

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 25 – Nº 283 – AGOSTO 1987 – Cz\$ 60,00

(IN)SEGURANÇA NAS ESTRADAS

O Vietnã brasileiro

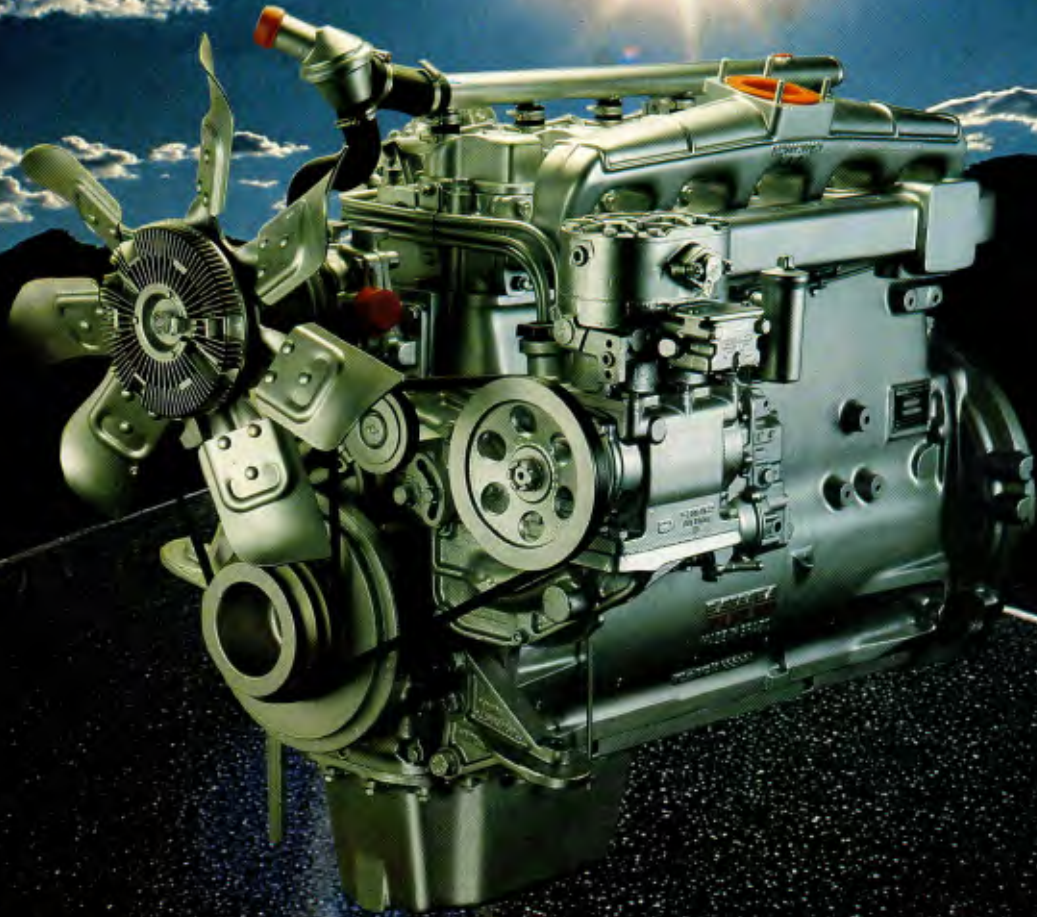

Editora TM Ltda



Dois ônibus lotados se chocam na BR-040, no dia 26 de julho, em Minas: 62 mortos e 34 feridos

MOTORES
MWM
BRASIL

O Motor do Caminhão.



Depto de vendas: tel. (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.



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 Said Aiach, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003 - TELEX (011) 35247

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.

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

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

Revista

transporte moderno

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

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

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

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cz\$ 712,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

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

em meu nome

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)

Portaria 200, da Fazenda, irrita transportadores

“Só pode ser obra do acaso, como muitas que o governo vem fazendo, causando verdadeira baderna e desarrumando a economia do país”. Com este destempero Areli Teixeira de Lara, presidente do Setcepar – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Paraná, reagiu à Portaria 200, do Ministério da Fazenda, em vigor desde o dia 3 de julho, que congela os contratos com periodicidade de reajuste não mensal (de bimestral a anual), cujos reajustes ocorreriam depois de 12 de junho.

Segundo Lara, a portaria é conflitante nos seus dois primeiros itens e está provocando sérios problemas de interpretação.

O Item I diz que “os contratos com periodicidade de reajuste mensal, sujeitos a atualização até a data do evento previsto no contrato, que forem executados ou realizados durante o período de congelamento poderão ter seus valores reajustados

de acordo com as bases pactuadas, aplicando-se-lhes a variação dos índices contratuais até o mês de junho, inclusive mantidas as defasagens dos índices, quando existentes”. Enquanto isso, o Item II reza que os contratos não-mensais, cujos reajustes ocorreriam após 12 de junho “ficam congelados aos níveis vigentes naquela data”.

Areli lembra que os contratos semestrais, que enfrentaram o período de maior inflação da história do país, estão altamente defasados e, nem por isso, podem ser reajustados, residindo aí a “injustiça” da portaria. “Um transportador que esteve na agência da Receita Federal, em Curitiba, saiu insatisfeito porque os agentes locais não souberam interpretar a portaria”. Valmor Weiss, empresário concordatário, em Curitiba, disse que está negociando com seus clientes e tentando atualizar os contratos apesar da proibição da portaria.



Ampliado em 40%, o hangar abriga até trinta aviões e...



...atende helicópteros, afirma Márcio Oiticica de Souza



Fotos: Fernando Barros

Líder ganha maior espaço em Congonhas

Depois de registrar crescimento de 36% em suas operações de voo e atividades técnicas no ano passado, comparadas com 1985, a Líder Táxi Aéreo ampliou suas instalações no Aeroporto de Congonhas-SP, responsáveis por 40% de seu movimento. A base foi ampliada em mais 3 200 m², que representam aumento de espaço para estacionamento de aeronaves em mais 40%, permitindo a hangaragem de trinta aviões.

Além disso, a empresa passou, desde maio, a oferecer maior espaço também para os serviços de assistência técnica a aeronaves particulares, em especial aos helicópteros Bell, dos quais detém a exclusividade para atendimento e for-

necimento ao mercado civil. Paralelamente, a Líder faz desembarço alfandegário para aeronaves estrangeiras e presta serviços de seguro, o que aumenta seu movimento para mais de duzentas unidades mensais de aviões de terceiros. Daí a necessidade de mais espaço, argumenta Márcio Oiticica de Souza, diretor responsável pela base de São Paulo.

O mercado do táxi aéreo continua crescendo, segundo Oiticica, apesar da situação econômica atual, pois o tempo do executivo é ainda mais exigido, em períodos de crise. Para oferecer maior rapidez no atendimento, a Líder mantém pelo menos três Learjet 55 baseadas em Congonhas 24 horas por dia.

Finame amplia para 80% financiamento de veículos

Depois de amargar um período de seis meses de vacas magras, com aumento de preços coincidindo com drástica redução de índices e prazos de financiamento, o mercado de caminhões pesados e ônibus acaba de receber um empurrão do BNDES que poderá tirá-lo do atoleiro. Sua agência especial de financiamento de bens de produção, Finame, teve sua participação ampliada de cinquenta para 80% e o prazo, de 36 meses, ganhou uma carência de até seis meses.

Em dezembro do ano passado, diante da forte demanda, o BNDES redu-

ziu de setenta para 30% os índices de financiamento e o prazo caiu de quarenta para 24 meses. Essa medida coincidiu com a liberação dos preços e a reação dos frotistas foi imediata: o mercado praticamente parou. A 22 de abril, a Finame ampliou sua participação para 50% e o prazo foi aumentado em mais doze meses. Nem assim, a situação melhorou. Diante das continuadas pressões das montadoras e com mais recursos em caixa, o BNDES decidiu atender aos reclamos e, para alívio geral, baixou as circulares 59 e 60, em vigor desde 6 de julho.

Mais reforma na Alemoa

As obras civis do terminal de granéis líquidos da Alemoa só estarão concluídas em outubro e não em agosto, conforme previsão anterior da Codesp. A empresa garante, porém, que o atraso nas obras não se deve à falta de recursos, mas sim a outros fatores, entre os quais o mau tempo.

O projeto prevê a criação de nova plataforma, com um píer com capacidade para dois navios, uma estrutura de apoio para tubovia, dolphins de amarração, pontes e passarelas. O píer terá 250 metros de comprimento por 40 m de largura e será dotado de uma superestrutura apoiada

em quinhentas grandes estacas de concreto. Estão sendo investidos na obra Cz\$ 200 milhões, divididos entre a Codesp (Cz\$ 100 milhões), Portobrás e empresas privadas que utilizam o terminal.

Segundo a Codesp, a importância desse terminal pode ser constatada pelos índices de movimentação. No primeiro semestre de 86, ele foi responsável por 21,64% de toda a carga operada no porto.

O terminal de granéis líquidos da Alemoa possui cais especial com 631 m de comprimento e 12 m de profundidade, em águas mínimas (pode atender simultaneamente duas em-

barcações de porte bruto) além de 210 metros na parte interna (com sete metros de profundidade) para atracação de chatas.

Inaugurado em agosto de 1973, o terminal já passou por diversas reformas em suas instalações marítimas. Foram realizadas, ainda, melhorias e ampliações no acesso até o terminal, que hoje permite a saída direta para a via Anchieta, numa obra que envolveu remanejamentos de oleodutos, demolições de antigas casas bombas, ater-

ro a ampliação da pista numa extensão de mais de três quilômetros.

O terminal da Alemoa é dotado de 24 braços de carregamento e descarga automáticos, articulados e de acionamento hidráulico, distribuídos entre os dois pontos de atracação, o que permite a operação simultânea de dois navios de até 50 mil t. Ainda na sua parte interna, possui pontos de atracação de barcaças, que recebem mistura de combustível para abastecer os navios ao longo do cais.

CMTC prepara estudos de tarifa diferenciada

Ferrenho defensor do fim do subsídio ao transporte coletivo e responsável pela implantação de uma política de atualização tarifária dos ônibus urbanos, o presidente da CMTC, João Antonio Pereira, prepara um estudo para criar tarifas diferenciadas em substituição à tarifa única em vigor em São Paulo.

Seu estudo deverá ser encaminhado ao prefeito Jânio Quadros na forma de anteprojeto de lei e só poderá ser implantado se for aprovado pela Câmara dos Vereadores. "Se existem diferentes tarifas para táxi (luxo, radiotáxi e comum) por que não oferecer ônibus com preços diferenciados?", indaga para exemplificar com o Corredor Nove de Julho. Atualmente o passageiro paga a ida para o centro da cidade à empresa privada e a volta à CMTC. "Por que não dividir a tarifa ao meio, cobrando a metade de quem usa o ônibus apenas no corredor e de quem usa o ônibus da periferia até o Largo 13 de Maio, a outra metade?"

Dentro dessa tese, Pereira pretende implantar em diferentes meios de transporte, como o ônibus de dois andares, por exemplo, uma tarifa diferente do ônibus comum, pois ofere-



ce maior conforto ao passageiro. Para contornar a defasagem entre o preço da passagem e o salário do passageiro, sugere a obrigatoriedade do vale-transporte, hoje facultativo e pouco usado em São Paulo.

Enquanto Pereira considera absurdo que um passageiro que viaje trinta quilômetros de sua casa ao trabalho pague os mesmos Cz\$ 8,00 de quem more a dez quarteirões do emprego, Antonio Sérgio Pavani, presidente do Transurb - Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos da Capital, defende a tarifa única como recurso para baixar o custo médio da operação de transporte. Para Pavani, os moradores da periferia, em geral têm menos recursos do que quem vive nos bairros mais próximos ao centro. É o que chama de socialização da tarifa.

CNTT leva queixas dos transportes a Bresser

Depois de reagir, através da imprensa, contra o congelamento de tarifas e pregar a desobediência à *tablita*, na correção dos fretes anteriormente contratados, lideranças dos transportes de carga e passageiros, capitaneados pelo presidente da CNTT, Camilo Cola, foram levar seus problemas ao ministro Bresser Pereira, da Fazenda, e ao seu assessor de Tarifas Públicas, Paulo Galeta. Dos cinquenta empresários reunidos na CNTT, vinte foram recebidos por Bresser durante quarenta minutos.

Dos setes itens da pauta: tarifas de passageiros, frete de carga, impostos sobre veículos, financiamento subsidiado, consórcio, fornecimento de pneus e câmaras e criação de um conselho dentro da SEAP para analisar os aumentos da indústria automobilística - alguns resultados já foram obtidos.

O BNDES anunciou a ampliação de sua participa-

cinquenta, para 80% no financiamento de caminhões pesados e ônibus, com carência de três a seis meses e juros de 10,5% ao ano mais 1,5% de *del credere* e os consórcios tiveram seu prazo ampliado de 24 para cinquenta meses através da Portaria 220, do Ministério da Fazenda, que autoriza a formação de novos grupos.

As tabelas de frete, no entanto, continuam congeladas e serão revistas somente após o descongelamento, da mesma forma que as tarifas de passageiros intermunicipais e interestaduais. Apenas no caso dos ônibus urbanos, o ministro prometeu negociação entre 25 e 30 deste mês. Mas autorizou a ampliação para 45 dias do prazo para faturamento do óleo diesel, limitado em quinze dias. A redução dos impostos incidentes sobre os veículos continua sendo reivindicada através da Anfavea - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.

Nova portaria pouco agrada

Atendendo a solicitações da CNTT, NTC e vários sindicatos do setor, a Sunab revogou as normas que autorizavam as revendedoras de veículos a cobrar até 10% do preço como "taxa de reserva".

A cobrança foi autorizada pela portaria 11/86 da Sunab, de fevereiro do ano passado, para evitar que um mesmo frotista multiplicasse suas reservas. Em setembro do ano passado, outra portaria da Sunab, a 59/86, determinou a devolução da reserva — porém, sem juros e sem correção monetária — no caso de desistência da compra. Agora, ambas as deliberações

foram revogadas pela Portaria 92/87, e 9 de junho.

Mas, a NTC ainda não está satisfeita e já pleiteou nova portaria garantindo a correção monetária das reservas depositadas, tanto no caso de desistência como quando o candidato compra realmente o veículo. "Reindexada a economia de forma plena, a simples devolução ou o simples abatimento da reserva constitui perda substancial para os compradores", argumenta a entidade.

Enquanto a Sunab não se pronuncia, a NTC aconselha a livre negociação, buscando atualizar o valor da reserva.

ANTP tem propostas para evitar convulsão social



As recentes explosões de violência popular contra os transportes coletivos, especialmente, no Rio de Janeiro, constituem um sinal de alerta máximo. As autoridades precisam resolver imediatamente problemas criados há anos, vencendo a indecisão diante da necessidade de reformas institucionais, para eliminar o conflito entre o lucro dos empresários e a incapacidade dos usuários de pagar tarifas reais.

A advertência consta de um estudo da ANTP — Associação Nacional de Transportes Públicos, que será apresentado durante o VI Congresso da entidade, de 25 a 28 de agosto, em Salvador. Segundo a co-

missão, os transportes em quase todas as cidades brasileiras estão à beira do caos e a situação se agrava a cada dia, ameaçando transformar-se no estopim de uma convulsão social. Os baixos salários reprimem a demanda e a única saída é dissociar as tarifas da remuneração dos operadores, acrescenta o estudo.

Para a ANTP, "os pedidos de estatização e as alegações de que as empresas privadas só visam lucro também não levam a soluções, operadores públicos têm sempre custos maiores e o Estado não suportaria a enorme carga de subsídios".

Como solução, a Comissão de Economia da ANTP propõe uma fórmula mista.

O poder público ficaria com o gerenciamento e a receita de toda a rede de ônibus, enquanto as empresas se encarregariam da operação, recebendo por quilômetro rodado. Como o usuário só suporta pagar uma parte dos custos, o restante deve ser coberto

por um fundo formado pelos beneficiários indiretos do transporte coletivo. Entre eles, as empresas que não fornecem transporte a seus empregados e órgãos responsáveis por segmentos específicos, como idosos, estudantes e desempregados.

Rede ganha maior eficiência

Aumento na produção da frota de mais de 20% com grandes reflexos positivos na eficiência operacional e na receita da empresa. Este já é o primeiro resultado de apenas três meses de aplicação do Projeto Sigo — Sistema de Gerenciamento Operacional, um programa de informatização que a Rede Ferroviária Federal acaba de implantar nas suas sete superintendências regionais.

O investimento do projeto nesta primeira fase consumiu US\$ 10 milhões. Os recursos, liberados pelo BNDES — Banco de Desenvolvimento Econômico e Social, foram empregados na aquisição de dezoito microcomputadores Cobra 540 e na modernização de mais de duzentas estações ferroviárias. Tudo isso já permite ao Sigo o acompanhamento, controle e gerenciamento On Line e a Real Time dos 45 000 vagões e das 1 600 locomotivas da Rede, num percurso ferroviário nacional de 22 184 km.

"As melhorias nos níveis de eficiência da empresa após a implantação do Sigo são patentes",

afirma o engenheiro Nicácio Marcondes Netto, titular da Superintendência de São Paulo da RFFSA, cuja a área de atuação atinge até Corumbá (MS), fronteira com a Bolívia. Segundo ele explica, antes da implantação do programa, a localização de um vagão podia demorar mais de 48 horas. Atualmente, o mesmo vagão pode ser localizado em apenas 15 segundos, em qualquer um dos 57 terminais do projeto Sigo instalados em São Paulo.

"Além do mais", conclui Marcondes Netto, "a informatização da empresa já está possibilitando melhor aproveitamento do pessoal da área de operação. Pela sistemática anterior, o chefe de Estação e todos os envolvidos com operação gastavam 100% de seu tempo com manipulação de papéis (preenchimento de fichas e seu envio à administração). De abril para cá, quando começou a operação do Projeto Sigo, 60% do tempo desse pessoal já é utilizado para resolver problemas de operação. Isto explica bem porque está havendo melhoria de eficiência".



Medalha para Figueiredo não agrada transportadores

Entre fazer a vontade do ex-presidente João Batista Figueiredo, que manifestou desejo de "ser esquecido", e prestar-lhe uma homenagem "como reconhecimento da classe dos transportadores rodoviários de carga pelos serviços a ela prestados", o Conselho Superior da NTC preferiu a segunda opção. E decidiu "por unanimidade", segundo seu presidente, Sebastião Ubson Ribeiro, outorgar-lhe a honraria máxima da entidade, a Medalha do Mérito Rodoviário, que lhe será entregue em coquetel no próximo dia 11 de agosto, no Buffet Baiúca, em São Paulo.

A medalha é distribuída anualmente a oito pessoas físicas e jurídicas que, no entender do Conselho tenham prestado serviços à classe. Este ano, além do ex-presidente Figueiredo, serão homenageados os empresários Atilio Giacomelli, Luiz Pandolfo, Vicente Costa, Agrário Marques Dourado, Baldomero Tacques Filho e Sebastião Peregrino Ribeiro, todos líderes da classe e ainda a **Editora TM Ltda**, como pessoas jurídicas. A entrega a estes no entanto, será feita no próximo congresso da classe em Belém (PA), em setembro.

Apesar da unanimidade alegada por Ribeiro, algumas vozes têm-se levantando contra a homenagem a Figueiredo. Entre os que

optaram pelo respeito ao isolamento voluntário do ex-presidente, estão o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga no Estado do Paraná, Areli Teixeira de Lara e seu antecessor (e adversário), Valmor Weiss. Enquanto Lara classifica de "descabida a inoportuna a volta triunfal do ex-presidente ao cenário político pela porta da frente" e pe-



las mãos de representantes do segmento a que pertence, Weiss mostra-se "muito decepcionado com a classe". E promete não conferir a essa medalha que já lhe fora outorgada, o mesmo carinho que lhe dedicava antes de saber da decisão do Conselho Superior da NTC.

Essas manifestações acabaram por irritar o presidente da NTC e do Con-

selho Superior da entidade, Sebastião Ribeiro, que prometeu "conversar com Lara".

POLÍTICA - Seja como for, Ribeiro procura de, todas as maneiras, descartar qualquer conotação política a essa homenagem que Weiss classificou de "saudosista e inoportuna". O presidente da NTC conta que, ao entregar-lhe o convite para a solenidade, em seu sítio, em Nogueira, Estado do Rio de Janeiro, o ex-presidente mostrou-se comovido chegando a emocionar-se.

Os quase dois anos e meio que separam o fim do governo Figueiredo e a homenagem não significam que o setor o tivesse esquecido. Na verdade, a decisão de homenageá-lo ocorreu em abril, na primeira reunião do conselho, presidida por Sebastião Ubson Ribeiro, homem que tem suas raízes políticas vinculadas à Arena e ao PDS, ao qual ainda é filia-

do. Mas, a NTC não pretende fazer da solenidade de entrega da medalha um ato político e não acredita que o ex-presidente possa utilizá-la com igual objetivo. "A homenagem é meramente afetiva e assim está sendo encarada por Figueiredo", assegura Ribeiro.

Para desviar a polêmica, Sebastião Ribeiro prefere enumerar os benefícios que o então presidente da República concedeu ao setor. Tudo começou em 1982, quando o presidente Figueiredo deslocou-se de Brasília com seis ministros para prestigiar a posse do presidente da NTC, Thiers Fattori Costa e decidiu, a partir daí, abrir as portas de seu governo à entidade.

Dois anos antes, porém já havia sancionado a Lei nº 6 813, que proibia o ingresso de capital estrangeiro na atividade. Em 1983, disciplinou o segmento de transporte rodoviário de carga pela Lei nº 7 092, e as relações comerciais com carreteiros no ano seguinte, pela Lei nº 7 290. Além disso, regulamentou o setor pelo Decreto nº 89 874, de 1984 e ainda declarou a NTC de utilidade pública.

Por outro lado, a direção da NTC não teme que essa homenagem possa criar dificuldades no relacionamento do setor com o atual governo. "Não é uma homenagem ao PDS, em prejuízo do PMDB. Eu não sou político, nem quero fazer política", destaca Sebastião Ribeiro, considerando que o governo Sarney compreenderá o real sentido da homenagem.

Nova tabela de carreteiros recebe contestação da NTC

Uma das bandeiras da NTC, durante a luta pela regulamentação do setor, sempre foi uma tabela de fretes mínimos para o carreteiro. Agora, no entanto, que a Seap divulgou, a pedido da Fencavir, uma tabela de fretes máximos e mínimos para caminhoneiros, a entidade máxima dos

transportadores foi a primeira a contestar a providência.

Segundo a NTC, a tabela não tem força legal, porque a Seap não tem competência para tratar do assunto e para fixar fretes mínimos. Alega ainda que está em vigor portaria de 1985 do Ministério dos

Transportes, dizendo que os valores fixados não eram obrigatórios, mas destinavam-se apenas a "nortear entendimentos".

Nessa mesma linha de argumentação, a entidade aluga "dúvidas" sobre a validade da tabela em estados onde funcionam outras federações de carreteiros,

como São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. E ergue como escudo o congelamento de preços, que impede o repasse de aumentos. Diante disso, a NTC entende que os fretes dos carreteiros continuam submetidos unicamente às regras do mercado. Quem te viu e quem te vê!

**CONSÓRCIO
NACIONAL
SCANIA**

ANO 5

4.0000



UNIDADES ENTREGUES

5 anos de trabalho e sucesso.

Parabéns, SCANIA.

Parabéns, ASSOBRASC - Associação
Brasileira de Concessionários Scania.

Parabéns, proprietários de Scania.



Battistella Administradora de Consórcios

Empresa do Conglomerado Battistella

Av. Pacaembú, 1947 - São Paulo - SP



Dois andares da CMTC enfrenta o ceticismo geral

A CMTC trabalha a todo vapor para montar o primeiro ônibus nacional de dois andares. No entanto, entre encarregadores e operadores, reina grande ceticismo sobre o sucesso do inusitado equipamento. **Página 14**

Quanto custa o quilômetro do seu automóvel

Para facilitar o cálculo do reembolso das despesas de motoristas que utilizam veículos próprios a serviço da empresa em que trabalham, TM apresenta as planilhas de custos operacionais de 18 automóveis. **Página 20**



Segurança: é melhor prevenir que remediar

Em julho, os ônibus lideraram uma escalada sem precedentes de desastres rodoviários. Como evitar novas tragédias? TM mobilizou-se para mostrar que quem investe em segurança não se arrepende **Página 34**



E mais...

Dívidas bancárias levam Relâmpago à concordata 13

Ministro Tavares condena "excessos da Constituinte" . 14

Rio Branco-Manaus, aventura pela rota dos mosquitos 26

A eterna luta do Lloyd para sair da crise 30

Seções

Atualidades 3

Neuto escreve 9

Cartas 10

Últimas Notícias 59

Produção 60



CAPA
"Vietnã brasileiro"
faz mais vítimas. Fotos:
"O Estado de Minas"



Editora TM Ltda

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

Sócios-garantes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Editor assistente: Valdir dos Santos

Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), e Gilberto Penha

Revisora: Margarida Bezerra Leite

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb

Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Fernando Barros, Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos)

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Alach, n.º 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.

Arte e Produção: Waldemar Schön

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

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

Diretor Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTb n.º 8538)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A.B. Criscuolo e Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042) 225-1972 - Curitiba, PR.

International advertising Sales Representatives

Coordinator For International Advertising:

Brazmeda 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 Said Alach n.º 306, São Paulo, SP.

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

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 712,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Alach n.º 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 60,00. Edições Especiais: Cz\$ 90,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

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 n.º 1058, em 22/11/75. C.G.C. n.º 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual n.º 111.168.673.

Propostas na mesa

Realizada em Curitiba, dia 3 de agosto, a Câmara Técnica Volvo de Segurança das Estradas rendeu o que dela se esperava – uma improvisada receita produzida, a muitas mãos, pelas entidades de classe e os representantes do governo, para remediar uma insidiosa epidemia que mata, no País, mais gente por ano que toda a guerra do Vietnã.

Fragmentadas e incompletas, mesmo assim, as propostas da mesa redonda de Curitiba, pinçadas às pressas, de dezenas de trabalhos, constituem um retrato fiel do completo descalabro que assola as estradas brasileiras.

A irresponsabilidade começa pela inexistência, até hoje, de um sistema confiável de registro dos veículos que compõem a frota nacional. O projeto Polvo, implantado pelo DNER, foi parar na Receita Federal, onde perdeu qualquer ligação com trânsito ou transporte. A situação tornou-se ainda mais grave depois que a TRU foi substituída pelo IPVA e passou para o controle precário dos estados.

Agora, finalmente, o Ministério da Justiça anuncia verbas para o Renavam (um sistema integrado, gerido pelo Denatran). É uma providência urgente. Caso contrário, mesmo que queira e possa, o governo federal não terá como restituir aos seus legítimos donos os recursos do tão criticado compulsório sobre combustíveis.

Se o país ignora quantos veículos tem, sabe menos ainda sobre os acidentes ocorridos em suas estradas. O DNER tem bons números. Mas, os dados globais, incluindo rodovias estaduais e municipais não inspiram confiança. Por isso, uma das boas propostas de Curitiba foi a criação, também no Denatran, do Cadastro Nacional de Acidentes de Tráfego.

Algumas sugestões, como a de um eficiente sistema de financiamento para renovação da velha frota de caminhões, malham em ferro frio. Vêm sendo marteladas e repetidas com insistência desde outros carnavais, sem nenhum resultado prático.

Outras propostas caem no surrealismo. Uma delas, por exemplo, quer obrigar os órgãos responsáveis pelas rodovias a manterem programas de segurança viária e a corrigirem pontos negros. Como se essas tarefas não fossem dever rotineiro dos DERs e do DNER. Mas, os debatedores pareciam não saber disso.



E, diante da apatia do governo, sugeriram até que a indústria e o comércio se pusessem, por sua própria conta e risco, a eliminar pontos negros em alegre mutirão pelas estradas.

Mais sensatas foram, certamente, as sugestões a favor da severidade na punição e no controle de motoristas e veículos. Pede-se, por exemplo, maior repressão aos condutores alcoolizados; a volta da vistoria anual dos veículos com mais de cinco anos; elevação das multas e cobrança das mesmas no ato; mais rigor na concessão da carteira de habilitação e limitação da jornada de trabalho dos motoristas profissionais (como já se faz, com sucesso, no transporte interestadual de passageiros).

O motorista profissional seria obrigado, também, a fazer exames completos a cada dois. Não chega a ser uma exigência descabida. Porém, dificilmente, será viável do dia para a noite.

Para o caso específico dos caminhões, o documento não hesita em recomendar “rigorosa fiscalização do excesso de peso” e a responsabilização do embarcador pela infração. Outra idéia é tornar o tacógrafo obrigatório, transformando-o em verdadeira “caixa preta”. Se a primeira recebeu aprovação geral, a segunda é discutível. Afinal, em grande número de situações, especialmente no tráfego rodoviário, o tacógrafo reduz acidentes e poupa combustível. Mas, em muitos casos (veículos de autônomos ou transporte urbano, por exemplo), seu uso não tem sentido.



Carrocerias Aratu continua em pleno funcionamento

Em TM nº 279, abril de 1987, nos sentimos realizados com o interesse demonstrado pelo leitor João M. Nascimento pelos fabricantes de carrocerias para ônibus.

É nosso dever informar ao Sr. João que a Fábrica de Carrocerias Aratu, instalada em Salvador desde 1969, continua em pleno funcionamento. É, inclusive, o maior fornecedor dentro do Estado.

A nossa indústria desenvolveu, no ano passado, a sua carroceria em estrutura de alumínio. A primeira unidade foi entregue em março deste ano. Esse novo modelo foi batizado com o nome de "Amaralina", seguindo tradição da

fábrica de adotar nomes de locais pitorescos da bela região em que vivemos. Foram retirados de linha os modelos "Natus Bahia", "Itapuã", "Itaparica" e "Abaeté", que eram fabricados em estrutura de ferro.

Devido à crise que afeta o setor, a fábrica, que já alcançou uma produção mensal de 25 unidades, hoje está produzindo, em média, dez carrocerias por mês. Esperamos que sejam resolvidas todas as questões aflitivas do setor de transporte urbano para seguirmos lutando e manter acesa a chama de dar ao Nordeste a sua própria indústria.

Carrocerias Aratu S.A. - Salvador, BA.

Retribuição em serviços

Recebemos a revista TM nº 279, abril de 1987, que nos coloca em evidência na página nº 5.

Pela leitura da mesma, pudemos avaliar o quanto esta revista tem sido útil aos seus assinantes e, por esse motivo, temos a satisfação de parabenizá-los.

Aproveitamos a oportunidade para nos colocar à disposição de TM, em forma de reciprocidade, oferecendo eventuais serviços de assessoramento e

desenvolvimento de projetos em processamento de dados.

Sem mais para o momento, agradecemos a gentileza da reportagem.

Decisão Informática - rua Prof. Andriolli nº 9 - 02840, Freguesia do Ó - São Paulo, SP.

TM agradece a oferta, mas, não espera nem aceita "reciprocidade" pelas reportagens publicadas.

Endereço da Puma

TM nº 280, maio de 1987, contém uma reportagem sobre as linhas Puma T4 e T2. Já utilizamos os modelos Puma mais antigos em entregas urbanas e estamos precisando do endereço da empresa para pedirmos peças de reposição.

Gostaríamos de solicitar também o endereço da Volvo, para troca de correspondência.

Newton de Novais Feitosa Filho - gerente de Operações da Bom Sucesso Viagens Ltda. - João Pessoa - PB

Os caminhões Puma, conforme informa a edição TM 280, estão sendo produzidos pela Araucária S/A Indústria de Veículos - Rodovia Régis Bittencourt, km 6,5, Bairro Pinheirinho, Curitiba CEP 81500, Paraná. O endereço da Volvo é: Cidade Industrial - Área Norte. Rua Lateral Direita, 2 600 - Caixa Postal 7981 - CEP 81000 - Curitiba - PR

Egolatria

Foi com grande impacto que vi meu nome (escrito com "V" invés de "W") inserido na seção "Atualidades" de TM nº 280, maio de 1987. O assunto não é surpresa, pois já fora publicado antes por outra revista especializada. Supõe-se que a matéria foi fornecida por pessoa interessada, pois TM está sempre divulgando tudo o que se relaciona com o transporte em primeira mão.

Minhas atitudes em defesa do sindicato, acima de qualquer interesse pessoal, falam por mim. Nisto, faço dupla com o corretíssimo Nelson Victor Koerich.

No tocante ao meu amigo Valmor Weiss, quero dizer que não rompi com o mesmo, e nem o farei. Como se pode ganhar uma guerra com tão temido jornalista que consegue, no prazo curto de um ano, du-

rante a campanha eleitoral, ser notícia do jornal de oposição criticando seu próprio partido, pixar seu sindicato e fazer propaganda da sua concordata?

O que a classe precisa é achar uma fórmula de aproveitar tanta energia em sentido realmente construtivo, sem cairmos na egolatria.

Waldomiro Koialanskas Filho - Curitiba, PR.

Por falta de espaço, a notícia foi publicada com atraso.

A sua divulgação pela revista da NTC não a invalida, pois TM tem uma lista de leitores diferentes das demais publicações.

Como a notícia deixa claro, a fonte da informação foi, de fato, Valmor Weiss. Mas daí a promover-lo a jornalista vai uma grande distância.

Valmor com "V", Waldomiro com "W". Sem egolatrias.

Plantas de ônibus

Há anos, trabalhei no projeto de apresentação visual dos ônibus de uma empresa de transporte urbano, tendo a oportunidade de analisar plantas nas quais eram detalhadas especificações e dimensões do veículo.

Apesar de não mais exercer a profissão de desenhista, agrada-me desenvolver alguns trabalhos práticos e, ao recordar o estudo, avantei a possibilidade de fazer algo semelhante, porém, para os atuais veículos de transporte de massa.

Pergunto a TM sobre o procedimento para obter uma planta de ônibus de três eixos, de grande porte, com indicação de todas as suas características técnicas.

Edmar Ribeiro Hermeto - SHIN - QI 15 - conj. O4 - Casa 08 - 71500 - Brasília DF.

Dirija-se às fábricas de ônibus, à Fabus ou ao DNER.

SIEMENS

**Somos auto-suficientes na produção
do combustível mais barato do mundo:
a energia elétrica.**



Assim, no Brasil, o transporte urbano e interurbano com tração elétrica é a solução mais adequada para atender ao trânsito de pessoas e cargas.

A Siemens, com sua avançada tecnologia eletro-eletrônica e longa experiência mundial na área de transportes por tração elétrica, produz uma linha de equipamentos e sistemas para tração, sinalização e alimentação de energia para redes ferroviárias, metroriárias e de ônibus elétricos urbanos. Além de inúmeros projetos e fornecimentos no mundo inteiro, a Siemens participou no Brasil com sua tecnologia e seus produtos nas instalações dos Metrô do Rio de Janeiro e São Paulo, da FEPASA, RFFSA/CBTU e da CVRD/EFVM. Atuando junto a estas redes de transporte urbano e interurbano, a Siemens não se restringe à produção e instalação dos equipamentos, oferecendo a mais completa assistência técnica desde a fase de projeto à manutenção dos sistemas em operação.

A consequência disto é a confiabilidade oferecida às concessionárias dos serviços e maior segurança, conforto e rapidez para os usuários. Deste modo, uma vez mais, a Siemens participa do desenvolvimento brasileiro, produzindo equipamentos e sistemas para um setor fundamental para nossa economia qual seja, o dos transportes.

Equipamentos Siemens para sistemas de tração elétrica

- Motores de corrente contínua e alternada para tração ferroviária e rodoviária;
- Conversores estáticos tiristorizados para alimentação e regulação de acionamentos em corrente contínua e trifásica;
- Equipamentos para controle e supervisão de acionamentos de controle variável;
- Equipamentos elétricos para alimentação e controle de sistemas auxiliares.

Equipamentos Siemens para sistemas de sinalização

- Sistemas e equipamentos para controle automático de trens;
- Painéis de supervisão, controle e formação automática de rotas;
- Sistemas para telecontrole de sinalização de linhas ferroviárias;
- Equipamentos de sinalização e proteção automática de linhas.

Equipamentos Siemens para sistemas de alimentação de energia

- Sistemas e equipamentos de alimentação, comando, controle e proteção para subestações de tração ferroviária e rodoviária;
- Retificadores e inversores de sílcio para subestações;
- Painéis de serviços auxiliares para subestações, sistemas de alarme de incêndio, sistemas de ventilação;
- Sistemas de telecomando, telesinalização e telemedida para redes de alimentação de energia elétrica.



Equipamentos e sistemas Siemens para o transporte urbano e interurbano: qualidade, segurança e durabilidade.

As informações contidas neste impresso estão sujeitas a alterações sem prévio aviso.

Siemens S.A. - Divisão de Material Elétrico Industrial □ SEDE CENTRAL • São Paulo: 05110 - Av. Mutinga, 3650 - ☎ (011) 833-2211 ☎ (011) 34090 e 23641 □ FILIAIS/ESCRITÓRIOS DE VENDAS • Belém: 66000 - Travessa Campos Sales, 268 - Ed. Justo Chermont - ☎ (091) 222-0785 - ☎ (091) 1322 • Belo Horizonte: 30000 - Rua Uberaba, 111 (Barro Preto) - ☎ (031) 337-8633 - ☎ (031) 1084 • Brasília: 70730 - SCR-N-Q - 704/705, Bl. E, Lojas 29/30 - ☎ (061) 273-2235 - ☎ (061) 1388 • Curitiba: 80000 - Rua Cláudio Chatagnier, 112 (Bacacheri) - ☎ (041) 262-7422 - ☎ (041) 5062 • Fortaleza: 60000 - Rua Liberato Barroso, 307, sala 322 - ☎ (085) 221-4222 - ☎ (085) 1233 • Porto Alegre: 90000 - Av. Amazonas, 477 (Navegantes) - ☎ (0512) 42-2200 - ☎ (051) 1325 • Recife: 50000 - Rua da Aurora, 1633 (Sto. Amaro) - ☎ (081) 231-4056 e 231-4297 - ☎ (081) 1237 • Ribeirão Preto: 14100 - Av. Portugal, 833 - ☎ (016) 635-2984 - ☎ (016) 6735 • Rio de Janeiro: 20040 - Rua do Ouvidor, 97 (Centro) - ☎ (021) 291-7788 - ☎ (021) 21038 e 21890 • Salvador: 40000 - Rua Barão de Cotegipe, 261 (Calçada) - ☎ (071) 236-1821 - ☎ (071) 1265 • Vitória: 29000 - Rua Gal. Osório, 83, sala 1409 (Edifício Portugal) - ☎ (027) 223-5466 - ☎ (027) 2281