

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 27 - Nº 313 - FEVEREIRO 1990 - NCz\$ 190,00



Editora TM Ltda

7

TRANSPORTE FRIGORÍFICO

Mercado firme leva
ao aperfeiçoamento



MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS

O lento processo
de mecanização

NOVA LINHA HYSTER SÉRIE A: QUANDO A HYSTER É MAIS HYSTER.



A mais avançada e tradicional marca de empilhadeiras lança uma nova linha - atual, moderna e mais produtiva. A Série Challenger, na faixa de 1750 a 3000 kg.

Dotada das mais recentes inovações tecnológicas, a Série A oferece um desempenho de grande rentabilidade operacional e a maior vida útil que só uma Hyster pode lhe garantir.

Consulte o seu Distribuidor Hyster. E você confirmará esta realidade: quando a Hyster consegue ser mais Hyster, é porque há algo de novo no mundo das empilhadeiras.



COMPANHIA HYSTER

Brasif • Dimaro • Lion • Mesbla • Pontes

CHALLENGER 35A • 45A • 55A • 60A

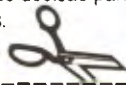
QUEM DECIDE PRECISA DE INFORMAÇÃO

QUEM DECIDE
NA ÁREA DE
TRANSPORTE COMERCIAL
PRECISA DE
TRANSPORTE MODERNO

Há 26 anos que TRANSPORTE MODERNO vem cumprindo o papel de principal ferramenta de trabalho para o gerenciamento de frotas comerciais e contratação de serviços.

Com TRANSPORTE MODERNO, você acompanha de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais, manutenção, pintura, segurança, tarifas, alternativas energéticas, seleção dos meios de transporte, problemas logísticos etc.

Faça uma assinatura de TRANSPORTE MODERNO. É a primeira grande decisão para os seus negócios.



transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO, ao custo de 80 BTN's

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque n° _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de NCz\$ _____
- Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo:

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Insc. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP



OFERTA ESPECIAL!
Com a sua assinatura anual de
TRANSPORTE MODERNO, você
paga apenas 10 exemplares e
recebe 12. Além do anuário **AS**
MAIORES DO TRANSPORTE



Editora TM Ltda

R. Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
04117 - São Paulo - SP
Tels.: (011) 572-8867/575-1304/
575-4236/575-3983
Telex: (11) 35247

ISR-40-3723/84
UP AG. CENTRAL
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmem Lúcia Torres

Walter de Sousa

Francisco C. dos Reis (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Wellington Almeida (Brasília) Roberto Galletti (Rio de Janeiro) Orides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine Saboya (Santos)

Fotógrafo

José Romeu Feixas

Colaboradoras Autônomas

Nilton Queiroz, Roberto Faustino (São Paulo) Alberto Marques (Santos) César Lima (Rio de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadele, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Carlos F. Soares Jr.

Murilo Oliveira

Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31

Fone: (041) 335-1871 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

R. Gonçalves Ledo, 118

Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855

Telex 511917

90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LÓBRA - Mala

Direta, Comércio

e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) 67 BTNs

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso NCz\$ 123,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 26 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob nº 705 em 23/3/1963; última averbação

nº 26 394 em 20/7/1988.

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, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

572-8867 • 575-4236 • 575-1304

Fones: 575-3963 • 570-5560 • 571-7017

570-4818

Fax (011) 571-5869

Telex (011) 35247

C.G.C. 53 995 544/0001-05 Inscrição Estadual

nº 111 168 673 117

Filiada à ANATEC

transporte

MODERNOANO 27 - Nº 313 - Fevereiro de 1990.
ISSN Nº 0103 - 1058 - NCz\$ 190,00

SUMÁRIO

MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS**14****Vantagens de organizar a expedição**

As empresas industriais e de transporte de cargas ainda não despertaram para a necessidade de mecanizar a expedição.

CARGA FRIGORÍFICA**18****Um mercado em constante evolução**

Sustentado pelo mercado de importação de frutas e peixe do Cone Sul, o transporte sob temperatura controlada dá mostras de vitalidade.

TRANSPORTE URBANO**24****Grande debate pela volta do bonde**

A EBTU quer que a instalação de bondes modernos nos grandes centros urbanos do país saia de um grande debate nacional.

AVIAÇÃO**31****Indústria não dá conta da demanda**

As perspectivas de crescimento do transporte aéreo de cargas e de passageiros para esta década entupiram de encomendas os grandes fabricantes de aviões.

MANUTENÇÃO FERROVIÁRIA**32****As saídas para a falta de recursos**

Técnicos discutem as dificuldades de operação dos trens suburbanos e a falta de recursos para manutenção.

MARÍTIMO**34****Brasil e EUA prorrogam acordo**

O acordo bilateral Brasil-Estados Unidos pao transporte marítimo foi a solução das autoridades diante do governo Collor.

RADIAIS SEM CÂMARA**36****Mercado interno começa a esquentar**

O lançamento do radial sem câmara Pilote 80, Michelin, faz parte de um programa de radialização da frota nacional.

TRANSPORTE PÚBLICO**42****Municipalizar receita para não falir**

Embora a prefeita de São Paulo defenda a muda receita, a medida é encarada pelo empresariado como a saída para a inadimplência.

SEÇÕES**Neuto Escreve 5 - Atualidades 8 - Atualidades - Mercado de Novos 45 - Mercado de Usados 49 - Carroçarias 51 - Custos 52 - Fretes 53 - Produção 54 - Legislação 56 - Produtos 55 - Publicações 57 - Entrevista 58**

Capa: Foto J. R. Feixas

S

sf - Qualidade de sério, modos próprios de pessoa séria.

ERIEDADE

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 26 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação séria é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a seriedade é um deles.



Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano.
Sei que receberei 12 exemplares por apenas 80 BTN's.

NOME _____
ENDEREÇO _____ FONE _____
CEP _____ CIDADE _____ ESTADO _____
EMPRESA _____
CGC _____ INSC. EST. _____
ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tels.: 572-8867 575-1304/575-4236/575-3983
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP



NEUTO

ESCREVE

O gás, o trolebus e o álcool

Depois de mais de oito anos de exaustivos testes, já não paira a menor dúvida quanto à viabilidade técnica e econômica do gás natural combustível (gnc) como substituto adequado — e até vantajoso — para o diesel no transporte coletivo urbano.

Desde 1987, a Mercedes Benz oferece motores especialmente projetados para queimar gnc. Os coletivos convencionais já em tráfego podem receber a qualquer momento um confiável kit (desenvolvido pela Rodagás) capaz de convertê-los rapidamente em veículos bicombustível (diesel/gnc).

Aderindo ao gás, o operador público ou particular estará reduzindo suas despesas com combustível (o gnc custa 20,84% abaixo do diesel), economizando lubrificantes, prolongando a vida de seus veículos e até mesmo abrindo as portas para melhores condições de financiamentos junto à Finame.

Para os habitantes dos grandes centros, a troca é igualmente vantajosa. Além de totalmente isento de enxofre, o gnc, segundo dados da Petrobrás Distribuidora, reduz em 87% a emissão de monóxido de

carbono e em 82% a de hidrocarbonetos. Da mesma forma, o nível de fuligem cai 65% e o de óxidos de nitrogênio, 53%.

O uso do gás também beneficia a política energética do país, a Petrobrás e suas distribuidoras. Afinal, trata-se de substituir um combustível nobre, que exige importações ocasionais e, junto com o glp, comanda a demanda de petróleo bruto, por outro que está sendo desperdiçado ou mal aproveitado e cujas reservas são bastante grandes.

Tantas virtudes, no entanto, ainda não foram capazes de garantir o sucesso do gás. Embora a Petrobrás tenha condições de atender a até 33 mil ônibus de Fortaleza a São Paulo, os veículos em operação não passam de 250, a maioria concentrada no Rio de Janeiro. Natal, por exemplo, já ganhou um posto para trezentos ônibus, mas só abastece cinquenta. Já em São Paulo, os nove coletivos a gás da CMTC são abastecidos por cilindros trazidos do Rio de Janeiro.

Apesar disso, não se pode acusar as operadoras públicas de desinteresse. Pelo contrário, muitas delas parecem dispostas a transformar o gnc num aríete capaz de romper as rígidas barreiras à renovação de frotas impostas pela Resolução n.º 1 469 do Banco Central, que congelou o endividamento das estatais nos níveis do final de 1987.

Entre os operadores privados, porém, impera boa dose de ceticismo. O combustível, hoje, não responde por mais do que 12% dos custos operacionais, reduzindo bastante os benefícios de qualquer inovação. Mas o maior temor é de outra natureza. Embora isento de impostos como o IVC e o ICMS em alguns municípios e Estados, o gnc não é subsidiado. Nada impede, porém, que, no futuro, seja premiado por algum imposto, taxa ou alínea de ocasião, capaz de anular seus benefícios econômicos.

Precedentes não faltam. A energia elétrica farta e barata, por exemplo, que estimulou incontáveis planos de implantação de trolebus, hoje, além de escassa, é cobrada pelos valores de pico. Da mesma forma, o Proálcool, concebido para evitar importações e estimulado pela política de preços, desembocou em aumentos imprevistos, ameaça de racionamento e importação de metanol.

Parodiando De Gaulle, resta indagar quando é que o Brasil vai se transformar, finalmente, em um país sério.



Pressa provoca enganos na edição da Brasil Transpo

Gostaria de parabenizar **TM** pela excelente matéria de apresentação da VI Brasil Transpo.

Agradecendo o espaço concedido à cobertura de nossos lançamentos, o Tacomaster B e o Tacomaster BV, gostaríamos de apontar algumas incorreções na reportagem:

O título "No tacógrafo, controle de frota" colide frontalmente com a proposta do aparelho, que é controlar as rotações (rpm) e as velocidades do veículo mesmo sem o uso do tacógrafo.

A foto publicada é de outro equipamento por nós fabricado, o Drivermaster, e não do Tacomaster, ao qual o texto se refere.

No mais, o texto está totalmente correto. Parabenizamos **TM** pela forma simples e objetiva como o assunto foi abordado.

Aproveitamos para ressaltar que as duas versões do aparelho são a de sufixo B (sem acumulador de excesso de velocidade) e a de sufixo B/V (com acumulador de excesso de velocidade). O Tacomaster sem sufixo é o kit registrador gráfico de rpm para tacógrafos, lançado em 1983.

MARCO A. TONUSSI RODRIGUES
Diretor Comercial
Tacom Ltda.
Belo Horizonte-MG

***TM** lamenta estes e outros enganos cometidos na edição que circulou no Anhembi na abertura da Brasil Transpo. Como diz o ditado, a pressa é inimiga da perfeição.*

A sexta marcha e o limite de 80 km/h

A empresa Armarinho Santo Antonio, assinante da conceituada revista **Transporte Moderno**, vem solicitar ao seu corpo técnico alguns esclarecimentos com referência ao limite máximo de velocidade de 80 km/h e as conseqüências desse limite para a vida útil de um veículo:

O limite de 80 km/h é salutar para a vida útil de um veículo, especificamente para o motor deste veículo, quando é um Cargo 1618 ou similar, com motor FT066T, caixa de marcha com sexta velocidade, considerando que este limite torna quase impossível a utilização da capacidade plena do motor e da caixa de velocidade?

Como as demais empresas encaram este limite de velocidade, dentro da problemática acima colocada, e como contornam tal problema?

JONES A. FERNANDES NEVES
Ubá-MG

O diretor de Operações de Caminhões da Autolatina, engenheiro Luc de Ferran, responde:

O limite de 80 km/h não tem nenhum efeito adverso para a vida útil do motor ou de qualquer outro componente do Cargo.

O caminhão 1618 é equipado com caixa de cinco marchas e o caminhão 1618T é equipado com caixa de mudanças de seis velocidades. Ambos têm disponíveis as relações de eixo traseiro 6,14/83,8:1 e 5,57/7,60:1.

O uso da caixa de mudanças de seis marchas no 1618T, assim como no 2218T, tem por objetivo adequar o conjunto motriz para o peso bruto total combinado de 30 t. Este objetivo é alcançado através de: a) relação de primeira marcha numericamente maior que na

caixa de mudanças de cinco marchas; b) relações de marchas mais próximas umas das outras. Em ambas as caixas, a marcha alta é direta, ou seja, tem relação 1,00:1.

O motor Ford Diesel turbo, usado no 1618 e no 1618T, atinge o torque máximo a 1 600 rpm e a potência máxima a 2 600 rpm. Na marcha mais alta, a 80 km/h, as velocidades do motor são de 2 554 rpm e 2 317 rpm, respectivamente, com as relações 6,14:1 e 5,57:1. Estas velocidades do motor estão portanto dentro da faixa própria para o seu bom funcionamento.

Considerando-se um peso bruto total de 22 t, carga alta, pneus radiais e a relação de eixo traseiro 6,14:1, a marcha mais alta pode ser usada a velocidades acima de 50 km/h em trechos de estradas com rampas de até 1,9%. A 80 km/h, no plano, haverá uma reserva de potência de 38% e uma capacidade de rampa de 1%. Com a relação de eixo traseiro 5,57:1, a marcha mais alta pode ser usada a velocidade acima de 55 km/h em trechos de estrada com rampas de até 1,6%. A 80 km/h, no plano, há reserva de potência de 34% e uma capacidade de rampa de 0,8%. Não há, portanto, impossibilidade de utilizar a marcha mais alta. A 80 km/h, o motor tem reserva de potência para vencer as rampas mencionadas ou para compensar ventos contrários ao movimento do veículo.

Para orientar a adequada operação dos caminhões, segue anexa a apostila "Dirigindo com economia".

A redação de **TM** endossa as conclusões da Autolatina. A limitação da velocidade não prejudica o motor; antes, prolonga a sua vida útil e cria reserva de potência. Mas, se isso não impossibilita a utilização da sexta marcha, pelo menos reduz bastante o seu uso.

Assim, na prática, a caixa de seis marchas torna-se mais necessária para aplicações pesadas (cavalo mecânico, betoneiras e transporte de até 10 m³ de areia ou minério de ferro) do que para veículos toco ou trucado convencionais.



Coloque a seu serviço uma equipe especializada em economizar o seu dinheiro.



Quanto a Mobil pode economizar para você? Muito. Talvez até o custo total dos próprios lubrificantes, caso sua operação seja de grande porte.

A equipe Mobil existe exatamente para orientá-lo na adoção de um programa de redução de custos. A Mobil enviará a sua empresa um representante de vendas e um engenheiro Mobil de lubrificação. Os dois vão analisar suas operações em detalhe, passo a passo. Para saber quantos óleos você usa e onde? Como você opera e armazena os lubrificantes? Após estudos técnicos, a equipe Mobil fará recomendações para possíveis aperfeiçoamentos.

Finalmente, um programa específico de engenharia poderá ser adotado para economizar dinheiro. Através de Programas de Inspeção de Engrenagens, Sistemas Hidráulicos, Inspeção de Motores e Controle sobre Contaminação de Lubrificantes, você poderá reduzir substancialmente seus custos.

Como acontece no mundo todo, use a Mobil para poupar. Produtos de alta qualidade merecem programas de alta qualidade.

Para maiores informações, consulte o Departamento Técnico da Mobil Oil do Brasil.
Av. Paulista, 1009 - 6º andar - CEP 01311
São Paulo - Tel. 011 - 284-6211

Mobil®

**Se não economizarmos seu dinheiro,
não o mereceremos como cliente.**

Dadalti (e), da VW, e Ramos, da Ford: otimismo



Autolatina quer ampliar participação no mercado

A Autolatina se mostra animada a ampliar sua participação no mercado de caminhões e parece acreditar em considerável crescimento econômico este ano. Lélío Ramos, gerente de Marketing da Ford, espera aumentar as vendas internas em 70% sobre os 11 mil caminhões produzidos no ano passado, e Antonio Dadalti, gerente de Marketing da Volkswagen, espera um crescimento de 65% sobre a produção de 8 500 caminhões no ano passado. É que, a partir de julho, começa a centralização da produção de ambas na fábrica da Ford, no bairro do Ipiranga, em São Paulo, com capacidade de produzir 21 caminhões por hora.

“Esse crescimento, que elevará a participação da VW no mercado nacional para 17%, servirá para atender à demanda reprimida e ao interesse despertado pela linha de semipesados lançada no ano passado”, explica Dadalti.

Com a inauguração, em dezembro, do 21º distribuidor exclusivo para caminhões (Ircury, de Ribeirão Preto-SP), a Ford, que deteve no ano passado 22% do mercado, concluiu seu programa de ampliação da rede estabelecido para 1989. Assim, dos 163 distribuidores Ford, 66 já possuem instalações exclusivas para caminhões. Para este ano, programou a inauguração de mais 24.

Banco do Brasil vai complementar a Finame

A partir de fevereiro, os compradores de caminhões pesados e ônibus poderão complementar os 30% de financiamento da Finame com outros 40%, nas mesmas condições, pelo Banco do Brasil. Basta, para tanto, que o encarregador seja filiado ao Simefre.

Um convênio a ser assinado entre o Banco do Brasil e o Simefre vai garantir a participação do próprio Banco do Brasil, do fabricante, e de um banco comercial no financiamento da parcela complementar.

Segundo Celso Viana de Assis, do Banco do Brasil, ainda falta definir a participação das montadoras no programa. “A Mercedes-Benz foi consultada, mas não deu resposta”, informou durante o III Encontro Nacional das Empresas Públicas Operadoras de Transporte Urbano por Ônibus, realizado no final de janeiro, em São Paulo.

Embora inicialmente esteja complementando a Finame, envolvendo setores que usualmente não participam dos financiamentos, como os bancos comerciais e os fabricantes de equipamentos, resta saber se tais setores vão se contentar com modestos juros de 12% ao ano.

Concessão de linha causa polêmica no Paraná

Os transportadores intermunicipais de passageiros do Paraná têm-se mobilizado, nos últimos dois meses, contra a intenção do governador Álvaro Dias de introduzir a concorrência nas renovações de concessão e criação de novas linhas no interior do Estado, porque querem garantir o direito de renovação dentro do regime de exclusividade em vigor. Tudo começou com um decreto do governador, alguns dias antes de ser promulgada a Constituição estadual, que previa a abertura de concorrência para a renovação das concessões e

abertura de diversas linhas. As empresas Sulamar, Viação Garcia, Princesa dos Campos e Graciosa, que se sentiram prejudicadas, entraram com medidas liminares e conseguiram a suspensão do decreto.

Nesse ínterim, a Constituição aprovada na Assembléia Legislativa paranaense incluiu um parágrafo (3º) no artigo 146 mantendo o sistema de exclusividade, tanto para as concessões vencidas como para aquelas por vencer, estabelecendo a competição apenas no caso da criação de novas linhas.

A Procuradoria Geral do Estado recorreu ao Supremo Tribunal Federal e conseguiu a anulação do parágrafo por unanimidade dos ministros, que alegaram depender da aprovação do Código Nacional do Transporte, por lei ordinária do Congresso Nacional, conforme está previsto na Constituição federal.

Diante disso, o governador Álvaro Dias enviou projeto de lei à Assembléia Legislativa regulamentando o transporte intermunicipal de passageiros do Estado mantendo a tese da competição nas renovações de concessão e nas novas linhas. Segundo Antonio Celso Ferreira, chefe do Departamento de Serviços de Transporte Comercial da Secretaria de Transportes do Estado, a intenção do governo é eliminar a exclusividade, com objetivo de estabelecer o regime de concorrência que, na sua opinião, extingue privilégios e abre perspectivas de progresso para pequenas e médias empresas do Estado.

Adair Casagrande, presidente do Rodopar, sindicato que reúne quarenta empresas do setor no Estado, afirmou que o setor não é contra a concorrência, mas deseja preservar o direito de renovação das concessões às empresas que têm investido sistematicamente na renovação de suas frotas. Da mesma forma, considera que a criação de novas linhas prejudica as atuais. E citou a linha Foz do Iguaçu—Guaratuba, passando por Curitiba, que, segundo ele, prejudica a empresa que já opera entre Foz e a capital.



O primeiro bafômetro nacional

Contran obriga teste com uso de bafômetro

Depois de muita controvérsia sobre a legalidade ou não de submeter um motorista ao bafômetro para verificar o teor alcoólico, o Contran resolveu permitir às autoridades de trânsito, em casos de campanhas de segurança ou de fiscalização rotineira ou acidentes, submeterem os condutores de veículos a teste do aparelho alveolar ou bafômetro. A concentração de 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões comprova a embriaguez alcoólica. A punição para quem dirige embriagado é a multa do Grupo I, apreensão da carteira de habilitação por um período de um a doze meses, por decisão da autoridade de trânsito e do veículo, que será liberado após o cumprimento das exigências legais.

Um dos primeiros casos de cumprimento da Resolução n.º 737, de 28 de dezembro de 1989, do Contran, ocorreu em Curitiba, quando o carro do senador José Richa (PSDB-PR) envolveu-se em acidente com o de Fernando Pinto de Melo, no litoral paranaense. Sem maiores conseqüências físicas para o senador, o acidente levou o outro motorista à prisão em flagrante.

Mas o cumprimento dessa resolução esbarra na falta de bafômetro. Um levantamento feito na polícia rodoviária em todo o país apurou que havia, no final de 1989, apenas quinze aparelhos em funcionamento. O primeiro fabricante de bafômetro que obteve homologação do Inmetro foi o CSP, de Campo Grande (MS), que produz cinquenta unidades ao mês. A polícia rodoviária, no entanto, ainda não fez qualquer encomenda, informa Délio Rodrigues, diretor da empresa.

Secretaria dos Transportes gera pressões e disputa

O presidente eleito Fernando Collor prometeu extinguir o Ministério dos Transportes e transformá-lo numa das secretarias do Ministério da Infra-estrutura, juntamente com o do Interior e o das Comunicações. Algumas pressões vêm sendo feitas em sentido contrário, embora haja uma espécie de consenso no Congresso Nacional e entre os técnicos da burocracia estatal visando a aprovação da reforma ministerial.

A dúvida maior fica por conta de quem seria nomeado para ocupar a eventual secretaria. Enganase, porém, quem pensa que a perda do status de ministério não des-

perta interesse pelo cargo. As articulações políticas são muitas e as conversas de bastidores vêm sendo articuladas mesmo antes da abertura das urnas do segundo turno, tanto por políticos mineiros, tradicionais indicadores de nomes para altos postos no Ministério dos Transportes, como por líderes empresariais dos transportadores, que apoiaram financeiramente a campanha de Collor.

Entre os nomes mais cotados até o fechamento desta edição estava, do lado dos empresários, o atual presidente do Syndarma, Meton Soares e Eliseu Resende, indicado por políticos mineiros.



Eliseu Resende: preferido dos mineiros



Meton Soares Jr. representa empresários

ANTP quer regulamentar o transporte urbano

Antes de encerrar o ano legislativo, a ANTP — Associação Nacional de Transportes Públicos entregou às comissões de Desenvolvimento Urbano e de Transportes da Câmara dos Deputados proposta de regulamentação do transporte urbano de passageiros, que assegura aos usuários padrões mínimos de segurança e conforto e tarifas compatíveis com o nível de renda da população.

Antonio Sérgio Fernandes, presidente da ANTP e da Companhia do Metrô de São Paulo, conta que o projeto da ANTP estabelece que os ônibus particulares serão con-

siderados bens públicos para fins de continuidade dos serviços; que os veículos novos só poderão trafegar se obedecerem aos requisitos que garantam o limite máximo de passageiros; que os órgãos gerenciadores adotarão uma política de cobertura de custos adequados ao transporte seguro e confortável; que cada município com mais de 20 mil habitantes terá um plano diretor de transportes prevendo a participação da população nas decisões sobre planejamento, investimentos, implantação e fiscalização das linhas.

Por fim, a proposta da ANTP estabelece que o planejamento urbano levará em conta aspectos sociais, ecológicos, urbanísticos, econômicos e energéticos.

Camilo Cola sai da CNTT, mas poderá voltar

Mal saiu da presidência da CNTT, Camilo Cola já se lançou candidato para a próxima eleição, programada para o final de 1992. Pelo menos é isso o que algumas lideranças empresariais informaram que ficou acertado depois que a candidatura de Thiers Fattori Costa se tornou irreversível, embora Camilo Cola insistisse em ficar por mais uma gestão à frente da entidade máxima dos transportadores. Essa disposição de última hora surpreendeu as lideranças empresariais do setor, que vinham ouvindo há mais de um ano do próprio presidente que não se candidataria à reeleição, abrindo espaço para o lançamento de Costa.

Diante dessa informação, fica configurada uma certa disputa nos bastidores da escolha do substituto de Cola, tida até então como de absoluto consenso.

O fato é que, se o empresário capixaba não resolver se candidatar a nenhum cargo executivo ou legislativo nas próximas eleições de 3



Camilo Cola propenso a retornar à CNTT

de outubro, terá de se penitenciar por algum tempo longe das luzes dos refletores.

Camilo Cola desmente o entendimento prévio para a sucessão da CNTT em 1992, explicando que o novo estatuto da entidade prevê o revezamento de comando por segmento de atividade. "Na seqüência do representante do setor de cargas (Fattori Costa), o de passageiros deverá apresentar candidato à sucessão em 1992. Se, na ocasião, meu nome merecer tal indicação, poderei repetir o mandato."

Mas Camilo Cola não deve se afastar da vida pública. Cogitado para participar do novo governo federal, informa que ainda não havia recebido convite, porém aduz que "no momento oportuno, verei me decidir pela disputa de uma vaga ao Senado.

Autolatina inaugura pista de "crash test"

Um veículo zero quilômetro atinge a velocidade de cinquenta km/h e choca-se com um bloco de 200 t de concreto. Avaliação: os ocupantes do veículo saíram vivos e, se estivessem usando o cinto de segurança, nem sequer teriam o pára-brisa quebrado. Sairiam pela porta, pouco danificada, embora toda a parte frontal do veículo estivesse praticamente inutilizada.

Esta é a garantia que a Autolatina quer dar a seus clientes com a inauguração, em dezembro passado, do "Centro de Impactos Veiculares" — único na América Latina. A pista, chamada de *crash*



Testando a segurança dos veículos

test, consumiu cerca de US\$ 6,5 milhões, sendo que já está previsto o investimento de mais US\$ 3 milhões nos próximos três anos.

Segundo Décio Assaf, gerente de Engenharia do novo setor da Autolatina, o objetivo principal da pista é colocar em prática o já descoberto por meio de programas de computador, a flexibilidade das longarinas (elementos estruturais do veículo) para que elas sanfõnem e amortecem o impacto nos acidentes.

Só no *crash test* são realizados dezoito tipos de medições dinâmicas durante o impacto. O centro possui também equipamento para simulação de capotamento, impacto de veículo contra veículo, impacto em ângulos de até 30 graus e lateral, além de bonecos antropométricos que participam de todos os testes.

DESTAQUE

FNV muda de dono, mas não sai do rumo

Para "comprovar que a mudança do controle acionário da FNV-Fruehauf, da Engesa, para o grupo árabe Arab South America Investment Company não alterará o direcionamento mercadológico da empresa, Antonio Carlos Novaes Romeu, novo diretor comercial, anunciou o início da fabricação de carros-tanques e o lançamento de uma nova suspensão bidirecional, equipando toda a linha de produtos rodoviários, para este ano de 1990. "Esses produtos já vinham sendo preparados há algum tempo e serão lançados normalmente, independentemente da mudança administrativa finalizada em novembro passado", conta.

Responsável por 95% do mercado de longarinas e 50% do de ro-

das para caminhões, a FNV tem, hoje, 73,3% do capital votante em poder dos árabes, e o restante em poder do mercado. No ano passado, a empresa teve um faturamento de US\$ 170 milhões, obtido na venda dos produtos de todas as suas áreas de atuação — ferroviária, implementos rodoviários, autopeças e fundição de aço. De acordo com Romeu, o programa de investimento, de US\$ 50 milhões, em cinco anos, pretende manter a capacidade produtiva para acompanhar o crescimento do mercado interno, a curto prazo, modernizar e até ampliar as linhas de produtos e desenvolver novas tecnologias, incorporando processos mais avançados de manufaturas.

SABE QUEM FATUROU O ÚLTIMO GRANDE PRÊMIO DE MÔNACO?

Não foi o Senna e nem o Piquet. Uma vez mais a indústria brasileira saiu na frente e venceu em Mônaco. Desta vez através do reconhecimento da qualidade dos produtos e materiais para recuperação de pneus fabricados pela Unisa. No final do ano passado, em solenidade com a presença da família real de Mônaco, a International Exporter's Service conferiu à Unisa o Prêmio Qualidade Internazionale, a mais alta comenda dispensada pela comunidade empresarial européia à qualidade de um produto brasileiro. A Unisa realmente ultrapassou os 80 e abriu a década de 90 com diploma de ouro.



UNIÃO INDUSTRIAL DE BORRACHA S.A.

UNISA



UM QUILOMETRO UNISA É MAIS QUE MIL METROS



Jipe na via férrea puxa até 600 t

Caminhão como locomotiva, em nome de flexibilidade

A Companhia alemã Zweiweg, fabricante de *bogies* e outros componentes ferroviários, possui em sua linha européia aquela que deve ser a "locomotiva" mais flexível do mercado. Na verdade, o veículo é um jipe Unimog Mercedes-Benz 4 x 4, especialmente adaptado com o sistema Locotrac (guias para os trilhos), que pode ser abaixado ou levantado pela ação de uma simples alavanca. Com manobrabilidade de automóvel enquanto sobre seus pneus, o Unimog (de apenas 15 HP de potência) pode puxar até 600 t quando sobre os trilhos, mesmo em condições úmidas. "Inacreditável", diz a propaganda da própria empresa.

Ford Europa experimenta semi-reboques cortinados

A Ford começou a usar um novo tipo de semitrailer cortinado cujo teto se expande 40 cm para facilitar operações de carga e descarga. Durante a viagem, o teto é rebaixado e encaixado na estrutura do trailer, mantendo-se a 4 m de altura (limite de lei). O experimento envolve cem unidades. A Ford já utiliza 520 trailers de dimensões semelhantes (com capacidade para 85 m³), mas com laterais rígidas, no transporte de componentes entre as fábricas Ford da Alemanha, Bélgica e Inglaterra.



Teto móvel facilita carga e descarga



Mercedes já testa filtros lambda

Mercedes-Benz mostra tecnologia antipoluição

No seminário sobre Veículos Utilitários e Meio Ambiente, realizado em Stuttgart, a Mercedes-Benz apresentou seu plano LEV — Low Emission Vehicle (baixa emissão veicular) para ônibus e caminhões. Para os veículos de carga a novidade é um filtro de partículas, a chamada "solução lambda". A empresa desenvolveu também sistemas anti-ruídos para os ônibus urbanos. Esses equipamentos já estão em uso experimental em frota oficiais e começam a ser comercializados nos países da Europa que baixaram legislação aumentando o rigor no controle da poluição atmosférica e sonora.

Motor entreeixos mostra várias vantagens, diz Man

Colocar o motor sob a quinta roda do cavalo mecânico é vantajoso, diz a Man. Em seu conceito UXT, o motor de seis cilindros vem instalado deitado, entreeixos. Segundo a Man, o centro de gravidade do caminhão é rebaixado, aumentando a estabilidade. A transferência de peso para o eixo dianteiro em freadas é reduzida, diminuindo as chances de travamento nos eixos do trailer. O eixo dianteiro é aliviado e a quinta roda po-



Mudança de motor alivia eixo dianteiro

de ser movida mais à frente do cavalo, encurtando o conjunto caminhão/semi-reboque. O UXT possui entreeixos de apenas 3,1 m, podendo ser atrelado a qualquer semi-reboque em uso hoje na Europa sem ferir o limite de 16,5 m (para cavalo/semitrailer) de comprimento máximo.

O motor é encapsulado, o que abafa o ruído, e a cabina oferece espaço interno inigualável, informa a fábrica. Em fase de "apreciação" pelo mercado, o UXT pode, em breve, entrar em produção. A Man lembra que 65% dos caminhões pesados na Europa são cavalos mecânicos e que o UXT pode se transformar em alternativa crucial no futuro.

Marinha mercante: falta dinheiro para renovação

Segundo a Lloyd's Register of Shipping, de Londres, navios mercantes com menos de dez anos formam hoje 36% da frota mundial, contra 62% há dez anos; cerca de 60% da frota atual possui entre dez e vinte anos. Como a idade média útil de um navio é de vinte anos, a década de 90 deve ser um período de renovação. Os armadores, porém, reclamam da falta de crédito. A substituição da frota deve exigir entre US\$ 12 bilhões e 20 bilhões por ano nos próximos dez anos, mas não existem canais abertos para a obtenção desse dinheiro.

Entretanto, não há como evitar a renovação da frota. A marinha mercante responde por 90% do comércio mundial, por volume, e por 80%, por valor.