos uma demonstração para o pessoal do DNER mostrando as vantagens da carreta,” conta José Carlos Fantini, proprietário da Transbrasiliana. “Mesmo assim, não foi possível convencê-los a mudar a Lei da Balança, para que possamos utilizar este tipo de pneu. Estamos rodando com Autorização Especial de Tráfego”.

Entre as vantagens, além da economia, José Fantini aponta grande segurança e estabilidade adquiridas pela colocação destes pneus. Durante os testes, foram utilizados três jogos de pneus.

“Se houvesse a mudança na Lei da Balança, e as fábricas comessem a produzir carretas e rodas para utilização do pneu *single*,” diz José Fantini, “eu seria o primeiro a comprá-los para equipar as 72 carretas que possuo”.

gradativa das rodas de cubo raiado para as rodas disco, segundo informou Salvador Porres. “Isso não ocorreu até agora, porque o mercado não tinha demonstrado interesse na utilização do pneu sem câmara,” afirma Salvador.

Para a Mercedes-Benz, as rodas do tipo *drop center* definem um produto ainda em desenvolvimento no Brasil, dependendo também da disponibilidade dos pneus sem câmara para caminhões.

Quanto aos pneus *single*, as montadoras não pensam em utilizá-los, por ser um produto com aplicações restritas e especiais, além de exigir uma reformulação da Lei da Balança. “Mas, deverá chegar ao Brasil, com a especialização do transporte,” acredita Roberto Barretti.

OS USUÁRIOS – Tanto o pneu sem câmara, *drop center*, quanto o pneu *single* estão sendo testado em transportadoras, para poderem adaptar-se à realidade brasileira.

A Etsul Transportes, empresa de Curitiba, está rodando com seis caminhões Volvo N10 Intercooler, que além de possuir rodas de disco, utilizam pneus sem câmara.

“Resolvemos testar este tipo de pneu e acreditamos que, por representar uma nova tecnologia, deverá trazer bons resultados,” diz Ramon Bressato Henche, assessor da Diretoria da empresa. “Além disso, nossas encomendas têm horário marcado para sair e para chegar. Não podemos nos arriscar a perder tempo por causa de um pneu furado.”

Para resolver o problema de infraestrutura, a Etsul treinou seus borracheiros e motoristas nas fábricas de pneus. No primeiro curso, foram formados instrutores que se encarregaram de treinar os demais.

“Para facilitar a montagem,” explica Ramon, “utilizamos uma câmara de pneus de bicicleta untada com grafite. Quando o pneu recebe a pressão, a câmara é expulsa e o pneu fica perfeitamente acomodado. A roda *drop center* é utilizada tanto nos cavalos-mecânicos quanto nas carretas, produzidas pela Engesa-FNV,

REDUÇÃO DE PESO			
Com câmara	Sem câmara		
	10.00R20	11R22.5	Redução
	Peso (kg)	Peso (kg)	(kg)
Pneu	57,3	58,0	-15,7
Roda	54,5	44,0	
Protetor	2,4		
Câmara	3,5		
Caminhão/Ônibus 4x2 (6 pneus)	706,2	612	-94,2
Caminhão 6x2 (10 pneus)	1117	1020	-157,0
Caminhão (4x2) + carreta (6x0) (18 pneus)	2118,6	1826	-286,6

Correspondência de pneus			
Pneu tipo câmara	Pneu sem câmara correspondente	Aros recomendados 22.5"/24.5"	
9.00R20	10R22.5	6.75	7.50
10.00R20	11R22.5	7.50	8.25
11.00R20	12R22.5	8.25	9.00
10.00R22	11R24.5	7.50	8.25
11.00R22	12R24.5	8.25	9.00

Fonte: Goodyear

Fonte: Goodyear



FOTOS: José Dias Herrera

Reunidos em Santos, os municípios portuários pedem o cumprimento da legislação.

CIDADES PORTUÁRIAS

Cobrança do ISS cria polêmica

Prefeitos das cidades portuárias vão a Sarney exigir que a Portobrás cumpra a lei e passe a pagar aos municípios impostos sobre serviços

Os prefeitos das cidades portuárias decidiram ir ao presidente José Sarney para exigir que a Portobrás cumpra integralmente a lei complementar 56/87, que dá às prefeituras o direito de tributar as atividades portuárias. Essa foi a decisão mais importante tomada durante o II Congresso Nacional dos Municípios Portuários, realizado no Centro do Mendes Plaza Hotel, em Santos, entre os dias 19 e 21 de maio.

A Portobrás alega que não efetua o pagamento integral do ISS sobre as atividades portuárias por considerar a lei complementar 56/87 inconstitucional. Segundo o chefe do departamento jurídico da empresa, Benjamin Gallotti, que participou do encontro representando a presidência da estatal, trata-se de uma lei inconstitucional por não ter sido aprovada por maioria absoluta no Congresso, mas através de um acordo de lideranças.

LEI FALHA — Para Gallotti, “não há relutância por parte da Portobrás em cumprir a lei. Ocorre que a lei complementar é totalmente falha. Existem cinco artigos da Constituição

**RODAS
NOVAS
E
USADAS**

CASA DAS RODAS

de paula

**RECONDICIONAMENTO
DE RODAS PARA:**

- Ônibus
- Caminhões
- Tratores
- Empilhadeiras
- Implementos Agrícolas
- Fora de Estrada

**SEGURANÇA COM MENOR CUSTO
E AVANÇADA TECNOLOGIA**



CASA DAS RODAS

de paula

Rua Cel. Mursa, 98 - Brás - CEP 03043
PBX 279-4455 - São Paulo - SP

INEC Cardans

**Marca de Tranquilidade
em Eixos Cardan**

- Recondicionamento e balanceamento eletrônico de eixos cardan com moderna tecnologia
- Estoque completo de peças originais.
- Fabricação de eixos cardan conforme amostra ou desenho.



- Maquinário de alta precisão.
- Pessoal especializado.
- Ampla pátio de estacionamento para melhor atender frotistas e caminhoneiros.



**INEC-IND. E COM.
DE AUTO PEÇAS E
ACESSÓRIOS LTDA.**

MATRIZ: Av. Condessa
Elizabeth Robiano, 3.600
CEP 03075
São Paulo - SP
Fone: 294-1555

FILIAL - Rio de Janeiro
Rua Nicolau Cheuen, Qd.
10 - Lts. 12 a
15 - Jd. Meriti - Fone:
756-4861 - (Via Dutra Km 6)
CEP 25500 - São João do
Meriti - RJ

A CARIC NÃO VENDE SÓ MERCEDES

Quem pensa na Caric pensa logo em Mercedes-Benz. Mas, a Caric não é só isso. Além de oferecer a mais completa linha de caminhões e ônibus produzidos no país, a Caric também vende soluções em transporte. Seja qual for a necessidade ou o tamanho de sua empresa, o tipo de rota em que opera e a carga que movimenta, a Caric tem o veículo certo para lhe oferecer.

Aliado a um tratamento personalizado e a mais completa infraestrutura de peças e serviços, do jeito que você merece.

Se você busca muito mais que um caminhão ou ônibus para comprar, vá direto na Caric. A concessionária que faz tudo para agradar.



Concessionário Mercedes-Benz

CARIC

Rua Ferreira de Oliveira, 180/182 Fone: 948-2488

São Paulo - SP.

Avenida José Meloni, 998 Fone: 469-7444

Telex 011-35617 - Mogi das Cruzes - SP

VEÍCULOS - PEÇAS - SERVIÇOS

**PERFECTO:
MARCA DE
QUALIDADE
EM
EMBREGENS
E CARDANS**

**Discos e platôs
de embregem:**

Os únicos produzidos em estamparia própria, obedecendo aos mais rígidos padrões de qualidade e com garantia total.



Eixos cardans:

Remanufaturados de acordo com as especificações da indústria automobilística, alinhados e balanceados em equipamentos eletrônicos, para oferecer o máximo de segurança.

INDÚSTRIA E
COMÉRCIO DE
EMBREGENS
D'AUTORIZADA

PERFECTO LTDA.

Matriz: Osasco - Rua Dr. Mário Pinto Serva, 135
Tels.: 704-1409 e 704-1410
FILIAL: Auto Peça Natália - Rua Vitorino Carmilo, 279
Tel.: 67-4201
REPRESENTANTES:
BELO HORIZONTE - Rua Itapevinga, 2600 - Nova Cachoeirinha - Tel.: (031) 444-1547
PIRACICABA - Tratorpira - Rua Benjamin Constant, 1630
Tels.: (0194) 33-9905 e 33-5375



Schmitt:
"um parecer é um parecer e uma lei é uma lei"

que impedem a Portobrás de pagar." Gallotti admitiu, contudo, que a estatal não dispõe de recursos para efetuar o pagamento integral do ISS "e mesmo que tivesse não teria que pagar, se não for legal. Isso seria roubo ao usuário".

O chefe do departamento jurídico da Portobrás disse que a lei complementar foi uma tentativa de se encontrar uma solução política para o problema. "Juridicamente, porém, não foi a melhor solução". Ele explicou que a empresa já denunciou essa situação ao Ministério dos Transportes, que pode ou não acionar a Procuradoria Geral da República, a quem cabe fazer representação junto ao Supremo Tribunal Federal.

Gallotti esclareceu, contudo, que a orientação da Portobrás é no sentido de que as empresas paguem o ISS sobre os serviços constantes da tabela C (Capatazia) e H (Transportes), como já vem fazendo a Codesp nos municípios de Santos e Guarujá. "O que não pode é pagar mal. E a lei complementar não dá a segurança de que o imposto é devido porque contraria a Constituição".

No entender de Gallotti, "o que está havendo, no momento, é uma ganância de ambas as partes. De um lado, os municípios querendo tributar tudo. Do outro, os portos não querendo pagar nada". Ele disse que, no final de tudo, quem acaba pagando a conta é o consumidor e admitiu que, "se o ISS continuar integrando uma parcela dos serviços portuários, as tarifas vão subir".

POLEMICA — As explicações de Gallotti para justificar o não pagamento integral do ISS sobre as atividades portuárias não convenceram os prefeitos. O de Itajaí, Arnaldo Schmitt, ficou irritado e decidiu polemizar. "O senhor me desculpe, doutor Gallotti, mas um parecer é um parecer e uma lei é uma lei e tem que ser cumprida enquanto não for formalmente declarada inconstitucional. Dizer que a Portobrás está disposta a cumprir o que determinar a Constituinte

te é um absurdo. Todos têm de cumprir o que determinar a Constituinte. E a Portobrás está 'disposta'. Eu não vim de Itajaí para ouvir isso".

Para Schmitt, a Portobrás não tem competência para alegar a inconstitucionalidade da lei complementar 56/87. "A empresa quer interpretar uma lei votada pelo Congresso Nacional. Mas, quem somos nós para dizer se o voto de liderança era ou não válido? A lei é para ser cumprida. Eu não vejo consistência e acho ridículo o que a Portobrás está falando. Estão nos fazendo de palhaços. Isso é um desrespeito à pouca inteligência que nós temos", finalizou Schmitt.

Apesar das duras críticas, Gallotti reafirmou seu ponto de vista sobre a inconstitucionalidade da Lei Complementar 56/87 e disse que "o parecer é a única maneira de se interpretar a lei. A verdade absoluta é uma coisa muito difícil. Nós temos que admitir o contraditório".

Já o prefeito de Santos e presidente da Associação Brasileira dos Municípios Portuários, Osvaldo Justo, disse estranhar que um órgão subalterno, no caso a Portobrás, venha a questionar uma lei aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pelo presidente da República.

CARTA DE SANTOS — Os prefeitos que participaram do II Seminário de Municípios Portuários decidiram exigir do presidente da República o cumprimento integral da Lei Complementar 56/87. "Este direito, fruto das reivindicações do I Congresso, embora nítido e inquestionável, não vem sendo cumprido por órgãos da administração federal, regidos pelo Direito Privado, fato grave e que merece reparação imediata, posto que a Nação não pode admitir, sob hipótese alguma, o descumprimento da lei."

O Plenário do II Congresso dos Municípios Portuários decidiu elaborar um documento intitulado Carta de Santos, onde os prefeitos solicitam, em caráter de urgência, audiência ao presidente da República, "no sentido de propugnar pelo cumprimento integral da Lei Complementar nº 56 de 15 de dezembro de 1987, que possibilita a tributação dos serviços portuários pelo Imposto Sobre Serviços de Qualquer natureza — ISS.

O Plenário decidiu, ainda, "haja vista a necessidade de receber a devida contraprestação pelos relevantes e indispensáveis serviços que oferece à economia nacional, posicionar-se no sentido de:

● Lutar pela tributação de todas as rubricas de serviços portuários, rejeitando, assim, o oferecimento da

**TAMANHO É
DOCUMENTO**

UM BOM NEGÓCIO
SE FAZ EM UM
GRANDE
CONCESSIONÁRIO.

A Chambord Auto
é o maior revendedor
autorizado de
caminhões Volkswagen
do país. **Confira:**

- 25 anos de experiência;
- Os melhores profissionais e o mais moderno equipamento;
- 21.000 m² de oficinas;
- Caminhões novos e usados com garantia — inclusive o novo modelo 14-210 Turbo.



CONCESSIONÁRIO
AUTORIZADO

CHAMBORD AUTO

São Paulo
Vendas: Av. Nazaré, 510 - (011) 273-5898
Oficina: R. Gama Lobo, 501 - (011) 274-4111
Peças: Al. Glette, 1031 - Tel. (011) 220-4500
Guarulhos - Vendas, Oficina e Peças
Av. Senador Adolf Schindling, 120
Via Dutra, km 230 - (011) 209-1011



Empresa de Portos do Brasil S.A.
— Portobrás, acerca da tributação
parcial de suas atividades;

- Recomendar às prefeituras que adotem, em relação à Lei Complementar 56, de 15.12.87, o critério interpretativo, de acordo com o artigo 106, inciso I, do Código Tributário Nacional, de modo a tributar as atividades não expressas mas implícitas na lista anterior, dispensando as penalidades;

- Manter acesa a luta dos municípios portuários em prol do adicional de um por cento na distribuição de tributos federais e estaduais;

- Oficiar às Associações de Municípios visando a movimentá-las junto aos governos federal e estadual, no sentido de obrigar as empresas concessionárias de telecomunicações e as de saneamento ambiental a pagar o Imposto Sobre Serviços sobre as tarifas arrecadadas no território de cada município;

- Apoiar a reivindicação dos municípios cujos portos sejam explorados por concessões, de modo a obter mecanismo legal que possibilite a tributação dos respectivos serviços”.

Edison Carpentieri, de Santos

Santos já recebe parte do ISS

O município de Santos é o primeiro do país a receber parte do ISS sobre as atividades portuárias. Isso só foi possível graças a um acordo firmado entre a prefeitura local e a Codesp, com o aval da Portobrás, que garante para o corrente ano o pagamento do ISS sobre o montante arrecadado nas tabelas C (Capatazia) e H (Transportes), que representam cerca de 80% da receita bruta tarifária do porto de Santos. Com isso, a prefeitura local espera receber mensalmente da Codesp cerca de Cz\$ 50 milhões.

O prefeito de Santos, Oswaldo Justo, disse a *Transporte Moderno* que optou por uma solução política para a questão “porque ela não invalida a lei federal. Eu não estou abrindo mão de nada. Apenas estou recebendo uma parte do ISS, sem prejuízo de outras providências. O que não é lógico é ficar discutindo sem receber nada. O acordo não invalida a lei e ninguém sai prejudicado”.



Justo preferiu uma solução política

Depois de acertar detalhes do acordo com a Codesp, o prefeito Oswaldo Justo enviou, em abril, projeto de lei nesse sentido à Câmara de Vereadores. O projeto foi rapidamente aprovado e o município de Santos já está recebendo 80% do ISS sobre as atividades portuárias. O prefeito de Guarujá, Maurici Mariano, logo em seguida, formalizou acordo semelhante. A partir do II Congresso de Municípios Portuários, diversos outros prefeitos decidiram seguir o exemplo de Justo e Mariano.

(E.C.)

WHISKY FALSIFICADO DÁ DOR DE CABEÇA.

E PEÇAS SÃO COMO WHISKY.
EXISTEM AS **ORIGINAIS** E AS **NÃO ORIGINAIS**.
COM UMA DOSE DE **MULTIEIXO**
VOCÊ ESTARÁ LONGE DOS FALSOS E ENGANADORES.
TIRE ESSE PROBLEMA DA SUA CABEÇA!
A **MULTIEIXO** LHE OFERECE ESSA SEGURANÇA:
PEÇAS ORIGINAIS E ASSISTÊNCIA TÉCNICA
RANDON E **RODOVIÁRIA**,
SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO
E REFORMA EM IMPLEMENTOS
COM PESSOAL ALTAMENTE QUALIFICADO.
VISITE-NOS!



RANDON
RODOVIÁRIA



DISTRIBUIDOR
RANDON
RODOVIÁRIA



Rua Soldado Benedito Patrício, 441 (Via Dutra)
CEP 02176 - Parque Novo Mundo - São Paulo - SP
Tel.: 954.2444 (PABX) - Telex: (011) 60981

Rua Regina Franciscato Rosolen, 129
Nova Aparecida - Campinas - S.P.
Fones: 41.2555 - 42.9455 - 43.7655

O MUNDO RODA MELHOR COM RODAS FUMAGALLI

As Rodas Fumagalli, além de serem produzidas com os mais avançados processos de laminação, estampagem e pintura, passam pelos mais rigorosos testes de qualidade e resistência.

Por isso é que elas são exportadas para os mais exigentes mercados mundiais, equipando os mais modernos veículos.

RODAS FUMAGALLI, oferecendo qualidade e segurança, para o mundo rodar **melhor**.



Rockwell International
Divisão Fumagalli

O metrô redimiu o transporte sobre trilhos

A redenção do sistema ferroviário de transporte de massa, urbano e suburbano, em São Paulo ocorreu com a inauguração do Metrô, em 14 de setembro de 1974. A história desse modal, porém, começa oito anos antes, quando em 31 de agosto de 1966, através de Lei Municipal, a Prefeitura de São Paulo cria o Grupo Executivo do Metropolitano - GEM. Dois anos mais tarde, em 24 de abril de 1968, é finalmente fundada a Companhia do Metropolitano de São Paulo, tendo como primeiro presidente Francisco de Paula Quintanilha. A partir de dezembro desse ano, são iniciadas as obras da primeira linha, Norte-Sul, partindo dos bairros Jabaquara/Santana, numa extensão de 30 km.

O início dos testes com o trem-protótipo ocorre durante as comemorações do Sesquicentenário da Independência do Brasil, em seis de setembro de 1972, e o mecanismo é acionado pelo então presidente da República, General Emílio Médici. Dois dias após é realizada a primeira



Construção do metrô paulistano: início das obras da estação Praça da República

TECNOLOGIA DO LUCRO

Cereais, Sucatas, Líquidos, Máquinas. Não importa o tipo de Carga. Com o Sistema IMAVI de Transporte em Containers, você carrega, descarrega e bascula o que for preciso, com rapidez e segurança. Tudo usando um único equipamento.

Isso se traduz em economia nas operações de carga e descarga, sensível redução dos custos operacionais e um menor número de veículos.

Para conhecer as inúmeras aplicações do Sistema IMAVI de Transporte em Containers, peça a visita de um representante. E descubra as vantagens que o Sistema pode lhe oferecer.



IMAVI - IND. E COM. LTDA.

Holambra - Jaguariúna - São Paulo - Brasil
CEP 13820 - Fones: (0192) 60-1267 - 60-1260
Telex (019) 7590 IMVI BR



PERFIL DE UMA CAMPEÃ.



Categoria: levantamento de peso.

Altura de elevação: 4,00 m.

Capacidade: 1.500 kg.

Performance: líder do mercado brasileiro. Mais de 1000 unidades vendidas.

Técnicos: especializados, em todo o Brasil.

Estas são as principais características da Empilhadeira Elétrica Ameise EJC. Quer mais?

Então anote: facilidade de operação e manutenção, baixo custo operacional, não poluente. Não é à toa que ela é uma campeã.



EMPILHADORAS

AMEISE COMÉRCIO E INDÚSTRIA S.A.

FÁBRICA:

RIO DE JANEIRO: Rua Silva Vale, 765 - Cavalcanti

CEP: 21370 - Tel.: (021) 269-0512 - Tlx.: (021) 23806 AMEI BR

FILIAL SÃO PAULO: Rua Euclides Pacheco, 880 - Tatuapé

CEP 03321 - SP - Tel.: (011) 217-8344 - Tlx.: (011) 22157

AMEI BR

FILIAL CAMPINAS: Rua Frederico Ozanan, 80 - V. Joaquim

Inácio - CEP: 13100 - SP - Tel.: (0192) 29310 - BIP (0192) 427333

JAM - Tlx.: 197579 AMEI BR

Representantes em todo o Brasil.



Introduzindo conceitos avançados, o metrô trouxe estações amplas e confortáveis

viagem do protótipo, entre as estações Jabaquara e Saúde, num total de 3,5 km. Em outubro de 1972 a vida do paulistano começa a mudar e até mesmo a paisagem urbana sobre profundas alterações com as obras de escavações e túneis subterrâneos no centro da cidade. Um equipamento *shield*, semimecanizado, inicia as perfurações dos túneis entre o poço da avenida Prestes Maia em direção à Estação Metroviária da Luz.

No dia 30 de agosto de 1974, um decreto da prefeitura de São Paulo delimita em noventa anos as condições de prestação de serviços por parte da Companhia do Metropolitano, que finalmente inicia sua fase de operação remunerada entre as estações Jabaquara e Vila Mariana, de segunda à sexta-feira, das 9h às 13h.

NORTE-SUL - As obras de escavações e túneis andam em ritmo acelerado. No dia 30 de janeiro de 1975, um trem circula pela primeira

vez no túnel escavado, estacionando sob o Palácio da Justiça, na Praça Clóvis Beviláqua. No mês seguinte o Metrô realiza sua primeira viagem completa do Jabaquara à Santana, e em março desse ano o então presidente General Ernesto Geisel participa de uma viagem de Metrô até o bairro da Liberdade e dá início às obras da linha Leste-Oeste. Em setembro de 1975, um ano após a inauguração, é iniciada a operação comercial em toda a extensão da Linha Norte-Sul, transportando em média 500 mil passageiros diariamente, bem aquém dos 1746 mil transportados atualmente.

Em dezembro de 1978, após o Governo Federal ter participado diretamente das obras, através da EB-TU, e de ter sido inaugurada a nova Praça da Sé e Estação Sé do Metrô, a Lei 8830 transfere o controle acionário da companhia para o Governo do Estado de São Paulo, com cerca de 6500 funcionários. O Ministério

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM SÃO PAULO

Ano	Metrô		CMTC		Fepasa		CBTU		ônibus urb/		Suburbano		Outros min.	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
1975	22	0,9	220	9,5	32	1,4	95	4,1	1320	56,9	375	16,2	255	11,0
1976	146	5,7	280	10,9	33	1,3	99	38	1367	53,0	390	15,1	265	10,3
1977	176	6,6	359	13,4	31	1,2	115	4,3	1344	50,1	390	14,6	265	9,9
1978	190	7,0	457	16,9	25	0,9	144	5,3	1228	45,4	395	14,6	268	9,9
1979	198	7,0	480	17,0	43	1,5	147	5,2	1265	44,9	410	14,5	276	9,8
1980	208	7,1	518	17,6	56	1,9	161	5,5	1193	43,9	420	14,3	285	9,7
1981	228	7,6	515	17,2	58	1,9	160	5,4	1000	43,5	433	14,5	293	9,8
1982	347	11,3	484	15,7	56	1,8	158	5,2	1310	42,7	415	13,5	301	9,8
1983	376	12,1	521	16,5	62	2,0	171	5,5	1275	40,7	413	13,3	298	9,6
1984	409	12,7	554	16,7	73	2,2	195	5,9	1352	41,0	419	12,7	300	9,1
1985	416	12,1	585	17,0	87	2,5	214	6,2	1376	40,0	466	13,5	300	8,7
1986	466	12,6	633	17,1	95	2,6	214	5,8	1433	38,6	564	15,3	300	8,0
1987	540	14,6	543	14,5	102	9,8	217	5,9	1395	37,8	589	16,0	300	8,1

Nº em milhões



Integração com linhas de ônibus: uma das vantagens adicionais do metropolitano

do Trabalho acaba reconhecendo como categoria profissional os trabalhadores em empresas de transporte metroviário. Era 1979.

No dia 21 de junho de 1973, a recém-reconhecida categoria profissional realiza sua primeira greve, e o

ministro do Trabalho, Murilo Macedo, determina intervenção no Sindicato dos Metroviários. Outras duas greves foram realizadas posteriormente, em abril de 1985 e abril de 1986, sendo esta última a mais longa de todas, com duração de três dias.

QUATRO BILHÕES – Em 14 de setembro de 1983, o Metrô comemora nove anos de operação transportando um bilhão, 773 milhões, 641 mil e 657 passageiros. Em junho deste ano, esse número já ultrapassou a casa dos quatro bilhões de pessoas transportadas. Atualmente, a companhia possui frota de 558 carros metropolitanos, e uma rede total de 30 Km e 30 estações, uma a cada quilômetro de linha. A operação de transporte é realizada diariamente por 33 trens, com intervalos entre viagens de 125 segundos. Ponta a ponta, a Linha Norte-Sul é coberta em 20 minutos.

Apesar da eficiência e do número crescente de passageiros transportados, o Metrô paulistano, dada a importância da região metropolitana que atende, é um dos menores do mundo, sendo superado pelo Metrô da Cidade do México, que começou a ser construído pouco antes e já conta com 150 km de linha, e pelo de Hong Kong, que foi construído posteriormente e está com 38,6 km de rede em operação.

**Marco Antônio Damy
e José Elídio da Fonseca**

IDEROL. Marca de qualidade em equipamentos rodoviários.



O transporte rodoviário sempre exige a melhor marca em equipamentos.

Com mais de 20 anos de tecnologia, a linha de produtos IDEROL é considerada por todos os segmentos como a marca de melhor qualidade.

LINHA DE PRODUTOS IDEROL.

- Basculante-todos os tipos-sobre chassi e semi-reboques.
- Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassi e semi-reboques.
- Semi-reboques carga seca, graneleiros e tanques.
- Reboques carga seca e canavieiros.
- Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.
- Tanques sobre chassi.
- Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5.ª Roda, Tanque sela).
- Poligundaste tipo brooks.
- Carrocerias abertas de duralumínio.
- Equipamentos especiais.



IDEROL S/A
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

Ascensão e queda da indústria naval

O transporte marítimo brasileiro viveu seu acontecimento mais importante dos últimos 25 anos em 1967, quando o Lloyd perdeu seu monopólio e o governo lançou as bases de um ambicioso plano de construção naval.



FOTOS: Arquivo TM e Agência Estado

Quando se pergunta aos armadores brasileiros qual foi o acontecimento mais importante dos últimos 25 anos, poucos hesitam em responder que foi a reformulação da política nacional de marinha mercante, feita durante o governo do general Humberto Castello Branco, em 1967, quando as empresas particulares conquistaram seu lugar sob o sol das viagens de longo curso. “Há 25 anos, a situação da marinha mercante brasileira era simplesmente trágica. Nossa bandeira estava marginalizada, com o longo curso totalmente estatizado”, recorda-se José Carlos Fragoso Pires, presidente da Frota Oceânica Brasileira, que acabou de reassumir a presidência da Associação Brasileira de Longo Curso.

Os números comprovam o panorama sombrio que envolvia o empresário de navegação. Em 1966, às



Macedo Soares criou as condições para a implantação da indústria de construção naval, que chegou a produzir 1 milhão de tpb por ano, antes de mergulhar na crise

vésperas da implantação da nova política, o relatório da Comissão de Marinha Mercante (futura Superintendência de Marinha Mercante) demonstrava que as estatais Lloyd Brasileiro e a Frota Nacional de Petroleiros dominavam o longo curso,

transportando 260 769 toneladas de carga, sem ter a concorrência de qualquer outro armador. A presença dos armadores particulares estava limitada basicamente à cabotagem, onde 84 empresas dividiam 299 936 toneladas, enquanto cinco estatais transportavam 230 278 toneladas. A situação se repetia na navegação interior. Em 1966, as quatro empresas oficiais foram responsáveis pelo transporte de 10 233 toneladas, enquanto as 44 particulares dividiam o frete de 16 036 toneladas.

“UMA PORCARIA” – “Apenas 8% do nosso comércio exterior viajavam sob a bandeira brasileira. Na carga geral, por exemplo, só havia o Lloyd, que naquela época já era pessimamente administrado e que, hoje, continua uma porcaria”, declara o presidente da empresa de Navegação

Mercantil, almirante José Celso de Macedo Soares, que, em 1967, assumiu a presidência da CMM – Comissão da Marinha Mercante. Seu primeiro objetivo, conforme conta, foi quebrar esse impasse da pequena participação da bandeira brasileira, com a entrada de empresas privadas.

O primeiro passo para se concretizar esta reforma foi a criação de um grupo de trabalho com membros da Sunamam e da classe exportadora, com o objetivo de selecionar as dez maiores empresas de navegação já atuantes no mercado, com base em seu patrimônio, tradição, receitas e saúde financeira. O resultado foi uma lista encabeçada pela Netumar, seguida de perto pela Mercantil, Aliança, Paulista (todas ainda em funcionamento), L. Figueiredo (mais tarde, comprada pela Frota Oceânica e transformada em Frota Amazonense), Naveunida e Sinaba (essas duas acabaram não se interessando em operar no longo curso). “As empresas aprovadas obtiveram permissão para afretar a mesma tonelagem dos navios que tivessem encomendado aos estaleiros brasileiros”, relembra Macedo Soares. O resultado imediato foi registrado no relatório anual da CMM: para 1968, planejava-se a entrega de quinze navios, com 60 400 tpb. Além disso, as novas empresas de longo curso coloca-



Em 1986, as empresas de ro/ro começaram a transportar cargas conferenciadas

ram pedidos para 24 *liners* nos estaleiros, cada um com 12 mil tpb.

HISTERIA – “Houve então a viabilização econômica da exploração do transporte marítimo sob bandeira brasileira. Com o primeiro plano de construção naval, as empresas puderam renovar suas frotas. Antes, só tínhamos navios velhos”, disse Fra-

goso Pires. O que o governo fez, na prática, foi estabelecer o sistema de conferências de frete, limitando a participação da terceira bandeira na exportação e dividindo fraternalmente o transporte de bandeira brasileira entre o Lloyd e uma outra empresa privada. A estatal, naturalmente, não ficou feliz com a novidade. “Houve brados histéricos dos

MERCANTE BRASILEIRA				
ANO	LONGO PRAZO (t)	CABOTAGEM (t)	INTERIOR (t)	TOTAL
1963	235 607 47	633 223 256	29 335 119	898 165 422
1964	229 000 38	594 027 238	27 361 120	850 388 396
1965	239 878 39	571 359 211	26 451 115	837 688 365
1966	260 769 42	530 213 189	26 269 113	817 251 344
1967	-	-	-	950 337
1968	-	-	-	1 131 738
1969	-	-	-	914 716 374
1970	766 865 62	414 378 116	38 347 129	1 219 590 307
1971	1 767 083 101	423 062 124	74 352 181	2 264 497 406
1972	1 839 164 91	608 421 140	112 094 298	2 559 679 529
1973	2 265 527 104	581 355 122	133 506 339	2 980 388 565
1974	3 369 109 119	572 019 117	168 737 429	4 109 865 665
1975	3 747 856 127	648 864 116	209 450 508	4 606 470 751
1976	4 273 863 142	589 106 106	234 609 533	5 094 578 781
1977	4 680 015 148	672 384 110	260 320 617	5 612 719 875
1978	5 119 394 147	752 194 147	304 327 719	6 175 915 1013
1979	5 786 528 139	1 072 491 166	343 710 773	7 202 729 1078
1980	6 541 531 151	1 107 559 124	386 785 849	8 035 875 1124
1981	7 314 924 167	1 108 391 121	464 390 924	8 928 271 1258
1982	7 609 803 172	1 196 405 126	526 444 1018	9 384 668 1375
1983	7 454 189 165	1 185 763 118	622 662 1094	9 344 277 1452
1984	7 834 874 165	1 385 171 123	634 178 1268	10 001 356 1636
1985	8 031 998 165	1 613 853 146	653 993 1295	10 299 844 1606
1986	8 278 233 169	1 637 962 124	680 962 1341	10 597 937 1656

* Mudança no critério de discriminação da tonelagem. Dados disponíveis revelam apenas a tonelagem total.

Fonte: Relatórios da Comissão de Marinha Mercante e Sunaman

falsos nacionalistas estatizantes”, recorda-se Macedo Soares.

O objetivo inicial do almirante Macedo Soares, que era de aumentar a participação da bandeira brasileira no comércio exterior, não demorou a se concretizar. Se, antes de 1967, sua presença se restringia a 8%, em 1968, as empresas nacionais transportaram 10,5% das cargas de exportação e 44,5% das de importação (a nova legislação previa que, pelo menos, 50% destas cargas deveriam ser transportadas pelos brasileiros). Já em 1970, os anuários da Sunamam revelam que os armadores brasileiros haviam angariado 21,7% dos fretes e 16,7% da tonelagem de exportação. No ano seguinte, 37,2% das toneladas do comércio exterior brasileiro estavam com os armadores nacionais e, desde 1967, o volume de cargas tinha aumentado 92,0%.

CLUBES FECHADOS – O almirante Macedo Soares revela que seus planos de mudança ainda iam mais longe. “Se eu pudesse, teria reduzido a participação do Lloyd ainda mais, para 25%, a fim de reduzi-lo ao seu papel de arma auxiliar do comércio exterior, introduzindo mais uma empresa privada no tráfego”, conta o ex-presidente da Comissão de Marinha Mercante. Soares criou ainda, no final da década de 60, as linhas pioneiras, subsidiadas pelo governo e sob a responsabilidade da estatal, servindo a áreas pouco tradicionais, como o Extremo Oriente e a África Ocidental.

O que Macedo Soares não planejava era transformar as conferências de frete em clubes fechados, que impedem a entrada de novos parceiros brasileiros na operação das linhas da navegação de longo curso. “Depois

da minha saída, os armadores particulares que haviam ganhado as concessões passaram a defender a posição do Lloyd e não permitiram a entrada de novas empresas nas conferências. Afinal, era mais fácil competir apenas com a estatal”, declara o ex-superintendente. Segundo ele, esse ponto de vista vem-se mantendo até hoje, refletindo-se, por exemplo, na cerrada oposição exercida pela Empresa de Navegação Aliança à entrada da Transoll no cobiçado tráfego do Norte da Europa, dentro do âmbito da conferência. “Isto se deu porque a Sunamam se transformou no mais retrógrado órgão do governo, cheio de loidianos e responsável pela ‘debacle’ da navegação brasileira”, disse.

PERÍODO DE GLÓRIA – Foram de glória para os estaleiros de cons-

Investimento nas hidrovias gaúchas deu certo

O Rio Grande do Sul é um dos poucos estados brasileiros que vem investindo com perseverança no seu sistema hidroviário, no último quarto de século.

Como lembra o engenheiro Guilherme Mariante, superintendente da Administração de Hidrovias do Sul-AHSUL, órgão ligado à Portobrás, o ministro Mário Andreazza foi o principal responsável pelo desenvolvimento das hidrovias gaúchas.

Foi durante a gestão de Andreazza, um gaúcho, que se construíram as barragens e eclusas Bom Retiro do Sul, Amarópolis, Anel de Dom Marco e Fandango, que possibilitou, no caso de Bom Retiro do Sul, que o Rio Taquari ganhasse mais 150 quilômetros de navegabilidade, chegando ao importante porto de Estrela, onde há grande concentração de indústrias de farelo de soja. Assim, pelos dados da AHSUL, nos últimos quinze anos os investimentos para estas obras que reabilitaram a navegação no interior do Estado, chegaram a um montante de US\$ 95,9 milhões, assim distribuídos: US\$ 2,2 milhões para a barragem eclusada de Fandango, US\$ 7,6 milhões para o Anel de Dom Marco, US\$ 11,8 milhões para a barragem eclusada de Amarópolis, US\$ 16,4 milhões para a barragem eclusada de Bom Retiro do Sul e US\$ 22,4 milhões para obras no entroncamento rodo-ferrohidroviário do porto de Estrela, finalizando com investimento de

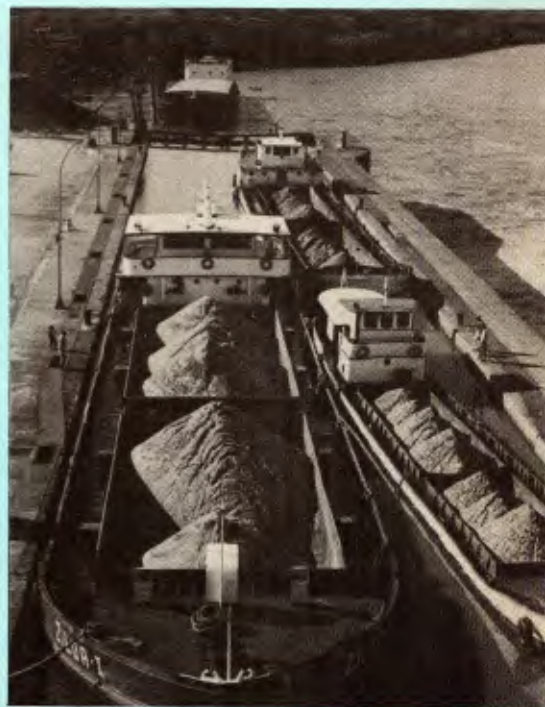
US\$ 2,5 milhões para obras no terminal de carvão de Charqueadas e mais US\$ 13 milhões para derrocamento a fogo e dragagem dos dois principais rios da navegação interior, o Jacuí e o Taquari.

FROTA MODERNA – Graças a tais investimentos, o sistema gaúcho de navegação movimentava hoje 60% das cargas hidroviárias do país. E, no aspecto social, só é superado pela região amazônica, onde a navegação fluvial é também o único meio de transporte existente.

No Rio Grande do Sul, a navegação transporta principalmente carga, com destaque para soja, farelo de soja e trigo, todos em direção ao porto de exportação do Rio Grande.

A capacidade de transporte da navegação interior do estado chega hoje a 150 mil toneladas, segundo dados do sindicato do setor. É também uma frota moderna e bem dimensionada para as necessidades, segundo o presidente da entidade, Jean Van Hoogstraten, também diretor Operacional da Navegação Taquara S.A., uma das que mais se desenvolveram nos últimos quinze anos. Cinco anos atrás, tinha apenas dois barcos com capacidade para transportar 850 toneladas. Hoje, tem 23 barcos, com capacidade para movimentar 55 mil toneladas.

A navegação Lajeado é outra que também teve grande desenvolvimento nos últimos quinze anos, pas-



Soja na eclusa de Bom Retiro do Sul

sando de três barcos, com capacidade total de 1 mil toneladas, para dezessete, com capacidade para transportar 17 mil toneladas.

FRETE ATRAENTE – Conforme levantamento da AHSUL, pelo rio Taquari, foram transportados durante 1987 cerca de 1 375 232 toneladas, embarcadas no entroncamento rodo-

trução naval os primeiros anos da década de 70. Até 1975, a meta do governo era ter uma frota com 4 760 583 tpb. De 1974 para 1975, a frota cresceu em quase 70%, passando de 2 980 388 tpb para 4 109 865 tpb. “A indústria de construção naval se modernizou e passou a produzir em escala”, declara José Carlos Fragoso Pires, da Frota Oceânica Brasileira, e continua: “sem marinha mercante, não existe indústria de construção naval. Naquela época, 75% das encomendas vinham de armadores particulares”. Tanto ele como Macedo Soares apontam como uma das causas do fracasso do Segundo Plano de Construção Naval o alto índice de nacionalização exigido para as peças e componentes de equipamentos dos novos navios. “O plano atrasou dez anos, até que as embarcações fossem efetivamente en-



Fragoso Pires culpa a nacionalização

tregues. Quando isto aconteceu, estávamos com embarcações obsoletas nas mãos”, declara Fragoso Pires.

Enquanto as novas encomendas iam sendo preparadas nos estaleiros, a marinha mercante brasileira continuava sua caminhada para angariar cada vez maior volume de cargas do comércio exterior. Em 1974, a participação dos armadores nacionais era de 2,4% na tonelagem, passando para 46,3% em 75, 46,8%, em 76, 50,9% em 77, 51,8% em 78 e 48% em 79. Neste ano, vale lembrar, a frota brasileira de longo curso era constituída por 139 navios próprios e 860 afretados em regime de *time-charter* ou *voyage charter*, que responderam por 29,4% da tonelagem transportada pela bandeira brasileira.

A MORATÓRIA – A década de 80 começou melancólica. Primeiro, em 1981 a Sunamam fez uma reanálise dos contratos de navios encomendados para a cabotagem fazendo seus reajustes valerem de acordo com a correção cambial. Desde então, cerca de dezessete empresas tornaram-se inadimplentes e passaram a reivindicar novas condições de pagamento e a desdolarização da dívida. Quase na mesma época, sete armadores não se sentiram mais em condições de receber trinta embarcações do Segundo Plano, no episódio que acabou se transformando na “moratória dos graneleiros”. Os armadores mais tradicionais do longo curso acabaram recebendo outro golpe em 1984. Através da resolução 8364, passou a ser permitido o transporte de cargas de exportação pelos armadores *outsiders* (independentes).

As estatísticas da Sunamam registraram, a partir de 1982, um declínio da participação da bandeira brasileira, principalmente na exportação. Neste ano, 24,1% dessas cargas foram transportadas por armadores nacionais, passando a 21,7% em 83, 22,4% em 84, 18,8% em 85, 19,1% em 86. O ano passado registrou outra ligeira recuperação, com os navios brasileiros carregando 20,3% das cargas de exportação. Vale notar, entretanto, que quase

60% deste transporte foi feito em navios afretados.

DESPOLARIZAÇÃO – Com o advento de Nova República, em 1985, os armadores e o governo retomaram negociações para resolver o problema dos inadimplentes e ao mesmo tempo começar a discussão sobre uma nova política de marinha mercante capaz de dar um novo alento ao setor. Enquanto se discutia, a Sunamam soltou em 1986 a resolução 9 101, que permitiu às empresas de navegação roll-on/roll-off uma participação de 5% nas cargas de importação conferenciadas, provocando novos protestos dos armadores tradicionais.

Apesar de toda a polêmica provocada pela nova política, os maiores efeitos da ação do governo para resolver o endividamento dos armadores se deu através de dois decretos, o 2 404 e 2 414, que por sua vez também provocaram polêmica – desta vez fora do setor marítimo. O primeiro decreto, publicado na última semana do ano passado, transfere para os armadores uma porcentagem do que for arrecadado com o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante, em uma conta vinculada, de acordo com a participação de cada um nesta arrecadação. Com os recursos desta conta torna-se possível, por exemplo, o pagamento das dívidas, a realização de encomendas em estaleiros brasileiros. O segundo decreto, de fevereiro, complementa o segundo – é a tão pleiteada desdolarização das dívidas dos armadores.

“SÓ NO PAPEL” – O presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Longo Curso, José Carlos Fragoso Pires, refuta as acusações de favorecimento indevido aos armadores, feitas principalmente no âmbito da Assembléia e do Senado Federal. “As companhias de navegação haviam sido ilegalmente subtraídas da participação no AFRMM pela Sunamam. Muitas empresas acabaram entrando na Justiça contra a decisão e todas, sem exceção, estavam ganhando suas causas”, disse o armador. Para ele, o decreto-lei 2 404 apenas oficializou uma decisão judicial que poderia deixar de fora o Lloyd Brasileiro, pois a estatal, naturalmente, não havia entrado na Justiça. Esta medida, ao lado da desdolarização, apenas possibilitou, para Fragoso Pires, que a navegação tenha voltado a ser um negócio economicamente viável.

Já o almirante José Celso de Macedo Soares continua impaciente em

ferro-hidroviário do rio Taquari, no porto fluvial de Estrela, e 130 961 no porto de Taquari. E tal movimentação superou mesmo o recorde de 1986, consolidando a hidrovía como a mais importante do país. Já o rio Jacuí, em seu interior, alcançou a marca de 2 311 950 toneladas em 1987, incluindo as cargas de Estrela e Taquari que utilizam o trecho comum entre Triunfo e Porto Alegre. No terminal de carvão de Charqueadas foram embarcadas 700 961 toneladas, sendo 589 538 de carvão, 67 503 de minério de ferro, 7 567 de sucata de ferro e 36 351 de aço em barras. No chamado médio Jacuí, os resultados absolutos são mais modestos, informa Guilherme Mariante, com a movimentação de 94 796 toneladas em 1987, provenientes do porto de Estrela, digo de Cachoeira do Sul. Todavia, os resultados podem ser considerados significativos, já que acumulado 86/87 superou toda a movimentação da hidrovía correspondente ao decênio 76/86. A curto prazo, o principal projeto é a construção do terminal de contêineres do porto fluvial de Estrela, para embarque da produção de fumo da região de Santa Cruz do Sul, até o Porto de Rio Grande para o embarque externo. E cabe lembrar o que disse o presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre do estado: de porta a porta, ou seja, de porto a porto, não há modalidade de transporte que consiga competir com a hidrovía em preços de fretes.

Olides Canton, de Porto Alegre

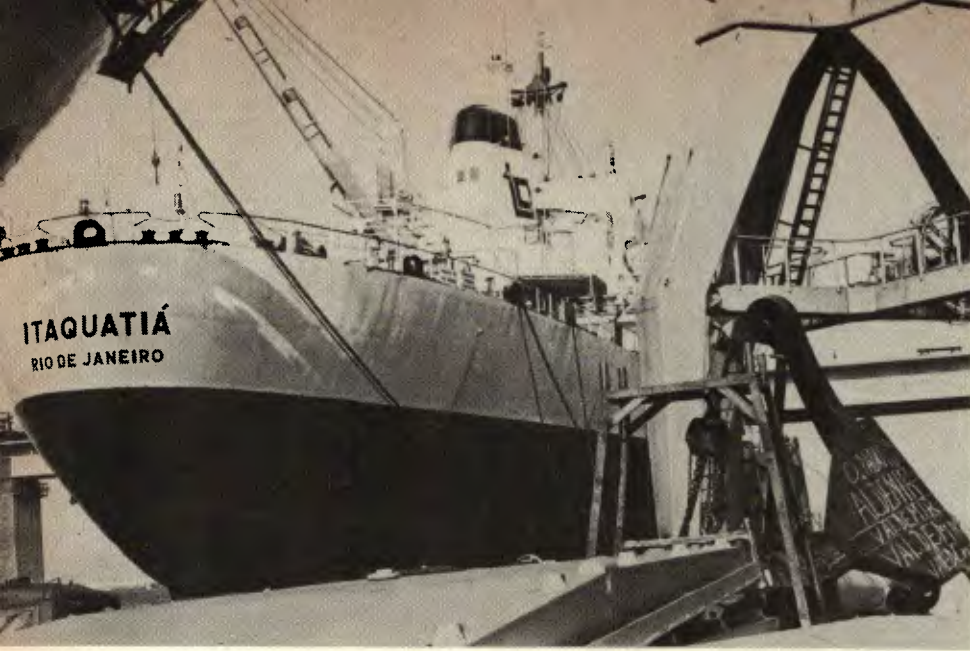


FOTO: Arquivo TM

Indústria naval queixa-se do descaso do governo, apesar das benesses

relação aos efeitos concretos dos dois decretos. “Ainda não senti nenhum efeito prático”, declarou. Segundo ele, os processos para renegociação das dívidas da Mercantil, com a substituição da correção cambial pela correção das OTNs continua tramitando lentamente pelos corredores

do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. “Por enquanto, os decretos estão funcionando apenas no papel”, declarou o presidente da Mercantil. “Na realidade, acho que o governo brasileiro não está interessado na marinha mercante”.

O PREÇO DA LIBERDADE – Ele reclama principalmente do excesso de burocracia no encaminhamento de pedidos de importação de peças e partes de equipamentos para reparos das embarcações. “Agora mesmo, estou com um navio parado, esperando uma peça para poder voltar a operar e a Cacex vai levar nada menos do que trinta dias para examinar o meu pedido”, declara. Ele também não ficou satisfeito com a manutenção, dentro da nova Constituição Brasileira da necessidade de uma concessão para a operação na linha de longo curso e cabotagem. “O armador deve ter liberdade para ir onde bem quiser, desde que se propõe a seguir certas regras, comparecer com certa frequência nos portos. Senão, é eliminada a lei da oferta e da procura”, disse. Ele defende o que chama de um ordenamento “semelhante ao que há no transporte aéreo”, com as cargas divididas basicamente entre os países exportador e importador. “O problema é que no Brasil, o governo não tem a noção

Descaso oficial impediu avanço da hidrovia

Exceção feita à época colonial, quando os bandeirantes utilizavam os rios para suas entradas e expansão territorial, o sistema hidroviário brasileiro amargou, durante séculos, o descaso de governos e empresários.

Nos últimos 25 anos, porém, devido ao custo excessivo do combustível – acarretando fretes caros – e ao abandono a que foram relegadas as ferrovias, o interesse dos transportadores tem-se voltado mais para os rios navegáveis. Apesar disso, poucas obras de destaques foram realizadas no setor hidroviário.

Somente a partir de 1980, o sistema passou a ser visto como algo realmente importante em termos de transporte nacional. Começou, então, na região amazônica, o desenvolvimento do Rio Madeira, ligando Porto Velho, capital de Rondônia, com Manaus, capital do Amazonas. Nessa hidrovia, a Portobrás realizou trabalhos de melhoramento, urbanização e sinalização, permitindo navegação diuturna e obtendo grande repercussão. A tendência hoje é de deslocamento do eixo de transporte Brasília-Belém para o porto de Manaus.

Tradicionalmente, esse transporte era efetuado através da rodovia Belém-Brasília, até Belém, no Pará, e de lá subia o Rio Amazonas até Manaus. Com o Rio Madeira navegável

comercialmente, as cargas estão indo de Cuiabá a Porto Velho por rodovia, e de Porto Velho a Manaus por transporte fluvial. Isso resultou em ganho de tempo da ordem de três dias, com enorme economia de combustível. “Entusiasmados, alguns transportadores rodoviários estão também investindo como armadores”, ressalta o engenheiro Cláudio Macedo Dreer, chefe do Departamento de Vias Navegáveis da Portobrás, em Brasília.

No Rio São Francisco, em 1982, foram construídas as eclusas de So Bradinho, permitindo navegação naquele trecho, além dos portos de Piraporinha, em Minas Gerais, Juazeiro, na Bahia, e Petrolina, em Pernambuco. “O Rio São Francisco tem tudo para se expandir e tem demanda de carga reprimida por falta de frota, pois lá só opera a estatal Conann – Companhia de Navegação do Nordeste. Em 1987, o rio movimentou mais de 120 mil toneladas de carga, mas a demanda é superior a 500 mil toneladas” – lembra Cláudio Dreer. Para melhorar o escoamento de cargas através da hidrovia, a Portobrás iniciou este ano a obra do porto de Iguatirama, na Bahia, para atender principalmente à produção de soja da região de Barreiras, no oeste do estado.



FOTO: Luís Fontes

Cláudio M. Dreer acredita na expansão

Também o Rio Paraguai possui três portos que basicamente vêm servindo para escoar a produção de soja de Mato Grosso e Rondônia: Cáceres, Corumbá e Ladário. Através do sistema hidroviário Paraná/Paraguai, a soja atinge o rio Uruguai, onde é transbordada e segue para o Porto de Rio Grande, para exportação. Essa experiência foi realizada em 1987, experimentalmente, deu bons resul-

PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA (EXPORTAÇÃO)
(em volume de carga Ton.)

ANO	BAND. BRAS.	em NAVIOS PRÓPRIOS	em AFRETADOS	TOTAL
1967	11,3	—	—	2 333 649
1968	10,5	—	—	2 475 339
1969*	—	—	—	—
1970	16,7	—	—	—
1971	13,3	—	—	—
1972	18,6	—	—	—
1973*	—	—	—	—
1974	13,8	7,5	6,3	10 100 000
1975	19,2	7,9	11,3	15 800 000
1976	18,2	6,6	11,6	15 800 000
1977	17,0	7,7	9,3	13 000 000
1978	18,5	8,0	10,5	15 800 000
1979	18,7	7,6	11,1	18 600 000
1980	18,3	8,6	8,7	18 600 000
1981	20,7	10,0	10,7	23 000 000
1982	24,1	10,6	13,5	25 500 000
1983	20,7	10,2	10,5	21 700 000
1984	22,4	8,7	13,5	29 300 000
1985	18,8	7,3	11,5	26 700 000
1986	19,1	9,5	9,6	25 514 000
1987	20,35	8,56	11,82	25 995 364

* Não disponível

do problema da navegação como um todo”, afirma.

Por sua vez, o presidente da Associação de Armadores Brasileiros de Longo Curso, encara a postura do atual governo com maior benevolência. “É preciso dizer que o ministro José Reinaldo Tavares é o primeiro ministro dos Transportes a ter uma disposição de construir a marinha mercante, desde que ocupou a pasta, depois de Mário Andreazza. Todos os outros vieram para destruir”, declara. Ele assumiu sua nova gestão na presidência da entidade (substituindo Paulo Cotta, da Aliança) navegando em um mar aparentemente tranqüilo. “Mas, na vida de armador, é preciso sempre estar preparado para tudo. Como já dizia o brigadeiro Eduardo Gomes, o preço da liberdade é a eterna vigilância. E é preciso estar vigilante para não se permitir que seja destruído tudo aquilo que já foi feito pela marinha mercante”.

Lívia Maria Almeida

tados e está sendo repetida este ano.

“Hoje os 20 000 km de hidrovias existentes estão com 2% da carga movimentada no país, quando têm condições de transportar até 50% do total. É preciso mudar a mentalidade do transportador.

Na tentativa de recuperar o tempo perdido e o pouco que foi feito nas últimas décadas, a Portobrás tem destinado maior aporte de recursos ao Departamento de Vias Navegáveis, que este ano recebeu verba de Cz\$ 2,5 bilhões, dos quais Cz\$ 1,1 bilhão para a retomada das obras da eclusa do Rio Tucuruí, permitindo passagem pela barragem e consequente navegabilidade comercial de Belém a Impetratriz, pelo Rio Tocantins, e até Santa Izabel, pelo Rio Araguaia. Outra obra priorizada é a conclusão da canalização do Rio Tietê, em São Paulo, para o próximo ano, permitindo sua ligação com o Rio Paraná e, posteriormente, com o Rio Piracicaba, com mais 150 km de hidrovia. Dessa forma será possível o transporte de cargas desde Guaíra e Foz do Iguaçu até a região de Paulínia, Campinas e Piracicaba, onde será construído o terminal hidro-rodoviário de Corumbataí. Para isso, basta, segundo Cláudio Dreer, uma barragem de 10 metros de altura, com possibilidade de aproveitamento energético.

Marco Antonio Damy

*SAIU DO RIO
PARA DITAR MODA
EM GOIÂNIA.*



NA HORA DE ESCOLHER O MELHOR
SERVIÇO DE CARGA AÉREA DO
PAÍS, PESE BEM AS COISAS.
CONFIE SUA CARGA À VASP.
PROCURE UMA LOJA VASP OU SEU
AGENTE DE CARGAS.



VASP
CARGA

TECNOLOGIA DE PESO.

Rede avançou na busca da eficiência

A Rede Ferroviária Federal de hoje transporta dez vezes mais carga que em 1963, utilizando metade do pessoal.

No entanto, seu balanço continua registrando elevados prejuízos operacionais.

Nos anos 60, a RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. operava como um verdadeiro ‘balão inflado’. Seus 25 milhões de toneladas de cargas transportadas por ano, através de dezoito estradas de ferro, de Norte a Sul do Brasil, ocupavam, teoricamente, a mão-de-obra de 155 mil pessoas.

Emperrada nos trilhos, a estatal criada em 1957, no governo Kubitschek, sempre refletiu a realidade do próprio transporte ferroviário brasileiro: um setor predestinado à prestação de serviço deficiente, com poucos investimentos e uma espiral de prejuízos.

Embora pequena para um País continental, constata-se que a malha ferroviária, de 23 mil km, encolheu em relação às existentes nos anos 50 (37 mil km). A maior parte das linhas têm bitola métrica (90%) e apenas 1 173 km têm bitola larga (1,60m). Por essa rede circulam 42 mil vagões tracionados por 1 600 locomotivas diesel.

O desempenho da estatal, em termos de TKU – toneladas úteis/quilômetro, evoluiu em 362% no período de 1963 (8 bilhões) a 1985 (37 bilhões). À medida que a produtividade cresceu, o número de empregados da Rede caiu (em 56,7%), no período, para a casa dos 67 mil.

Em 1987, a empresa conseguiu fechar o balanço operacional com a produção de 85 milhões de t de cargas comercializadas e um quadro de 81 784 pessoas, incluindo 20 080 da subsidiária CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

Em seus relatórios, a rede se orgulha do fato de ter obtido, em 1986, o quinto maior lucro líquido após a correção monetária entre as estatais brasileiras, com o montante de Cz\$ 3 658 bilhões, e de ser a 27ª maior em volume de vendas, com um faturamento de Cz\$ 9 155 bilhões.

No entanto, a Rede registrou em 1986 um prejuízo operacional elevado, de Cz\$ 1 238 bilhão, e, em 1987, esse prejuízo subiu para Cz\$ 5 068 bilhões. Isto significou um prejuízo operacional de 17,4% acima da inflação média do período 1986-87 (de 248,7%).

A eletricidade das ferrovias agilizou o transporte de produtos siderúrgicos e de passageiros. Em 1961, o setor acumulava um déficit operacional de Cz\$ 35 bilhões, enquanto as rodovias recebiam Cr\$ 15 bilhões de subsídios do governo. A disparidade dos investimentos entre os dois modais pode ser ilustrada com o destino dado aos recursos da época: de um total de Cr\$ 214 bilhões, 83% contemplavam as rodovias e 6,9% as ferrovias.

Quando, na década de 50, havia uma demanda de 30 milhões de passageiros/ano, o setor ferroviário participava com 29%, caindo para 19% em 1963. O déficit no conjunto das ferrovias incorporadas à Rede atingiu Cr\$ 146 bilhões em 1963, e pulando para Cr\$ 1 200 trilhões em 1966.

PROJETOS – Administrando um sistema em estado de ‘pré-collapso’, com material rodante desgastado, carência de recursos para renovação de maquinários e equipamentos, somente em 1968 o pessimismo que abatia o setor parecia tomar outro rumo. Nesse ano, o BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico aprovou 26 projetos de construção de cinco variantes no ramal de São Paulo, e instalações de CTC – Controle de Tráfego Centralizado entre Mogi das Cruzes e Sebastião Gualberto (SP) e entre Bangu e Matadouro (RJ).

Com o CTC, apenas uma pessoa, o controlador, podia operar com segurança o tráfego de trens em dezoito





Mais de 50% das cargas transportadas pela Rede são de um único produto: o minério de ferro, seguido dos minerais, calcário e cimento

nas ou centenas de km, tanto na via singela, dupla ou múltipla. Em 1971, foram aplicados Cr\$ 2 800 milhões em melhorias do projeto de sinalização automática entre as estações de Pavuna e Belfort Roxo.

A Estrada de Ferro Leopoldina, uma vez incorporada à Rede, sofreu eletrificação de suas linhas e alargamento de bitola. Os trens elétricos no subúrbio da Leopoldina foram interligados com a Central do Brasil.

CRISE NO SUBÚRBIO – Para o suprimento de energia elétrica, construíram-se duas seccionadoras na Penha e em Duque de Caxias. Nas duas novas linhas foram empregados dormentes tratados e trilhos do tipo 57 kg/m, com um custo de US\$ 2,7 milhões.

No período 1973/74, quando a crise do petróleo abalou o País, que dependia em 80% do combustível importado, baixou a produtividade do transporte ferroviário. O sistema de transporte vigente, priorizava, cada vez mais, o setor rodoviário, que abocanhava cargas tipicamente ferroviárias do tipo aço, ferro, cimento.

TROCOU A FÁBRICA EM MANAUS POR UMA LOJA DE LONDRINA.



NA HORA DE ESCOLHER O MELHOR SERVIÇO DE CARGA AÉREA DO PAÍS, PESE BEM AS COISAS. CONFIE SUA CARGA À VASP. PROCURE UMA LOJA VASP OU SEU AGENTE DE CARGAS.



VASP
CARGA

TECNOLOGIA DE PESO.



Ferrovários declararam greve nacional, em fevereiro, por melhores salários

A crise maior se deu em julho de 1975, quando uma composição descarrilou e caiu dentro da quadra da Escola de Samba Império Serrano, em Magno. O presidente Geisel interveio na Rede, demitindo sumariamente toda a Diretoria.

Assim que o interventor, coronel Carlos Weber, assumiu, a Rede elaborou um diagnóstico de 74 laudas sobre a situação do transporte suburbano no Grande Rio. O último investimento no setor ocorrera em 1965, com a compra de cem trens-unidade de aço (trezentos carros) da indústria nacional, para substituição de antigos trens de madeira.

Durante anos, o setor não havia sido incluído em nenhum investimento público que resultasse em melhoria de suas vias permanentes, distribuição de energia ou telecomunicação. Os equipamentos de sinalização eram os mesmos de 1960. Enfim, seriam necessários recursos da ordem de US\$ 2,28 bilhões para reparar deficiências técnico-operacionais e melhorar o atendimento dos serviços.

IMOBILIZAÇÃO – Nos anos 70, um sem-número de problemas continuava sem perspectiva de solução: uso de equipamentos diferentes, impedindo o controle integrado do sistema e prejudicando a manutenção e reposição de peças, avarias na rede aérea.

O estudo discorria sobre a superlotação dos carros, atrasos frequentes e indicava uma imobilização da frota de 30% (cerca de trezentas locomotivas paradas).

Em fins de 1975, o Plano de Ação Integrada engloba recursos da ordem de US\$ 83 milhões. O plano de emergência recomendava a remodelação da via em 300 km, equivalentes a 60% das linhas eletrificadas.

AVARIAS NA REDE – Cada subestação retificadora passaria a ser alimentada por duas rebaixadoras distintas. A rede aérea de tração teria sua seção de cobre reforçada para o mínimo de 467 milímetros quadrados, individualizando as estruturas de sustentação, para evitar a propagação de avarias às estruturas vizinhas.

A ampliação da rede de 44 kv contra as descargas atmosféricas evitaria as paralisações do tráfego. A

partir de 1979, a instalação do ATC (*Automatic Train Control*) ajudaria a eliminar os riscos de falha humana na circulação dos trens.

Com a reformulação do sistema, o número de usuários transportados (550 mil/dia) duplicaria até 1980, gerando uma economia de divisas correspondente ao consumo anual de 64 milhões de litros diesel.

Um programa mais abrangente para os subúrbios, ampliado e atualizado, surgiu em 1979, com o governo dando prioridade ao meio de transporte que gastasse menor quantidade de energia, com vistas à racionalização do consumo de combustível.

Um dos maiores problemas da Rede, nos anos 80, era a crise em que vivia mergulhado o transporte de passageiros nos subúrbios do Rio de Janeiro. Depredações de estações, quebra-quebras de trens, paralisações contínuas ocorriam quase todos os meses. Somente o corredor D. Pedro II-Deodoro movimentava 474 composições saturadas por dia. As irregularidades técnicas, na hora do *rush*, provocavam o chamado 'efeito em cadeia'.

**SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
PASSAGEIROS URBANOS
1965 - 86**

	MILHÕES					
FERROVIAS	1965	1970	1975	1980	1985	1986
RFFSA/CBTU(*)	299,8	256,1	215,5	356,1	547,6	516,5
FEPASA	20,9	26,3	32,5	56,4	77,0	94,6
EFCH	0,8	0,6	0,7	0,9	0,8	1,0
TOTAL	321,5	283,0	248,7	413,4	625,4	612,1

(*) 1985/86 (Inclusive TRENURB)

**SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA
1965 - 86**

	BILHÕES DE TKU					
FERROVIAS	1965	1970	1975	1980	1985	1986
EFVM	6,1	14,8	34,9	45,2	54,3	46,9
RFFSA	9,2	12,2	19,9	33,2	37,2	38,8
FEPASA	3,4(1)	3,2(1)	3,8	7,4	7,3	7,2
EFA	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
EFC	—	—	—	—	1,0	11,9
OUTRAS	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
TOTAL	19,0	30,6	58,9	86,3	100,2	105,2

(1) Ferrovias do Estado de São Paulo

Objetivando criar um transporte de massa para a população de baixa renda, integrado ao metrô e ônibus, em 22 de fevereiro de 1984 foi fundada a CBTU, coligada da Rede. A nova empresa deveria transformar as ferrovias em modernos sistemas metropolitanos nas cidades de Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre (Trens urb.).

INFORMÁTICA – A Rede participava com 32% da movimentação de passageiros na região metropolitana do Rio de Janeiro, com uma *demanda reprimida* de 30% na Linha Auxiliar, Japeri e Santa Cruz. Dos 61 mil passageiros/hora transportados em 1982, na hora do *rush* matutino, a demanda subiria para 121 mil em 1983.

O salto tecnológico dado pela Rede, de 1984 a 1987, com a implantação do Projeto Sigo – Sistema de Gerenciamento Operacional, custou US\$ 10 milhões só na primeira fase, e resultou num avanço sem precedentes em sua história recente.

O ganho de produtividade das locomotivas e vagões, e de pessoal, está estimado em 20%. O tempo de operação de um comboio de uma hora foi reduzido para apenas quinze minutos.

O Sigo modernizou 250 estações ferroviárias e estendeu mais de 500 km de linhas de telecomunicação. Hoje, o sistema opera com dezoito computadores Cobra 540 e quinhentos terminais coletores de dados em pontos estratégicos da malha ferroviária.

“Havia mais de dez acidentes com trens descarrilados/dia”

“Os trens circulavam descarrilados; e muitas vezes, éramos obrigados a atender mais de dez acidentes por dia”, revelou o eng^o Renê Fernandes Schoppa, atual diretor de Operações da CBTU/RJ, e que, em 1963, trabalhava como engenheiro de tração no Distrito Ferroviário de Ponta Grossa (PR).

A diminuição dos acidentes ocorreu a partir da implantação de novas linhas férreas. “A Central do Paraná, por exemplo, reduziu pela metade a distância de transporte entre o Norte do estado (Apucarana) e o porto de Paranaguá. Com as variantes do Tronco Sul, melhorou bastante o tráfego entre as regiões Centro e Sul do País”, afirmou.



Com a informática, o tempo de operação de um comboio foi reduzido em 75%

**PROCURADA NO NORDESTE,
SE ENTREGOU DE BANDEJA
NO SUL.**



NA HORA DE ESCOLHER O MELHOR
SERVIÇO DE CARGA AÉREA DO
PAÍS, PESE BEM AS COISAS.
CONFIE SUA CARGA À VASP.
PROCURE UMA LOJA VASP OU SEU
AGENTE DE CARGAS.



VASP
CARGA

TECNOLOGIA DE PESO.



Schoppa questiona "novas ferrovias"

Nos anos 60, as locomotivas diesel, de tração múltipla, substituíram as locomotivas a vapor, de tração dupla e comandos independentes. "Num percurso de 700 km, a locomotiva a vapor necessitava de inúmeras paradas para abastecimento de água e lenha. E seus dois maquinistas, atuando de forma diferente, provocavam constantes acidentes."

As locomotivas diesel trouxeram avanços tecnológicos, mas exigiam manutenção cuidadosa. Foi o que observou Schoppa, quando, entre 1966 e 1975, trabalhou na área de operação de trens da Rede em Ponta Grossa, Porto União, Cornélio Procopio e Curitiba (PR). "Além disso, elas permitiam operar maior número de vagões e acoplar até cinco locomotivas, reduzindo os custos operacionais."

A divulgação do Programa de Desenvolvimento Ferroviário, em 1974, animou Schoppa a acreditar no propósito do governo Geisel: tornar o sistema ferroviário mais rentável e moderno. "Infelizmente, por falta de recursos, estancou no primeiro ano de sua execução", admitiu.

O programa pretendia realimentar o transporte ferroviário com a compra de 20 mil vagões, trezentas locomotivas, 140 carros de passageiros e setenta trens unitários no prazo de cinco anos (até 1979). Orçado em

Cr\$ 30 bilhões, dois anos depois sofreu reformulação e seu custo subiu para Cr\$ 70 bilhões. "Na verdade, em momento algum, os recursos apareceram", frisou.

GRANDES OBRAS – "Os recursos públicos passaram a ser alocados em grandes obras", criticou. Schoppa pôs em dúvida a viabilidade econômica das novas ferrovias: "A Norte-Sul, a da Produção (atual Ferroeste), a Leste-Oeste, a Transnordestina, a do Frango (em Santa Catarina), ligação Porto Alegre-Pelotas etc".

"O custo de implantação da Ferrovia do Aço, por exemplo, com arrojadas obras de arte, túneis, viadutos, pontes, cortes, e aterros, num terreno bastante desfavorável, em mais de dez anos de construção, só resultou até hoje no gasto de uma soma gigantesca de recursos e comprometimento do sistema ferroviário", disse.

"Na selva, mais de duzentos morreram de febre amarela"

A história do coronel Carlos Aloysio Weber, atual assessor da Presidência da CBTU/RJ, está pontilhada por dois fatos marcantes nos últimos 25 anos: comandou o legendário 5º BEC – Batalhão de Engenharia de Construção na selva amazônica, nas décadas de 60 e 70, e foi chefe da 8ª Divisão de Subúrbios da RFFSA em 1975, quando ocorreu um grave acidente ferroviário no subúrbio do Rio de Janeiro.

Precisamente em 1963, o coronel Weber regressava do Paraguai, onde estivera no desempenho de uma missão militar. Seguiu para o Batalhão Rodoviário de Lages (SC) e participou da construção do Tronco Princi-

pal Sul, trecho de ligação entre as cidades de Vacaria (RS), Lages e Mafra (SC).

"Nesse período, ocorreu a queda da ponte rodoviária que ligava o Paraná ao Rio Grande do Sul, e o nosso batalhão ajudou na sua reconstrução", lembrou.

Já na década de 70, no comando do 5º BEC, o coronel Weber e seus homens aceitaram o desafio de restaurar a estrada BR-364, que ligava Cuiabá, no Mato Grosso, a Porto Velho, em Rondônia. "O batalhão não construiu apenas estradas, mas também estruturou todo o sistema de transmissão para a Embratel na região. Além disso, construímos casas, estações de tratamento de água e aeroportos", recorda.

Nem as condições ambientais pouco favoráveis da região tropical conseguiram abalar o moral dos soldados. "Eram homens recrutados da favela da Rocinha, gente mal casada, maus pagadores, mas que, na hora de servir ao País, responderam "presente", contou.

O próprio coronel Weber foi vitimado pela leptospirose, doença causada por bactérias e transmitida pela urina de animais através do contato



Gestão Weber: crise nos subúrbios

REDE FERROVIÁRIA BRASILEIRA EXTENSÃO DAS LINHAS PRINCIPAIS E RAMAIS, POR ESTRADA - 1960 - 84.

ANO	EXTENSÃO km									
	RFFSA	FEPASA	EFWM	EPA	EFCJ	EFPP	EFV	EFMRN	EFJ	E.F. CARAJÁS
1963	27 260	6 705	569	—	—	—	—	—	—	—
1968	24 864	5 615	633	194	47	21	15	—	—	—
1973	24 064	5 307	782	194	47	33	15	—	—	—
1978	23 809	5 128	773	194	47	33	15	—	—	—
1983	23 083	5 072	811	194	47	33	15	35	66	350

FONTES: Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA; Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA; Cia. Vale do Rio Doce – CVRD; Indústria e Comércio de Minérios – ICOMI; Estrada de Ferro Campos do Jordão; Estrada de Ferro Perus – Pirapora; S.A. Indústrias Votorantim; Mineração Rio do Norte S.A. – MRN; Estrada de Ferro Jari.

**SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS URBANOS
1965-86**

FERROVIAS	1965	1970	1975	1980	1985	1986
RFFSA	53,5	26,5	27,4	13,8	6,1	7,2
FEPASA ...	26,9	20,5	13,7	5,2	5,1	6,9
EFVM/EFC	2,1	2,0	1,6	2,7	2,1	2,8
EFA	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
EFCJ	0,2	0,1	0,2	0,1	-	-
TOTAL	82,8	49,2	43,0	22,0	13,4	17,0

**SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL
EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA
1965-86**

MILHÕES DE TONELADAS ÚTEIS						
FERROVIAS	1965	1970	1975	1980	1985	1986
EFVM..	12,0	28,8	66,0	88,4	102,9	91,1
RFFSA.	29,6	33,1	46,4	70,8	82,6	85,7
FEPASA	12,0(1)	11,5(1)	10,2	20,1	20,9	22,0
EFA.....	0,8	1,3	1,5	1,4	1,2	1,0
EFC.....	-	-	-	-	1,2	13,6
Outras ...	1,3(2)	1,4	1,5	7,3	8,4	8,5
TOTAL	55,7	76,1	125,6	187,3	217,2	221,9

(1) Ferrovias do Estado de São Paulo
(2) Estimado

com mucosas ou pele. “Perdemos mais de duzentos homens na batalha de construção da BR-364 e estradas de ligação. A maioria era atacada pela *febre negra* (febre amarela, produzida por vírus e transmitida por mosquito, provando vômito-negro), malária e hepatite”, confessou.

OS CORONÉIS – Em 22 de julho de 1975, quando o presidente Geisel interveio na Rede, o coronel Carlos Weber foi nomeado diretor da Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio, criada pelo coronel Stanley Baptista, presidente da Rede, para contornar a gravidade da situação.

“As nossas ferrovias não têm vocação para o transporte de passageiros de longa distância”, avaliou Weber. Em 1965, registrou-se a movimentação de 300 milhões de passageiros nas ferrovias brasileiras. Dez anos depois, o movimento caiu (em 28%) para 215 milhões de passageiros. De 1975 para 1986, o setor experimentou um crescimento da ordem de 140%, com o transporte de 516 milhões de passageiros.

Em setembro de 1979, no governo Figueiredo, Weber foi investido como presidente da Rede em substituição a Elmo Serejo, ex-governador do Distrito Federal. Ele comparou à

verdadeiras “crises epiléticas” a situação da Rede durante sua gestão. “Havia linhas precárias, subestações com matrizes energéticas insuficientes, sinalização defeituosa, cabos de fios de contato gastos, oficinas inoperantes”, lembrou.

30 MIL DEMISSÕES – O excessivo desgaste das composições ocasionava, muitas vezes, comprometimento do sistema operacional. “O que mais preocupava era a grande indisponibilidade de trens. A Rede possuía os mesmos trens de cinquenta anos atrás (adquiridos em 1937)”, disse. Os acidentes ocorriam por paralisações dos motores de tração, “e os incêndios eram provocados por fusíveis de teto”.

A decisão de compra de novos trens foi tomada no governo Geisel. Trinta unidades japonesas foram adquiridas e mais 150 da indústria nacional (Mafersa, Cobrasma, Santa Matilde). Em sua administração, Weber tratou de dar continuidade ao Programa de Erradicação dos Ramais Deficitários.

Com a mesma postura do coronel

Stanley (gestão da escassez e eliminação do desperdício), Weber foi o responsável pela redução massiva de pessoal da Rede. “Cerca de trinta mil empregados foram cortados sem prejuízo da eficiência. Ao contrário, a produtividade aumentou”.

**Ferrovia do Aço:
em treze anos, só
30 km concluídos**

Possivelmente, a pré-operação da Ferrovia do Aço começará no início de 1989. Dos 320 km de bitola larga (1,60 m) entre Jeceaba (MG) e Saudade (RJ), somente 30 km foram construídos, correspondendo a 10% do projeto de implantação. A ferrovia ligará as regiões produtoras de minério de ferro e de aço de Minas Gerais à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no Rio de Janeiro.

Por várias vezes interrompida, a polêmica ferrovia continua a merecer descrédito da opinião pública. Iniciada em 1975, com o *slogan* de “ferrovia dos mil dias”, no governo

*SAIU ÀS PRESSAS DE SÃO PAULO.
CHEGOU EM RIO BRANCO
NUM PISCAR DE OLHOS.*

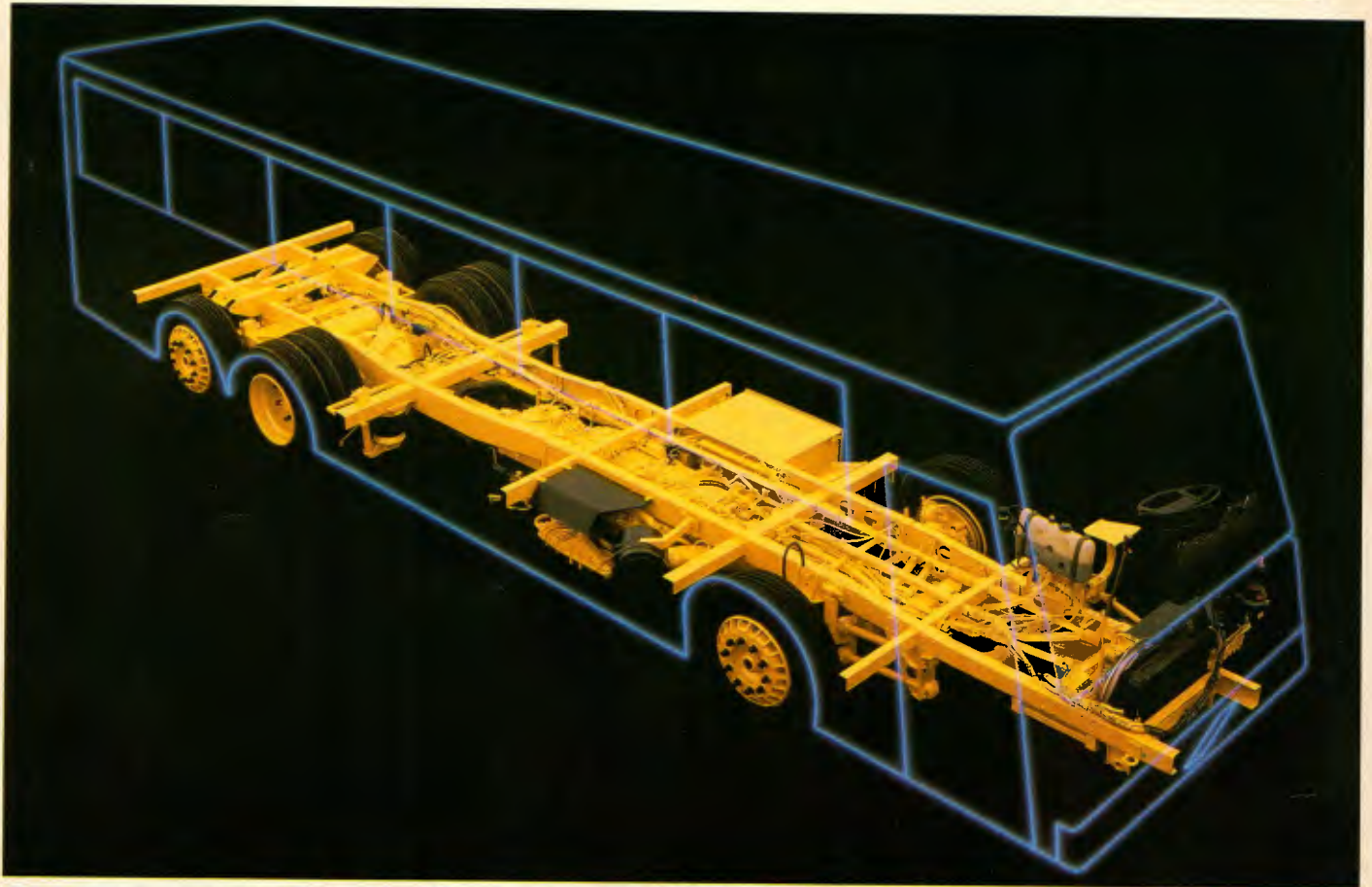


NA HORA DE ESCOLHER O MELHOR
SERVIÇO DE CARGA AÉREA DO
PAÍS, PESE BEM AS COISAS.
CONFIE SUA CARGA À VASP.
PROCURE UMA LOJA VASP OU SEU
AGENTE DE CARGAS.



VASP
CARGA

TECNOLOGIA DE PESO.



Volvo B10M. Nunca ninguém foi tão longe no transporte de passageiros.



041-272-4242

Para ultrapassar os limites do transporte de passageiros, a Volvo foi muito longe. E, unindo sua experiência internacional ao talento insuperável de sua gente, concebeu o futuro do ônibus: Volvo B10M.

Uma revolução que só mesmo quem domina o conceito de chassi com motor central há mais de quatro décadas, e conta com gente altamente capacitada, poderia fazer.

Basta observar cada detalhe que compõe o Volvo B10M. Do quadro inteiramente soldado ao motor Intercooler com 310 cv e 126 kgfm de torque, da suspensão estável ao sistema de freios totalmente pneumático, do painel concebido ergonomicamente

ao volante ajustável em até 5 ângulos diferentes, tudo no Volvo B10M tem a marca registrada de sua gente.

Gente que cuida da pesquisa, da montagem, dos testes e de um rigoroso controle de qualidade pelo qual passam todos os seus produtos.

Gente que espera por você em qualquer dos concessionários Volvo, para conduzi-lo ao futuro do ônibus.

Venha sentir de perto esse avanço tecnológico.

VOLVO

VOLVO DO BRASIL - MOTORES E VEÍCULOS S.A.
R. LATERAL DIREITA, 2600 - CIC - TEL. (041) 271-8111 - CURITIBA-PR.



Desde 1978, a Ferrovia do Aço tem 88% das obras de infra-estrutura concluídas



Almeida: em março, começa a operação

Geisel, suas obras seriam paralisadas em 1978, com 88% da infra-estrutura e 1% da superestrutura prontos, e US\$ 2 bilhões investidos.

Durante oito anos as obras permaneceram paradas. Em 1986 nasceu um "projeto alternativo", de Jeceaba a Saudade (o original partia de Belo Horizonte), utilizando locomotivas diesel. Em 1987, as obras foram reiniciadas, mais uma vez. "Até março próximo, teremos finalizado as obras e começaremos a operar comercialmente", garantiu o engº Renato Almeida, gerente da Ferrovia do Aço.

Dos US\$ 136 milhões necessários ao término da obra, a iniciativa pri-

vada terá participação destacada, na forma de um adiantamento de fretes. A MBR – Minerações Brasileiras Reunidas, sozinha, investirá US\$ 70 milhões, ou seja, mais de 50% das verbas previstas. O BNDES contribuirá com US\$ 30 milhões, a União com US\$ 20 milhões, a RFFSA com US\$ 8,2 milhões e US\$ 7,2 milhões de recursos externos.

Com a entrada em operação da Ferrovia do Aço, a Linha Centro, ligação ferroviária entre Barra do Piraí (RJ) e Belo Horizonte, será beneficiada. "Essa linha hoje está com a sua capacidade esgotada, movimentando 40 milhões de t de cargas por ano", observou Almeida.

Calcula-se um aumento superior a 40% no volume de cargas transportadas no corredor Rio-Belo Horizonte quando a Ferrovia do Aço entrar em operação comercial. A ferrovia será responsável pelo transporte de 15 milhões de t de cargas por ano e, em conjunto com a Linha Centro, movimentará 55 milhões de t/ano.

Carajás, a ferrovia que gera divisas



Trens levam 3 mil caminhões por ano

A Estrada de Ferro Carajás, um sistema de via singela, com 1,6 m de bitola, e maior parte do percurso em topografia plana, entrou em operação em fevereiro de 1985. Em pouco tempo, provou eficiência no transporte de minério de ferro da Serra de Carajás, no Pará, ao porto de Ponta da Madeira, no Maranhão. A produção registrada em 1986, de 15 milhões de t transportadas, subiu em 1987 para 25 milhões de t.

Com a exploração das jazidas de Carajás, estimadas em 18 bilhões de t e avaliadas como a maior reserva de minério de ferro de alto teor (66%) do mundo, o Brasil garantirá uma geração de divisas da ordem de US\$ 700 milhões por ano.



A Vale construiu Carajás com um terço a menos da previsão (US\$ 3,5 bilhões)

Na implantação dos 890 km da ferrovia, gastou-se um terço a menos dos recursos previstos (cerca de US\$ 3,5 bilhões) graças ao baixo volume de terraplenagem e ausência de túneis. As pontes e viadutos não ultrapassaram 11,2 km, sendo a mais importante a ponte sobre o rio Tocantins, com 2 310 m de extensão.

A ferrovia movimenta 3 094 trens por ano, ainda com um número reduzido de trens (396) para o transporte de minério de ferro e manganês. Aproximadamente 2 700 trens carregam 2 900 caminhões com carga,

mantendo a velocidade média de 56 km/h no sentido da Serra Norte, e de 48 km/h no sentido de São Luís. Os trens de passageiros oferecem condições para o atendimento a 1,5 milhão de pessoas na região.

De acordo com a CVRD – Companhia Vale do Rio Doce, responsável pela administração da ferrovia, 165 vagões da série HAS estão sendo utilizados no transporte de manganês e minério de ferro, enquanto outros 42 servem à movimentação de brita para manutenção da linha e obras no porto de Ponta da Madeira.

MERCADO DE NOVOS

MARCA E MODELO		ENTRE- EIXOS (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PBT (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS DIANTEIROS TRASEIROS		PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$)
CAMINHÕES PESADOS											
MERCEDES-BENZ											
L-1520/51	chassi c/ cabina	5,17	5.450	9.550	15.000	22.000	192DIN/2.200	32.000	10 00-20 PR - 16		12 881 648,83
LK-1520/42	chassi c/ cabina	4,20	5.300	9.700	15.000	22.000	192DIN/2.200	32.000	10 00-20 PR - 16		12 921 638,80
LS-1520/36	chassi c/ cabina	3,60	5.225	15.000	15.000	—	192DIN/2.200	32.000	10 00-20 PR - 16		14 044 986,81
L-2220/48	chassi c/ cabina - Tração 6x4	4,83 + 1,30	6.880	15.120	22.000	—	200DIN/2.200	32.000	10 00-20 PR - 14		16 844 159,23
LK-2220/36	chassi c/ cabina - Tração 6x4	3,60 + 1,30	6.650	15.440	22.000	—	200DIN/2.200	32.000	10 00-20 PR - 14		16 752 011,64
LB-2220/36	chassi c/ cabina - Tração 6x4	3,60 + 1,30	6.850	15.420	22.000	—	200DIN/2.200	32.000	10 00-20 PR - 14		16 688 367,96
LS-1525/42	chassi c/ cabina-leito - Tração 4x2	4,20	6.150	—	15.000	—	236NBR/2.100	35.000	10 00-20 PR - 16		15 717 649,81
LS-1933/42	chassi c/ cabina-leito - Tração 4x2	4,20	7.120	—	15.000	—	326NBR/2.000	45.000	10 00-22 PR - 14		19 457 134,83
SAAB-SCANIA											
T112HS	4x2 S	4,20	6.250	13.250	19.500	—	305/2.000 DIN	50.000	1 100 x 22 - 14		24 009 830,52
T112HS	4x2 S IC	4,20	6.250	13.250	19.500	—	305/2.000 DIN	50.000	1 100 x 22 - 14		26 256 403,37
T112ES	6x4	5,40	8.760	27.240	36.000	—	305/2.000 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		31 803 668,42
T112ES	6x4 IC	5,40	8.760	27.240	36.000	—	305/2.000 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		34 332 393,07
T142HS	4x2	4,20	6.250	13.250	19.500	—	400/2.000 DIN	50.000	1 100 x 22 - 14		27 730 151,34
T142ES	6x4	4,20	8.760	27.240	36.000	—	400/2.000 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		34 945 242,64
R112HS	4x2	4,20	6.250	13.250	19.500	—	305/2.000 DIN	50.000	1 100 x 22 - 14		23 528 384,46
R112HS	4x2 S IC	5,00	6.250	13.250	19.500	—	305/2.000 DIN	50.000	1 100 x 22 - 14		25 774 957,39
R142HS	4x2	4,20	6.250	13.250	19.500	—	400/2.000 DIN	50.000	1 100 x 22 - 14		27 874 275,67
VOLVO											
N10	turbo - 4x2	4,10	6.561	12.250	18.621	—	275/2.200 DIN	70.000	1 100 x 22 - 14		19 386 101,19
N10	intercooler - 4x2	4,10	6.561	12.250	18.621	—	275/2.200 DIN	70.000	1 100 x 22 - 14		21 614 686,07
N10	turbo - 6x4	5,40	6.035	23.630	32.665	—	275/2.200 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		sob consulta
N12	turbo - 4x2	5,40	6.035	23.630	32.665	—	275/2.200 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		sob consulta
N12	intercooler - 4x2	4,10	6.711	12.100	18.811	—	330/2.050 DIN	70.000	1 100 x 22 - 14		23 685 030,60
N12	turbo - 6x2	4,10	6.711	12.100	18.811	—	330/2.050 DIN	70.000	1 100 x 22 - 14		sob consulta
N12	intercooler - 6x4	4,20	9.358	23.590	32.948	—	330/2.050 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		sob consulta
N12	turbo - 6x4	4,20	9.358	23.590	32.948	—	330/2.050 DIN	120.000	1 100 x 22 - 14		sob consulta
CAMINHÕES SEMIPESADOS											
MERCEDES-BENZ											
L-1314/42	chassi c/ cabina	4,20	4.075	8.925	13.000	21.500	126NBR/2.800	21.650	9 00 x 20 PR - 14		9 642 321,93
L-1314/48	chassi c/ cabina	4,83	4.175	8.825	13.000	21.500	126NBR/2.800	21.650	9 00 x 20 PR - 14		9 799 699,02
LK-1314/36	chassi c/ cabina	3,60	3.975	9.025	13.000	21.500	126NBR/2.800	21.650	9 00 x 20 PR - 14		10 428 319,45
LA-1317/42	chassi Tração 4x4	4,20	4.365	8.635	13.000	—	170NBR/2.800	22.500	9 00 x 20 PR - 14		12 410 836,60
LA-1317/48	chassi c/ cabina - Tração 4x4	4,83	4.465	8.535	13.000	—	170NBR/2.800	22.500	9 00 x 20 PR - 14		12 609 410,00
LAK-1317/36	chassi Tração 4x4	3,60	4.330	8.670	13.000	—	170NBR/2.800	22.500	9 00 x 20 PR - 14		12 521 757,81
L-1318/42	chassi c/ cabina	4,20	4.140	8.860	13.000	21.500	170NBR/2.800	22.500	9 00 x 20 PR - 14		10 590 336,43
L-1318/48	chassi c/ cabina	4,83	4.230	8.770	13.000	21.500	170NBR/2.800	22.500	9 00 x 20 PR - 14		10 748 404,11
LK-1318/36	chassi c/ cabina	3,60	4.000	9.000	13.000	21.500	170NBR/2.800	22.500	9 00 x 20 PR - 14		11 377 602,80
L-1514/51	chassi c/ cabina	5,17	4.490	10.510	15.000	21.650	126NBR/2.800	21.650	10 00 x 20 PR - 16		10 461 256,43
L-1514/48	chassi c/ cabina	4,82	4.395	10.605	15.000	21.650	126NBR/2.800	21.650	10 00 x 20 PR - 16		10 372 056,65
LK-1514/42	chassi c/ cabina	4,20	4.565	10.435	15.000	21.650	126NBR/2.800	21.650	10 00 x 20 PR - 16		11 746 301,76
L-1518/51	chassi c/ cabina	5,17	10.485	4.515	15.000	22.000	170NBR/2.800	22.500	10 00 x 20 PR - 16		11 333 878,12
L-1518/48	chassi c/ cabina	4,83	10.580	4.420	15.000	22.000	170NBR/2.800	22.500	10 00 x 20 PR - 16		11 241 809,80
LK-1518/42	chassi c/ cabina	4,20	10.410	4.590	15.000	22.000	170NBR/2.800	22.500	10 00 x 20 PR - 16		12 570 600,11
L-2014/48	chassi c/ cabina - Tração 6x2	4,83 + 1,30	5.620	16.030	21.650	—	130DIN/2.800	21.650	9 00 x 20 PR - 14		11 674 058,14
LK-2214/48	chassi c/ cabina - Tração 6x4	4,83 + 1,30	6.340	15.310	21.650	—	130DIN/2.800	21.650	10 00 x 20 PR - 14		13 300 992,18
LK-2214/36	chassi c/ cabina - Tração 6x4	3,60 + 1,30	6.178	15.472	21.650	—	130DIN/2.800	21.650	10 00 x 20 PR - 14		13 210 960,00
L-2217/48	chassi c/ cabina - Tração 6x4	4,83 + 1,30	6.360	15.640	22.000	—	156DIN/2.800	22.500	10 00 x 20 PR - 14		14 189 520,04
LK-2217/36	chassi c/ cabina - Tração 6x4	3,60 + 1,30	5.752	16.248	22.000	—	156DIN/2.800	22.500	10 00 x 20 PR - 14		14 095 591,71
LB-2217/36	chassi c/ cabina - Tração 6x4	3,60 + 1,30	5.782	16.218	22.000	—	156DIN/2.800	22.500	10 00 x 20 PR - 14		14 015 954,80
VW CAMINHÕES											
14.140/36	—	3,67	3.974	9.826	13.800	21.000	132/2.800 ABNT	26.000	1 000 x 20 - 14		10 127 896,00
14.210/45	turbo	4,57	4.887	8.913	13.800	21.400	210/2.200 DIN	27.000	1 000 x 20PR-14		13 684 037,00
FORD CAMINHÕES											
C-1415	chassi médio Ford	4,34	4.720	9.090	13.800	22.000	155,0/2.800	23.000	9 00 x 20 - 14		8 474 749,69
C-1415	chassi longo Ford	4,80	4.795	9.005	13.800	22.000	152,3/2.800	23.000	9 00 x 20 - 14		—
C-1418	chassi médio Ford	4,34	4.730	9.070	13.800	22.000	182,1/1.600	27.600	9 00 x 20 - 14		9 123 892,23
C-1418	chassi longo Ford	4,80	4.805	8.995	13.800	22.000	176,8/1.600	27.600	9 00 x 20 - 14		—
C-1615	chassi médio Ford	4,34	4.960	10.840	15.800	22.000	155,0/2.800	23.000	10 00 x 20 - 16		9 587 892,37
C-1615	chassi longo Ford	4,80	5.025	10.775	15.800	22.000	152,3/2.800	23.000	10 00 x 20 - 16		—
C-1618	chassi médio Ford	4,34	4.970	10.830	15.800	22.000	182,0/2.800	27.600	10 00 x 20 - 16		10 213 868,20
C-1618	chassi longo Ford	4,80	5.035	10.765	15.800	22.000	176,8/2.600	27.600	10 00 x 20 - 16		—
C-1618T	chassi médio Ford Turbo	4,34	4.970	10.830	15.800	22.000	176,8/2.600	30.000	10 00 x 20 - 16		10 454 376,63
C-2218	6x2 chassi longo Ford	5,06	6.010	15.990	22.000	—	176,8/2.600	27.000	10 00 x 20 - 14		11 897 894,20
F-1400	chassi curto MWM	4,42	4.136	9.464	13.600	20.600	127,0/2.800	22.000	10 00 x 20 - 14		7 432 141,93
F-22.000	chassi longo MWM	5,121 + 1,340	6.000	16.000	20.500	22.000	127,0/2.800	22.000	10 00 x 20 - 12		10 989 788,85
GENERAL MOTORS											
14.000	chassi curto - álcool	3,99(A)	3.907	9.093	14.000	20.500	148/3.800 ABNT	21.100	900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14		6 454 165,41
14.000	chassi médio - gasolina	4,44(A)	3.930	9.070	14.000	20.500	130/3.800 ABNT	21.100	900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14		6 392 390,51
14.000	chassi longo - diesel	5,00(A)	4.220	8.780	14.000	20.500	135/2.800 DIN	21.100	900 x 20 - 12 1 000 x 20 - 14		8 357 572,04
CAMINHÕES MÉDIOS											
FORD CAMINHÕES											
C-1215	chassi médio Ford	4,340	4.335	7.465	11.800	19.500	155,0/2.800	23.000	9 00 x 20 - 12		7 651 325,76
C-1215	chassi longo Ford	4,800	4.415	7.385	11.800	19.500	155,0/2.800	23.000	9 00 x 20 - 12		—
C-1218	chassi médio Ford	4,340	4.345	7.455	11.800	19.500	182,0/2.600	23.000	9 00 x 20 - 12		8 227 339,44
C-1218	chassi longo Ford	4,800	4.420	7.380	11.800	19.500	176,0/2.600	23.000	9 00 x 20 - 12		—
F-11.000	chassi médio MWM	4,420	3.533	7.467	11.000	—	127,0/2.600	19.000	10 00 x 20 - 14		6 227 011,98
F-11.000	chassi longo MWM	4,928	3.599	7.401	11.000	—	132,0/2.800	19.000	10 00 x 20 - 14		—
GENERAL MDTORS											
12000	chassi curto - álcool	3,99	3.576	7.424	12.000	18.500	148/3.800 ABNT	19.000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		4 609 514,88
12000	chassi médio - gasolina	4,44	3.598	7.411	12.000	18.500	130/3.800 ABNT	19.000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		4 517 984,81
12000	chassi longo - diesel	5,00	3.690	7.110	12.000	18.500	135/2.800 DIN	19.000	825 x 20 - 10 900 x 20 - 12		6 629 463,99
MERCEDES-BENZ											
L-1114/42	chassi com Cabina e freio a ar	4,20	3.785	7.215	11.000	18.500	130DIN/2.800	19.000	9 00 x 10 PR - 12		7 879 521,65
L-1114/48	chassi com cabina e freio a ar	4,80	3.870	7.130	11.000	18.500	130DIN/2.800	19.000	9 00 x 10 PR - 12		8 004 180,34
LK-1114/36	chassi com cabina e freio a ar	3,60	3.700	7.300	11.000	18.500	130DIN/2.800	19.000	9 00 x 10 PR - 12		7 904 766,54
L-1118/42	chassi com cabina e freio a ar	4,20	3.945	7.055	11.000	18.500	170NBR/2.800	19.000			

MERCADO DE USADOS

	1987		1986		1985		1984		1983		1982		1981		1980		1979		1978	
	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx	min	máx
CAMINHÕES E UTILITÁRIOS (em Cz\$ mil)																				
AGRALE																				
1600D - RS	2150,0	2270,0	1520,0	1690,0	1050,0	1170,0	890,0	996,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1600D - RD	2300,0	2420,0	1690,0	1800,0	1160,0	1250,0	990,0	1060,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FIAT																				
Fiorino	780,0	810,0	710,0	740,0	610,0	640,0	490,0	520,0	350,0	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Picape	770,0	800,0	700,0	730,0	600,0	630,0	480,0	510,0	340,0	370,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FIAT DIESEL																				
80	-	-	-	-	1500,0	1550,0	1380,0	1450,0	1250,0	1300,0	1150,0	1200,0	1050,0	1100,0	950,0	1000,0	850,0	900,0	-	-
140	-	-	-	-	1900,0	2000,0	1700,0	1800,0	1520,0	1600,0	1380,0	1450,0	1200,0	1300,0	1050,0	1100,0	950,0	1000,0	-	-
190 H	-	-	-	-	4200,0	4300,0	4000,0	4100,0	3650,0	3800,0	3300,0	3500,0	3000,0	3200,0	2600,0	2800,0	-	-	-	-
190 Turbo	-	-	-	-	4800,0	5000,0	4500,0	4700,0	4100,0	4300,0	3700,0	3900,0	-	-	-	-	-	-	-	-
FORD																				
Pampa L 4x2	940,0	1050,0	760,0	820,0	610,0	700,0	490,0	530,0	430,0	470,0	390,0	410,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Pampa L 4x4	1060,0	1170,0	830,0	880,0	700,0	760,0	550,0	590,0	500,0	530,0	440,0	470,0	-	-	-	-	-	-	-	-
F 100	1060,0	1170,0	880,0	940,0	690,0	820,0	560,0	585,0	500,0	530,0	450,0	470,0	320,0	350,0	270,0	300,0	220,0	240,0	160,0	180,0
F 1000/2000	2750,0	2930,0	2220,0	2340,0	1630,0	1760,0	1290,0	1400,0	1080,0	1180,0	860,0	940,0	760,0	820,0	660,0	700,0	-	-	-	-
F 1000 Álcool	1290,0	1400,0	1110,0	1170,0	880,0	940,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F 4000	2930,0	3050,0	2570,0	2690,0	2220,0	2340,0	1640,0	1760,0	1290,0	1400,0	1050,0	1170,0	880,0	940,0	780,0	820,0	640,0	700,0	530,0	590,0
F 6000/11000	3040,0	3180,0	2800,0	2920,0	2340,0	2460,0	1750,0	1800,0	1400,0	1520,0	1170,0	1290,0	990,0	1050,0	880,0	940,0	760,0	820,0	640,0	700,0
F 7000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	800,0	840,0	690,0	730,0	630,0	670,0
F 13000	3300,0	3510,0	2930,0	3160,0	2460,0	2570,0	1810,0	1990,0	1520,0	1640,0	1290,0	1400,0	1110,0	1170,0	990,0	1050,0	880,0	940,0	760,0	820,0
F 14000	3510,0	3740,0	3100,0	3280,0	2520,0	2690,0	1990,0	2110,0	1640,0	1760,0	1340,0	1520,0	1230,0	1290,0	1110,0	1170,0	990,0	1050,0	880,0	940,0
F 19000/21000/22000	3920,0	4100,0	3280,0	3510,0	2690,0	2930,0	2340,0	2460,0	2110,0	1990,0	1520,0	1640,0	1290,0	1400,0	1230,0	1290,0	1050,0	1170,0	990,0	1050,0
C 1113 - MWM	-	-	3350,0	3470,0	3140,0	3210,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1114	-	-	3390,0	3510,0	3160,0	3280,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1117 - turbo	-	-	3510,0	3630,0	3280,0	3390,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1215	3510,0	3630,0	3040,0	3180,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1218 - turbo	3630,0	3880,0	3040,0	3280,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1313 - MWM	-	-	3510,0	3630,0	3280,0	3390,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1314	-	-	3510,0	3630,0	3390,0	3510,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1317 - turbo	-	-	3630,0	3740,0	3510,0	3630,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1415	3920,0	4090,0	3450,0	3630,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1418 - turbo	4210,0	4450,0	3630,0	3860,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1514	-	-	3630,0	3860,0	3390,0	3510,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1517 - turbo	-	-	3630,0	3740,0	3510,0	3630,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1615	4390,0	4560,0	3920,0	4100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 1618 - turbo	4680,0	4910,0	4270,0	4560,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GM																				
Chevy 500	900,0	970,0	810,0	850,0	710,0	760,0	630,0	680,0	580,0	610,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A 10 8 cil.	1450,0	1800,0	1200,0	1300,0	980,0	1080,0	800,0	890,0	640,0	700,0	540,0	580,0	-	-	-	-	-	-	-	-
D 10	-	-	-	-	-	-	1430,0	1500,0	1220,0	1300,0	1170,0	1200,0	1040,0	1120,0	980,0	1020,0	910,0	960,0	-	-
D 20	2450,0	2800,0	2050,0	2200,0	1520,0	1670,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D 40	2800,0	2800,0	2100,0	2350,0	1800,0	2000,0	1500,0	1700,0	1300,0	1400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D 60	-	-	2300,0	2400,0	2000,0	2100,0	1800,0	1860,0	1600,0	1680,0	1480,0	1520,0	1400,0	1440,0	1320,0	1370,0	1210,0	1250,0	1140,0	1180,0
D 70	-	-	2500,0	2600,0	2200,0	2300,0	2000,0	2060,0	1800,0	1890,0	1670,0	1720,0	1600,0	1640,0	1520,0	1570,0	1410,0	1450,0	1340,0	1380,0
13000	3100,0	3200,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19000	3300,0	3400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21000	3450,0	3600,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MERCEDES																				
L 608 D	3150,0	3300,0	2750,0	2960,0	2500,0	2800,0	2250,0	2390,0	2000,0	2160,0	1850,0	1920,0	1700,0	1780,0	1550,0	1630,0	1420,0	1500,0	1350,0	1380,0
L 1113/14	4100,0	4200,0	3600,0	3830,0	3350,0	3470,0	3100,0	3270,0	2780,0	2900,0	2550,0	2880,0	2350,0	2480,0	2120,0	2240,0	1950,0	2080,0	1700,0	1800,0
L 1313	4300,0	4540,0	4000,0	4190,0	3650,0	3940,0	3250,0	3500,0	2950,0	3100,0	2550,0	2750,0	2400,0	2500,0	2200,0	2330,0	2000,0	2130,0	1890,0	1950,0
L 1513	4500,0	4790,0	4150,0	4300,0	3850,0	4000,0	3550,0	3700,0	3280,0	3400,0	3000,0	3180,0	2750,0	2940,0	2600,0	2600,0	2350,0	2450,0	2100,0	2200,0
L 2013	5000,0	5400,0	4650,0	4700,0	4300,0	4550,0	3900,0	4100,0	3650,0	3800,0	3400,0	3580,0	3100,0	3280,0	2900,0	3000,0	2650,0	2800,0	2400,0	2500,0
L 1519	5300,0	5600,0	4800,0	5050,0	4000,0	4340,0	3500,0	3700,0	3100,0	3200,0	2850,0	3000,0	2550,0	2700,0	2300,0	2400,0	2100,0	2200,0	1850,0	1950,0
L 2219	6400,0	8850,0	5800,0	5950,0	5400,0	5740,0	4800,0	4890,0	4550,0	4760,0	4000,0	4350,0	3750,0	3880,0	3450,0	3600,0	3200,0	3320,0	3000,0	3050,0
L 1924 A	-	-	-	-	-	-	5200,0	5480,0	4700,0	4960,0	4300,0	4510,0	3900,0	4100,0	3580,0	3740,0	3270,0	3380,0	-	-
L 1929	-	-	6300,0	6740,0	6000,0	6140,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LS 1525	6600,0	7030,0	6000,0	6300,0	5500,0	5800,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LS 1932/1933	9000,0	9680,0	8300,0	8650,0	7310,0	7710,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SCANIA																				
L 111 42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4500,0	5000,0	4200,0	4300,0	3800,0	4000,0	3300,0	3500,0
LK 140 35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2800,0	3000,0
LK 141 38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4500,0	5000,0	4200,0	4300,0	3800,0	4000,0	-	-
T 112 H	8900,0	9600,0	8200,0	8570,0	7680,0	7850,0	6790,0	7140,0	5950,0	6400,0	5530,0	5700,0	5000,0	5240,0	-	-	-	-	-	-
T 112 IC	10000,0	10350,0	8820,0	9400,0	7990,0	8350,0	7400,0	7640,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T 142 H	9530,0	9750,0	8400,0	8810,0</																

MERCADO DE USADOS

VOLVO										
N 1020 A	-	-	-	-	5840,0 - 6110,0	5360,0 - 5570,0	4880,0 - 5160,0	4340,0 - 4600,0	-	-
N 1020 G 100	-	-	-	6510,0 - 6790,0	6040,0 - 6240,0	-	-	-	-	-
N 10 XH G 101	11400,0 - 11950,0	9230,0 - 9770,0	7190,0 - 7870,0	6500,0 - 6780,0	-	-	-	-	-	-
N 1016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 10 H	-	8000,0 - 8410,0	7060,0 - 7600,0	6040,0 - 6380,0	5430,0 - 5700,0	-	-	-	-	-
N 10 XH IC/IC II	12480,0 - 13000,0	10030,0 - 10350,0	9230,0 - 9500,0	-	-	-	-	-	-	-
N 1220	-	-	-	-	6790,0 - 7060,0	-	-	-	-	-
N 12 XH	-	9300,0 - 9640,0	8490,0 - 8830,0	7740,0 - 8140,0	-	-	-	-	-	-
N 12 XHIC/IC II	13430,0 - 13850,0	10240,0 - 10710,0	9640,0 - 9910,0	-	-	-	-	-	-	-
ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS										
MERCEDES										
Micro Urb.	5820,0 - 6110,0	4670,0 - 4850,0	3840,0 - 4200,0	3350,0 - 3710,0	2930,0 - 3260,0	2560,0 - 2830,0	2220,0 - 2480,0	1920,0 - 2210,0	1670,0 - 1910,0	1500,0 - 1750,0
Micro Rod.	6960,0 - 7200,0	5880,0 - 6180,0	5230,0 - 5710,0	4240,0 - 4700,0	3750,0 - 4000,0	3450,0 - 3700,0	3150,0 - 3330,0	2780,0 - 3030,0	2580,0 - 2740,0	2400,0 - 2520,0
O-362 Urb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1320,0 - 1440,0
O-362 Rod.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1660,0 - 1780,0
O-364 Urb. 352	-	5470,0 - 5720,0	5020,0 - 5260,0	4540,0 - 4800,0	4120,0 - 4420,0	3770,0 - 4000,0	3390,0 - 3650,0	3120,0 - 3270,0	2760,0 - 2880,0	-
O-364 Urb. 355/5	-	5760,0 - 6000,0	5280,0 - 5520,0	4800,0 - 5040,0	4410,0 - 4650,0	3960,0 - 4220,0	3630,0 - 3870,0	3350,0 - 3470,0	2880,0 - 3070,0	-
O-364 12 Rod 355/5	-	7260,0 - 7540,0	6630,0 - 7000,0	6280,0 - 6470,0	5840,0 - 6040,0	5380,0 - 5550,0	4870,0 - 5200,0	4440,0 - 4730,0	3990,0 - 4180,0	-
O-364 13R Rod 355/6	-	7290,0 - 7560,0	6770,0 - 7100,0	6230,0 - 6500,0	5770,0 - 6070,0	5330,0 - 5430,0	4890,0 - 5190,0	4420,0 - 4750,0	3780,0 - 4060,0	-
O-370 R	10200,0 - 11100,0	8860,0 - 9660,0	-	-	-	-	-	-	-	-
O-370 RS	11340,0 - 12500,0	9100,0 - 10200,0	-	-	-	-	-	-	-	-
O-370 RSD	12500,0 - 13440,0	11200,0 - 12000,0	-	-	-	-	-	-	-	-
O-371 R	15000,0 - 16000,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O-371 RS	18000,0 - 19560,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O-371 RSD	20000,0 - 22000,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plataformas										
LPO Urb.	-	-	-	-	-	3800,0 - 3930,0	3410,0 - 3530,0	3000,0 - 3150,0	2630,0 - 2750,0	-
OF 1113 Urb.	6630,0 - 6880,0	5840,0 - 6090,0	5150,0 - 5380,0	4610,0 - 4860,0	4160,0 - 4400,0	-	-	-	-	-
O-355/6 Rod.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3050,0 - 3390,0
O-364/5 Rod.	-	10560,0 - 11080,0	9650,0 - 10250,0	8740,0 - 9340,0	7620,0 - 8340,0	6940,0 - 7420,0	6260,0 - 6620,0	5640,0 - 6000,0	5150,0 - 5500,0	-
O-364/6 Rod.	-	11620,0 - 12200,0	10620,0 - 11280,0	9620,0 - 10280,0	8380,0 - 9180,0	7640,0 - 8170,0	6890,0 - 7280,0	6200,0 - 6600,0	5670,0 - 6060,0	-
SCANIA										
B 110/111	-	-	-	-	7800,0 - 8000,0	7000,0 - 7500,0	5700,0 - 6000,0	5100,0 - 5500,0	4600,0 - 4800,0	4500,0 - 4600,0
B 115/116	-	-	-	-	-	9500,0 - 10000,0	7400,0 - 8000,0	6200,0 - 6600,0	5650,0 - 5800,0	5300,0 - 5500,0
S 112	18000,0 - 18500,0	16700,0 - 17000,0	16000,0 - 16500,0	14600,0 - 15000,0	12600,0 - 13000,0	-	-	-	-	-
K 112	20500,0 - 21000,0	19500,0 - 20500,0	16400,0 - 17000,0	15200,0 - 16000,0	12600,0 - 13500,0	-	-	-	-	-

* Plataformas equipadas com carrocerias Nielsen ou Marcopolo. Tabela elaborada com base nos preços mínimos e máximos levantados junto a concessionárias e mercado paralelo. Os preços são de veículos usados sem qualquer equipamento especial, admitindo-se, no entanto, carroceria de madeira ou quinta-roda. Agradecemos a colaboração de: Abradit, Abravo, Acav, Bolsa de Ônibus, Bus Stop, Casagrande, Codema, Comboyo, Comolatti, Corvel, Galileu, Itatiaia, Rei das Peruas, Maquilavri, Pecaambus, Quarta Parada, Radial, Renavali, Santo Amaro, Toyobra, Truck, Vaic, Gombas, Vocal, Zona Leste (SP); Trensino (RJ); Marumbi-Civema e Nórdica (PR).

Pesquisa realizada no período de 27 a 30 de Junho

SUCRO-ÁLCOOL SERTÃOZINHO

IV Feira Nacional de Máquinas, Produtos e Serviços para o Setor Sucro-alcooleiro

Sua empresa não pode deixar de participar da Sucro-Álcool/88 a maior Feira de Máquinas, Equipamentos e Serviços destinados exclusivamente a Agroindústria Canavieira.

Durante esta mostra Usinas, Destilarias, Fabricantes e Comerciantes de Máquinas e Produtos ligados ao Setor estarão reunidos para discutir, analisar e comercializar os mais diversos Produtos e Serviços que ali estarão expostos demonstrando assim a significativa importância deste segmento da economia nacional.

Maiores informações: (011) 872.7000
(016) 642.5066.

De 20 a 25 de Setembro de 1988 - Sertãozinho - SP

PROMOÇÃO:

MAK - Marketing & Empreendimentos Ltda.
MARKO 3 Equipamentos Promocionais

PATROCÍNIO:

Prefeitura Municipal de Sertãozinho
CEISE - Centro das Indústrias de Sertãozinho

APOIO:

VASP - Revista USINEIRO - Hotel JP - Botas SETE LÉGUAS - Turismo MAPPIN - LOCALIZA/NATIONAL - UBRAFE



Evento oficializado pelo Conselho de Desenvolvimento Comercial do Ministério da Indústria e do Comércio

MERCADO

PREÇOS DE CARROÇARIAS (*)

LINHA PESADA (semi-reboques)	
CARGA SECA	
- de 3 eixos	Cz\$ 2 873 183,00
- de 2 eixos	Cz\$ 2 332 235,00
GRANELEIROS	
- de 3 eixos	Cz\$ 3 365 973,00
- de 2 eixos	Cz\$ 2 792 699,00
BASCULANTES - S/COMANDO HIDR. - C/ cilindro front.	
- de 3 eixos 20m ³ /25m ³	Cz\$ 4 077 457,00
CARGA GERAL DURALUMÍNIO	
- de 3 eixos	Cz\$ 4 200 407,00
- de 2 eixos	Cz\$ 3 761 171,00
CARREGA TUDO	
- com suspensão de molas	
- 2 eixos 35 t	Cz\$ 3 102 757,00
- 3 eixos 45 t	Cz\$ 3 994 179,00
- 3 eixos 50 t	Cz\$ 4 611 970,00
- 3 eixos 60 t	Cz\$ 4 787 665,00
- com suspensão balancim	
- 2 eixos 35 t	Cz\$ 3 124 279,00
- 3 eixos 45 t	Cz\$ 4 117 126,00
- 3 eixos 50 t	Cz\$ 4 730 564,00
- 3 eixos 60 t	Cz\$ 4 905 582,00
ALONGÁVEIS	
- 3 eixos de 13,80 para 22,00m	Cz\$ 3 817 242,00
- 2 eixos de 12,36 para 18,30m	Cz\$ 3 142 877,00
TANQUES PARA TRANSPORTE COMBINADO	
- 2 eixos - Cap. 20 000 litros	Cz\$ 3 082 565,00
- 2 eixos - Cap. 22 000 litros	Cz\$ 3 131 915,00
- 3 eixos - Cap. 26 000 litros	Cz\$ 3 892 334,00
- 3 eixos - Cap. 28 000 litros	Cz\$ 3 929 404,00
- 3 eixos - Cap. 30 000 litros	Cz\$ 3 974 864,00
- 3 eixos - Cap. 32 000 litros	Cz\$ 4 022 921,00
- 3 eixos - Cap. 35 000 litros	Cz\$ 4 095 481,00
REBOQUE PARA TRANSPORTE DE CANA DE AÇÚCAR	
- 2 eixos 7,50 m	Cz\$ 2 640 223,00
CARROÇARIA PARA TRANSPORTE DE CANA DE AÇÚCAR	
- 7,40m com tela	Cz\$ 1 628 919,00
- 7,40m sem tela	Cz\$ 1 468 667,00
COMPLEMENTO DO VEÍCULO TRATOR	
- conjunto completo engate automático instalado	Cz\$ 250 013,00

LINHA LEVE

TERCEIROS EIXOS BALANCIM	
- MB 1313	Cz\$ 852 579,00
- VW 11.130	Cz\$ 844 728,00
- MB 1316/1513/1519	
- F-13.000/VW 13.130	Cz\$ 908 225,00
- MB 1924/SCANIA/VOLVO	Cz\$ 945 328,00
- MB 1113 s/Spring Brake	Cz\$ 829 222,00
- CARGO/1113/1114/1117	Cz\$ 889 674,00
- 1313/1314/1317/1514/1517	Cz\$ 916 789,00
CAÇAMBAS BASCULANTES AREIA E BRITA	
- de 5m ³	Cz\$ 710 944,00
- de 8m ³	Cz\$ 956 807,00
- de 10m ³	Cz\$ 1 026 506,00
- de 12m ³	Cz\$ 1 046 910,00
FURGÕES CARGA GERAL DURALUMÍNIO - INSTALADOS SOBRE CHASSI	
- 4,20 x 2,20 x 2,00	Cz\$ 577 237,00
- 7,50 x 2,60 x 2,50	Cz\$ 1 064 282,00
- 10,0 x 2,60 x 2,70	Cz\$ 1 304 798,00
CARROÇARIAS DE MADEIRA	
- 2,30 x 1,90 x 0,40	Cz\$ 116 736,00
- 2,95 x 1,97 x 0,40	Cz\$ 110 996,00
- 5,00 x 2,10 x 0,46	Cz\$ 223 033,00
- 5,80 x 2,40 x 0,46	Cz\$ 252 624,00
- 6,90 x 2,40 x 0,46	Cz\$ 350 230,00
- 7,40 x 2,40 x 0,46	Cz\$ 377 908,00
- 8,00 x 2,40 x 0,46	Cz\$ 407 831,00

(*) Preços médios praticados a partir de 02/05/88 pelos filiados da Ass. Nac. Fabricantes de Imp. para Transp. Rodoviário. A variação de preços entre os fabricantes oscila de 5 a 10%.

Fonte: ANFIR

NOTA: A ANFIR não alterou os preços para o mês de junho.

PRODUÇÃO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

VEÍCULOS COMERCIAIS

MODELOS	PRODUÇÃO				VENDAS	
	Mai/87	Jan-Mai	Mai/88	Jan-Mai	Mai/88	Jan-Mai
Cam. Pesados	912	3433	1167	5007	833	4167
MBB 1520/2220	71	432	233	1045	152	812
MBB 1525/1924	33	224	95	272	31	194
MBB 1933	128	593	233	937	147	820
SCANIA	469	1525	389	1561	303	1447
VOLVO	211	659	277	1192	200	894
Cam. Semipesados	2549	10793	2360	12194	1716	7929
Cargo 1415/1618	542	2309	713	3676	209	858
Ford 14000	80	295	108	639	166	597
Ford 22000	0	37	26	72	21	59
GM 13000	126	468	0	276	25	320
GM 19/22000	81	277	62	77	6	54
MBB 1314/1514	902	4757	1101	5552	925	4610
MBB 2014/2214	212	975	136	756	124	656
VW 11-130	606	1675	214	1146	240	775
Cam. Médios	786	3922	951	5502	729	4437
Cargo 1215/1218	140	413	158	662	71	271
Ford 11000	85	548	119	552	96	492
GM 11000	184	836	231	986	153	900
MBB 1114	278	1324	411	2536	347	2363
VW 11-130	99	801	32	766	62	411
Cam. Leves	1889	9595	1368	8398	1488	7120
Ford 4000	662	2602	445	1992	355	1809
GM D-40	125	771	145	897	119	931
MBB 708	535	2938	564	2587	447	1982
VW 6.80/6.90	417	2437	96	2418	475	1994
Agrale	150	847	118	504	92	404
Ônibus	873	3889	1165	5039	1057	4328
MBB Chassis	472	2196	713	2959	697	2647
MBB Monobloco	229	1124	295	1333	218	970
Scania	144	441	110	483	86	455
Volvo	28	128	47	264	56	256
Camionetas Carg.	9240	38453	9341	42006	6122	30206
Fiat Picape	1043	5913	1314	3689	780	2208
Ford F-100	0	60	0	0	0	0
Ford F-1000	1243	5186	1277	6472	1280	5218
Ford Pampa	1516	6620	1231	5823	1299	5703
GM A-10	258	1510	242	1327	210	1295
GM C-10	656	2115	1127	4077	83	2964
GM D-20	576	3146	1065	5860	1059	5798
GM Chevy	1824	5295	1338	6013	170	5139
Toyota Picape	245	1225	306	1522	309	1466
Volks Picape	224	975	216	960	211	930
Volks Saveiro	1655	6408	1225	6263	721	4485
Utilitários	294	1308	222	1179	205	994
Gurgel	240	974	108	710	102	539
Toyota	35	165	78	348	67	334
Engesa	19	169	36	121	36	121
Cam. de Passag.	10965	48636	15084	64028	9801	39035
Automóveis	47914	216162	46326	237512	36447	177331
TOTAL GERAL	75422	336191	77984	380865	58398	280547

CARROÇARIAS PARA ÔNIBUS

Produção e Vendas em Maio/88

EMPRESA ASSOCIADA	CARROÇARIAS PRODUZIDAS													
	URBANAS		RODOVIÁRIAS		INTERMUNICIPAIS		MICROS		ESPECIAIS		TRÓLEBUS		TOTAL GERAL POR EMPRESA	
	JAN/MAIO	MAIO	JAN/MAIO	MAIO	JAN/MAIO	MAIO	JAN/MAIO	MAIO	JAN/MAIO	MAIO	JAN/MAIO	MAIO	JAN/MAIO	MAIO
CAIO	994	128	05	01	08	01	114	49	03	01	-	-	1125	180
CAIO NORTE	101	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101	20
MARCOPOLO	403	75	532	101	-	-	140	23	14	*10	08	-	1098	209
NIELSDN	106	25	510	114	-	-	-	-	-	-	-	-	516	139
CIFERAL	431	79	56	-	-	-	-	-	**08	**07	-	-	487	79
THAMCO	430	83	03	-	37	17	-	-	-	-	-	-	478	107
COMIL	55	05	89	22	-	-	-	-	-	-	-	-	144	27
COBRASMA	-	-	41	06	-	-	-	-	-	-	-	-	41	06
TOTAL GERAL POR TIPOS	2520	415	1237	244	45	18	254	72	25	18	08	-	4090	767
EXPORÇÃO	-	13	-	08	-	-	-	26	-	-	-	-	-	47

Fonte: Fabus * ARTICULADO ** 'FOFÃO'

Müller lança novo caminhão para serviços fora de estrada



Foto: Divulgação

O caminhão RD 250 fora de estrada é a novidade da Müller S.A. Indústria e Comércio, que já anuncia a encomenda de 35 unidades para serem entregues até julho próximo. Com capacidade para 25 toneladas curtas — equivalentes a 22,7 t convencionais —, esse veículo se destina a operar em grandes obras como

barragens, mineradoras, pedreiras. Seu conjunto propulsor é da marca Saab-Scania, o motor é o DS 1140, de 294 cv a 2 100 rpm e a caixa de câmbio utilizada é a GR-871 de dez marchas sincronizadas à frente e duas em ré, o sistema de embreagem servo-assistido com sistema de refrigeração.

Ford troca caixa da linha "F"



Foto: Divulgação

A linha F-1988 de caminhões Ford recebeu nova caixa de câmbio, já utilizada no Cargo, e um novo conjunto de iluminação, antecipando-se em um ano às exigências do Contran. Por isso, os novos modelos ficaram 0,5% mais caro, informou a Gerência de Marketing, ao lembrar que aos poucos, a Ford está introduzindo a tecnologia do Cargo na linha F.

Assim, a caixa de câmbio de cinco marchas Clark FS 4004-A substitui a 282-VH, usada no F-11 000 e F-14 000 e a 285-VH, do F-22 000. O novo câmbio é seqüencial com a primeira marcha de engrenamento constante e engate mais suave. As engrenagens têm dentes helicoidais dimensionados por computador, em substituição dos dentes retos da primeira, segunda

e ré, dos modelos anteriores. Os anéis sincronizados em liga especial de alumínio e os rolamentos do eixo intermediário em forma de roletes cônicos contribuem para suavizar os engates, ampliar a vida útil, diminuir o ruído e aumentar a resistência ao desgaste.

O sistema de iluminação passou por completa remo-

delação, atendendo às exigências do Contran: luz âmbar nas laterais laterais, de advertência; branca na marcha a ré e no limite do teto e o conjunto traseiro é igual ao do Cargo. A nova linha oferece as seguintes opções de cores: branco-diamante, azul-Bahamas, vermelho-maçã, prata-talismã, cinza-tornado e marrom-castanho.

Trava elétrica para as portas

Apoiada no bom desempenho de venda de suas travas elétricas para portas e de seus acionadores elétricos para vidros de veículos, a Techcar Tecnologia Automotiva Ltda. lançou o MK II, um sistema eletromecânico que trava todas as portas e levanta todos os vidros automaticamente, ao se fechar com a chave a porta do motorista.

Depois de investir Cz\$ 35 milhões no desenvolvimento, promoção e produção (capacidade para 2 mil unidades/mês) do MK II, a Techcar espera atingir 5 mil unidades/mês vendidas em 89 já que está em fase final de montagem de uma rede com sessenta representantes que atuarão em todo o país, além da inauguração em junho de

um posto autorizado de assistência técnica, que também venderá e instalará os MK II e uma distribuidora nacional, ambas com o nome de Krafwerk.

“Na Europa, 90% dos veículos possuem travas elétricas, mas aqui, apesar de ser um mercado potencial, os consumidores ainda não perceberam os benefícios em segurança e conforto, desse tipo de produto”, comentou Ado Peter Nolte, diretor da empresa.

Oferecido ao consumidor ao preço de Cz\$ 30 mil a Cz\$ 35 mil, o MK II tem garantia de seis meses e, sendo um módulo básico, pode ser acoplado a outros sistemas como, por exemplo, o alarme, que é um dos seis acessórios modulares que a Techcar prepara para colocar no mercado.



Foto: Tomas Kolish Jr.

Em 1990, um pesado de 400 cv

O presidente da Mercedes-Benz adianta, com exclusividade, detalhes da linha de caminhões que começa a ser lançada em outubro e termina em 1990

TM — *Quais as metas da Mercedes-Benz para os próximos anos?*

W. Lechner — Estamos dentro de um programa de lançamento de produtos. Começamos com os ônibus. Estão todos lançados.

TM — *E o articulado, quando vem?*

W. Lechner — Articulado? Articulado, não! Agora vamos começar pelos caminhões: o leve, será lançado em outubro, em três versões; o médio durante o ano de 1989, também em três versões, e o semipesado. O pesado por último, em 1990, fins de noventa, por aí, com mais potência que o atual. Todos os modelos são completamente novos, mais modernos, têm novos agregados, novos motores, com mais potência, menos poluição e menor consumo.

TM — *A MBB fica, então, com a mesma gama de produtos?*

W. Lechner — Sim, com a mesma gama, leves, médios, semipesados e pesados. Não vemos necessidade de ampliá-la. A tendência hoje é de maior participação do pesado. Por isso, nosso pesado oferecerá mais trabalho.

TM — *Então o senhor não admite um veículo abaixo do 708?*

W. Lechner — Pensamos, há muitos anos no lançamento de um modelo mais leve, mas, hoje, temos outras prioridades. Uma vez feitos os lançamentos programados, poderíamos analisar novamente a possibilidade de entrada no mercado de mais leves.

TM — *E no lado dos caminhões pesados, qual a preocupação?*

W. Lechner — Ainda é segredo, mas terão um novo motor, de maior potência e, na minha opinião, mais moderno do que os motores que equiparão os leves e médios — da família 364 e 366 — porque ainda não existe na Alemanha.

TM — *Não seria então da série 400?*

W. Lechner — Sim, é um derivado, mas um novo produto. Será um motor de seis cilindros em linha com potência de até 400 cavalos. O 366, mesmo turbinado e com *intercooler* chegaria ao máximo de 230 cavalos.

TM — *A Mercedes produzirá todas as caixas dos novos caminhões?*

W. Lechner — Todas não. Para o le-



O cabina avançada só depois de 1990

ve, já produzimos e para o novo também, mas o pesado, continua ZF.

TM — *Os lançamentos não estão saindo com atraso?*

W. Lechner — Atrasos sempre há. Temos um planejamento que, às vezes, precisa ser corrigido porque dependemos da nossa fabricação e também de nossos fornecedores. Nossa própria fabricação é de 30% e, digamos, entre 65 e 70% dependemos de terceiros, sendo que uma parcela é feita com base em nossos desenhos.

TM — *Os novos produtos visam também o mercado externo, não?*

W. Lechner — Sim, e agora o grande problema são os custos para exportação. Os custos dos componentes subiram muito, ainda como reflexo do plano cruzado. Precisamos urgentemente de uma redução dos custos de 15% e de uma maxidesvalorização

de 20%. Só assim seríamos competitivos. Como está, é impossível.

TM — *Como conseguir redução de 15% junto aos fornecedores?*

W. Lechner — Tivemos já uma reunião com nossos principais fornecedores, duzentos deles, especialmente para tratar disso (veja Atualidades).

TM — *Os caminhões novos serão mais caros que os atuais?*

W. Lechner — Serão mais caros, sim, mas não muito.

TM — *E a concorrência não se aproveitará disso?*

W. Lechner — A concorrência não está crescendo. Considerando o ano de 1986, nossa participação de caminhões era de 38,6%, em 1987 subimos oito pontos, e até maio deste ano nossa participação foi de 50%. Nos ônibus, nossa participação fica entre 83 e 85%.

TM — *Como tem sido o desempenho do novo Mercedinho?*

W. Lechner — Vai muito bem. À primeira vista o novo leve não parece ter muitas modificações. Mas o interior é completamente novo.

TM — *Foi desenvolvido inteiramente aqui?*

W. Lechner — O desenvolvimento do projeto não é totalmente brasileiro. Mantemos uma estreita colaboração com a área de desenvolvimento da Alemanha. Não podemos desenvolver aqui os agregados que são caros demais, por isso os trazemos de lá. Nossa área de desenvolvimento tem seiscentos funcionários.

TM — *E o cara-chata, quando será produzido aqui?*

W. Lechner — Sobre isso, não posso falar, porque esse vamos fazer após os lançamentos programados. Mas, a topografia brasileira não é ideal para a cabina frontal. A Scania, quando começou a produzir aqui o cara-chata, participava com 20%, hoje mal chega aos oito ou 9%.

TM — *Mas, o problema também não seria aerodinâmico?*

W. Lechner — É também um pouco, mas tem ainda o problema do condutor. Ele tem que ter segurança ótima e a cabina avançada é mais segura. Além de mais conforto, a carga fica melhor equilibrada.

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 2,3 OTN () 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

Insc. Est. _____

em nome da empresa

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 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.

Se alguém falar pra você que existe filtro melhor que Fram, dê risada e peça pra contar aquela do papagaio.

O mundo inteiro usa Fram.
O mundo inteiro
não pode estar errado.



Allied Automotive Ltda.
Divisão Fram do Brasil.
Av. Piraporinha, 251 - Tel.: (011) 448-5544
Telex: 1144253 - CEP 09890 - CP 52
São Bernardo do Campo - São Paulo - Brasil



Carga roubada leva tempo para recuperar.



A Pamcary evita esse risco em apenas 17 segundos.

A Pamcary é a maior operadora de Seguros de Carga em todo o Brasil.

E conquistou esta posição graças ao trabalho de gerenciamento de riscos que oferece gratuitamente a seus clientes, há mais de 20 anos. Prova disso é o exclusivo Cadastro Eletrônico Instantâneo cujo moderno Centro de Processamento de Dados dá

informações precisas e diariamente atualizadas, via consultas por telex ou telefone, sobre o carreteiro que o cliente deseja contratar prevenindo assim a prática do desvio de carga e de outras ocorrências negativas causadas por motoristas habitualmente negligentes e de comprovada má conduta profissional. Toda a

operação é absolutamente garantida pela devida cobertura securitária.

Se você é transportador, consulte a Pamcary e viabilize a utilização deste sistema em sua empresa.

Se você embarca suas cargas via transportadoras, exija a garantia Pamcary.

Em apenas 17 segundos, sua carga segue tranqüila.

Pamcary

