

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 23 - N.º 265 - FEVEREIRO, 1986 - Cr\$ 20 000

  
Editora TM Ltda

**LIMPEZA PÚBLICA**

## Serviço com hora marcada



**TRANSPORTE URBANO**

## Onde o gás é solução



# Só com Mercedes-Benz você tem um atendimento tão perfeito quanto o veículo.

A qualidade Mercedes-Benz não está só nos veículos econômicos, resistentes e confiáveis que ela oferece ao mercado. Ela se encontra também na ampla assessoria prestada ao cliente e na eficiente assistência assegurada ao produto pela Fábrica e por seus Concessionários.

Para isso, a Mercedes-Benz põe à disposição uma infra-estrutura



*A assessoria da Mercedes-Benz envolve desde projetos de instalações de oficinas até modernos métodos de administração de frotas.*

de atendimento sem equivalente em qualquer outra marca. Produto bem assistido, cliente bem assessorado. Essas vantagens, somadas à alta qualidade e adequação dos veículos, fazem dos Mercedes-Benz os preferidos da maioria dos compradores, sejam frotistas ou autônomos. Afinal, bom senso não é privilégio de ninguém.

## Uma assessoria para apontar o melhor caminho. Sempre.

A assessoria da Mercedes-Benz existe para orientá-lo nos momentos de decisão e ajudá-lo a chegar depressa à solução mais rentável para a sua empresa.

Veja de quantas maneiras você

pode tirar proveito da sua boa estrela: no dimensionamento da frota; no controle dos seus custos operacionais, incluindo análises de desempenho dos veículos em condições reais de uso; na aplicação de sistemas que facilitem a administração da empresa; na elaboração de projetos de oficinas; na racionalização do seu estoque de peças; no treinamento de mecânicos e motoristas.

## Uma assistência da melhor qualidade.

### Como o Mercedes-Benz.

Para garantir aos seus veículos o padrão de assistência a que eles têm direito, a Mercedes-Benz conta com a maior rede de Concessionários especializados em veículos comerciais, com mais de 200 endereços no País inteiro.

Eles têm instalações amplas e funcionais, equipes bem treinadas



*O treinamento oferecido pelo Serviço Mercedes-Benz contribui para o aperfeiçoamento da mão-de-obra de frotistas.*

e permanentemente atualizadas em tecnologia Mercedes-Benz, que trabalham com ferramental apropriado e usam peças genuínas testadas e aprovadas pela



Mercedes-Benz. E mantém um estoque permanente de peças de reposição. O atendimento é rápido e cortês.

*A mais eficiente rede de Concessionários do País garante a melhor assistência aos veículos Mercedes-Benz.*

## Nenhuma outra marca pode lhe oferecer tanto.

Só com Mercedes-Benz você tem o veículo certo, da mais alta qualidade, e um atendimento tão



*Peça de reposição para o Mercedes-Benz é como o próprio Mercedes-Benz: em todo lugar você encontra.*

perfeito quanto o próprio produto. E o acesso a todas essas vantagens se dá pelas portas sempre abertas do seu Concessionário Mercedes-Benz. Onde você encontrar o luminoso com a estrela de três pontas, pare e entre: ela é a melhor indicação de que você está no bom caminho.



**Mercedes-Benz**  
Você ganha uma estrela.

## EMB-120 Brasília já tem 151 unidades vendidas

Se depender de aval, não há qualquer dúvida, o EMB-120 Brasília já é um sucesso. A primeira unidade do aparelho foi entregue na primeira quinzena de janeiro para a DLT, Deutsche Luftverkehrsgesellschaft, a principal linha aérea regional da Alemanha e associada da Lufthansa, famosa como lançadora de grandes

sucessos do ar. A empresa assinou contratos de compra de seis Brasília, incluindo peças de reposição e serviços. As vendas, até agora, entre firmes e opções já somam 151 unidades. O otimismo que domina os técnicos da Embraer é explicável porque a fama mundial dos primeiros compradores é o rigoroso

teste de seleção dos equipamentos feito pela Lufthansa, uma das maiores empresas do mundo e que, da mesma forma, apostou e lançou os Junkers F13 e 52 e os City Jet Boeing 737, entre outros, além de ter sido a primeira empresa a manter serviços regulares transoceânicos.



## Em 1987, uma nova linha de motores

O processo de diversificação da linha de produtos da Cummins do Brasil não se restringirá ao lançamento da série C de motores. Outras duas famílias, denominadas K e B, começarão a ser desenvolvidas para fabricação no país. O cronograma inicial indica lançamento desses motores em 87 e 88, respectivamente.

A série K possui uma cubagem entre 19 a 50 litros, para uso estacionário em aplicações marítimas e industriais. Em termos de utilização automotiva, tais engenhos são incorporados a caminhões especiais, como os que transportam turbinas para usinas hidrelétricas.

Já os motores da série B, com 3,9 a 5,9 litros, com quatro e seis cilindros, cobrem a faixa de potência imediatamente inferior aos da série C, ou seja, entre 80 hp a 180 hp. Essa característica apenas confirma as intenções da Cummins de assumir uma fatia do mercado de veículos comerciais.

Cem anos atrás, no dia 29 de janeiro, o engenheiro alemão Karl Benz patenteou o triciclo motorizado, considerado o primeiro automóvel útil do mundo. Poucos meses depois, seu compatriota, Gottlieb Daimler, que já havia obtido a patente do primeiro motor rápido a gasolina do mundo, criou a carruagem motorizada.

Com a presença dos presidentes das principais companhias fabricantes de automóveis, além de chefes de Estado como o chanceler e o presidente da República Federal da Alemanha, respectivamente Helmut Kohl e Richard von Weizsacker, foi comemorado o centenário do primeiro veículo de motor a explosão, em Stuttgart. Durante o evento, houve a inauguração de uma exposição, denominada Mundo Móvel, mostrando o desenvolvimento dos veículos automotivos durante os últimos cem anos.

Os pioneiros Karl Benz e Gottlieb Daimler foram responsáveis por vários inventos

## Gestão do FRN vai para a Seplan

O veto do presidente Sarney, impedindo que o DNER se tornasse o gestor do Fundo Rodoviário Nacional, como determinava inicialmente a lei nº 7.451, já era previsto pelo diretor geral do órgão, João Martins Ribeiro, que, inclusive, concordara antecipadamente com a medida. "A vinculação dos recursos não se confunde com a gestão dos mesmos", declarou o diretor geral, ao garantir que a flexibilidade da aplicação de tais quantias pelo DNER está assegurada.

Caberá à Seplan a gestão do FNR, repassando para o DNER a cota de 40% dos recursos, enquanto os Estados e Municípios serão contemplados com 60%. João Martins Ribeiro garante que, na regulamentação da lei, esse repasse quase automático será melhor definido.

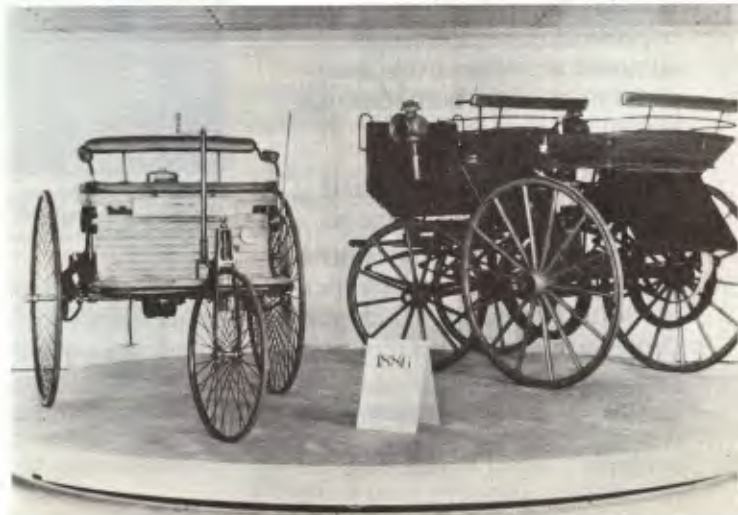
## O centenário da invenção de Karl Benz



Karl Benz

na área, entre eles, o ônibus e o táxi, em 1895. Em 1926, suas empresas tornaram-se uma só: a Daimler-Benz AG., detentora da marca Mercedes-Benz.

Durante esse ano, vários eventos marcarão o centenário da invenção de Karl Benz (esquerda). É provável a exibição do filme "A arrancada para o futuro", na tevê brasileira.



## Ro-ro tem frequência comprometida

Foi solucionado o impasse do roll on-roll off entre Santos e Manaus. A idéia do comandante Habbema de Maia, da Sunamam, felizmente, não se materializou. Ao invés de uma estatização do setor — a promessa de Maia era a de colocar os “navios” do Lloyd substituindo os em operação —, a rota continuará a ser servida por empresas privadas.

A Di Gregório, uma delas, teve prorrogado o prazo de afretamento por seis meses, pois aguarda aprovação do BNDES para construção de dois navios nacionais, renovável até a entrega das embarcações. Sua grande concorrente, a Kommar, todavia, não teve prorrogada a interação do *Strider Crystal*, navio estrangeiro que fazia parceria com o *Karisma*, de bandeira brasileira, que permanecerá na ligação.

Com isso, a frequência entre os dois centros será prejudicada, pelo menos, até a Kommar concluir as negociações, com o BNDES, para a construção de dois navios ro-ro nacionais de 500 TEU.

\*\*\*\*\*

A NTC encaminhou ao CIP o documento “Perdas do Transporte Rodoviário de Cargas durante o ano de 1985”, com o objetivo de sensibilizar os técnicos do órgão para os prejuízos causados ao setor pelo controle de preços.

O documento afirma que o TRC acumulou uma perda média diária de 13,28% por tonelada transportada, durante o ano passado, e solicita a reposição deste valor, no período de um ano.

\*\*\*\*\*

Prossegue a guerra das encomendas. No Rio Grande do Sul, os ônibus estão judicialmente proibidos de encostarem nas plataformas das rodoviárias com os porões já lotados de carga. Quem está movendo as ações são as próprias estações rodoviárias.

## Cumbica, ou o inferno na torre

“Isto só poderia acontecer aqui mesmo”. Esta frase de pasmo é normalmente divertida, senão trágica. Mas, é o retrato do que ocorreu no dia 28 de janeiro com um jato 737 da Vasp, que “bateu” num barranco do aeroporto de Cumbica, em Guarulhos, SP, com três feridos graves e muitos outros com escoriações.

Fruto do acontecimento afloram todas as irregularidades: o aeroporto internacional não é internacional, pois nenhum vôo direto ao exterior acontece por ali, exceto os que já partiam de Congonhas.

Os bombeiros demoraram dez minutos para chegar ao local do “acidente”. Se o fogo dominasse o aparelho, decerto, todos morreriam.

O avião tomou uma pista errada no solo, sem visibilidade, enquanto qualquer avião no solo é de responsabilidade

integral da torre de controle que, aliás, autorizou a decolagem.

Para completar, não havia médico no ambulatório do aeródromo e, quando um dos passageiros, médico, começou a acudir seus companheiros, não havia o mínimo de material necessário para atendimen-

to no local. Os parabéns pela irresponsabilidade cabem a Infracero.

Não faltaram avisos, apelos e protestos. Foram gastos centenas de milhões de dólares para construir um aeroporto que era o único àquela hora, 8h30min, a acusar péssimas condições de visibilidade.



## Consórcio conjuga cavalo mecânico e semi-reboques

No vácuo do bem sucedido Consórcio Scania (48 grupos de caminhões e dez grupos de ônibus já formados), a administradora Battistella lança seu consórcio de carretas BRS. Agora, ao comprar seu caminhão em qualquer revendedor Scania, o frotista ou carreteiro poderá inscrever-se também em um consórcio para o semi-reboque marca Randon, tipo carga-seca, graneleiro, tanque ou basculante, com prazos opcionais de doze, 36 ou sessenta meses.

Com apenas 45 dias de funcionamento, o consórcio BRS já havia formado, até final de janeiro, cinco grupos (dois de doze meses, dois de 36 meses e um conjugado carreta-caminhão de sessenta meses). Os cinco grupos abrigavam 226 quotistas (mais de 40% do Paraná) contra um máximo possível de 312.

Os organizadores do consórcio estão otimistas quanto ao futuro. “A carreta dura menos que o cavalo e, geralmente, o frotista usa mais de um semi-reboque para cada trator”, raciocina Raul Ran-



Raul Randon

don, presidente da Randon. “Por isso, esperamos chegar ainda este ano aos 25 grupos e escoar, através do consórcio, 30% da nossa produção, atualmente, de 600 pinos/mês”.

Já o diretor da Battistella, Angelo Della Gatta, prefere alardear as vantagens do consórcio, reforçadas pelo controle de preços. Entre elas, o



Hans Schuelmann

prazo flexível de compra, o desembolso menor (a prestação, em sessenta meses, para uma unidade carga seca, não passa de Cr\$ 2,63 milhões), a utilização da carreta usada como lance, a possibilidade de se programar as compras, o auto-financiamento e as despesas financeiras menores (10% de administração mais 5% de fundo de reserva), quando comparado com outras opções como o CDC (juros de 360% ao ano) ou mesmo ao Fina-me (onde apenas 60% do valor é financiado a 10% ao ano e o leasing (taxas de 30 a 35% ao ano mais correção monetária).

O consórcio BRS estreita os laços entre Scania e Randon — a maioria dos distribuidores Scania já representam a Randon — escoando 60% da sua produção. O diretor Comercial da Scania, Hans Schuelmann, no entanto, nega que tenha havido um casamento monogâmico. Não há nenhuma ligação exclusiva entre as duas marcas e outros consórcios continuarão operando com carretas Randon.”

## São Francisco, o Mississipi do século 21

Em setembro próximo, Pirapora vai ter um dia de festa especial. Espera-se inclusive, o presidente da República. E com muita razão. Naquele mês será feita a viagem inaugural do "Benjamim Guimarães", depois de completamente restaurado pela Franave - Companhia de Navegação do São Francisco - órgão do Ministério dos Transportes.

Último remanescente dos lendários barcos a vapor tão conhecidos pelas réplicas hollywoodianas dos filmes sobre a conquista do oeste americano, o "Benjamim Guimarães" foi construído no princípio do século na Inglaterra, navegou no Mississipi e, em 1913, veio para o Brasil. Primeiro, operou no Amazonas, comprado pela Amazon Company e finalmente, desmontado, veio dar com os costados no São Francisco, transportando passageiros e carga entre os portos fluviais de Pirapora e Juazeiro.

Parte integrante do "Velho Chico", o "Benjamim Guimarães" é uma espécie de símbolo

do vivo da história da navegação no rio da integração nacional. Lendas e fatos revestem-no de uma auréola de misticismo. Depois de transportar muitos jogadores e pistoleiros que subiam e desciam o Mississipi, em busca de aventuras, entre a Louisiana e o Missouri, nos Estados Unidos, teria sido baleado pelos "cabras" de Lampião, nas proximidades de Remanso, no sertão baiano. Segundo se conta, o "Rei do Cangaço" julgava

que o "Benjamim" transportava tropas de "macacos" para lhe darem caça, quando levava tão somente humildes ribeirinhos e um prosaico carregamento de sal a granel, em seus porões.

Wilson Alves de Carvalho, presidente da Franave, que está empregando recursos da ordem de Cr\$ 1,6 bilhão nas obras do "Benjamim" encara o fato como "ponto de honra" dos barranqueiros do São Francisco.



## Centrais têm baixo rendimento

No ano passado, as tarifas pagas pelos usuários das Centrais de Informações de Fretes do Paraná aumentaram 253%, passando de Cr\$ 51,56 a t.km em dezembro de 1984 para Cr\$ 182,03 em dezembro de 1985. Apesar do crescimento acima da inflação, tal valor ainda representa apenas 67,4% do frete mínimo aprovado pelo CIP em 3 de janeiro de 1986 (Cr\$ 216 092 por tonelada, para 800 km de distância).

Isso explica, pelo menos, em parte, o baixo índice de aproveitamento das centrais, de 32,7%. Das 554 506 t de cargas oferecidas, apenas 181 528 t encontraram transporte. Constatou-se uma queda de 2,7% nas toneladas comissionadas, em relação ao último trimestre de 1984. Dos 16 108 motoristas que procuraram as centrais, 9 105 (ou 56,5%) foram atendidos. No período anterior, esse número foi 2,4% maior, atingindo 9 346 autônomos.

\*\*\*\*\*

A validade dos certificados provisórios de registro dos transportadores no RTB foi prorrogada até março de 1986. Até lá, os certificados definitivos acabarão de ser entregues aos transportadores de bens. Um alerta neste sentido foi enviado a todas as representações do DNER pelo chefe da Divisão de Registro e Cargas do órgão, Roberto Gordilho Moreira Caldas.

\*\*\*\*\*

Walmor Weiss, presidente do Setcepar é candidato a deputado estadual. Desistiu de tentar a constituinte, cuja vaga, estima, não sairá por menos de Cr\$ 3 bilhões. "Não confio no auxílio financeiro do setor", afirma, numa alusão à última experiência eleitoral do transporte rodoviário de carga, em 1982, quando Geraldo Vianna, pelo PDS, não conseguiu uma cadeira na Câmara Federal.

## Produtores reivindicam a distribuição do álcool

"Os produtores de álcool devem assumir a distribuição do produto nos mercados interno e externo e a Petrobrás deve cuidar apenas do petróleo", afirmou, enfaticamente, o ministro da Indústria e Comércio, Roberto Gusmão, durante visita ao Centro de Tecnologia Copersucar, em Piracicaba-SP.

No seu pronunciamento, além de defender o comando da iniciativa privada no setor alcooleiro, o ministro fez um balanço das atividades de seu ministério relativa ao setor sucralcooleiro, ressaltando que, hoje, o país produz cerca de 11 milhões de toneladas de açúcar e 13 bilhões de litros de álcool, colocando o Brasil numa situação ímpar na agroindústria canavieira.

Para 1985/86, o ministro assegurou que a maior parte da safra (70%) será destinada à produção de álcool, que deverá atingir 11,9 bilhões de

litros, 28% superior à safra anterior. Essa ênfase dada ao Proálcool, além de gerar economia de divisas, reduziu em cerca de 8,7 bilhões de barris a importação de gasolina.

Para equacionar o problema desencadeado pelo congelamento de preços, adotado no início do governo, com o desajuste na "conta álcool", uma série de medidas estão

sendo avaliadas, tais como: uso do álcool em outros setores; incentivo e pesquisa em motores; mudança na política de preços; e aumento da competitividade do álcool com relação à gasolina etc.

Quanto ao aumento do índice de mistura do álcool anidro à gasolina, o ministro disse incisivamente que isso não vai acontecer.



# Entre para este clube fechado

Carta quinzenal condensada, dirigida a um pequeno e selecionado grupo de pessoas, LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos. Tudo isso com a mesma qualidade técnica e jornalística que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista TRANSPORTE MODERNO.

Quanto mais cedo você entrar para esse fechado clube, melhor. Ainda estamos aceitando assinaturas a 6 ORTNs por ano. Na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.



Editora TM Ltda

## legislação nos transportes

RECORTE 

Carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

**Desejo fazer uma assinatura anual de LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES. Para tanto (marque com um "x"):**

( ) Estou enviando cheque na valor de 6 ORTN da Banco \_\_\_\_\_ em nome da EDITORA TM LTDA; ( ) Solicito faturamento e cobrança bancária da valor acima.

Nome \_\_\_\_\_ Carga \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo da atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quera a recibo ou a fatura CGC n.º \_\_\_\_\_

Em meu nome

Em nome da empresa

Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para  endereço da empresa  endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(Carimbo da empresa)

Depois de pagar  
a assinatura,  
você receberá uma  
bonita pasta para  
coleccionar seus  
exemplares de

**Grátis**



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306  
Fone 884-2122 São Paulo  
CEP 04003

# legislação nos transportes

ISR-40-2065/83  
U.P. Central  
DR/São Paulo

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**



## Em São Luís, porto exclusivo já embarca minério de Carajás

Desde a sua inauguração, em fevereiro do ano passado, até o mês de dezembro do mesmo ano, a Estrada de Ferro Carajás transportou 2 511 944 toneladas de carga, das quais 207 876 t remuneradas e que renderam uma receita de Cr\$ 15,6 bilhões.

Nos seus 890 quilômetros, entre a Serra Norte, em Carajás, até a ponta da Madeira, em São Luís foram transportados 2 897 caminhões carregados e 1 866 vazios. Os comboios circularam a uma velocidade média de 55,78 km/h pa-

ra Carajás e a 48,36 km/h no sentido de São Luís, com um consumo total de 6 342 118 litros de combustível, com uma eficiência de 2,54 litros/1000 TKB.

Agora, com o porto da Ponta da Madeira em operação, a etapa de 15 milhões de toneladas por ano pode ser implantada, graças à entrada em operação do carregador de navios (16 mil t por hora) e ao descarregador, ou virador, de vagões, capaz de derramar 160 t de minério a cada 85 segundos.



## Proposta Diretoria única para a NTC e Fenatac

Na última reunião do Conselho Superior da NTC, o presidente da entidade, Thiers Fattori Costa, voltou a defender sua antiga tese de unidade de comando nas duas entidades máximas do setor. Isso quer dizer que a NTC e a Fenatac deveriam ter a mesma Diretoria.

Tal tentativa, feita, na primeira eleição da Fenatac, fracassou. O empresário Sebastião Ubsorn Ribeiro, presidente do Setcesp, lançou-se candidato e a saída foi a opção por um "tertius" — Oswaldo Dias de Castro, ex-presidente da NTC.

Desta vez, Costa chegou a colocar à disposição seu último ano à frente da NTC (1987), para obter a coincidência de mandatos. A essas alturas, nos bastidores da

NTC, o presidente do Sindicato de Minas Gerais, Paulo Sérgio Ribeiro da Silva já é candidato oficioso à dupla presidência.

Jovem (39 anos), com grande trânsito nos gabinetes oficiais, boa formação acadêmica (contador, com cursos de extensão em Administração), antigo militante da política de classe (é diretor do Intra e da Associação Comercial de Minas Gerais), Ribeiro reúne todas as condições para o cargo.

**Paulo Sérgio Ribeiro**



## Técnico sugere liberação da importação de caminhões

No início de dezembro do ano passado, o advogado Geraldo Vianna inaugurou suas novas funções de consultor com previsões pouco otimistas para 1986. Segundo Vianna, a inflação pode "explodir", superando os 300%. Para tanto, deverão contribuir não só a quebra da safra (estimada por ele em, no máximo, 43 milhões de toneladas), o esgotamento da capacidade ociosa da indústria e o aquecimento da demanda (mais empregos, melhores salários e redução do imposto de Renda na Fonte).

Para a economia como um todo, as conseqüências são previsíveis. Disparada da taxa de juros, aumento dos gastos com importação e dificuldade para "rolar" a dívida externa.

Apesar de tudo isso, para o transporte rodoviário de carga, 1986 tende a ser um ano bom. "Tão bom ou melhor que 1985", afiança Vianna. "A quebra das safras será compensada pela expansão do mercado interno. Os fretes reais deverão continuar subindo acima da inflação, apesar do controle do CIP. E as transportadoras deverão investir mais pesadamente na reno-

vação e ampliação de suas frotas."

Vianna prevê ainda a necessidade de "pressão" para vencer o "aparente conservadorismo da indústria montadora". Como? Solicitando ao Governo para liberar a importação de caminhões, "sob pena de aumentarem enormemente as 'filas' e o 'overprice' na compra.

Além disso, o setor "deve estar atento aos movimentos reivindicatórios, que, hoje, já tendem a se exacerbar".



Fora as pressões "de baixo para cima", o TRC deverá experimentar uma pressão organizada, de cima para baixo. "Já há notícias de que assustados com a turbulência do setor — os grandes usuários cogitam de constituir uma 'Associação de Embarcadores'.

## Sarney regulamenta o Fundo

O presidente Sarney sancionou decreto que repassa para o Fundo Rodoviário Nacional — FRN a parcela arrecadada pela União do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis.

A parcela, antes arrecadada pela União (60%), será destinada ao financiamento de obras de construção, conservação, restauração e melhoramentos da infra-estrutura básica e segurança rodoviárias.

Além da parcela repassada pela União, o FRN obtém recursos da eventual diferença entre a despesa autorizada e aquela efetivamente realizada no exercício; de acordos, doações e legados; e das cotas-partes do Imposto Único dos Estados e Municípios.

## Autopeças tiveram crescimento real de 15%

Depois de tabular informações econômicas de cerca de quinhentas associadas, o Sindipeças mediu o desempenho do setor brasileiro de autopeças, no período entre 1974 a 1985. A análise demonstra importantes realizações.

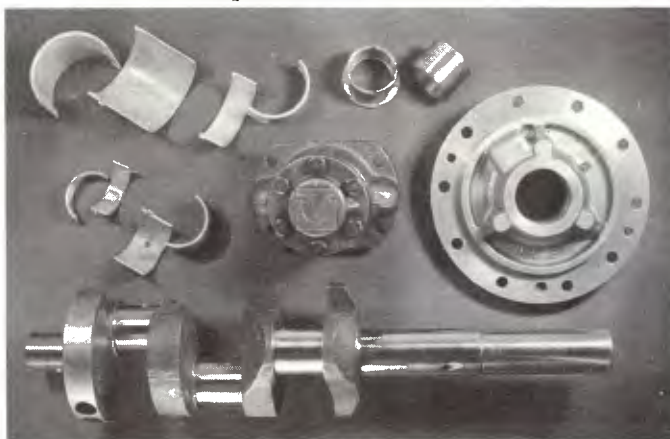
Para 1985, o setor de autopeças espera fechar o ano com um faturamento de Cr\$ 32,7 trilhões (US\$ 5,3 bilhões), isso representa um crescimento real de 15%, comparativamente a 1984. As exportações totais (diretas e indiretas) deverão alcançar a marca de US\$ 1,3 bilhão. Quanto ao nível de emprego, o setor ocupou cerca de 260 mil trabalhadores, prevendo-se que, em meados de 1986, será suplantada a marca recorde de pessoas ocupadas, registrada em 1980, de 278 600 empregados.

Em termos de distribuição percentual do faturamento em 1985, as montadoras con-

tinuam na primeira posição entre os clientes do setor, respondendo por 61% da receita, seguido pelo mercado de reposição, 22,5%; exportação, 13% e outros fabricantes, 3,5%. Uma retrospectiva para o ano de 1974 indica que as montadoras já responderam por parcelas superiores do faturamento, já que, neste ano, 72,8% das receitas partiram

dos fabricantes de autoveículos, enquanto apenas 3,1% do faturamento era fruto de exportações.

Merece destaque, também: o baixo percentual de capacidade ociosa do setor, calculado, durante 1985, em 19,8%. A capacidade ociosa destas indústrias teve seu ponto mais crítico em 1981, quando atingiu 33,2%.



## Mafersa será privatizada e diversificará produção

Dentro do programa de privatização das empresas estatais, anunciado pelo governo federal, a Mafersa — Material Ferroviário S.A. — encabeça a lista das fábricas que terão seu controle acionário oferecido a grupos empresariais do setor privado.

A medida, aprovada pelo presidente José Sarney, colocará as 33 bilhões de ações ordinárias da Mafersa, controladas pelo BNDES, à dis-

posição dos interessados qualificados durante concorrência pública, que será iniciada em março.

Além de grupos empresariais, os 1 300 funcionários da empresa também poderão adquirir ações preferenciais, com direito a voto, conforme pleiteiam desde o governo passado.

Fundada em 1944, a Mafersa possui, atualmente, três

fábricas de material ferroviário, além de ter desenvolvido, recentemente, um projeto de trolebus, com algumas unidades adquiridas pela CMTC. A capacidade instalada da empresa permite a produção anual de trezentos vagões em aço para passageiros, fora 1,2 mil vagões para o transporte de carga. Durante 1985, foram construídos trinta composições de passageiros e 295 vagões de carga.

Com um patrimônio líquido de Cr\$ 708 bilhões, a empresa obteve um lucro líquido de Cr\$ 117 bilhões, durante o exercício de 1985, para um faturamento de Cr\$ 656 bilhões.

Segundo declarações do atual presidente, Márcio Junqueira de Souza e Silva (ex-presidente da CMTC), as possibilidades de diversificação das atividades da Mafersa indicam que, uma vez privatizada, a empresa ingressará, a curto prazo, na produção de materiais de transporte, aproveitando a experiência acumulada com o projeto e construção do trolebus.

## Muda perfil de consumo no Brasil

O ano de 1985 marcou a transformação do perfil de consumo energético no país. Durante este período, os brasileiros passaram a utilizar mais álcool que gasolina, embora o consumo diário da gasolina venha crescendo gradualmente nos últimos meses.

A participação do álcool (hidratado e anidro) no total do consumo de combustíveis foi, em 1984, de 12,32%, subindo em 1985, para 12,89%. Para a gasolina, os patamares indicam a parcela de 13,13% em 1984, enquanto em 1985 tal participação baixou para 12,47%.

No geral, o consumo dos derivados de petróleo cresceu 1,68% em 1985, em comparação ao ano anterior. Mesmo se tornando o segundo combustível automotivo, o consumo da gasolina tem crescido durante os últimos meses. Enquanto durante outubro, o consumo médio diário chegou a 127,8 mil barris, em dezembro este índice alcançou 147,7 mil barris diários.

\*\*\*\*\*

O polêmico seguro do desaparecimento de carga (RCF-DC), em vigor desde outubro do ano passado, foi parcialmente modificado pela Superintendência de Seguros Privados — Susep, através da circular 44/85, válida desde 7 de janeiro. Foram alterados dispositivos sobre pagamento da indenização e “motorista agredido”.

Em primeiro lugar, a Susep suprimiu a cláusula que condicionava o recebimento do seguro, pelo transportador, à declaração do dono da carga desaparecida obrigando-se a devolver a indenização recebida do transportador, se ficasse provado que a perda dos bens ocorrera por “caso fortuito” ou “força maior”. Em consequência, foi eliminado também o direito de a seguradora exigir do proprietário da carga a devolução da indenização paga, caso fique demonstrado que a perda ocorreu por “caso fortuito” ou “força maior”.



# Entre nesta placa.



## Ela faz economia. Esteja onde estiver.

Esta placa identifica o Sistema Tortuga de Recapagem a frio.

Um sistema que proporciona uma redução extraordinária no seu custo por quilômetro rodado.

Trocando em miúdos, você terá sempre maior quilometragem pela banda de rodagem mais larga, com sulcos mais profundos, maior área de contato com o solo, mínimo desgaste, composto mais compacto, maior estabilidade, e muitas outras vantagens.

É segurança, rapidez e real economia.

Quando você encontrar esta placa na porta de qualquer vulcanizadora, pode entrar e confiar. É gente de puro bom senso.



ARTEFATOS DE BORRACHA RECORD S/A.  
Quem roda mais, ganha mais.

Fábrica e Escritório:

Rua Alberto Klemtz, 441 - Fone: (041) 248-1133  
Caixa Postal 2392 - Telex: (041) 5773 - TORT  
80.000 - Curitiba - Paraná

Toda a linha de produtos para reforma de pneumáticos.



## As dificuldades da coleta e transporte de lixo

Um dos tipos de transporte urbano mais complexos, a limpeza pública exige grande estrutura das empreiteiras que prestam esse serviço. Saiba como elas resolvem seus problemas a partir da página 18

## Os excessos do locaute dos caminhoneiros

A paralisação dos carreteiros ultrapassou o limite da reivindicação e chegou à intransigência, afetando direitos dos outros cidadãos. Veja as conseqüências a partir da página 24



## Experiência prova viabilidade do gás como combustível

Depois do sucesso na implantação do plano piloto de Salvador, o gás natural deve se tornar uma solução para o transporte urbano das grandes cidades litorâneas brasileiras. Pág. 38



<b>E mais...</b>	
O momento certo de renovar a frota .....	28
GM lança caminhão com cabina dupla .....	31
Empresários do TRP reúnem-se em Curitiba .....	32
Belo Horizonte voltará aos trolebus .....	36
O futuro das hidrovias no Brasil .....	45

<b>Seções</b>	
Atualidades .....	4
Neuto escreve .....	12
Cartas .....	14
Tendências .....	50
Mercado .....	51
Últimas notícias .....	56
Entrevista .....	58



Capa: foto de Roberto Sanovicz



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

## transporte moderno

**REDAÇÃO**  
**Director Editorial:** Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis  
**Director Chefe:** Eng.º Pedro Bartholomeu Neto  
**Redatores:** Jaime Antonio Mendes dos Santos e José Augusto Ferraz (SP) e Roberto Galletti (RJ)  
**Repórter:** Ligia Maria Cruz  
**Assessor econômico:** Oscar Pinheiro Coelho Filho  
**Colaboradores:** Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).  
**Redação, Publicidade, Administração e Correspondência:** rua Said Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.  
**Arte e produção:** Claudiney Antunes Andrade  
**Composição e frotolitos:** Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

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

**Director Responsável:** Vitu do Carmo

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

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

**INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES**  
Coordinator For International Advertising:  
Brazmedia Overseas, 54 Queens Road, Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.; The N. De Filippes Corporation  
383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 301 7686, Telex (23) 236889

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.  
**Consultor Jurídico:** João Pablo Lopez Teruel  
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de **Transporte Moderno**. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

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

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 180 000. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 20 000. Edições especiais: Cr\$ 30 000. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



**TEL.: 884-2122 - TELEX: 36907**

**TRANSPORTE MODERNO**, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes. É enviada mensalmente a 20 000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640.

# CONSÓRCIO NACIONAL BRS DE SEMI-REBOQUES



Semi-reboque Carga Seca



Semi-reboque Tanque

## CAMPEÃO DE CARGA PESADA.



Semi-reboque Frigorífico



Semi-reboque Basculante

Programa a ampliação de sua frota ou mesmo a compra do semi-reboque que você precisa, com as vantagens de um consórcio campeão na categoria carga pesada.

Além do investimento seguro, da tecnologia Randon, você tem todas as possibilidades de mensalmente ser contemplado por sorteio ou ganhar pelo lance.

O prazo é você que escolhe: de 12 a 60 meses. E sua carreta usada vale também como lance.

Arranque na frente e faça já sua inscrição.

## CONSÓRCIO NACIONAL BRS DE SEMI-REBOQUES

Um Consórcio carregado de vantagens.

Inscrições e Venda: Rede de Concessionárias Scania

## Locaute, sim. Desordem, não.

Em 7 de janeiro, pela terceira vez em menos de 45 dias, o povo brasileiro assistia, atônito, a um locaute de carreteiros. Inconcebível alguns meses atrás — o país é muito grande e a classe tradicionalmente desunida, argumentava-se então —, a primeira paralisação eclodiu dia 26 de novembro e limitou-se, praticamente, à via Dutra. Logo em seguida, no dia 4 de dezembro, eram os tanqueiros quem desligavam os motores de seus caminhões reivindicando à Seap — e conseguindo — revisão de fretes, achatados, no passado, pelo CNP.

Finalmente, o período de 7 a 9 de janeiro marcaria a maior paralisação jamais ocorrida no setor. O movimento chegou até a colocar alguns contingentes do Exército de prontidão e a semear o pânico em alguns gabinetes oficiais. “É uma greve suspeita. Lembra muito aquela que precedeu a queda de Allende no Chile”, vaticinou o governador Leonel Brizola, acostumado a vislumbrar o dedo da CIA em tudo o que acontece no Estado do Rio.

Felizmente, não se tratava de nenhuma conspiração internacional, mas apenas de mais uma autêntica queda de braços entre pretensas lideranças tupiniquins dos autônomos. A tabela de fretes, principal reivindicação da Fencavir, responsável pelo movimento, foi logo atendida pelo CIP e pelo Ministério dos Transportes. Sobrou, como pretexto para continuar o movimento, a criação do “Sindicato”, um sindicato nacional exclusivamente de autônomos. Antiga e legítima aspiração da Fencavir, a idéia, porém, é combatida ferozmente pelas federações de São Paulo e Rio Grande do Sul. O ministro do Trabalho chegou a acenar com um sindicato inicialmente baseado no Rio e no Espírito Santo, mas a Fencavir manteve-se intransigente, transformando o movimento em mera disputa de poder com as demais federações.

Se, a partir de certa altura, a finalidade do locaute tornou-se discutível, os meios utilizados para atingi-la foram ainda mais condenáveis. Como escreve no jornal “O Estado de São Paulo”, de 14 de janeiro, o advogado especializado em transportes Geraldo Vianna, ninguém discute o direito dos caminhoneiros pararem seus veículos. Vianna admite até mesmo a legitimidade dos “piquetes”. Afinal, sem eles, fica difícil persuadir os colegas a aderirem ao locaute e criar repercussão em torno do movimento.

Mas daí ao criminoso bloqueio de rodovias estratégicas como a Dutra vai uma grande distância. Quem atravessa um veículo no meio da estrada está praticando uma infração de trânsito. Mais do que isso, de acordo com o artigo 262 do Código Penal, está cometendo um crime — a pena varia de um a dois anos de cadeia. Pior ainda. Toda a imprensa registrou, com destaque, a anárquica situação instaurada na Dutra pela Fencavir, onde cerca de 2 mil motoristas mantiveram como reféns, submetido a cárcere privado ao relento, por mais de 20 horas, cerca de 30 mil pessoas, num flagrante desrespeito ao direito constitucional de ir-e-vir livremente.

Para completar a baderna, não faltaram atos de selvageria, como a revista de bagageiros de ônibus ou a cobrança de



pedágio de quem desejasse passar. Tratou-se de algo muito próximo de uma ação terrorista, capaz de transformar qualquer greve de metalúrgicos do ABC em brincadeira de crianças, registrou o advogado Vianna.

Comandada por caminhoneiros de autenticidade discutível — o presidente da Fencavir comprou, depois do locaute, em sociedade com um colega, um velho Chevrolet 1962, verdadeira peça de museu — e transformada em violência contra a Sociedade, a anarquia do Dutra acabou estimulando também um incompreensível colapso de autoridade. Só no terceiro dia do locaute, veio, finalmente, a ordem de Brasília para o governo estadual desobstruir as estradas — caso contrário, o Exército entraria em ação. No fim, o diabo não era tão feio quanto se pintava. Bastaram o ruído de dois helicópteros e alguns disparos para o ar para os bloqueadores se dispersarem rapidamente.

Do bastismo de fogo da Fencavir na luta sindical ficam algumas lições para o futuro. A primeira é que não se pode confundir toda a categoria — ordeira e pacífica — com a minoria irresponsável e despreparada que comandou o último locaute. Por isso mesmo, espera-se que o legítimo e até necessário movimento pelo aumento de frete sofra as devidas correções de rumo, para evitar a repetição das ilegalidades perpetradas impunemente em janeiro.

À imprensa cabe continuar cobrando das autoridades menos hesitações no combate aos abusos em futuros locautes. Seria ingenuidade supor que a “guerra” acabou. Apesar da tabela, muita água ainda vai rolar até todos os transportadores e usuários se convencerem das vantagens de pagarem o frete justo ao carreteiro. E não será da noite para o dia que as várias facções sindicais em luta — a maioria composta de ex-taxistas — encontrarão um consenso capaz de superar suas velha querelas pessoais.