

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 23 - N: 261 - OUTUBRO, 1985 - Cr\$ 10 000



Editora TM Ltda

TRANSPORTE DE CANA

As receitas da eficiência



**Conheça o novo
Mercedes L-1115**

P ARA A TRANSULTRA TODO SANTO É DE BARRO.



TRANSPORTES FORA DO COMUM QUE EXIGEM O MÁXIMO DE PLANEJAMENTO, CONTROLE E CUIDADOS. ESTA É A ESPECIALIDADE DA TRANSULTRA. UMA EMPRESA DO GRUPO ULTRA QUE CARREGA DIARIAMENTE A CAPACIDADE CRIATIVA E PRODUTIVA DO HOMEM. DESSA GENTE QUE NASCE, VIVE, TRABALHA E AMA ESTA TERRA. E QUE SABE, COMO NINGUÉM, QUE É PRECISO MUITO CUIDADO, POIS O SANTO É DE BARRO. A TRANSULTRA SABE QUE O CONHECIMENTO POPULAR TEM RESPOSTAS PARA TUDO.

CBB/A/Proj&g

U GRUPO
ULTRA

Gasolina terá mais álcool

Mesmo antes de ser surpreendida pela intenção do Senado norte-americano em sobretaxar as importações de álcool carburante brasileiro em US\$ 0.60 por galão — decisão adiada para novembro —, a Secretaria de Tecnologia Industrial do Ministério da Indústria e Comércio já havia encomendado ao CETEC-MG, através da Fundação Cristhiano Ottoni, um estudo sobre as possibilidades de adição de mais 2% de álcool anidro à gasolina, aumentando a participação dos atuais 23% para 25% de mistura.

Reticente, e alegando razões éticas, Paulo Urban, superintendente de Apoio Técnico do CETEC, adianta que, a adição de até 25% de álcool à gasolina “não trará nenhum problema técnico, não sendo necessário nenhuma modificação nos motores”. Mas, de acordo com os testes de bancada realizados, se este índice subir para 30%, como é intenção dos Ministérios da Indústria e Comércio e Minas e Energia, “haverá a necessidade de instalação de kits nos veículos”.

Para se chegar aos 30%, a definição do CETEC somente será dada a partir de dezembro. Urban garante, entretanto, que, com os 25% o usuário nada pode temer quanto ao rendimento de seu veículo a gasolina. A conclusão contraria um parecer do CTA, de São José dos Campos, de 1977, de que o ideal seria a adição de apenas 15% de álcool à gasolina. Mas, de lá para cá, a indústria automobilística evoluiu bastante.

A Estrela do Norte se apaga

Cercada por sete pedidos de falência (sem contar o requerido pela Trans-Invest Editora e Gráfica, que desistiu) e desativada desde fins de julho a tradicional Rodoviária Estrela do Norte, sediada no bairro do Canindé, em São Paulo, teve a quebra decretada na primeira quinzena de setembro pelo juiz Carlos Alberto de Sá Duarte, da 2ª Vara Cível. O juiz declarou a falência da Estrela do Norte no pedido disparado pela Clinesp Clínicas Especializadas, que alega ser credora de três duplicatas, protestadas, no valor global de Cr\$ 17,5 milhões. O juiz nomeou a Clinesp para síndico da falência.

Os dois sócios da Estrela do Norte, Isaac Leal Sampaio, 73 anos, e seu filho, José Carlos Lisboa Sampaio, 45 anos, prestaram depoimento em juízo depois



de decretada a quebra. Isaac Sampaio atribuiu a falência à situação recessiva da economia e, em particular, ao alto volume de empréstimos bancários e particulares tomados pela transportadora. Acrescentou que, devido às dificuldades, vendeu a empresa a pessoas que “não a administraram corretamente e só pioraram a situação caótica em que se encontrava”.

Sobre a frota da Es-

trela do Norte, Isaac Sampaio informou que parte dela foi dada em pagamento a credores. O que restou está espalhado nas diversas filiais da empresa (cerca de vinte, ancoradas no Norte e Nordeste).

Falando à *Transporte Moderno* antes de a falência ser decretada, Carlos Sampaio prometeu honrar todos os compromissos da Estrela do Norte. A venda da empresa não chegou a

bom termo, disse, porque os compradores não pagaram o preço. Isso levou os Sampaio a retomarem a empresa.

Foi a época em que começaram a pipocar os pedidos de falência, historiou Carlos Sampaio, acrescentando ter despachado as mercadorias que se encontravam na matriz de São Paulo, avaliadas por ele em cerca de Cr\$ 50 bilhões. Além disso, Carlos Sampaio garante que, antes da quebra, pagou os débitos salariais e liberou o FGTS dos empregados.

Ele acredita poder encerrar a falência em pouco tempo. “A empresa tem um ativo de Cr\$ 6 bilhões e o passivo não ultrapassa Cr\$ 1,5 bilhão. Já pagamos Cr\$ 2 bilhões de dívida. Há patrimônio de sobra para liquidar o passivo”, garante o empresário.

Os novos reajustes dos fretes

Em setembro, o CIP concedeu dois reajustes para os fretes rodoviários. O primeiro, de 7,02% (carga geral, média distância), entrou em vigor no dia 1º, e o segundo, de 7,49%, no dia 21 (veja tabela). Ambos os reajustes repassam os dois últimos aumentos de combustíveis (agosto e setembro) e resíduos de pleitos anteriores do setor. Os telex que concederam os reajustes têm os nºs 5989 e 6632, respecti-

vamente (processo 3708/85).

Depois disso, em 24 de setembro, o CIP enviou à NTC dois novos telex, nºs 6658 e 6659, enquadrando mais onze especialidades de carga na sistemática de reajustes. Até agora, o CIP considerava quatro categorias — comum, industrial, lotação e grandes massas. O CIP passa a controlar mais as seguintes categorias: mudanças, frigorífica fracionada, frigorífica lo-

tação, fertilizantes, postes e similares, veículos zero km, bebidas (exceto cerveja, refrigerantes e chopp), encomenda, contêineres, itinerantes e itinerantes pólo secundário.

Os dois últimos telex do CIP apenas complementam os dois anteriores, que concederam reajustes em 1º e 21 de setembro, incluindo as novas especialidades e seus reajustes específicos.

★★★★★

A Viação Cometa, o Expresso Brasileiro e a Itapemirim prometem iniciar dia 1º de novembro um *pool* de transporte entre o Rio e São Paulo. Os acertos finais ainda não foram detalhados, mas já se sabe que a Cometa ficará com 30,5% em sua linha 1, e com mais 7% em sua linha 2, enquanto caberá 32,5% ao Expresso Brasileiro e 30% à Itapemirim.

Até o fechamento desta edição, ainda não tinha se realizado a reunião final entre as empresas e o DNER para sacramentar a decisão dos transportadores, assim como não tinham sido enviadas à Coderte — empresa vinculada à Secretaria de Transporte Rio, a relação das melhorias necessárias na rodoviária Novo Rio.

Os reajustes autorizados em 1º e 21 de setembro*

Produtos (Frete Carga Geral)	Percentuais autorizados		
	01-50 km	751-800 km	5801-6000 km
Comum	6,20/6,62	7,02/7,49	7,45/7,95
Industrial	6,49/6,92	7,23/7,71	7,50/8,01
Lotação	7,07/7,54	7,91/8,44	8,28/8,83
Grandes Massas	* 7,56/8,07	8,84/9,43	9,36/9,99

* — Os percentuais à esquerda das colunas são do reajuste de 1º de setembro. Os percentuais à direita das colunas são do reajuste de 21 de setembro.

Entregues os primeiros articulados à CMTC

Entregues oficialmente à CMTC no dia 18 de setembro último, os dois trolebus articulados construídos pelos consórcios Marcopolo/Tectronic/Scania e Caio/Villares/Volvo já iniciaram sua primeira fase de testes de carga com duração prevista para 60 dias. Durante esse tempo, carregados com lastro, os dois veículos percorrerão vários trechos das linhas, a noite, para avaliar capacidade de aceleração, rampas, frenagem e torção da carroçaria.

Em seguida, ainda experimentalmente, passarão a operar numa linha regular circular, no centro de São Paulo, em trajeto todo consti-



tuído por grandes avenidas. Os passageiros, nessa fase, não pagarão pela passagem, "para poderem conhecer os novos ônibus".

O destino dos articulados da CMTC, no entanto, será o corredor

da Avenida 9 de Julho, ligação para o bairro de Santo Amaro, onde um sistema de canaletas já está em construção.

Com capacidade para 180 passageiros, eles alimentarão e serão alimentados nas linhas

troncais. Apesar de não dispor de resultados reais da novidade, a CMTC já planejou uma nova concorrência que será feita ainda este ano para a aquisição de mais quinze unidades desse tipo.

Autopeças nacionais têm baixa competitividade

Atrair os custos de exportação ao dólar super-valorizado. Eliminar o crédito prêmio e a crescente competição de produtores estrangeiros com maior acesso às matérias-primas e mão-de-obra. Essas são, na opinião do diretor do Centro do Comércio do Estado de São Paulo, Michel Shavitt, os fatores que provocam a queda da competitividade das autopeças brasileiras no mercado externo.

A reversão desse quadro, no entanto, segundo Shavitt, depende muito mais dos próprios empresários, que "deveriam se preocupar com a modernização do parque industrial, promover a volta gradativa aos volumes de produção que antecederam a recepção e aumentar o leque de produtos, para suprir a demanda externa.

"Importantíssima, seria a mobilização do maior número de fabricantes para o esforço de exportação, principalmente, os de pequeno porte, até agora passiva", atenta Shavitt. O diretor, além disso, reconhece que falta a esta categoria uma orientação, ou assessoria mais ampla, e sugere a criação de um Centro de Assessorias Integradas patrocinado por entidades e associações clásticas.

Shavitt imagina que o "centro" diagnosticaria a capacidade empresarial de exportar e faria dois tipos de assessoramento: pré e pós-exportação, abrangendo desde *design*, embalagem, catálogos, pesquisas de mercado, política de *marketing*, embarques, documentação, trâmites cambiais e bancários até financiamentos e garantias pós-vendas.

Vale substituirá minério pelo transporte de grãos

A Companhia Vale do Rio Doce está montando uma estratégia de comercialização externa que poderá lhe dar uma posição destacada na exportação de grãos, já bastante forte.

Congregando seus interesses na Estrada de Ferro Vitória-Minas, portos de Capuaba e Tubarão, Docenave, e parceiros comerciais externos, a CVRD se prepara para a perspectiva de exaustão de suas jazidas em Itabira, Minas Gerais. Carajás cumprirá este papel em melhores condições.

Construindo o trecho ferroviário entre Belo Horizonte e Costa Lacerda, ela integra a EFVM ao escoamento da produção do Cerrado, riquíssima em grãos, e garante seu investimento numa ferrovia modelar em transporte.

Neste mês de outubro, se iniciam as obras de um silo para 30 mil

toneladas estáticas no porto de Capuaba. Os carregadores instalados garantem uma produção de 90 mil toneladas. Tubarão, por enquanto, não necessita de investimentos adicionais.

A Docenave caberá um papel importante: fazer chegar estes produtos no mercado externo a custos reduzidos. E os estudos iniciais já indicam que o transporte combinado de minério e grãos, em grandes navios, poderá reduzir o frete em até 50%.

Quanto aos seus parceiros comerciais no exterior, provavelmente japoneses, a base será as Filipinas. Lá, deverá ser feito o transbordo das cargas para graneleiros de menor porte, que se encarregarão da distribuição em menores distâncias. Um autêntico *feeder-service* que a cabotagem brasileira tanto reivindica.

TRB vive seu pior momento

"Vivemos um emaranhado de problemas que fazem do setor um dos piores negócios do momento". Mais do que um desabafo, o depoimento constitui um alerta do presidente do Setcepar-Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná, Valmor Weiss.

Em circular enviada a seus associados, Weiss denuncia "uma grave crise de rentabilidade no setor", causada pelas baixas tarifas praticadas pelas empresas". Esta é a primeira vez que um influente líder transportador reconhece, publicamente, a irrealidade das tarifas do Conet. "Uma tabela oficial exageradamente alta", afirma Weiss, "não agradou". Mais do que isso, levou ao descrédito "qualquer número divulgado pela NTC".

O presidente do Setcepar considera a tabela "muito cara". Por isso, dificilmente, prevalece. Primeiro, devido ao excessivo cuidado do transportador com o bolso do usuário. Segundo porque o empresário refere "trocar péssimos serviços por tarifas adequadas ao mercado".

A regulamentação ("no mínimo, passível de riso") e suas portarias (que "beiram ao ridículo"), na opinião de Weiss, "muito contribuir para o absurdo tarifário, pois permite a instalação de novas pseudo-empresas, da noite para o dia". Além de tudo isso, "temos os nossos 'amigos' dos ônibus, os transportadores de carga própria e, por último, o mais patético de todos, o 'micro-empresário'", conclui Weiss.

Grancarga transporta carros do Metrorec

A Grancarga Marítima montou uma operação multimodal para transportar as composições do metrô de superfície do Recife.

Cada composição é formada por quatro vagões de passageiros, sendo duas unidades de tração e duas de reboque. Os vagões, de 58 t por unidade, estão sendo transportados da fábrica da Santa Matilde, em Três Rios-RJ, por rodovia, até o porto do Rio de Janeiro, através de carretas hidráulicas de oito linhas de eixo.

O embarque no navio ro-ro Lady Sophie, re-

quer cuidados especiais, devido às dimensões do conjunto carreta-vagão — 32 m de comprimento, 6,10 m de altura e 3,20 m de largura.

Segundo José Antonio Balal, diretor superintendente da Gran-

carga, empresa do grupo Irga, o transporte das composições do Metrorec foi iniciado no final do ano passado e deve estender-se até março do próximo ano, quando as 23 entregas previstas estarão concluídas.



Os médios estão ganhando potência

Com o lançamento do L 1115, a Mercedes-Benz estenderá a todos os seus modelos de 11 toneladas a caixa de mudanças, que equipa o novo modelo canavieiro (veja matéria nesta edição).

Dotada de eixos mais reforçados para suportar o acréscimo de potência do 1115 em relação ao 1113, a caixa MB G3/50-5/8,5 substituirá a anterior G3/36-5/8,98 em toda a linha de 11 toneladas, para proporcionar melhor economia de escala.

Na realidade, essa alteração prepara o lançamento, no início do próximo ano, do modelo 1116 para o mercado interno. Este veículo (foto) já é exportado para os E.U.A., sob a sigla 1117, devido à diferença de aferição de potência daquele país em relação ao Brasil (norma SAE). O 1116 deverá ser o carro-chefe da montadora neste mercado, ocupando a posição do 1113.

Assim, a tendência das montadoras brasileiras é aumentar a potência dos modelos médios disponíveis no mercado, utilizando equipamentos que, além

deste reforço de potência, proporcionem economia de combustível. Caso do turbinamento do 1113, que o eleva à categoria do 1116.



Ministério suplementa créditos das estatais

Os novos limites do Programa de Despendios Globais" do Ministério dos Transportes, que engloba despesas com pessoal, investimentos, serviço da dívida bancária, transferência de capital e outros custos operacionais e administrativos, para o restante de 1985, já foram aprovados pelo Presidente José Sarney.

Na divisão por modal (veja quadro), as

maiores fatias ficaram para os grupos RFFSA, DNER e Portobrás. Proporcionalmente aos totais recebidos, que incluem também um Crédito Suplementar concedido pelo Tesouro, os maiores investimentos ficarão com o DNER e EBTU. Nos totais concedidos não estão incluídas as despesas com administração direta, inclusive a Sunamam.

Empresa	Orçamento	Crédito Suplementar	Investimentos
RFFSA	10.423,4	2.645,0	2.416,6
DNER	3.946,8	1.100,0	1.659,9
PORTOBR.	2.601,8	300,0	523,7
EBTU	1.917,0	250,0	1.289,6
LLOYD	2.261,2	—	266,4
GEIPOT	88,9	11,0	1,1
ECEX	68,2	—	0,4
ENASA	50,0	5,0	0,2
FRANAVE	17,1	2,0	0,7
SNBP	11,8	0,5	—
TOTAIS	21.386,2	4.313,5	6.158,6

Em Cr\$ milhões

Cinto de segurança é facultativo em todo o país

O Conselho Nacional de Trânsito — Contran perdeu a batalha do cinto de segurança. Por uma nova resolução em vigor desde 20 de setembro (658/85), o uso do cinto passou a ser facultativo. Em lugar da multa, campanhas educativas, "visando à conscientização dos condutores e passageiros quanto aos benefícios do uso do cinto de segurança".

E, em vez de penalidade pelo não uso do cinto, o Contran determinou a multa, de 10% a 20% do valor de referência, e a apreensão do veículo, no caso de não estar equipado com os cintos.

A norma do Contran disciplina minuciosa-

mente os tipos de cinto que devem equipar os veículos. Sua instalação, além disso, foi estendida aos ônibus de transporte de escolares.

Os motoristas de táxi vão colaborar, obrigatoriamente, na campanha educativa. O Contran determinou que seja afixado nesses veículos, em lugar visível, placa com os dizeres: "Use o cinto de segurança".



Consórcio cria grupos de sindicalistas

De julho do ano passado até setembro último, o Consórcio Nacional Scania cresceu nada menos que 290%. Em números reais, passou de novecentos cotistas para os atuais 3 578, dos quais 3 330 frequentam os 36 grupos de caminhões e 248 os oito de ônibus.

Mas qual seriam os fatores a motivarem tal preferência? O prazo de entrega garantido de um mês, seria um deles, em razão da falta de veículos que espicha qualquer compra, mesmo a vista. É comum o cliente comprar uma cota, pagar a primeira prestação e aguardar a reunião para dar um "lance" no valor total do veículo. Tanto assim que a média dos lances vencedores na última reunião da Scania, realizada no concessionário Mevepi, de Joinville (SC), beirou Cr\$ 175 milhões nos grupos de caminhões. Lá também um novo recorde de veículos entregues foi registrado: 93 caminhões e 17 ônibus.



A administradora do Consórcio Scania, por seu turno, registra outros fatores que geraram esse maior interesse. De meados de 1984 para cá, sintetiza um porta-voz da Assobrasc, o mercado saiu da retração e houve uma maior conscientização do empresário para as vantagens do consórcio. Essa conscientização foi obtida através do que a Assobrasc chama de "treinamento itineran-

te", cujo objetivo é o de explicar as nuances do financiamento cooperativado a grupos empresariais.

Numa dessas reuniões, por exemplo, reunindo um grupo de sindicalistas do sul do país, o interesse foi tanto que a administradora foi obrigada a lançar um grupo ali mesmo. Às oito da noite, esse mesmo grupo já estava fechado e recebia dois caminhões por sorteio.

nos ônibus intermunicipais. Segundo os empresários, este é o primeiro passo para a implantação de um sistema de conexões em todo o Estado. Já no último verão, a introdução do ida-e-volta, entre o interior e o litoral, foi considerada um sucesso.

A Codesp, Companhia Docas do Estado de São Paulo, será a primeira estatal portuária a abrir capital para a iniciativa privada, afirmou o presidente da Portobrás, Carlos Theofilos de Souza e Mello. A escolha da Codesp derivou do seu grande movimento de cargas "e

por ser, no momento, a que apresenta maior potencial para atrair investidores". Os estudos que definirão a abertura do capital, segundo o dirigente, ficarão prontos até o final do ano.

Durante a última Convenção da NTC, realizada em Brasília, de 17 a 19 de setembro, a Associação Profissional de Empresas de Transportes de Bento Gonçalves (fundada em 1982, 92 associados) foi reconhecida pelo Ministério do Trabalho como o mais novo sindicato do setor. Quem está rindo à toa é o presidente da entidade, Paulo Vicente Caleffi.

Trans Invest muda de tática para sobreviver

Um ano depois de desativar sua corretora de seguros, a Trans Invest S.A. holding financeira dos transportadores rodoviários de carga, acaba de desfazer-se da Trans Invest Gráfica, empreendimento sobrevivente do grupo. O comprador é Idílio da Costa Gomes, empresário do setor gráfico, homem de comunicação, responsável pela implantação e ex-diretor da própria Trans Invest. De agora em diante, a empresa passa a chamar-se IGC-Artes

Gráficas, Editora e Comunicação Ltda.

Embora Gomes faça segredo sobre os números envolvidos na transação, sabe-se que o comprador assumiu o passivo (estimado por uma fonte da NTC em cerca de Cr\$ 500 milhões) e ainda pagou cerca de Cr\$ 100 milhões pela empresa.

Quanto à Trans Invest, pretende mudar a sua orientação. Vai adquirir participações em empresas rentáveis e deixar de "bancar" os empreendimentos.

Metropolitano mineiro tem grandes problemas

Carlos Alberto Salgado, é o novo superintendente do Demetrô, em substituição a Aimoré Dutra Filho. Vindo da "Velha República", Salgado, que foi diretor do DER no governo Francellino Pereira, já esbarra num sério problema. O então ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, "inaugurou" o metrô de superfície de Belo Horizonte no dia 6 de março (vide TM 254) e prometeu que o sistema estaria em operação em novembro deste ano. Mas, somente em outubro de 1986 o metrô deverá entrar em funcionamento.

E, enquanto o usuário de transporte coletivo urbano da região da Grande BH amarga uma das mais altas tarifas do país — chega a Cr\$ 1 850 para um percurso de pouco mais de 12 km —, o sonhado "metrô de superfície" convive com dois grandes problemas. O primeiro, e mais sério, é a falta de verbas. Para que o trem metropolitano de Belo Horizonte chegue até à Estação

Central (praça Rui Barbosa), será necessária a demolição do viaduto da Lagoinha e a construção de outro, com 1,5 m a mais de altura, por causa da via aérea.

O segundo é que não existe mão-de-obra especializada em Minas, para operar com os trens e não será possível admitir pessoal para cargos públicos — o Demetrô é estatal.

O pessoal a ser contratado, além disso, teria que fazer um estágio de pelo menos 120 dias em São Paulo ou Rio de Janeiro, para começar a operar as primeiras nove composições do metrô mineiro. Mesmo considerando outubro de 1986 como data do início das operações comerciais, o futuro do Demetrô ainda se apresenta sombrio e incerto.

Otimista, mesmo diante das obras paradas, Carlos Alberto Salgado assegura que o Demetrô vai investir, ainda este ano, cerca de Cr\$ 540 milhões. E, que em 86, os recursos serão da ordem de Cr\$ 1 trilhão.

Durante a última Convenção da NTC, realizada em Brasília, de 17 a 19 de setembro, a Associação Profissional de Empresas de Transportes de Bento Gonçalves (fundada em 1982, 92 associados) foi reconhecida pelo Ministério do Trabalho como o mais novo sindicato do setor. Quem está rindo à toa é o presidente da entidade, Paulo Vicente Caleffi.

Doze municípios gaúchos já estão aparelhados para operar a venda antecipada de passagens de ida-e-volta

A tecnologia Goodyear avança: finalmente um pneu que tem algo a menos.

O novo Unisteel G-291 é o 1.º radial sem câmara do Brasil.
Ele une as características que já faziam do G-291
com câmara o radial mais avançado do Brasil às vantagens
de um pneu sem câmara.

A câmara a menos significa peças a menos e menos
paradas por furos. Peças a menos significam peso a menos.

Paradas a menos significam menos atrasos.

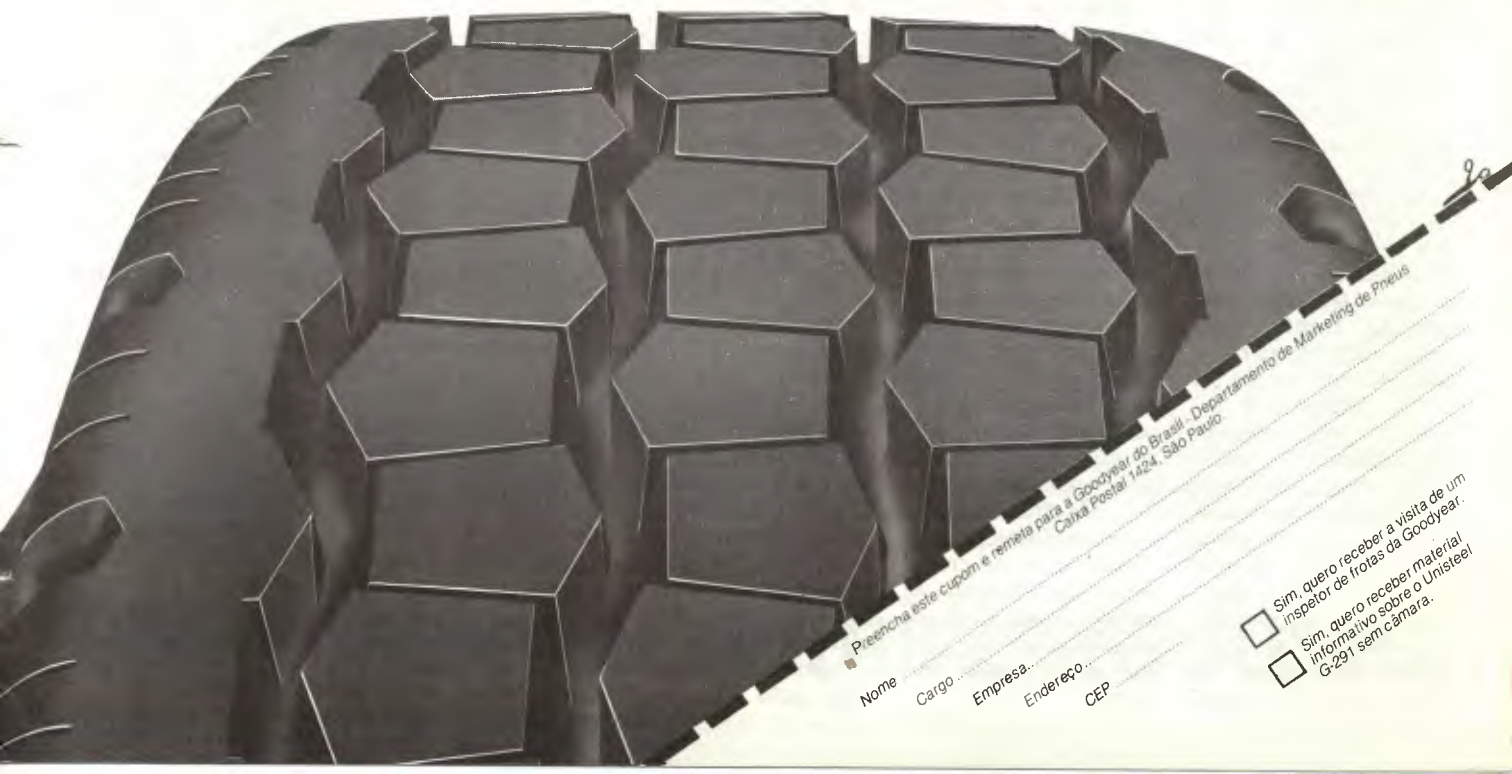
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo
por quilômetro rodado.

Com algo a menos que os outros, o Unisteel G-291 sem
câmara consegue trazer muito mais benefícios para você.

GOODYEAR

Líder mundial na tecnologia de pneus.

Novo Unisteel G-291. O 1.º radial que não tem câmara para encher.



Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil - Departamento de Marketing de Pneus
Caixa Postal 1424, São Paulo

Nome
Cargo
Empresa
Endereço
CEP

- Sim, quero receber a visita de um inspetor de frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.

Cosipa expande seu terminal marítimo

Com a recente aprovação do seu orçamento de 1985 pelo Governo Federal, a Cosipa (Companhia Siderúrgica Paulista), do Grupo Siderbrás, assegurou o andamento da obra de expansão do seu terminal marítimo, em Cubatão.

Com o terminal privado, a empresa pretende conquistar a auto-suficiência portuária, além de reduzir custos e aumentar sua rentabilidade operacional, já que atualmente chega a desviar cerca de 30% de suas cargas de exportação para o porto de Santos. Isso eleva o custo do excedente exportado em quinze dólares por tonelada e sobrecarrega o sistema viário da região, com o trânsito de grandes car-

retas”, explica o presidente da empresa, Antonio Maria Claret Reis de Andrade.

A obra, orçada em US\$ 47 milhões, já tem 75% do seu total concluído o que permitiu iniciar a montagem do carregador nº 1 nos primeiros 140 metros de cais concretados, de uma extensão projetada de 342 metros. “Com isso, teremos a reversão da situação ainda este ano”, adianta o presidente. Depois de totalmente pronto, o complexo portuário contará com quatro carregadores de 30 toneladas cada e seis pontes rolantes de 25 toneladas cada, que poderão movimentar 1,680 milhão de toneladas de produtos siderúrgicos por ano.

“Dinamite” ajuda Cometa a transportar encomendas

“A Cometa transporta encomendas da mesma maneira como vende suas carroçarias para terceiros. Somente àqueles que nos procuram”. A frase, de Arthur Mascioli diretor da Viação Cometa, revela a intenção declarada de não se aprofundar nos negócios das “encomendas”.

O recente incidente da “arapuça” montada por um radialista da capital paulista — o transporte de uma caixa que, presumivelmente, continha dinamite, na linha São Paulo-Sorocaba — já foi devidamente sepultado pela empresa. “A Cometa foi a escolhida porque dá mais IBOPE junto ao usuário”, ironiza Mascioli. E, ao contrário do que os idealizadores deveriam estar esperando, a investida acabou fazendo propaganda da eficiência da Cometa

nessa modalidade. O pacote chegou primeiro que o destinatário e, após o ocorrido, apareceram vários novos clientes.

A posição do diretor sobre o assunto das encomendas reflete a posição da classe. Ele acha que o mercado de cargas é livre, pouco regulamentado já que ninguém tem concessão e qualquer um pode entrar ou sair dele, ainda que sua empresa não tenha interesse em ampliar suas atividades. “Mas, existe um pequeno grupo que se acha dono desse mercado e, pelo jeito, não está sendo eficiente o bastante para conseguir mantê-lo”. Mascioli baseia-se em vários fatores e, particularmente, no crescimento das empresas de carga própria. “Estão se afogando em suas próprias lágrimas”, arremata.

Brasília já opera nos Estados Unidos

O primeiro Brasília (EMB-120) de série já está operando comercialmente nos Estados Unidos, nas linhas da ASA (Atlantic Southeast Airlines), da Georgia, desde o dia 15 de setembro último. Esta primeira unidade faz parte de uma encomenda de

dez, das quais mais cinco deverão ser entregues até o final deste ano.

A ASA opera atualmente em 26 cidades do sudeste americano com 21 aeronaves, sendo a maioria Bandeirantes, e está entre as dez maiores empresas regio-

nais daquele país, tanto em número de passageiros transportados quanto em rentabilidade operacional. As dez unidades do Brasília serão utilizadas nas linhas de maior densidade de tráfego, segundo o cronograma da empresa.

A Embraer já fechou contratos para 52 unidades do modelo para empresas americanas, Alemanha, Austrália, França e Ministério da Aeronáutica Brasileiro e possui ainda mais 94 opções de compra. Nesta lista, a Alemanha será o segundo país do mundo a operar a aeronave, através da DLT, subsidiária da Lufthansa que comprou cinco unidades.



Briga ônibus x caminhão recrudesce

Da circular de setembro do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo — Setpesp, sobre as reclamações do setor de transporte rodoviário de carga a respeito do transporte de encomendas por ônibus:

“Incrível a perseguição que um grupo pirado do setor de cargas move contra empresas de ônibus, em razão do transporte de encomendas e de bagagem. Todo mundo sabe que, no se-

tor de cargas — muito ao contrário do que se vê no de passageiros — muita gente vive de expediente, ou seja, coloca um banquinho próximo do telefone e fica intermediando o frete, e assim ‘trabalhando’, mesmo sem possuir frota alguma... É só no papo e na base de comissões. Ora, essa cambada nunca foi do ramo. E, por isso, fica a trombetear contra empresas de ônibus que — dizem — transportam ‘cargas pesadas’ em seus бага-

geiros, numa ‘concorrência’ terrível... Como se sabe que a própria NTC é contra esses ‘picaretas’ do transporte, que enchovalham (sic) o tradicional, legítimo e prestante serviço de cargas organizado e consciente, de nossa parte, unicamente, registramos o fato.

Pois, como já dizia o sábio da Grécia: os cães ladram e os ônibus passam...”

Em tempo: o título da nota é “Carga ou Descarga...”.

Secretário desconhecia índice de assaltos

Durante encontro sobre roubo de cargas, promovido pelo Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Minas Gerais, em setembro, o repórter de TM indagou ao secretário de Segurança Pública mineiro, Bias Fortes, por que somente agora, um ano depois de implantada no Sul, com excelentes resultados, a “Operação Carreteiro”

chegara a Minas. Bias respondeu que “os roubos de cargas e assaltos de motoristas só acontecem nos Estados que têm fronteiras” (sic).

Logo depois, quando o repórter conversava com Valmor Weiss, vice-presidente especial da NTC e coordenador do Grupo de Segurança Patrimonial, Bias Fortes aproximou-se e, na ten-

tativa de corroborar sua afirmação, perguntou-lhe, sorridente: “Doutor Valmor, só para confirmar, os roubos de cargas em Minas quase não existem, não?” Resposta: “Doutor Bias, eles estão crescendo assustadoramente”. Biasinho nada mais disse nem lhe foi perguntado. Saiu de fininho e não foi mais visto durante o encontro.

ESTE É O SIMBOLO
DA QUALIDADE E DO
ATENDIMENTO.



MICHELIN

**5 vezes
melhor!**

1. **MAIS QUALIDADE** - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. **MAIS QUILOMETRAGEM** - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. **MAIS ECONOMIA** - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. **MAIS RESULTADOS** - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. **MAIS ATENDIMENTO** - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

MICHELIN [®]



As diferentes opções na otimização do transporte de cana

A agro-indústria da cana é um raro exemplo de eficiência em transporte. E é, por isso, um dos setores que mais se desenvolve, na busca de alternativas e soluções para sua otimização **Pág. 16**

Mercedes completa linha com o L-1115 canavieiro

Com o lançamento do L 1115, previsto para o final deste ano, a linha Mercedes Benz de canavieiros movidos a álcool hidratado oferece uma versão própria para serviços de apoio nas usinas **Pág. 25**



Encarroçadoras de ônibus lutam contra a ociosidade

Com uma capacidade ociosa que ultrapassa os cinquenta por cento, a indústria de carroçarias para ônibus continua dependendo de um saneamento nas "tarifas políticas" para poder crescer **Pág. 28**

E mais...

- Riomar expõe situação dos armadores nacionais 14
- Orçamento do Ministério dá ênfase às estradas 34
- Empresas aéreas fazem pool e voltam à Congonhas 38
- TRC: forte por fora, frágil por dentro 42
- Consórcio VW tem prazos e prestações especiais 47
- Carreta para 45 t usa dois eixos direcionais 47
- Armador nacional teme pelo futuro dos granéis 48

Seções

- Atualidades 3
- Neuto escreve..... 11
- Cartas 12
- Tendências 49
- Mercado 50
- Últimas notícias..... 56
- Entrevista 58



Capa: treminhão na Usina São José
Foto Fernando Barros



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

transporte moderno

REDAÇÃO

Director Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis
Redactor chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redactor principal: Marco A. Souto-Maior
Redactor: Roberto Galletti (Rio)
Raportar: Jaime dos Santos

Colaboradores: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes e J. Lima Sant'Anna Neto (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).
Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP
Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

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

Director Responsável: Vitu do Carmo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)
Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira
Rio de Janeiro: Paulo Cesar Andrade de Abreu, Praça Tiradentes, 10, grupo 303, telefone: 221-9404, CEP 20060.

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: 301 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.
Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

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 agitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas

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

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 90.000.. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 10.000.. Edições especiais: Cr\$ 15.000.. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122 TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20 000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976, C.G.C. n.º 47.878.319.0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640.

Um bom começo

Depois de seis meses de indefinições, a Nova República começa a mostrar aos transportadores a que veio. No mês de setembro, particularmente, floresceram várias novidades.

Dando uma visível prova de força, o Ministério dos Transportes abocanhou uma gorda fatia de Cr\$ 67 trilhões (ou 10,3%) do orçamento federal. Mesmo sem as bênçãos da NTC, a Susep aprovou as discutíveis regras do seguro de desaparecimento de carga — apelidado, no jargão segurador, de RCF-DC. Em Brasília, dia 17 de setembro, ao abrir a Convenção do Transporte Rodoviário de Carga, o presidente Sarney lançou o serviço Telestrada. E o presidente do CNP, general Roberto França Domingues, aproveitou o evento para anunciar uma polêmica portaria autorizando os postos rodoviários de gasolina a funcionarem qualquer hora do dia ou da noite.



Encampada inteiramente pelo IV PND, a recuperação imediata da infra-estrutura de transportes — especialmente, das rodovias — já chega com atraso. Foi preciso proclamar uma “Nova República” para o governo compreender, finalmente, que o investimento na recuperação de estradas vale a pena. O que se investe em asfalto acaba retornando — com grandes dividendos — sob forma de frete mais barato, economia de combustível e menos inflação.

Foi exatamente tal raciocínio que conduziu o governo ao grande salto. Em 1986, os investimentos do DNER na recuperação e restauração das rodovias (somados às contra-partidas do Banco Mundial) beirarão os Cr\$ 6 trilhões. Os ridículos 700 km recuperados ano passado, este ano, já chegarão a 1 800, subindo para cerca de 5 mil em 1986.

Para quem tem 12 mil quilômetros em mau estado e outros 18 mil caminhando rapidamente para a mesma situação, ainda é pouco, reclamam os transportadores. O ideal, talvez, fossem Cr\$ 13 trilhões nos próximos dez meses. Mas, só o serviço da dívida do DNER, praticamente, consumirá a diferença.

De onde tirar mais recursos? Para 1987, os planos do Ministério dos Transportes apontam na direção da revitalização do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes. Resta saber até que ponto os transportadores estariam dispostos a pagarem mais caro pelo combustível em troca de estradas melhores. Feitas as contas, pode até ser um bom negócio. Afinal, estradas precárias sempre significam viagens mais demoradas, custos multiplicados e envelhecimento precoce da frota. Portanto, mais importante que renovar a frota é recuperar as rodovias.

O atual reaquecimento das vendas de caminhões mostra que a renovação é muito mais uma reação à demanda de fretes do que fruto de financiamentos especiais. Mas, o esforço dos empresários poderá resultar inútil se os veículos novos continuarem rodando sobre pisos ruins.

No frígido dos ovos, o que interessa ao país é minimizar o custo total de construção, manutenção e operação das rodovias. Aos poucos, tal consciência vai tomando conta dos empresários mais evoluídos. Na edição de setembro, o transportador Camilo Cola (Itapemirim) defendia em TM bagageiros com, no máximo, 12 m³ de capacidade e semi-reboques de dois eixos. Para Cola, não adiante comprar veículos mais baratos ou capazes de levarem mais peso, se eles acabam custando mais caro ao governo.

Caro, também, alegam os transportadores, é o novo seguro do desvio de carga. Mais do que oneroso, o RCF-DC — apesar das intermináveis negociações preliminares — acabou resultando bastante maroto. Uma das espertezas está na definição do carreteiro agregado. Pelo regulamento, só é agregado o autônomo que prestar serviços contratados e permanentes a uma mesma transportadora. Em suma, uma *avis rara* no transporte. Outra cláusula acusada de leonina reza que o segurado terá de devolver a indenização — com correção monetária — se comprovado que o prejuízo resultou de caso fortuito ou de força maior. Eis aí duas questões que ainda darão panos para as mangas.

Outra decisão que continuará rendendo manchetes é a abertura dos postos. Apesar das precauções do CNP — o funcionamento não é obrigatório — o sindicato dos proprietários de postos não gostou nada da medida e já se movimenta para revogá-la.

Por sua vez, o Telestrada, pelo menos por enquanto, não passa de uma oportuna promoção política do competente ministro Antônio Carlos Magalhães. Muita água ainda terá de rolar até que, de fato, o serviço esteja implantado em todo o país. De qualquer maneira, qualquer caminhada exige um primeiro passo. Nesse sentido, o discurso e a descontraída conversa do presidente Sarney, dia 17 de setembro, do Centro das Convenções de Brasília, com um carreteiro, na Bahia, já foram um bom começo.

Mercedes

Como muitos outros colegas, gostaria de saber por que a Mercedes não lançou ainda um caminhão pronto para o trabalho, como um 2016. Se a gente compra um turbinado, reduzido, com pneu 1 000x 20, caso do 1516, falta o truck. Se for um truck, 2013, falta turbina, reduzida e pneu 1 000x20.

Gostaria, também, de saber, por que a Mercedes não aconselha usar a reduzida na 4ª e 5ª marcha, onde entre as duas existe a maior distância de relação. Às vezes, está-se subindo um morro leve na 5ª, o motor pede marcha, colocada a 4ª, sobra motor, aí o jeito é aliviar.

A MBB tem lançado caminhões, desde 1982, com aqueles buracos no painel e com a instalação pronta para colocação de contragiros. Por que não mandam o instrumento já instalado? Na própria agência ele não custa mais de Cr\$ 150 mil e a sua utilização propicia uma grande economia de combustível. No meu caso, com um 2013 com motor de 1516 turbinado, usando a faixa econômica saltei de uma média de 3,5 a 3,6 km/litro para 4,1 a 4,2 km/litro.
Carlito Franzoi – Rio do Oeste, SC

Quem responde é Roberto Barreiros, assessor de Imprensa da Mercedes Benz:

No tocante ao L 2013 com motor turboalimentado, ou seja, o L 2016, informamos que já foram realizados diversos estudos e pesquisas a respeito. Os resultados deverão orientar uma tomada de posição, oportunamente.

No caso de veículos com peso bruto admissível no eixo dianteiro igual a 5 t e 10 t no eixo traseiro, como por exemplo o L 1526 citado, é necessário a utilização de pneumáticos 1 000x20. Entretanto, para o L 2013, os pneus 900x 20 são perfeitamente adequados, pois estão compatíveis com as cargas especificadas para os eixos.

Quanto ao tacômetro (contagiros), o mesmo está à disposição como opcional e deve ser usado como real indicador da faixa de operação mais econômica do motor e para a utilização correta das marchas. Nesse contexto, nossa empresa propicia cursos de direção econômica, através dos quais o condutor do veículo é orientado sobre a forma de obter as melhores condições de economia de combustível.

As relações existentes entre a menor e maior redução do eixo traseiro e o escalonamento das marchas da caixa de mudanças, são projetadas de forma a garantir as melhores condições operacionais, tanto sob o ponto de vista de desempenho, como de economia de combustível. As reduções do eixo traseiro, disponíveis em duas opções de combinação, devem ser escolhidas adequadamente, de acordo com as condições médias de topografia do percurso. A proximidade das velocidades obtidas com a utilização da 4ª alta e da 5ª baixa torna desinteressante o uso desta última. Embora a reduzida vise, principalmente, melhorar as condições de tráfego em vias acidentadas, a 4ª baixa pode ser utilizada.

Imitações

Gostaria de saber por que as encarroçadoras de ônibus desenvolvem projetos parecidos com as concorrentes. A Marcopolo lançou o Viaggio, a Mercedes o 0-370. Se compararmos as duas carroçarias, a Mercedes imitou o projeto da Marcopolo. A Marcopolo lançou o Paradiso, vem a Nielson e lança o Diplomata 380. E finalmente, o Squalo, da Caio, parece muito com o 0-370 lateralmente e tem a frente quase igual a do Colúmbia, da falecida Incasel. A Cobrasma foi a única que não imitou ninguém. Os demais fabricantes plagiaram a Marcopolo.

Francisco Durval Meirelles – Teresina, PI.

Todos os projetos da última geração, os high deck, longe de imitarem uns aos

outros, tiveram o objetivo de atender às expectativas do mercado, visando a acomodação da máxima capacidade nos porões. A nova regulamentação do setor, porém, limita essa capacidade em 11 e 13 m³, respectivamente para os veículos de dois e três eixos. As coincidências na aparência são, também, uma tendência, uma vez que a preocupação central é perseguir o mínimo Cx (coeficiente de penetração) possível.

Poltronas

O novo padrão de poltronas de ônibus, determinado pela regulamentação não é o mais indicado. O padrão deveria ser o das poltronas do Flexa Azul, ônibus da Viação Cometa que tem como vantagens: 1) espaço para se cruzar as pernas; 2) possibilidade de se ler jornal com o banco da frente totalmente reclinado e 3) liberdade para que o passageiro que viaja no banco da janela possa sair, sem que o da poltrona do corredor tenha que se levantar.

Roberto P. Campos – Sigma Terraplenagem – Curitiba, PR.

As especificações exigidas pela regulamentação são as mínimas admissíveis. Portanto, os espaçamentos dos bancos nos ônibus dependem dos pedidos das empresas. As encarroçadoras cabe obedecer, em geral, o padrão mínimo estabelecido.

Postos e táxis

Se a distribuição de derivados de petróleo não está incluída no monopólio estatal, deve ser uma atividade aberta à livre concorrência. Assim, não têm cabimento as restrições e dependência de autorização do CNP para abertura de novos postos de abastecimento. Trata-se de uma medida protecionista, de garantia de mercado aos que já estão instalados, pois a contenção de consumo se faz através dos preços.

Só o Brasil autoriza o emplacamento de táxi de duas portas, dificultando o acesso

dos passageiros ao banco de trás (antigamente, aliás, o táxi com duas portas era proibido). Na Inglaterra, há até automóveis especialmente fabricados para táxi, com teto alto, lugar para transportar malas e pequena distância entre eixos para facilitar manobras.

Outra coisa estranha é o retorno da isenção de IPI para os táxis a álcool em vez de isenção para veículos mais adequados aos passageiros. Hoje em dia, o álcool não precisa de mais estímulos. Quase diria que quem precisa de estímulo ao consumo deve ser a gasolina.

Roldão P. Simas Filho
Rio de Janeiro- RJ

Cimenteira

Como profissional do transporte rodoviário frigorífico, gostaria que TM desse mais ênfase e informações sobre o ramo. Aproveito para cumprimentá-los pela excelente matéria, publicada na edição 255, "Cimenteira cria agênciaadora para manipular frete".

Ivson Moraes Alexandre – Allfrio Transportes – Barra Mansa, RJ.

TM está pautando, para este ano ainda, uma grande matéria sobre o assunto.

Denúncia

Embora nada tenha a criticar na ótima revista técnica **Transporte Moderno**, gostaria de fazer uma denúncia: apesar de os postos rodoviários, ao longo de todas as rodovias, terem surgido para proteger os motoristas, isto não está ocorrendo, pelo menos aqui no Piauí. Tão logo um motorista avista um guarda rodoviário pela frente, já fica tremendo, pois sabe que se não tiver dinheiro no bolso será multado. Não tem quem se defenda. São uns verdadeiros assaltantes, procuram qualquer tipo de falha e, se nada encontram, multam porque os pneus estão descalibrados ou qualquer outra besteira.

Gonçalo Soares Pessoa – Água Branca, PI.