

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 344 - DEZEMBRO 1992 - Cr\$ 48.000,00



*Transultra,
vencedora do
25.º Concurso,
na categoria
carga*

PINTURA
25 anos
premiando
frotas

FERROVIAS
Intermodal
cresce com o
Mercosul

CADERNO DE PASSAGEIROS
Ônibus enfrentam
as balanças

Frotista, elimine o desperdício de combustível na sua empresa

Não dependa mais das informações de terceiros sobre a quilometragem em seu veículo.

Na era da eletrônica, por que você vai ter tanta gente em seu posto consumidor anotando tudo a lápis?



Unidade Identificadora do veículo.



Bico da mangueira da bomba de combustível equipado com antena do sistema CTF.

CTF

Controle
Total
de Frotas



Console instalado no posto de serviço que guarda os dados sobre o abastecimento.

Desenvolvemos no Brasil um sistema de coleta de dados ágil e seguro, capaz de controlar o abastecimento de combustível e a movimentação de frotas em postos próprios e revendedores. O veículo só é abastecido depois que a unidade identificadora nele embarcado "presta informações" corre-

tas à antena instalada no bico da mangueira da bomba de combustível. Após isso, o console de controle do sistema CTF instalado no posto (não o frentista) comanda o abastecimento. Os dados sobre a operação - inclusive a marcação do odômetro - ficam guardados no console do posto. Tudo mu-

to simples e seguro. Se durante o abastecimento alguém afastar o bico da mangueira da boca do tanque do veículo, o fornecimento de combustível pára imediatamente. É o fim das fraudes! E UMA GARANTIA A MAIS PARA O REVENDEDOR.

TRACOM

telecomunicações e informática ltda.

Rua Pedrosa Alvarenga 1284
5º andar - CEP: 04531-913
Telefone: 881.8100.
São Paulo - capital

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redatora
Carmen Lígia Torres

Colunista
José Luiz Vitú do Carmo

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Chefe de Arte
Alexandre Henrique Batista

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTB B 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, Vito Cardaci Neto

Representantes

Paraná e Santa Catarina
Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
CEP 80060-100 Fone (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul
CasaGrande Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fones: (051) 224-9749 / 224-5855
90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LOBRA Mala Qireta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 430.000,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 48.000,00. 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: 18.500 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 04117-030 - Vila Mariana São Paulo - SP

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

C.G.C. 53.995.544/0001-05
Inscrição Estadual n.º 111.168.673.117



Filiada à ANATEC e à ABEMD
Circula em Janeiro/1993

transporte

MODERNO

Ano 30 - n.º 344 - Dezembro de 1992
ISSN n.º 0103-1058 - Cr\$ 48.000,00

SUMÁRIO

PINTURA DE FROTAS I

12 Vencedores recebem o 1.º Prêmio Glasurit/TM
Coquetel comemora os 25 anos do Concurso

INTERMODALIDADE

18 Transporte rodoferroviário avança no Mercosul
Empresas aproveitam câmbio favorável da Argentina

SERVIÇOS DE APOIO

22 Montadoras e distribuidoras ampliam ofertas
Programas visam auxílio ao veículo e ao motorista

PNEUS

25 Recuperação das bandas traz vantagens
Seminário TM expõe métodos e técnicas mais utilizados

INTERNACIONAL

30 Japão constrói metrô para contêineres
São 300 km de túneis entre Tóquio e Osaka

INDÚSTRIA DE CAMINHÕES

32 1992 trouxe o pior desempenho da história
Níveis de produção retrocedem aos de 1959

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

PINTURA DE FROTAS II

37 Premiação vai para empresa de Fretamento
Vencem cores sóbrias e design sofisticado

PESAGEM NAS ESTRADAS

42 Ônibus se enquadram na Lei da Balança
Multas por excesso geram reclamações

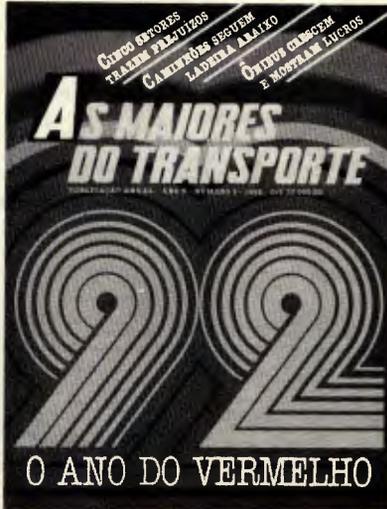
ENTREVISTA

46 Trens metropolitanos terão gerência única em SP
O secretário Fernando Cunha explica o projeto

SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 6 Atualidades - 7 Rumos e Rumores - 34 Produtos - 35 Produtos-TMP - 40 Última Parada - 48

Maiores: os enganos do anuário deste ano



Solicitamos verificar valor da receita operacional líquida apresentada na edição de 1992 de **As Maiores do Transporte**. A receita operacional correta é de Cr\$ 11 900,6 (em mil cruzeiros). Esta correção altera classificação da 55ª posição para a 3ª posição.

ANTÔNIO FREIRE MAGALHÃES
CSTC — Cia. Santista de Transporte Coletivo
Diretor Financeiro
Santos-SP

Vimos informar-lhes do equívoco ocorrido na publicação anual de **As Maiores do Transporte** — Edição 1992, quanto à classificação da Transportadora Mayer S.A.

A receita operacional líquida no exercício de 1991 foi de Cr\$ 5 658,0 milhões, e não o valor incorreto de Cr\$ 1 573,8 milhões (trata-se do resultado operacional bruto), conforme Balanço Patrimonial publicado em 29/04/92.

Portanto, vimos solicitar-lhes retificar a classificação de nossa empresa no setor de Transporte Rodoviário de Cargas, que passa a ocupar o 56º lugar.

MARTIN MAYER
Transportadora Mayer S.A.
Diretor
Porto Alegre-RS

O balanço apresenta como 'Resultado operacional bruto' um valor do qual já estão deduzidos os custos operacionais. Daí o engano.

Ficamos muito satisfeitos em figurarmos pela primeira vez entre os maiores no setor de 'Leasing e Locação de Veículos', na classificação apresentada por este tão conceituado anuário.

Gostaríamos de salientar que o nome da empresa foi impresso incorretamente. O correto é **SERVMAQ TRANSPORTES E LOCAÇÃO DE MÁQUINAS LTDA.**

MARCELO CANNO RUAS
Servmaq Transportes e Locação de Máquinas Ltda.
Diretor Presidente
Belo Horizonte-MG

Propinas na rota do Mercosul

Gostaria de me manifestar, não como presidente da ABTI — Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, nem tampouco como transportadora, mas sim, apenas como cidadã brasileira.

No parágrafo 'Rugas remanescentes' da reportagem "Mercosul rompe cartel" (publicada em **Transporte Moderno** nº 342), afirma-se que "há uma série de entraves (nas fronteiras), mas os empresários evitam relacioná-los. Mesmo assim, ninguém desmente que a propina ainda seja o meio mais fácil para acelerar o desembaraço..."

Pois bem, em primeiro lugar, acho que a revista deveria publicar tal afirmação revelando a fonte, e esta as provas. Assim, estaremos contribuindo para que essa maldita cultura da propina e do 'jeitinho' instalada em nosso meio inicie, através da vergonha, um processo para a extirpação desse hábito nas relações entre as pessoas.

Em segundo lugar, acho que o empresário 'fantasma' que deu tal dica ao jornalista é, talvez, um dos que contribuem para que tal comportamento perdure, pois eventualmente é o primeiro a oferecer a propina para que seu caminhão seja liberado — na fronteira — antes dos outros.

Em terceiro lugar, representa uma luz no fim do túnel, em face do nosso já combatido serviço em fronteira e, por conseguinte, do transporte rodoviário, o fato de que alguns poucos abnegados estejam tentando, graças ao seu esforço pessoal, transformar a nossa fronteira num sistema que funcione de maneira idêntica às outras fronteiras fora do Brasil — sem propinas — buscando a transformação dessa cultura instalada de ambos os lados — governo e iniciativa privada.

BETTINA LENCI
Transor
Presidente
São Bernardo do Campo-SP

A Lei da Imprensa assegura ao jornalista o direito de preservar a fonte.

Quem opera no mercado do transporte internacional sabe o que a matéria está querendo dizer. Exigir que o corruptor assumo o ato não é tarefa da imprensa. TM espera que a irregularidade seja apurada pelas autoridades competentes.

"Asfalto selvagem" recebe parabéns

Só agora li o número de julho de **TM**. Parabéns pelo retorno ao problema da Segurança Rodoviária, verdadeira calamidade no país. "Asfalto Selvagem", com ilustração expressiva na capa, está excelente. Idem o supercritério editorial. É uma lastima que se percam diariamente vidas úteis à sociedade e à família. No mês

passado, morreu um amigo meu em desastre na Dutra: atropelou um cavalo solto na pista (o DNER não dispõe mais do serviço de recolha de animais na pista!). Este meu amigo havia, há menos de seis meses, perdido o filho mais velho em desastre de automóvel. Quem não tem vários conhecidos e amigos mortos ou aleijados no trânsito? A Petrobrás possui mais empregados vitimados no trânsito, em Macaé, do que no trabalho perigoso nas plataformas de petróleo no mar.

Os absurdos das vias de circulação se constituem em armadilhas terrivelmente punitivas. E o cúmulo são as lombadas, os obstáculos que até são eleitoreamente colocados nas rodovias.

Na Ponte Rio—Niterói, há um esdrúxulo absurdo: no vão central, que é mais alto em relação ao nível do mar — 70 m — não há postes. As luminárias são colocadas sobre as muretas, ofuscando os motoristas e iluminando pessimamente. A responsável foi a Aeronáutica (DAC), que não permitiu a colocação dos postes por causa do aeroporto Santos Dumont. Só que os aviões não tiram razantes da Ponte, o vão central não fica no alinhamento da pista do campo de pouso, os planos de vôo foram alterados ... e, pela ponte, transitam caminhões de até 4,40 m de altura!

O problema, além da falta de dinheiro, é o subdesenvolvimento mental. O atual prefeito do Rio fez várias obras: *todas* reduzindo vagas de estacionamento e estreitando pistas de rolamento nas avenidas e nas ruas!

ROLDÃO P. SIMAS FILHO
Rio de Janeiro-RJ

Transporte público também tem *marketing*

Seu resumo do trabalho apresentado no 4º Encontro dos Transportadores de Passageiros, pu-

blicado em **TM** n° 342, tem um conteúdo real para o setor e me despertou interesse, pois nosso setor é o de cargas, que também sofre as mesmas necessidades literárias no que diz respeito a *marketing*.

Gostaria de transmitir minha gratidão por absorver tal apresentação literária, que une meus estudos acadêmicos aos afazeres do dia-a-dia no setor de transportes.

ALFREDO JÚNIOR ALBIERI
Com. e Transportes Regina Ltda.

☐ **TM agradece os elogios e informa que há em português o livro Marketing no Transporte Rodoviário de Cargas, editado pela McGraw Hill. Os autores são Reynaldo Parreiras, da Minas-Goiás, e Darcy Mendonça, ex-Dom-Vital.**

Finkelstein contesta a NTC

A propósito da matéria de **TM** n° 342, de setembro/outubro de 1992, informo que nossa provável participação no Ministério dos Transportes não foi possível devido à compromissos particulares em nossas empresas.

De qualquer forma, ficamos honrados com o convite.

Quanto à manifestação da NTC, cremos não ser necessário aval de quem quer que seja para exercer cargo técnico, pois o preenchimento do mesmo leva em consideração outros fatores que não os mencionados na matéria.

CARLOS FINKELSTEIN
Engenheiro
Porto Alegre-RS

Secretário cumprimenta pelo 25º Concurso

Impossibilitado de comparecer ao evento por motivo de compromisso inesperado e urgente na área da administração municipal,

gostaria de deixar registrados aqui meu apoio à **TM** pela realização do 25º Concurso de Pintura de Frotas e do I Prêmio **TM/Glasurit** e meu aplauso aos vencedores. Faço questão de acentuar que tenho acompanhado com carinho e interesse a ação de **TM** na defesa dos legítimos interesses do setor de transportes em seus vários segmentos, bem como no aperfeiçoamento tecnológico das empresas, particularmente por meio da divulgação de seus pioneiros e insubstituíveis cálculos de custos operacionais.

Na área de pintura de frotas, os resultados destes 25 anos de concursos de **TM** passam diariamente diante de meus olhos com o ir e vir constante de veículos de todos os tipos pela Marginal de Pinheiros, ostentando suas bem combinadas cores e marcas. Parabéns.

LÚCIO GRÉGORI
Secretário Municipal de Transportes
São Paulo-SP

CDO comunica morte de associado

Faleceu, no dia 19/10/92, na capital, vítima de complicações cerebrais, aos 37 anos, Oscar Pipers, amigo, conselheiro e um dos maiores admiradores de carrocerias de Ônibus, tendo, ao longo de vinte anos de carreira na indústria de ônibus, participado nos projetos de carrocerias da CAIO (Bela Vista, Carolina), da Cobrasma (Trinox), da Ciferal-Paulista (Urbanos), da Condor (Falcão), da Thamco (Águia, Pegasus). Ultimamente, estava na área Comercial da Thamco, em Guarulhos (SP). Era conselheiro do CDO — Clube do *Design* de Ônibus desde 1982. Deixa esposa, dois filhos menores, pais e inúmeros amigos.

HÉLIO LUIZ DE OLIVEIRA
CDO — Clube do *Design* de Ônibus
Presidente
São Paulo-SP



NEUTO

ESCREVE

25 anos premiando frotas

Esta edição destaca os 25 anos de sucesso do Concurso de Pintura de Frotas e apresenta os vencedores do I Prêmio TM/Glasurit. Trata-se de uma história que começou durante o remoto ano de 1967. Ao entrar no seu quinto ano de existência, Transporte Moderno acabou constatando que a maior parte das pinturas existentes na época prejudicava a imagem das empresas e atentava contra a segurança do trânsito.

A saída para combater semelhante atraso consistiu no lançamento, pela revista, de um concurso nacional, com os objetivos de estimular a fixação da imagem das empresas e de aumentar a segurança do trânsito, graças à boa apresentação dos seus veículos.

A julgar pelos resultados do primeiro concurso, o evento estava fadado a ter vida curta. Com raras exceções, o nível dos participantes não chegou a agradar. Ao longo dos anos, no entanto, o hoje tradicional Concurso de Pintura de Frotas revolucionou os padrões de decoração de veículos e chegou até mesmo a ditar moda.

Um bom exemplo ocorreu no setor de ônibus, onde, 25 anos atrás, predominavam as tradicionais e ultrapassadas asas e setas. Mas em 1968, durante o II Concurso, os ainda estudantes de arquitetura João de Deus Cardoso e Carlos Ferro romperam com o convencional e surpreenderam os jurados com largas faixas envolvendo todo o veículo, inclusive o teto.

A moda pegou. Em poucos anos, milhares de ônibus passaram a ostentar as largas faixas inclinadas, que subiam pela carroceria e trespassavam o teto. Começava então um ciclo difícil de ser quebrado, mas que, mesmo assim, aos poucos, ia cedendo lugar a outras soluções.

Durante os seus 25 anos de existência, o evento colaborou para profissionalizar o setor e revelou talentos que contribuíram, em grande medida, para elevar o nível da pintura das frotas no Brasil.

Com a sucessão de concursos e de suas coberturas jornalísticas, ficava cada vez mais claro para os frotistas que imagem era missão para profissionais. Não se trata de trabalho que se possa confiar à filha do dono com jeito para desenho, ou a funcionário não-especializado.

Nesses 25 anos, também ficou claro que a apresentação dos veículos é apenas uma dentre as inúmeras ferramentas de comunicação de que a empresa dispõe; isto é, os signos, esquemas e cores utilizados na pintura devem ser estendidos a outros itens: impressos, formulários, anúncios, embalagens, fachadas — enfim, a toda a imagem visual da corporação.

Para que tais mudanças ocorressem, foi fundamental, durante todos esses anos, contar com a atuação de um júri altamente qualificado e com a utilização de critérios de julgamento bastante técnicos e os mais objetivos possíveis.

Mesmo assim, não falta quem ponha em dúvida a prioridade de uma boa apresentação num momento de crise como o atual. No entanto, nunca é demais lembrar que o transporte é um serviço intangível, facilmente copiável e altamente competitivo. Desse modo, pode-se dizer que nunca uma imagem marcante foi tão necessária quanto agora. É por isso que sempre haverá espaço, nas páginas de TM, para se divulgar um bom trabalho de pintura de frotas.

CNT faz sugestões a Itamar e a Goldman

Uma "agenda de curto prazo para reverter a crise dos transportes" foi a principal sugestão do presidente da CNT — Confederação Nacional do Transporte ao presidente em exercício, Itamar Franco, e ao ministro dos Transportes, Alberto Goldman, ao ser recebido por ambos em audiência, junto com um grupo de transportadores.

A agenda propõe um programa urgente de recuperação das rodovias por meio do Plano Nacional de Transportes: recriação do Fundo Nacional dos Transportes; criação de uma taxa sobre combustíveis; atualização e privatização da infra-estrutura; e fiscalização sobre a qualidade e sobre os custos por parte dos usuários. Pede também ao governo sensibilidade em face da importância da atividade como agente indutor e multiplicador do desenvolvimento econômico. Por fim, solicita solução para os en-



Foto: Fernando de Barros

Costa: recuperação urgente das vias

traves ao desenvolvimento da atividade nas diferentes modalidades de transporte. Por exemplo, para o setor ferroviário, solicita oportunidade de privatização da operação por meio de convênio entre a CNT, o Geipot e a Rede Ferroviária Federal. Também solicita a revisão da legislação do transporte rodoviário de passageiros e o fim da concorrência entre a ECT — Empresa de Correios e Telégrafos e os transportadores rodoviários de carga. Adverte ainda sobre os riscos de uma privatização atabalhoada e reclama da carga tributária.

Ribeirão cria conselho de segurança de trânsito

Ribeirão Preto (SP), com 430 mil habitantes, registra, em média, cinco mortes no trânsito por mês. Para reverter essa situação, entidades da sociedade civil e órgãos estaduais e municipais ligados à segurança criaram o Conselho de Segurança de Trânsito, dirigido pelo economista e consultor Afonso Reis Duarte. Segundo ele, o conselho já elaborou um projeto para o disciplinamento do trânsito, que será introduzido no plano diretor do município; está pleiteando a introdução da disciplina de Educação de Trânsito nas escolas estaduais e municipais de primeiro e de segundo graus, e aceita colaborações de entidades ligadas à segurança, em termos de materiais e de informações, que poderão ser encaminhados ao presidente pelo telefone (016)636-3221, ou à Polícia Militar, com o sargento De Angelis (016)625-7791.

DESTAQUE

PRIVATIZAÇÃO NÃO É PANACÉIA

A privatização não constitui uma panacéia para todos os males do transporte. Pelo contrário, trata-se de remédio que deve ser prescrito caso a caso. Além do mais, sua eficácia é, quase sempre, menor nas economias periféricas do que nos países centrais.

As conclusões são do Professor Alberto Müller, da Universidade de Buenos Aires, e foram apresentadas no Rio de Janeiro durante o VI Congresso da Anpet — Associação Nacional de Pesquisa e Ensino de Transportes.

Müller discorreu sobre as experiências já realizadas ou em andamento em todo o mundo, nos vários modais de transportes. No setor aéreo, citou, por exemplo, a desregulamentação norte-americana. "Embora o processo tenha levado a uma redução de cerca de 4% nas tarifas, aumentou a concentração das empresas, por meio de fusões e da falência da Pan Am." Lembrou também o caso da Aerolíneas Argentinas, cuja empresa compradora se endividou para finan-

ciar a transação e acabou tendo de devolver a companhia ao governo.

No transporte urbano, Müller lembrou que, "no Chile, a desregulamentação foi um desastre, que levou ao aumento da tarifa, à cartelização e à fuga dos passageiros". Na Inglaterra, por sua vez, os resultados não chegaram a ser tão ruins. Houve redução de subsídios, baixa de custos, aumento de tarifas e retração da demanda.

O conferencista deteve-se mais demoradamente na privatização das ferrovias, onde os resultados têm sido mais alentadores, com redução de custos e aumento da produtividade, embora também com alguma perda de receita. Foi o que aconteceu, por exemplo, na Argentina, onde as linhas férreas acabaram divididas em sete setores. Um deles já está privatizado e outro será entregue a um concessionário neste mês. Também nos EUA ocorreu o mesmo processo. Quanto à Suécia, preferiu separar a infra-estrutura da operação, modelo

que poderá ser seguido pela Alemanha e pela Inglaterra.

Outra tendência mundial é a de desregulamentar o transporte rodoviário de carga. O processo começou nos Estados Unidos, em 1978, e levou ao aumento indiscriminado do número de operadores, e à falência de muitos deles. A exceção foi a carga fracionada, em cujo setor está havendo uma grande concentração do transporte na mão de poucas empresas. Também na Inglaterra, onde as tarifas rodoviárias, que eram altas para proteger a ferrovia, foram desregulamentadas e caíram. Mesmo assim, o caminhão não ganhou espaço. O processo poderá prosseguir na Alemanha, que também controla rigidamente o caminhão para proteger a ferrovia.

Quanto à infra-estrutura, Müller limitou-se a relatar o exemplo argentino, onde a manutenção de 10 mil quilômetros de rodovias foi concedida, à iniciativa privada, pelo sistema de pedágio.

Livro defende portos mais modernos

As Edições Aduaneiras estão lançando o livro *Comércio Exterior e a Questão Portuária*, do jornalista Carlos Tavares de Oliveira. Dividido em três partes e tratando do comércio exterior, o livro é uma coletânea de artigos e de reportagens publicados pelo autor na imprensa nos dois últimos anos. "É uma memória comentada desse período histórico da vida econômica nacional e internacional, que oferece subsídios ao equacionamento dos problemas de exportação e dos portos", analisa o autor.

Na primeira parte, sobre política interna, o autor descreve a relação entre exportação e investimento. Na segunda, analisa o panorama econômico internacional e a importância do comércio exterior em economias em desenvolvimento. Na terceira e última parte, focaliza a questão portuária, ressaltando a sua importância nas exportações e pregando a necessidade de modernização e de eficiência, graças a exemplos como os dos portos de Roterdã, de Hamburgo e de Antuérpia.

O livro foi prefaciado pelo ministro da Economia, Marcílio Marques Moreira, que defende a necessidade da modernização dos portos para o desenvolvimento de uma política de comércio exterior. "Sem sombra de dúvida, a manutenção de uma estrutura arcaica está se constituindo em óbice para aumento da competitividade, mesmo quando adotados, pelas empresas, os mais modernos métodos de gestão e as mais modernas tecnologias", afirma o ministro.



Neuto Gonçalves dos Reis (segundo à esq.) recebe o troféu Volvo, pela quarta vez

Volvo premia melhores em segurança de trânsito

A Volvo entregou, no dia 18 de novembro, o 6º Prêmio Volvo de Segurança de Trânsito aos ganhadores de quatro categorias em níveis nacional e regionais. A **Transporte Moderno** recebeu o prêmio Regional II na categoria 'Jornalista' por sua edição de julho, em que tratou da segurança nas rodovias. Foi a última edição de uma série de três, que discutiu o tripé da responsabilidade pelo acidente: o motorista, o veículo e a estrada.

O prêmio nacional coube à revista *Via Urbana*, do Rio de Janeiro; na categoria 'Motorista Profissional', o vencedor foi Adão Rodrigues Fortes, de Santo Ângelo (RS); a Bupec Consultores Associados, de São Paulo, venceu na categoria 'Geral'; a Moto Honda da Amazônia, de São Paulo, foi a vencedora na categoria 'Empresa do Ano'; a 'Cidade do Ano' foi Curitiba (PR) e o 'Estado do Ano' foi o Mato Grosso do Sul.

Este foi o sexto prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, e os vencedores receberam troféus, além de prêmios em dinheiro e viagem à Suécia, sede da matriz

da Volvo. Em paralelo com o prêmio, a empresa promove simpósios regionais e um nacional todos os anos. Por ocasião da entrega dos prêmios, foi realizado, em São Paulo, o 6º Simpósio, que discutiu a segurança de trânsito nas escolas e no currículo escolar.

Áustria mostra avanço na produção de mancais

A Miba, fabricante austríaca de mancais para motores Diesel, apresentou no Simpósio Tecnológico Brasil-Áustria, em São Paulo, modelos trimetálicos à base de bronze e de chumbo para eixos excêntricos e para eixos de manivela; com liga de alumínio, para motores de rotação média, e com compostos de zinco, para mancais de biela.

Para evitar desgaste e corrosão, a Miba desenvolveu o modelo Rillenlager, que tem estrias finas na superfície de contato, com camada galvânica (de característica mole) sobre um material mais duro; esse mancal deslizante é indicado para motores de alta rotação, embora os de média rotação, como os da série 400, da Mercedes-Benz, já o estejam utilizando, afirmou Friedrich Hansl, da Miba.

PISCA

■ *Cem donos de postos de serviço, reunidos no Sindipetro, entidade da classe, decidiram criar uma empresa distribuidora de combustíveis, a CP — Comércio de Petróleo S.A., para atender aos postos de baixa galonagem e que não interessam às grandes distribuidoras. Com capital de US\$ 20 milhões, a ser integralizado*

até o fim do ano, a CP terá regras mais flexíveis que as das grandes distribuidoras na oferta de postos.

■ *Seis empresas de transporte rodoviário de cargas receberam o Prêmio Qualidade Brasil 1992, atribuído pela International Exporters' Service, de Curitiba (PR). São elas:*

Rajam, de Salvador (BA), Happy Home, Dom Vital e Expresso Mira, de São Paulo (SP), Citrams, de Belém (PA) e Tut Transportes, de Cuiabá (MT). Esse prêmio existe há quinze anos e é distribuído anualmente a 120 empresas escolhidas em avaliações periódicas por indicação de entidades de classe.

Treinamento contínuo reduz acidentes

Robert L. Marshall, especialista norte-americano em Segurança de Tráfego, assegura que o treinamento intensivo do motorista é o fator mais importante na segurança do trânsito em rodovias e em áreas urbanas. "Há casos de motoristas treinados que chegam a completar 25 anos de trabalho sem registrar nenhum acidente", frisou, durante palestra no Instituto de Engenharia, no dia 19 de novembro.

Convidado pelo Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, o especialista informou que a nova legislação de trânsito de seu país, para veículos comerciais, impõe aos motoristas testes de saúde mais apurados, exigindo retreinamento anual.

Presidente do SHERCI — Safety Health and Environmental Resource Center International (Centro Internacional de Segurança, Saúde e Recursos Ambientais), da Universidade Estadual de Missouri (EUA), Marshall disse que as estatísticas de acidentes poderiam diminuir se as empresas investissem mais recursos em segurança.

Citou o caso da frota da Kaft, que rodou 12 milhões de milhas em todo o território norte-americano e não registrou um único acidente neste ano. Observou que, na admissão de um motorista, a empresa exige experiência comprovada de três anos e oferece curso de direção defensiva. Após um ano, os motoristas são reciclados, com oito horas de instrução. Em Mis-



Marshall: teste de saúde e reciclagem

souri, o programa preventivo de acidentes totaliza quarenta horas de treinamento em uma semana.

O especialista deu outro exemplo: "Em 1991, a Du Pont gastou US\$ 9 milhões em seu Programa de Segurança no mundo inteiro, mas, em contrapartida, lucrou US\$ 150 milhões com o salvamento de vidas e de equipamentos." Em sua estimativa, para cada US\$ 1 mil perdido em acidente, a empresa deveria produzir outros US\$ 13 mil (vendendo mais produtos).

Marshall atribuiu ao transporte escolar o máximo em segurança nos Estados Unidos. Os 375 mil ônibus escolares são guiados por 400 mil motoristas, que transportam 22 milhões de crianças diariamente. "A cada cinco anos, os motoristas são retreinados para atenderem aos requisitos especiais da legislação."

Estudantes da FEI fazem caminhão do futuro

O Ergo Truck, projeto de um cavalo mecânico com cabina avançada, de baixo índice de penetração aerodinâmica, motor OM-447, da Mercedes-Benz, tração 4x2 e 45 t de pbt, foi o vencedor da 9ª Exposição de Mecânica Automobilística da Faculdade de Engenharia Industrial, de São Bernardo (SP), da qual participaram outros

cinco projetos. Montado em fibra de vidro na escala 1:10, o Ergo Truck foi criado por uma equipe de quatro engenheiros, que incluiu o estagiário da Mercedes-Benz Marcelo Sordi, de 24 anos.

A cabina do caminhão dos estudantes da FEI tem 3,80 m de altura e permite a circulação de motorista e de ajudante de pé; a porta do lado esquerdo foi substituída por uma janela de emergência; o capô tem três tampas para facilitar o acesso ao motor por cima e pelos lados; e o motor é instalado numa gaveta para facilitar sua remoção.

Para a carga, foi desenvolvido um semi-reboque equipado com baú frigorífico, onde o sistema de refrigeração é instalado externamente, na parte inferior, e protegido pela carenagem do cavalo, para aumentar o espaço de carga útil e reduzir o ruído. O projeto teve a colaboração da Mercedes-Benz, que cedeu as instalações do seu Centro de Desenvolvimento Tecnológico.



Foto: Divulgação

O Ergo Truck possui motor engavetado

■ A Circle Fretes Internacionais, de São Paulo, está oferecendo ao mercado dois novos serviços: planejamento logístico de transportes, para empresas de engenharia que atuam em projetos internacionais, e planejamento de consolidação de cargas marítimas. As operações conjuntas com o grupo Harper, dos EUA — o Transitário de Carga de 1992, prêmio concedido pela revista

Air Cargo World — possibilitam-lhe a oferta de serviços internacionais.

■ Paulo Afonso Rodrigues da Silva, diretor da Goiasil, de Goiânia (GO), é o novo presidente do Setceg — Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Goiás, eleito para o triênio 1992/95. Paulo Afonso, vice da diretoria anterior, assumiu a presidência em

janeiro, depois que o titular Eguimar Paiva de Oliveira foi afastado devido a denúncia de fraude.

■ A AER — Associação dos Engenheiros da Rede de Viação Paraná e Santa Catarina tem nova diretoria. João Antônio Clavo substituiu Glacir Pasqualin na presidência, cujo mandato vai até setembro de 1994.

PISCA

Tora faz vinte anos com programa de qualidade



Empresa vincula lucro à eficiência

Ao comemorar vinte anos de atividades, a Tora Transportes, de Contagem (MG), lançou o programa QTT — Qualidade Total Tora, baseado em seis princípios: a empresa como motivo de realização profissional de seus empregados; o cliente como razão da existência da empresa; o crescimento da empresa sustentado pela honestidade, pelo trabalho e pela criatividade; o lucro como meio essencial da eficiência; a qualidade como certeza do baixo custo e da produtividade e o compromisso da empresa na participação do desenvolvimento social e da promoção da justiça social.

TA inaugura terminal de cargas em Campinas

A TA — Transportadora Americana, de Americana (SP), inaugurou em Campinas seu Terminal de Cargas de 11 800 m², em terreno de 45 mil m², no distrito Industrial da cidade, nas imedia-



O terminal dispõe de refeitório, vestiário e dormitório, armazém e área de manutenção

ções das Rodovias Anhangüera, Bandeirantes e Santos Dumont e do Aeroporto de Viracopos. Esse terminal centraliza as operações da empresa, que atende a 1 359 localidades dos estados de São Paulo e do Rio de Janeiro e funciona em regime de 24 horas.

Comolatti anuncia revenda Volkswagen

“O maior atrativo que a Tietê Veículos vai colocar no mercado é a experiência e o *know-how* do mercado de transporte pesado que o grupo Comolatti desenvolveu nos seus 35 anos de existência”, declarou o diretor Diego Comolatti, ao anunciar para janeiro a inauguração da mais nova concessionária Volkswagen Caminhões de São Paulo.

Valendo-se da experiência acumulada com três concessionárias Fiat Diesel, em São Paulo, em Campinas e em Belo Horizonte, até 1985 (quando a montadora encerrou suas atividades no Brasil), o grupo Comolatti volta ao mercado disposto a reviver o feito de ter distribuído 30% da produção da Fiat Caminhões em todo o país.

A revenda, instalada na marginal Tietê (avenida Otaviano Alves de Lima, 12 000), na alça de acesso da rodovia Bandeirantes, em Pirituba, dispõe de 4 mil m² de área para administração e de 5 mil m² de oficina. O local, considerado um dos pontos de maior

fluxo de caminhões na capital, faz parte de uma região onde se concentra grande número de transportadoras de carga do país. “Além disso, possui acesso fácil às principais rodovias”, afirmou o diretor, confiante na possibilidade de atrair, em pouco tempo, frotistas e autônomos espalhados na Grande São Paulo, para justificar o investimento de US\$ 1 milhão nas instalações.

A concessionária contará com sessenta empregados (parte deles vinda da Caraiçá Caminhões) treinados pela área de Pós-Venda da Volkswagen, durante quatro semanas.

A atividade principal do grupo Comolatti é a comercialização de autopeças para veículos pesados (70%), sendo a frota de caminhões Mercedes sua principal cliente. O grupo também possui três retíficas. Com a aquisição da Pneus Abouchar, a mais antiga distribuidora Firestone do país, o grupo criou a Pneutop.



Comolatti: experiência da Fiat Diesel

PISCA

■ Marilita Gnecco de Camargo, da COPPE-UFRJ, foi eleita para a presidência da ANPET — Associação Nacional de Pesquisa e Ensino de Transporte. A escolha teve lugar no dia 26 de novembro, no Rio de Janeiro, durante o sexto congresso da entidade, onde cerca de quinhentos professores e pesquisadores discutiram

mais de oitenta trabalhos acadêmicos.

■ Newton Rodrigues é o presidente do recém-criado Setcese — Sindicato das Empresas de Cargas do Estado de Sergipe, com sede na capital Aracaju.

■ O diretor-superintendente

da Randon S.A. Veículos e Implementos, Astor Milton Schmitt, é o novo presidente do Simcs — Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de Caxias do Sul (RS) para o triênio 1992/95. Fundado em 1957, o Simcs tem base territorial em mais quinze municípios gaúchos.

A Nos tempos de hoje, os avanços tecnológicos industriais têm como premissa principal atingir, além da otimização do desempenho, o máximo retorno econômico.

Não se compreendem mais projetos que, embora avançados

MEDIDA tecnologicamente, sejam anti-econômicos. O desenvolvimento

dos produtos Scania sempre se pautou pelos princípios agora tidos como indispensáveis. Embora possuindo a mais

SENSATA avançada e rentável linha de caminhões pesados, a Scania

prioriza ainda mais o lado econômico e equipa seus caminhões 93 com novos motores, de melhor desempenho e

DA baixo custo operacional. E, também, com menores índices de emissão de poluentes, atendendo às mais

rígidas normas internacionais. Conheça todos seus detalhes no Concessionário Scania. E verá que com um Scania, você

TECNOLOGIA. seguramente atinge a medida sensata

de caminhão: tecnologia superior, desempenho a baixo custo.

SCANIA

SEMPRE JUNTO DO CLIENTE



Leveza e suavidade vencem

O branco-e-azul da Transultra
e o cinza-e-pink
da Line Tour conquistam o júri
do 25º Concurso



■ O 25º Concurso de Pintura de Frotas, promovido por **Transporte Moderno**, premiou a leveza e a suavidade que caracterizam a pintura dos cavalos mecânicos com semi-reboques e tanques da Transultra S.A. Armazenamento e Transporte Especializado, da Ultracargo, uma das *holdings* do Grupo Ultra, e a dos ônibus de fretamento e de turismo da Expresso Line Tour Transportes Ltda., ambas de São Paulo. A reportagem sobre a Line Tour e as demais classificadas na categoria 'Passageiros' está no caderno **TM Passageiros**.

Enquanto a Transultra concorreu com cinco outras transportadoras de carga, a Line Tour enfrentou 28 na mesma competição. O total de 35 empresas é recorde nesse concurso, que chega ao seu Jubileu de Prata.

A Presença em Comunicação e Publicidade, do Rio de Janeiro, ficou em segundo lugar na categoria 'Cargas', e ganhou uma Menção Honrosa, graças aos seus caminhões

alugados para a Trainel Produções Culturais, que os transformou em biblioteca ambulante. A Trainel coordena o projeto cultural da Petrobrás, que mantém bibliotecas instaladas sobre carroçarias-baús, as quais circulam pelas escolas do Estado do Rio. O que mais agradou os jurados nos caminhões-bibliotecas foi a facilidade de identificação da mensagem: um grupo de crianças em atividade de leitura, pintado nas faces laterais da carroçaria, aparece associado à alegria das cores.

A Happy Home, transportadora especializada em mudanças, ficou em terceiro lugar, depois de modificar a pintura, derrotada no concurso do ano passado. Mesmo assim, recebeu críticas do jurado Gerhard Wilda, que ficou em dúvida tentando descobrir se a empresa é uma fábrica de móveis ou uma transportadora de mudanças. "Por isso, a pintura não promove a empresa." Ernesto Klotzel, outro componente do júri, manifestou a mesma crítica: "Happy Home tanto pode ser fábrica de utensílios domésticos como de móveis." Por sua vez, o também jurado Thomas Timm considerou o conjunto de cores "de certa forma confuso, embora com harmonia do desenho".

Transultra light — A pintura dos veículos de carga da vencedora limita-



se a um fundo branco predominando sobre o azul *pantone* que circunda a base estrutural dos equipamentos. Antes utilizados apenas pela indústria gráfica, o azul *pantone* passou a ser fornecido, a partir de 1989, por três fabricantes, como tinta automotiva, para atender ao Grupo Ultra. Essa tonalidade aparece na palavra 'Transultra', pintada em letras maiúsculas e inclinadas, que ocupam área maior em relação à logomarca 'Ultracargo', identificada por letras também maiúsculas, em que as cinco primeiras ficam dentro de uma esfera de listras horizontais azuis. Dessa forma, o Grupo Ultra divulga a *holding* de carga associada à marca Transultra já conhecida. O grupo reúne outras *holdings* como, por exemplo, a Ultragas, a Ultraquímica e a Ultratecno. Em todas elas,



O conjunto branco e azul da Transultra vence o 25º Concurso de Pintura de Frotas; o baú-biblioteca da Trainel fica em segundo e as linhas modernas da Happy Home, em terceiro

Fotos: Divulgação

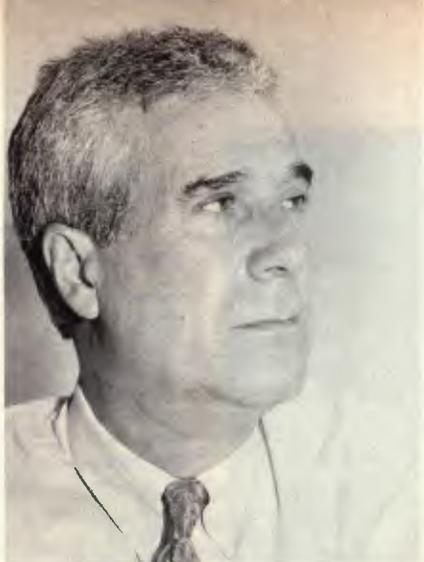


a logomarca usa a esfera listrada com a palavra 'Ultra' no centro.

O predomínio do branco, sustentado pela base azul, impressionou os jurados, que deram as maiores notas para o item estética, o qual inclui beleza, harmonia, escolha e combinação das cores e adequação ao meio ambiente, bem como à tipologia das letras. A praticidade na execução da pintura e na sua manutenção, bem como a segurança oferecida pela cor branca, também mereceram elogios dos jurados. As notas menores ficaram para o item originalidade/atualidade.

Econômicos nos comentários, os membros do júri criticaram a ausência de identificação do produto transportado, embora justificando que o tipo de carroçaria induz à associação com produtos químicos não destina-





Domingos Fonseca, da NTC



Ernesto Klotzel, da RMC



Gerhard Wilda, da ESPM



Thomas Tinn, da Glasurit



Rodrigo Frank, free-lancer

Os cinco membros do júri julgaram 35 frotas de ônibus e caminhões, mas eliminaram 24 na primeira rodada. Não faltaram críticas, mesmo às pinturas classificadas.

dos ao público consumidor. O professor Gerhard Wilda, por exemplo, quis saber se a cor branca é item de segurança para os produtos químicos, uma vez que estes podem se alterar com o calor absorvido por outras cores.

Pedro Jorge Filho, superintendente Operacional da Transultra, esclarece que o uso do branco nada tem a ver com os produtos químicos. "Seu uso deveu-se à cor da empresa e também ao fato de seguir uma tendência internacional das transportadoras de produtos químicos e petroquímicos, que costumam pintar de branco os seus tanques."

O logotipo da Ultracargo, que abriga a Transultra e a Tequimar — Terminal Químico de Aratu (BA), foi criado pela Kraft, empresa do Rio de Janeiro, em 1989, quando o grupo completou 25 anos de atividades. A Transultra, que tinha seu próprio logotipo, utilizava nas carretas-tanques a pintura branca com a marca em vermelho. Um grupo de trabalho, formado por oito pessoas e coordenado por Pedro Jorge, levou quase sete meses para aprovar a pintura que ganhou o prêmio **TM**. O criador foi Francisco Xavier Gonzales, que na época era engenheiro de Manutenção do terminal de Capuava, em Santo André (SP).

Especialistas selecionam os melhores

A escolha da melhor pintura de frota, neste ano, durou menos de duas horas, apesar do volume recorde de inscrições. Dentre as seis concorrentes na categoria 'Cargas', três foram desclassificadas na apresentação; dentre as 29 na categoria 'Passageiros', apenas sete se classificaram.

Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca, presidente da NTC, Ernesto Klotzel, jornalista e publicitário da RMC Comunicações, Gerhard Wilda, professor da Escola Superior de Propaganda e Marketing, Rodrigo Frank, diretor de arte, designer e artista plástico

e Thomas Tinn, diretor de Marketing da Glasurit do Brasil compuseram o corpo de jurados e classificaram deste modo as empresas na categoria 'Cargas':

CLASSIFICAÇÃO	EMPRESAS
1º	Transultra
2º	Presença/Trainel
3º	Happy Home

As demais inscritas foram: Cia. de Engenharia de Tráfego — CET-Rio, Cia. Municipal de Energia e Iluminação — Riolut, e Transportadora Latinoamérica.



Tintas Automotivas

A pintura da base do chassi e do semi-reboque em azul, em contraponto com as marcas em azul sobre fundo branco, não só harmoniza o conjunto como também se constitui em item de segurança. As cabinas dos cavalos mecânicos são brancas e recebem o adesivo com as marcas mais a pintura azul no contorno. "No caso de um eventual roubo, a localização fica mais fácil", diz o superintendente de Administração da Transultra, Fernando Natal de Pretto.

Projeto 2000 — A nova pintura começou a ser introduzida no segundo semestre do ano passado, e deverá estar em toda a frota até o segundo semestre de 1993. Essa mudança faz parte do Projeto 2000, que a Ultracargo está implantando e que inclui treinamento e novos uniformes para os empregados, manutenção e um programa de *marketing* para os serviços de transporte e de armazenagem, de administração de

terminais e de logística, para o qual a empresa está investindo US\$ 1 milhão, em dois anos.

A Transultra faz transporte nacional e internacional de produtos químicos e petroquímicos com oitocentos equipamentos, sendo que duzentos cavalos mecânicos Scania e Volvo e 269 semi-reboques-tanques são veículos próprios e o restante pertence a empresas prestadoras de serviço.

Criada como Departamento de Transportes da Ultragas, em 1966, foi logo transformada em empresa, com o nome de Ultratec. Em 1974, o nome foi transferido para uma nova empresa do grupo, de engenharia, e a transportadora passou a ser Transultra. Dois anos depois, a BR Distribuidora, do grupo Petrobrás, entrou como acionista com participação de 35%, mas não exige prestação de serviço. "Menos de 5% do que nós transportamos são produtos da BR", conta Luiz Henrique Monlevade, superintendente comercial. Da mesma forma, o Grupo

Ultra não é o principal cliente da transportadora. "Apenas uma parcela de 25% do nosso faturamento provém dos serviços prestados ao próprio grupo", acrescenta. A Ultracargo, por sua vez, fatura o equivalente a 10% do grupo.

Com o projeto 2000, a Transultra entra numa nova fase de prestação de serviço, acrescentando, à armazenagem e ao transporte rodoviário, a logística e a multimodalidade. A queda na demanda de transportes, por outro lado, levou a empresa a oferecer outros serviços como, por exemplo, os de administração de terminais e de manutenção. Pedro Jorge cita, por exemplo, a administração da frota de trezentos vagões ferroviários que a BR mantém em Paulínia (SP). Esse serviço inclui supervisão, controle e manutenção. A Tequimar mantém filial no Porto de Suape e administra o terminal da Copesul, no Porto de Rio Grande (RS), outros três no Porto de Santos e outro em Mataripe (BA).

Para falar com quem transporta você só tem um caminho.

O setor de transporte comercial precisa de um veículo forte. Um veículo com 29 anos de experiência e feito por uma equipe de jornalistas e técnicos perfeitamente afinados com o assunto.

Para falar com quem transporta, você precisa de TRANSPORTE MODERNO.



TM, o caminho lógico para transportar a sua mensagem

Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
CEP 04117 - Tel.: (011) 575-1304 (Sequencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

CONCURSO

25 anos premiando frotas

Solenidade reúne 150 pessoas
para assistirem a
vídeo e a palestra sobre a história
do concurso e sua importância



■ Pintura de frota não é decoração, mas sim, embalagem de apelo visual capaz de estimular a demanda pelo serviço de transporte. Foi assim que o arquiteto João de Deus Cardoso definiu "Uma Frota Bem Pintada", título da palestra por ele proferida na solenidade que comemorou os 25 anos do Concurso de Pintura de Frotas, da revista **Transporte Moderno**, realizada no Instituto de Engenharia, em São Paulo, na noite de 30 de novembro.

Defendendo o trabalho profissional na execução da programação visual da empresa de transporte, Cardoso revelou que o custo total do projeto e de sua execução varia de 2% a 3,8% do valor de um ônibus

ou de um caminhão zero-quilômetro, dependendo de seu porte. Também afirmou que o peso adicional da pintura chega a até quinhentos quilos, que incluem materiais como, por exemplo, massa anti-ruído, proteção contra abrasivos, tinta e verniz para acabamento. "Por isso, o trabalho deve durar, no mínimo, dez anos, mas é preciso lançar mão de materiais de qualidade."

Se o investimento inicial pode ser considerado elevado, o retorno do investimento é rápido, segundo o palestrante, pois o aluguel de um *out-door* iluminado varia de US\$ 8 mil a US\$ 10 mil por mês, enquanto que o custo da pintura da frota é três a quatro vezes maior. "Portanto, o investimento se paga em menos de cinco meses." Além disso, ressaltou, a pintura propicia a valorização real da frota, a comunicação correta com o público alvo e a economia de recursos graças ao uso de materiais e de processos corretos.

Um vídeo, preparado pela Editora TM, mostrou a evolução da



José Boiko, da Line Tour, recebe prêmio das mãos de Adriano Branco

pintura de frotas nos últimos 25 anos, desde o tigre da Kellogg's, que venceu o 1º Concurso, em 1967, passando pelas asas e pelas setas dos ônibus da década de sessenta, pelas faixas largas e coloridas que trespassavam os veículos pelo teto, seguida pelos motivos folclóricos e pela presença da natureza, pelo uso das cores únicas dos caminhões, ou por motivos diversos como, por exemplo, pássaros e desenhos geométricos, ou esquemáticos, até chegar às formas simples dos vencedo-



Tintas Automotivas



Quase duzentos profissionais e empresários ligados ao setor de transportes presenciaram a entrega dos prêmios aos vencedores do 25º Concurso de Pinturas



Domingos Fonseca entrega troféu a Hartmann Leão, do grupo Ultra



J.D. Cardoso (esq.) e D. Piccolo (dir.): arquitetos revelados pelo concurso



O encontro reuniu importantes personalidades do transporte brasileiro

res dos últimos anos, que denotam, porém, requinte e bom-gosto, além de praticidade.

O editor de **Transporte Moderno**, Neuto Gonçalves dos Reis, ressaltou, em seu discurso de abertura, a importância do concurso, desde o seu lançamento pelo então diretor de redação da revista, Roberto Muylaert, até o seu Jubileu de Prata, no desenvolvimento e no aprimoramento dos projetos e da execução das pinturas das frotas de caminhões e de ônibus. "A decisão de manter o concurso,

até mesmo nos momentos mais dramáticos da vida da revista, valeu a pena", declarou Neuto ao anunciar que "sempre haverá espaço nas páginas de **TM** para a divulgação de bons trabalhos em pintura de frota".

Diversas personalidades do ramo dos transportes prestigiaram a comemoração dos 25 anos do Concurso de Pintura de Frotas que, com patrocínio da Glasurit, premiou as melhores pinturas de 1992. Estiveram presentes Thiers Fattori Costa, presidente da CNT, Clésio Soares de

Andrade, presidente da NTU e presidente eleito da CNT, Domingos Fonseca, presidente da NTC, Aylmer Chieppe, presidente da NTI, Adalberto Pansan, presidente da Fetcesp, Adriano Murgel Branco, diretor superintendente da Caio, e mais de uma centena de empresários e de executivos das montadoras e das demais fornecedoras dos transportes, e das transportadoras de carga e de passageiros, além de inúmeros arquitetos e *designers* ligados à pintura de frotas.



Tintas Automotivas

Argentina garante bom fluxo

O câmbio favorece as cargas
containerizadas
do Brasil, mas a euforia
pode durar pouco

■ “Eles estão comprando tudo, desde grandes quantidades de cerveja Schincariol até queijo.” A credulidade do empresário Cássio C. S. Barros, diretor da Polivias, operadora de transporte multimodal, em relação ao superaquecimento das vendas de produtos brasileiros no mercado argentino, transportados por ferrovia, tem limites. Com base em nove anos de trabalho dentro da Argentina, Barros duvida que o clima de euforia, experimentado em 1992, dure por muito tempo. “O país está com um câmbio defasado”, analisa, “e todo câmbio irreal é perigoso”.

Barros mostra-se reticente com a elevação do imposto de importação, de 3% para 10%, em novembro. Segundo a Casa Rosada, isto ocorreu devido à defasagem da balança comercial. “Taxaram os produtos brasileiros e já está havendo retração de mercado”, afirma, preocupado com a sorte dos investimentos da Polivias em estruturas próprias de armazenagem em Uruguaiana, em Porto Alegre, em São Paulo, em Paso de Los Libres e em Buenos Aires.

De acordo com o Geipot — Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, a capacidade instalada da ferrovia brasileira permite hoje um intercâmbio de cargas com os países do Mercosul da ordem de 550 mil t anuais. “Se levamos em con-

ta uma projeção de movimentação de cargas, em 1992, de 340 mil t, significa que a ferrovia pode crescer 62% em relação ao seu transporte atual”, calcula Francisco Paula Magalhães, assessor internacional do Geipot.

De acordo com Magalhães, na troca de cargas com outras ferrovias no Mercosul, há, devido à diferença de bitola, necessidade de transbordo nas fronteiras com a Argentina e com o Uruguai, em Uruguaiana e em Livramento, respectivamente. Embora não veja nisso um problema de maior monta, o presidente da Rede, Osires Guimarães, disse, em outubro, em Gramado (RS), durante um seminário sobre o Mercosul, que sua empresa está pleiteando empréstimos da ordem de US\$ 700 milhões, junto ao Banco Mundial, e de US\$ 396 milhões junto ao Eximbank japonês, para ter condições de melhorar a rentabilidade comercial da ferrovia.

Guimarães garantiu que, apesar de a Rede conviver com débitos que chegam à casa dos US\$ 400 milhões, esses empréstimos serão suficientes para aumentar em 20 milhões de t/ano sua capacidade atual de transporte, de 83 milhões de t/ano.

Como se sabe, o Brasil exporta um grande volume de cargas para a Argentina. Uma estatística recente apontou que, de sete contêineres



Foto: Divulgação

embarcados para Buenos Aires, apenas um retornava cheio. “Isto significa um custo adicional, nos fretes, de 30% a 40%”, declara Enzo Mangiocca, diretor da Interfer, operadora de terminais rodoferroviários, responsável pela movimentação de 60% das cargas containerizadas no país.

Frete do carreteiro — “Não podemos ter uma política comercial agressiva se não tivermos equacionado os problemas das rotas”, assinala, reconhecendo que o sistema ferroviário do Mercosul é seguro e viável. Em 1993, a Interfer tentará cumprir a meta de 150 contêineres por mês na rota São Paulo—Buenos Aires (e vice-versa), transportando hidróxido de alumínio, produtos químicos e fitossanitários. Na volta, pretende trazer unidades cheias de náilon, matéria-prima para a indústria pneumática brasileira. Desse modo, a empresa tentará anular, em seus negócios, o efeito nega-



O terminal de Uruguiana está equipado com moega, para movimentar granéis, e pórtico para transbordo de contêineres, laminados e paletes

tivo provocado pela escassez de cargas argentinas.

O temor de uma virada brusca nas importações não intimida a Logistika, operadora multimodal, especializada em cargas industrializadas, em insumos e em produtos agrícolas (a granel ou ensacados). Ao contrário, seus diretores Paulo Domingues e Luiz Belluzzo Godoy sentem-se estimulados pelo desafio, embora prevejam o incremento de bons negócios na ferrovia quando o custo de operação estiver abaixo do cobrado pelo carreteiro.

Para os empresários, os trens unitários têm uma vantagem operacional: podem viajar lacrados, ao longo de grandes distâncias, sem que se faça necessário desmembrá-los. “A confiabilidade no serviço aumenta”, admite Godoy, referindo-se à demora que imperava tempos atrás, quando os trens levavam até vinte dias para vencer 2 036 km entre São Paulo e Uruguiana, parando em

todas as estações. Hoje, os trens unitários realizam a transferência ferroviária, sem paradas, em apenas quatro dias e meio (108 h). Um trem modular agrupa quatorze vagões. Cada trem transporta, em média, 650 t de carga, o equivalente à carga total de 25 carretas. Para evitar problemas de resíduos no vagão FHD (comum fechado, adaptado para graneleiro), após a lavagem forra-se o piso com lona plástica.

O boom argentino, impelido por forte propaganda oficial em torno do Mercosul, assanhou a imaginação de aventureiros, ávidos por faturar o mercado às custas do aviltamento de preços na prestação de serviços. “Começam a pipocar muitos transitários de carga negociando frete *forward*”, adverte Barros, inconformado com o crescente número de despachantes que, munidos apenas de uma secretária e de um telefone, subcontratam grandes volumes de cargas, “fazendo o preço do mercado cair”.

Paraguai sem cargas — Em geral, o frete ferroviário é 10% a 15% mais barato que o rodoviário. Porém, quando os dois se igualam, o prejuízo da comercialização na ferrovia é imediato. As empresas consolidadas, em condições de oferecer segurança no transporte de ponta-a-ponta, são as mais afetadas. Por essa razão, os empresários requerem que se adote uma fiscalização mais rigorosa por parte do governo, e também por parte da própria clientela, na contratação de serviços.

Desde que começou a operar contêineres por ferrovia, em fins de 1990, até hoje, a Interfer já movimentou 50 mil unidades entre as regiões do Mercosul, de Paranaguá, de São Paulo, do Rio e de Minas. Em março último, ingressou no Mercosul, levando quinhentos contêineres de São Paulo ao Paraguai (60%) e à Argentina (40%).

A rota Paraguai—Brasil atende à reposição de contêineres vazios,

de 20 pés e de 40 pés, para armadores dos portos do Rio Grande, de Porto Alegre e de Santos. “Não existe carga containerizada do Paraguai para o Brasil”, observa Mangiocca, acrescentando que grande parte da soja paraguaia embarca para o exterior via Porto de Paranaguá, tracionada por trens da Rede.

Em 1992, a Logistika logrou encher dezenas de vagões vazios, no retorno da Argentina, com insumos básicos como, por exemplo, a bauxita e outros minérios semi-elaborados. Atraída pelos ventos do Mercosul, e com a expectativa de fisgar bons lucros a médio prazo, a empresa deve investir US\$ 2,5 milhões, nos próximos dois anos, num moderno sistema de movimentação de cargas entre bitolas estreita (métrica, da Rede) e larga (da Fepasa). Parceira da Rede, a empresa possui permissão de uso do terminal do Pari e administra um contrato de exploração onerosa (por vinte anos) em área contígua ao terminal da Água Branca. Esse terminal é o único da Grande São Paulo onde transitam cargas vindas do sul, pelas bitolas estreita e larga.

Commodities — No momento, a Logistika esforça-se para reduzir custos de *marketing* e de comercialização na venda de produtos brasileiros no exterior. “Queremos transformar o frete ferroviário em *commodity*”, proclama Domingues, em voz alta, apregoando o uso de contratos padronizados de fretes multimodais, com predominância para a lincagem rodoferroviária e, em alguns casos, para a navegação de cabotagem. O modelo a ser seguido é o da Bifex, de Londres (a Bolsa do Báltico), que comercializa fretes marítimos comodetizados há mais de um século.

Os contratos poderão ser cotados e negociados diariamente nos pregões da Central de Registros SA (*clearing*) da Bolsa de Cereais de São Paulo, com prazos mínimo de quinze dias e máximo de seis meses. Dimensionados por corredores, os contratos vão permitir a identificação das rotas principais e dos pontos de origem, conforme a natureza da carga e seu destino.

Os trens unitários podem viajar lacrados, em longas distâncias, sem necessidade de serem desmembrados. Para os empresários, isso aumenta a confiabilidade no serviço.

Entusiasmado, Domingues elege a indústria financeira como a mais propensa à aquisição de consideráveis volumes de *commodities* na Bolsa, “porque, com o desenvolvimento da atividade, irão surgir seguros mais baratos”. Nessa área, a Logistika é a única empresa que possui seguro rodoferroviário para a função de operador multimodal. Lançado em 14 de julho passado, o Fundo de Investimento em *Commodities* deve captar, na primeira fase (final de 1992), US\$ 2,5 bilhões. Isto reforça o plano de Domingues, de enquadrar os fretes ferroviários nesse fundo, a partir de 1993.

Conforme Godoy, as importadoras e as exportadoras brasileiras operam hoje em regime *just-in-time* devido ao fato de o custo da *commodity* diária ser muito caro “e de ninguém mais trabalhar com estoque”. No Brasil, os fretes rodoviários mais caros incidem no mercado de janeiro a maio, saltando de US\$ 20/t para US\$ 50/t.

Na ferrovia, os fretes giram em torno dos US\$ 25/t, no máximo. “Com a comodetização”, pondera Domingues, será possível “reduzir os grandes picos de elevação do frete”. Dentre as empresas interessadas em negociar fretes comodetizados estão a CMA e a Momento, donas das maiores redes de teleprocessamento e de teledifusão do país, o grupo Quintela (hidrovia e ferrovia) e as sete maiores seguradoras privadas, lideradas pela Bradesco Seguradora.

Trem do arroz — Com exceção das greves que paralisaram a aduana argentina, no ano passado, a operação comercial do ‘trem do arroz’, no sentido Paso de Los Libres—Uruguai—São Paulo, foi bem-sucedida. A Logistika detectou esse segmento durante a crise do arroz gaúcho, quando os custos dos produtos argentino e uruguaio eram mais compensadores.

Há vinte anos, o Rio Grande do Sul, produtor de 1,8 milhão de t



Foto: Divulgação



Foto: Lúcia Paolone

Mangiocca: investimento de US\$ 150 mil

de arroz/ano, abastece os mercados paulista e fluminense. Ultimamente, deixou de fazê-lo por ferrovia e passou a comercializar o produto pelo modal rodoviário, encarecendo o custo de transporte.

Em sintonia com a Rede, a Logistika esquematizou onze origens de cargas em várias localidades: Uruguai, Alegrete, Santa Maria, Santiago, Cassequi, São Gabriel, Livramento, Rosário, Pelotas, São Borja e Porto Alegre. Nesses pólos de produção, as cooperativas agrícolas mesclam suas atividades nos terminais, próprios e também da Rede. Resultado: de setembro a novembro, foram comercializadas 11 mil t de arroz ensacado (elaborado, para o consumo), graças a um levantamento feito junto às empresas importadoras brasileiras objetivando oferta de serviço porta-a-porta.



Foto: Paulo Igarashi

Barros: pipocam muitos transitários

1993. Esses recursos são destinados à implantação de um sistema de transporte containerizado que leva em consideração a operacionalidade das linhas férreas brasileira, argentina e paraguaia.

“Fizemos os testes com as aduanas”, diz, demonstrando preocupação com os *transit-times* (tempos de percurso). A empresa procurou saber, a partir das operações de fronteira, como se comportavam as receitas dos três países em relação a despachos e a documentação. Detectou problemas de fronteira comuns a outros concorrentes: grande morosidade do serviço, divergências de horário de um país para outro e falta de fiscais em número suficiente para atender à demanda.

Em seguida, procurou racionalizar a entrega de mercadorias porta-a-porta, checando preços, tarifas e eficiência das pontas rodoviárias na Argentina e no Paraguai, com base na infra-estrutura existente de caminhões e de equipamentos de transbordo.

Enquanto a iniciativa privada aprimora sua estrutura comercial, a Rede e a Fepasa incentivam o trabalho de parceria com transitários e com transportadores. O próprio governo demonstra interesse em fazer parceria com empresas de porte que operem terminais de carga e descarga no Corredor São Paulo—Uruguiana. Atualmente, algumas empresas instalaram-se nos terminais de Água Branca (da Rede) e Presidente Altino (da Fepasa), em São Paulo, e no terminal

de Diretor Pestana (da Rede), em Porto Alegre. “São terminais que favorecem a intermodalidade entre os sistemas ferroviário e rodoviário, possibilitando a prestação de serviços porta-a-porta aos usuários”, enfatiza Magalhães.

Manobra de vagões — Na prática, porém, esse trabalho de parceria sempre esbarra na falta de investimento na estrutura operacional dos terminais. Magalhães rebate a crítica dizendo que o governo realizou, nos últimos anos, pesados investimentos na construção da Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguiana, capacitando-a a operacionalizar a troca de cargas com a Ferrocarriles Argentinos. Esse terminal está equipado com moega para movimentação de granéis, pórtico para transbordo de contêineres, laminados de aço e paletes, balanças e transbordo de sacarias.

No lado argentino, a estação de Paso de Los Libres dispõe de pórtico e moega. Em Livramento, a ferrovia conta com menor estrutura. O pátio contém moega para movimentar granéis, balança e linhas com bitola mista. Trata-se de uma estação alfandegada que permite o intercâmbio de cargas com a estação de Rivera, do lado uruguaio, com pórtico para transbordo de contêineres.

Mesmo assim, os empresários reclamam que, em diversos terminais, há falta de manobrabilidade para posicionamento de vagões. “A carga chega e tem de aguardar dois dias para que o vagão possa encostar no caminhão, distante 100 m”, afirmam.

No caso da Polivias, seu pórtico, com desvio ferroviário em Osasco, ocupando 6 mil m² dentro da área da Fepasa, foi construído há quatro anos, em regime de parceria, para facilitar a movimentação de quatrocentos contêineres. Hoje, a empresa consegue movimentar, no máximo, cerca de 70% das unidades por mês, que descem para a Argentina carregadas de produtos industrializados e voltam, algumas vezes, lotadas de minérios e de cabos elétricos.

Gilberto Penha



Foto: Mauricio Vilhena

Godoy: greves páram aduana argentina

Quando a carga chega ao terminal da Água Branca, uma frota de caminhões (terceirizada) assume a distribuição. Às vezes, para transportar a carga de quarenta vagões, a Logistika contrata até cinquenta carretas. Seu armazém *transit-point*, na Água Branca, permite o cadenciamento do produto, um suporte importante para atender à necessidade de estocagem dos clientes. “Algumas *tradings* compram o arroz argentino ou uruguaio e vão trabalhar a venda”, comenta Godoy, esclarecendo que a comercialização concentra-se nas seguintes praças: Mogi das Cruzes, Jacareí, Limeira, Santos e Grande São Paulo.

Morosidade — Para melhorar sua infra-estrutura comercial, a Interfer investiu US\$ 100 mil em 1992, e vai injetar mais US\$ 150 mil em

APOIO NA ESTRADA

Cada vez mais facilidades

Estimulados por montadoras
e por distribuidoras,
revendas e postos capricham
no serviço extra

■ Para conquistar a fidelidade dos clientes, algumas empresas distribuidoras de combustível, tais como a Shell, a Texaco, a BR e a Atlantic, começam a estimular os postos de abastecimento a oferecerem, além do atendimento tradicional, serviços adicionais aos motoristas de caminhões. Entre esses serviços estão os de hospedagem, sanitários e chuveiros em boas condições de higiene e alimentação boa e barata. Localizados nas principais rotas da malha rodoviária nacional, esses verdadeiros centros de apoio geralmente dispõem de um ágil sistema eletrônico para comunicações, que pode incluir, por exemplo, telefone, fax, rádio ou telex, facilitando os contatos entre motoristas e transportadoras, ou vice-versa, caso esses contatos se façam necessários. Igualmente preocupadas com a assistência, tanto aos caminhões de sua marca como aos seus usuários, as montadoras mantêm, junto aos seus concessionários, uma série de programas visando o auxílio ao veículo ou ao motorista em dificuldades.

Contato direto — A Shell, segunda maior distribuidora do país, com cerca de mil postos instalados em rodovias, tem como filosofia manter um contato direto e permanente com lideranças do setor de transportes, a

fim de tomar conhecimento de suas necessidades. “O objetivo é prestar atendimento à máquina e ao homem”, justifica Nilson Bernardino da Silva, gerente de Apoio Rodoviário da Shell. Além disso, dispõe de uma equipe de seis assessores, sediados no Rio Grande do Sul, no Paraná, em São Paulo (capital e interior), no sul de Minas e no Rio de Janeiro, que se encarregam de visitar as transportadoras e de colocar à disposição delas o pacote de serviços oferecido pela empresa. A meta, segundo Bernardino, é conquistar as quinzentas maiores transportadoras.

Decidida a atrair a fidelidade da clientela, a Shell criou, em 1982, o pioneiro programa Rede de Apoio, no qual alguns grandes postos de revenda, considerados estratégicos, passaram a oferecer atendimento padrão e a ampliar a gama de serviços. A informatização gradual da rede de postos Shell está possibilitando a implantação de impressoras eletrônicas de notas fiscais e colocando serviços de fax à disposição do cliente, além de telefone e de telex. A cadeia é fechada com o envio, ao transportador e ao motorista, de um livreto contendo a relação, por estado, de todos os postos e serviços prestados pela rede de apoio. Além disso, aponta, num mapa, as principais rodovias, e a localização,



nelas, desses postos. A intenção da empresa é atingir quinzentos postos Shell nos próximos cinco anos.

Para abastecer, lubrificar ou adquirir peças sem precisar lançar mão de dinheiro ou de cheque, a Shell oferece o Shell Card, cartão magnético personalizado com o nome da empresa transportadora e utilizado pelo motorista, por meio de uma senha pessoal e outra do veículo. O pagamento das despesas é efetuado após onze dias, e a adoção do cartão não implica em custo algum para o frotista. Criado há dois anos, o Shell Card cobre hoje cerca de duzentas empresas de transporte.

Reformulação de conceitos — Seguindo o exemplo da Shell, as maiores distribuidoras de combustível também começaram a reformular o conceito de prestação de serviços em alguns postos que ostentam sua bandeira. Três anos após a implantação do programa Rodo Rede, em 1988, e o credenciamento de cem postos, a Atlantic inicia agora a reformulação do projeto e promete, em 1993, entrar com força total nas estradas. Dentre os setecentos postos rodoviários com essa marca, pelo menos duzentos, os maiores, deverão integrar a rede nos próximos cinco anos, conta Flávio Juste, gerente nacional do programa Rodo Rede. Pesquisan-



Foto: Paulo Igarashi



Foto: J.A. Cindio/Fotosfera

A rede de postos hoje oferece aos motoristas um bom padrão de qualidade no uso de sanitários, chuveiros e hospedagem

de pesquisas regionais e oferecem desde serviços tradicionais, como, por exemplo, de abastecimento, centros para trocas de óleo lubrificante e de óleo diesel, estacionamentos com vigilância, postos telefônicos, de fax e de telex, restaurantes e lanchonetes, salas de lazer, barbearias, banheiros com chuveiros, hospedarias, locais para se cozinhar, farmácias, casas lotéricas, correios e agências bancárias. Exemplos dessa estratégia são os três postos revendedores inaugurados, em 1991, em parceria com o grupo paranaense Jabur, em Curitiba (PR), em Londrina (PR) e em Presidente Prudente (SP).

De acordo com Edy Gomes dos Santos, assistente do diretor de Marketing de automotivos e de lubrificantes da BR, outros centros do tipo estão em processo de viabilização em postos situados junto a refinarias, a pólos petroquímicos, a terminais de carga e a entroncamentos rodoviários. Tais centros de apoio estão sendo incrementados após a constatação, pela distribuidora, de que os caminhoneiros perdem muito tempo pulando de um posto para outro, à procura de serviços, normalmente encontrados em locais distintos. Daí a idéia de construir grandes postos de atendimento, concentrando numa só área todos os produtos e serviços necessários aos motoristas.

Cerca de duzentos postos Têxaco situados em rodovias funcionam durante 24 horas por dia e sete dias por semana, trocam cheques e executam ordens de frete, possuem restaurantes, lanchonetes, sanitários e chuveiros, trabalham com diesel filtrado, com lubrificação e com troca de óleo. Alguns desses postos (a empresa não precisou números) fazem parte do programa Rodotex, que a Têxaco vem procurando implantar desde 1990, mas ainda está sendo aperfeiçoado.

Otimização do atendimento — Para evitar que caminhões com a sua marca fiquem parados nas estradas ou percam muito tempo nas oficinas das concessionárias, as montadoras repassam aos seus distribuidores procedimentos que visam agilizar o atendimento. Além disso, algumas delas, tais como a Ford, a Mercedes e a Volvo, mantêm uma linha de dis-

do as necessidades dos usuários, a Atlantic constatou, por exemplo, que é oportuno criar *minishoppings* ou mercearias. A implantação de lavanderias também está sendo estudada. A emissão eletrônica de notas fiscais será adotada em todas as bombas de combustível, "o que conferirá maior credibilidade ao posto", completa Juste. A criação do cartão magnético para uso do motorista e para obtenção de débito automático também está nos planos da empresa. Periodicamente, as empresas

transportadoras recebem da Atlantic um folheto contendo a relação de postos Rodo Rede credenciados.

De olho na tendência mundial de transformação de postos das estradas em complexos rodoviários, a BR, a maior distribuidora de derivados de combustíveis do país, com 1 850 revendas nas rodovias, vem impulsionando obras e reformas em alguns postos, visando a implantação de centros de apoio aos caminhoneiros. Batizados de Truck Centers, esses centros refletem as indicações



Foto: Arquivo TM

Nas estradas, as distribuidoras disputam a preferência dos motoristas de maneira acirrada. Por exemplo, a Atlantic, a partir de 1993, vai integrar duzentos postos no sistema Rodo Rede, criando mini shoppings

cagem gratuita direta com a fábrica, que o usuário do veículo pode acionar em qualquer das 24 horas do dia.

Dentre os quatrocentos distribuidores Ford espalhados pelo país, 272 são especializados em caminhões. Desses, 173 funcionam ininterruptamente, durante 24 horas por dia. Cerca de 90% deles possuem guincho, mas esse serviço é gratuito apenas para veículos na garantia. O plantão 24 horas da Ford Caminhões — que está à disposição pelos fones 411-4033, para a Grande São Paulo, e (011)800-4033, para quem se encontra nas demais localidades — procura centralizar todas as solicitações dos usuários, fornecendo dicas do tipo: como resolver uma avaria e como chegar ao concessionário mais próximo, ou aciona as revendas para fazer o socorro, e serve de ponte entre o motorista e a transportadora, ou entre o motorista e sua família, seja por meio de telefone, de fax ou de telex.

O mesmo sistema de comunicação funciona na Mercedes Benz, onde operadores plantonistas se encarregam de acionar, entre os 350 de sua rede, o concessionário mais próximo, para prestação de socorro. Na Volvo, esse atendimento de emergência recebe o nome de VOAR — Volvo Atendimento Rápido. Criado em 1981, visa resolver o problema do usuário mediante contato com a mais próxima das 54 distribuidoras de veículos da sua marca. Na Scania, as 75 revendas dispõem de uma rede de comunicação formada por telefones, por telex e por rádio para uso dos clientes.

Tanto revendas Scania como Mercedes possuem box para execução de serviços rápidos, a fim de evitar que o caminhão fique parado em filas de espera. O rol de serviços oferecidos aos usuários das duas marcas faz parte do trabalho de pós-venda das montadoras. No caso de cargas perecíveis ou com prazo inadiável de entrega, a Volvo conta com

o Spare Truck, ou seja, com um cavalo mecânico destinado a substituir aquele avariado.

Os fabricantes também estão adotando formas de se evitar o uso de dinheiro ou de cheques. A Mercedes criou o Cartão Cliente Especial, um sistema de crédito destinado a facilitar e a garantir a assistência técnica aos caminhões da marca. O fornecimento do cartão à transportadora é gratuito e a cobrança do serviço é efetuada onze dias depois. Hoje, cerca de 50 mil veículos Mercedes valem-se desse serviço. A Ford preferiu fazer um convênio com a American Express, que fornece um cartão para o caminhão, onde são marcados o nome do modelo e o número do chassi. As despesas são faturadas trinta ou 35 dias depois. Os reparos ou peças adquiridas por usuários de caminhões Scania também podem ter pagamento postergado, desde que a transportadora à qual ele pertence seja cadastrada em alguma das 75 concessionárias da marca.

Algumas concessionárias Scania mantêm alojamento para motoristas, no caso de um reparo no veículo ocorrer de um dia para outro, ou dispõem de lavanderia, de salas de TV, de sanitários com chuveiro ou até mesmo de piscina, como ocorre em Belém do Pará.

Outra base de apoio fornecida pela Mercedes aos viajantes em trânsito compreende as Centrais de Informações, com módulos de fibra de vidro instalados em postos de abastecimento das rodovias. Nelas, são fornecidas aos interessados desde informações técnicas sobre os veículos de sua marca até dicas a respeito da situação das estradas, telefones úteis, hospitais ou postos rodoviários mais próximos.

Shell inova sistema com 'Frete Fácil'

O mais recente e inovador dentre os serviços prestados pela Shell aos caminhoneiros e às transportadoras é o Frete Fácil, sistema informatizado que, desde julho do ano passado, se acha instalado em alguns postos da rede, funcionando como ponte entre a transportadora e um motorista sem carga de retorno.

Criado com o apoio da Fetcesp — Federação dos Transportadores de Carga do Estado de São Paulo e testado durante um ano, o sistema está centralizado em São Paulo, mas deve se expandir, em seguida, para os eixos mais significativos do transporte rodoviário do estado,

para a região Sul, para o Rio de Janeiro, para a região Centro-Oeste e para a região Norte-Nordeste.

Desenvolvido em parceria com a Telecarga Representações e Serviços de Carga, que se encarrega dos setores administrativo e operacional, o Frete Fácil é um serviço gratuito, franqueado aos 120 mil sócios do Clube Irmão Caminhoneiro Shell. Por enquanto, pode ser encontrado na sede do Clube, situada no Rodoshopping, à beira das rodovias Fernão Dias e Dutra, no Posto Presidente da Dutra, no Posto Presidente 5 da Anhangüera, e no Posto 23, na saída da BR-116.

Vera Campos

Bandas que prolongam a vida

Pré-moldada ou aplicada
a quente, a
recapagem deve ser criteriosa
para ser lucrativa

■ A recuperação de pneus é realmente vantajosa, desde que feita com critérios técnicos e de qualidade. Esta foi a unânime conclusão do Seminário 'Pneus: recupere e lucre', em São Paulo, promovido pela TM Operacional/Cursos & Seminários, nos dias 18 e 19 de novembro. "Os custos com pneus podem ser sempre melhorados", analisa Anselmo Gelli, técnico no assunto e diretor da Califórnia Pneus, lembrando o desprezo com o qual a maioria das empresas trata a área. "A borracharia é sempre um lugar feio e sujo, apesar de lidar com um patrimônio que representa o segundo custo fixo das transportadoras", afirma. Uma reforma de pneus custa 1/3 do valor do pneumático novo. Considerando apenas uma sobrevida à carcaça, a reforma já seria capaz de reduzir em 33% o custo do componente, diz Gelli. No entanto, ele lembrou que para que isso aconteça alguns cuidados devem ser observados. A começar pela análise das condições da carcaça e decisão sobre a reforma.

"A seriedade profissional durante toda a trajetória da reforma é o principal fator de sucesso", afirmou André Hamerski, químico da Borrachas Vipal S.A. Ele lembra que a decisão de destinar o pneu para a reforma ou para o sucateamento é fundamental, e deve ser tomada com cui-

dados. Muitas vezes o técnico pode menosprezar os limites indicados pela carcaça. Aí pode se iniciar uma história anti-econômica e anti-técnica.

Arte e controle — Depois da decisão da reforma, o caminho para a lucratividade deve ser trilhado com passos seguros, com a escolha da empresa prestadora do serviço, ou opção por fazê-lo dentro de casa.

Reformas de pneus exigem conhecimentos técnicos que vão da química da borracha à arte da escultura para reparos na carcaça usa-

da, passando pelos métodos diferentes que o mercado apresenta. Ao empresário ou responsável pelos pneus cabe o gerenciamento da prestação do serviço. "É preciso acompanhar a nova vida do pneu para atestar a qualidade da recuperação", afirmou Gelli.

O controle poderá ser feito através de métodos simples, como a marcação a fogo dos pneus enviados para a reforma, análise da situação real da carcaça e da base de borracha restante após o fim da primeira vida, registros de entrada e saída dos rodantes e ainda fixação precisa de prazos para entrega por parte do reformador. Quando esse pneumático reformado estiver novamente gasto, será possível avaliar se a reforma durou a quilometragem esperada e se houve vantagem no preço da recapagem frente à nova vida. Vale lembrar que recapar é trocar a banda de rodagem e recauchutar é mexer na banda e também ombros do pneumático. Já o termo reforma abrange os dois serviços.

Própria ou de terceiros? — Apesar da unanimidade da lucratividade com a recuperação bem feita, não sobraram questões polêmicas, levantadas pelos palestrantes e até mesmo pela platéia, composta por transportadores e reformadores.

Na sua palestra, o professor Marcos Vinicius P. do Prado, da MVP Assessoria Empresarial, comparou



Pela mesa, passaram técnicos representantes de todos os métodos de recapagem

“NO 1718 ENCONTRAMOS
TUDO O QUE NECESSITAMOS
DE UM CAMINHÃO,
ESPECIALMENTE
AGILIDADE E ECONOMIA.”

ADRIANO COSELLI S.A.

A qualidade do motor Mercedes-Benz é garantida pela tecnologia Mercedes-Benz. Todos os detalhes estão em conformidade com o ISO 9001.



A Coselli é uma empresa atacadista que distribui, com eficiência, milhares de itens entre gêneros alimentícios, produtos de higiene e limpeza, medicamentos e ferragens. Seus caminhões precisam ser ágeis o suficiente para também rodar em ruas estreitas de pequenas cidades.

A Coselli agilizou ainda mais a distribuição com a recente aquisição de caminhões Mercedes-Benz 1718 com cabina avançada.

É fácil entrar na linha com os Mercedes-Benz cabina avançada.

O Mercedes-Benz oferece grande capacidade volumétrica de carga, possibilitando uma utilização racional da frota. Isso quer dizer menos viagens e como resultado, menor custo operacional.

Sua cabina tem amplo espaço interno e excelente visibilidade, o que, aliado a um reduzido círculo de viragem, facilita as manobras do veículo.

Rentabilidade e vida longa.

Aspirado ou turboalimentado, o motor Mercedes-Benz apresenta uma ótima relação cilindrada e potência. O torque mantém-se sempre superior a 84% do torque máximo

QUEM PROCURA
RESULTADOS,
ENCONTRA EM UM
CABINA AVANÇADA
MERCEDES-BENZ.



em qualquer rotação, o que aumenta sua vida útil e reduz sensivelmente o consumo específico de combustível.

Assessoria antes e depois da compra.

Você conta com o apoio da maior rede de concessionários especializados em veículos comerciais do País. Eles oferecem, além de assessoria na escolha do modelo mais adequado às suas necessidades, serviços de manutenção com profissionais treinados e um estoque de

Mercedes-Benz. O caminhão que dá resultado.

peças genuínas que facilita a reposição imediata.

Se você também está procurando a melhor solução para as suas necessidades de transporte, faça como a Coselli: escolha um cabina avançada Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

investimentos numa reforma própria e o custo do serviço de terceiros. Com cotações de preços de matérias-primas e equipamentos, e ainda mão-obra, junto a fornecedores de qualidade do mercado, Prado conseguiu avaliar as despesas que uma empresa de transporte urbano, com duzentos veículos e 1 200 pneus uniformes em uso, teria com uma reformadora interna. Mesclando os dois sistemas, a quente e 'a frio', a empresa do exemplo conseguiria obter o retorno do investimento feito em reformadora própria em apenas 17,5 meses, tomando-se em conta os preços praticados, hoje, no mercado reformador de terceiros.

No entanto, o professor ressaltou que uma reformadora dentro de uma transportadora requer uma mentalidade empresarial avançada e cuidados constantes com reciclagem de mão-obra, acompanhamento do mercado, administração e gerenciamento deste que é, na verdade, outro 'negócio' dentro da atividade de transportes. "É preciso avaliar criteriosamente cada caso para

decidir a questão", afirmou, lembrando que apenas a partir de um mínimo de pneus em uso é viável economicamente essa análise.

Com a tendência de terceirização, a reformadora própria acaba perdendo terreno, lembrou uma participante. Porém, a precaução de Prado aconselhou o estudo de cada empresa com atenção. "Cada situação tem particularidades que devem ser consideradas à luz dos cálculos na ponta do lápis, por profissionais competentes", disse.

Diferenças de graus — As informações e os diferentes métodos de recapagem desfilarão pelo auditório do Centro de Negócios de São Paulo, zona central da cidade, com defesas qualificadas de técnicos do assunto. Recapagens a quente e 'a frio' mostraram suas diferenças básicas. A impropriedade do termo 'a frio' foi ressaltada por vários palestrantes. Na verdade, os dois métodos submetem o pneu a altas temperaturas. A diferença está no nível da temperatura usado em um sistema e ou-



Anselmo Gelli, Pneus Califórnia



André Hamerski, da Vipal S.A.



Anésio M. Roberti, da Bandag

Algo de novo no ar

A White Martins Gases Industriais S.A. iniciou um trabalho de desenvolvimento do uso de Nitrogênio na recauchutagem e pressurização de pneus no início de 1986. Primeiramente dirigido para a substituição do ar comprimido na pressurização da bexiga ou saco de ar, equipamentos usados na reforma, o Nitrogênio passou, a partir de 1988, a ser testado também para o enchimento dos pneus, com resultados altamente satisfatórios, segundo Sylvano Bigio, engenheiro de Processos da empresa. "Nossos testes estão comprovando aumento da vida útil da carcaça em até 25%", garante o engenheiro da White Martins. Segundo ele, o Nitrogênio, por ser isento de umidade, elimina o efeito de vaporização provocado pelo aumento da temperatura interna do pneu. Por ser úmido, o ar comprimido permite a formação do vapor, sob alta temperatura. A evaporação resulta na penetração da água e óleo no interior da borracha, contribuindo, assim, para a destruição do compotos do material ao longo do tempo. O engenheiro de

Processos esclarece que o Nitrogênio não é um gás frio, como popularmente é conhecido. O efeito de anular a vaporização é que deu origem à idéia do esfriamento do pneu.

Além dessa qualidade, Bigio afirma que o Nitrogênio mantém a pressão dos pneus por mais tempo em relação ao ar comprimido. "O período entre as aferições de pressão saltou de sete para quinze dias com o uso do Nitrogênio nos testes realizados", afirmou. O tempo para o enchimento cai também de 3,5 min. com ar comprimido para 2,2 min. com Nitrogênio. Como vantagens adicionais, Bigio citou economia de peças usadas no enchimento, sobretudo da válvula de pressão. Para substituir o ar comprimido, a transportadora precisa manter reservatórios de armazenamento especiais, oferecidos pela White Martins, que se compromete a distribuir o gás na quantidade e com a frequência necessárias. "Apenas a economia de energia elétrica do compressor, manutenção e vantagens para os pneus compensam o custo do Nitrogênio", garante Bigio.

tro durante o processo de vulcanização (transformação do material plástico da borracha em material elástico).

No processo chamado a quente, a banda de rodagem, ainda em borracha crua, é aplicada sobre a carcaça tratada e revestida pelo camel back. A partir disso, passa-se à vulcanização, onde será modelado o desenho da banda. A temperatura nesse processo varia em torno de 150 graus centígrados durante trinta minutos de exposição. Segundo Paulo Peixoto, engenheiro químico, diretor industrial de Artefatos de Borrachas



Marconi Alvarenga, Unisa



Marcus Vinícius Prado, da MVP Consultoria



Sylvano Bigio, da White Martins

Record S.A., a relação do tempo/temperatura de exposição e o balanceamento na composição da borracha são os segredos da qualidade da recapagem. 'A equação citada por Peixoto deve ser acrescida da variante da pressão dos equipamentos; que deve também ser controlada durante todas as etapas do processo.

No sistema 'a frio' uma banda de borracha pré-moldada é aplicada sobre a carcaça tratada e revestida com fita plástica. Nesse caso, a vulcanização se restringe à fita elástica, que deverá se unir à banda, tam-

O exame cuidadoso da carcaça é a etapa inicial do processo, podendo determinar o sucesso da recuperação, independente do método usado, dizem os técnicos

bém por meio da exposição ao calor.

A temperatura aí será mais baixa, variando em torno de 99 a 120 graus centígrados.

Autodesignando-se pioneira na introdução do pré-moldado no Brasil, a Record, segundo Peixoto, sente o mercado mais propenso ao uso do pré-moldado, apesar da história da recapagem, ou seja, do aproveitamento das carcaças sadias, ter começado com o processo a quente.

Quente ou frio — Alguns técnicos, adeptos à recapagem pré-moldada, apontam com propriedade o grande prejuízo causado pelas altas temperaturas à carcaça de um pneu, usada até a exaustão no Brasil.

Marconi Alvarenga, da Unisa, União Industrial de Borracha S.A., representante exclusiva do sistema RTS de recapagem no Brasil e América Latina, informou que para cada pneu novo o Brasil é reformado 1,8, contra uma relação de 1,6 para a Europa, 1,4 para os EUA e 0,6 para o Japão. O uso de temperaturas mais baixas pode prolongar a vida da carcaça e permitir o recape por muitas vezes, argumentam os defensores da pré-moldagem. "Após a primeira vida, quanto maior a temperatura, menor a sobrevida", atesta Anésio M. Roberti, da Bandag do Brasil Ltda, para ressaltar a qualidade do seu sistema, que submete o pneu a uma temperatura de apenas cerca de 100 graus centígrados.

A defesa do sistema a quente, por Peixoto, que tem 22 anos de experiência no assunto, se baseia na afirmação de que "98% do calor que uma recapagem sustenta é durante o uso, e apenas 2% durante o processo". Roberti contra-ataca, ironizando: "aqui no Brasil, estamos acostumados a desprezar 2% de economia".

Não houve conclusão sobre a utilização dos dois sistemas. Marcus Vinícius Prado ousou dizer que "os

fabricantes não gostam de reforma a frio para os pneus diagonais". Apesar de não ter despertado discussão, a afirmação do consultor da MVP Assessoria Empresarial encontra respaldo na Firestone. Segundo Wilson Lima e Silva, gerente da Área de Serviço de Recauchutagem, realmente a empresa ainda não recomenda a utilização da técnica da pré-moldagem aos pneus diagonais, apesar de ressaltar que "há excelentes recuperadoras que desenvolvem o serviço com alto nível de qualidade". A justificativa, segundo ele, é a firmeza da banda de rodagem, após o processo de raspagem. "A carcaça do diagonal não consegue ficar tão firme quanto a do radial, para receber a banda pré-moldada", afirma.

De qualquer maneira, quente ou frio, as características do pneu original devem ser mantidas. Tanto nos pneus radiais como nos diagonais, a espessura da borracha da banda de rodagem e dos desenhos precisam ser considerados para obter resultados satisfatórios, tanto nos pneus radiais como nos diagonais.

Independente da banda que será aplicada, galvanizada pré-moldada ou a borracha plástica para galvanização, a carcaça deverá receber um tratamento cuidadoso para que a recapagem tenha sucesso. "O Brasil tem verdadeiros artesãos para trabalhar os ferimentos das carcaças", afirmou Marconi Alvarenga, da Unisa. Segundo ele, no Japão, reformadoras recusam carcaças que tenham dois furos, por exemplo. "Aqui, há carcaças tratadas com até trinta escareações", disse.

Da raspagem da borracha restante da primeira vida ao tratamento dos buracos, formados principalmente devido a imperfeições dos pavimentos onde rodam os pneus, a carcaça "deve ser inspecionada inteiramente com rigor para então passar ao serviço de raspagem e escariação".

A textura, após a raspagem é importante, e dela também dependerá o perfeito assentamento da banda de rodagem. Remoção de impurezas da borracha, de metais oxidados, escolha dos manchões adequados para os reparos dos furos são algumas das etapas a serem cumpridas para a preparação da carcaça.

JAPÃO

Um metrô só para cargas

Tóquio constrói 300 km de túneis ferroviários para distribuir mercadorias em contêineres

■ O Japão tem a mesma área que o Estado de Goiás, mas a sua população, de 123 milhões de habitantes, é quase igual à do Brasil. Além disso, considera-se que apenas 20% de sua área total é apropriada para habitação. Em outras palavras, os japoneses vivem muito apertados em termos de espaço.

Apesar disso, o Japão é conhecido como o país mais progressista e poderoso do mundo em relação ao desenvolvimento econômico e industrial. Com um crescimento estável do poder de compra, os japoneses compram mais e mais carros. Além disso, a demanda, a rapidez e a qualidade do transporte rodoviário de cargas também aumentam cada vez mais.

Por exemplo, se, antes de 1960, uma parcela de 85% de toda a carga japonesa era transportada pelos setores ferroviário e marítimo, hoje 90% do total de toneladas de cargas no Japão são transportadas por caminhões. Desse modo, os caminhões são responsáveis por 50% do total de t/km rodadas nesse país, ao passo que o transporte ferroviário responde apenas por 5% e o transporte marítimo pelo restante.

O Japão possui atualmente mais de 50 milhões de veículos nas estradas, número que aumenta em, pelo menos, 5% ao ano. São os caminhões os responsáveis pela maior parte des-

se crescimento. As transportadoras utilizam caminhões leves para distribuições locais; para o transporte em longas distâncias, o mais comum é a utilização de caminhões pesados, com doze metros de comprimento, incluindo-se a carroceria. Combinações mais longas, com reboque e semi-reboque, são raras no Japão, pois precisam de licenças especiais.

Transporte caro — Se o desenvolvimento dinâmico, a sociedade bem organizada e a baixa taxa de criminalidade do Japão provam que os japoneses vivem lado a lado em plena harmonia, o grande aumento que pesa cada vez mais sobre o seu trânsito rodoviário é, ao contrário, um problema tão sério no Japão quanto o é na Europa central ou na Califórnia, EUA, se não for pior. A situação mais crítica está na cidade de Tóquio e na grande área de Tokaido, que abrange treze grandes cidades, começando em Tóquio e se estendendo por 300 km até Osaka. Nessa região, onde 62 milhões de habitantes moram numa área de 65 000 km² (o que dá uma densidade de 953 habitantes/km²), fica o centro principal das atividades econômicas e industriais, assim como dos transportes de carga e de passageiros no Japão.

Hoje, a velocidade média do trânsito rodoviário em Tóquio é infe-

rrior a 15 km/hora, devido ao congestionamento.

“Naturalmente, isso é um problema seríssimo quando a nossa competitividade econômica e industrial depende de um eficiente fornecimento *just-in-time*, ao mesmo tempo que o serviço de transporte é um dos mais caros do mundo (mais ou menos o dobro do da Europa, em termos de t/km)”, diz Hironao Kawishima, pesquisador de trânsito e transporte na Unidade de Keio, em Yokohama.

Uma maneira de aliviar o congestionamento é, naturalmente, construir novas estradas, o que tem sido feito em todo o Japão com um plano de investimento de cinco anos e um orçamento de US\$ 85 bilhões por ano. Mas todas as autoridades e especialistas em transportes e em trânsito no Japão concordam que, com o rápido crescimento do transporte rodoviário, novas estradas não serão suficientes para aliviar o congestionamento.

Metrô de carga — “Tentamos desenvolver novas soluções, primeiro para Tóquio e para Tokaido e depois para todo o Japão, a fim de aliviar o congestionamento no trânsito. Se isso não for feito, a economia e indústria japonesa correrão um grande risco de começar a perder grande parte da eficiência e da competitividade”, acrescenta Kawishima.





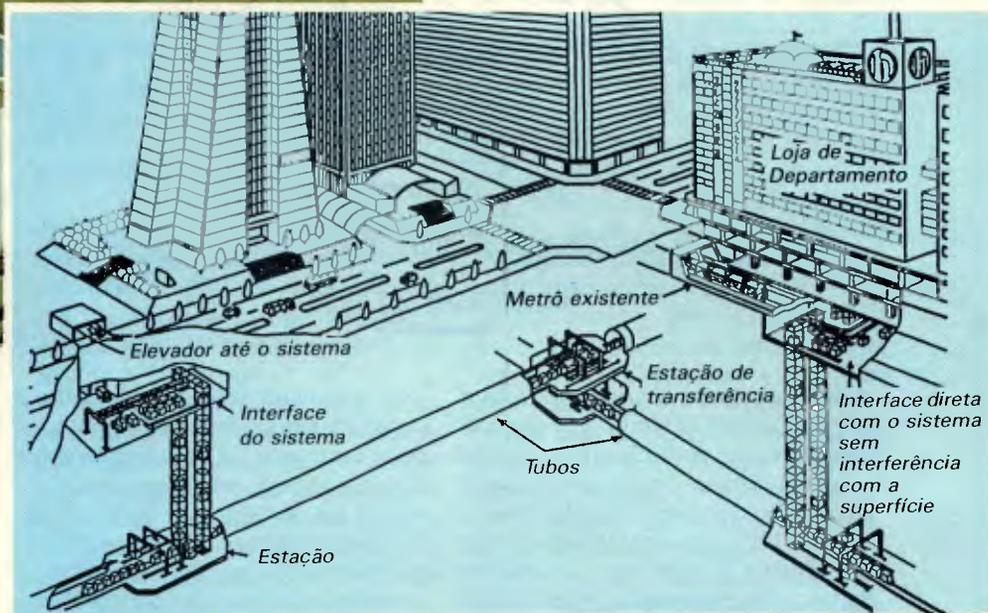
Para retirar parte dos caminhões das ruas de Tóquio, aliviar os terminais de carga e diminuir os congestionamentos, o governo japonês está investindo US\$ 40 bilhões em 300 km de metrô 50 m abaixo do solo

Foto: Divulgação

Dentre as novas soluções, a mais interessante é, provavelmente, a rede de trens subterrâneos para o transporte de cargas, que está sendo construída entre 40 m e 50 m abaixo da superfície do solo de Tóquio. Esse projeto custará US\$ 40 bilhões.

O trem terá combinações de, pelo menos, vinte vagões e correrá ao longo de uma ferrovia de 300 km, em túneis com 5,5 m de diâmetro. A rede ligará os 23 bairros de Tóquio, numa área total de 583 km², e terá 150 terminais de carga e descarga. Os vagões transportarão contêineres com as dimensões de 1,7 m x 2,5 m x 2,0 m, e também módulos menores. Os contêineres entrarão e sairão dos terminais, também situados entre 40 m e 50 m abaixo do nível do solo, por meio de elevadores. Na superfície de cada terminal será instalado um grande almoxarifado, onde os clientes poderão entregar ou retirar seus contêineres.

Cada contêiner será equipado com uma identificação eletrônica para manuseio automático entre os terminais. O carregamento e a descarga dos vagões serão feitos em menos de dez segundos, e haverá um trem partindo a cada trinta segundos. Os trens funcionam com tração eletromagnética e linear entre os vagões e a terra.



“A primeira linha de testes vai estar pronta em 1993”, diz Masaki Koshi, professor de Transporte na Universidade de Tóquio, e um dos responsáveis pelo projeto. “O objetivo principal da rede de trens subterrâneos para o transporte de cargas é reduzir o grande número de caminhões em Tóquio, hoje responsáveis pela metade do trânsito nas estradas, além de ser o meio de transporte que sofre um aumento mais rápido.”

Caminhão continua — Então, o objetivo da cidade de Tóquio é, depois, o dos outros grandes centros japoneses é acabar com os caminhões nas áreas metropolitanas? “Não, pois essa rede de distribuição subterrânea não terá a flexibilidade do caminhão”, explica Masaki Koshi. “O plano é não usar o trem subterrâneo em operações de transporte que duram menos de uma hora. Cargas perigosas ou que ocupam muito espaço, assim como aquelas

que são transportadas sob regime *just-in-time*, continuarão sendo transportadas por meio de caminhões. Porém, mais ou menos 30% do transporte total de cargas em Tóquio utilizará o trem subterrâneo.”

Apesar do enorme investimento no trem, os responsáveis pelo projeto calculam que, dentro de vinte anos, o rendimento será duas vezes maior que o investimento na cidade, devido à melhor eficiência de ambos, o transporte de cargas e o transporte de passageiros. “A velocidade média nas estradas aumentará em mais ou menos 40%”, estima Masaki Koshi.

A aceitação do transporte por trem eletromagnético já é tão alta no Japão que está projetada a construção de uma outra rede, que se estenderá entre as grandes cidades na região de Tóquio. A primeira linha de teste será construída em 1993, e irá de Tóquio a Osaka.

Mikael Karlsson

Montadoras amargam queda

A indústria de caminhões amarga
o pior desempenho
dos últimos 33 anos, mas espera
recuperação em 1993

■ Mercado pelas negociações com o governo e com os sindicatos dos empregados, que permitiram à indústria automobilística brasileira alcançar um milhão de veículos produzidos, o ano de 1992 foi considerado o pior dos últimos 33 anos para a indústria de veículos comerciais. A produção de 33 mil caminhões (30 961 até novembro) só se iguala à de 1959, revelou Luiz Adelar Scheuer, presidente da Anfavea. Com uma queda de 34,08% (segundo dados da Anfavea até novembro), de pouco valeram as negociações para a redução de impostos e a inclusão dos caminhões leves, médios e semipesados no programa de financiamento do BNDES, via Finame. O mercado continuou ruim durante todo o ano.

Para Rolf Eckrodt, presidente da Mercedes-Benz, a conturbação política, a elevada inflação e o aprofundamento da recessão foram os fatores que contribuíram para anular os esforços de crescimento do mercado de veículos comerciais, afetando de forma mais drástica o de caminhões.

Não fosse o crescimento significativo das exportações (da ordem de 70% em toda a indústria), a situação seria ainda pior.

Para Scheuer, no entanto, 1992 não se repetirá. "A indústria de caminhões recuperará o mercado e crescerá 30% em 1993", assegurou. Para

isso, a Câmara Setorial, que reúne a indústria automobilística (montadoras e autopeças) e seus empregados com o governo, está negociando aumento da participação do financiamento da Finame dos atuais 40% para 70% ou 80% para os caminhões, e a extensão do benefício para os transportadores autônomos. De acordo com Scheuer, é esse o estímulo que está faltando para o setor de transportes que, segundo ele, está com a frota passando da hora de ser renovada.

As exportações também deverão continuar crescendo, segundo Scheuer, a despeito da recessão mundial. Para isso, segundo ele, basta que o governo corrija a defasagem cambial em 10% e aprove a sugestão das montadoras de proporcionar mais estímulos às exportações, aliando essa iniciativa à limitação das importações de veículos.

O otimismo de Scheuer não é compartilhado pelos executivos das montadoras. "Supondo um cenário de inflação declinante e o início da retomada do crescimento, será possível chegarmos a uma produção de 34 400 veículos em 1993" (apenas duzentos a mais que no ano passado), prevê o presidente da Mercedes-Benz.

Por sua vez, Ake Brännström, presidente da Scania, afirma que sua empresa reduziu, no ano passado, apenas 6% da produção num merca-



Durante o ano, as fábricas mantiveram ...

do de pesados, que caiu 12,51%. Ele diz esperar um desempenho "um pouco melhor em 1993. Dependemos da conjuntura internacional. Não desejo fazer previsões", encerrou.

Mais realismo — O mercado interno de caminhões da Scania chegaria a 3 200 unidades, 6% menos do que em 1991, quando vendeu 3 400 unidades. Segundo Brännström, o mercado de pesados caiu 10% no ano passado e as vendas deveriam chegar a 7 650 unidades, contra 8 500 vendidas em 1991.

Por sua vez, Flávio Padovan, gerente de Marketing da Volkswagen Caminhões, diz não ver no horizonte nenhum sinal que justifique otimismo. "Estamos prevendo para 1993 um desempenho semelhante ao de 1992."

Quanto à Volvo, foi ela a única montadora que registrou aumento na produção, graças às exportações, que aumentaram de 120 para 790 unidades no ano passado. Segundo informações da fábrica, esse desempenho deverá repetir-se em 1993.

A Ford perdeu dois pontos percentuais na participação de mercado em que atua, apesar da queda de 42% nas vendas. "Devemos fechar o ano com 5 200 caminhões vendidos contra 9 012 em 1991", disse Fernando Barata, gerente executivo de Vendas e Marketing de Cami-



Foto: Paulo Igarashi

Scania anuncia fábrica de cabinas

A Scania anunciou ampliação do programa de investimentos, de US\$ 100 milhões até 1994 para US\$ 150 milhões até 1996, e a construção de uma fábrica de montagem de cabinas "com o que existe de mais moderno em tecnologia industrial", em 1993, para funcionar em 1994, como assegurou Ake Brännström, presidente da empresa, no almoço de fim de ano com a imprensa.

Em área de 10 mil m², anexa às instalações de São Bernardo (SP), a nova fábrica, com capacidade para oito mil cabinas por ano, visa aumentar a produtividade e reduzir os custos, para

melhorar a competitividade dos seus caminhões e aperfeiçoar o método de produção. A Scania já mantém fábricas de cabina na sede da matriz na Suécia e na filial holandesa. No Brasil, as cabinas têm sido fabricadas até hoje pela Brasinca, que continuará fornecendo, a partir de 1994, as partes de aço já estampadas para a Scania, que fará a montagem. A política da Scania, com o aumento da produtividade, vem sendo adotada desde 1990. "Reduzimos 35% do estoque de componentes, graças à entrega, pelo regime just-in-time, de cem itens, exemplificou.

... seus pátios cheios de caminhões

nhões. A Ford obteve 21,7% do mercado, assegura Barata.

Em 1991, os veículos da linha F conseguiram 17,6% do mercado, enquanto que a linha Cargo manteve-se em 4,1%. No ano passado, a linha F ficou com 16,5% e a Cargo, com 3,5% 1991.

Barata acrescenta que o lançamento da nova série F, em junho e a introdução dos motores Cummins B e C na linha Cargo, levaram a fábrica a desacelerar a produção durante um mês e meio, para promover alterações na linha de montagem.

Com a venda de 2 558 unidades, o F-4000 liderou o mercado, em sua faixa, com uma participação de 10,7% em 1992. O veículo que menos vendeu foi o cavalo mecânico Cargo 3530 (apenas 33 unidades).

Em 1991, a Ford exportou 435 caminhões, saltando em 1992 para 1 223 unidades. A fábrica atribuiu

esse desempenho à expansão do mercado na América Latina, principalmente na Argentina e no Chile.

Novos mercados — Se os pesados tiveram o desempenho menos desalentador, chegando a uma participação da ordem de 30% nas vendas internas, graças à queda dos demais segmentos do mercado, o dos leves foi o que mais sentiu as adversidades de 1992. A Anfavea registra queda de 45,28% na produção e de 49,18% nas vendas internas; os médios ficaram em penúltimo lugar, com 35,80% menos na produção e 47,23% menos nas vendas.

Assim, as exportações representaram o fôlego necessário para evitar o caos. Nesse novo horizonte, o México e a Argentina tiveram maior brilho. A Scania conseguiu vender seiscentos ônibus ao México. A Volvo enviou para a Argentina as primeiras 54 unidades como sua parcela de contribuição ao Protocolo 21. A Mercedes-Benz vendeu 12 200 unidades ao exterior, 31% mais do que em 1991. A Volkswagen, por sua

vez, conquistou outros mercados, entre os quais a Venezuela, a Bolívia e o Chile, para onde enviou 730 caminhões, contra apenas 240 unidades exportadas em 1991. Afora isso, reativou o fornecimento de veículos desmontados para a Paccar, nos Estados Unidos. Para 1993, Padovan prevê crescimento de 10% sobre o volume exportado no ano passado.

A Scania fechou o ano com um crescimento, nas exportações, de 80% em relação ao do ano de 1991. Só o México importou seiscentos chassis de ônibus, num contrato de três anos, que prevê a entrega de três mil unidades. A Venezuela é outro novo mercado conquistado pela Scania brasileira, que também reativou as vendas ao Equador.

As exportações somaram US\$ 150 milhões, valor equivalente a 35% do faturamento da empresa, que deve empatar com o do ano passado, pouco mais de US\$ 400 milhões. Além de oferecer maior facilidade de operação, por ter um círculo de viragem menor que os de cabina semi-avançada, os modelos R dispõem de maior plataforma para carga, e possibilitam o uso de seis toneladas no eixo dianteiro. Daí a indicação de seu uso para o transporte de ferro e de aço, produtos de grande volume e de baixo peso e em operações localizadas, como betoneira.

A Scania produziu os primeiros caminhões cara-chata, LK 140, em 1975. De lá para cá vendeu 7 mil unidades.

QUADRO COMPARATIVO DE CAMINHÕES

	Mercedes		Scania		Volvo		Volkswagen		Ford		Total	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
	Produção	22 400	14 200	3 600	3 500	2 597	2 400	6 200	3 400	9 447	6 423	44 244
Venda interna	17 900	11 100	3 200	3 008	2 215	2 350	6 500	3 500	9 012	5 200	38 827	25 158
Exportação	3 400	4 700	500	460	324	108	240	730	435	1 223	4 899	72 221
Venda total	21 300	15 800	3 700	3 468	2 539	2 458	6 740	4 230	9 447	6 423	43 726	32 379

A Scania e a Volvo forneceram dados de produção total de caminhões em 1992 com base em estimativas das vendas de dezembro. A Volvo produziu, ainda, quinhentos CKD, em 1991, e mais sessenta CKD em 1992. A Ford informou que sua fábrica encerraria o ano com estoque zero de veículos.



Curvas Perigosas (Final)

A hora da verdade

Por que há curvas defeituosas? A pergunta impõe-se diante dos múltiplos pontos de risco que parecem transformar numa perigosa aventura o ato de dirigir um veículo pelas ruas da capital de São Paulo. Faça-se logo a ressalva de que, mesmo em face do quadro alarmante denunciado pelos técnicos, é quase impossível alguém acidentarse nesses locais se respeitar os limites de velocidade fixados pela sinalização. No entanto, já culturalmente refratários à observância desses limites em condições normais, os motoristas tendem a desprezar particularmente certas placas, tão convincentes quanto a recomendação do uso de casaca numa praia. Imagine-se uma via expressa onde, para remediar a má geometria de uma curva, se determine a redução da velocidade para 30 km/h ou para 40 km/h. É possível que o motorista disposto a acatar a exigência acabe desistindo, pressionado por um impaciente colega de trás. “Quase todas essas pistas foram feitas há muitos anos”, nota um observador, “quando eram menores a potência dos veículos e a neurose das pessoas”.

Contradições como essa fazem crescer em complexidade o problema dos pontos de risco, oriundos da existência de curvas com sobrelevação inadequada (*tema que também foi abordado nas duas edições anteriores desta mesma coluna*). Três circunstâncias, basicamente, determinam o aparecimento do insidioso defeito. Numa delas, a sobrelevação deficiente surge devido a um erro original, um claro escorregão do projeto. Noutro caso, apesar da concepção impecável na prancheta, a obra se desvirtua nas mãos do construtor, que a executa em desacordo com a encomenda. E, numa terceira hipótese, barreiras técnicas invencíveis condicionam obras assumidamente defasadas. Só neste último caso, a rigor, é que se deveria admitir a convivência com limitações. “Imagine que a sobrelevação deva ser feita num ponto onde a pista tenha uma adutora embaixo e um viaduto em cima”, supõe o diretor de uma empreiteira paulistana. Sendo impossível baixar o nível do piso sem atingir a tubulação, nem elevá-lo sem tornar o viaduto um obs-



táculo à passagem dos veículos, estaria aí um caso de renúncia compulsória à perfeição. “A menos que se decidisse fazer algo irracionalmente oneroso, que incluísse a própria reconstrução do viaduto”, raciocina o mesmo executivo.

Haverá, porém, ao menos um caso como esse na coleção dos aleijões viários que infestam a capital de São Paulo? Pode ser que sim, mas não é essa a questão essencial. A gênese da sobrelevação defeituosa aponta muito menos para atormentados técnicos às voltas com desafios insuperáveis do que para um extenso ‘complô da indiferença’. É amargo constatar que o fenômeno pulula pelos quatro cantos da maior cidade do país, como um fato duplamente corriqueiro: pela simplicidade óbvia de sua natureza e por um imobilismo, imperante entre os que deveriam combatê-lo, capaz de redundar num daqueles males crônicos cuja presença se deixa de perceber.

Graves segredos — O aspecto mais inquietante dessa roleta-russa a que todos se expõem é que apenas alguns estão avisados de sua existência. A maioria dos motoristas nunca ouviu falar em sobrelevação negativa. E, mesmo para quem ouviu, há dificuldade em reconhecer as armadilhas. “É preciso que o indivíduo seja do ramo e tenha a visão aguçada”, garante um daqueles técnicos que levam na mente o ‘mapa pessoal’ dos pontos críticos por onde trafegam.

Mais ainda: há indícios de que o mortal comum pode continuar alheio à existência da sobrelevação negativa mesmo quando tenha sido apanhado por ela. O professor Ardevan Machado, que tem sido um solitário cruzado no combate ao problema, coleciona reportagens sobre acidentes na curvas que catalogou como ‘assassinas’. Colhem-se nesse arquivo depoimentos significativos, como, por exemplo, o do motorista que, após acidentarse, justificou: “A direção estava com folga.” Não se poderia mesmo esperar que ele saísse aturdido da cabina e pontificasse diante das testemunhas: “Vejam, há uma falha na sobrelevação da pista.” A não ser entre alguns campeões de Fórmula 1, quem terá competência para diagnosticar, sob o impacto do susto, a origem do descontrole de um veículo? Tudo o que a vítima sabe, em geral, é que o volante, o freio, o câmbio, ou seja lá o que for, não lhe deu a resposta habitual. Difícilmente lhe ocorrerá que o problema pode estar na geometria da pista.

É por isso que o fantasma da sobrelevação errônea deve ser encarado num plano mais amplo. Só assim o perigo de locais como a ponte Ary Torres, numa das saídas da Marginal do rio Pinheiros, ou certa curva da avenida 23 de Maio, na altura do bairro do Paraíso, deixará de constituir um punhado de informações privilegiadas no caderninho de um seletivo grupo de conhecedores de graves segredos do trânsito paulistano. Cabe às autoridades responder às denúncias esparsas com uma completa radiografia da maldição viária da cidade. Fincados os alfinetes no mapa dos pontos de risco, deixarão de ficar tão ameaçadores até mesmo aqueles casos em que a complexidade dos reparos esbarrar no pauperismo dos orçamentos. Aí, um fácil antídoto será o recurso à verdade, com a vantagem adicional de representar um estímulo à educação do trânsito. Se os milhões de motoristas de uma imensa cidade envolvem-se todos os dias numa gincana macabra, sem o saber, impõe-se ao menos a tarefa de esclarecer-lhes que o preço do desrespeito à sinalização nem sempre se limita à possibilidade de uma simples multa.

Pneu de uso misto, a novidade da Michelin

O XZE é o pneu radial com câmara que a Michelin está trazendo da Europa para o mercado brasileiro e que, graças à nova composição da borracha da banda de rodagem com capacidade ampliada, pode ser usado em estradas mistas (asfalto e terra). Dotado de três sulcos largos, o XZE, segundo Feliciano A. A. de Almeida, gerente nacional de Vendas, atende a uma reivindicação dos frotistas que utilizam as rodovias brasileiras em precário estado de conservação.

“Este não é um pneu fora de estrada, mas sim, para rodovias vicinais ou de asfalto estourado”, complementa. Ao apresentar o novo produto à imprensa, Jean Paul Mugnier, diretor comercial executivo da Michelin, evitou entrar em detalhes sobre as especificações técnicas: “Como a cozinheira que esconde o segredo de sua receita, nós não vamos facilitar as coisas para a concorrência.” Apresentado em todas as medidas usadas por caminhões e por ônibus nacionais, o XZE vai custar, segundo Mugnier, 10% mais do que o XZA, indicado para asfalto.



Borracha especial para vias ruins

Fotos: Divulgação



Robustez do equipamento resiste a usos intensos e pesados

Câmara fotográfica para uso nos transportes

A Polaroid está oferecendo a câmara instantânea 600 Business Edition para utilização por empresas que documentam em fotos os seus negócios, como nos casos de registro de acidentes, para companhias de seguros, ou de controle de carreteiros contra-

tados, para transporte de carga. O que a diferencia das câmaras instantâneas tradicionais é sua robustez para uso intenso e pesado. Com *flash* eletrônico e lente auxiliar para fotos em *close*, a nova Polaroid utiliza filme instantâneo 600 Plus.

Santal lança três guindastes

A Santal Equipamentos S.A., de Ribeirão Preto (SP), está lançando a linha Guindauto, com três modelos de guindastes acopláveis em diferentes modelos de caminhão: o SGH-6 e o SGM-6, para carga seca, com acionamentos de lança hidráulico e mecânico, respectivamente; e o SGS-6, para uso em carregamento de sucata. O preço de cada modelo “gira em torno de US\$ 7 mil”, informa Arnaldo Ribeiro Pinto, diretor superintendente da Santal, que diz ter se surpreendido com a aceitação das primeiras dez unidades, esperando fechar o ano com cinquenta unidades vendidas. Ele informa também que o modelo SGH-6 tem lança de 9 m, 1,5 m a mais que os da concorrência. A facilidade de operação, as condições do posto do operador e o acionamento hidráulico são outras vantagens desses guindastes.

A Santal fabrica, há 32 anos, carregadoras e colhedoras de cana, e tem filial em Maceió. Em São Paulo, atende pelo fone (011)231-4300.



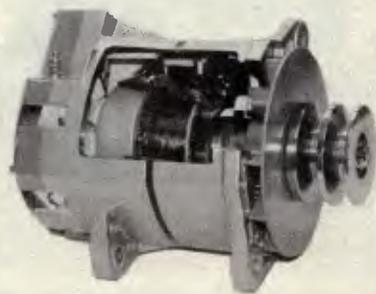
SGH-6 pode ser hidráulico ou mecânico

PRODUTOS

Alternador americano tem maior durabilidade

A Delco Remy está trazendo dos EUA o alternador modelo 30 SI, sem escovas, para ônibus e caminhões, que permite ao motorista só pensar na troca de rolamentos a partir de 1,2 milhão de quilômetros rodados. "É muito comum o usuário fazer manutenção preventiva de alternador ao atingir 50 mil km, quando o normal seria fazê-lo a cada 200 mil km ou mais", afirma Régis Lúcio Ridigolo, gerente de Vendas e Marketing da Delco Remy.

No sistema sem escovas (*brushless*), opcional, não existem anéis, e todas as partes elétricas são estacionárias. As úni-



No sistema sem escovas, não há anéis

cas peças móveis são os rolamentos e as peças polares.

Em comparação com o alternador 21 SI, com escovas, o novo modelo, importado dos Estados Unidos, custa 100% mais caro (cerca de US\$ 600 a unidade). A versão 21 SI, semelhante à do alternador Bosch, permite a troca a cada 500 mil km, por ser um produto *heavy-duty*.



Permite a pintura de pára-choques

Glasurit oferece kit para pintar plástico

Indicado para uso automotivo, o *kit* para plástico da Glasurit é composto de seladora, de dois componentes de *primer*, de dois componentes para catalizador e do *thiner* 3 500. Esse material permite pintura de pára-choques, de retrovisores, de calotas e de aerofólios feitos de diversos materiais: polipropileno, policarbonato, poliamida, PPO e BS. Segundo a fábrica, a seladora dispensa catalizador.

Fotos: Divulgação

Para falar com quem transporta você só tem um caminho.

O setor de transporte comercial precisa de um veículo forte. Um veículo com 29 anos de experiência e feito por uma equipe de jornalistas e técnicos perfeitamente afinados com o assunto.

Para falar com quem transporta, você precisa de TRANSPORTE MODERNO.



TM, o caminho lógico para transportar a sua mensagem

Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
CEP 04117 - Tel.: (011) 575-1304 (Sequencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

transporte

MODERNO

ANO II - Nº 16 - DEZEMBRO 1992

PASSAGEIROS



Foto: Divulgação

PINTURA DE FROTA

*Sobriedade e sofisticação
marcam a pintura
dessa empresa de turismo
e de fretamento*

Line Tour nasce vencedora

■ Lindomar Justo Ferreira, de São Paulo, costuma fretar ônibus para excursões. Certo dia, cruzou com um da Line Tour, gostou da pintura, mas não conseguiu anotar o número do telefone. Voltou no dia seguinte à mesma avenida e esperou até que o ônibus passasse de novo. Ligou para a empresa, fez uma visita ao terminal e passou a usar com regularidade os veículos cinza e *pink* da Line Tour em suas excursões. Só este exemplo, na opinião de José Boiko, dono da empresa, já representaria um prêmio para a pintura. Mas, para realçar a importância que dá ao aspecto visual da frota, Boiko passou a utilizar, no seu folheto institucional, um carim-

Pouco usada pela mídia, a cor pink entrou para dar destaque e personalidade ao conjunto, além de permitir boa visualização à distância

PASSAGEIROS

bo com os dizeres: “1º Lugar no Concurso de Pintura de Frotas de **Transporte Moderno 1992.**” A premiação foi notícia de primeira página do jornal *Tribuna*, de Campo Mourão (PR), terra natal de seu proprietário, que recebeu uma carta de congratulações do presidente da Câmara local.

José Boiko não limitou a padronização à frota. Seu escritório, a oficina de manutenção, o uniforme dos empregados e os impressos da empresa utilizam as cores cinza médio e cinza claro, com detalhes em *pink*.

O responsável por essa programação visual é o arquiteto Mário Abage, de Curitiba, com experiência em comunicação visual. “Nossa marca já estava escolhida: Line Tour, que conota linha de negócios em viagem organizada”, conta Boiko.

A partir daí, o arquiteto buscou um desenho para a marca com características de novidade e de exclusividade, e que demonstrasse nas letras o movimento do transporte. A cor básica deveria ser neutra para poder ser repetida em outros tons e, ao ser utilizada nas carroçarias, para torná-las simples, porém belas. Por isso, foi escolhido o cinza em dois tons. Uma segunda cor, de impacto, deveria unir os traços da marca para lhe dar beleza e contraste. Foi eleito o *pink*, por ser pouco utilizado pela mídia.

Os jurados não foram muito generosos com a obra de Abage. O professor Gerhard Wilda, por exemplo, apontou uma certa dificuldade para ler o nome da empresa. O publicitário Ernesto Klotzel considerou “exagerados os adereços, e difíceis de pintar”.

O arquiteto Abage — que está afastado de seu escritório ITI Pro-



Foto: Licia Paolone

jetos e Decorações por motivo de saúde — diz, em seu memorial descritivo, que procurou oferecer ao ônibus um visual que o destacasse dentro da paisagem urbana e lhe proporcionasse um caráter mercadológico único, definindo, ao mesmo tempo, um padrão de beleza e de requinte, e um estímulo à fixação da imagem do conjunto.

Desse modo, Abage define o cinza claro como sinônimo de sobriedade e de limpeza; o cinza médio, usado na logomarca, como cor padrão; e o *pink* como recurso para dar destaque e personalidade ao conjunto, permitindo visualização do veículo à distância.

Segundo José Boiko, a principal dificuldade foi a de conseguir o cinza médio, pois a cor existente no mercado escurecia demais o veículo, e o tornava quase invisível no escuro. Com a colaboração do fabricante (Renner), misturaram-se componentes básicos e se chegou ao tom idealizado por Abage.

Resultado surpreendeu — Ao pintar o primeiro ônibus, um Viaggio novo, que veio da Marcopolo todo branco, foi possível avaliar o resultado. O veículo foi todo recoberto por um cinza claro metálico, e depois recebeu o desenho gráfico e o logotipo nas laterais. A parte traseira foi pintada em cinza médio e também recebeu o logotipo, o que intensificou sua visualização noturna. A dianteira do veículo recebeu uma faixa *pink*,

que se estendia até a porta, onde foram escritos os nomes da empresa e da atividade em que o veículo era utilizado (fretamento ou turismo). O acabamento lançou mão de verniz sobre a pintura metálica. Segundo Boiko, o verniz tem custo inicial elevado, mas se paga ao proteger a pintura.

Com pouco mais de um ano de atividade, a Expresso Line Tour Transportes Ltda. nasceu de uma dissidência de quatro irmãos, sócios da Expresso Nordeste, empresa de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros e de fretamento e turismo de Campo Mourão (PR), fundada em 1951. José Boiko, que deixou a sociedade, herdou a filial paulistana da Nordeste, que fazia fretamento. Em sociedade com sua mulher, Ingrid, abriu a Line Tour em março de 1991, com 26 ônibus e 33 funcionários. “Ainda não conseguimos aumentar a frota, mas trocamos dois ônibus mais velhos por novos e adquirimos sede própria em área de 6 mil m², no bairro do Jaguaré, em São Paulo, com nossos recursos. Até março de 1993, queremos comprar mais cinco ônibus para atualizar a frota”, conta. Hoje, a idade média não chega a quatro anos. “Queremos estar preparados para a volta da atividade turística, que tem caído muito”, acrescenta. A Line Tour opera atualmente com 65% da frota em fretamento e apenas 35% em turismo. “Queremos aumen-



Tintas Automotivas



Foto: Divulgação

Caracterizadas por cores vivas, as pinturas classificadas em segundo (esq.), terceiro (ao lado) e quarto (embaixo) lugares mereceram destaque dos jurados devido à originalidade e combinação dos tons

Coletivos do Estado do Rio de Janeiro, CMTC — Cia. Municipal de Transportes Coletivos, Empresa Cruz Transporte, Helemi Transporte Turístico, Pimpam Transporte e Turismo, Planeta Transporte e Turismo, Primavera Transportadora Turística, Rápido Luxo Campinas, REK Express Transporte Especial, Soletur Sol Agência de Viagens e Turismo, Transportadora Turística Benfica, Transportes Paranaquian, Transturismo Rio Minho, Turismo Nicolau, União do Litoral Transporte e Turismo, Viação Piracicabana, Viação Santa Inês e Viação Vale do Tietê.

Foto: Licia Paolone



tar a participação nas excursões, onde a remuneração é menos sacrificada que no fretamento.”

Recorde de inscrições — O número de inscrições (29 na categoria ‘Passageiros’ contra apenas seis na de ‘Cargas’) reflete as condições favoráveis pelas quais passa uma das atividades e o momento de retração vivido pela outra. O volume, no entanto, não trouxe qualidade na mesma proporção. Tanto assim que apenas sete empresas passaram pela peneira dos cinco jurados.

Logo atrás da Line Tour ficou a Viação Nacional Ltda., de São Paulo, que faz transporte intermunicipal e interestadual de passageiros, com pintura concebida pelo arquiteto Carlos Ferro. O jurado Rodrigo Frank considerou desnecessária a “onda vermelha”, que compõe o grafismo dessa pintura. Mas Gerhard Wilda gostou do esquema de cores por ser ele pouco comum. “Tem um certo charme de pintura estilizada, além de um aspecto de atuali-

dade em termos de artes gráficas.”

O júri classificou nesta ordem as sete finalistas:

Classificação	Empresas
1º	Line Tour
2º	Viação Nacional
3º	Colitur
4º	Redenção
5º	Tereza Cristina
6º	Greflatur
7º	AVA Auto Viação Americana

A Colitur Transportes Rodoviários Ltda., de Barra Mansa (RJ), ficou em terceiro lugar, com pintura de Clécio Penedo, considerada por Ernesto Klotzel parecida com a de um carro alegórico, embora Gerhard Wilda tenha destacado “o conjunto colorístico agradável, onde as linhas onduladas têm capacidade de proporcionar memorização inconsciente”.

São estas as outras empresas inscritas: Auto Viação 1001, Auto Viação Ouro Verde, Brasil Total Transporte Rodoviário, CTC/RJ — Cia. de Transportes

TRW
é na

ASSISTÊNCIA
TÉCNICA COM
GARANTIA DE
FÁBRICA

REVENDA
AUTORIZADA
DE PEÇAS E
MOTORES

TRW
é na
RUCKER

TRW
é na

INSTALAÇÃO
DE DIREÇÕES
HIDRÁULICAS E
HIDROSTÁTICAS

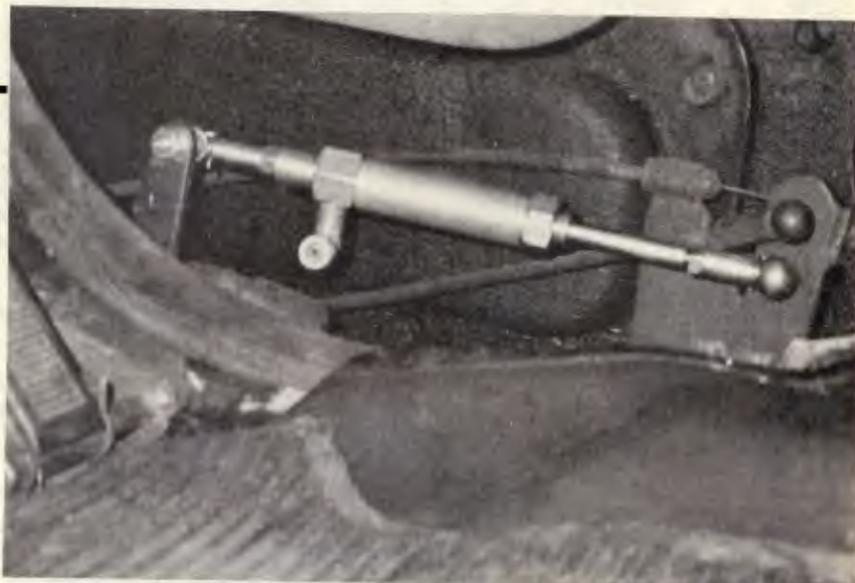
TRW - A DIREÇÃO CERTA É

RUCKER
EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA

É SÓ LIGAR **(011) 260-4400**

Painéis eletrônicos para ônibus

A Danval S.A. Ind. e Com. está trazendo para o Brasil os painéis luminosos de destino Supermax, fabricados pela Luminator, empresa norte-americana, detentora de 80% deste mercado mundial. De instalação simples, os painéis têm capacidade para informar até dez mil linhas de destino ou qualquer tipo de mensagem em forma seqüencial, num tempo médio de 0,3 segundo. Os dizeres do painel são compostos por fileiras duplas de discos octogonais planos iluminados por baixo. A luz das lâmpadas fluorescentes é controlada e dirigida para a frente por meio de refletores. A reprogramação de mensagens é feita por uma unidade de transferência de memória, facilmente manuseável. O consumo de energia, segundo o fabricante, é muito pequeno, e também não há consumo adicional da bateria do veículo. O produto suporta temperaturas que variam de trinta graus negativos a setenta positivos, conforme comprovam testes em câmaras climáticas. A durabilidade, diz o fabricante, chega a vinte anos, para um custo em torno de 3% a 5% do valor do ônibus. Segundo a Danval, após um ano e meio de uso, os painéis já estarão mais baratos do que os tradicionais, pois não haverá manutenção nem desgaste. Em breve, os painéis Luminator aparecerão nos veículos coletivos de Curitiba e nas estações-tubo do Ligeirinho, em Curitiba (PR), para informar, ao passageiro que espera, o destino do carro que se aproxima do ponto. O sistema está sendo desenvolvido pela própria Danval, que, além disso, trabalha na implantação de painéis luminosos internos para alguns veículos da CMTC/SP.



O sistema corta a aceleração quando a velocidade atinge o limite máximo programado

Limitador de velocidade para aumentar segurança

A Aurora Projetos Automobilísticos, de Valinhos (SP), desenvolveu um sistema eletrônico de controle de velocidade previamente programado, o LVA — Limitador de Velocidade Aurora. Dotado de uma válvula instalada no pistão, o sistema corta a aceleração quando a velocidade atinge o limite máximo programado. Em seguida, uma luz piloto avisa ao

motorista sobre o limite alcançado, emitindo, além disso, um alarme sonoro. Se o motorista insistir na aceleração, a válvula é acionada e o veículo perde a velocidade nos próximos dois quilômetros. Caso o motorista desengate a marcha, para ganhar velocidade nos declives, a válvula é acionada e a velocidade programada é mantida, mesmo com roda livre.

Monitorador de rotação máxima

A FRT Tecnologia Eletrônica Ltda. anuncia a ultrapassagem da marca de oito mil aparelhos Taçomax instalados em veículos de todas as regiões do país. Com alimentação de 12 v ou 24 v, e painel de leitura de seis dígitos, o aparelho acusa, por meio de um alarme sonoro, a rotação limite de cada marcha, com o simultâneo registro do tempo em que o motor trabalhou acima do limite máximo de rotação. O aparelho tem uma ação orientadora e limitadora para o motorista. Algumas empresas de transporte coletivo, como, por exemplo, a Real

Auto Ônibus S.A. (RJ), a Empresa São José de Ribamar Ltda. (CE) e a Viação Cidade do Sol (RN) atestam a eficiência do equipamento, garantindo que a economia de combustível, em ônibus de chassis diferentes, Volvo, Scania e MBB, varia entre 4% e 12%, além de economia significativa de óleo lubrificante e redução do desgaste da caixa de marcha, menor consumo de lonas de freio, e até mesmo diminuição do número de acidentes graças à limitação da alta velocidade. Com dimensões reduzidas, de 48 mm x 48 mm x 90 mm, o Taçomax está custando cerca de US\$ 200. FRT Tecnologia Eletrônica Ltda. — Rua Coronel Célio Regueira, 353, Recife, PE, fone (081) 453-1257.

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\$ 530.000,00*.

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\$ 135.000,00*.

- Assinatura Anual de "TM OPERACIONAL - CUSTOS & CONTROLES": Cr\$ 1.428.000,00* 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".

TELE ASSINATURAS:
(011) 575-1304

A fiscalização dos pesos de ônibus levanta a poeira das encomendas e de parâmetros técnicos de fabricação

Com a pesagem na balança

■ O decreto 98 933, de 07/02/1990, alterando em seu artigo 79 a pesagem de veículos nas estradas, conseguiu reacender antigas polêmicas e trazer à tona problemas técnicos de fabricação de ônibus há muito latentes e à espera de definições.

Ao suprimir do texto a expressão 'de carga', a legislação estendeu a necessidade de pesagem também aos veículos de passageiros. Até então, apesar de a Lei da Balança fixar os limites para 'todos os veículos comerciais', o regulamento imposto pelo decreto 62 127, de 16/01/1968, restringia aos caminhões a obrigatoriedade de fiscalização do peso por eixo e PBT. Os ônibus sempre passaram incólumes nas praças de pesagem, apesar da grita dos transportadores de carga, que viam nisso uma brecha para desvio dos objetivos da atividade e uma concorrência a mais para os caminhões no transporte de mercadorias.

Porém, respaldado por lei federal, de fevereiro de 1985, o transporte de encomendas por ônibus está previsto na planilha de custos autorizada pelos órgãos competentes, tais como o DNER e os DERs estaduais, e é deduzido por meio de

um índice redutor. O limite de transporte dessa mercadoria é previsto por regulamento do DNER, de 1985, dirigido ao fabricante.

Todos os modelos de ônibus passam por certificação de diversos órgãos federais, informa Adalberto Matias Beck, gerente do departamento de Desenvolvimento de Técnica Prescritiva Básica da Mercedes-Benz do Brasil. O Contran verifica a sinalização e tudo o que envolve faróis, piscas e outros dispositivos; o Ibama averigua emissões; o Inmetro checka o peso dos veículos; e um departamento específico do DNER verifica outras normas existentes para a fabricação tanto do chassi como da carroçaria, em relação a dimensões estruturais.

Apesar disso, na polêmica causada pelo início da pesagem dos veículos de passageiros, prevalece um jogo de empurra-empurra. O transportador de carga alega que a mercadoria pode estar substituindo os passageiros, enquanto que o empresário de ônibus responsabiliza as montadoras e as encarroçadoras por vender um veículo, mesmo vazio, já quase no limite permitido de peso. Algumas fabricantes recusam-se

a responder às críticas de seus usuários. Enquanto isso, as balanças acusam os excessos e os órgãos rodoviários, em suas praças mais rigorosas, promovem o transbordo das mercadorias, trazendo transtorno à viagem do passageiro.

Conjunto pesado — Admitindo que atende a solicitações do Fetcsp, e também ao interesse de não privilegiar nenhum segmento de transporte, o diretor de Operações Rodoviárias da Dersa, Nicácio Marcondes Neto, informa que iniciou tardiamente a prática da pesagem dos ônibus, em agosto de 1992, porque "as amostragens, até aquela época, não indicavam a existência de excessos em ônibus".

"Reclamações crescentes dos transportadores acabaram por convencer-nos da necessidade da fiscalização", afirma, ressaltando que a pesagem é feita por amostragem para não causar transtornos aos viajantes. "Escolhemos os momentos de menor tráfego

Foto: Paulo Igarashi





Feita por amostragem, a pesagem dos ônibus nas balanças da Dersa, não tem revelado o excesso de peso denunciado por transportadores de carga

para os ônibus não ficarem esperando por muito tempo”, afirma.

Entre os meses de agosto e de outubro de 1992, a Dersa pesou pouco mais de 51 mil veículos, nas doze praças de pesagem fixas, usando mais dois equipamentos móveis, espalhados em 1 750 km de malha equivalente (levando-se em consideração os dois sentidos da estrada). O total de autuações não chegou a 1%, sendo 4,6 t o maior excesso registrado no período. Segundo Marcondes Neto, a Dersa ainda não está totalmente equipada para as pesagens de ônibus, pois as balanças ideais são as eletrônicas seletivas, que pesam os veículos enquanto trafegam a velocidades de até 60 km/h, acusando sinal vermelho quando há excesso.

Considerando a pesagem de veículos um procedimento fundamental para a manutenção das estradas, Marcondes Neto anuncia, para o início de 1993, uma programação de aquisição de doze balanças. A maior parte delas

será seletiva ou dinâmica, capaz de pesar em velocidades de até 5 km/h. A Dersa informa, além disso, que suas balanças são aferidas periodicamente, a cada seis meses, seguindo um programa de manutenção com o Inmetro.

Trabalhando com apenas dois pares de balanças fixas e nove móveis, o Paraná está acusando um número de autuações por excesso de peso semelhante ao registrado pela Dersa. De janeiro a setembro de 1992, foram pesados 73 mil veículos, 20% dos quais (isto é, 14,6 mil veículos), acusaram excesso, sendo que 2% (quinhentos veículos) são ônibus, com média de excesso de 1,7 t. “A esmagadora maioria recorre às autuações”, afirma Eduardo Augusto Moreira Júnior, chefe da seção de Engenharia de Trânsito do DER/PR.

No Paraná, cinco pares de balanças são eletrônicas e as outras quatro hidráulicas, as quais, segundo Júnior, não possuem a mesma precisão que as eletrônicas, mas são confiáveis. A demo-

ra na pesagem, segundo ele, não chega a dois minutos. Os equipamentos são aferidos e regulados anualmente por técnicos do Ipem — Instituto de Pesos e Medidas do Paraná. Além disso, Júnior ressalta que os técnicos também são requisitados quando há reclamações dos motoristas dos veículos quanto à precisão das balanças. Otimista com a eficiência da pesagem dos ônibus, iniciada no Paraná, em 1991, Moreira Júnior afirma que houve queda no número de infratores. Para 1993, o órgão paranaense deverá implantar mais três balanças fixas, e ainda comprar mais dez pares de móveis, destinando-as a dez novas praças. “Tudo depende da disponibilidade de verbas”, diz.

Danos alarmantes — Em Minas Gerais, a ocorrência de excessos, no período de janeiro a outubro de 1992, foi maior do que no Paraná e em São Paulo. Porém, o número de veículos pesados foi quatro vezes superior. Para um total

de mais de trezentas mil pesagens, o DER/MG acusou 27 mil autuações, das quais 6% de ônibus e 3% de caminhões. A média de excessos ficou em torno de 1,2 t.

No estado mineiro, os seis postos de pesagem fixos e as duas balanças móveis começaram a fiscalizar os ônibus em maio de 1991, depois de consultas ao Denatran, ao Contran e ao DNER. "Promovemos uma campanha informativa sobre o início da pesagem junto à imprensa, a postos de pesagem e a sindicatos de transportes de cargas e de passageiros do estado, além de diversas diretorias do DER", informa a Assessoria de Minas.

O tempo em que o ônibus fica parado na estrada não ultrapassa um minuto, quando o veículo está trafegando de acordo com os limites impostos pela Lei. "A pesagem obedece a critérios de escalonamento de horários e de sentido de pista", afirma. Aproximadamente 4% dos veículos com excesso de peso foram obrigados a fazer o transbordo. Quando se trata de ônibus, explica o DER, são retiradas apenas as mercadorias caracterizadas como encomendas.

Os órgãos rodoviários fazem questão de frisar a respeito do prejuízo que o excesso de quilos pode causar ao pavimento. O diretor de operações da Dersa explicou que o esforço exercido sobre o pavimento, pela pressão do peso, é exponencial. Cada duas toneladas a mais do que as previstas no projeto das estradas representam 133% de esforço adicional sobre o piso. E cada quatro toneladas a mais farão o piso sofrer um acréscimo de 566% de esforço.

A Dersa estimou quantitativamente alguns prejuízos causados pelo excesso de peso, tomando por base sua experiência de restauração da pavimentação em trechos situados num raio de 100 km a partir de onde estão localizadas as suas dezoito balanças. Comparou os valores e a vida

útil naqueles trechos com os valores em outros onde não estão presentes esses equipamentos.

Segundo o diretor de Operações da Dersa, a vida útil do pavimento nos trechos equipados com pesagem é de doze anos, contra quatro anos nos trechos onde não há balanças. Considerando obras civis, material e mão-de-obra, o custo da pavimentação fica em US\$ 500 mil/km. O cálculo, para a quilometragem sob a sua jurisdição, é de uma economia anual de US\$ 136 milhões quando a região em um raio de 100 km é provida de balança, comparativamente a uma região sem balanças.

O DER/MG reitera a preocupação da Dersa com os danos infligidos ao pavimento. "Não temos o menor interesse nos valores arrecadados com as multas sobre os excessos, pois eles não cobrem os prejuízos provocados na estrada", afirma a Assessoria de Comunicações.

No entanto, o DER/MG reconhece que a questão é complexa e exigiria solução em conjunto entre normatizadores, gestores dos sistemas rodoviários, legisladores, fabricantes e consumidores, para o estabelecimento de novos parâmetros. Segundo o Departamento, a questão da pesagem dos ônibus ultrapassa a simples aplicação da lei, pois envolve desde a "tecnologia de concepção e de construção dos veículos já colocados no mercado, e legalmente aprovados pelos órgãos competentes, até a compatibilização da estrutura rodoviária".

O que diz a lei

Os limites de peso estabelecidos pela Lei da Balança, nome pelo qual passou a ser conhecida a Lei 7 408, de 25/11/1985, são válidos tanto para ônibus como para caminhões. O eixo dianteiro, rodado simples, foi inicialmente fixado em 5 t, sendo alterado, em 1990, para 6 t. O eixo traseiro simples,



Foto: Paulo Igarashi

Novidade desagradável — Preferindo resguardar opiniões, os transportadores de passageiros consideram uma injustiça as multas aplicadas sobre os excessos nas balanças. Poucos se dispõem a comentar o assunto, apesar de a grande maioria, tanto no Paraná e em Minas Gerais como em São Paulo, recorrer à justiça para ressarcimento dos valores, que a preços de novembro chegaria a Cr\$ 90 836,20 para cada 200 kg de excesso. A legislação vigente estabelece multa de 20 Ufir mensais para cada 200 kg.

"Estamos sendo constantemente autuados, em todas as regiões do país", afirma Adi Silva Gama, vice-presidente executivo da Viação Águia Branca, ressaltando que recorre a todas as punições. Ele não crê que o segmento de carga tenha agido para intensificar a fiscalização, visando coibir

rodado duplo, pode suportar até 10 t; o duplo suporta 17 t; e o triplo, 25,5 t. Além desses valores, a legislação estabelece tolerâncias para o transbordo de cargas que elevam para 6,75 t o limite para o eixo dianteiro; quanto ao eixo simples traseiro, o limite vai para 11,5 t; para o eixo duplo, ele sobe para 19,35 t; e para o triplo, sobe para 29,03 t.

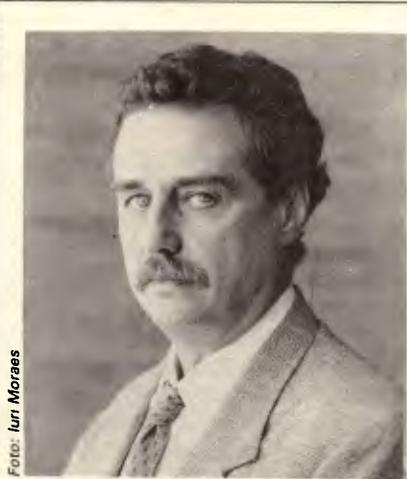


Foto: Iuri Moraes

A placa colocada nas rodovias paulistas mantidas pela Dersa, não são obedecidas pelos motoristas de ônibus, reconhece o diretor de operações, Nicácio Marcondes Netto

o transporte de mercadorias. “A lei permite as encomendas, e somos taxados por isso”, lembra.

Adi Gama concorda com o rigor na fiscalização das vias, “que precisam ser mantidas em condições de tráfego adequadas”. Porém, defende que deva haver alguma medida intermediária que tolere os ônibus já fabricados com tara quase no limite por eixo. “O problema maior está nos modelos mais antigos”, afirma Gama, sem conseguir precisar os anos de fabricação.

O vice-presidente da Águia Branca admite a dificuldade de uma medida intermediária, que prefere não chamar de tolerância. “Temos conversado com os órgãos de classe para tentar equacionar a questão pelos trâmites legais”, afirma, com a confiança de pertencer ao mesmo grupo empresarial do recém-eleito representante do setor na CNT, Aylmer Chieppe.

Na Rodonal, representante do transporte de passageiros em nível nacional, problemas institucionais recentes, como, por exemplo, o envolvimento no caso PC e a desregulamentação do setor, têm tomado todo o tempo da diretoria. Apesar de procurada em várias oportunidades, não foi possível manter contato com a presidência para colher depoi-

mento sobre a questão da pesagem.

Desacordo entre normas — Procurando desconversar, as encarregadoras Marcopolo e Nielson, detentoras do segmento rodoviário, não responderam a questões técnicas sobre o peso com que os ônibus montados saem das fábricas, e nem sobre as referências usadas para sua fabricação. Foram solicitados os pesos dos modelos Viaggio e Paradiso (Marcopolo), e El Buss 360 e 380 e Jim Buss (Nielson), encarregados sobre chassis Scania, Volvo e Mercedes RS e RSD.

Reiterando o respeito da Mercedes-Benz pelas normas vigentes, o gerente do departamento de Técnica Prescritiva Básica não reluta em dizer: “As fabricantes devem obedecer às regras estabelecidas pela legislação e não são responsáveis pelos pesos que excedam os determinados no manual do fabricante.”

Segundo Beck, os modelos O371 RS, O371 RSL (4x2) e O371 RSD (6x2) pesam, em ordem de marcha, com tanque de combustível cheio, 12 480 kg, 12 635 kg e 14 520 kg, respectivamente. Considerando o número de passageiros como 44 assentos no RS, e 50 no RSL e no RSD, então, para um peso de 70 kg por pessoa e mais 10 kg por passa-

geiro (referências fixadas pelo DNER), os PBTs ficam em 16 t, 16,635 t e 18,360 t para os três respectivos modelos.

Os bagageiros são projetados no limite máximo do regulamento: 13 m³. O modelo RS, devido ao fato de possuir característica própria de menores dimensões, é dotado de um espaço menor para bagagem, de 11 m³. Beck adianta que, caso o usuário opte por acessórios como, por exemplo, ar condicionado, a orientação é no sentido de suprimir assentos para que o peso continue dentro das exigências legais. “A legislação estabelece os limites máximo e mínimo, podendo cada fabricante agir dentro das faixas permitidas”, avisa.

O gerente do departamento de Desenvolvimento de Técnica Prescritiva da MBB adianta que, periodicamente, os modelos da montadora passam por auditorias técnicas para enquadramento dentro das regras vigentes. “Todos os nossos modelos saem de fábrica atendendo a normas atuais de pesagem e a outros critérios, adotados para as suas dimensões, estabelecidos pelo país onde os veículos são comercializados”, afirma.

ENTREVISTA

Fernando Cunha***Sistema único nas paradas***

■ Criada em julho de 1991, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos passou a primeira fase de sua vida no equacionamento do problema que, segundo seu atual secretário, Fernando Augusto Cunha, é a razão de ser desse órgão estadual de São Paulo: a deficiência dos transportes coletivos na região metropolitana da capital. Concentrando cerca de 17 milhões de habitantes — quase 11% da população brasileira — em oito mil quilômetros quadrados, o que não chega a 0,1% do território nacional, a região metropolitana abrange 39 municípios, gerando 6,5 milhões de empregos, o que acaba por se traduzir em 30 milhões de viagens individuais/dia, sendo 34% a pé, 39% em transporte coletivo e o restante em transporte individual.

A movimentação coletiva dos habitantes é feita, em sua maior parte (7,9 milhões de viagens/dia), por meio de transporte sobre pneus. Apenas 1,2 milhão de viagens são feitas por meio de trens, 2,3 milhões usam Metrô e 0,6% lançam mão de outros meios, como, por exemplo, lotações.

Fernando Cunha, cujo *currículo* inclui carreira de mais de quinze anos na Cesp — Companhia Energética de São Paulo, assumiu a STM em lugar de Aloysio Nunes, quando este saiu para se candidatar à prefeitura da capital paulista, no segundo trimestre do ano passado. Sua maior incumbência, agora, é executar um audacioso projeto de ampliação e de integração do sistema de trens metropolitanos, visando aumentar o número de viagens em mais



2 milhões/dia. Para isso, estão previstos o pioneiro empreendimento de estadualização da CBTU, a construção de dois ramais férreos e, ainda, o início de construção da quarta linha do Metrô, que ligará a estação Clínicas, já em operação na região Centro-Sul da cidade, a Ferreira, bairro da zona Sul, hoje com sérios problemas de transporte coletivo.

Transporte Moderno Passageiros — *Qual foi a primeira medida tomada pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos para viabilizar a melhoria dos transportes por meio de trens na região metropolitana?*

Fernando Augusto Cunha — A primeira medida foi a efetivação da estadualização da CBTU para que pudéssemos integrar sob um só gerenciamento os 190 quilômetros de linhas férreas da empresa federal. Os governos estadual e federal firmaram acordo para a transferência da exploração e gerenciamento da empresa pelo prazo de cinquenta anos. O patrimônio ainda é propriedade da RFFSA, e só deixará de sê-lo por meio de decisão aprovada pelo Congresso. Por enquanto, ele será 'emprestado' ao governo estadual, juntamente com os funcionários, para gestão e para exploração do sistema.

TMP — *O governo de São Pau-*

O secretário dos Transportes Metropolitanos, Fernando Cunha, explica como está sendo feita a integração dos trens metropolitanos, que inclui a extinção da CBTU/SP e a criação da Companhia de Trens Metropolitanos

lo assumirá as dívidas da CBTU?

FC — Não. O acordo foi condicionado à recuperação e ao saneamento da empresa. Para tanto, o governo federal negociou empréstimo com o Banco Mundial, no valor de US\$ 135 milhões, no qual se compromete a transferir a empresa, com as dívidas quitadas, até o final deste ano de 1993. O governo federal também entrará com parte dos recursos para pagamento das dívidas, uma vez que o valor dos débitos é, no mínimo, o dobro disso.

TMP — *Quem gerenciará a CBTU?*

FC — Na verdade, a CBTU desaparecerá. Ficará integrada à CPTM — Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, criada em junho de 1992, e que englobará, ainda, a parcela de trens metropolitanos da Fepasa. Durante este ano, será implantada a CPTM, e terá as tarefas de integrar os subsistemas das duas empresas e de gerenciar seus 250 km de vias férreas. Em janeiro de 1994 já deverá estar operando, com carros que levam a sua marca.

TMP — *Como se dará a integração das duas companhias de estrada de ferro?*

FC — A Secretaria dos Transportes Metropolitanos desenvolveu um amplo projeto, que transformará a operação das duas empresas em um único sistema de transporte ferroviário para atender a toda a população da região metropolitana. Além da modernização e da ampliação da frota e do sistema, com aquisição de equipamentos para eletrificação, sinalização, telecomunicação e controle, está prevista a construção de um novo ramal e de oito estações, e, ainda, a implantação da ligação metroviária entre a Consolação e Pinheiros, na zona Oeste da cidade. Com isso, a população da zona Sul terá acesso ao terminal do Metrô, em Pinheiros, através do novo ramal férreo, de seis quilômetros, e de trilhos mais anti-

gos da Fepasa, que levarão, passando pela estação do Metrô Pinheiros, até o centro da cidade ou até outras regiões servidas por trilhos ou por sistemas sobre pneus. As zonas Leste e Oeste terão ampliado e reforçado o corredor já existente, e ganho integração física entre linhas que hoje são da Fepasa e da CBTU. Desse modo, serão oferecidas mais viagens justamente nas regiões diagnosticadas como de maior deficiência em transporte coletivo, e cuja população é maior.

TMP — *O Metrô entrará na gestão integrada do transporte ferroviário?*

FC — O Metrô continuará sendo uma empresa independente, como agora. Ele está subordinado apenas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, e a idéia é fazer com que as operações se casem, por meio de diretrizes básicas da STM, sem interferência direta na empresa.

TMP — *Como a população paulista sentirá as mudanças em curso?*

FC — Tão logo seja implantada a primeira fase do projeto de integração, prevista para três anos, iremos conseguir um acréscimo de mais 2 milhões de viagens/dia por trens. O intervalo entre um trem e outro diminuirá dos dez minutos atuais, em horários de pico, para seis minutos, e depois para três minutos. Fora dos horários de pico, os trens dos subsistemas chegam hoje a passar a intervalos de mais de vinte minutos. Queremos ter um serviço com o mesmo nível de qualidade do Metrô, em eficiência operacional e em segurança. Porém, dadas as características diferenciadas entre uma modalidade e outra, os intervalos entre as composições em uma e em outra modalidade sempre serão diferentes. O Metrô mantém intervalos de noventa segundos entre a passagem dos trens, transportando em cada composição cerca de mil pessoas, ao passo que os trens podem movimentar

mais de duas mil pessoas, mantendo, porém, frequências menores.

TMP — *Qual o montante de investimentos necessário para todas as melhorias, inclusive para as obras e para o trecho de seis quilômetros da quarta linha do Metrô?*

FC — Estão previstos gastos no valor de US\$ 2,3 bilhões, sendo que US\$ 1 bilhão já na primeira fase, que inclui as obras do Metrô, a modernização e a ampliação das capacidades, algumas estações ferroviárias novas e parte do novo ramal da zona Sul.

TMP — *Como a Secretaria conseguirá os recursos?*

FC — A intenção é buscar em três grandes fontes de financiamento: o Tesouro Estadual, o Banco Mundial e recursos de instituições estrangeiras, pelo prazo de dez a quinze anos de pagamento.

TMP — *Quem financiará o que nesse programa de recursos?*

FC — O saneamento da CBTU já está com o acerto feito, em fase de liberação. Para o programa de integração, via CPTM, o BIRD também está participando, com proposta de financiamento de US\$ 350 milhões, em fase de tratativas. Para a terceira parte, bancos financeiros da Espanha e da França estudam aprovação de proposta. Esperamos posicionamento dessas instituições até o primeiro trimestre deste ano. Além desses, os japoneses também foram consultados sobre a possibilidade de financiamento a fundo perdido.

TMP — *Os bancos estrangeiros financiarão as obras?*

FC — Não. As obras são, praticamente, todas elas da alçada do Banco Mundial, incluindo aí o tronco do Metrô. Os bancos estrangeiros financiariam, basicamente, equipamentos importados para a modernização e para o controle do sistema. Os equipamentos que forem adquiridos no Brasil serão financiados pelo Tesouro Estadual.

Produção cresce, mas vendas internas derrapam



Foto: Divulgação

A Mercedes-Benz aumentou a produção para atender às exportações

1992 foi um ano marcante para a indústria brasileira de ônibus. A produção, até novembro passado, foi de 23 751 unidades, soma de onze meses que superou o resultado de 1991 (22 837 unidades), até então o recorde do setor desde 1957. O Brasil, maior país produtor de ônibus (de peso superior a 8 toneladas) do mundo consegue, em escala cada vez maior, baratear o veículo sem desprezar o imprescindível ingrediente da qualidade. “Nossos ônibus custam metade do preço de um similar europeu”, garante um exportador do ramo.

No entanto, em vendas internas os ônibus derraparam. As vendas acumuladas até novembro somam 12 730 unidades, com queda de

16,5% em relação a igual período do ano passado. 1992, aliás, foi recorde (em 35 anos) nas vendas domésticas de ônibus — 16 683 unidades, um resultado, pelo menos por ora, difícil de se repetir. Para 1993, as previsões são de desempenho inferior ao de 1992.

As exportações de ônibus estão de arrasar — 8 191 unidades foram embarcadas de janeiro a novembro, superando, de longe, o recorde (ano todo de 1992), quando as indústrias brasileiras colocaram 6 297 ônibus no mercado externo. A vitalidade do mercado mexicano puxou os negócios. Espera-se que, para 1993, o México confirme à Scania do Brasil a programação de 600 unidades de uma enco-

menda total de 3 mil veículos, 600 deles eniregues ao longo de 1992.

A Mercedes-Benz, líder do mercado, conseguiu aumentar a participação interna, que passou de 79% em 1991 para 83% em 1992, apesar de ter sofrido uma redução de 12% nas vendas internas. A montadora comercializou, em 1991, 13 600 unidades, contra 11 900 em 1992. Nas exportações, porém, a Mercedes-Benz brasileira, segundo seu presidente, Rolf Eckrodt, teve um crescimento de 27%, vendendo para países estrangeiros 7 500 ônibus, contra 5 900 vendidos no ano anterior.

No entanto, apesar desse resultado, a montadora não tem perspectivas otimis-

tas para 1993. “A partir de setembro, começamos a sentir um declínio no mercado interno”, admite Eckrodt. Ao contrário da concorrente, a MBB não deposita esperanças no mercado latino-americano. Acredita que países como o México e a Argentina, bons compradores em 1992, não continuarão a adquirir veículos brasileiros. “O potencial desses mercados já dá mostras de esgotamento”, afirmam diretores da montadora. Admitindo fechar o ano de 1992 no vermelho, Eckrodt prefere não dar números do prejuízo; apenas lamenta perder 10% de seu pessoal, que se compunha de 20 625 funcionários, em dezembro de 1991.

Novos Mercedes para enfrentar a linha F

A Mercedes-Benz prepara dois novos modelos de chassis pesados de ônibus para enfrentar a linha F da Scania e os novos chassis da Ford e da Volkswagen, que chegam em março ao mercado brasileiro. Depois do 1618, OF, com motor frontal, a marca da estrela de três pontas vai lançar, em março, o OF-1620, com motor na faixa de 200 cv. Depois, virá o OF-1625, intercoolado, com potência de 250 cv e entreeixos de 6,50 m, maior que o OF-1620, de 6 m.

Tudo isso, além de representar uma resposta do líder absoluto de mercado, também é reflexo de uma decisão tomada, há algum tempo, na Alemanha, de transferir à subsidiária brasileira da Mercedes a responsabilidade mundial pelo desenvolvimento de chassis de ônibus. Afora o prestígio, o Brasil passa a responder mundialmente pelas exportações de ônibus do tipo-chassi, uma atividade que garantia à matriz alemã vendas externas em torno de mil unidades por ano.

CATRACA

■ Em 1992, o transporte aéreo brasileiro embarcou um número de passageiros 20% menor que em 1991, fechando o ano com aproximadamente 15 milhões de pessoas transportadas. Mais de 85% das vendas de passagens destinaram-se a pessoas jurídicas. Esse mercado, no

Brasil, já chegou a se dividir, igualmente, entre empresas e pessoas físicas.

■ O prefeito eleito da cidade de São Paulo, Paulo Salim Maluf, disse que vai acabar com o subsídio da tarifa de ônibus do sistema

municipalizado, uma vez que a subvenção “vai direto para o bolso dos empresários”. Lúcio Gregori, secretário municipal dos Transportes, rebateu as críticas afirmando que o subsídio em São Paulo é necessário para que seja mantida uma boa qualidade

dos transportes. “Os passageiros é que estão sendo subvencionados”, disse, ressaltando que a passagem de ônibus na capital paulista custaria Cr\$ 5 400, em dezembro, em vez de Cr\$ 2 900, caso o poder público não bancasse uma parte.



Qualidade do combustível é vital para motor a gnc

Com a afirmação segundo a qual se "a qualidade do gnc não for satisfatória, um motor movido a esse combustível poderá ser destruído em poucos minutos", o engenheiro Antônio Carlos Sabino, da MWM Motores Diesel Ltda., levantou uma discussão que, até esse momento, nunca se apresentara nas considerações relativas ao uso do gás natural para fins automotivos.

Segundo ele, no desenvolvimento que a MWM faz atualmente para o seu motor a gnc, em parceria com a Autolatina, estão sendo registradas informações que indicam ser alto o número de metano necessário para que o motor tenha um desempenho satisfatório. Caso o número de metano seja baixo, os motores apresentarão o efeito detonante, isto é, a queima descontrolada, que procede de maneira explosiva e que danifica o pistão. O número de metano no gás natural é equivalente à octanagem na gasolina. No gás puro, o número de metano é igual a 100. Segundo Sabino, o gás natural cujo número de metano é inferior a 75, não é apropriado para uso automotivo, servindo apenas para uso industrial. O combustível distribuído pela Petro-

brás, a exemplo do diesel e da gasolina, não mantém sempre o mesmo número de metano. Sabino, porém, afirma que o Brasil possui um dos melhores gases naturais do mundo, em especial o da Bacia de Campos, com número de metano igual a 88. Na MWM, está sendo comprovada a necessidade de motores adaptados para uma qualidade de gnc estável. "Se um motor for projetado para um determinado nível de metano e trabalhar com outro, de faixa muito diferente, as consequências serão comprovadamente danosas", diz. Sabino também esclarece que a Petrobrás tem condições tecnológicas de 'purificar' o gás natural, por meio de tratamento em destilarias.

O motor a gás da MWM é um modelo da série 10 6.10 G, turbinado, de 175 cv. Sabino afirma que a empresa está conseguindo reduzir a emissão de NOx (óxidos de nitrogênio) com o uso da câmara *waste-gate* com combustão *learn-burn*, que se define como uma mistura ar/combustível com maior quantidade de ar. Segundo o engenheiro, o uso desse sistema resultou em ligeiro aumento de emissões de CO, que poderá ser reduzido com o uso de catalisadores.

Rek Express já lucra com as linhas especiais

A Rek Express vai bem no negócio novo de operar linhas especiais na capital paulista. Acreditou, investiu

na compra de uma centena de monoblocos Mercedes, recrutou motoristas treinados e educados, fez *marke-*

ting, fez propaganda e colhe, sem pressa, os primeiros frutos de sua ousadia. "O retorno vai demorar uns cinco anos", prevê Roberto

Carlos Kurzweil, dono da Rek, empresa originária da construção civil e da coleta e reciclagem de lixo.

Lufthansa recebe o primeiro Airbus A340



Foto: Divulgação

O novo avião começa a operar no Brasil no segundo semestre de 1993

A Lufthansa é o cliente pioneiro do Airbus A340, o primeiro avião de longo alcance fabricado nos últimos vinte anos, considerado o somatório de todas as tecnologias e experiências atualmente à disposição da indústria de transporte aéreo e das companhias aéreas. A primeira unidade, de uma encomenda de quinze aeronaves negociadas a US\$ 100 milhões cada uma, foi entregue à empresa alemã no final de novembro. As outras deverão ser entregues

entre janeiro e outubro de 1993. Desenvolvido e construído na Europa, com autonomia de voo de 12 800 km, o Airbus A340 consome 40% menos combustível que seu antecessor, o DC 10, segundo a Lufthansa. A capacidade de passageiros é a mesma que a de um avião a jato com autonomia de voo média equivalente ao de um Boeing 747-400. Além das rotas europeias, o Airbus A340 também operará no Brasil, a partir do segundo semestre de 1993.

Falência da Onda abre mercado uruguaio

A extinção da empresa Onda, que dominava cerca de 60% do transporte interestadual e interprovincial de passageiros no Uruguai, abriu novas oportunidades de negócios aos competitivos fabricantes de ônibus instala-

dos no Brasil. Que o diga a Scania, que vendeu recentemente 41 ônibus a duas companhias em ascensão, a Cia. Oriental de Turismo e a Nuñez Transportes e Turismo. Para ambas, foi fornecida a carroçaria Nielson.

Clandestinos viram ônibus-lotação em SP



Prefeitura cria 24 linhas na periferia para os ônibus alternativos

Depois de muita polêmica, a prefeitura de São Paulo começou a equacionar o problema dos transportes clandestinos. Para o final de 1992, preparava-se a entrada em operação, no sistema paulistano de coletivos sobre pneus, de aproximadamente trezentos ônibus, em 24 linhas distribuídas mais intensamente na periferia da cidade, principalmente nas zonas Sul e Leste, e denominadas linhas de ônibus-lotação. As tarifas serão mais altas do que aquelas que vigoram para o sistema municipalizado, e o parâmetro para o estabelecimento dos preços será fixado pelo Executivo municipal. Os passageiros só poderão viajar sentados e os veículos poderão ser dos tipos rodoviário ou urbano, desde que atendam a

especificações constantes no regulamento. Os veículos serão vistoriados para avaliação das condições técnicas, da segurança, do conforto, da confiabilidade e da eficiência. Os operadores dos ônibus-lotação, as pessoas agrupadas em cooperativas e as proprietárias de apenas um ônibus firmaram contrato de concessão por dois anos, que poderá ou não ser prorrogado, a critério do Poder Público.

Segundo a Assessoria de Imprensa da CMTC, os ônibus-lotação não concorrerão com a municipalização, pois irão operar onde esta ainda não chegou totalmente. "Esses ônibus-lotação constituem uma frota auxiliar, que faz um transporte especial, a exemplo do sistema de ônibus especiais que circulam hoje pela cidade."

Venâncio Aires informatiza rodoviária

A informatização chegou até o Terminal Rodoviário Alfredo Scherer, em Venâncio Aires (RS), a 130 km de Porto Alegre. Desde outubro, a exemplo do que ocorre em Porto Alegre, as passagens estão sendo emitidas por meio do TEP — Terminal Eletrônico de Passagens, desenvolvido pela Spar Processamento de Dados e Assessoria Rodoviária, a mesma empresa responsável pela implantação de um sistema informatizado na capital gaúcha.

Diferentemente do sistema de Porto Alegre, onde a emissão é totalmente controlada pela Administradora da Rodoviária (com talonários unificados), o de Venâncio Aires utiliza talões de bilhetes fornecidos

pelas onze transportadoras, o que facilita o controle das vendas para as operadoras de transporte, uma vez que os talões são numerados. O investimento para instalação do sistema informatizado foi de US\$ 10 mil, segundo Raul Pedro e Lillian Maria Schuh, há 13 anos concessionários da Estação Rodoviária. Como vantagens, eles destacam o maior conforto para os passageiros, acabando-se com a venda dupla de poltronas, maior eficiência na administração e, ainda, eliminação da evasão de receita. O terminal de Venâncio Aires movimenta, atualmente, uma média de mil passagens/dia, com quatro guichês de atendimento e sete funcionários.

Ruas monta revenda de chassis Volkswagen

O Grupo Ruas vai vender chassis de ônibus Volkswagen. É uma concessionária que nasce com sucesso garantido pelos mais de 2 mil ônibus que integram a frota das quinze empresas do grupo paulistano. A revenda, com sede em São

Paulo, deverá ser uma das maiores da VW, divisão da Autolatina, maior empresa automobilística da América do Sul, que, a partir deste primeiro trimestre de 1993, faz sua estréia com os chassis VW e Ford.

CATRACA

■ O 9º Congresso Nacional de Transportes Públicos, promovido pela ANTP — Associação Nacional de Transporte Público, será realizado de 26 a 30 de abril de 1993, no Centro de Convenções do Hotel Castellar, em Florianópolis (SC). Mais informações poderão

ser obtidas pelo fone (011)283-2299.

■ A Thamco, encarregadora de ônibus instalada em Guarulhos (SP), pisou no freio da expansão contínua que vinha imprimindo ao seu negócio. Por exemplo, cortou de dois turnos para um turno seu regime

de trabalho, e reduziu de 12 para 8 o número de carroçarias produzidas diariamente.

■ O decreto de desregulamentação do setor Rodoviário de Passageiros (ver TMP nº 16, edição de novembro passado), elaborado pelo Ministério dos Transportes,

sofrerá um desvio de percurso. Passará pelo Congresso Nacional depois que a Consultoria-Geral da República transformá-lo em Projeto de Lei. Assim, poderá ser discutido e reformulado pelos deputados e pelos senadores. Não se sabe, ainda, o prazo para que seja votado.

**Ligue grátis
para o
VOAR
(041) 800-6161**

**Se você tem muito chão
pela frente, é melhor ter
nosso novo telefone por perto.**



Ligação Gratuita
(041) 800-6161
Região Metropolitana de Curitiba 9 (041) 272-6161

Quem tem um Volvo sempre pode contar com o VOAR – Volvo Atendimento Rápido. O VOAR é um serviço criado para atender a todos os profissionais da estrada que trabalham com veículos Volvo. No caso do equipamento precisar de assistência técnica, basta ligar para (041) 800-6161, de qualquer lugar do Brasil.

Quem tem um Volvo sempre pode contar com o VOAR – Volvo Atendimento Rápido. O VOAR é um serviço criado para atender a todos os profissionais

E para 9 (041) 272-6161 da Região Metropolitana de Curitiba. Os mecânicos do VOAR vão aonde você estiver e resolvem a maioria dos casos em menos de 48 horas. Anote o novo telefone do VOAR e tenha-o sempre com você. Se a estrada deixar você na mão, o VOAR não vai deixar você na estrada.

VOLVO

XZE

Evolução da Tecnologia Lógica



MICHELIN

RADIAL