

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 339 - JUNHO 1992 - Cr\$ 13 000,00


Editora TM Ltda



A velha linha F ganha cara nova

CADERNO ESPECIAL
**O plano da CNT para
os transportes**

INTERMODAL
**Contêiner cresce
na ferrovia**

HOMEM DE TRANSPORTE
**Uma cédula
para você votar**

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redatores
Carmen Lígia Torres
Walter de Sousa

Colunista
José Luiz Vitú do Carmo

Colaborador Autônomo
Marco Piquini (Londres)

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Chefe de Arte
Alexandre Henrique Batista

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO TÉCNICO

Gerente
Economista Jorge Miguel dos Santos

Assistente
Eng.º Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Ryniti Igarashi

Gerente
Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes
Carlos A. B. Criscuolo, Roberto Lucchesi Jr.
Vito Cardaci Neto

Representantes

Paraná e Santa Catarina
Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
CEP 80060 - Fone (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fones: (051) 224-9749 / 224-5855
Telex 51917
90160 - Porto Alegre-RS

DEPT. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LUBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 147.000,00
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 13.000,00. Em
estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme
R.E. Proc. DRT. 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

Circulação: 17.000 exemplares
Registrado no 2.º Dfício de Registro de Títulos e
Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação
n.º 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são
necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.
Uma publicação de

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

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

C.G.C. 53 995 544/0001-05
Inscrição Estadual n.º 111 168 673 117

IVC
Instituto
Verificador
de Circulação

Filiada à ANATEC e à ABEMD
Filiada ao IVC
Instituto Verificador de Circulação
Circula em Julho / 1992

Ano 29 - n.º 339 - Junho de 1992
ISSN n.º 0103-1058 - Cr\$ 13 000,00

SUMÁRIO

ECOLOGIA**12 Mercedes-Benz e Scania trazem novidades**
Combustíveis alternativos e motores *low emission***LANÇAMENTO****14 Ford rejuvenesce Linha F, após 35 anos**
Capô basculável em fibra melhora acesso ao motor**CARGA LÍQUIDA****20 Acusadas se defendem, mas pouco esclarecem**
Esso, por exemplo, nega controle sobre a Transdepe**FUTURO DO TRANSPORTE****23 Conferência da CNT analisa setor até 2010**
Prevendo crescimento do PIB a partir de 1995, o documento aprovado na conferência faz propostas de incentivo ao desenvolvimento dos transportes, à integração dos modais e sua adequação às novas realidades econômica, social, ambiental e energética**LOCAÇÃO****39 Uma opção que começa a despertar interesse**
É uma alternativa para *leasing* e até terceirização**INTERMODAL****42 Transporte ferroviário já usa mais contêineres**
O modal rodoviário e a intermodalidade se beneficiam**TECNOLOGIA****47 Daimler-Benz tem produtos para todos os modais**
Empresa mostra na Ecobrasil o que faz no transporte**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS****SEGREDO****51 Chassi Autolatina finaliza primeira fase de testes**
Novos protótipos serão testados agora pelos frotistas**ECOLOGIA****53 Scania apresenta chassis a gás e a metanol**
Fábrica traz opções de veículos ecológicos da Suécia**URBANO****54 Rio opera milagre pela simples transferência**
CBTU e Cia. do Metrô renascem das próprias cinzas**SEÇÕES**

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos e Rumores - 46 Produtos - 50 Última Parada - 58

Capa: Foto Paulo Igarashi

Reportagem sobre EDI desagrada leitor

Julgo pouco esclarecedora a matéria sobre EDI publicada na edição de março de 1992. Não está estabelecido que EDI seja uma simples comunicação de dados de computador por via telefônica. Lembro que muitas empresas já fazem um intercâmbio de informações sem nenhum intermediário. Além disso, EDI é muito mais que uma simples transmissão de arquivos. É uma forte ferramenta que torna infinita a capacidade de transmissão de dados de uma empresa, convertendo-se, assim, no maior aliado de um sistema logístico. Vale o alerta, pois há uma divulgação indiscriminada do EDI. Conseqüentemente, empresas que nem de longe precisam de tal sistema partirão para esta solução por julgá-la a única forma satisfatória de transmissão de dados. EDI não é apenas uma sigla para *Electronic Document Interchange*. É um ramo da prestação de serviços de informática — outrora denominado *bureau* — que tende a ser muito concorrido e, disto, as empresas de transporte podem tirar proveito.

CARLOS ALBERTO MIRANDA
Expresso Mira Ltda.
São Paulo-SP

Os esclarecimentos do sr. Mira estão explícitos na reportagem, que reproduz sua entrevista e também dados coletados junto a outros especialistas no assunto. Na página 18, a matéria diz "Carlos Alberto Mira, diretor do Expresso Mira, ... questiona sua aplicação indiscriminada..." Em seguida, diz: "Ele reconhece que o sistema apresenta avançada ferramenta para fortalecer a parceria..." A respeito do intercâmbio feito por outras empresas, a matéria informa, na página 19, que "há três anos, pelo menos, algumas empresas desenvolveram sistemas capazes de intercambiar informações diretamente...sem mediação de detentoras de redes especializadas". Quanto ao mercado de prestação desse serviço, o texto esclarece, na página 17: "Proceda, GSI e Interchange são algumas das grandes operadoras do EDI no Brasil ..." Portanto, TM não vê onde a matéria foi pouco esclarecedora.

Increal desmente briga na cisão

Dirigimo-nos a TM com o intuito de agradecer pela matéria publicada nas páginas 43 e 44 da edição de abril do corrente ano.

Informamos, outrossim, que a matéria contém duas irrealidades, a primeira quando declara que, depois de brigas entre sócios, a Increal recupera fôlego e se diversifica, lançando ônibus urbano. Na verdade, o que citamos quando fomos entrevistados é o fato de que, após a CISÃO, pois nunca houve brigas (o que houve foram interesses por parte de outras empresas do grupo, interesses aos quais se seguiram diálogos e acordos), o Sr. Libano Paludo ficou com a totalidade das cotas da Increal Ltda. A segunda irrealidade está no fato de que a INCREAL pertence ao Sr. LIBANO PALUDO e ESPOSA, e não a Libano Paludo Filho e Esposa.

BENTO GARCIA
Increal Ltda.
Diretor Comercial
Chapecó-SC

Mais críticas ao congresso embarcado

Venho acompanhando as notas que têm sido publicadas pela NTC referentes ao "Congresso do ano 2000" e, atendo-me a alguns comentários, também publicados por esta revista, desejo tecer algumas considerações sobre o que seja um congresso, pois, a meu ver, o que se pretende é realizar uma repetição do que aconteceu no último congresso de Natal: "Muito lazer e pouco, ou quase nenhum, trabalho."

Com a experiência vivida em Natal, nossos líderes deveriam fazer uma profunda avaliação dos resultados e verificar que partir para um novo congresso — realmente de trabalho — seria o mais adequado à realidade de um país que, em 1991, já caminhava muito mal e que hoje está muito pior, pois o desemprego atinge limites que superam os piores índices de 1985.

Congresso de dez dias é para empresários que não têm problemas de espé-

cie alguma, principalmente financeiro.

Normalmente, um congresso bem feito tem a duração de três dias, ou cinco ao todo, se se incluir o de chegada e o de retorno.

Uma vez que, no navio, serão dez dias, o que se presume é que, para LAZER, o tempo será realmente muito vasto.

Desde o dia em que tomei conhecimento da decisão adotada em Natal, concluí que foi um erro muito grande o fretamento de um navio, uma vez que não estamos vivendo na época do 'milagre brasileiro', mas sim na do seu oposto.

No tocante aos cálculos que dizem ter sido feitos tomando-se por base dez dias, de fato o custo seria igual; entretanto, para cinco dias seria, no máximo, um pouco mais da metade do preço do navio.

Estou fazendo essas colocações porque a impressão que causam as divulgações é a de que o sistema caminha bem e a de que pouco temos a reivindicar das autoridades competentes, quando a situação é quase que catastrófica. Senão, vejamos:

- preços dos caminhões — estratosféricos;
- preços de peças e de componentes — um verdadeiro assalto;
- financiamento de veículos — caso de polícia;
- leasing* — tabelas impraticáveis;
- condições das estradas federais e estaduais — com exceção das de São Paulo e do Paraná — sem comentários;
- impostos sobre o sistema — escorchantes;
- fiscalização nas barreiras — caso de polícia;
- roubo de carga/assalto a veículos — uma loucura.

Politicamente, é importante contar com autoridades num evento tão importante. Nesse caso, levar quem nos interessa é impraticável, pois trata-se de uma viagem de navio.

Finalizando, creio que o correto seria realizar um congresso em navio em época oportuna, talvez no ano 2000, se, até lá, o Brasil e o Sistema de Transportes estiverem em condições para isso.

MOACIR FERRO
ITD Transportes
Osasco-SP



NEUTO

ESCREVE

Um plano para os transportes

Esta edição divulga um caderno de dezesseis páginas contendo uma condensação livre do relatório-síntese "Brasil: Transporte para o Futuro", preparado pela CNT — Confederação Nacional do Transporte.

Num país que prima pela escassez de dados e onde o governo vem negligenciando sistematicamente o planejamento, especialmente o de transportes, a simples realização do estudo já merece aplausos.

O relatório, no entanto, encerra méritos adicionais. Um deles é o de reunir num mesmo documento planos de curto, médio e longo prazos para todos os modais e de apresentar, de quebra, um capítulo multimodal.

Não se pode negar também a profundidade dos trabalhos específicos, elaborados por mais de vinte técnicos de primeira linha (entre eles, o ex-ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo) e coordenados pelo secretário-geral da CNT, o ex-presidente do Geipot, José Menezes Senna.

É certo que o documento não está totalmente isento de alguns pleitos corporativistas, alguns deles até mesmo antigos, tais como a criação de fundos de financiamento para veículos comerciais, a limitação da responsabilidade civil nos acidentes com ônibus ou a isenção de impostos na compra de navios. No entanto, percebe-se no trabalho a

disposição dos empresários de fazerem a sua parte para redimirem o setor. Isso fica claro, por exemplo, na proposta de recriação do antigo imposto sobre combustíveis ou do extinto imposto sobre transportes; ou ainda, quando o relatório solicita "rígida e eficaz fiscalização do peso bruto e por eixo dos veículos em trânsito nas rodovias".

Outro mérito do documento é o de acenar, neste momento de aguda crise, com um pouco de otimismo (discreto, é verdade, porém fundamentado) a médio e a longo prazos. Afinal, a retomada do crescimento da economia, prevista para 1995, mesmo que moderada, exigirá expansão mais do que proporcional dos serviços de transportes — e isso poderá abrir oportunidades preciosas, especialmente nos setores de exportação e na movimentação regional de cargas.

Registre-se também uma posição bastante lúcida em relação à propalada privatização da infraestrutura, em especial das rodovias. Embora apoiando integralmente a política de desestatização de empresas de transportes promovida pelo governo, o estudo alerta para o risco de se imaginar que a privatização da infra-estrutura constitua panacéia para a momentânea falta de recursos oficiais.

Como não se aplica a estradas já existentes (ninguém compra rodovias em nenhum lugar do mundo), o modelo fica restrito à construção de novos trechos — mesmo assim, em casos especiais.

Destaque-se também que o trabalho não constitui uma obra apenas dos tecnocratas. Além de passar pelo crivo de um conselho externo de trinta notáveis, o documento sofreu retoques propostos durante uma conferência que reuniu mais de mil empresários e técnicos. Pode-se dizer, portanto, que reflete a média do pensamento nacional sobre o assunto.

Resultado tão alentador só foi possível depois que a CNT decidiu incorporar aos seus quadros os modais não-terrestres. E isso graças à competência de uma diretoria que soube escolher um bom caminho para trabalhar pelo setor. Longe de ser obra do acaso, o relatório resulta igualmente da feliz reunião, numa mesma equipe consultiva, de experimentados estrategistas em política patronal e de excelentes técnicos em planejamento de transportes.

Resta saber até que ponto o relatório terá conseqüências práticas, materializando-se em planos, realizações, empreendimentos, leis, decretos ou portarias.

Tudo isso não parece muito fácil num país onde tanto o eleitor como os parlamentares e os governantes têm uma consciência muito curta sobre a importância do transporte. De qualquer maneira, o trabalho da CNT, além de inaugurar um novo e mais produtivo estilo de política patronal, deu um passo à frente no planejamento do setor. Trata-se de um processo que as próximas diretorias têm a obrigação de realimentar e de aprimorar.

Transporte já dispõe de bancos especializados

Depois que a Constituição de 1988 possibilitou a criação de bancos múltiplos, o setor de transportes passou a dispor de bancos especializados em financiá-lo. O mais novo deles é o Transbanco (nome ainda não oficializado), com sede em São Paulo, que a Volvo e sua rede de concessionárias criaram a partir da compra das ações do MidBank, 50% das quais estavam nas mãos do Midland Bank, da Inglaterra, e as outras 50% nas do Bamerindus. Com patrimônio líquido de US\$ 6 milhões, o Transbanco vai transferir recursos para as 55 concessionárias da marca financiarem equipamentos de transportes.

O Dibens é o banco múltiplo do Grupo Verdi, que opera desde 1989, contando com recursos da ordem de US\$ 90 milhões para financiar o setor por intermédio de *leasing*, consórcio, *cdc* e *Finame*. José Renato Simão Borges, vice-presidente do Dibens, conta que se não fosse pela recessão, o banco estaria hoje com recursos 30% maiores. Com sede

em São Paulo e agências regionais instaladas em São José do Rio Preto e no Rio, e mais doze agências, o Dibens consegue atender a 1 200 clientes em todo o território nacional.

Além de prestar serviço às trinta empresas do grupo, entre elas nove concessionárias Mercedes-Benz com 25 pontos de vendas, o banco, que representa entre 7% e 8% do faturamento do grupo, mantém convênio com 85% das concessionárias MB para oferecer apoio junto à fábrica e ao operador de transporte.

Além dos bancos das montadoras, tais como o da Fiat, o da General Motors e o da Autolatina, que financiam suas concessionárias, o mercado também dispõe do Sogeral e do BMG, que possuem departamentos especializados para prestar atendimento ao setor.

Presidente da CNT poderá ser Andrade

O mineiro Clésio Soares de Andrade, presidente da NTU — Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano, deverá ser mesmo o próximo presi-



Clésio Andrade diz ter maioria dos votos

dente da CNT — Confederação Nacional dos Transportes. Andrade declara que já tem o apoio de seis das oito federações de empresas de ônibus, setor ao qual cabe indicar o candidato às eleições, previstas para o final do ano.

Embora tenha se declarado candidato (TM n.º 331, setembro/outubro de 1991), Camilo Cola não tem cabalado votos. Seus assessores não confirmam a desistência. Nas hostes clesistas, já há quem fale em aparar arestas, contemplando os minoritários colistas com cargos na diretoria. Assim, a disputa pode acabar numa boa pizza à portuguesa.

DESTAQUE

MAIS NOMES NO SEGUNDO ESCALÃO DOS TRANSPORTES



Osires Stenghel Guimarães volta à Rede

Até o fechamento desta edição, ainda não havia sido escolhido o nome para o cargo mais importante do segundo escalão da área dos transportes em nível federal: o substituto de José Henrique D'A-morim Figueiredo na Secretaria

Nacional dos Transportes. Amir Galdino de Oliveira, secretário adjunto de Figueiredo, continua respondendo interinamente pela função. Quanto às demais funções, estão quase todas preenchidas.

Alguns cargos ganham mais espaço graças à fusão de departamentos, tais como o Departamento de Transportes Terrestres (que juntou o rodoviário e o ferroviário), para o qual foi nomeado o advogado Paulo Cavalcante Soares, que trabalhava para Camilo Cola em Brasília. Cavalcante tem ascendência sobre o engenheiro Osires Stenghel Guimarães, nomeado para presidente da Rede Ferroviária Federal, que substituiu o mineiro Martiniano Lauro de Oliveira,

demitido por envolvimento em escândalos da Rede e na Agef. Stenghel volta à Rede, depois de dirigi-la durante a gestão anterior de Affonso Camargo na pasta dos Transportes. Ultimamente, era presidente da Codepar — Companhia de Desenvolvimento do Paraná, empresa que coordena o Corredor de Exportação e envolve a construção da Ferroeste.

O DNTA — Departamento Nacional de Transporte Aquaviário tem como novo diretor o almirante reformado Sérgio Tavares Do Hesty. O novo presidente do Geipot é Clóvis Fortes Aragão, que coordenou a comissão encarregada de revisar a regulamentação de carga perigosa.

CONHEÇA AS VANTAGENS SENAP PARA ALINHA FORD 93.



F 14000 - HD



F 4000



CARGO*

*Linha Cargo já equipada com motores Cummins: robustos e econômicos.

- **Consórcio** com prestações em até 60 meses.
- **Leasing em 24 meses**, com vantagens de poder abater os valores no I.R. de sua empresa.
- **Supervalorização** no seu caminhão usado.
- Garantia de **serviço** e plantão 24 horas.

Maior estoque de peças do Brasil, com os menores preços.

Confira (011) 208-5211.



Os modelos F 12000 e F 14000 possuem capuz de motor basculante e removível, com fácil acesso aos componentes mecânicos.



Via Dutra, Km 227 - Guarulhos - SP
PABX: 964-0033 - Fone: 209-0033 - Fax: 913-0551

Brazul tem serviço de reparo de cegonha

A Brazul, uma das mais tradicionais empresas de transporte de veículos zero km, localizada em São Bernardo (SP), profissionalizou a administração depois que seu controle acionário foi transferido para o grupo alemão Zulber, através da Vieholding Comércio e Participações Ltda. Uma equipe de seis gerentes, subordinada ao presidente do grupo, José Antonio Brant de Carvalho, que detém 1% do capital, imprimiu um programa de administração participativa pouco comum às empresas do setor.

A reestruturação da empresa resultou no enxugamento da diretoria e de 10% do quadro de pessoal, o que significou redução de custos da ordem de US\$ 390 mil por ano. Ao lado da busca da produtividade, por meio de um programa interno de *full quality*, a Brazul concedeu autonomia à gerência e decidiu, entre outras coisas, terceirizar a oficina mecânica. Em área de 70 mil m², a oficina reforma as carretas para adequá-las às novas necessidades das montadoras, e oferece o mesmo serviço para as demais transportadoras, informa o gerente de Frota Própria/Patrimônio, Carlos Carvalho.

Para isso, desenvolveu um modelo de cegonha, já aprovado pelas fábricas, que se adapta aos novos automóveis, de perfil mais baixo que os atuais, a ser lançada pela GM e pela Autolatina ain-



Foto: Divulgação

A Brazul decidiu otimizar as instalações e prestar serviços a terceiros

da neste ano. A Brazul já faz o transporte de automóveis importados do porto de Santos, com perfil parecido com o daqueles que serão lançados no Brasil.

Luiz Fernando de Andrade, gerente comercial da Brazul, afirma que um dos principais resultados da gestão participativa foi a redução das avarias dos veículos transportados de 3,5% para 1,5%. Por sua vez, o gerente de Operações, Jorge Yoshizava, diz que as relações com os caminhoneiros autônomos melhoraram muito depois que foi criada uma comissão de três representantes dos 125 agregados. Essa comissão criou regras para disciplinar a fila de serviço.

Para melhorar o apoio logístico às concessionárias, a Brazul instalou novas filiais em Florianópolis e em Vitória, além das de Curitiba, de Caçapava (SP) e do Rio de Janeiro. Mantém serviço de atendimento ao cliente durante 24 horas por dia e todo o serviço de expedição é informatizado.

Governo libera carga perigosa a atacadista

A Polícia Rodoviária Federal não está mais exigindo documentação especial de carga perigosa para o transporte de quantidades limitadas de produtos perigosos embalados e distribuídos para o varejo ou para uso doméstico. A liberação foi dada pelo Ministério dos Transportes e Comunicações, por sugestão de nota técnica do Geipot atendendo ao pedido da ABAD — Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores de Produtos Industriais.

Antes da portaria do Ministério, era comum os caminhões serem interceptados e proibidos de seguir viagem porque determinados produtos, como, por exemplo, isqueiros a gás e materiais de higiene e de limpeza contendo amoníaco, estavam sendo transportados juntamente com outros, e o veículo não portava a etiqueta de identificação do produto.

PISCA

■ Osório Guimarães Filho, presidente da Fenatac e do Sindibrás, foi homenageado pela NTC com a Medalha do Mérito Rodoviário durante a solenidade de abertura da Conferência Nacional para a Integração e Desenvolvimento do Transporte para o Futuro, realizada em Brasília, de 12 a 15 de maio. A entrega foi feita pelo presidente Fernando Collor de Mello (foto).



■ Tendo o STJ — Superior Tribunal de Justiça decidido aplicar correção monetária em multas de trânsito somente trinta dias após a notificação do infrator, está aberto o espaço para discussão sobre valores cobrados indevidamente. Segundo Marcos Aurélio Ribeiro, assessor jurídico da NTC, há muitos casos em que a correção é cobrada sem que haja notificação.

Rede ganha produtividade no transporte da soja

O Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, implantado pela Rede Ferroviária Federal, está trazendo resultados na regional 5, que compreende os estados do Paraná e de Santa Catarina. Estudos internos possibilitaram à SR-5 aumentar o volume de transporte de grãos entre Curitiba e o porto de Paranaguá de 2,4 mil t para 2,7 mil t por trem, o que representa 3,9 mil t a mais de carga por dia, sem aumentar o número de locomotivas, e fazendo movimentar 42 vagões por onde antes trafegavam 37.

Isso foi possível, segundo estudos técnicos do engenheiro Luiz Carlos Hohmann, da SR-5, graças a uma mudança na operação, que partiu do princípio de que a dificuldade não estava em puxar a carga, mas em segurar o trem contra a gravidade na descida. Para vencer declives de 3,2% e desníveis de 942 m nos 40 km da Serra do Mar, Hohmann observou que a limitação da capacidade tinha origem na necessidade de recuperar o ar da composição e, para isso, passou a manter o trem parado somente com o freio independente das locomotivas.

A operação prevê a parada do trem na estação, com uma redução entre dez libras e doze li-



Foto: Arquivo TM

Na Regional 5, mais vagões por viagem

bras de pressão do ar no encanamento geral e auxílio dos freios motor e independente. Na partida, libera-se apenas o freio independente e a composição se desloca espontaneamente, com a velocidade controlada pelo freio-motor. Com isso, mantém-se a redução do freio automático sem que haja necessidade de recuperação nem de nova redução.

No ano passado, o porto de Paranaguá movimentou 12,137 milhões de t de grãos, dos quais 42,2% foram transportados pela SR-5.

Terguar quer construir túnel no Guarujá

Reunidos na Terguar — Terminais Retroportuários do Guarujá, os 25 proprietários de 30 mil hectares de terreno ao longo da Rodovia Caiçara (Piaçagüera—Guarujá), perto do Terminal de Contêineres do Porto de Santos, em Guarujá (SP), estão divulgando o projeto de construção de um túnel de 1,2 mil metros de exten-

são, que ligará seus futuros terminais ao Tecon, e aliviará o trânsito de veículos pesados pelo local.

Os empresários estão procurando quem queira investir os US\$ 15 milhões necessários para a construção do túnel e sugerem que uma empreiteira de obras o faça, e recupere o investimento na cobrança de pedágio. Esse túnel seria utilizado para transportar, por rodotrem, os contêineres entre os terminais e o Tecon.

José Villarino Cortês, da transportadora que leva o seu sobrenome, é o mais entusiasta dentre os defensores do projeto. Segundo ele, se os terminais forem alfandegados, poderão, trabalhando 24 horas por dia, quadruplicar a movimentação do Tecon, em benefício das exportações e das importações, a um custo 70% menor que o atual. "Os contêineres seriam descarregados diretamente do navio no rodotrem, eliminando a intervenção da Codesp e vice-versa nas exportações", argumenta Cortês.

Além de convencer alguma empreiteira a construir o túnel, os proprietários da Terguar terão de vencer outra barreira: fazer com que os vereadores de Guarujá derrubem o veto do prefeito Waldyr Tamburus ao novo Plano Diretor Físico do município, que autorizaria a instalação dos terminais alfandegados ao longo da rodovia Caiçara.

■ Um dos maiores lotes de caminhões já entregues de uma só vez pela Volvo foi adquirido pela maior empresa atacadista da América Latina, localizada em Uberlândia, no triângulo mineiro, a Martins Comércio e Importação. Atrilados a semi-reboques com baú de alumínio, os primeiros 22 de um total de 72 cavalos mecânicos NL10 340 foram entregues em março; o restante chegará à empresa, em lotes mensais, até o final do ano. A Martins mantém frota de mil caminhões, dos quais 10% são da marca Volvo. Nessa compra, foram investidos US\$ 5,1 milhões.



Foto: Divulgação

■ A notícia, publicada pela Folha de S. Paulo no dia 21 de maio, de que a Mercedes-Benz transferiria a produção de caminhões para a unidade industrial de Campinas apanhou de surpresa a maioria dos funcionários. Oficialmente, a empresa nada confirma e Hans Peter Reinhardt, diretor da fábrica de Campinas, teria falado o que não devia. Ao construir em Campinas a maior fábrica de ônibus do mundo, a Mercedes tencionava unificar a montagem de veículos quando a capacidade da unidade de São Bernardo estivesse esgotada. Mas a baixa produção deixou uma ociosidade de 50%.

PISCA

Cresce a polêmica para modernizar portos

Ao prometer fazer picadinho e jogar na lata do lixo o Projeto de Lei nº 8/1991, o presidente da Comissão de Viação, Transportes e Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados, Carlos Santana (PT-RJ) (ver **TM** nº 332, novembro de 1991), ofereceu explícito apoio aos portuários que ameaçam derramar sangue nos portos para continuar mantendo o *status quo*. Em matéria de capa, a revista *Veja*, de 13 de maio, reúne algumas 'pérolas' sobre a situação:

"O ministro de Minas e Energia, Marcus Vinicius Pratini de Moraes, diz que o Brasil perde US\$ 5 milhões por ano nas exportações por ineficiência dos portos; o custo da tonelada embarcada pelo porto de Santos é 11,4 vezes maior que pelo porto belga de Antuérpia, 8,7 vezes maior que pelo alemão de Hamburgo, e sete vezes maior que pelo holandês de Roterdã; os conferentes de carga tinham, em maio, um salário de Cr\$ 3,5 milhões, mas funcionários menos preparados chegaram a receber, em março, até Cr\$ 12,9 milhões graças ao milagre da multiplicação das horas de trabalho. Um vigia 'trabalhou' 1 117 horas nesse mês de 744 horas porque estava escalado pelo Sindicato dos Estivadores para trabalhar em três navios ao mesmo tempo. Isso levou o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima, Ney Garcia Sotello, a dizer



O Porto de Santos, o maior do país, lidera os altos custos de embarque

que o samba do crioulo doido tem mais lógica do que os portos.

Mas não é só isso. Um navio atracado em Santos paga 49 taxas, entre elas uma equivalente a US\$ 1 500, para a manutenção de bóias luminosas da Marinha, e a ATP, que corresponde a 50% da soma de todas as taxas."

Carlos Santana não é mais presidente da Comissão de Transportes da Câmara, mas a bancada de seu partido, aliada a pesos pesados do Congresso, tais como Gastone Righi (PTB-SP), o senador Mário Covas (PSDB-SP) e o deputado José Reinaldo Tavares (PFL-MA) persistem na defesa dos portuários. José Reinaldo Tavares, ministro dos Transportes do governo Sarney e relator da Comissão Especial de Modernização Portuária, de 23 membros, teve o seu substitutivo, que mantém a contratação dos portuários nas mãos do Sindicato dos Estivadores, aprovado por unanimidade pela comissão. Mas a polêmica sobre a mão-de-obra continua nos 512 destaques que começariam a ser votados na segunda semana de junho.

O presidente da comissão, deputado Luiz Roberto Ponte, de-

fende a posição dos operadores que reivindicam essa atribuição. O governo federal, que propôs a livre contratação, chegou a acenar com uma indenização aos estivadores, mas não obteve êxito. Enquanto isso, na Argentina, a privatização dos portos foi feita por decreto presidencial, no final do ano passado.

Itapemirim constrói terminal e monta chassi

A Transportadora Itapemirim anuncia investimentos de US\$ 20 milhões em um terminal de 20 mil m² no Rio de Janeiro.

O furgão Clip, com 66 unidades já construídas sobre chassi Agrale deverá ganhar, a partir de agora, um chassi feito em casa. A produção do furgão Cargo Car, que aproveita ônibus usados, já atingiu a meta de sessenta unidades. "Paramos de montar os veículos para avaliar os resultados", declara o diretor Olimpio Morato. Juntamente com o Clip, o Cargo Car e os ônibus poderão ganhar fábrica própria.

PISCA

■ Rudolf Eckrodt (foto) é o presidente da Mercedes-Benz do Brasil desde maio, mas ainda não apareceu publicamente. Quem falou pela MBB durante a Ecobrasil foi seu antecessor, Bernd Gottschalk, que é diretor, desde há dois meses, da Divisão de Veículos Comerciais da matriz alemã. Segundo a fábrica, Eckrodt está aprendendo português.



Foto: Divulgação

■ Um projeto patrocinado, em três anos, pela Unicef, pela Daimler-Benz e pela Universidade Federal do Pará tem por objetivo desenvolver a produção de fibras, tintas e óleos para uso na indústria automobilística, a partir de plantas da Amazônia. A Daimler-Benz está contribuindo com US\$ 1 milhão para esse projeto, que começou em maio.

A MELHOR DECISÃO É SUA!



Abra caminho para o sucesso de seus negócios!

Você sabe que, em um mercado tão competitivo como o de transporte, a informação certa pode ser a diferença entre o fracasso ou o sucesso de sua empresa. Por isso, assine TRANSPORTE MODERNO agora mesmo! TRANSPORTE MODERNO é uma ferramenta de trabalho indispensável, que o informa com seriedade, agilidade e competência sobre as mais recentes novidades da política de transportes, os lançamentos da indústria, técnicas de administração, serviços e muito mais. Assine TRANSPORTE MODERNO. E abra, no momento certo, o caminho mais eficaz para fazer os melhores negócios.



Faça a sua decisão valer mais!

Agora é muito simples e barato contar com um especialista de renome nacional na hora de decidir sobre custos. Assine CUSTOS & FRETES. E contrate esta revista especializada que traz indicadores de alta confiabilidade sobre preços de veículos, de implementos rodoviários, tarifas e muito mais. São informações com históricos, que permitem projeções seguras. E que podem ser importantes auxiliares na tomada das suas melhores decisões. O momento é decisivo. CUSTOS & FRETES também!



Assuma o controle da sua frota!

Assine CUSTOS & CONTROLES agora mesmo. E receba — todo mês — planilhas de custo exclusivas, individualizadas por categorias e modelos de veículos. Assim você fica sabendo quanto custa cada veículo para a sua empresa. Exatamente. Para ter tudo isto, basta saber quantos quilômetros cada um deles rodou! CUSTOS & CONTROLES é o serviço exclusivo da Editora TM que proporciona as melhores informações para você controlar os custos operacionais de maneira prática, ágil e econômica! Assine CUSTOS & CONTROLES. E assumo o controle de sua empresa de uma vez por todas!

GRÁTIS: CAPA-FICHÁRIO E DIVISÕES!

Ligue já e faça sua assinatura das publicações da Editora TM

Se preferir use nossos serviços de Telex (11-35247) ou Fax (011-571-5869), mandando os seguintes dados: Empresa, CGC, Incrição Estadual, Cargo que ocupa, Endereço, Bairro, Cidade, Estado, CEP, Ramo de Atividade, Nome de quem assina, Telefone, Telex.

Os mesmos dados também podem ser mandados pelo correio para nosso endereço: Rua Vieira Fazenda, 72 - V.Mariana - 04117-030 - São Paulo - SP

• Assinatura anual de "TRANSPORTE MODERNO": Cr\$ 147.000,00*.

Neste preço estão incluídas, gratuitamente, a remessa do anuário, "AS MAIORES DO TRANSPORTE" e uma assinatura anual de "CUSTOS & FRETES".

• Assinatura Anual de "CUSTOS & FRETES": Cr\$ 49.000,00*.

• Assinatura Anual de "TM OPERACIONAL - CUSTOS & CONTROLES": Cr\$ 396.000,00* por categoria, conforme opções abaixo:

- | | | |
|---------------|--------------------|--------------------------|
| • Automóveis | • Caminhões Leves | • Caminhões Semi-Pesados |
| • Utilitários | • Caminhões Médios | • Caminhões Pesados. |

A assinatura de "TM OPERACIONAL - CUSTOS & CONTROLES" dá direito ao recebimento gratuito de "CUSTOS & FRETES".

* Preços garantidos até 30/07/92.

TELE ASSINATURAS:
(011) 575-1304

Veículos menos poluidores

Mercedes lança caminhões a
gás e *tri-fuel*
e a Scania, outro com motor de
baixas emissões

■ A escolha do Brasil como sede da ECO-92 estimulou as montadoras a desenvolverem veículos menos poluidores. A Mercedes-Benz, por exemplo, mostrou à imprensa, em Campinas, no dia 20 de maio, o primeiro caminhão a gás do país e, durante a Ecobrasil 92, no Anhembi, em São Paulo, o caminhão canavieiro *tri-fuel* (tricombustível), um cara-chata a metanol, com o mesmo motor Otto do movido a gás. O metanol provém da biomassa, composta de bagaço de cana ou de resíduos da indústria madeireira).

O caminhão a gás é um médio, com cabina avançada e coletor-compactador, batizado como 1715 G, dotado de oito cilindros de combustível, empilhados em duas colunas, entre a cabina e a carroçaria. Tal disposição obrigou a montadora a reduzir o balanço traseiro, a aumentar o entreeixos e a utilizar molas mais curtas.

Equipado com o mesmo motor do ônibus a gás, o veículo será fornecido à Conlurb — Companhia Municipal de Limpeza Urbana do Rio de Janeiro. Com autonomia para 153 km (400 litros de gás metano a 200 atmosferas), o veículo será abastecido na garagem da própria empresa, no bairro do Caju. Usando válvulas de motor modificadas, o caminhão pode ser suprido de combustível em menos de dez minutos.

A novidade foi estendida ao ônibus O-371 UG, que passa a ter doze cilindros e 300 km de autonomia. No ano passado, o coletivo já havia sofrido inovações que eliminaram a fuligem e os derivados de enxofre, e reduziram o nível de ruído.

Mesmo isento de enxofre e de particulados, o veículo a gás ainda não conseguiu eliminar o excesso de derivados de nitrogênio, que afetam a camada de ozônio. “Para resolver esse problema, vamos adotar brevemente um catalizador e a carburação eletrônica, individual, por cilindros”, revela o diretor de Engenharia, Luso Ventura.

O modelo apresentado na Ecobrasil 92 já estava equipado com esse dispositivo fabricado pela Dow Corning, a partir de base cerâmica e de superfície de platina, da Degussa. Cada catalizador custará, em média, US\$ 1 200,00.

O canavieiro a metanol é indicado para frotas de usinas, que sejam capazes de produzir o combustível a partir de resíduos descartados da cana, tais como o bagaço (de onde se obtém o metanol) e a vinhaça (de onde se extrai o metano) (ver TM n.º 297), outubro de 1988, Caderno São Paulo). Como no caso do caminhão a gás desenvolvido para a Conlurb, o canavieiro é um médio 1715, com motor OM 366 G, de apenas





O médio 1715 a gás, com motor Otto mas sem catalizador, intercooler no cara-chata 1721 e kit aerodinâmico no 1941, são as contribuições da Mercedes. A Scania trouxe o 143 low emission, que estará no mercado nacional até o final do ano.



150 cv. Segundo Ferdinand Panik, diretor de Desenvolvimento, a melhoria da potência poderia ser obtida com instalação de um turbo. Outra opção seria a utilização do motor 400, a gás, que começa a ser desenvolvido pela fábrica.

Aerodinâmica — Outra novidade apresentada pela empresa foi a introdução do *intercooler* no caminhão 1721, de cabina avançada, para reduzir o consumo e a emissão de poluentes. A empresa também apresentou uma unidade de seu modelo LS-1941 equipada com um ‘pacote aerodinâmico’ que inclui:

- defletores de ar no teto e pára-sol externo, para melhorar a penetração aerodinâmica do veículo quando equipado com furgão alto;
- carenagem (‘saia’) com tampas de acesso no tanque de combustível, para reduzir a rugosidade;
- spoiler* frontal incorporado ao pára-choque, para evitar a formação de bolsa de ar sob o veículo; e
- calotas especialmente desenhadas para diminuir o acúmulo de ar e a turbulência na região das rodas.

Segundo Ventura, com o veículo rodando a 80 km/h, esse ‘pacote’ reduz o consumo de combustível de 33,7 litros/100 km para 29,0 litros/100 km, isto é, em 13,9%. Sua incorporação aumenta em 5% o preço do veículo, mas a economia de combustível pode pagar o investimento em cerca de um ano.

Sem câmara — A partir deste ano, todos os veículos Mercedes passaram a sair de fábrica com quatro lacres na bomba injetora. Além de polias e de suportes mais leves, os produtos utilizam lonas de freio e discos de embreagem compostos de fibra de vidro e de kevlar, para substituir o asbesto.

A fábrica adotou também pneus sem câmara, que consomem menos borracha e reduzem a resistência ao rolamento.



Fotos: Divulgação



Foto: Paulo Igarashi

Os filtros de ar, óleo lubrificante, óleo combustível e correias passarão a ter maior durabilidade.

Os revestimentos do teto da cabina, da parede traseira e do assoalho passaram a ser feitos com materiais de origem vegetal, que podem ser reciclados.

As tubulações empregam o plástico poliamida 11, obtido de óleo vegetal. Os bancos utilizam agora espumas expandidas, à base de água, que dispensam o CFC, danoso à camada de ozônio.

Baixa emissão — Por sua vez, a Scania mostrou na Ecobrasil 92 o T 113 H 360, caminhão-trator produzido na Suécia e dotado de motor de baixas emissões. Graças a um sistema de arrefecimento mais eficiente, o motor queima melhor o combustível, reduzindo as emissões de óxido nítrico e de elementos particulados. O motor Scania DSC11D01, lançado na Suécia no ano passado, tem 11 litros e seis cilindros com turbo *intercooler*, potência máxima de 246 hp a 2 200 rpm e torque de 106 mkgf a 1 140 rpm.

Segundo a fábrica, os motores da geração 90, na qual o DSC11D01 se inclui, sofreram mudanças na combustão, que reduzem em 65% as emissões de óxido nítrico, de HCs e de particulados sem alterar a potência e o torque. Segundo a Scania, esse motor será introduzido no mercado nacional ainda neste ano.

Por outro lado, o R 143 MA “Streamline”, exposto na mesma feira, não deverá ser produzido tão cedo no Brasil. Esse ‘caminhão-conceito’ reúne todos os itens desenvolvidos pela marca com vistas à preservação do meio ambiente (ver TM n° 323, de janeiro de 1991).

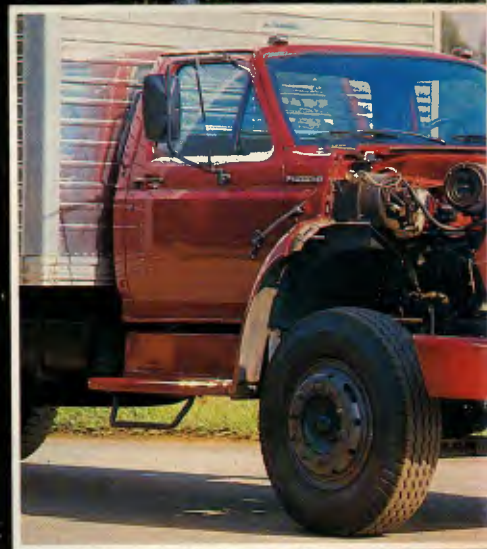
Para contribuir com a melhoria do meio ambiente, a Scania decidiu não utilizar mais a tinta metálica no acabamento de seus veículos, assim como eliminar a participação de metais pesados no processo produtivo.

A poluição sonora tem sido outra preocupação da Scania, que mantém, desde 1985, um laboratório para estudar emissões de ruídos. Um resultado dessas pesquisas é que os motores atuais são duas vezes menos ruidosos do que aqueles que se fabricavam há dez anos.

RELANÇAMENTO

A velha linha F resiste

De cabina nova, os antigos
Ford continuam
no mercado, graças ao baixo
custo operacional



■ Os coroas da linha F, que estão comemorando 35 anos de idade, passaram por uma cirurgia plástica modeladora. Agora, totalmente basculável para a frente, a cabina convencional ganhou linhas arredondadas e mais aerodinâmicas, capô de resina e de fibra de vidro e maior inclinação do pára-brisa para trás. Como todos os coroas, os caminhões da Ford têm outros pontos de envelhecimento, que no entanto permaneceram intocados, embora na opinião dos próprios 'médicos', isto é, dos engenheiros da Autolatina, também necessitassem de um rejuvenes-

cimento. O coração, por exemplo, continua o mesmo: é o velho motor MWM D 299 de aspiração natural, que só consegue vencer pequenas rampas, com uso da primeira marcha do F-4000 ou da marcha reduzida do F-12000 (substituto do F-11000) ou do F-14000, que ganhou o apêndice HD, isto é, *heavy duty*.

A decisão de mexer na cabina foi tomada há três anos, com o objetivo de rejuvenescer a linha sem tocar em itens que pudessem encarecer os custos inicial e operacional. Desse modo, a nova série F chega ao mercado apenas 3% mais cara que

a anterior, garante o gerente executivo de Vendas e Marketing da Ford Caminhões, Fernando Barata.

Por outro lado, uma pesquisa do Departamento de Marketing apontou dificuldades na manutenção do trem de força, conta o gerente Cásio Pagliarini. Mas tais dificuldades não permanecerão por muito tempo. O engenheiro Fernando de Almeida, diretor-adjunto de Engenharia da Autolatina, se mostra inclinado a colocar um turbo no motor de quatro cilindros do F-4000 e se diz convencido de que, em três anos, o atual não deixará de atender às