

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 266 - MARÇO 1986 - Cz\$ 20,00

Editora TM Ltda



MANUTENÇÃO

Maior vida para sua frota

ENTREVISTA

Ministro Reinaldo Tavares



**Metade da frota de caminhões do Brasil é constituída de Mercedes-Benz.
O restante se divide entre seis outras marcas.**

O tempo passa, a qualidade fica.

Numa época tão sujeita a mudanças, é bom a gente saber que alguns valores serão preservados, por mais que o tempo passe. Para a Mercedes-Benz, um desses valores fundamentais é a qualidade – um conceito que se confunde com a própria empresa e orienta toda a sua atividade.

Qualidade: uma palavra-chave para a Mercedes-Benz.

Na Mercedes-Benz, a qualidade está em tudo: na perfeita adequação do projeto, na rigorosa seleção das matérias-primas, nos avançados processos de fabricação



94% dos caminhões Mercedes-Benz fabricados desde 1956 ainda estão rodando (Fonte: DNER/SERPRO 1983).

e controle de qualidade. E também no atendimento oferecido aos usuários e seus veículos.

A Mercedes-Benz oferece ao mercado a mais completa linha de veículos comerciais do País, com 59 opções diferentes só em caminhões. O que permite ao Cliente escolher sempre a solução que vai proporcionar maior durabilidade, economia e rentabilidade. E maior valor de revenda.

Só o melhor veículo traz para você a mais ampla assessoria.

A mesma alta qualidade que você encontra nos caminhões e ônibus Mercedes-Benz está presente na assessoria prestada aos Clientes. Assim, a boa estrela

da Mercedes-Benz brilha para o frotista de muitas maneiras, ajudando-o a tomar decisões: no



Só a Mercedes-Benz dá aos frotistas a mais ampla assessoria.

dimensionamento da frota, no controle dos custos operacionais da empresa, na análise de desempenho dos veículos em condições reais de uso, na elaboração de projetos de oficinas e no treinamento de motoristas e mecânicos.

Assistência ao produto: uma constelação de serviços de primeira grandeza.

A maior rede especializada em veículos comerciais, com mais de 200 Concessionários por todo o País, dá aos produtos



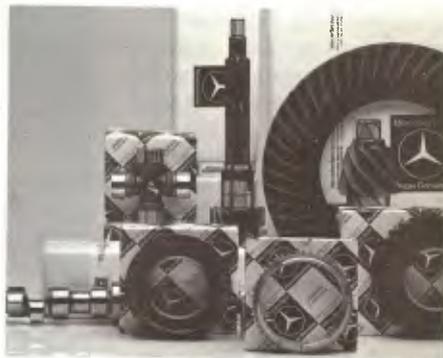
Mão-de-obra constantemente treinada garante a alta qualidade do Serviço Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz o elevado padrão de serviço a que eles têm direito: em instalações amplas e funcionais, com pessoal bem treinado e permanentemente atualizado em tecnologia Mercedes-Benz, que só usa as ferramentas específicas para cada tipo de trabalho.

Peças genuínas: a certeza de manter a qualidade original do Mercedes-Benz.

Para que a qualidade Mercedes-Benz se mantenha ao longo do caminho, é essencial que, na reposição, você exija peças genuínas – as únicas testadas e garantidas pela Mercedes-Benz.

É o que acontece quando você é atendido pelo Concessionário Mercedes-Benz. Para isso, ele



O Concessionário Mercedes-Benz assegura o rápido suprimento de peças de reposição, com atendimento eficiente e cortês.

mantém um estoque permanente e adequado, para fornecer com presteza, eficiência e cortesia a peça de reposição que seu veículo precisa.

O seu Concessionário abre as portas da Mercedes-Benz para você.

O acesso a toda essa qualidade em veículos e atendimento se dá pelas portas sempre abertas do seu Concessionário Mercedes-Benz. Fale com ele. E encontre a solução de transporte que vai assegurar mais lucro a você.

Ano após ano.



Mercedes-Benz

Você ganha uma estrela.

EMBRAER entra na onda do consórcio

O sucesso do consórcio como modalidade de comercialização chega agora à aeronáutica. Está sendo lançado o Consórcio Nacional Embraer, com vendas de cotas administradas pela Gaplan Administradora de Bens. A princípio, está prevista a formação de grupos para doze aviões Carajá, um turboélice derivado do antigo Navajo, o mais novo produto da linha leve da empresa.

O objetivo básico do consórcio é o de aliviar as dificuldades dos eventuais compradores diante da atual conjuntura econômica, além de tornar essas aeronaves acessíveis a um novo tipo de usuário.

Com o lançamento das cotas, todos os revendedores autorizados e até mesmo vendedores poderão comercializá-las em todo o território nacional. O consórcio, também, não cobrará dos consorciados taxas de adesão, administração e nem fundo de reserva. As assembleias serão trimestrais. O consórcio terá prazo

máximo de 36 meses e as cotas poderão ser pagas mensal ou trimestralmente.

Segundo Benedicto Ivan Perotti, gerente de Vendas Nacionais da Embraer, o consórcio do Carajá abre grande perspectiva de venda para o aparelho, que não goza de nenhuma fonte interessante de financiamento. Não pode ser "finanzado" devido ao seu baixo índice de nacionalização

— o Carajá é a atualização do projeto Navajo, da Piper, feito pela norte-americana Schafer. As taxas do *leasing* são muito pesados para sua categoria, onde o preço básico chega a US\$ 1 milhão.

Mesmo antes do seu lançamento, no final de fevereiro, o consórcio já contava com três cotas vendidas, uma para um industrial e as outras para pecuaristas.



Filizola inocenta as balanças dos erros de pesagem

Na discussão sobre pesagem de caminhões vem sendo cometida uma injustiça com a balança, comenta o gerente Geral da Filizola Balanças Industriais S.A., Luiz Antônio Alvarez. A observação vem a propósito da recente aprovação da "Lei Arneiro", que estabelece uma tolerância de 5% nas pesagens de caminhões, para efeito de multa por excesso de peso por eixo e peso bruto total (ver TM 263).

Luiz Alvarez lembra que Arneiro, na justificativa do projeto, dá mais ênfase às falhas da balança que aos erros da operação de pesagem. Segundo o gerente geral da Filizola, a participação do equipamento nas falhas da pesagem é mínima. "Deve ser feita distinção entre as tolerâncias admitidas na aferição do equipamento e os desvios da pesagem".

As balanças, prossegue o gerente, são aferidas pelo Ins-

tituto de Pesos e Medidas — IPEM, que aplica a portaria 63, de 1944, do Ministério da Indústria e do Comércio, e a instrução 20, de 1978, do extinto Instituto Nacional de Pesos e Medidas — INPM. No caso das balanças eletrônicas ou mecânicas para pesagem estática por eixos, é permitida, na aferição inicial, a tolerância máxima de 0,133%, e de 0,266%, nas aferições periódicas, em testes com pesos-padrão. Nos testes de fidelidade, acrescenta Luiz Alvarez, a legislação permite a tolerância

de 3% e 5%, respectivamente, para a aferição inicial e as periódicas.

Na pesagem por eixos, comenta ainda o gerente geral da Filizola, influem os sistemas de molas, amortecedores e suspensão, pois os veículos não são conjuntos rígidos". Para Luiz Alvarez, a participação do equipamento nos desvios de pesagem é mínima. "É a forma de uso e não a balança como instrumento que se deve por em questão", conclui.



UFRJ amplia cursos de transportes

Desde o início de 1985, a Coordenação de Pós-Graduação dos Programas de Engenharia — COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, oferece um novo curso — o Programa de Engenharia de Transporte — PET, área de concentração em carga.

Realizado em dois anos (um de aulas, outro para a preparação de tese de mestrado), o PET-Carga tem como finalidade "formar pessoal para gerir a movimentação de mercadorias", declara o Professor Antônio Edmundo Resende, um dos responsáveis pelo curso. "O transporte de carga é um serviço intermediário no processo de produção e consumo", prossegue Resende. "O programa procura integrar, nessa visão, o comportamento dos setores produtivos na análise dos problemas de transporte, ressaltando a importância da logística da firma. O curso concentra-se no modal rodoviário, mas não ignora o aspecto intermodal do sistema de transportes", prossegue.

No PET-Carga, "o engenheiro é preparado para utilizar técnicas quantitativas, com o apoio obrigatório de microprocessamento de dados, na solução de problemas de transportes, como dimensionamento de frotas, estratégia de despachos e estabelecimento de rotas", revela Resende.

Para tanto, os alunos recebem instrução em quatro áreas principais: a) Sistema de Transportes; b) Economia; c) Métodos Quantitativos; e d) Administração.

Exigindo tempo integral, o PET existe desde 1969. Começou formando técnicos para o planejamento público de transporte urbano. Atualmente, essa área oferece especializações em Transportes e Engenharia de Tráfego. Maiores informações no COPPE/UFRJ — Caixa Postal 1191, ZC-00, 20.000 — Telex 021-33817 — Rio de Janeiro, RJ.

ATUALIDADES

Comlurb usa gás de lixo para mover sua frota

A Companhia de Limpeza Urbana do Rio de Janeiro investiu Cz\$ 4 milhões na implantação de uma usina de captação e beneficiamento de biogás de lixo, além de mais Cz\$ 300 mil na conversão dos primeiros quarenta veículos leves de sua frota. O investimento foi feito com 80% de recursos próprios e participação da Financiadora de Estudos e Projetos no restante.

Até o final deste ano toda a frota de duzentas kombis e picapes deverão estar convertidos, permitindo uma economia mensal de Cz\$ 400 mil. A Comlurb também está em contato com a Volkswagen para converter um dos novos caminhões ciclo Otto para o uso de biogás.

O biogás é produzido no aterro sanitário do Caju, através de oito poços com profundidade média de 15 metros cada um. Com área de 250 mil m², o aterro, onde também há uma unidade da



Sérgio Campos, da Comlurb Companhia Estadual de Gás, tem capacidade para produzir 16 mil metros cúbicos/dia de biogás.



A unidade de abastecimento da Comlurb tem capacidade para receber vinte veículos simultaneamente. Foi desenvolvido um sistema de cestas de armazenamento, que podem ser transportadas nos próprios poliguindastes da Comlurb para outras de suas garagens.

Estas cestas, no total de três, são movimentadas pelo mesmo caminhão que transporta as caixas *dumpster* de recolhimento de lixo público. Elas são compostas por um

feixe de vinte cilindros de 80 litros cada um.

Segundo o diretor de Transportes da Comlurb, Sérgio Campos, as kombis convertidas têm demonstrado um excelente rendimento, rodando 8 quilômetros por metro cúbico de biogás, enquanto, quando operavam com gasolina, não iam além de 4 quilômetros com um litro.

A primeira kombi convertida pela Comlurb, em julho de 1985, para experiência, e que usava biogás produzido a partir de um biodigestor da Companhia Estadual de Água e Esgoto, teve o motor aberto ao completar 50 mil quilômetros e uma simples inspeção visual permitiu detectar a total ausência de depósitos.

O biogás que está sendo extraído do aterro do Caju tem apresentado um poder calorífero de 4 800 Kcal, sem qualquer tratamento, atingindo entre 8 000 e 8 500 Kcal após tratado, quando o metano se apresenta com uma participação em torno de 80%.

Ponte aérea leva Cadillac da Itália para os EUA

A partir de outubro deste ano, será iniciado um acordo de cooperação internacional inédito, que integrará a indústria automobilística e a aviação civil. Esse acordo, que envolve as empresas Lufthansa e a Alitalia (aviação) e Pininfarina e Cadillac (automobilísticas), promoverá o transporte de carrocerias do novo "Cadillac Allante", numa ponte aérea contínua, entre Turim, na Itália, e Detroit, nos Estados Unidos.

O novo Cadillac, ainda sem protótipo, será montado

e equipado na Itália e, em seguida, transportado para os EUA para a montagem final e a distribuição.

Para atender a essa demanda, a Lufthansa colocou à serviço seu terceiro avião exclusivo para cargas do tipo Boeing 747 F, o maior cargueiro da aviação civil. A empresa transportará, pelo Atlântico, toda segunda e quinta-feira, 56 unidades semi-acabadas de Turim para Detroit. Essas unidades, que serão montadas na empresa Pinin-

farina, em Turim, consistem em carrocerias completas com o revestimento interno, porém sem rodas, eixos, motor e transmissão. As carrocerias serão transportadas em 34 paletas especialmente desenhadas para esse fim. No *deck* principal de cargueiro, com capacidade para 22 paletas, serão carregados através de suporte principal, dois carros por paleta, um sobre o outro. Na parte traseira e no piso debaixo serão transportadas as unidades restantes.

Para Setpesp, locaute foi um "papelão"

"Por duas vezes, no final de 1985 e início de 1986", diz o boletim do Setpesp — Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo, os "carreiros autônomos interromperam o fluxo do transporte rodoviário nos principais estradas do País, atraindo para "a classe as iras de todo mundo. Movimento furado, dirigido, totalmente, no sentido da linha burra. De prático mesmo, resultou a prova da falta total de estrutura desse sistema de transporte como um todo. Hoje, o frete é caro e as empresas alegam que não lucram. Muito menos os carreiros, que transportam a carga. Logo: em casa que falta pão, todos gritam e ninguém tem razão." Em tempo: o título da nota é "Papelão dos Carreiros".



Câmaras debaterão encomendas em conjunto

O transporte de encomendas por ônibus será analisado em reunião conjunta das Câmaras de Transporte Rodoviário de Cargas e de Passageiros, por sugestão da Diretoria de Transportes de Cargas de Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER. O assunto voltou à baila com o recente regulamento do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, assinado na última semana de janeiro, em Curitiba.

Tanto no novo regulamento, como no revogado, assinado pelo então presidente João Figueiredo, em fevereiro do ano passado, o transporte de encomendas por ônibus não é suficientemente disciplinado. Pelo menos, não tão suficientemente como gostaria a entidade que congrega os transportadores rodoviários de mercadorias, a NTC. O transporte é permitido, mas a encomenda não foi definida.



Fotos Arquivo TM

Os dois regulamentos — o atual e o velho — empurram o caso com a barriga, ao afirmarem que norma complementar, expedida pelo DNER, deve estabelecer sistemática de controle técnico-operacional do transporte de encomendas, definindo documento para formalizar a operação.

Com a recente instalação da Câmara de Transporte de Passageiros, foi possível ao

DNER arquitetar a reunião que, por certo, dará subsídios para o órgão baixar, finalmente, a norma complementar sobre encomendas. Na avaliação de uma bem postada fonte da NTC, é possível que a reunião das duas Câmaras defina, de um vez por todas, os pontos de interesse comum dos dois setores de transporte. E ajude a superar as divergências.

★★★★★

A III Convenção do Transporte Rodoviário de Carga será realizada em setembro, dias 23 a 25, em Curitiba, tendo como anfitrião o Sindicato dos Transportadores Rodoviários de Carga do Paraná o Setcepar. A primeira providência do Setcepar, para evitar que se repitam os problemas que cercaram a II Convenção, realizada em Brasília, no ano passado, foi preparar o regimento interno do Encontro.

★★★★★

Dois dias após o encerramento do locaute dos caminhoneiros, a Diretoria da CNTT compareceu em peso ao Planalto para protestar contra a encampação das empresas cariocas de ônibus pelo governador Leonel Brizola. Surpresos, ouviram de um irritado Sarney um recado curto e grosso: "Chega de paralisações. Se insistirem, ponho a polícia na estrada". Por sinal, a Polícia Rodoviária Federal passa a ser comandada pelo Ministério da Justiça.



Pinheiro: contra as distorções

Real Expresso acusa o DNER de apadrinhar Nacional Expresso

"O apadrinhamento exercido por Paulo Alvim, diretor geral do DNER à época do ex-ministro Cloraldino Severo em favor do Nacional Expresso é responsável por uma das maiores distorções dos serviços internacionais de transportes de passageiros no Brasil", afirmou no fim de janeiro em Curitiba o empresário José Augusto Pinheiro, do Real Expresso, de Brasília. "Quando foi criada linha Brasília-Assunção, eram postulantes da concessão, além do Nacional Expresso, o Real Ex-

presso, Viação Garcia, Viação Motta e Andorinha. Mas, foram atropeladas pela iniciativa de Paulo Alvim, que subscreveu uma ata homologada pelo DNER, com efeito retroativo, para fugir à licitação".

Em menos de trinta dias foi aprovada a concessão ao Nacional Expresso, com a assinatura, em Foz do Iguaçu, do acordo bilateral entre Brasil e Paraguai, estabelecendo a implantação da linha — e Paulo Alvim assinou como representante do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, prossegue José Augusto Pinheiro.

Adianta ainda que, "ao contrário do que foi publicado no Diário Oficial da União, em fevereiro de 1985, prevenindo a implantação desta linha internacional em seleção pública, a manobra de bastidores do DNER "premiou" a empresa goiana com esta linha, hoje mantida por meio de um mandato de segurança".

Perrupato quer sair do Ministério

Mais de três anos atrás, depois de chegar quase ao topo da hierarquia, o secretário Geral do Ministério dos Transportes, *Waldo Pereira Borges*, acabou preterido por Cloraldino Soares Severo para o cargo maior, de ministro. Borges foi deslocado para a Presidência do Geipot, de onde saiu, para uma grande construtora.

Agora, a história se repete, com o super-secretário, engenheiro *Marcelo Perrupato e Silva*. Oficialmente de férias prolongadas (oitenta dias), Perrupato namora a iniciativa privada. Mas, não pretende aceitar cargos em empresas estreitamente ligadas ao Ministério (empreiteiras, armadores etc). Por isso, enquanto des cansa, arquiteta planos para atuar na área de Comércio Exterior.

Seu substituto, o engenheiro cearense *Mário Picasso*, casado, 45 anos, cearense, começou como estagiário da Refesa e chegou a diretor Regio-



Marcelo Perrupato

nal para o Nordeste. Na gestão de Affonso Camargo foi coordenador de Integração da Operação da Secretaria de Transportes Terrestres. Fora a substituição de Perrupato, as mudanças foram poucas. O professor *José Roberto de Almeida Neves* é o novo chefe de Gabinete. No Geipot, sai César Bastos e assume o conhecido engenheiro, e também coronel piauiense Stanley *Fortes Baptista*. Como coordenador de Comunicação Social, assumiu o jornalista *Egídio José Saraiva Serpa*. O novo diretor Administrativo será *Paulo Roberto Oliveira Vinhais*. E o novo secretário de Controle Interno é *Almir Galdino*.

Mercedes reage ao pacote de forma atrevida e precipitada



Uma das raras tentativas de reação à reforma monetária, decretada pelo governo em 27 de fevereiro partiu da Mercedes Benz. Para pressionar seus fornecedores, a empresa alemã devolveu 150 caminhões de peças e anunciou férias coletivas de uma semana para 1/3 de seus funcionários.

A atitude mereceu condenação generalizada, especialmente do ministro Almir Pazzianotto. Pazzianotto classificou a providência de "imperitine, precipitada e atrevida". Diante de tão inesperada reação, a Mercedes voltou atrás. No dia 7 de março, já emitia telex apoiando "plenamente o programa de estabilização da economia".

Segundo o comunicado, "a empresa está adotando todas as medidas necessárias ao fiel cumprimento das diretrizes governamentais". No entanto, rejeitava "a pretensão de fornecedores que tencionavam praticar preços contrários à política governamental e à revelia do espírito que norteou o programa de estabilização da economia".

A Mercedes desmente que tenha recusado componentes. Pelo contrário "fornecedores nossos deixaram de enviar matéria-prima e peças". Por isso, a empresa teria preferido "premiar" seus funcionários, deixando-os "junto à família" "transferindo para ocasião futura a recuperação do tempo e da produção perdidos".

Transporte siderúrgico exige respeito à tabela nacional

Os caminhoneiros do transporte siderúrgico querem, de qualquer jeito, o cumprimento da tabela nacional de fretes. No dia 25 de fevereiro, a Fencavir enviou telex ao Instituto Nacional dos Transportadores de Aço—Intra, pedindo solução imediata para o impasse. O superintendente da Fencavir, Nélcio Botelho, alega que vem sendo pressionado pelos carreteiros para realizar uma nova paralisação. "Se ela for decretada, terei de apoiar o movimento", afirma.

O diretor Técnico do Intra, Fernando Coelho, informou, no entanto, que é impossível cumprir a tabela. Primeiro, porque a Siderbrás

não a considera oficial, "pois serve apenas para nortear as negociações". Segundo, porque alguns fretes dos carreteiros chegam a representar até 16% das tabelas das empresas. "As empresas não podem pagar a tabela do carreteiro, enquanto a Seap não aumentar nossas tarifas", conclui Coelho. Como a reforma monetária congelou todos os preços, esta tornou-se uma hipótese praticamente impossível, embora a Câmara dos Usuários tenha aprovado, no dia 19 de fevereiro, recomendação ao Ministro dos Transportes, para tornar a tabela oficial para as cargas de "grandes massas", que representam 80% dos volumes transportados.



Rodoviário de passageiros obtém câmara de usuários

O transporte rodoviário de passageiros passou a ter também um fórum de debates próprio com a instalação da Câmara de Usuários no mês passado, e que será presidida pelo Diretor de Transportes de Passageiros do DNER, Henrique Horta, nos mesmos moldes que funciona a Câmara de Usuários do Transporte de Carga.

Além do presidente, foram empossados durante a cerimônia presidida pelo Diretor-Geral do DNER, João Martins Ribeiro, o representante da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, Arthur Mascioli, da Rodonal, Bernardino Rios Pim, da Confederação Nacional dos Trabalhadores

em Transportes Terrestres, Osmar José Gomes e, representando os usuários Vicente Brito Pereira, Ricardo Rebouças e Afonso Celso Moraes de Souza Carmo.

O representante dos Trabalhadores, depois de expres-

sar o desejo de sua classe pela criação de um órgão desta natureza, afirmou que uma de suas primeiras propostas será a revisão urgente dos salários e carga horária dos motoristas, obtendo ali mesmo o compromisso do presidente da Câ-

mara, Henrique Horta, de que procurará dar todo o apoio aos trabalhadores. "Motorista bem remunerado dá maior segurança", disse o Diretor de Transportes de Passageiros.

Na reunião extraordinária realizada logo após a posse, o representante dos usuários Vicente Britto Pereira, que é consultor do Ministério dos Transportes no Rio de Janeiro, propôs que os Grupos de Investigação Técnico Operacionais, que são instalados no caso de acidentes com vítimas, deixem de ser reunidos, através de uma instrução da diretoria do DNER, e passem a fazer parte da regulamentação específica do setor.



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

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

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

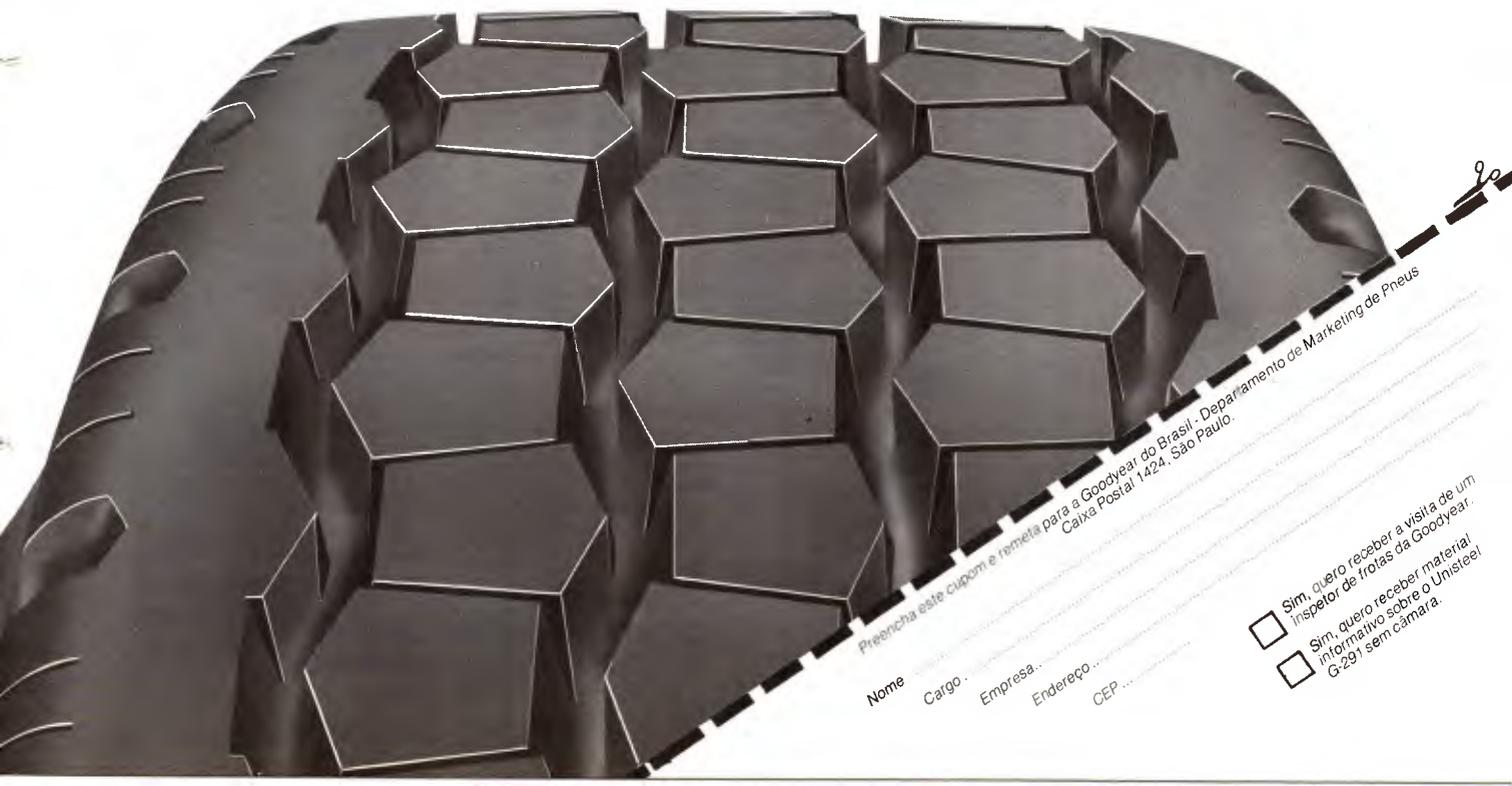
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo
por quilômetro rodado.

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

GOODYEAR

Líder mundial na tecnologia de pneus.

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



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

Nome
Cargo
Empresa
Endereço
CEP

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



Consertar estradas e integrar modais, as metas de Tavares

O novo Ministro dos Transportes, Reinaldo Tavares, dará prioridade à recuperação das estradas e à integração de todos os modais, a partir das hidrovias. **Pág. 18**

Manutenção, o segredo do sucesso da Americana

Graças à sua rigorosa manutenção, a Transportadora Americana reduz emergências, prolonga a vida dos veículos, ganha em imagem e está sempre conquistando novos clientes. **Pág. 34**



Os aumentos de fretes já preocupam os embarcadores

A tabela de fretes para carreteiros recomendada pelo governo ainda não está definitivamente implantada. Mas, os aumentos de tarifas já estão doendo no bolso dos embarcadores. **Pág. 41**

E mais...

Cumbica: aniversário marcado por acidentes	16
A Navemodal inaugura seu "feeder-service"	24
Balanço da Refesa já revela bons lucros	25
O treinamento de motoristas, novo filão	28
Como o transporte reagiu ao cruzado do governo	32
A ITD usa a informática para operar melhor	45

Seções

Atualidade.....	4
Neuto escreve.....	12
Cartas.....	14
Mercado.....	50
Últimas notícias.....	56
Entrevista.....	58



Capa: manutenção na T. Americana.
Foto Fernando Barros



Editora TM Ltda

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

transporte moderno

REDAÇÃO

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

Redator-chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto

Redatores: Jaime Antonio Mendes dos Santos e José Augusto Ferraz (SP) e Roberto Galletti (RJ)

Repórter: Lígia Maria Cruz

Assessor econômico: Oscar Pinheiro Coelho Filho

Colaboradores: Marco A. Souto-Maior (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: Rua Said Aiaich, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

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

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Rio de Janeiro: 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 (231) 236869.

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiaich 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 do 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 de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

CPD: Lina Saito

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 180,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiaich n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cz\$ 20,00. Edições especiais: Cz\$ 30,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122 - TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista da administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 200 000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado 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.

qualidade + serviço



Para comprar e obter o máximo de quilômetros do primeiro pneu radial do mundo, o lugar certo é a rede de distribuidores MICHELIN.

O alto padrão das instalações e pessoal técnico especializado são a garantia do melhor serviço.



MICHELIN



O homem do Presidente

Mudança de ministro — prato cheio para este irreverente cronista dos transportes tupiniquins. O que fez o cacique paranaense que sai? O que realizará o manda-chuva que entra? O que mudará com a substituição do senador peemedebista Affonso Camargo pelo engenheiro Reinaldo Tavares, com sua fama de técnico competente, porém ainda virgem na política?

Em dúvida, consulto uma das minhas inevitáveis fontes do Planalto Central. “Por que você não escreve que o Camargo foi o homem que fez o vale, mas não pagou?”, indaga o bem situado tecnocrata, entre amargo e irônico.

Por trás dessa inesperada sugestão, escondia-se uma derrota de bastidores. Como muitos colegas, ele colocara suas fichas na malograda candidatura do todo-poderoso secretário Geral, Marcelo Perrupato — e perdera.

Explique-se que Camargo deu com os costados nos Transportes contra a sua vontade. Não era do ramo — e safu de lá sabendo menos ainda. Entrevistas com revistas especializadas? Nem pensar. Quando era mesmo inevitável um discurso para técnicos e empresários — como o que fez em setembro, em Brasília, no encerramento da Convenção da NTC —, restava apelar para o malabarismo. E tome generalidades políticas, entremeadas com rápidas e escassas frases de efeito sobre transportes.

Com Camargo ministro, Perrupato estourou a boca do balão. Afinal, tem só vinte anos de janela e domina, como ninguém, todos os meandros da intrincada burocracia do Ministério. Mas, quando se deu ares de candidato a substituto do chefe, naufragou.

O próprio Camargo não teve força para indicar seu sucessor. Queria outro paranaense. Talvez, Deni Schwartz, engenheiro, deputado estadual três vezes, fazendeiro, ex-prefeito e secretário de Transportes. Mas, por um desses arranjos de bastidores, Deni, ainda por cima, profundo conhecedor dos problemas fundiários, foi, como Camargo, parar no ministério que, talvez, não desejasse — o do Desenvolvimento Urbano, MDU.

Já de olho na sua campanha, Camargo tratou de ajeitar as coisas. Entregou, de mão beijada, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos para o MDU, mesmo desagradando muitos técnicos do Geipot, que ainda não sabem se ficam ou se vão.

Não se diga, no entanto, que a dobradinha Camargo-Perrupato fracassou. A verdade é que, embora ostente invejável *curriculum*, o novo ministro foi uma surpresa para muita gente. Além de Deni, havia outros nomes bem cotados, como os mineiros José Geraldo Ribeiro, João Martins Ribeiro, David Elkind (este último, depois, vetado pelo SNI para a Presidência do BNDES) ou o secretário paulista Adriano Branco. Isso, para não falar no secretário do Governo do Distrito Federal, José Carlos Mello, que anoiteceu ministro e amanheceu ex-quase.

A verdade é que, como muitos dos conservadores auxiliares de Sarney, o andreazista Reinaldo foi escolhido, principalmente, porque, além de capaz, é um homem do presidente, um amigo do Rei.

Minha amargurada fonte insistiria que Camargo não pagou o vale. Mas, o ministro fez o que podia — e, para tanto, com o providencial auxílio de Almir Pazzianotto, teve, de vencer cerradas resistências. Credite-se também à



dupla a conquista de uma verba de Cr\$ 67 trilhões (melhor dizendo, Cz\$ 67 bilhões) para o Ministério. Daí sairão Cz\$ 7 bilhões para restaurar 5 mil quilômetros de estradas ainda este ano. A coluna do haver inclui ainda a volta da vinculação dos recursos do Imposto Único ao Fundo Rodoviário Nacional, o saneamento da Rede Ferroviária Federal e tímidas investidas no transporte hidroviário.

Debitem-se, no entanto, alguns fracassos, como a indefinição quanto à Ferrovia do Aço, o polêmico regulamento do transporte interestadual de passageiros, a ausência de uma solução para o problema das encomendas por ônibus, o desinteresse pelo RTB, a morosidade na revisão da lei carga perigosa, a explosiva situação dos autônomos ou a falta de punições para os escândalos da Sunamam e do Lloyd.

Se Camargo encontrou uma casa desarrumada, deixa para o seu sucessor um bom cacife para recuperar completamente a claudicante malha rodoviária federal. Nesse sentido, Tavares já toma precauções para prevenir a inevitável corrupção que costuma vir na esteira desse tipo de obra.

Equacionado o problema dos buracos, tanto financeiros, como das estradas, o Ministério ensaia planos para uma integração baseada na hidrovia. Parece obrigação de todo ministro defender a intermodalidade. Mas, a maioria não tem ido além das palavras.

Para a felicidade geral da Nação e o necessário barateamento dos transportes, espera-se, contudo, que Tavares passe do discurso à ação. Recuperar rodovias — mesmo as desastrosas Transamazônica ou Perimetral Norte — é importante, mas não basta. Com o país crescendo 6% ao ano, não será uma velha e decadente frota de caminhões que continuará dando conta do recado para sempre.

Por isso, o negócio é cobrar rapidez no planejamento da operação intermodal, encomendado ao Geipot, e a sua imediata implantação. Ligações das novas fronteiras agrícolas — como Mato Grosso, Rondônia, Goiás ou Bahia — aos portos marítimos, através da integração de caminhões e rios, se vierem mesmo, já chegarão tarde.

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.

A ponte: cartel?

Sobre a reportagem abordando a Ponte Rodoviária Rio-São Paulo, TM nº 264, gostaria, como usuário constante dela, de apresentar os seguintes comentários não mencionados pela revista:

1. Trata-se de um sistema de cartel, onde os produtores dividem entre si os consumidores.
2. O pessoal das bilheteiras foi drasticamente reduzido, causando grandes dificuldades para aquisição de passagens.

7. Já existem cambistas vendendo passagem mais cara na rodoviária.
8. Eliminação dos carros-leito da faixa das 23 h: nunca vi um lugar vago no leito Rio-São Paulo aos domingos às 22h50. Ou seja, existe demanda para esse horário.
9. Os preços cobrados nas paradas são abusivos. Antes, pelo menos, os preços da parada do Expresso Brasileiro eram mais acessíveis.
10. Até o tempo de viagem aumentou.



3. A tradicional cortesia dos funcionários das bilheteiras e do embarque junto às plataformas foi substituída por um constante descaso com os passageiros.
4. A eliminação dos pontos de venda externos obriga o usuário a se deslocar até a rodoviária (agora é imprescindível comprar a passagem com antecedência), causando mais transtornos.
5. A não aceitação de cheques e cartões de crédito é outro transtorno (as rodoviárias são conhecidos locais de assalto).
6. A clara redução do número de partidas está causando grande tempo de espera, mesmo em horários fora de pico. Por exemplo, nas segundas e quartas-feiras.

11. Vejamos as vantagens para o usuário, alegadas na reportagem:

- Assegura o retorno ao passageiro. Isto sempre foi assegurado.
- Liberação do volume de bagagem. Camilo Cola mesmo diz: "Os passageiros não costumam levar muita bagagem".
- Caso o passageiro perca o ônibus poderá viajar no seguinte. Como, se não tem lugar?

Marcos de Luca Rothen – São Paulo, SP

Prodel

Andei pelo Norte, através da Di Gregório. Passei pela Transportadora Americana, Setcesp e Engesa. Agora, ocupo a Gerência Geral da Trans Portal. Fui também contratado pelo Ministério dos Transportes para elaborar a parte comportamental do

Pródel como técnico em economia de combustível.

Por isso, não posso abster-me de criticar a informação de TM nº 264, janeiro de 1986 de que o programa é importado. Não é verdade. A verdade é que não fui ouvido nesta matéria. Tenho cópia do trabalho à disposição de TM. Um abraço amigo.

A. Luiz Carlos Cremonesi – gerente Geral da Trans Portal Transporte Integrado – São Paulo, SP.

Caro Cremonesi: Creio que você não leu meu comentário até o fim. De fato, cito uma cartilha importada da Inglaterra, em 1973, pelo ex-ministro Shigeaki Ueki. Mais na frente, no entanto, afirmo, literalmente, que "as experiências e informações não serão transplantadas da Inglaterra – mas buscadas entre os próprios frotistas e carreteiros locais". Conclusão: escrevi uma coisa e você entendeu exatamente o contrário.

Realmente, você não foi ouvido porque o objetivo da reportagem era apenas de cobrir o lançamento do programa em São Paulo pelo ex-secretário Geral do Ministério dos Transportes, Marcelo Perupato. Mas, não faltarão oportunidades. (NGR)

IPVA do álcool

Na edição de janeiro, vocês publicaram uma matéria a respeito do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA. Gostaria de saber se o proprietário de carro a álcool continua a gozar das vantagens que tinha com a extinta TRU.

Shundio Nakandakari, São Paulo, SP

Continua sim, Shundio. No Estado de São Paulo, pelo menos, veículos de passeio a álcool pagam menos imposto, no licenciamento, que os movidos a gasolina.

Por exemplo, um Gol a gasolina 1985 vai pagar neste ano Cz\$ 1.442,10 de IPVA. Esse mesmo veículo a álcool, deve recolher Cz\$ 627,70. Dessa forma, o proprietário do Gol a gasolina está pagando 130,11% a mais de IPVA que o proprietário do Gol a

álcool. Essa diferença se mantém nas demais faixas e anos de fabricação.

A diferença entre os dois impostos é motivada pela alíquota. Enquanto os carros de passeio a gasolina pagam 3,5% sobre o valor venal, estabelecido em tabelas aprovadas pelo Executivo, os carros a álcool pagam 1,5%, ou seja, dois pontos percentuais a menos.

Encampação

Quero me solidarizar com o leitor Carnot José Alves Neto, que escreveu criticando, com razão, a Viação Itapemirim. Infelizmente, a Itapemirim leva mais em consideração a quantidade do que a qualidade. É triste. Paralelamente, gostaria que fosse publicada uma reportagem sobre a encampação das dezesseis empresas de ônibus aqui no Rio. Aproveito para deixar registrado o meu protesto contra a forma bruta e violenta com a qual os empresários perdem suas empresas para um governo omissivo em termos de transportes públicos.

Pedro Guimarães Oliveira – Rio de Janeiro, RJ

Coincidência

Lendo as cartas dos leitores Francisco Durval Meirelles ("Imitações") em TM nº 261 e de João Batista da Silva ("Coincidências") em TM nº 262, esclareço que o modelo Viaggio Marcopolo foi lançado em maio de 1983, enquanto o Paradiso surgiu em princípios de junho de 1984. Não podem, assim, serem considerados imitações de outros encaroadores nacionais.

Deste modo, há que se reconhecer que a Marcopolo chegou antes, com a chamada Geração IV, que resultou nos modelos Paradiso, Viaggio, Strada, Torino e Senior. No mais, terá sido mera coincidência. Enfim, há que se distinguir a diferença entre a boina e o boné, embora sejam parecidos e destinados ao mesmo fim. Sem querer polemizar, esta é a minha opinião a respeito do assunto.

Alfredo Bruno Harff – Novo Hamburgo, RS.

AS PEÇAS TÊM QUE SER TÃO BOAS QUANTO A MÁQUINA. PEÇAS GENUÍNAS SCANIA.

PRO
SCANIA



Baseados em soluções tecnológicas de vanguarda, os produtos Scania - caminhões, ônibus e motores - são os melhores em seus respectivos campos de atuação. Ter Scania é uma tranquilidade.

Para que esta tranquilidade permaneça intocável, é necessário que ninguém altere o projeto original de seu Scania. Por isso, ao colocar peças novas, exija Peças Genuínas Scania que têm a mesma

qualidade de seu Scania. Podem até, no momento da compra, ser um pouco mais caras. Mas, o retorno que elas lhe garantem acaba fazendo das Peças Genuínas Scania o investimento mais seguro que você pode fazer em peças.

Peças Genuínas é mais um item que o Pro Scania coloca à sua disposição em todo o Brasil. Consulte o Concessionário Scania e usufrua já deste completo serviço de cobertura. O Pro Scania é seu.

SCANIA
líder em tecnologia de transporte



Arquivo TM

Caucaia, no município de Ibiúna, pouco mais de 80 km a Oeste da capital paulista, como o ponto ideal para obras do aeroporto internacional que serviria São Paulo. Mas movimentos ecológicos soterraram os planos do ministério.

Acidentes na pista marcam aniversário

Passado pouco mais de um ano de sua inauguração, o aeroporto de Cumbica não pára de acumular problemas de fechamento e acidentes, por culpa de sua localização

Alguns dias depois de ter comemorado seu primeiro aniversário, o Aeroporto Internacional de Guarulhos — mais conhecido como aeroporto de Cumbica — registrava também seu primeiro acidente. Na manhã do último dia 28 de janeiro, o avião da VASP, empresa aérea estatal paulista, prefixo PP-SME, com 65 passageiros a bordo, chocou-se frontalmente com um barranco de aterro numa das pistas de taxiamento, ainda em obras, no momento em que decolava rumo a Confins, atual aeroporto que serve a Belo Horizonte.

O mesmo impacto que feriu 18 passageiros, inutilizou um Boeing 737 assegurado em US\$ 7 milhões e mantém afastados o comandante Mário Márcio Prado e seu co-piloto Mário Sérgio Mabilía, também fez elevar a preocupação com a segurança do aeroporto de Cumbica, obra inaugurada, às pressas, em 20 de janeiro de 1985. “Mesmo com todos os sofisticados equipamentos de controle e auxílio, a infra-estrutura do aeroporto ainda não é suficiente”, queixa-se o presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, José Caetano Lavorato Alves.

Localizado entre as serras da Cantareira e do Mar, o novo aeroporto é alvo de críticas anterior a qualquer acidente ou paralisação nas operações de pouso ou decolagem por causa dos nevoeiros

— constantes no local, principalmente no período de abril a outubro. Insuficiente para atender o crescimento de pousos e decolagens, áreas de movimentação de passageiros cada vez mais apertadas e o alto índice de poluição sonora numa região densamente habitada, o Aeroporto de Congonhas foi-se inviabilizando com os anos. Atento a este colapso, o Ministério da Aeronáutica, no princípio da década de 70, realizou estudos que apontavam a região de



Brig. Silva: Cumbica é necessário

PRIORIDADE NOS RECURSOS — Cumbica passou a ser a outra opção, embora também fosse duramente criticada como escolha pelas condições meteorológicas da região. “Só para se ter uma idéia, no dia do acidente com o avião da VASP, por volta das 17 horas, deixei Cumbica sob o mais violento temporal. Uns cinco quilômetros dali, o céu estava completamente limpo, azul”, conta um jornalista que cobre o movimento de Cumbica.

Mas, contrariando as variadas pressões, o governo do Estado e o Ministério da Aeronáutica decidiram seguir com as obras em Cumbica. Numa primeira etapa do Plano Diretor, que determinou a construção do terminal de passageiros e as pistas 09 Left e 09 Right para manobras de pouso e decolagem, o Aeroporto Internacional de Guarulhos consumiu US\$ 550 milhões (Cz\$ 6,7 bilhões). Para prosseguir com as construções planejadas — que prevêm um total de quatro terminais de passageiros até o ano 2000 —, a Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária), segundo informa o brigadeiro Theodósio Pereira da Silva, diretor Geral, deverá receber, durante o ano de 1986, os US\$ 50 milhões solicitados ao Governo Federal, em fins do ano passado. “Estive com o ministro Sayad, do Planejamento, Funaro, da Fazenda, e Octávio Moreira Lima, da Aeronáutica, nas primeiras semanas de fevereiro. Fui convocado para uma exposição sobre o aeroporto. Todos consideraram fundamental o prosseguimento das construções planejadas — pátio de estacionamento das aeronaves, construção de passarelas de pedestres entre o estacionamento de veículos e o terminal de embarque, conclusão do prédio central de administração e melhoria no sistema viário da região” argumenta, animado, o brigadeiro Theodósio da Silva. E acrescenta: “Fui informado de que os recursos prioritários do Ministério da Aeronáutica, neste ano, serão para as obras de Cumbica, aumento de capital da Embraer, aplicações no desenvolvimento do AMX e estudos para o projeto do supersônico brasileiro”.

PRESSÕES DA TORRE — Mesmo com todos estes esforços, o Aeroporto encontra-se estacionado num imenso canteiro de obras, o que prenuncia problemas de operação e até acidentes mais graves. O comandante Jorge Escobar, da Associação de Pilotos da Varig-Cruzeiro, afirma que “não adianta muito conviver com o ILS 2 (Instrumental System Landing) sofisticado aparelho de aproximação de aeronaves — ele permite opera-

ções com quatrocentos metros de visibilidade e trinta metros de teto, quando as pistas para taxiamento das aeronaves quase inexistem". Para ele, se no último dia 28 de janeiro o Boeing da VASP não sofresse o choque frontal mas sim com uma das asas, "a tragédia seria bem maior, pois existiria todo o perigo de explosão".

Mas aeronautas revelam ainda um outro grave perigo na movimentação das aeronaves dentro de Cumbica, que de área total tem 14 km² (Congonhas, o central, era instalado em parcos 1,6 km²). O comandante Lavorato Alves, do sindicato nacional da categoria, além de denunciar pressões verbais da torre de controle de aeroporto, que, mesmo sob forte neblina, informa aos pilotos que há condições de decolar, preocupase mais com o movimento de solo dos aviões. "As pistas de taxiamento, motivo principal do acidente da VASP, ou estão inconclusas ou praticamente não são suficientes para todas as empresas". Atualmente, o avião que pousa no Aeroporto Internacional de Guarulhos por uma de suas duas pistas - 09 Left ou

um acontecimento corriqueiro na vida dos pilotos, não se configurando um risco de operações de voo. "Quem já comandou um avião sabe que isto não é grave", responde.

LUCROS EM 45 MIL POUÇOS - Próximo o centésimo fechamento de suas operações, o que força muitos aviões a optarem por Viracopos, aeroporto próximo de Campinas, a 98 km de São Paulo, Cumbica parece ser uma obra irrefreável. E isso pode ser percebido não só nos investimentos da Infraero (US\$ 550 milhões) como pelos projetos programados pelas companhias aéreas brasileiras. Pelo cronograma das empresas, até o ano 2000, deverão ser aplicados ali cerca de US\$ 140,2 milhões (Varig/Cruzeiro, US\$ 20 milhões; Transbrasil US\$ 100 mil e a VASP, US\$ 120 milhões - no momento a empresa constrói seu terminal de cargas que deverá ser entregue à operação, já com atraso, em meados deste ano). Mas existe ainda a previsão de a União participar em 87, com US\$ 60 milhões, enquanto em 88, serão US\$ 67 milhões e em 89, US\$ 25 milhões.

cessitamos um aeroporto como esse, pois São Paulo está no centro das principais indústrias do País e o fluxo de visitantes à cidade é satisfatoriamente crescente". Pelo primeiro ano de operação - em 20 de janeiro, vôos internacionais e de carga e em 18 de agosto, as naveas domésticas -, o brigadeiro Theodósio da Silva anunciou um movimento de passageiros de 1.825.991 (até a desativação de Congonhas para passageiros domésticos, este aeroporto registrava 3.832.122 passageiros, sendo do total 1.558.734 pertencentes aos aviões da ponte-aérea Rio-São Paulo). Em Cumbica, que pelos cálculos da Infraero deu lucro de Cz\$ 57.895 milhões em 1985, foram realizadas pouco mais de 45 mil pousos e decolagens. O resultado mais expressivo e que anima o brigadeiro Theodósio da Silva, é o movimento de carga de 80,850 mil toneladas, entre as embarcadas e desembarcadas.

TAXEAMENTO APERTADO - "Já reservamos espaço do terreno para as empresas internacionais construir. Elas devem apresentar, até o meio do ano, o projeto. E também temos que contar com a construção de um terminal exclusivamente para as cargas de correio, que saltaram tanto em correspondência quanto em serviços de reembolso postal", argumenta o diretor da Infraero.

Primeira parte das obras concluídas em cinco anos, projetado para acomodar o vai-e-vem de 30 milhões de passageiros aéreos até o ano 2000 e já tendo consumido US\$ 550 milhões, Cumbica ainda engatinha no atendimento ao público. Distante 25 quilômetros do centro da capital paulista, em horários de pico matinal e da noite, os passageiros podem levar mais de uma hora para atingir o aeroporto. Angela Cardoso, publicitária, queixa-se da distância que separa os guichês das empresas aéreas dos portões de embarque, por exemplo. Outros ainda condenam a falta de estrutura de serviços de Cumbica, creditando isto à pressa na entrega das obras.

Mas, a segurança das operações e as constantes ondas de neblinas são os pontos básicos das críticas dos profissionais da aviação. O comandante Escobar, da associação da Varig, sugere uma maior interação entre aeronautas, operadores de torre e a administração geral do aeroporto como forma de evitar-se graves problemas. "O acidente da VASP poderia não correr, caso o radar de solo informasse o comandante que a pista usada era errada. Temos que regulamentar outros procedimentos neste aeroporto, para benefício de todos". Já Lavorato Alves, do Sindicato nacional, prefere ver o mais depressa possível as conclusões das obras em andamento. "Falta de pista para taxiar é uma falha gravíssima num aeroporto destas dimensões. São mais de 300 pousos e decolagens todos os dias".



O acidente da Vasp poderia ser evitado por um aviso do radar de terra

09 Right - tem a única alternativa de chegar até a fase de táxi-hotel (onde desembarcam os passageiros) passando pela outra pista principal. "Se um dia ocorrer qualquer problema de comunicação por parte da torre e o tempo estiver muito nublado, os aviões poderão chocar-se violentamente".

Confirmando o alerta do próprio comandante Lavorato Alves, os jornais registraram um "quase acidente". Um avião da Transbrasil preparava sua manobra final de pouso quando foi obrigado a arremeter, na tentativa de evitar colisão com outro Boeing da Varig, que ainda estava na pista, concluindo o pouso. Para o brigadeiro Theodósio da Silva, este tipo de manobra - arremeter - é

O grande benefício da transferência das operações nacionais e internacionais do aeroporto de Congonhas para Cumbica, entendem os críticos do aeroporto, foi o alívio da população de Moema, região onde funciona o aeroporto central de São Paulo. Espantosamente, os imóveis da região saltaram em valorização, apesar de terem ainda que conviver com o ronco pouco mais grave dos Eletra da Varig/Cruzeiro que operam na ponte-aérea Rio-São Paulo e os Fokker e Bandeirantes das empresas regionais.

Porém, para o brigadeiro Theodósio Silva, Cumbica representa também um pequeno, mas palpável, lucro. E, com expectativas de saltar a cifras maiores, quando inexistirem as atuais obras. "Ne-



NOVO MINISTRO

Renovar estradas e integrar o transporte

Amigo de Sarney e técnico em estradas, o novo ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, dará prioridade à recuperação de rodovias e à integração intermodal

Aos 46 anos, fama de muito trabalhador e já um tanto grisalho, o maranhense José Reinaldo Carneiro Tavares ainda mantém a mesma esbelteza física de mais de vinte anos atrás. "Gosto de praticar esportes, especialmente o futebol, onde minha posição preferida é no meio de campo", confidenciou aos repórteres de *TM*, Neuto Gonçalves dos Reis e Ademar Shiraishi, no final de uma longa entrevista, no dia 24 de março, em Brasília.

À frente do Ministério dos Transportes, como substituto do senador Affonso Camargo, o eng^o Tavares precisará utilizar intensamente suas habilidades de meio-campista para realizar todos os seus planos e projetos. O maior deles, a recuperação completa da malha rodoviária federal, por exemplo, exigirá imediata articulação com

todo o setor de pavimentação e de fabricação de máquinas rodoviárias.

Da mesma forma, suas intenções de colocar o Ministério a serviço da expansão das fronteiras agrícolas e do combate à inflação não dispensam entendimentos com os Ministérios da Irrigação e da Agricultura. Assim, como a construção de mais estradas da produção terá de ser negociada com o BNDES, os Estados e Municípios.

Por enquanto, Tavares vem mostrando prudência e habilidade. Realizou poucas mudanças. A nomeação do engenheiro ferroviário Mário Antonio Picanso para a Secretaria Geral, onde reinava outrora o todo-poderoso Marcelo Perrupato e Silva, resultou numa mescla equilibrada entre representantes dos principais meios de transpor-

te do país. Para completar seu *staff*, foi buscar na Petrobrás, para chefiar o Gabinete, José Roberto Neves, homem de sua inteira confiança. De quebra, a sub-Chefia ficou com Paulo Ruy, andreaquista histórico e fiel escudeiro de Luiz Carlos Urquiza Nóbrega, desde os tempos da Diretoria de Transportes do DNER.

Mas, o maior desafio ao "jogo de cintura" do novo Ministro, será, certamente, colocar em prática seu paladado plano de integração intermodal. Tavares não esconde seu sonho de aproveitar melhor os rios (como o São Francisco, o Araguaia-Tocantins, o Madeira ou o Amazonas), para interligá-los com ferrovias, rodovias e portos.

Isso exigirá a imediata reciclagem dos órgãos de planejamento. Daí a indicação do experimentado coronel (ele não gosta muito do título) e engenheiro Stanley Fortes Baptista para a presidência do estratégico Geipot. Uma vez perdida a EBTU pelo Ministério dos Transportes, não restará ao Geipot outra alternativa senão encarar o planejamento objetivo do grande e inadiável salto do país rumo à intermodalidade. Do poder de comando e de persuasão do aplicado Tavares dependerá o sucesso ou o fracasso de mais essa tentativa de integração.

“Queremos o máximo de empreiteiras participando das obras rodoviárias”

TM — O presidente José Sarney definiu a recuperação de 5 mil quilômetros de estradas federais como a maior prioridade atual do Ministério dos Transportes. Como anda este programa?

Tavares — Para cumprir esta meta, de recuperar os 5 mil quilômetros dos 12 mil em péssimo estado que precisam ser completamente reconstruídos, já encontramos pouco mais de 3 mil contratados e em execução. Vamos contratar, praticamente, mais 6 mil, até o final do ano. Desses 9 mil, 5 mil ficarão prontos este ano. Os outros 4 mil já fazem parte do programa de 7 mil quilômetros, do próximo ano. Portanto, até o final de 1987, teremos recuperado todos 12 mil quilômetros de estradas completamente danificados.

TM — E quanto ao restante da malha federal?

Tavares — Estamos iniciando a “Operação São Cristóvão”. Vamos tapar os buracos e acertar os defeitos, tanto das pistas quanto da sinalização, de 43 mil quilômetros de estradas. Essa operação vai exigir um esforço enorme, uma presença constante. Será mais do que uma simples manutenção, pois, dos 43 mil quilômetros, 18 mil estão em mau estado e exigem recuperação.

TM — De onde virão as verbas para tudo isso?

Tavares — No final do ano passado, o presidente Sarney restabeleceu a vinculação entre os recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis e o Fundo Rodoviário Nacional. A volta da vinculação vai gerar recursos adicionais de cerca de Cz\$ 5,5 bilhões este ano — fora os Cz\$ 7 bilhões que o orçamento já havia destinado à restauração de estradas.

TM — O Ministério tem planos para pulverizar essas obras, evitando a concentração nas mãos de poucas construtoras?

Tavares — Queremos que o maior número possível de empreiteiras de todo o

Brasil participe dessa ação. Assim, teremos uma melhor distribuição dos recursos do Ministério através do setor privado. Dispostos de um atuante setor de construção rodoviária em todo o Brasil e que precisa trabalhar. Se ficássemos com poucas empresas, provavelmente, estaríamos beneficiando poucos Estados.

TM — Nessa retomada da pavimentação rodoviária, não haverá dificuldades a vencer, na medida em que não existem máquinas e as empreiteiras desativaram seu pessoal?

Tavares — Já tivemos reuniões com o sindicato da construção de estradas e de pontes. Eles nos garantiram que podem remontar rapidamente toda a estrutura que tinham antes da crise do setor. Outra finalidade da reunião foi



Tavares (ao centro) à reportagem de **TM**: Geipot será o planejador do intermodal

baixar os custos unitários de construção das rodovias, sem abrir mão da qualidade. Para tanto, basta os empreiteiros comprimirem um pouco seus lucros. Como recíproca, o Ministério montará um rígido fluxo de pagamentos, para reduzir custos financeiros. Vamos também proibir as sub-empreitadas, para evitar lucros indevidos. Em média, queremos baixar o custo de restauração, de cerca de US\$ 90 mil para cerca de US\$ 70 mil o quilômetro.

TM — Nos governos anteriores, devido à falta de verbas, falou-se muito em transformar o DNER em órgão operador de transportes. Ele, agora, volta a ser um construtor de estradas?

Tavares — Pelo menos, neste governo, não haverá mudanças. Vamos pensar na operação. Mas, temos um prazo muito pequeno para recuperar toda a malha. Portanto, não podemos abrir mão da comprovada capacidade de construção do DNER.

TM — O senhor vem declarando intenções de pavimentar a Perimetral Norte, a Transamazônica, a Oiapoque-Macapá. Na época em que tais estradas foram construídas, elas eram inviáveis e atendiam apenas a razões da chamada Segurança Nacional. Hoje, como justificar a retomada dessas obras?

Tavares — A missão que recebemos do presidente Sarney foi de avaliar essas novas estradas. Não foi propriamente de construir ou de melhorar. O DNER já está fazendo um levantamento completo das estradas do Norte para verificar custos e prioridades. Vamos avaliar, principalmente, se essas rodovias podem catalizar a ampliação de nossas fronteiras agrícolas. O Brasil precisa aumentar sua produção de grãos, estacionada há dez anos. A expansão da fronteira agrícola não dispensa o apoio da infraestrutura de transportes. E é nesse sentido que vamos estudar a Transamazônica. Verificar se ela pode ser para a região a que serve o que a BR 364 foi para Mato Grosso e Rondônia.

TM — Por falar em 364, a Porto Velho-Rio Branco continuará asfaltada?

Tavares — Continuará. Mas, pretendemos realizar ali uma integração com outros modais. Por exemplo, na região de Rondônia, o custo rodoviário de escoamento de grãos para São Paulo está muito alto.

Queremos levar essa carga, através de Porto Velho, para o Madeira e o Amazonas, prosseguindo o escoamento, através de Itaquí ou porto da Ilha do Conde, no Maranhão.

TM — Qual será sua principal diretriz à frente do Ministério?

Tavares — A mudança do planejamento e da operação de transportes no Brasil. Nosso grande ideal é modernizar o transporte de carga, feito, até hoje, de maneira antiquada, a mesma de oitenta anos atrás. Precisamos aproximar mais o Brasil das nações desenvolvidas, principalmente quanto ao custo do transporte.

TM — Como conseguir isso?

Tavares — Através do investimento no transporte intermodal de cargas. O Geipot terá de se transformar, rapidamente, no planejador da operação de todas as interligações intermodais de cargas. Utilizando a experiência da iniciativa privada, vamos criar um Conselho Consultivo de Transporte, para acompanhar o tra-

balho. Nossa intenção é só entregarmos obras à iniciativa privada com todos os elos funcionando perfeitamente.

TM — *O Geipot tem uma tradição de estudos muito sofisticados, pouco práticos. Essa linha vai mudar?*

Tavares — O novo presidente do Geipot recebeu a determinação de fazer um planejamento rápido e objetivo. Isso, sem perda da qualidade.

TM — *Nesse sentido, a ida da EBTU para o Ministério do Desenvolvimento Urbano constitui um ponto positivo?*

Tavares — Na minha opinião, sim. Temos de investir muito no transporte de carga e concentrar toda a nossa força nesse objetivo. A parte urbana é complexa, tomava um tempo tremendo e desviava as atenções do Geipot. Quando o governo criou o MDU, realmente, esqueceu de levar a EBTU pra lá. A transferência vai permitir tanto ao MDU quanto ao Ministério dos Transportes cumprirem suas funções.

TM — *Essa mudança criou uma certa insegurança e até insatisfação dentro do Geipot, que trabalhava muito com transport e urbano. Como fica o papel do Geipot, de agora para frente?*

Tavares — O Geipot vai trabalhar exclusivamente no transporte de carga. O único transporte urbano que vai estudar é o transporte por trem, que ainda pertence ao Ministério (EBTU). Ou o pessoal se recicla para os novos estudos ou vai para a EBTU.

TM — *Seu projeto intermodal envolve a área portuária e de navegação?*

Tavares — Não podemos continuar exigindo que todos os portos do Brasil operem todos os tipos de navios. Nossa idéia é investir pesadamente em uns três ou quatro. Os demais seriam equipadas apenas para operarem as cargas de cabotagem. Vamos desenvolver também um esforço muito grande para aprimorar a legislação portuária, que ainda é muito embaraçada. Um contêiner que saia do interior de Goiás precisa chegar ao Japão, sem problemas.

TM — *O único terminal brasileiro realmente especializado em contêiner é o de Conceição*

nha, em Santos, que já está chegando perto do estrangulamento. O senhor pretende criar novos terminais?

Tavares — Pretendemos, porque acreditamos que o futuro está na contêinerização. Vamos convocar o pessoal da indústria para fabricar contêineres, atualizar a legislação, etc.

TM — *O contêiner coreano é muito mais barato que o brasileiro. Como evitar isso?*

Tavares — Vamos ter de chegar a um preço igual, porque esse contêiner terá de ser exportado.



“Vamos trabalhar para mudar a inadmissível lei portuária”

TM — *Outros obstáculos são a inexistência de conhecimento único e a proibição do transportador rodoviário e ferroviário emitir esse conhecimento quando a aviação ou a navegação participam do transporte. Como resolver esse problema?*

Tavares — Quanto ao conhecimento único, já enviamos exposição de motivos ao presidente Sarney. A proibição também será estudada. Não queremos fazer nada sem um estudo amplo da questão.

TM — *A integração envolve também ação conjunta com os Ministérios da Agricultura e da Irrigação. Como será tal articulação?*

Tavares — Vamos levantar onde realmente se produz no país. Além disso, é preciso conhecer o programa do Ministério da Agricultura, que pretende expandir a fronteira agrícola. Esse esforço será conjugado. Todo o trabalho de integração intermodal levará em conta as necessidades de ocupação das novas fronteiras agrícolas. Temos, por exemplo, o rio São Francisco, o corredor Araguaia-Tocantins e precisamos explorar isso muito bem. Poderíamos usar o Tocantins integrado à ferrovia dos Carajás ou, no sentido inverso, à ferrovia, para ligar o Planalto Central ao porto de Vitória.

TM — *Houve um crescimento grande das verbas para hidrovias, embora elas ainda sejam pequenas. Quais são os planos nessa área?*

Tavares — Os rios ou trechos que entrarem em nosso planejamento intermodal receberão recursos para valer. Tanto no derrocamento e dragagem do leito, como, principalmente, nos portos. Estamos pensando, principalmente, no Madeira, Amazonas, Mamoré, Araguaia, Tocantins, São Francisco e alguns rios do Sul.

TM — *E nas ferrovias, haverá investimentos?*

Tavares — Há um programa em andamento. É pequeno, mas o setor não está capitalizado para um investimento maior. Há uma idéia de ativar alguns trechos da Ferrovia do Aço, com a participação da iniciativa privada. A MBR entraria com menos da metade dos recursos necessários para concluir a ferrovia (US\$ 170 milhões, com tração a diesel) e seria ressarcida através de desconto nos fretes. Com a economia crescendo a 6%, o setor de minérios se expandirá a 8% e isso poderá estrangular o setor de transportes.

TM — *E quanto à Rede Ferroviária Federal em si?*

Tavares — Temos grandes desafios a vencer. Problemas das bitolas, recuperação de vias. Nossa idéia é investir seletivamente. Caso típico do Nordeste, onde

Competente e amigo do rei

Quem apostou num paranaense, mineiro ou paulista para o Ministério dos Transportes, errou redondamente. Deu um maranhense que, além de competente, é amigo do rei.

José Reynaldo Tavares, 46 anos, é engenheiro civil, especializado na área rodoviária.

Entre 1969 e 1970, quando Sarney era governador, Tavares foi diretor do DER do Maranhão. Nesse mesmo governo, passou pelas Secretarias de Viação e Obras Públicas e de Planejamento. Em 1974, deixou seu Estado para assumir a Superintendência da Novacap, no governo Elmo Serejo, onde permaneceu até 1977. Depois, foi para a Secretaria de Viação e Obras Públicas. Não é a toa que Serejo chegou a ser oficiosamente apontado como o chefe de Gabinete de Tavares.

A carreira do futuro ministro prosseguiria no DNOS (onde foi diretor Geral). Estava na presidência da Sudene, cotado até para candidato a governador (namora o PFL, mas tem apoios também no PMDB), quando Sarney foi buscá-lo para uma nova missão em Brasília.

a Ferrovia do Salvador-Salgueiro é completamente deficitária. Mas, se você completar esse ramal até Juazeiro e integrar com o Rio São Francisco, pode-se chegar ao Porto de Recife. É nesse sentido que vamos trabalhar.

TM — *Há vontade e dinheiro suficientes para os programas de integração. Como está o orçamento deste ano?*

Tavares — O DNER continua sendo o carro-chefe. A Portobrás, por exemplo, está com um orçamento muito ruim e nós vamos lutar pela volta da vinculação da taxa de melhoramento dos portos e do adicional da marinha mercante. No setor ferroviário, vamos, cada vez mais, separar o transporte urbano do de carga. Assim, a própria Rede poderá bancar parte de seus investimentos. Mesmo assim, dependeremos bastante de recursos externos.

TM — *O pedágio não poderia ser um recurso adicional?*

Tavares — Vamos colocar mais setenta balanças eletrônicas nas rodovias, para aumentar a vida do pavimento. Mas, só instalaremos pedágio onde tivermos condições de prestar um bom serviço ao usuário. Ele será seletivo e só virá após recuperada a malha rodoviária.

TM — *O senhor tem afirmado que dará prioridade social ao Ministério. Como se traduzirá isso na prática?*

Tavares — Na agricultura, por exemplo, quem sofre mais são os pequenos produtores, que lutam com a falta de estradas. Uma das nossas metas será estimular as estradas de produção.

O termo vicinal já está bastante desgastado. Significa, hoje, muito mais ligação entre sedes de municípios que propriamente estradas de produção. Essas vias são financiadas pelo BNDES e o Ministério dos Transportes entra com 10%. Embora não sejamos os construtores, temos condições de acelerar os financiamentos para esse tipo de estradas.

TM — *Dentro da prioridade social, está o vale-transporte. Diz que o seu antecessor fez o vale, mas não pagou. O senhor pretende pagar?*

Tavares — Vamos dar toda a força ao vale. Lá no Paraná, talvez até em homenagem ao ministro Camargo, a medida já vai ser posta em prática. Pelo que sei, a maior dificuldade é a desorganização do setor, ao nível de Municípios e Estados.

TM — *Tivemos um gigantesco plano de construção naval, que acabou deixando as suas seqüelas, seus escândalos e suas dívidas. Como está sendo encaminhado esse problema?*

Tavares — O problema está equacionado. A Sunamam é, hoje, apenas um órgão informativo e o financiamento será concedido pelo BNDES. Os critérios, agora, são bem mais rigorosos. Sabemos da enormidade dos problemas do passado. Mas, ainda não temos solução para as dívidas dos armadores, o obsoleto dos navios, etc.

TM — *Qual sua opinião em relação à tabela de fretes para carreteiros e locautes de autônomos?*

Tavares — Estamos comprometidos com o combate à inflação. Não é hora de recuperar grandes atrasos. É hora de preparar o país para que todos ganhem no futuro.



“O governo não mais permitirá outros locautes”

TM — *Na hipótese de novo locaute, qual será a posição de governo?*

Tavares — O governo não permitirá outros locautes. A Polícia Rodoviária já está passando para o Ministério da Justiça e será uma polícia de verdade, para combater tóxico, roubo de carga e dar maior proteção aos usuários das estradas, especialmente aos motoristas de caminhão. É essa polícia que terá a responsabilidade de manter o tráfego nas rodovias. O que aconteceu não se repetirá.

TM — *O senhor herda também uma regulamentação de carga perigosa duramente criticada pelos transportadores. O trabalho de revisão dessas normas vai continuar?*

Tavares — Vai continuar. Ainda não há uma posição firmada sobre o assunto. Mas, estamos preparando um documento para enviar ao presidente Sarney.

TM — *Outro problema que o senhor herda é o transporte de encomendas por ônibus. A nova regulamentação, assina-*

da pelo presidente Sarney apenas adia o problema. Como isso será resolvido?

Tavares — Cabe ao DNER encaminhar a solução desse problema. E acho que conseguirá — até com facilidade. O que não podemos é admitir o ônibus competindo com o caminhão. Por outro lado, para alguns locais do país, é praticamente o ônibus que leva a carga. Então, temos que adaptar nossa política a essa realidade.

TM — *O governo Figueiredo regulamentou o transporte rodoviário de bens. O primeiro passo desse regulamento, o registro dos veículos, conhecido como RTB, começou a ser feito e, de repente, esfriou. Quais seus planos nessa área?*

Tavares — Ainda não estou a par do assunto. Vou investigar os motivos que desestimularam o ímpeto inicial. É importante implantar esse registro.

TM — *Temos, hoje, uma frota de caminhões velha, insuficiente e exigindo renovação. O que o Ministério pode fazer em relação ao problema?*

Tavares — O planejamento que estamos realizando vai responder bem a essa questão. O caminhão é importante. Mas, sozinho, não conseguirá transportar tudo o que movimenta hoje. Vamos trazer o pessoal da carga para as reuniões de planejamento para que eles, como empresas, comecem a se adaptar à nova realidade.

TM — *Um estudo que o Ministério vinha fazendo era o Prodel, programa de economia de diesel e lubrificantes. Como fica o Prodel, no momento em que o barril de petróleo cai a US\$ 13,00?*

Tavares — No momento, deixou de ser prioritário, embora seja importante. Vamos continuar o programa educativo. Mas, vamos rever essa campanha. Tentar, talvez, levar o Prodel, o máximo possível, para a iniciativa privada.

TM — *Há expectativa de investimentos da iniciativa privada nos transportes?*

Tavares — O governo vai investir apenas em infra estrutura. Para os contêineres e os sistemas de transportes de carga, faremos concessões ao setor privado. Vamos tentar trazer a iniciativa privada para os transportes.

TM — *Na cabotagem, por exemplo, isso, talvez, não seja atrativo...*

Tavares — Ainda não é atrativa, por falta de cargas. Mas, vamos viabilizar a cabotagem privada.

O Geipot muda e emagrece

Reciclar-se para planejar rapidamente todo o processo operacional de integração dos transportes. "A missão que recebemos do Ministro foi exatamente esta", confirma o novo presidente do Geipot, o experimentado Stanley Fortes Baptista, ex-diretor Geral do DNER e ex-presidente da Rede Ferroviária Federal. "O objetivo é adaptar o Geipot ao momento que estamos vivendo, voltando seu esforço para o campo da operação integrada de transportes. Essa seria a grande tônica. Até me atreveria a batizá-la de 'Projeto Geipot'" prossegue. "Uma ação mais intensa nos campos da pesquisa e do treinamento, uma reciclagem do pessoal - enfim, uma renovação completa."

O novo Geipot daria mais ênfase ao planejamento de curto prazo, esquecendo um pouco os maçantes trabalhos acadêmicos? "Eu diria que vamos produzir um planejamento continuado e dinâmico", responde Fortes. "Capaz de assegurar respostas a curto prazo. Mas que, simultaneamente, tenha a visão do amanhã. Se isso não acontecer, dificilmente o transporte acompanhará o crescimento econômico, estrangulando o país."

Fortes já assumiu o Geipot consciente de que o transporte de massa iria para o Ministério do Desenvolvimento Urbano.

Arquivo TM



"O maior objetivo é adaptar o Geipot ao novo momento que o transporte está vivendo"

"Cabe à casa realizar essa passagem da melhor maneira. Uma parte dos técnicos permanecerá no Ministério dos Transportes, para fazer a coordenação do transporte urbano com as demais modalidades." Será, no entanto, "algo muito restrito em relação ao que existia".

O pessoal que ficar no Geipot já sabe que terá de se dedicar exclusivamente ao planejamento da operação de transporte de cargas. Fortes consumiu seus primeiros dias de trabalho em intensas reuniões com o pessoal graduado do Geipot, tentando passar da teoria à prática. Embora adepto do planejamento "de baixo para cima", já vem com uma opinião formada sobre o futuro do transporte. "O setor deve se voltar muito mais para a manutenção do que já temos e para um esforço de operação integrada das modalidades", afirma. Para tanto, é preciso que muitos deixem de lado posições sectárias, de donos da verdade."

A crítica tem endereço? "Tem, sim", responde Fortes. "O Brasil já não mais se pode dar ao luxo de fracassos como a Ferrovia do Aço. Hoje, ela até se justifica. Naquela época, não. Afinal, é um pecado deixar inacabada uma obra que já enterrou US\$ 2 bilhões."

O RTB, após dois anos de vida, sofrerá mudanças para ser mais criterioso

Ao completar dois anos de implantação, o Registro de Transportes de Bens atingiu 187.110 inscrições até o dia 14 de fevereiro - muito longe da estimativa inicial de 800 mil inscrições - e já se prepara para sofrer alterações. Segundo o diretor de Transportes de Carga do DNER, José Azevedo, a Câmara de Usuários decidiu, em sua última reunião, que voltarão as exigências de frota mínima, especialização e comprovação de idoneidade.

Segundo o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Rio de Janeiro, Baldomero Taques, os transportadores também se mostraram contrários à concessão de registro por cinco anos às empresas até agora inscritas, uma vez que a medida vai contra a própria idéia de saneamento do setor. "É preciso ser mais criterioso na definição do empresário de transportes", disse ele.

Na opinião do diretor de Carga do DNER, o RTB representou um retrocesso em relação às exigências do RTRC, porque ao facilitar demais retirou todas as condições de controle do setor. O DNER enviou ao Serpro 185.910 inscrições realizadas até 31 de dezembro

para que sejam processadas e checadas com os dados do Renavam.

Segundo o chefe da Divisão de Transporte do DNER, Roberto Gordilho, estima-se que 15% dos registros sofram exigências. Além disso, o DNER solicitou ao Serpro todos os dados constantes do Renavam, para controlar a frota, uma vez que a Operação Polvo, que era feita pelo Serpro, foi cancelada depois que a TRU passou a ser um imposto estadual.

Do total dos formulários enviados ao Serpro, 69,2% das inscrições correspondiam a autônomos, 22,6% eram de empresas de carga própria e 8,10% eram de empresas de transporte de carga.



Baldomero: contra os cinco anos

FORMULÁRIOS ENVIADOS AO SERPRO

DRF	ETC	TCA	TECP	TOTAL
1	42	356	69	467
2	153	873	521	1547
3	129	1633	782	2544
4	265	3999	1519	5783
5	370	3813	873	5056
6	1748	13069	2203	17020
7	746	5302	1947	7995
8	4900	45628	18138	68666
9	1639	13516	3326	18481
10	1915	15169	5408	22492
11	105	503	221	829
12	248	3996	639	4883
13	112	1596	154	1862
14	73	1109	302	1484
15	41	884	281	1206
16	1926	8871	2517	13314
17	252	3473	562	4287
18	67	651	549	1267
19	156	1721	982	2859
20	57	823	625	1505
21	91	1098	206	1395
00	36	683	249	968
TOTAL				185910

O DNER vai retomar uma campanha nacional de inscrições no RTB, com a distribuição de cartazes por todos os sindicatos de classe, Distritos Rodoviários e postos de estrada. Na última semana de fevereiro, três equipes do órgão iniciaram a colagem de cartazes, a partir do Rio de Janeiro, nos principais eixos rodoviários.

Barato demais? Desconfie.

*Freios abaixo
do custo*



Só use peças originais.

As pequenas economias muitas vezes se transformam em grandes prejuízos.

Exija sempre Wabco. Os jogos de reparo Wabco têm as mesmas peças dos freios originais da maioria absoluta dos veículos pesados brasileiros.

Com peças Wabco você roda com muito mais segurança e por muito mais tempo.

Não se deixe seduzir pelas peças de reposição baratas. Pode lhe sair caro.

WABCO

O freio original.

Telex (019) 1725 - C.P. 576 - CEP 13100 - Campinas - SP

As muitas virtudes do "feeder service"

Utilizando o *feeder-service*, a Navemodal já está concentrando em Santos cargas de exportação vindas de Recife e Salvador. O sistema é muito vantajoso

A Navemodal, empresa de cabotagem do grupo Lachmann, está desenvolvendo, juntamente com a US Lines, participante do *pool* de empresas de navegação de longo curso que operam na Costa Leste Americana, um sistema de *feeder service*, concentrando em Santos cargas de exportação containerizadas originárias de portos de Recife e Salvador.

Segundo o presidente da Navemodal, Márcio Salles, em países onde o *feeder service* já se encontra em estágio mais adiantado de desenvolvimento, as empresas adotam, em seus acordos, uma fórmula onde a navegação de cabotagem tem uma participação percentual na receita de fretes da navegação de longo curso. "Como isto, ainda não é possível no Brasil, porque exigiria um entrosamento mais profundo entre as empresas, a Navemodal, por enquanto, vem apenas alugando espaço nos porões de seus navios para a US Lines", diz ele.

MUITAS VANTAGENS — Para o exportador, no entanto, o importante é poder receber o *through bill of lading* (conhecimento de carga expedido diretamente pela empresa de longo curso) já no embarque da carga no navio de cabotagem,

Segundo Meton Soares, o serviço é vantajoso para os exportadores

permitindo o seu desconto imediato em bancos, — e isso só pode ser feito no caso do embarque em longo curso, explica o diretor Comercial do Lloyd Brasileiro, Meton Soares Junior.

Para Márcio Salles, além desta, o sistema oferece ainda ao exportador a vantagem operacional de permitir maior frequência nos portos. "Os navios de longo curso estão crescendo em tamanho e tecnologia, principalmente, em relação ao transporte de contêineres. Com isto, o seu custo operacional sobe, impedindo-os de tocar portos menores, seja por restrições de calado, por falta de agilidade operacional portuária ou ainda pelos pequenos lotes de exportação que caracterizam a carga geral", explica Márcio Salles.

Muitos destes portos, no entanto, estão satisfatoriamente equipados para os navios de cabotagem, principalmente, quando se trata de um *roll-on-roll-off* (navios dotados de prancha de carregamento) porque isso aumenta a velocidade operacional, diz Márcio Salles.



Atualmente, a Navemodal está levando para Santos apenas produtos petro-

químicos originários do pólo de Camaçari, através do porto de Salvador. Mas, o presidente da empresa vê grandes possibilidades também a partir de Recife, que está na mesma área da conferência de Fretes da Costa Leste dos Estados Unidos, e onde há indústrias exportadoras de pescado, papel e sucos, principalmente.

DIFICULDADES — Uma das dificuldades para o estabelecimento de uma conjunção de interesses entre a cabotagem e o longo curso, para aumentar as exportações, é que as cargas de uma conferência de fretes não podem ser transferidas para outra. Cada uma delas tem seus portos definidos. A Superintendência Nacional de Marinha Mercante estabeleceu este critério, com a aceitação das empresas, para proteger as áreas de atuação de cada grupo de armadores de cada conferência, evitando a concorrência predatória entre elas.

O presidente da Navemodal cita, por exemplo, o caso das cargas com destino a Nova Iorque com origem em Santos ou Manaus. Estes dois portos estão em conferências diferentes e, portanto, não podem ter suas cargas transportadas por empresas de longo curso não pertencentes a conferências que atuem especificamente nestes portos.

CONCENTRADOR — Mas ele considera, no entanto, que o porto de Santos poderia vir a ser um grande concentrador de carga, uma vez que nele tocam navios de várias conferências, como Costa Leste americana, Mar do Norte, Mediterrâneo, Argentina, Japão e outros. "Bastaria que as empresas de longo curso atuassem comercialmente nas origens da carga e operacionalmente em conjunto com empresas de cabotagem para concentrá-las em Santos", explica ele.

Márcio Salles identifica uma série de benefícios que esta medida possibilitaria. Entre elas, a de menor dispersão dos recursos da Portobrás porque os portos de exportação e importação poderiam ganhar maiores investimentos em equipamentos, área de armazenamento e sistemas de movimentação interna, agilizando-os, enquanto que os menores passariam a ser freqüentados apenas por empresas de cabotagem.

"Com a difusão deste sistema as empresas de cabotagem teriam maior volume de carga, capitalizando-se. As de longo curso, por sua vez, teriam menores custos operacionais porque só freqüentariam portos suficientemente ágeis. O exportador poderia ter seus recursos mais cedo. A defasagem tecnológica que hoje separa a capacidade operacional das empresas de longo curso e cabotagem diminuiria e, em última análise, um mercado mais forte redundaria em maior volume de encomendas aos estaleiros", diz o presidente da Navemodal.



Keiju Kobayashi

Finalmente, a Rede sai do vermelho

Livre dos subúrbios, a Rede Ferroviária fechou seu balanço com lucro. Agora, pensa no término da Ferrovia do Aço e na ligação Belo Horizonte-Costa Lacerda

Com faturamento de Cz\$ 3 929 milhões, a Rede Ferroviária Federal apresentou um lucro operacional em torno de Cz\$ 100 milhões no ano passado, quando produziu 37 bilhões de toneladas/quilometro úteis, segundo o presidente da empresa Osiris Stengel Guimarães. Para 1986, a meta é produzir 38,7 bilhões de toneladas/quilometro úteis.

Ele explicou, no entanto, que o superávit operacional poderia ter sido mais elevado se não fosse o achatamento das tarifas que a Rede sofreu em 1985, responsável por uma perda de Cz\$ 400 milhões. Segundo Stengel, o relacionamento com a Secretaria Especial de Abastecimento e Preços, que vinha sendo marcado por sucessivas divergências na discussão de tarifas, se normalizou após uma visita dos técnicos da Seap à Rede.

Stengel destacou como principais resultados operacionais de 1985 o aumento de 7,3% na produtividade das locomotivas, e de 7,2% na produtividade dos vagões. Também o aumento da tonelagem média dos trens de carga de 1 077 toneladas para 1 200 toneladas, e da carga média por vagão de 31,7 para 32,8 toneladas foi destacado pelo presidente da Rede. A consolidação do projeto de gerenciamento computadorizado (SIGO), nas regionais de Porto Alegre, Curitiba, Juiz de Fora e Belo Horizonte, segundo ele, permitirá o controle de 70% da frota e de 85% da produção da empresa.

DESEQUILÍBRIO — Um dos principais aspectos negativos apontados pelo presidente da Rede na área operacional foi a grande retenção de vagões na área da Fepasa devido à deficiências de tração desta última, prejudicando o trabalho em várias regionais. “Houve um desequilíbrio anormal na área da Fepasa, chegando a ficarem retidos cerca de 2 mil vagões”, disse ele.

Em 1986, os investimentos da Rede Ferroviária terão um aumento em torno de 570%, passando de Cz\$ 673 milhões em 1985 para Cz\$ 3 870 milhões. A maior concentração de investimentos está destinada à malha de bitola estreita (corredores do Rio Grande, Paraná e

Cerrados, Programa do Carvão, malha da Bahia e malha do Nordeste), onde serão investidos Cz\$ 1 873 milhões.

Também a aquisição de material rodante terá ênfase especial. Serão aplicados Cz\$ 928 milhões durante 1986. Serão adquiridas 42 locomotivas (duas para cremalheira) e 400 vagões, além de estar prevista a recuperação e modernização de 60 locomotivas e 1 200 vagões.

FERROVIA DO AÇO — O presidente da Rede Ferroviária disse que estão prati-



Stengel: produtividade aumentou 7%

camente concluídos os estudos para a conclusão das obras da Ferrovia do Aço, mas descartou a possibilidade de participação exclusiva da MBR. “Não depende apenas dela, mas também das usinas cimenteiras, da Companhia Siderúrgica Nacional e da Cosipa”, afirmou ele, destacando, no entanto, que, “até o momento, ninguém demonstrou formalmente seu interesse de participar”.

Após considerar que a participação das empresas no projeto de conclusão da Ferrovia do Aço é a única forma de viabilizá-la, Stengel disse que o sistema de ressarcimento pela tarifa já é uma prática da Rede. Ele citou como exemplo a construção do terminal da Perdigão, no município de Videira, em Santa Catarina, que foi construído pela própria empresa, e que está sendo ressarcida de seu inves-

timento com descontos na tarifa por um período de dez anos.

Ele disse que também deverá haver participação da iniciativa privada nos investimentos que serão realizados no porto de Sepetiba pela Rede, mas que, por enquanto, a adaptação das instalações e equipamentos já existentes no porto do Rio e que serão transferidos para Sepetiba está apenas na fase de estudos.

COSTA LACERDA — Quanto à Ferrovia da Produção, no Paraná, Stengel disse que “o Ministério dos Transportes não pensa em iniciar um projeto novo enquanto não forem concluídas as remodelações existentes”. Segundo ele, o que está feito atualmente são estudos, através de uma comissão, para compatibilizar os projetos já realizados para aquela área.

O presidente da Rede Ferroviária disse que estão aguardando a Companhia Vale do Rio Doce terminar o projeto de engenharia da ligação entre Costa Lacerda e Capitão Eduardo, em Minas Gerais, para fazerem uma avaliação mais precisa do retorno dos investimentos que terão que ser realizados.

“Não podemos entrar num projeto sem que não esteja assegurado o retorno dos investimentos”, disse ele, descartando a hipótese, no entanto, de que este projeto possa vir a ser abandonado. Segundo ele, a remodelação do trecho, principalmente, no que se refere a material de telecomunicações e sinalização, já tem recursos assegurados através de outro projeto aprovado pelo Banco Mundial. A construção de um novo trecho tem um custo estimado em US\$ 120 milhões, enquanto o de remodelação tem recursos aprovados de US\$ 80 milhões.



Ferrovia do Aço: estudos concluídos

Pra deixar seu diesel você troca a bateria, coloca turbi

Se você acha que regular a Bomba Injetora sai caro, compare com os outros custos que você tem. E pode ter.

A Bomba Injetora faz a distribuição do combustível que vai para a câmara, no momento certo e na quantidade adequada para uma perfeita queima. Ela funciona como um verdadeiro coração do motor do seu diesel, sendo responsável pelo seu desempenho, economia e durabilidade.

Por isso, é um equipamento que precisa estar sempre em perfeita ordem, para que você não tenha prejuízos com atrasos ou paradas imprevistas na estrada.

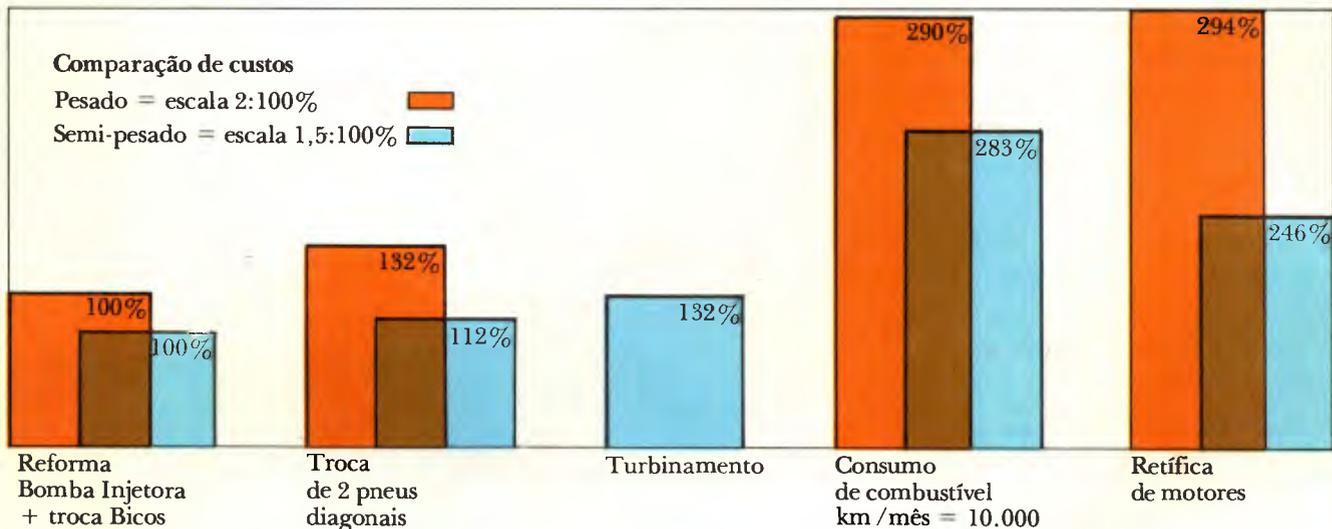
O custo de uma boa regulagem não é tão grande quanto você imagina. Veja uma comparação com outros custos do seu diesel:

Uma boa regulagem é tão importante que só deve ser feita por quem entende de diesel.

É a Bosch quem fabrica a Bomba Injetora do seu diesel. Então, só especialistas treinados na própria Bosch são capazes de realizar uma perfeita regulagem de todo o sistema, para que ele mantenha toda a sua qualidade.

Vá ao Serviço Autorizado Bosch. Você ainda pode ter certeza que o seu diesel vai ser tratado com ferramental apropriado, para o mais preciso diagnóstico. E que as peças de reposição serão sempre originais Bosch, ou seja: as únicas especificadas dentro de normas para apresentarem um elevado desempenho no seu diesel.

Além disso, você terá uma garantia de 6 meses ou 10.000 km, válida em todo o território nacional.



Fonte: revistas "Transporte Moderno" e "Caminhoneiro".

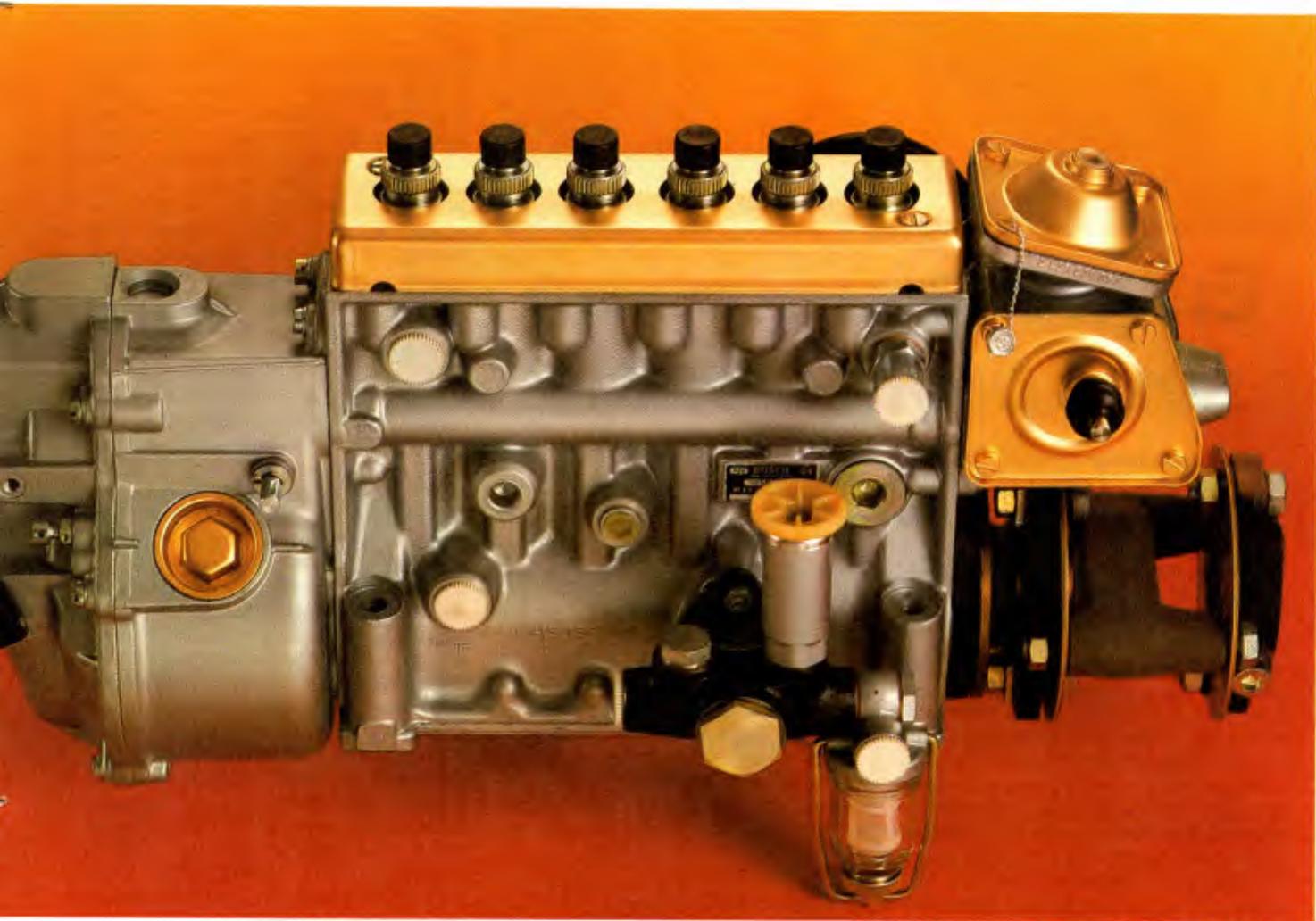
E na Bomba,



BOSCH

Só Bosch pode substituir Bosch.

**esel em ordem,
os pneus,
na, abastece, licencia.**



não vai nada?

Rede Nacional de Serviços
Autorizados Bosch.





Foto: Sylvio Strangelo

Empresas reciclam seus profissionais

Diversas empresas estão investindo, no aprimoramento profissional, utilizando firmas especializadas em treinamento. A redução de custos é a evidência dos bons resultados.

Em quanto pesa a desqualificação profissional no setor de transporte? É difícil quantificar em números absolutos, ou até aproximados, quanto perde uma empresa que coloca sua frota, seu produto, sob a responsabilidade de motoristas mal formados, fartos de vícios de direção e sem condições de oferecer um serviço personalizado.

Exatamente para compensar esse fato é que já começam a surgir empresas de consultoria, assessoria e treinamento que, através do desenvolvimento de programas práticos e teóricos, podem auxiliar na redução dos custos das empresas de transporte.

É o caso típico da Treinar - Treinamento e Consultoria em Transportes Ltda. que, após perceber a carência no mercado de cursos de treinamento resolveu montar uma equipe de 24 instrutores e implantar esse serviço, na cidade de Porto Alegre. "Numa empresa onde o produto final é o motorista, o ajudante e o conferente, todo o trabalho que o setor de vendas fez, no sentido de promoção ao cliente, pode terminar de forma trágica se a entrega for mal feita", afirma Carlos Finkelstein, fundador da Treinar. Um profissional que, para aproveitar o conhecimento adquirido em 23 anos de atividades no setor, como engenheiro de frota, consultor de frota, gerente técnico e outros cargos, sempre ligados ao transporte rodoviário

de cargas e de passageiros, decidiu divulgar essa experiência.

"Não oferecemos ao cliente um pacote amarrado", justifica Finkelstein. No contato inicial com a cliente, a Treinar identifica as particularidades da empresa, suas características, o tipo de carga que opera e todo o conjunto de levantamento de dados necessários, inclusive ouvindo setores internos, especialmente o de vendas, para depois formular um anteprojeto programático de cur-



Foto: Sylvio Strangelo

Carlos: apostando na qualificação

so. Nessa fase a Treinar assume inteiro risco, pois não cobra nada pelo trabalho empreendido pela equipe de instrutores na busca de dados.

A partir desta etapa, o trabalho já começa a apresentar custos: de elaboração do programa, para desenvolver o projeto em função das horas trabalhadas, de produção do material didático (transparências, vinhetas, slides etc), de execução (cobrada em OTN/hora, em função da dificuldade) e por participante (5 OTN em média).

LINHA DE ATUAÇÃO - Apesar de a Treinar já ter estendido seus cursos a outras categorias profissionais, como conferentes, auxiliares, armazenadores, motoristas de ambulância etc, a linha de atuação principal é voltada para o treinamento de motoristas, que pode até, incluir o recrutamento e avaliação do quadro de contratados. Segundo Finkelstein, a avaliação é imprescindível, porque a grande maioria dos profissionais não é adequada à realidade operacional das empresas, tanto em qualidade como em quantidade.

A avaliação é pormenorizada nos aspectos técnicos e psicológicos. Nessa etapa é que se avalia se vale a pena investir ou não no motorista. A maioria apresenta problemas de redução visual (60%) e psicológicos (8%), alega o Dr. José Carlos Fenianos, psicólogo que presta serviço para a Treinar. A avaliação consta de testes psicotécnicos de aptidão, estereovisão (profundidade de visão) e audiometria (audição). Numa outra fase o motorista é submetido a exames cardiológicos, encefalograma e ergometria. Grande parte dos motoristas não passam desta fase.

O programa mínimo teórico alcança a carga horária de 12 a 16 horas e tem em média 5 instrutores, para ministrar assuntos específicos, como o histórico do transporte, as relações humanas, educação e legislação do trânsito, conduta em acidentes etc. Utilizada mais como uma técnica de relaxamento, a história do transporte serve para proporcionar o entrosamento dos instrutores e treinados. Tudo é feito através de exposições, com transparências coloridas apresentando situações caricaturadas, geralmente semelhantes às encontradas na empresa. Esse método é infalível para quebrar resistências, diz Finkelstein.

No tópico de educação e legislação no trânsito, o motorista tem a oportunidade de rever ou, até mesmo, aprender noções legais específicas do trânsito, para conhecer as sanções e as penalidades a que está exposto no dia-a-dia.

O programa de conduta em acidentes é feito de acordo com a filosofia da empresa cliente. Finkelstein afirma que "são poucas as pessoas que sabem como se portar diante dessas situações". Então, baseado no procedimento adotado

pela empresa diante de acidentes, são elaborados manuais padronizados, versando sobre o assunto.

As queixas por parte da clientela em relação ao atendimento, às entregas mal feitas, os erros nas notas fiscais e pedidos, também são objeto de atenção, já que o motorista é o elo de ligação entre a empresa e a cliente. No módulo das relações humanas a Treinar procura sanar esses problemas, através de uma abordagem inédita. Aspectos de apresentação aparência, vocabulário e informações são enfocados pelos instrutores. Um motorista com boa apresentação e informado sobre as particularidades da entrega e dos documentos, assegura a confiança do cliente para com a empresa e, em muitas ocasiões, pode evitar e resolver o problema.

Além da redução de custos, a expectativa em relação ao treinamento, principalmente no caso do transportador de carga, é encontrar resultados imediatos. Já nas empresas de frota própria aceita-se resultados a médio prazo. A grande medida, nesse caso, é a aplicação de treinamento de condução econômica. É um curso de aulas práticas e teóricas, distribuídas numa jornada de 14 horas, das quais 10 são práticas. Nele são simuladas situações semelhantes às que o motorista encontra na estrada. Junto do instrutor, munido de equipamento medidor de consumo de combustível, o condutor faz o trajeto normal como está acostumado a fazer. Depois é a vez do instrutor dirigir o veículo para demonstrar a maneira correta de conduzi-lo, com economia de custos de manutenção e de combustível. São observadas as manobras, as trocas de marcha, a aceleração, a parada do veículo etc. Na parte teórica desse curso, o motorista recebe ensinamentos do funcionamento do motor, do pré-aquecimento, do sincronismo das marchas etc. Observou-se que, durante a aula prática com o motorista

Foto: Sylvio Strangelo



Para os motoristas Telmo e Geraldo, as empresas deveriam incentivar mais a profissão

o consumo de diesel caiu 15%, sem contar a economia de manutenção.

ADMINISTRAR RECURSOS HUMANOS – Na opinião do empresário Sérgio Fleck, da Viação Ouro e Prata – Cargas, de Porto Alegre, em uma economia de crise, onde a preocupação da administração está voltada para a sua produção (desde estoques até matéria-prima), “as empresas também deveriam ter a preocupação de administrar os recursos humanos, que detêm um patrimônio enorme de pessoas, principalmente numa área de prestação de serviços”.

Na Ouro e Prata – Cargas foram treinados, pela Treinar, motoristas de coleta e entrega, conferentes de mercadorias e auxiliares de coleta, perfazendo um total de 100 funcionários, de um contingente de 200. “Identificamos áreas de interesse, como a das relações humanas”, afirma Sérgio. Para ele é muito importante o comportamento do mo-

torista diante de um cliente, bem como a aparência, o vocabulário, o tratamento, além dos conhecimentos técnicos. Todos os módulos básicos oferecidos pela Treinar foram aplicados, além de assuntos específicos como a manipulação e identificação de mercadorias, acondicionamento no caminhão, segurança etc. Para os conferentes Arlindo Barbosa, Raul Pereira e Pedro Finkler o curso foi muito bom. “Tenho um diploma agora, isso serve como um tipo de currículo”, justifica Pedro.

“Eu associo resultados à continuidade do trabalho. De qualquer forma, a curto prazo o curso foi bom, porque dentro de uma política de RH o treinamento deve ser uma constante”, conclui Fleck.

MONITORIAS PRÓPRIAS – No outro segmento da Ouro e Prata, o de passageiros, gerenciado por Hugo Fleck, a realidade é um pouco diferente. São 380 motoristas e 210 ônibus fazendo recursos intermunicipais para o interior do Estado do Rio Grande do Sul. A rotatividade é baixa, e o treinamento começa internamente, em seguida à contratação. Depois de ter realizado o treinamento com a Treinar, acerca de oito meses, a Ouro e Prata-passageiros está desenvolvendo, agora, suas próprias monitorias para treinamento de motoristas. “Aqui no Brasil ninguém faz curso especializado, nem Senac e nenhuma entidade, para motoristas de automóvel ou caminhão. Então, aprende-se um com outro”, desabafa Hugo Fleck.

Na Ouro e Prata passageiros, as minorias estão por conta das gerências das áreas de tráfego e de manutenção. “O monitor é o meio de campo de todas essas coisas”, explica Hugo. O curso mais valorizado internamente foi o de direção econômica, desenvolvido a partir de experiências adquiridas junto à Mercedes e Scania, que os monitores



Foto: Sylvio Strangelo

O conferente de mercadorias, Raul (direita), garante que aprendeu muito com o curso



Foto: Sylvio Strangelo

Sérgio Fleck: identificando áreas de interesse, como das relações humanas

tiveram por três anos. A aplicação desse curso, hoje traz bons resultados. No início do treinamento obteve-se uma economia de combustível de até 15%, estabilizando-se com o passar do tempo, para níveis de 6 e 7%. "Aí reside a vantagem do monitor", comenta Fleck. Além de estar sempre acompanhando as viagens e fazendo reciclagens constantes para equilibrar os custos, ele faz um trabalho contínuo de checagens.

O curso de direção econômica é dividido em três partes: acompanhamento do motorista, sem instrução; treinamento teórico, com recursos de transparência, áudio visuais, vídeo-cassete, onde é apresentado todo o funcionamento dos componentes do veículo e como obter melhor rendimento, economia de diésel e segurança. Por fim o motorista volta à estrada, num trecho próprio para treinamento, com serras e curvas, para aplicar o aprendizado. O monitor acompanha o número de mudanças no câmbio e fiscaliza o equipamento Econovias SST1, que mede o consumo de diésel.

POLÍTICA DE REDUÇÃO DE CUSTOS

Para a Cooperativa Central Gaúcha de Leite - CCGL, que se via embaçada em atender seus 2 600 clientes, com a entrega de toneladas de produtos e subprodutos do leite e sucos naturais de frutas, a experiência com o Treinamento, da Treinar, foi excelente. Os motivos que levaram a CCGL a buscar o assessoramento da empresa foram a quantidade de queixas sobre um trabalho despersonalizado por parte da clientela, a falta de integração entre os funcionários e a falta de capacitação profissional. Esta última, devido à política de aproveitamento dos recursos internos, como o remanejamento de ajudantes para funções de motorista.

Na ocasião em que a Treinar começou a aplicar cursos de treinamento para motoristas, a CCGL tinha um gasto x com a manutenção. No mesmo período do ano seguinte, em 1985, em

valores absolutos esse gasto permaneceu estável. Sem o treinamento, a manutenção certamente teria triplicado. "Essa foi uma das constatações", confirmou Egídio Maffei, gerente administrativo da CCGL. Segundo ele, toda a empresa está voltada para a política de redução de custos e quanto mais eles forem minimizados será melhor. Após o treinamento houve uma diminuição de rotas, foram rebaixadas quase a zero o número de queixas e as entregas passaram a ser mais contínuas. Além disso, os retornos por erros de pedidos ou notas fiscais foram reparados, baixou a atuação da manutenção, e a frota ficou quase que 100% à disposição. Lembra o supervisor de operação Getúlio Arbo Polak que, "um caminhão parado 8 horas representa Cz\$ 300 mil, que deixaram de ser investidos, deixa um motorista ocioso, a manutenção ocupada e o cliente esperando".

O custo do treinamento, segundo Egídio, foi mínima levando-se em conta os resultados, ainda sem estatística, seria necessário juntar os departamentos de vendas e da área operacional para con-



Foto: Sylvio Strangelo

Rabinovich: direção sem acidentes

frontar os números. O anteprojeto não teve custo. Foi cobrado 3 OTN por participante, mais custos de programação geral.

O funcionário treinado passa a se sentir valorizado, e segundo a opinião do motorista Geraldo Russo, "se todas as empresas dessem esse tipo de incentivo, valorizaria mais a profissão". Para Telmo da Rosa, outro motorista, "o curso ensinou muitas coisas que não sabia; foi ótimo".

REDUZIR RISCOS DE ACIDENTES

No CEPAT-Centro de Psicologia Aplicada ao Trânsito em São Paulo, a reciclagem de motoristas é desenvolvida para amadores e profissionais. Esta consiste em minimizar os riscos, atuando diretamente na maneira de dirigir do motorista e estimulando seus reflexos, uma vez que, segundo o fundador do CEPAT, o psicólogo Salomão Rabinovich, 90% dos acidentes são ocasionados por falha humana, originadas por fatores psico-patológicos.

No CEPAT o curso é constituído de três informações fundamentais: reconhecer imediatamente uma situação de perigo, tomar uma decisão no menor espaço de tempo e, por em prática essa decisão, em fração de segundos. No trânsito tudo tem que acontecer rápido e conscientemente.

Segundo Rabinovich, as empresas procuram o CEPAT, geralmente, queixando-se de que os motoristas se acidentam muito, são agressivos e dirigem de maneira errada. O trabalho de reciclagem começa com um levantamento clínico do profissional para se descobrir as potencialidades e problemas do indivíduo. Depois é feito um trabalho corporal de relaxamento muscular, para obter maior conforto no ato de dirigir. Todas as manobras automáticas e mecânicas são transformadas em ato consciente. "Só se pode falar em direção defensiva depois que se atingir essa área de previsão", atina Rabinovich. No final, o objetivo é fazer com que o motorista sinta a responsabilidade que tem, no ato de dirigir. Isso com relação à sociedade e à empresa que representa.

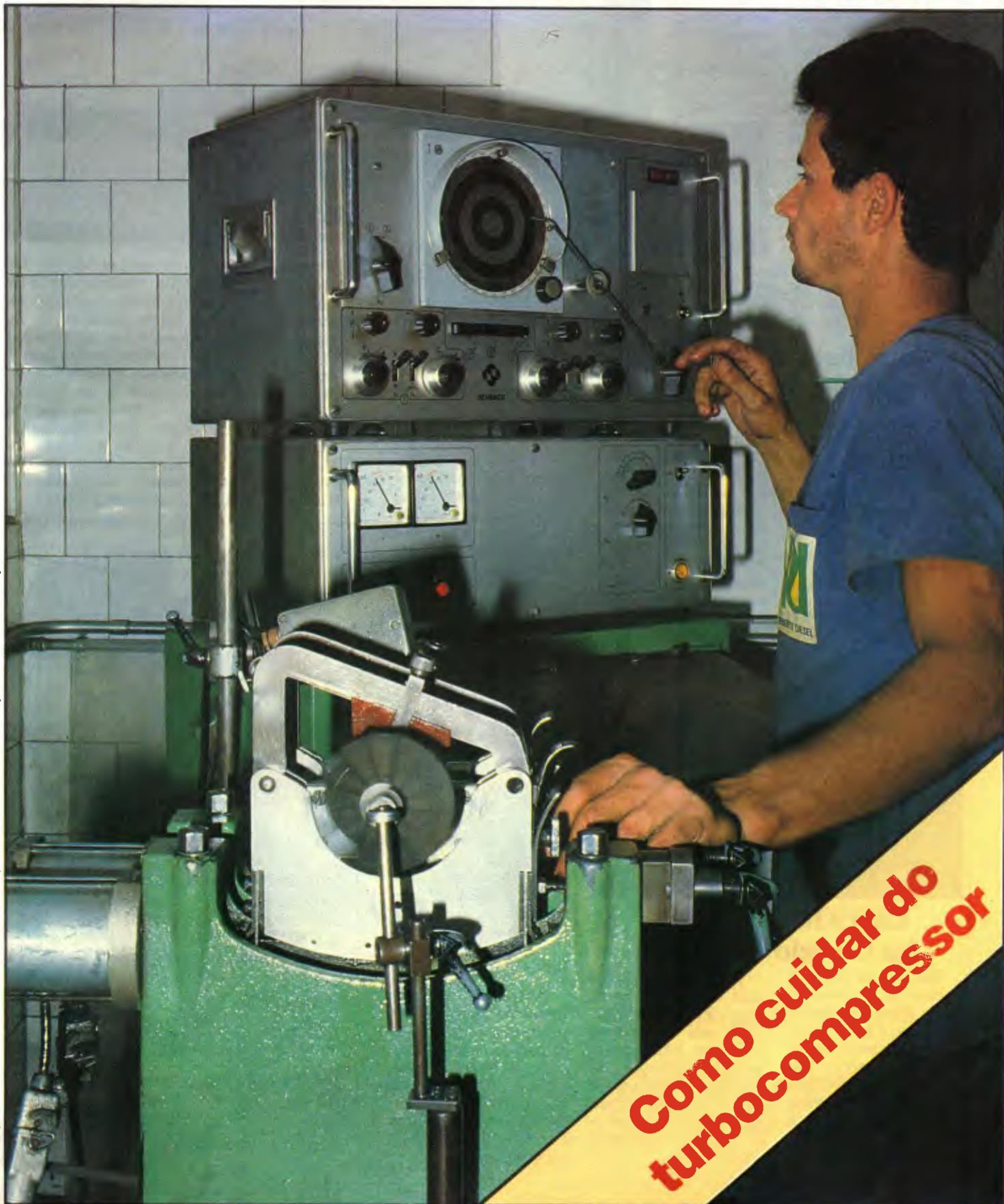
O programa básico se resume numa avaliação contínua do motorista, no seu relacionamento com o veículo mais as informações que dispõe sobre o seu funcionamento. Isso pode ser avaliado através do aparelho simulador Idorp que reproduz, através de uma tela, todas as situações de emergência passíveis de acontecer na vida real.

O custo da reciclagem do CEPT é de 4 ORTN por participante, em uma sessão de 30 minutos. Já o exame de avaliação para seleção está fixado em 15 ORTN.

Empresas como a Cibramar, Serpro e Colortel já receberam o serviço, mas não foram ouvidas devido ao fato, de terem manifestado desgosto em prestar declarações à imprensa.

transporte moderno

São Paulo



Nº 11 - Março, 1986 - Este encarte faz parte de Transporte Moderno nº 266. Não pode ser vendido separadamente.

**Como cuidar do
turbocompressor**

Iniciadas obras Guainã-Samaritã

Já foram iniciadas as obras de remodelação da via permanente entre Guainã e Samaritã, integrante do corredor Uberaba-Santos, para permitir que os trens de bitola larga, da Fepasa, alcancem a Baixada Santista até fevereiro do próximo ano, através das próprias linhas da empresa.

A obra, que já é considerada um dos mais importantes projetos ferroviários das últimas décadas, exigirá investimentos globais da



ordem de US\$ 500 milhões e é parte integrante do Plano de Mo-

dernização da Fepasa, para beneficiar o transporte de cargas.

Fepasa faz parcerias em seus terminais de carga



A Fepasa está lançando um programa denominado "Exploração de Terminais e Transportes de Carga em Parceria", que consiste em contratos de exploração de seus terminais por empresas de transporte rodoviário de carga.

Um projeto piloto já foi lançado no terminal de Araraquara e outros

se encontram em fase de implantação na região do Triângulo Mineiro, Santa Fé do Sul e Santos. Além desses, existem perspectivas de novos projetos nos terminais de Porto Epitácio, Panorama, Uberlândia, Boa Vista, Mairinque, Barra Funda, São Paulo, Santos, Registro, São Carlos, Bauru e Campinas.

Metrô bate novo recorde de passageiros em 1985

O Metrô de São Paulo acaba de anunciar um novo recorde: transportou nada menos que 415 milhões de passageiros, em 1985, o que representou cerca de 15% das viagens realizadas em São Paulo.

Atualmente, as duas linhas do metrô, num total de 26 quilômetros e uma frota de 65 trens

transportam, diariamente, uma média de 1 450 mil pessoas. Com a inauguração, até meados de 1987, de mais quinze quilômetros de linha, completando a ligação Itaquera-Barra Funda e a entrega de mais 33 novos trens, esse número deverá subir para 2 300 mil pessoas por dia.

Metrô treina cem mil escolares

Proporcionar treinamento a cem mil escolares do eixo leste-oeste, em especial da zona leste, buscando atingir quinhentos mil futuros usuários da nova linha do Metrô — os estudantes atuam como multiplicadores de informações — principalmente junto a seus familiares. Esse é o objetivo do programa de treinamento de escolares que o Metrô de São Paulo realiza atualmente. Nessa iniciativa, a empresa conta com a colaboração das delegacias de ensino, cujos responsáveis inteiram-se dos propósitos do programa e participam da coordenação dos trabalhos que equipes especializadas do Metrô desenvolvem nos estabelecimentos educacionais.

A aplicação do programa, no momento, envolve escolas localizadas na zona leste da capital, onde o Metrô realiza obras ao longo de 12 quilômetros, no trecho Tatuapé-Itaquera, para a construção de sete novas estações.



Casca fina de asfalto faz Castelo escorregar

Em recente inspeção às obras de recapeamento da Rodovia Castelo Branco, o secretário Adriano Branco constatou que, no serviço executado, faltou pedrisco (brita fina) para evitar "escorregões" dos que andam a mais de 80 km por hora.

Para evitar que os mais desavisados levem seus "escorregões", o DER está executando nova capa asfáltica nos trechos espelhados. Só não foi esclarecido quem paga a conta do serviço anteriormente executado, e que, agora, está sendo refeito.



TURBO MASTER

Garante a manutenção para seus turboalimentadores.

Com pessoal e equipamento especializados, oferece qualidade e rapidez dentro dos Padrões Originais. Remanufatura e Base de Troca.

POSTO DE SERVIÇO AUTORIZADO.



TURBO MASTER
Indústria e Comércio Ltda.
Rua Salto Grande, 517 - Jardim do Trevo - Campinas - SP - Tels. (0192) 32-4373 - 31-9477

Secretário quer ouvir o público

O secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, Adriano Murgel Branco, está convencido de que, na elaboração de estudos e projetos de obras públicas, é necessário romper com a tradição de serem feitos, exclusivamente, por técnicos e organismos governamentais. Por isso, Murgel Branco instituiu projeto piloto, a ser desenvolvido nas quatro regiões administrativas do Estado, para elaboração do plano

"Caminhos da Produção", com ampla audiência do público.

Esse plano deverá identificar as estradas rurais, definir priorida-



Adriano Branco

Jânio decretou mudança para terminal inacabado

Num curto memorando de três pontos o prefeito paulista Jânio Quadros autorizou a Secretaria de Transportes do Município a "limpar a Vila Maria e o Parque Novo Mundo dos caminhões que estacionam em suas ruas", da mesma firma que liberou para venda os espaços disponíveis do Terminal Fernão Dias, em Vila Sabrina.

Pegos de surpresa, os empresários, liderados pelo presidente do Seti-

cesp, Sebastião Ubson Ribeiro, trataram de marcar uma audiência urgente com Jânio, na tentativa de explicar a precipitação da decisão.

No fim do encontro, mais aliviados com a promessa do prefeito que garantiu repensar no assunto, "até a inauguração do terminal", Sebastião explicou o motivo da confusão: "Jânio pensava que o terminal já estivesse em funcionamento".

DER combate a erosão com o auxílio de hortas

Para combater a erosão que assola as estradas, provocada, principalmente, pela ação das chuvas, que chegam, às vezes, a atingir o leito carroçável, o Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo está permitindo o plantio de culturas de baixo

porte e ciclo curto às margens de suas rodovias.

Além de ampliar os níveis de segurança do tráfego e preservar o pavimento das vias, a medida contribuirá para aumentar a produção de alimentos.



des de execução, analisar o aproveitamento de ramais desativados da Fepasa e estabelecer campanhas didáticas junto aos usuários, para bom uso e conservação das estradas.

Na elaboração desses planos, definiu Murgel Branco, devem ser ouvidos prefeitos, parlamentares, conselhos dos escritórios regionais de governo, associações, sindicatos, lideranças e o público em geral.

CARTAS

Gostaria de reclamar do péssimo estado em que se encontram algumas rodovias paulistas, como a Limeira-Piracicaba e Limeira-Mogi-Mirim, por exemplo, que não possuem acostamento. No caso da Limeira-Piracicaba, apenas a duplicação dessa rodovia no trecho até a bifurcação com a SP 151 (Limeira-Iracemápolis) resolveria o problema, uma vez que existem três escolas nesse percurso (duas faculdades e a Apae de Limeira) e acidentes já envolveram alunos, professores e outras vidas inocentes.

Pedro Paulo Oliveira - Limeira - SP.

CURSOS

Gerência de Transporte e Frotas - Curso ministrado pelo Imam, com o objetivo de aperfeiçoar profissionais que administram e operam frotas rodoviárias, através da atualização dos métodos e renovação de 16 OTN para pregada para este fim. Dias 30 e 31 de maio, com 16 horas de realização. Taxa de inscrição de 16 OTN para não associados. Informações no Imam. Rua Pedro de Toledo, 1071 - Vila Mariana - SP.

A Chambord dá a maior força para seu Caminhão Volkswagen



- Caminhões novos e usados garantidos.
- O maior e mais completo estoque de peças originais no Brasil.
- Eficientes serviços de oficina com mecânicos treinados na fábrica.
- Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen.
- Sistema de "Leasing" e financiamento.



Concessionário Autorizado

Desempenho Total



CHAMBORD AUTO

Vendas Caminhões - Av. Nazaré, 510
Tel.: 274-4111 SP
Oficina - Rua Gama Lobo, 501
Tel.: 274-4111 SP
Peças - Al. Glette, 1031
Tels.: 220-4500 - 220-0433 SP

NÃO JOGUE FORA O PLATÔ E DISCO



Nós reconcondicionamos essas peças com o emprego das mais modernas técnicas, com garantia total.

PLATÔ - Balanceamento e Calibragem
DISCOS - Alinhamento

Linha completa para veículos nacionais e estrangeiros.

Atendemos pedidos de todo o Brasil.



PLATOPEÇAS
INDÚSTRIA COMÉRCIO E EXPORTAÇÃO LTDA.

Rua Martinho de Souza, 30 - Tel. 206-3277 (Linha tronco) - Ermelindo Matarazzo - CEP. 03807 - São Paulo

Os testes com radiais na CMTC

A CMTC concluiu recentemente a primeira fase de testes com pneus radiais em seus ônibus. Aprovados, eles sofrerão, agora, mais duas etapas de provas

Os testes com pneus radiais nos ônibus da CMTC constituem-se, na verdade, em um apêndice de uma ampla "Política de Pneus", estudada exaustivamente e implantada de maneira gradual, pela Diretoria de Manutenção da empresa, nos últimos dois anos. Antes de experimentar os radiais, a manutenção da estatal implantou programas de racionalização e de controles administrativos de maneira a otimizar o uso desses componentes e preparar-se para o uso de radiais.

Numa primeira fase, a nova política elaborou normas e procedimentos técnicos para execução de serviços de borracharia para, a seguir, equipar cada uma dessas unidades de manutenção com equipamentos até ali inexistentes. Por fim, após um variado programa de catequese de borracheiros, motoristas e demais envolvidos com a manutenção da frota, os engenheiros da CMTC adotaram e implantaram medidas preventivas e corretivas na manutenção de pneus e nos componentes mecânicos que, de alguma forma, afetam o desempenho dos pneus.

"Foi um verdadeiro trabalho de base para preparar a frota e o espírito de quem lida com ela para receber os radiais", explica o Eng^o Octacílio de O. Ribeiro, chefe do Departamento Técnico de Materiais da CMTC. Afinal, imaginaram os

Foto: Fernando Barros



Ribeiro: otimizar antes de radializar

técnicos de que adiantaria simplesmente queimar radiais em veículos despreparados, com aros enferrujados, eixos desalinhados e motoristas despreparados?

QUEBRANDO TABUS - O programa, assim, buscava otimizar também o uso de pneus convencionais (diagonais) e, paralelamente, preparar a frota e as borracharias para a utilização futura dos radiais. Os efeitos podem ser medidos até mesmo pela quebra de certos tabus dentro da empresa.

"Até pouco tempo atrás, não se admitia na CMTC o uso de pneus recauchutados na dianteira dos ônibus, em hipótese alguma, lembra o Eng^o Carlos Eduardo França Kassab, coordenador geral de materiais. Após a "catequese", no entanto, a companhia passou a adotar pneus recauchutados de primeira linha na dianteira e os resultados podem ser medidos por uma economia de 20% apenas nesse item. "Mas, pretendemos aumentar essa prática na frota e, assim, ampliar essa economia", revela Octacílio Ribeiro.

Construída a base, a Diretoria de Manutenção começou, então, a pensar no teste de radiais. "Essa decisão envolveu mais alguns estudos de 'como fazer', de maneira a não pulverizar os resultados por várias garagens por uma frota de 3.250 veículos", lembra o coordenador Kassab.

Decidiu-se, então, fechar, inicialmente, uma das garagens e concentrar ali as observações. "Escolhemos a garagem Leopoldina pela sua tradição em bons serviços de borracharia, melhorados ainda mais pela nova política, e também pela boa diversificação de linhas, de manei-

EM RIBEIRÃO PRETO

RANDON

RODOVIÁRIA

Reformas de Carroçarias
Canavieiras em Geral

Trucks Ribeirão

VIA ANHANGUERA; KM 310

FONE: (016) 624-8810



ra a realizar uma observação mais ampla do desempenho do radial", explica Octacílio Ribeiro.

TRÊS FASES — O teste foi dividido em três fases: a primeira com os pneus montados apenas na dianteira; a segunda experimentando esse lote, já recauchutado na traseira; e a terceira testando um segundo lote de recapados nos dois pneus traseiros.

Na primeira fase dos testes, iniciada no começo de 1985 e encerrada em outubro passado, os 429 ônibus da Leopoldina foram divididos em três grupos de maneira que cada um dos fabricantes (Goodyear, Pirelli e Michelin) fosse igualmente contemplados com linhas e percursos iguais.

"Procuramos, com isso, "zerar" qualquer tipo de desvantagem para uma das marcas e estabelecer, assim, as condições mais homogêneas possíveis para comparação entre elas", diz o Eng^o Kassab.

Dessa maneira, cada grupo de 143 veículos foi equipado, na dianteira, com pneus SN 66 (Pirelli), G 291 (Goodyear) e XZA (Michelin), e passou a operar eqüitativamente distribuído nas mesmas linhas e percursos de seus concorrentes.

SURPRESAS DE PERCURSO — Essa experiência de primeira vida, entre

Foto: Fernando Barros



Kassab: índice de socorro caiu muito

outras conclusões, trouxe surpresas na durabilidade. O G 291 da Goodyear, com uma média de 65 500 quilômetros, suplantou os Michelin XZA que não passaram dos 54 100 em média. E o SN 66, talvez pelo fato de não ser um radial puro de aço, ficou com 44 000 de média. "No início, o Michelin parecia que não ia gastar, enquanto os Pirelli sofreram um desgaste absurdamente rápido. A surpresa, contudo, ficou para a maior quilometragem da Goodyear sobre os Michelin", revela o chefe do Departamento.

Comparativamente aos diagonais, contudo, nessa primeira vida, os radiais duram o dobro: hoje um pneu convencional não dura mais que 24 000 quilômetros nos ônibus da CMTC. Existem ou-

tras vantagens detectadas pelos técnicos.

"A redução no índice de socorro de 110 para doze pneus por mês, por si já recomendaria o uso de radiais", ressalta o Eng^o Kassab, coordenador de materiais. Os dois engenheiros, porém, esperam mais dos radiais nessa segunda fase de testes, iniciada em outubro. Concluída a primeira, os radiais foram retirados da dianteira, recauchutados e colocados na traseira de modo que 71 ônibus de cada grupo de 142 roda hoje totalmente radializado.

"Teremos aí", explica Octacílio Ribeiro", oportunidade de observar o comportamento desses pneus depois da recauchutagem e também o desempenho de um veículo totalmente radializado. Existe uma expectativa de redução no consumo de combustível, ainda que os técnicos da CMTC não tenham quantificado sua porcentagem na primeira fase. De qualquer modo, eles ainda acham cedo para concluir mais sobre o radial. "Com o decorrer da segunda e terceira fase é que vamos ficar sabendo de outros itens. Os fabricantes prometem mais vidas na recauchutagem — nossos diagonais hoje estão numa média de 3,5 vezes —, mas só vamos confirmar quando chegarmos lá", completa Octacílio Ribeiro, chefe do Depto. Técnico de Materiais.

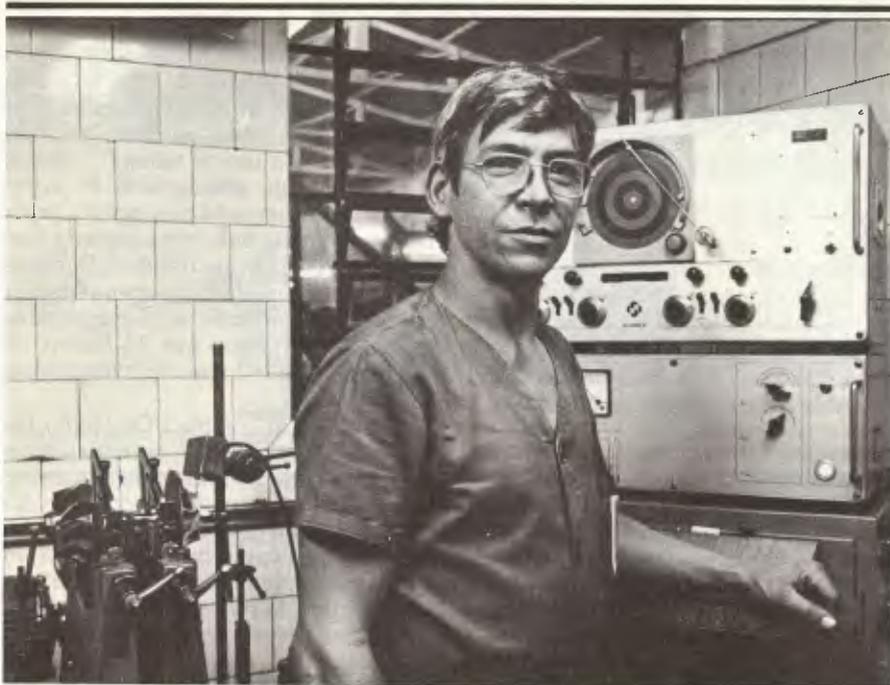
Itamarati

Uma jovem empresa de 35 anos atendendo São Paulo e Alta Araraquarense



EXPRESSO ITAMARATI LTDA.
(FUNDADA EM 1951)

Rua Pedro Amaral, 3438 - Vila Ercila - São José do Rio Preto - Estado de São Paulo - CEP 15100 - FONES 32-2722 - 32-2354 - 32-2554 (DDD 0172)



MANUTENÇÃO

Rede autorizada dá apoio à turbina

Nada menos que 20 centros de serviços das redes Lacom e Garrett, espalhadas pelo Estado, dão assistência aos turbo, no momento que você precisar

A importância dos turbocompressores no aumento da potência dos motores e na redução do consumo de combustível já não constitui segredo. Contudo, se o assunto já mereceu amplo destaque da imprensa especializada é certo que a correta manutenção do componente ainda carece de uma maior atenção dos usuários.

Devido ao injusto rótulo de "uma peça que não dá problema", a turbina, muitas vezes, fica relegada a um segundo plano, comparativamente às outras peças do conjunto-motor. Como consequência disso, seu rendimento pode ficar seriamente comprometido, com reflexos na redução de sua vida útil e em gastos desnecessários para o bolso do transportador.

Para contrabalançar esse fato, a existência de uma ampla rede de oficinas especializadas na assistência a esse importante componente do motor, pode contribuir para eliminar as dúvidas que ainda perduram, sobre os cuidados com o componente.

A garantia é dada pelos representantes dos dois maiores fabricantes de turbocompressores instalados no Brasil, Garret e Lacom-Schwitzer que, não hesitam em atestar a importância da manutenção preventiva. Da mesma forma

que se julgam habilitados para prestar a mais completa assessoria aos proprietários do equipamento, tanto em peças quanto em serviços.

ATENÇÃO COM OS FILTROS —

Algumas dessas recomendações, para ilustrar esse fato, foram colhidas pela equipe do **TM-SP**, junto à rede autorizada. É o caso, por exemplo, da atenção que se deve dar aos filtros de óleo e de ar, cuidado lembrado pelo encarregado do departamento de turbocompressores da Comercial Roberto Diesel, de São Paulo, José Geraldo Oliveira, representante da Garret.

"Para evitar que partículas estranhas comprometam o funcionamento da turbina, é aconselhável que

o filtro de ar seja limpo dia sim, dia não, com jatos de ar comprimido, da mesma forma que, para o filtro de óleo, se recomenda a substituição a cada duas trocas do lubrificante", comenta o oficial.

Amparado na experiência adquirida no atendimento a frotistas de porte como a Camargo Corrêa, Empresas Reunidas, Rodo Castro e muitos outros, José Geraldo, que estima a vida útil do componente em torno de trezentos mil quilômetros, recomenda, ao longo desse período, pelo menos três revisões completas no conjunto, até mesmo com a sua desmontagem.

Um ponto igualmente valorizado na preservação da vida útil do turbocompressor, a regulagem correta e constante da bomba injetora é, por sua vez, lembrado por outro conhecedor do assunto, o diretor da Motormac, Maurício Natel, de São Paulo, autorizada Lacom-Schwitzer.

"O melhor rendimento do turbo só pode ser obtido com uma bomba injetora perfeitamente regulada", garante convicto o empresário que conta, em apoio à sua teoria, com uma bancada de regulagem da bomba, instalada em sua oficina e utilizada especialmente para aferir essa peça e ajustar as turbinas que instala.

A essa recomendação se junta outra, sugerida pelo representante Lacom na cidade de Campinas, Franco Formaggio, e que envolve uma mudança de comportamento do motorista, na hora de ligar e desligar o motor do veículo.

"O transportador precisa se habituar a dar a partida com o motor estrangulado, para permitir que o óleo suba para lubrificar a bomba. Da mesma forma que, ao desligar, deve fazê-lo com o

motor na marcha lenta, dispensando a longa acelerada no final, que muitos, ainda, insistem em adotar", acusa o técnico campineiro.

Se esses procedimentos simples podem servir para desfazer o mito de que a turbina não precisa de atenção, uma visita à rede pode contribuir para demonstrar ao usuário a sua real importância. Prova disso é que tem aumentado a procura pelos serviços da rede que, hoje, soma apenas no Estado de São Paulo, um total de 20



Maurício Natel: turbinas em promoção

centros, sem contar os postos de serviços sendo dezesseis da Lacom e quatro, representando a Garret (ver relação).

SÓ REPAROS DE EMERGÊNCIA – Mas, se a preocupação de ambas as marcas é dar a mais completa assistência ao transportador, é na questão do atendi-

complexo, a Garret, por sua vez, dá permissão para que seus centros de serviços e distribuidores, equipados com maquinário científico para essa finalidade, façam o condicionamento do turbo em suas próprias instalações. Essa diferença de métodos é justificada por cada um dos lados envolvidos na questão.

“Mais importante que tudo é não deixar o cliente na mão”, justifica Maurício Natel, da Motormac, acrescentando que, “por força dessa opção de fábrica, a substituição de um componente por outro, através do sistema BT à base de troca, evita a paralisação do caminhão, da mesma forma que o investimento em peças de reposição”.

“Além do que”, complementa Franco Formaggioli, “o

momento em que o usuário deixa o componente em nosso balcão”, ilustra o em presário.

As questões de garantia e rapidez também sofrem reparos do representante da Garret. “O fato de o reparo poder ser feito pelo próprio centro de serviço, e não pela fábrica, não tira a qualidade do condicionamento”, garante. “Mesmo porque, além da disponibilidade de equipamentos para balanceamento do eixo-rotor (considerado o coração da turbina) e todo o instrumental para a execução do reparo, as autorizadas são controladas pela fábrica, no tocante à qualidade do serviço que prestam”, complementa Dell’Agli, que assegura qualquer conserto em apenas um dia.

Tal opção não descarta, contudo, a facilidade de o usuário utilizar o sistema a base de troca para turbinas novas e condicionamento que, tanto a Garret quanto sua concorrente direta, a Lacom, oferecem a todos seus usuários.

A grande maioria dos postos das duas redes oferecem ainda um serviço de coleta e entrega do componente, no local onde o cliente indicar, da mesma forma que dão descontos especiais para frotistas, tanto na compra das peças, como na de serviços.

Um contato mais intenso com os postos autorizados pode, também, atualizar o usuário sobre inúmeras promoções que, vez por outra, sempre aparecem. Para citar apenas um exemplo, a Motormac, até meados de março, anunciava a aceitação de turbos usados, em qualquer estado, na troca por um novo, com garantia de seis meses e desconto de 30% sobre o valor de um zero, representando uma economia em tomo de Cz \$ 2 a 3 mil.



Formaggioli: mudanças de hábitos que aumentam a vida útil

mento que reside a principal diferença entre as duas redes.

Com efeito, enquanto os distribuidores Lacom-Schwitzer cuidam apenas de fazer reparos de emergência e dar cobertura às peças em garantia, outorgando à fábrica qualquer conserto mais

reparo do componente pela própria fábrica dá mais segurança ao transportador, já que a Lacom, com isso, assume a integral responsabilidade pelo serviço”.

Farpas à parte, o mesmo assunto é, também, alvo de comentários de Miguel Dell’Agli, autorizada Garret Biagio Dell’Agli, instalada em São João da Boa Vista.

SÓ TRAZ VANTAGENS – Para Miguel, que além de distribuidor da marca é também um dos maiores fornecedores de kits para turbina do Brasil, boa parte de sua própria fabricação, a vantagens dos centros de serviços dispõem de equipamento para fazer o condicionamento só traz vantagens para o transportador.

A explicação está no fato de que, além de poder acompanhar a desmontagem do componente a fim de constatar, por si mesmo, os reparos a serem feitos, o cliente, na hora, já fica sabendo o valor que irá pagar.

“Com base numa tabela que enquadra os desgastes do turbo em cinco classificações, temos condições de orçar o reparo no



Miguel Dell’Agli: orçamentos na hora e controles de fábrica

RELAÇÃO DA REDE AUTORIZADA

GARRETT

BODIPASA BOMBAS DIESEL PAULISTA S/A
Rua Dr. Rubens Meirelles, 99
São Paulo – Capital – Fone: (011) 826-1122
COMERCIAL ROBERTO DIESEL LTDA.
Rua Celso Gracco, 86/106
São Paulo – Capital – Fone: (011) 864-4755
LAURUS TURBO LTDA.
Rua Tabapuá, 1263
São Paulo – Capital – Fone: (011) 280-0569
BIAGIO DELL’AGLI & CIA. LTDA.
Rua Maestro João Mallo, 131
São João da Boa Vista – SP – Fone: (0196) 22-2955

LACOM-SCHWITZER

CETEMEC - CENTRO TÉCNICO MECÂNICO LTDA.
Rua Santa Catarina, 1277
São Paulo – SP – Fone: (011) 531-1581
CODESA – COMAL. E. IMPORTADORA LTDA.
Rodov. Pres. Dutra, km 228
São Paulo – SP – Fone: (011) 940-2422
COMPER ELETRIC DIESEL LTDA.
Rua Nelson Barbieri, 120
Araraquara – SP – Fone: (0162) 36-5311
FORMAGGIOLI & CIA. LTDA.
Av. João Jorge, 303/323
Campinas – SP – Fone: (0192) 31-7099
FREIO DE OURO IND. COM. E SERV. LTDA.
Av. Jaguaré, 551
São Paulo – SP – Fone: 869-0400
JOSEF ATSCHEK & CIA. LTDA.
Rua Al. Fernando Prestes, 805
Santo André – SP – Fone: (011) 448-6211
MOTORMAC – COM. DE VEIC. E PEÇAS LTDA.
Av. Emb. Macedo Soares, 1040
São Paulo – SP – Fone: (011) 261-9633
ORPHEU NICOZI & FILHOS LTDA.
Av. Romano Corá, 531
Ribeirão Preto – SP – Fone: (016) 626-8361
PAT PAULICÉIA AUTO MEC. LTDA.
Rua Potestiro, 219
São Paulo – SP – Fone: (011) 832-1399
PEDRO A.P. SALOMÃO & CIA. LTDA.
Rua Inglaterra, 228
S.J. Rio Preto – SP – Fone: (0172) 32-6144
PIRACICABA ELETRODIESEL LTDA.
Rua Santa Cruz, 1744
Piracicaba – SP – Fone: (0194) 34-5355
POMGAR – COM. REP. SERV. AUTO PEÇAS LTDA.
Rua Soldado Jami Degli, 70/84
São Paulo – SP – Fone: (011) 202-5444
REFITICA COMALATTI LTDA.
Rua Ernesto Castro, 799
São Paulo – SP – Fone: (011) 260-2411
SAMA S/A
Rua Ernesto Castro, 225
São Paulo – SP – Fone: (011) 279-3211
SORODIESEL - BOMBAS E PEÇAS LTDA.
Rua Rui Barbosa, 351
Sorocaba – SP – Fone: (0152) 32-0591
TURBODINA GT – IND. E COM. LTDA.
Av. João Firmino, 81
S.B. Campo – SP – Fone: (011) 448-9333



Após nove anos, o fim de uma novela

Desacreditado pelo descaso de sucessivas administrações municipais, o Terminal Fernão Dias retoma a venda de galpões e começará a operar em maio

Um projeto que vem sobrevivendo a quatro governos municipais, destinado a desafogar a concentração de empresas transportadoras no bairro de Vila Maria, em São Paulo, finalmente ameaça sair do plano das discussões para se tornar realidade.

É o terminal Fernão Dias, idealizado para ser construído às margens da Via Dutra, na confluência com a rodovia Fernão Dias, em Vila Sabrina. A retomada das obras foi autorizada pelo ex-prefeito Mário Covas, num de seus últimos atos antes de deixar a Prefeitura paulistana.

Considerado uma espécie de filho esquecido da administração municipal, a exemplo de outros tantos projetos prometidos, que o descaso do poder público iniciou, mas jamais concluiu, o Terminal Fernão Dias, com efeito, já acumulou, ao longo de sua história, toda sorte de percalços.

A primeira perda, ocorrida nos idos de 1977, se deu tão logo foi descoberta uma área de cerca de 600 000 m², na junção daquelas duas rodovias, que poderia servir amplamente para abrigar uma obra com essa finalidade. Uma idéia que era reforçada pelo problema do excesso de caminhões nas ruas da

Vila Maria e que já ameaçava colocar em sobressalto os moradores daquelas cercanias. E, também, por sugestão de alguns grandes empresários paulistas que, a exemplo de Tóquio, começaram a despertar para a necessidade de São Paulo contar com alguns terminais distribuídos na periferia da cidade, para consolidar as cargas das inúmeras empresas pulverizadas por toda a parte.

A notícia da descoberta, contudo, longe de acelerar esses planos, só serviu para atrapalhar. Isso porque, não tardou para que surgissem outras propostas, "de cunho social mais importante", para aproveitamento daquela área, culminando com a destinação de exatamente metade dela, para construção de um grande conjunto habitacional, destinado a servir de moradia à classe de baixa renda.

EM 78, PROJETO — Reduzida à condição do mini-terminal, a sonhada obra só se viabilizaria, em nível de decreto, no ano seguinte, durante a administração Reinaldo de Barros que, acatando sugestão do próprio Seticesp, autorizou a feitura do projeto.

Em 1980, inicia-se a comercialização dos terrenos, já que a opção escolhida

destinou à Prefeitura as obras de infra-estrutura e às empresas, a construção dos galpões, segundo seus próprios critérios.

A retomada da idéia, no entanto, durou pouco. Assustados com os altos preços das cotas, não tardou para que os empresários desistissem da proposta, deixando o assunto outra vez de molho. Transferido o problema para a Empresa Municipal de Urbanização — EMURB, foi só em 1983 que o terminal voltou à baila, quando a empresa decidiu que assumiria a construção integral da obra, "até a entrega das chaves" aos compradores interessados.

O "encanto" que cercava o projeto, porém, mais uma vez viria a se revelar. A lentidão dos trabalhos, motivada por dificuldades econômicas e, sobretudo, políticas, fez com que se passassem quase três anos até que subissem os primeiros 62 galpões, previstos na primeira etapa, de um total de 136, que envolvem o projeto global.

Agora, perto da concretização desse ambicionado sonho, em abril ou maio próximos, a EMURB volta a oferecer os espaços disponíveis no terminal, através de uma empresa imobiliária, vencedora da concorrência pública, para acelerar a comercialização do empreendimento.

Entregue ao Escritório Imobiliário Fábio Monteiro de Barros Filho, os três tipos de módulos, disponíveis no terminal, estão sendo oferecidos a preço de custo, sendo 7% de sinal, 25% em duas vezes, até a assinatura do contrato com o Badesp, e os 68% restantes financiados em até oito anos, com três de carência.

O módulo tipo A1 conta com área total de 613,60 m², em terreno de

780 m², plataforma de 300 m², marquise de 231 m² e mezanino de 82,60 m². O tipo A2 possui as mesmas medidas, à exceção do mezanino, que dispõe de 143,90 m², que amplia sua área total para 674,90 m². Ambos podem operar, simultaneamente, até oito caminhões em suas plataformas, pois os galpões foram construídos no sistema de docas.

Já o tipo B, com capacidade para abrigar até doze caminhões possui área total de 940,40 m², com plataforma de 450 m², mezanino de 143,90 m², marquise de 346,50 m² em terreno de 1170 m².

O preço fixado para os tipos A1 e A2, antes da decretação do pacote econômico, girava em torno de 16 000 OTN e o tipo B, em cerca de 24 570 OTN.

SINDICATO APÓIA — Hoje, contando com o apoio da prefeitura, do Badesp e até do sindicato das empresas de carga de São Paulo, o Terminal Fernão Dias volta a gozar de crédito.

“Da forma como vem sendo comercializado, os empresários, hoje, não consideram mais o seu custo inviável”, atesta o presidente da entidade patronal, Sebastião Ubson Ribeiro. Ainda que reconheça que se paga um pouco mais, comparativamente a um armazém



Foto: Fernando Barros

Fábio Monteiro: saída provisória

construído fora do terminal, Sebastião é da opinião que, no balanço final, as vantagens são maiores.”

“O fato de funcionarem todas juntas, com uma completa infra-estrutura de serviços e instalações, só tende a facilitar o empresário”, garante. “Além do que”, completa o presidente, “o terminal, hoje, é uma realidade, ao contrário de

outros tempos, quando existia só o projeto”.

É verdade que algumas negociações ainda estão em curso, visando a conclusão da obra. Uma delas, por exemplo, envolve a abertura do acesso à rodovia Fernão Dias que, até hoje, só existe no papel. Um problema que, segundo afirma o corretor Fábio Monteiro de Barros Filho, reside no fato de envolver a cooperação do DNER, a Prefeitura de Guarulhos e um particular, cada um deles responsável pelos terrenos que compõem a alça de acesso, fora da área do terminal.

Apesar de tudo, Fábio Monteiro garante que já está sendo proposta uma solução temporária. “Para precipitar a decisão está sendo aberta uma saída provisória, de terra, para ligar à Fernão Dias”.

Além dessa questão, um outro assunto abrange a execução das obras da segunda etapa do projeto, já autorizada pelo atual prefeito Jânio Quadros e dependente de acertos com a Secretaria de Finanças do Município. “Mas, como o projeto é autofinanciável, não haverá problemas para o seu prosseguimento”, apressa-se a explicar o empresário Fábio de Barros.



RUBIDIESEL

- Recondicionamento de Turbos em geral
- Venda a base de troca
- Instalação
- Oficina própria com know-how próprio
- 6 meses de garantia

SERVIÇO AUTORIZADO



RUBIDIESEL Bombas Injetoras Ltda.

MATRIZ: Av. Gov. Ademar P. Barros 1810 - (0172) 33.4977 (Marginal à Rodovia Washington Luiz). 15100 - São José do Rio Preto - SP.
FILIAL: Via Washington Luiz, 2.292 - Barretos - SP

SEU PRÓXIMO MERCEDES-BENZ ESTÁ EM IRMÃOS DAVOLI



Aqui você tem a segurança das peças originais, do melhor atendimento e da experiência de 40 anos.

E já sai equipado com a qualidade do terceiro-eixo *IDEROL* instalado por especialistas, que fazem também a manutenção, - garantido pelo fabricante e com certificado do INMETRO



REVENDEDOR AUTORIZADO
MERCEDES-BENZ



40 anos de Tradição

IRMÃOS DAVOLI S.A.

Rodovia Campinas - Águas de Prata, Km 159,2 - Telefone PBX (0192) 62-3838 - Telex (019) 2330 IDAV BR - Caixa Postal 164 - Mogi Mirim - SP.

Sede da ANDORINHA TRANSPORTADORA (Trevo Rodoviário - Presidente Prudente - SP.)



ANDORINHA TRANSPORTADORA

"O AVIÃO DA ESTRADA"

Iniciando atividades em 1976, a ANDORINHA TRANSPORTADORA LTDA. (matriz em Presidente Prudente-SP) comemora em 1986, dez anos de integração nacional, no setor do transporte de cargas e encomendas urgentes. Uma década de muitas lutas e sacrifícios, mas com resultados positivos, possibilitaram um trabalho criterioso dentro do mais alto padrão de eficiência.

Neste período, a ANDORINHA

TRANSPORTADORA sempre foi incluída entre as empresas que apresentaram maior crescimento operacional, expandindo, em pouco tempo, suas atividades até atingir todo o Estado de São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná.

INFRA-ESTRUTURA

A ANDORINHA TRANSPORTADORA (uma empresa do GRUPO ANDORINHA) atende hoje com uma frota de 119 veículos, entre caminhões, carretas e peruas, para a coleta, transporte e entrega de cargas, encomendas e mudanças, dispondo ainda, de mais de 900 ônibus para encomendas urgentes.

A rapidez e a segurança dos serviços prestados pela

ANDORINHA TRANSPORTADORA são realçadas pelo aumento sempre crescente da clientela tanto na matriz em Presidente Prudente-SP, quanto nas quatorze filiais implantadas em vários estados (relação em outro local). Para permitir facilidades e maior agilização, a empresa mantém um amplo e moderno terminal de cargas em São Paulo, à Rua Raimundo Pereira Magalhães (Pirituba), antiga estrada para Campinas.

O funcionamento deste complexo empresarial é viabilizado pelo trabalho diuturno de 371 funcionários de todos os níveis que possibilitam a circulação da frota por 7 milhões de quilômetros, mensalmente.

AREHY SILVA é seu Diretor Financeiro e Comercial, e RAUL PINTO DE MAGALHÃES, o Diretor Operacional.

“O AVIÃO DA ESTRADA”

Serviços seguros e rápidos são performances que a Transportadora coloca à disposição dos clientes, transformando seus veículos em autênticos “aviões da estrada”. Tal simbolismo significa que, na prática, todas as cargas e encomendas chegam ao destino com a celeridade que a vida moderna exige, tanto para empresários, quanto para particulares.

Porém, para se atingir o estágio de alta eficiência alcançado pela ANDORINHA TRANSPORTADORA, justo se torna enaltecer a infra-estrutura implantada pela diretoria em todos os segmentos da empresa, que vai desde a rigorosa seleção do setor de recursos humanos passando pela racionalização das operações, a atenção à clientela, a distribuição estratégica das filiais, a completa assistência técnica até a permanente renovação e ampliação da frota.

Nesta década, a ANDORINHA TRANSPORTADORA cresceu em ritmo acelerado, como um reconhecimento ao apoio e prestígio recebido das comunidades às quais atende com presteza, cortesia e muita solidariedade.



Arehy Silva aposta firme no transporte rodoviário.

Segundo o Diretor AREHY SILVA, também presidente da ASSOCIPRE – Associação Profissional das Empresas de Transportes de Cargas Rodoviárias de Presidente Prudente, o setor no País, passa por uma fase de grande incremento, motivada por fatores oriundos do próprio mercado e pela implantação de mais rodovias pavimentadas.

Citando, ainda, uma série de outras razões, AREHY SILVA considera o transporte rodoviário de cargas extremamente acessível aos usuários, particularmente pela considerável malha viária hoje instalada em nosso território, facilitando o acesso aos mais afastados centros urbanos, e pela economia de tempo e dinheiro proporcionada por este meio de comunicação.



Raul Pinto de Magalhães: “Confio muito no trabalho do novo ministro.”

RAUL PINTO DE MAGALHÃES, Diretor Operacional, responsável por um dos segmentos mais importantes da empresa, acredita que a política do Governo Federal abre excelentes perspectivas para o setor rodoviário de cargas pois, pessoalmente, deposita muita confiança na atuação do novo Ministro dos Transportes, José Reinaldo Carneiro Tavares.

**SÓCIOS DIRETORES
DA ANDORINHA
TRANSPORTADORA LTDA.**



JOSÉ LEMES SOARES



DIMAS JOSÉ DA SILVA



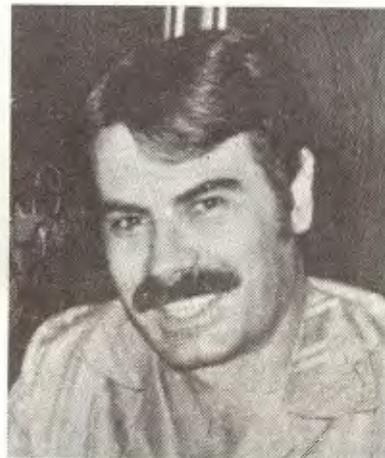
RICARDO JOSÉ DE OLIVEIRA



JOSÉ LEMES SOARES FILHO



CONSTANTINO DE OLIVEIRA



PAULO CONSTANTINO



Selo comemorativo ao décimo aniversário da ANDORINHA TRANSPORTADORA LTDA.; trabalho de Lincoln K. Taguchi, Chefe do Departamento de Arte e Criação da Dispert Propaganda e Marketing, agência prudentina que atende à conta da empresa.

MATRIZ

Presidente Prudente (SP) _____ Fone 22-3744

FILIAIS

Rio de Janeiro (RJ) _____ Fone 260-5148
São Paulo-Centro (SP) _____ Fone 221-9122
São Paulo-Pirituba (SP) _____ Fone 831-9299
Campinas (SP) _____ Fone 32-2267
Bauru (SP) _____ Fone 24-3813
Ourinhos (SP) _____ Fone 22-3353
Assis (SP) _____ Fone 22.1908
S. José do Rio Preto (SP) _____ Fone 21-4481
Ribeirão Preto (SP) _____ Fone 634-7075
Maringá (SP) _____ Fone 23-2260
Londrina (PR) _____ Fone 23-7805
Campo Grande (MS) _____ Fone 386-6045
Rondonópolis (MT) _____ Fone 421-3031
Cuiabá (MT) _____ Fone 321-6114

HIDROVIA



Foto: Keiju Kobayashi

Operação privada assegura travessia

Para consolidar suas linhas de ônibus às praças do Mato Grosso, o Expresso Itamarati teve que investir no modal hidroviário e, hoje, lucra com o seu pioneirismo

Um serviço de balsas, operado pela iniciativa privada, há mais de treze anos vêm beneficiando todos aqueles que buscam cruzar a fronteira noroeste do Estado de São Paulo com o Mato Grosso do Sul, separados pelas águas calmas da represa de Ilha Solteira.

É o resultado do pioneirismo de uma empresa paulista, o Expresso Itamarati, de São José do Rio Preto, ligada ao transporte rodoviário de passageiros que, para consolidar sua expansão rumo a outras praças, foi obrigada a incorporar um outro modal às suas atividades, com o qual nunca sonhara.

Assim nasceu o Porto Itamarati, próximo a Santa Clara D'Oeste, no lado paulista, e Aparecida do Tabuaço, já no Estado do Mato Grosso do Sul, cuja fundação se liga à intransigência de um certo empresário, que já explorava essa mesma atividade em Rubinéia, poucos quilômetros rio abaixo, mas não soube se adequar aos novos tempos. É o que conta o diretor Administrativo do Expresso Itamarati, Gerson Oger Fonseca, ao relembra algumas passagens que envolveram a construção do novo porto.

"Foi uma necessidade que surgiu tão logo iniciamos as linhas para o Mato Grosso", reprisa. "Até que, barrados pela travessia do rio Paraná, nos deparamos com a precariedade do serviço oferecido por um empresário que já estava ali estabelecido e que adotava a estranha

exigência de condicionar a saída da balsa à sua lotação completa".

Como a manutenção dessa política, fatalmente, acarretaria conseqüências na regularidade dos coletivos, a empresa tentou obter do arrendatário pelo menos, a garantia de que os ônibus teriam prioridade. "Mas, ele se mostrou irredutível", comentou Oger, "não nos deixando outra saída senão a construção de nosso próprio embarcadouro".

CÁLCULOS DE LADO — Tão vital se tornou essa opção que a empresa preferiu deixar de lado qualquer cálculo de viabilidade econômica. "Partimos definitivamente para o projeto", relembra Gerson Afonso, "sem se importar com o custo".

Primeiro, vieram a compra das terras, em cada lado do rio. Em seguida, as obras de terraplanagem incluindo, até, a abertura de pequenos trechos de estradas, para permitir o acesso ao porto. Depois, a dinamitação do canal, necessário para ampliar o baixo calado do Paraná, na época, ainda correndo em seu leito natural. Por último, a sólida embarcação de madeira, construída no próprio local, que serviu à travessia nos primei-

ros tempos, até a chegada das duas primeiras balsas e os dois primeiros empurra-rodos, que consolidaram a operação.

Hoje, operando em regime de 24 horas, com seis rebocadores e mais quatro balsas, um *staff* de quase cincoenta funcionários, o porto Itamarati cumpre integralmente o seu papel, sobretudo na movimentação de safras. Em 1985, nada menos que 66 352 veículos atravessaram o lago de Ilha Solteira, através das balsas da empresa, sem contar os seus próprios veículos, não computados nas estatísticas, por estarem dispensados do pagamento do pedágio.

PORTO MÓVEL — Outra particularidade do porto, o único construído no Brasil à beira de um lago, está no fato de ele não é fixo e sim, operado no sistema de cabeças de apoio. Natalino Franco, funcionário da empresa desde a inauguração do embarcadouro e, hoje, transformado em seu gerente Responsável, explica o fato como decorrência da ação das comportas de Ilha Solteira que faz com que as águas não baixem "apenas horizontalmente, mas, também, se afastem do próprio porto".

Tal ocorrência, que obriga o uso de várias cabeças de apoio, "de acordo com o nível do rio" acaba exigindo, por outro lado, uma intensa utilização de caminhões e máquinas para fazerem o acerto dos aterros, justificando a ironia de Natalino que observa que "aqui, a gente constrói um porto por dia".

Além disso, comenta o gerente, o porto também convive com o problema dos fortes ventos, encanado nas barrancas do rio, que chega a provocar ondas de até um metro de altura. Fato que justifica, especialmente, nos meses de junho a agosto, a interrupção temporária da travessia, por razões de segurança.

Na época das cheias, a distância entre uma ponta e outra é de 3 800 metros podendo chegar até 3 500 metros, durante a estação das secas. O tempo do percurso médio é de 20 a 25 minutos, com uma frequência estimada de duzentos veículos por dia. No total, cada balsa tem capacidade para transportar até trezentas toneladas de peso bruto.

Não é por outro motivo que a bem sucedida experiência vêm animando o Expresso Itamarati a investir de vez na modalidade hidroviária. "Já estamos estudando a possibilidade de estender nosso negócio ao rio Tietê, tão logo estejam concluídas as obras das eclusas projetadas", finaliza Gerson Fonseca.



Gerson Oger: à espera das eclusas

REFORMAS

Depois do talhão, é hora de reformar

As difíceis condições de trabalho das carroçarias canavieiras podem resultar em sérios e caros danos. Mas, não faltam oficinas para recuperar o implemento.

É no intervalo entre o plantio e a colheita da cana, entre os meses de dezembro a junho, que a maioria dos usineiros e fornecedores do produto aproveitam para fazer uma minuciosa revisão nos equipamentos, duramente castigados no talhão.

Nesse particular, a reforma e manutenção das carroçarias ocupa uma atenção especial. Depois dos caminhões, são elas que sofrem as maiores torturas, que podem reduzir sua vida útil, às vezes, até mesmo a uma única safra.

Para minimizar esse fato, dezenas de fabricantes do implemento, além de outras oficinas especializadas, instaladas no interior de São Paulo, cuidam de dar assistência a esses implementos, desde uma simples revisão dos componentes até a sua reforma completa.

Na região de Araraquara, como em todas as outras grandes produtoras de álcool e açúcar no Estado de São Paulo, os problemas causados durante a safra de cana-de-açúcar (ou cana-de-álcool?) são semelhantes. Os componentes mais prejudicados são sempre as molas, carcaças, fueiros e câmbios, todos depen-

dendo das condições climáticas e topográficas de cada região. A maioria das carroçarias é capaz de alcançar até três safras, ou anos, sem precisar de reforma, mas, o normal, é os usuários fazerem anualmente, no mínimo, uma revisão detalhada do equipamento.



Cleuber da Intrusal: serviço completo

“Quanto mais adiadas são as reformas, mais se agravam os problemas”, afirma Luís Romania, da Romania & Romania, de Américo Brasiliense. O maior problema, neste caso, é o da corrosão, que pode se tornar incontrolável, causando um grande aumento nos custos.

Com dezesseis funcionários, a Romania é capaz de reformar até cem carroçarias por safra, mas, lembra Luís, o grande problema é que os clientes deixam as encomendas sempre para a última hora. “Aí, não raro, temos até de dispensar trabalho”, afirma. Servindo toda a região, que inclui até Guariba e Taquaritinga, a Romania divide suas reformas entre a agro-indústria e fornecedores em partes iguais e acredita que os custos, este ano, devem ficar entre Cz\$ 6 e Cz\$ 21 mil por unidade, três vezes mais que no ano passado.

Já na região de Ribeirão Preto, mais propriamente em Sertãozinho, a grande preocupação é com o congelamento do Proálcool e, conseqüentemente, com a indecisão gerada nos usineiros e fornecedores acerca de novos investimentos na manutenção da frota. Para complicar ainda mais as coisas, a extensa estiagem comprometeu também a quantidade de reformas. Segundo Almir Lazarini, da Laumir Carroçarias, “os terrenos estiveram bons durante toda a safra”. A demanda, portanto, deve ser aliviada porque, durante as chuvas, o corte não pára e, qualquer que seja o estado do terreno, os tratores tratam de “arrancá-los” do talhão. Evidentemente, neste caso, o número de ocorrências cresce e sobram reformas a fazer.



FAÇA DO SEU MERCEDES A MAIS LUCRATIVA MÁQUINA DE FAZER DINHEIRO.

- Cabines remontadas
 - Motores turbinados e Recondicionados
 - Instalação imediata
 - Concessionário Mercedes-Benz e Toyota do Brasil
- à base de troca

A GARANTIA QUE NINGUÉM DÁ. UM SERVIÇO QUE NINGUÉM FAZ.



Mercedes-Benz
TOYOTA

Casagrande

Veículos Ltda.

Grupo Casagrande

Matriz - Avenida Marginal da Via Anchieta, 2521 - Km. 62,2 -
Fone (0132) 30-4311 - Telex (013) 1549 - CEP 11.090 - SANTOS - S.P.
Filial - Rod. BR 116 - Km. 441,5 - Fone: (0138) 21-2499 -
Telex (013) 8028 - REGISTRO - S.P.





Almir: usuários não se programam

A Laumir, em média, faz em reformas por ano, entre grandes, médias e pequenas, distribuídas meio-a-meio entre fornecedores e destilarias. Para Lazari, a complexidade dos serviços de manutenção de carroçarias é gerada pelos próprios usuários, que não se programam. “Ficamos praticamente parados neste setor, desde novembro, quando termina a safra”. Assim, a partir de março, todos, e juntos, querem o serviço no tempo mais curto possível. O diretor da Laumir lembra também que, nestes três meses, o aumento dos insumos já supera os 45%, além de um aumento nos prazos de entrega.

Segundo Almir, as reformas pequenas, mais praticamente uma revisão devem ficar por volta dos Cz\$ 2 mil; as médias de Cz\$ 7 a Cz\$ 8 mil e as grandes, num máximo de Cz\$ 40 mil. Neste último caso, a empresa se responsabiliza pelo transporte do veículo ou juleta acidentado. A empresa faz desde a instalação de terceiros-eixos até o alinhamento de chassi e jateamento de areia para aliviar problemas de corrosão. Os prazos de entrega variam de dois a quinze dias.

REFORMAS AUMENTAM — Por sua vez, José Osvaldo Marques Júnior, diretor da Camaq Caldeiraria e Máquinas Industriais, também de Sertãozinho, tem certeza que a conjuntura econômica que tem alarmado o setor terá como resultado uma grande demanda de reformas. “Usinas como a Santa Elisa, que antes tinham as canavieiras como descartáveis, hoje, já reformam seus equipamentos, ao invés de simplesmente substituí-los”. Ao contrário do ano passado, prevê José Osvaldo — aos 20 anos também presidente do Cise, Centro das Indústrias de Sertãozinho —, a fabricação de canavieiras deve baixar de quatrocentas para apenas cinquenta, enquanto as reformas de duzentas chegarão a quatrocentas.

A falta de programação também é uma das preocupações, porém, bem mais amena que a falta de pagamentos da Petrobrás ao setor. “Os pagamentos em atraso chegam a Cz\$ 5 milhões, com média de mora de 30 dias”. Com isso o volume de reformas deverá ajudar. “Estamos com 40% da nossa cota de janeiro no pátio”, mostra José Osvaldo, reclamando que as siderúrgicas são as únicas empresas que têm de ser pagas, “senão cortam o fornecimento”. Para aliviar essa pressão, pois o capital de giro tem de ser levantado nos bancos, a Camaq não tem lista de preços e, ainda, qualquer que seja o orçamento, a validade é de cinco dias.

Empurrada pela falta de condição de compra dos fornecedores — “com até 20 alqueires, o fornecedor deverá reformar seus veículos ou dar para as usinas mesmo puxarem a cana —, a Camaq pro-



Para evitar o agravamento dos problemas, Luis Romania aconselha não adiar a hora da reforma

jeta preços de reforma de Cz\$ 20 mil para as médias, até Cz\$ 35 mil para as grandes.

Números mais modestos são apresentados, por sua vez, pelo diretor da Intrusal, tradicional fabricante de truques e carroçarias, de São João da Boa Vista, Cleuber Pereira dos Santos.

Ainda que ressalte que o custo do reparo pode variar, é claro, em função do estado do implemento, Cleuber estima que esse preço pode oscilar entre Cz\$ 12 a Cz\$ 15 mil, no caso de uma reforma geral ou, em torno de Cz\$ 10 mil, quando os danos forem apenas parciais.

Para tanto, ele explica que, no primeiro caso o serviço inclui, via de regra,

a substituição dos fueiros danificados por novos, reforço nas soldas, alinhamento do chassi (se necessário), complementado por jateamento de areia nos perfis e, posterior pintura utilizando processo eletrostático, com equipamento Delvibiss.

GARANTIA É QUALIDADE — Mesmo reconhecido que as torturas na carroçaria são, em parte, decorrentes das duras condições de trabalho a que são submetidas, um outro ponto é ressaltado por Anemércio Arci Lourenço, responsável pela filial da fábrica Facchini, de Ribeirão Preto. É quanto ao critério que o transportador deve ter, antes de adquirir o implemento.

“A melhor garantia da vida útil de uma carroçaria é a qualidade do produto”, atesta o gerente que sugere o máximo de cuidado na hora da compra, optando por fabricantes de reconhecida capacidade técnica ou com bom conceito no mercado.

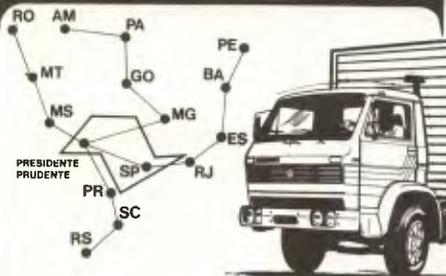
Como sugestão adicional, para minimizar a tortura do equipamento, Arci Lourenço lembra a importância de se



evitar a compactação da carga pela ação da pá carregadeira, durante o carregamento, em razão do esforço que isso exige dos tubos laterais. Para evitar essa prática, gerente invoca que a própria carroçaria já dispõe de equipamento para “amarrar” a cana, embora muita gente não lhe dê importância, buscando uma economia de tempo.

Para facilitar o usuário, nesse tipo de reparo, a Facchini conta com oito filiais no Estado, mais a matriz em Votuporanga, com destaque para a filial de São José do Rio Preto que, por dispor de equipe volante de assistência técnica, está aparelhada para dar atendimento no local indicado pelo transportador.

COPAUTO está no meio do seu caminho.



O lugar certo para cuidar do seu caminhão VW, com o mesmo carinho que você, e sem sair da rota.

- O mais completo estoque de peças originais.
- Eficientes serviços mecânicos, com pessoal treinado na fábrica.
- Consórcio Nacional Caminhões Volkswagen.
- "Leasing" e Financiamento.
- Caminhões novos e usados com garantia.



CONCESSIONÁRIO AUTORIZADO

COPAUTO
CAMINHÕES LTDA.

Rodovia Raposo Tavares - Km 566 - SP270
Tel. (0182) 22-5522 - PRESIDENTE PRUDENTE - SP
Rodovia Com. João Ribeiro de Barros - Km 684 - SP294
Tel. (0188) 21-3222 (Trevo Rodoviário) DRACENA - SP

CANAVIEIRAS REFORMAS

3.º eixo especial para transporte de cana.
Aço reforçado - Jateamento e Pintura Eletrostática (anti-corrosiva)



INTRUSAL

Trucks Santo Antonio

Reformas de carrocerias de madeira de todos os tipos, inclusive carretas agrícolas. E agora também com serviço de funilaria em geral.



3.º EIXO
Regulamentado INMETRO
Patente n.º 7017601

INTRUSAL - Carpintaria e Carroçaria Ltda.
Trevo São João da Boa Vista, Km 01 - S. J. Boa Vista SP - Tel. (0196) - 22-2741/2176/3299/3166/2144
Fora de expediente: tel.: 23-3625 - **Assistência Técnica** - Via Anhanguera, Km 186 - Leme SP
Tel. (0195) 71-3105

SERVIÇOS E PEÇAS

LICENCIAMENTO

Governo fixa os prazos para pagar o IPVA

Decreto do governador converte o IPVA em cruzados e estabelece prazos para pagar o imposto

O governador do Estado de São Paulo, Franco Montoro, assinou decreto regulamentando o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, que substituiu, a partir deste ano, a extinta Taxa Rodoviária Única - TRU, em todo o território nacional. No Estado de São Paulo, os prazos de pagamento do novo imposto - em parcela única ou em três cotas - são os da tabela abaixo.

O decreto paulista cria um cadastro do IPVA, contendo os dados do contribuinte e do veículo. O cadastro será administrado pelas Secretarias da Fazenda e da Segurança Pública, para fins de cobrança do tributo e policiais, respectivamente. Ocorrendo alteração dos dados do proprietário do veículo, o responsável deve comunicar as mudanças ao cadastro, preenchendo, para isso, formulário a ser aprovado pelo Departamento Estadual de Trânsito - Detran.

Outra novidade do decreto é relacionar, entre os veículos sujeitos ao novo tributo, os barcos e as aeronaves movidos a motor. Os ciclomotores, apesar de recentemente equiparados às bicicletas pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran, também estão sujeitos ao IPVA, nos termos do decreto do governador Montoro.

EM CRUZADOS - O IPVA - de 3,5% do valor venal para veículos de passeio, camionetas de uso misto e utilitários;

de 1,5% para esses mesmos veículos, detentores de permissão para transporte público de passageiros, e veículos movidos exclusivamente a álcool, jipes, furgões e camionetas "pick-up"; e de 1% para os demais veículos - foi fixado, no decreto paulista, com valores já em cruzados.

A tabela de valores de pagamento do imposto divulgada pelo decreto vale por todo este ano. De acordo com a sistemática do tributo, a base de cálculo - o valor "venal" dos veículos, sobre a qual incide a porcentagem (alíquota) cobrada do proprietário - será atualizada anualmente, levando em conta os valores de venda no mercado, "pesquisados nas publicações especializadas do ramo". Com base nos dados levantados, o governo do Estado baixará, no mês de dezembro, a tabela para o ano seguinte.

Em nenhuma hipótese, entretanto, o valor venal dos veículos usados pode exceder o valor venal do ano anterior, acrescido da variação das Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, que substituiu a ORTN.

MULTAS - Em função da nova política monetária decretada pelo governo dia 28 de fevereiro, é possível que o IPVA de 1987 seja quase o mesmo deste ano, admitidas pequenas variações para mais, provocadas pelo modesto índice de inflação esperado para este ano.

O pagamento de cada uma das parcelas fora dos prazos sujeita o contribuinte ao pagamento da multa de 20% do valor do imposto devido, esclarece o decreto. No licenciamento inicial de veículos novos, a primeira parcela deve ser paga no ato do registro e as demais até os dias 15 dos meses subsequentes. Aplica-se também, no caso de atraso no pagamento, a multa de 20% do valor do imposto devido.

Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA paulista

Pagamento integral em uma só cota

Final de placa	Prazo (1986)
1 e 2	até 15 de março
3, 4 e 5	até 15 de abril
6, 7 e 8	até 15 de maio
9 e zero	até 15 de junho

Pagamento em três cotas

Final de placa	Prazo (1986)
1 e 2	Até os dias 15 dos meses de março, abril e maio
3, 4 e 5	Até os dias 15 dos meses de abril, maio e junho
6, 7 e 8	Até os dias 15 dos meses de maio, junho e julho
9 e zero	Até os dias 15 dos meses de junho, julho e agosto

“Baratear pedágio é covardia política”

O presidente do Dersa, Luis Célio Bottura, fala das obras, dos planos e projetos de sua gestão, defende os pedágios a preço real e critica o uso do treminhão

TM – *Quais as prioridades do Dersa para 1986?*

Bottura – Primeiro, pretendemos concluir a implantação do Plano de Desenvolvimento de Recursos Humanos e o Plano de Gestão Administrativa, desenvolvidas no ano passado. Depois, nossa meta é incentivar ainda mais a valorização operacional de estrada, com medidas que requerem mais tecnologia que recursos. Queremos, também, dar continuidade à recuperação de estradas sob nossa jurisdição. No passado, muitas delas, ficaram quase seis anos sem nenhuma melhoria.

TM – *Que obras estão previstas?*

Bottura – A obra mais significativa é a duplicação e recuperação da SP-55, no

trecho de Praia Grande, Cubatão e Guarujá. Além disso, é nossa intenção concluir a primeira etapa do Terminal Intermodal de Cargas Leste e introduzir melhorias no sistema Anchieta-Imigrantes, a nível de intervenção em alguns pontos, que permitam prorrogar a sua vida útil. Isso, até que a obra nova fique pronta, o que deve acontecer em meados da década de 90, por volta de 1995.

TM – *A nível de estudos, o que existe de concreto?*

Bottura – Bem, nós temos em nosso plano alguns projetos importantes, tipo o estudo da vida útil ou da capacidade operacional do sistema Anchieta-Imigrantes. Quer dizer: até quando ele poderá suportar o tráfego previsto para os

próximos anos e qual seria o ano crítico. Estamos também avaliando quais as conseqüências da melhoria viária na Baixada Santista e o impacto dessas medidas em relação ao uso do solo, da ocupação urbana e desenvolvimento da Baixada, já que a rodovia é um vetor de desenvolvimento. Temos um outro programa que se chama “Caminhos da Produção” que pretende fazer com que o máximo possível das estradas rurais do Estado seja trafegável o ano inteiro. Sem contar o terminal intermodal de carga oeste, que estamos começando a desenvolver em Osasco, juntamente com a Fepasa.

TM – *A tendência do Dersa será a de ampliar cada vez mais o seu leque de atividades?*

Bottura – Não. A tendência do Dersa é de permanecer cuidando das estradas, sobretudo de tráfego intensivo ou mais concentrado e instrumentar o Estado de São Paulo de equipamentos e procedimentos físicos e gerenciais que permitam que o transporte de cargas seja mais econômico. Contudo, pela experiência que temos no campo rodoviário operacional, nós continuaremos prestando serviços de assessoria de gerenciamento, de consultoria às entidades de governo, a nível de política de transporte.

TURBO ALIMENTADORES?

Conheça em ARARAQUARA as Vantagens de Turbinar e Recondicionar os Turbos de sua Frota.

Turbinas GARRET

- Novas ou Recondicionadas a base de Troca
- Assistência Técnica e Recondicionamento
- Instalação
- Kits completos



SERVIÇO AUTORIZADO



Pessoal Técnico e Especializado para informações

CATTANI, VIEIRA E CIA. LTDA.

Av. Padre Francisco Salles Culturato, 3.489 - Parque das Laranjeiras - PABX (0162) 36-5084 - ARARAQUARA - SP

TURBINE SUA FROTA em São José do Rio Preto



• Kits com Tecnologia própria

Turbinas LACOM para seu Diesel – montagem e fornecimento – Kits instalados com 5 anos de qualidade internacional



Pedro A. P. Salomão e Cia. Ltda.
Rua Inglaterra, 228 - Fone (0172) 32-6144 - Telex (0172) 152 - Caixa Postal 896 - 15100 - São José do Rio Preto - SP.

Distribuidor:

COMPRESSORES, VALVULAS E FREIOS.



DIREÇÃO HIDRÁULICA.



TM – Mas, o “Caminhos da Produção” não concorre com o programa de vicinais do DER?

Bottura – O DER resolve o problema das vicinais pavimentadas e o Dersa, como não existia ainda uma metodologia de intervenção nessas estradas, a nível maciço e a nível de racionalização, desenvolveu esta tecnologia. Então, nós estamos mais na linha de desenvolvimento tecnológico para transferir às Prefeituras interessadas, de forma que elas possam desenvolver o programa, por si próprias.

TM – Qual a extensão desse programa?

Bottura – Nós já intervimos em cerca de 300 quilômetros e pretendemos atender outros 600, na região sul do Estado, ao lado da Ribeira, e mais 8 200 quilômetros no Estado inteiro. Dividindo, isso dá uma média aproximada de vinte quilômetros por Prefeitura.

TM – Os planos são amplos. E os recursos?

Bottura – Nós temos recursos para a Piaçagüera-Guarujá; temos em andamento negociações para financiamento dos planos de intervenção na região litorânea e na região do corredor Campinas, corredor Anhangüera, Fernão Dias, que eu chamo de margem direita do Tietê. São recursos que virão através da Secretaria do Planejamento, do Banco Mundial e do BNDES. E temos, ainda, recursos normais que entram pelo sistema de arrecadação do pedágio, que serve para manutenção operacional das estradas.



“Opção pelo treminhão não visa a economia de diesel. Mas, sim, aumentar o lucro das empresas”

Luis Célio Bottura

TM – Muito se discute sobre a questão do pedágio. Há casos, que a arrecadação é menor que o próprio custo de administração. No Dersa isso, também, acontece?

Bottura – Na verdade, isso é uma covardia política. É o imediatismo político que faz o pedágio ficar barato até chegar ao ponto, como aconteceu no passado, no Estado de São Paulo, em que o que

se arrecadava não compensava o que gastava. A arrecadação do pedágio no Dersa consome 14% do arrecadado. Então, aplicar o pedágio a preços reais é uma questão política de coragem. Aplicação a preços simbólicos não compensa.

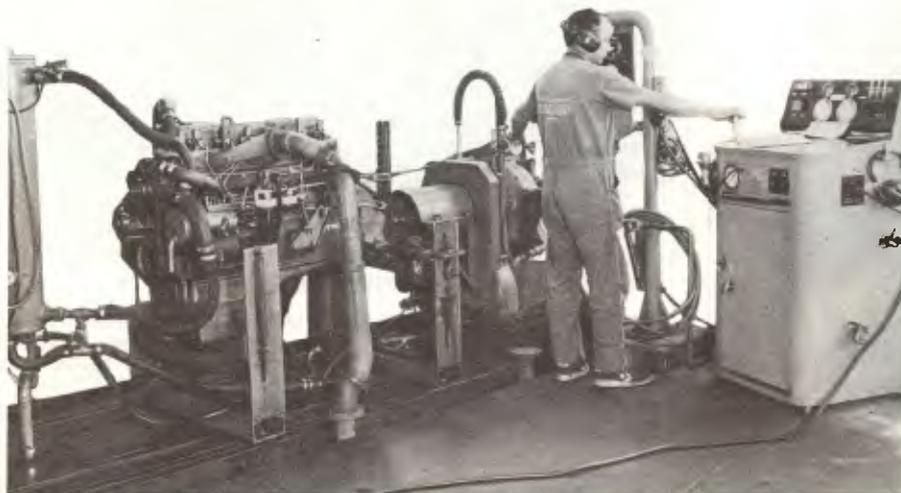
TM – Num momento em que se fala na otimização do transporte e no incentivo ao caminhão pesado, a utilização dos treminhões, nas rodovias da Dersa vem esbarrando na cobrança da Taxa de Utilização de Via – TUV, considerado oneroso para o transportador, a ponto de inviabilizar essa solução. Como fica essa questão?

Bottura – As nossas estradas são estradas com tráfego muito intenso. O desenvolvimento da velocidade desses caminhões e a atenção que eles requerem na estrada, geram, para o Dersa, uma despesa operacional. Então, a empresa transportadora está optando pelo treminhão, que para ela gera mais lucro, e transferindo essa despesa para o Estado.

TM – Tudo depende da prioridade que se dá ao usuário do veículo particular ou à carga...

Bottura – Devemos pensar no conjunto. Porque, na realidade, a carga de grande porte é mais adequado para outro modo de transporte e a estrutura do treminhão não está sendo montado por causa, por exemplo, da economia de diesel no País. Está sendo montado, isso sim, para aumentar o lucro das empresas, em detrimento do cidadão comum.

TESTE EM DINAMÔMETRO GARANTE QUALIDADE NA RETÍFICA DE MOTORES CATERPILLAR, SCANIA, MWM, MERCEDES E PERKINS.



Técnicos ligados à área de motores Diesel concordam que as primeiras horas de funcionamento de um motor são as mais críticas, delas dependendo a vida útil e o seu futuro desempenho.

Na MARIEN, cada motor Diesel é amaciado e testado conforme um plano específico, ao fim do qual são aferidas as folgas de válvulas, a quente, e o cabeçote é reapertado na sequência e torque, especificados. Em seguida faz-se o teste à plena carga, e só então o motor é considerado APROVADO.



MARIEN

48 anos de experiência em motores

Rua Vicente Ferreira Leite, 156 - fone: 265-5133
São Paulo - B. Limão - CEP 02723

PASSAGEIROS

Santos proíbe “chiqueiros” nos ônibus urbanos

Viação Santos, São Vicente
tem prazo até maio para
retirar as “passarelas”

Passados quatro meses da lei que autorizou a instalação dos “chiqueirinhos” nos ônibus urbanos de Santos, o prefeito Oswaldo Justo obteve a aprovação, na Câmara Municipal, de seu projeto proibindo o equipamento, que se transformou na lei 142/86, em vigor desde 14 de fevereiro. “Chiqueirinhos” ou “chiqueirões”, como são conhecidos em Santos, são armações metálicas que direcionam o fluxo de passageiros entre a porta traseira, de entrada dos veículos, e a “borboleta”.

O caso teve início em meados do ano passado, quando a Viação Santos, São Vicente, Litoral Ltda., do empresário Cláudio Regina, única concessionária de transporte coletivo em Santos, instalou “chiqueirinhos” nos 120 ônibus que operam linhas municipais — os “amareli-



Arquivo TM

Regina aguarda a palavra do Contran

nhos” —, a pretexto de combater a evasão de renda ocorrida com a saída de passageiros pela porta traseira, sem o pagamento da tarifa. O assunto chegou até o Conselho Nacional de Trânsito — Contran, que ainda não se posicionou oficialmente sobre o assunto.

Em meio à celeuma provocada pelo equipamento, acusado de ter provocado

a morte de um passageiro e ferimentos noutra, a Câmara Municipal de Santos promulgou lei, em outubro do ano passado, de autoria de vereador, regulamentando a instalação dos “chiqueirinhos”, que o empresário Cláudio Regina prefere chamar de “passarelas”. Na verdade, o equipamento autorizado pela Câmara é o “chiqueirão”, que difere do “chiqueirinho” apenas por ter mais espaço entre a porta de entrada do ônibus e a catraca.

TRANSTORNOS — Em janeiro, entretanto, o prefeito Justo, que não sancionou nem vetou a lei do “chiqueirinho”, enviou projeto à Câmara proibindo o equipamento, dando prazo de noventa dias para a Viação retirar as divisórias, sob pena de pagamento de multa diária de Cr\$ 1 milhão por veículo apanhado com a “passarela”. Com apenas um voto contrário, os vereadores de Santos aprovaram a proposta, cujo prazo vence no dia 14 de maio.

Na justificativa do projeto, Justo diz estar convencido de que as divisórias causam transtornos aos usuários dos veículos, razão pela qual a Cia. Santista de Transportes Coletivos — CSTC, empresa municipal, jamais as instalou. Além disso, acrescentou o prefeito, diminuíram a evasão de rendas e os assaltos a ônibus, o que autorizaria, também, a proibição do equipamento.



Recondicionamento de motores

Mais de 40 anos de experiência
em **RETÍFICA DE MOTORES**
de automóveis, caminhões, ônibus,
máquinas, estacionários,
conjuntos geradores etc., oferecendo:

- Perfeição Técnica,
- Material de Máxima Qualidade,
- Garantia Absoluta,

Inclusive com

MOTORES A BASE DE TROCA.



INDÚSTRIA E COMÉRCIO MOTORIT S/A
Rua da Independência, 458 (Cambuci)
01524 - São Paulo SP
Fone: 278-6411

TOSCANO ELETRDIESEL

ONDE VOCÊ ENCONTRA
TUDO EM TURBINAS

- Manutenção
- Instalação
- Recondicionamento

Distribuidor
Autorizado



TOSCANO
Eletrdiesel

Via Anhanguera, Km
320 - CEP 14.100
- Tels: (016) 626-
8361/ 626-8111 -
Ribeirão Preto - SP



GUARU TECNODIESEL



Recondicionamento de
Bombas Injetoras, Bi-
cos, Turbos Alimenta-
dores.

Garantia de 6 meses

VENDA DE PEÇAS
ASSISTÊNCIA TÉCNICA



GUARU TECNODIESEL LTDA.

Rodovia Presidente Dutra, Km 225,5
07.000 - Guarulhos - SP - Tel.: 913-3088



Depois de muita polêmica, "passarelas" como essa estão sendo desmontadas

Segundo Cláudio Regina, o prejuízo da Viação com a proibição é da ordem de Cz\$ 500 mil, quantia estimada para retirada das divisórias, colocadas junto às catracas, mudança de local da "borboleta" e recolocação dos bancos. Regina, que está retirando paulatinamente o equipamento dos "amarelinhos" - "antes do prazo da lei não haverá mais passarelas", diz -, pensou em princípio em pedir indenização dessa importância, via judicial, à Prefeitura. "Não vou fazê-lo em respeito à lei e à comunidade", justifica o empresário.

INTERMUNICIPAIS - Outra questão que preocupa a Viação são os "chiqueirinhos" instalados na linha intermunicipal que liga Santos a São Vicente. Recente lei sancionada pelo governador Franco Montoro proibiu a instalação de dispositivos, no interior dos ônibus intermunicipais, que prejudiquem "o conforto e o livre acesso de seus usuários". Apesar de não impor penalidades específicas, a lei vigora desde 28 de fevereiro.

O titular da Viação alega que a lei sancionada por Montoro (lei 4953/85) não se refere expressamente aos "chiqueirinhos", embora eles, na verdade, tenham inspirado o deputado petista José Cicote, autor do projeto, segundo as justificativas da proposta. Baseado na generalidade da lei, a Viação poderá manter as passarelas nas linhas Santos-São Vicente. Explicação de Cláudio Regina: "A lei Cicote proibe apenas a colocação de dispositivos que comprometam a segurança dos passageiros, o que é correto. As passarelas, entretanto, fazem exatamente o contrário, ou seja, dão segurança aos usuários e protegem motoristas e cobradores contra assaltos". Enquanto o Contran, órgão que legisla sobre a segurança veicular, não se posiciona contra os "chiqueirinhos", vamos mantê-los nas linhas intermunicipais, invocando os próprios termos da lei Cicote".

Dessa forma, os "chiqueirinhos" das linhas intermunicipais, ao menos no caso da empresa de Cláudio Regina, ainda podem terminar sendo analisados pelo Judiciário.

Utilize a segurança do cadastramento **SALVACARGA**

Quando o caminhoneiro chega
na sua empresa, o funcionário
da SALVACARGA:

- prepara a ficha cadastral
- fotografa
- colhe impressões digitais
- colhe decalque do número do chassi do caminhão
- envia os dados ao CENTRO DE INFORMAÇÕES

Em 40 minutos, o CENTRO DE INFORMAÇÕES da SALVACARGA, em São Paulo, faz o levantamento necessário dos dados do caminhoneiro e fornece o resultado das pesquisas à sua empresa.

Posteriormente, o CENTRO ADMINISTRATIVO da SALVACARGA completa o levantamento de dados, fazendo inclusive pesquisa dos antecedentes criminais do caminhoneiro. Os dados são registrados em computador, e para os liberados são emitidos o CARTÃO SALVACARGA e o PASSAPORTE

SALVACARGA, diplomas de bom caminhoneiro.

O CENTRO ADMINISTRATIVO continua trabalhando, informando o computador sobre roubos e desvios de carga e emitindo as RELAÇÕES DE CARTÕES SALVACARGA VIGENTES CANCELADOS.

CADASTRAMENTO SALVACARGA é segurança para sua empresa.

SALVACARGA

SERVIÇOS DE APOIO AO TRANSPORTE DE CARGAS S/C LTDA.

Rua Alfredo Pujol, 1125 - SP. - CEP 02017 - Tel. (011) 255-8944 - Telex (011) 25872

As primeiras reações ao cruzado

O congelamento tarifário e o fim da especulação financeira, decretados pela reforma econômica, deverão promover maior competição e eficiência nos transportes

Ainda sob o surpreendente impacto do forte cruzado, empresários e dirigentes ligados aos diversos modos do transporte foram ouvidos por TM. O resultado é esse conciso painel de opiniões e reflexões, ainda não totalmente amadurecidas mas, sem dúvida, favoráveis às mudanças econômicas, apesar do congelamento de tarifas que deixou alguns setores em defasagem com seus custos operacionais.

TRC ASSUME A PERDA — “Não devemos pleitear. Apenas demos conhecimento, por telex, ao ministro Funaro da defasagem dos fretes do transporte rodoviário de cargas no momento do congelamento”, informa o Eng^o Kamal Nahas, diretor Executivo da NTC.

O TRC teve suas tarifas congeladas com uma diferença de 20,89%, formada por resíduos não repassados pelo CIP até 5 de fevereiro mais o aumento de salários embutido no pacote. “Isso sem mencionar as perdas em 1985 (em função do represamento do controle tarifário) e a inflação de 6 a 27 de fevereiro”, complementava o telex ao ministro.

Para Kamal Nahas, a defasagem não será, contudo, uma pedra no sapato do setor. “Inaugura-se a partir das medidas uma nova era no mercado onde a competição terá como base a eficiência e não mais os preços aviltados pelos descontos”, lembra o diretor da NTC.

O cruzado, ao sanear as especulações financeiras, alija da competição os mercadores de fretes, empresas fantasmas e congêneres, que há tempos sugavam esse mercado sem nada investir.

Em outra leitura, o ex-Diretor Executivo da NTC e especialista em transportes, advogado Geraldo Vianna, resume numa frase a situação desses falsos atletas do transporte. “No Brasil, o ‘dopping’ da inflação é que permitia a sobrevivência desses falsos ‘atletas’. Agora chegou a hora da verdade”, ironiza.

Vianna não considera dramática nem mesmo a defasagem que, em sua opinião, poderá ser compensada com a redução real de outros itens, como o das despesas financeiras, agora não inflacionadas. “Na realidade, com um mínimo de competência gerencial será possível

neutralizar o impacto dos reajustes não incluídos na tarifa congelada, sem comprometimento excessivo da margem de lucro”, afirma.



Vianna: defasagem não é dramática

“Finalmente já se pode pensar empresarialmente e fazer planos a médio e longo prazo”, concorda Baldomero Taques Filho, empresário e presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Rio de Janeiro, após classificar o pacote econômico como “fantástico e extraordinário”. Complementando seu raciocínio, ele acredita que, a partir de agora, 1% de diminuição no custo representará uma margem efetiva de lucro, ao referir-se à utilização de equipamentos mais modernos, com a finalidade de obter maior economia de combustível, por exemplo.

OPERAÇÃO INVIABILIZADA — O sigilo, arma utilizada com incontestável habilidade pela equipe dos cruzados, deixou marcas mais profundas na defasagem tarifária. E, sem dúvida, o transporte urbano de passageiros, há muito represado por repasses tarifários políticos e, por isso, achatados, foi um deles.

O governo, naturalmente, não teve culpa mas, em cidades como São Paulo, a tarifa congelada pelo decreto simplesmente poderá inviabilizar a operação. São Paulo não é a única cidade, mas é, possivelmente, um dos casos mais graves. A ponto de o Prefeito Jânio Quadros — antes do decreto contra qualquer reajuste de tarifas de serviços públicos — ser obrigado a capitular, remetendo

uma carta pessoal ao presidente da República, pedindo “instruções de como proceder”. Segundo o prefeito, a tarifa paulista, congelada em Cz\$ 1,50, deveria ser, no mínimo, de Cz\$ 3,00 para permitir a operação sem traumas.

Rogério Belda, diretor Executivo da ANTP, por seu turno, declara que a defasagem tarifária terá que ser compensada pela eficiência. “Além do mais a medida governamental vai permitir conhecer os verdadeiros custos de operação, antes envoltos numa espécie de nebulosa”, explica Belda. E, a partir daí, segundo ele, deverá ocorrer uma procura constante da eficiência, no sentido mais puro da palavra”, pois os resultados anteriores estavam baseados em muitos fatores não inerentes à operação” (leia-se aplicações financeiras).

MARÍTIMO JOGA COM EFICIÊNCIA

— “O armador de cabotagem terá que jogar com toda sua capacidade profissional na área de operações para extrair daí resultados econômicos positivos”, receita Meton Soares Jr., presidente da ABAC. Isso significa compensar a lucratividade financeira dos tempos do cruzeiro como, por exemplo, a compra de óleo combustível com prazo de 13 dias para pagamento com custos operacionais mais racionais. “Enfim, o guichê de saída terá de fechar um pouco suas portas”, resume Meton.

Já no longo curso, as medidas não deverão alterar muito a rota dos armadores brasileiros. A vantagem de operar no exterior, por exemplo, iguala-se às do mercado interno, tanto em receita quanto em despesas, segundo o diretor da Empresa de Navegação Aliança, Arsenio Nóbrega.

“No combustível a Petrobrás cobra hoje apenas US\$ 4 a mais que o mercado externo, o que significaria uma lucratividade marginal de US\$ 1600 por viagem, se os navios abastecessem no exterior. E, isso, em termos de navegação representa muito pouco”, assegura Nóbrega. No geral, porém, o diretor admite que haverá maior tranquilidade de planejamento administrativo, que garantirá uma maior regularidade e estabilidade nos resultados.



Belda: reduzir custos com eficiência

de 15 a 17 de abril, venha debater com especialistas a legislação do transporte rodoviário de carga

A Editora TM reuniu empresários, técnicos e advogados para, em três dias, trocarem em miúdos, de forma prática e operacional, as profundas transformações por que vêm passando as normas do transporte rodoviário de bens. Não perca esta oportunidade de atualizar seus conhecimentos e tirar todas as dúvidas.

Data: 15, 16 e 17 de abril de 1986, das 9 às 18 hs.

Cheques: Editora TM Ltda.

Preço: Cz\$ 2.230,00

A taxa de inscrição (normalmente, paga pela empresa onde trabalha o participante) dá direito a almoço, pasta com o material didático, estacionamento, certificado e lista dos participantes. Não inclui hospedagem. Podemos reservar hotel, a pedido do interessado. Para o cálculo do preço, prevalece a data de carimbo do correio, no envelope utilizado para enviar o cupom de inscrição.

**Não perca tempo.
Faça já sua inscrição**



Seminários TM

Rua Said Aíach, 306
CEP 04003 - São Paulo - SP
Tel. (011) 884-2122
Telex (011) 36907

CUPOM DE INSCRIÇÃO

Quero participar do seminário "A NOVA LEGISLAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE BENS", nos dias 15, 16 e 17 de abril, no hotel Holiday Inn Crowne Plaza, em São Paulo.

Nome: _____

Cargo: _____

Empresa: _____

Endereço: _____ CEP: _____

Tel.: _____ Cidade: _____ Est.: _____

CGC: _____ Insc. _____

Cheque N° _____ Banco: _____

O recibo deverá ser emitido em nome: do participante da empresa

____ / ____ / ____

Data

Assinatura



Fotos: Fernando Barros

Na TA, cuidados adiam hora da troca

A manutenção acurada aumentou a vida da frota, reduziu ao mínimo as emergências e trouxe maior confiança dos clientes nos serviços da Transportadora Americana

Zelar por uma imagem impecável é a maior preocupação da Transportadora Americana — TA, da cidade do mesmo nome, no interior paulista. Para alcançar tal objetivo, a manutenção é fundamental.

Caminhões limpos, sem falhas mecânicas, cuidados para não deixar sequer uma lanterna queimada e absoluta pontualidade é a palavra de ordem, que exige o máximo esmero por parte dos 42 funcionários da oficina de 1 207 m².

Tudo começou há dez anos, com a implantação de uma rigorosa manutenção preventiva, que tratou, ao longo do tempo, de racionalizar toda a sistemática de manutenção de seus 184 veículos próprios, 120 dos quais caminhões. Essa configuração delinea o perfil da empresa. Com uma maioria quase absoluta de caminhões próprios, a manutenção apurada aumentou a confiabilidade da frota. O número de ocorrências mecânicas corretivas reduziu-se a cerca de 3%, tornando-se um grande argumento de venda para os seus serviços.

“Qualidade em todos os serviços é essencial”, afirma Adalberto Pansan, di-

retor presidente da empresa. A manutenção, evidentemente não pôde fugir à regra, cuidando particularmente de seu pessoal especializado. Pansan reflete a preocupação da empresa em conservar seus funcionários mais antigos, dizendo que pagar maiores salários em troca de experiência não é prejuízo. “Será que os alemães e japoneses não têm benefícios com sua filosofia?”, pergunta Pansan. Para eles é fundamental não esfregar time bom, deixando clara a tônica de que preço é qualidade.

INVESTINDO EM PESSOAL — Essa prática isolada, entretanto, pode parecer pura demagogia se não estiver atrelada a todo um contexto de economia, aplicado pela empresa. “Graças a isso”, revela Pansan — a empresa concedeu a trimestralidade desde o começo do ano passado —, rechaçamos qualquer cálculo de renovação de frotas”. Para ele, todos os casos têm de ser estudados isoladamente e, sua própria empresa é prova disso. Com uma idade média de sete anos, todos os veículos rodam normalmente e obedecendo a todos os prazos de entrega. Ins-



pirado pelas suas andanças pelo exterior, a fixação da idade média econômica dos veículos em cinco anos é, para o diretor da Americana, coisa do passado. "Nos Estados Unidos, conheci a UPS, uma das maiores do mundo, que opera caminhões com 25 anos, extremamente competitivos." O segredo, inegavelmente, está na consolidação de uma manutenção primorosa.

"Precisamos assumir e fazer as contas corretamente", afirma Pansan, expli-

A manutenção rigorosa reduziu a menos de 3% as emergências e melhorou a imagem da empresa



cando que o lucro deve ser tomado sobre o patrimônio investido e não sobre o faturamento. "Nossos acionistas não querem saber se colocamos para rodar dois novos e bonitos caminhões pesados. Eles querem saber quanto lucraram no fim do ano", deixando a entender que o dinheiro deve ser empregado onde há retorno. E, segundo ele, o empregado dá retorno. Evidentemente mais trabalhosos mecanicamente que uma frota nova, os veículos da TA são mantidos em ótimas condições, "sem comprometer o nível de qualidade".

Segundo os técnicos da empresa, mesmo com a renovação de frota, não seria possível baixar os custos de manutenção para a metade, pois isso poderia trazer uma taxa razoável de ociosidade. O ideal, segundo ele, é acompanhar minuciosamente cada veículo e, com investimentos, esticar a sua vida útil. Para comprovar o fato, Pansan mostra os resultados: de 1984 para 1985, a tonelagem aumentou de 14,9 mil t para 20,7 mil t, enquanto os custos com manutenção subiram de 2,4 para 2,6 mil ORTN/mês, "um aumento ridículo".

TREINAMENTO É FUNDAMENTAL

— Para manter toda a sua estrutura, a TA não descuidou do aperfeiçoamento de seu pessoal. Ao todo são 23 cursos ministrados e que interferem, direta ou indiretamente, nos custos de manutenção. As orientações vão desde as arrumações da carga, veículos até direção econômica e defensiva e trouxeram uma economia incomensurável para a empresa, pois o único item calculado foi o de consumo de combustíveis, onde a economia atingiu 10%. Desde a boa condução dos veículos à qualidade dos serviços mecânicos e até a acomodação da carga, todos contribuem para a menor taxa possível de desgastes nos veículos.

Nunca desprezar a lei da Balança, nem exceder os 80 km/h regulamentados são outros apoios que a TA agrupa. Além disso, certamente ela poderia ser um exemplo para o congelado Prodel. Seus veículos contam com todo os equipamentos economizadores: defletores, pneus radiais, etc.

Operacionalmente, o Departamento de Manutenção se responsabiliza por cada veículo que entra na central. Já, na bombas de abastecimento, o frentista compara o gasto de óleo com uma tabela de consumo médio mínimo. Se

o resultado for anormal, imediatamente o motorista é "interrogado", para se levantar a causa. São treze motivos para justificar o consumo elevado (calibragem, velocidade etc), que ajudam a solucionar o problema imediatamente ou, então, o veículo é recolhido à oficina.

É na própria bomba que são vistoriados todos os pneus, itens de segurança, filtros etc e que o encarregado requer o veículo para a preventiva. Esta, ao longo de todos esses anos, foi sendo aprimorada, no sentido de tirar o máximo proveito de cada componente do veículo. Assim, os períodos de manutenção foram expandidos. O menor é o do Ford Perkins, 25 mil km, e o mais longo é o do Scania, de 80 mil quilômetros.

BASE DE TROCA — Para facilitar, agilizar os trabalhos e racionalizar o serviço dos mecânicos, a oficina trabalha com o



Componentes são repostos à base de troca

sistema BT, à base de troca. Por isso, todos os itens são acompanhados e têm quilometragens certas para revisão geral. Nessa ocasião são substituídos por outros já revisados e em estoque no almoxarifado, de 6 mil itens. Coincidindo com as revisões, uma série de componentes vitais são trocados, imediatamente. Entre eles, o motor de partida, o alternador e a caixa de direção. Segundo a própria experiência, cada componente é acompanhado individualmente, tolerando-se um atraso na coleta da peça entre 5 e 10% além do limite da quilometragem base. Com essa sistemática, o rendimento dos serviços é controlado, tornando possível acompanhar o desempenho de cada mecânico e o consumo de cada peça.

A maioria dos veículos da frota tem os pneus calibrados diariamente, embora existam casos em que o serviço só seja possível semanalmente, em decor-

rência da rota. Para conseguir, em média, 120 mil km em cada uma das duas ou três reapagens, a TA utiliza o sistema a frio da Bandag nos seus radiais (60% do total), tomando o cuidado de só usá-lo no primeiro eixo das carretas, onde não sofrem problemas, como o do arrasto. Quanto ao sistema, nenhuma reclamação. Os pneus recauchutados a quente rendem apenas um terço dessa quilometragem”, afirma Pansan, “porque ninguém faz milagre”. Para ele, graças à pechincha geral, nunca se viu tanta lasca de pneus pelas estradas.

CONTROLAR PARA LUCRAR – A performance de cada Departamento, inclusive da Manutenção, é observada dia-a-dia. Aliás, há muito tempo, a TA faz as contas com uma outra moeda que não o cruzeiro. Todas as seções da empresa têm um orçamento em ORTN (agora, OTN), um tanto flexível, porém seguido à risca e que orienta todas as decisões da transportadora. No almoxarifado, por exemplo, o estoque de peças depende fundamentalmente da curva ABC e a disponibilidade é sempre mantida no mínimo possível, com as peças compradas em consignação. E peças só originais, para manter a eficiência dos conjuntos.

Quando o serviço é de terceiros, caso da retífica, recauchutagem e regulagem das bombas injetoras, a empresa trabalha com um sistema de garantia de quilometragem, uma receita para manter em bom nível o serviço feito fora de casa. Assim, um pneu que não render 120 mil km depois de ressolado, vira crédito no próximo pedido.

Para tomar possível esta força de barganha, a Transportadora Americana concentra todos os serviços de manutenção das suas onze filiais na sua central, salvo quando o problema for insignificante – nesse caso a peça é trocada na própria filial.

Entre as responsabilidades dos outros escritórios está a requisição para manutenção preventiva dos veículos agregados a elas e que se aproximam dos limites estabelecidos. Para não perder os freios, todo mês a chefia de manutenção se desloca para uma das filiais, onde é feito um mutirão de fiscalização e arre-



Lavagem constante de veículos, uma das normas da TA

banhamento daqueles funcionários para o acompanhamento da filosofia e objetivos da empresa. “O item mais importante é o recolhimento dos veículos para manutenção”, diz o responsável pelo Departamento. Segundo o técnico, a implantação do sistema BT organizou definitivamente a manutenção.

ESPECIALISTAS – A especialização aumenta em muito a produtividade, isso porque, cada funcionário toma-se responsável por um componente e o serviço tende, logicamente, a melhorar. Além disso, o esquema não requer o controle de tempos, já que existem montadores/desmontadores, e mecânicos para cada caso.

Aliás, fazendo juz ao esforço de Adalberto Pansan em implantar uma Faculdade de Engenharia de Transporte no país, todos os mecânicos têm cursos na fábrica. Isso os ajuda a manter todas as especificações técnicas determinadas e, sem dúvida, conserva os caminhões em excelente forma”.

Na oficina, a calma e limpeza indicam claramente o acerto das medidas aplicadas pelo Departamento e a adequação dos volumes em estoque. Nos treze boxes, está todo o ferramental suficiente para a recuperação dos veículos, um deles, inclusive, especialmente construído para a manutenção dos semi-reboques carga seca e baús.

Os boxes, também, tiveram um cuidadoso projeto, que não esqueceu de colocar as salas de serviço em uma perfeita seqüência lógica, para racionalizar os trabalhos. Do abastecimento, onde é feito o

primeiro *check-up*, o veículo já chega com a primeira bula, para ser mais detalhadamente diagnosticada. O motorista, porém, não entra nas oficinas. A partir das bombas, só o pessoal do Departamento tem acesso aos veículos, como forma de não atrapalhar os serviços e afastar, definitivamente, o palpito, prática amadora que corrói tanto a produtividade quanto a qualidade dos serviços.

Como elemento de ligação de todos os Departamentos está o Cobra 305, um fiscal intransigente dos custos. “Para se ter uma idéia”, comenta orgulhoso Pansan, “erramos em 9 ORTN a apropriação de custos no ano de 1985”, o que sem dúvida, para uma empresa do porte da TA, é absolutamente desprezível.



Pansan: manutenção, iniciada com a vistoria na bomba, como fonte de longa vida

A Gontijo busca seus próprios padrões de manutenção

“Marca nova ou modelo novo de ônibus não passa de cobaia para nosso Departamento de Manutenção”, afirma Abílio Gontijo Júnior, diretor da Viação Gontijo, de Belo Horizonte. A Gon-



Foto: João Seixas Filho

tijo não se preocupa em obedecer às especificações de fábrica. Afinal, para uma empresa com seiscentos ônibus, que rodou 84 milhões de quilômetros em 1985, através de treze Estados, enfrentando climas e estradas de todos os tipos, uma simples especificação de fábrica não seria suficiente para tornar eficaz o processo de manutenção dos veículos.

Daí a grande preocupação com a preventiva. Segundo Gontijo Júnior, quando um veículo chega na empresa, não escapa de uma revisão total, desde a parte mecânica ao reaperto do chassi. O controle de cada ônibus é bastante rígido e acompanha todos os “passos do veículo”. O procedimento não muda quando a empresa incorpora uma nova linha ou marca à frota.

REDE PREVENTIVA – Concentrando as atividades do setor, a oficina de Belo Horizonte centraliza toda a manutenção preventiva e corretiva. Para reduzir a corretiva, a Gontijo tem dezessete centros de manutenção preventiva em todo o país. Essas unidades estão instaladas em Governador Valadares, Montes Claros, Ituiutaba, Uberlândia, Pirapora, Janaúba, Diamantina, Teófilo Ottoni e Almenara (todas em Minas Gerais), São Paulo, Feira de Santana, Salvador e Ribeirão do Pombal (BA), Picos (PI), Petrolina (CE) e Crato (CE).

Os demais pontos de apoio da empresa somente executam serviços corretivos. Os centros preventivos, incluindo-se a

central de Belo Horizonte, fazem as revisões periódicas do motor, eixos, direção, freios etc. As trocas de óleo são realizadas a cada 15 mil quilômetros nos diferenciais e caixas de marcha dos veículos que rodam no asfalto; e a cada 10 mil quilômetros para os que rodam em estradas de terra (cerca de 9% do total da extensão das linhas da empresa).

As caixas de marcha dos Scania e dos Volvo são abertas a cada 500 mil quilômetros e dos Mercedes, a cada 300 mil,

uso variáveis, de acordo com a média geral obtida pela empresa através da experiência.

“No caso dos veículos que trafegam em trechos de terra, somos obrigados a fazer reformas nas carroçarias uma vez por ano, em média”, informa Gontijo Jr. “Principalmente, devido à quebra de colunas.” Já os veículos que trafegam somente no asfalto têm vida útil de cinco anos.

Graças à facilidade de compra de peças e componentes junto à rede comercial, a Gontijo só mantém no almoxarifado as chamadas peças críticas – motores, caixas de câmbio e diferenciais, por exemplo. Todos os serviços, menos a retífica, são feitos em casa. Mesmo assim, a empresa prefere desmontar e montar os motores retificados, “porque nossos funcionários são mais competen-

A empresa mineira centralizou a manutenção preventiva em Belo Horizonte e investiu alto na recauchutagem. Gontijo Jr. criou suas próprias especificações

independente da ocorrência de qualquer problema.

O sistema preventivo só não funciona para as bombas injetoras. São reguladas quando se constata alteração no consumo de combustível, controlado semanalmente. A mesma política é utilizada para o eixo dianteiro. O componente só sofre revisão quando constata-se alteração no desgaste dos pneus.

Já os bicos injetores são trocados religiosamente a cada 100 mil quilômetros; os cabeçotes e caquilhos dos Volvo e Scania a cada 500 mil; e os dos Mercedes a cada 400 mil. Nos LPO, essa troca é feita aos 80 mil quilômetros.

QUEBRA DE COLUNAS – Os demais componentes – como cubo traseiro, válvula de ar, filtros, setor de direção, motor de arranque, alternador, etc – têm quilometragens ou tempos de



tes e reduzem o custo do serviço”. Em agosto de 1984, a empresa investiu Cr\$ 200 milhões na sua própria oficina de recauchutagem, que tem cinco máquinas para pneus radiais e três para diagonais.

Computador ajuda Pássaro Verde a baixar custo de manutenção

Operando uma frota de 92 ônibus — catorze Volvo e 78 Mercedes, com idade média de três anos —, a Viação Pássaro Verde, de Belo Horizonte, apresenta um índice quase zero de manutenção corretiva nas estradas. O acompanhamento de cada veículo é feito por computador. O equipamento, segundo Ronaldo Silva, diretor da empresa, é ferramenta para reduzir custos, justificando o investimento inicial. “Cada componente tem padrão e critério próprios, tudo em cima da quilometragem. Assim, ficamos livres das especificações do fabricante. Para os Volvo, não temos ainda parâmetros, porque ainda não tivemos nenhum problema de manutenção. Afinal, este equipamento está apenas há um ano em operação. Nos Mercedes, as revisões e trocas de motores, caixa de câmbio, diferencial, cubos e sistemas de freios obedecem a normas de própria empresa, porque, muitas vezes, a experiência mostra que as especificações do fabricante ficam, ora aquém, ora além da quilometragem recomendada”.

No caso dos MBB, Arnaldo Siqueira, também diretor da Pássaro Verde explica que as revisões são feitas a cada 120 mil km nas caixas de marcha, 240 mil para os casquilhos (troca aos 500 mil), 400 mil para o diferencial, 120 mil para os cubos de roda e igual quilometragem para a troca dos compressores, que sofrem uma revisão aos 60 mil km.

A regulagem de válvulas e bicos injetores é feita aos 60 mil km, mas o controle de combustível é rígido, de acordo com a característica da linha.

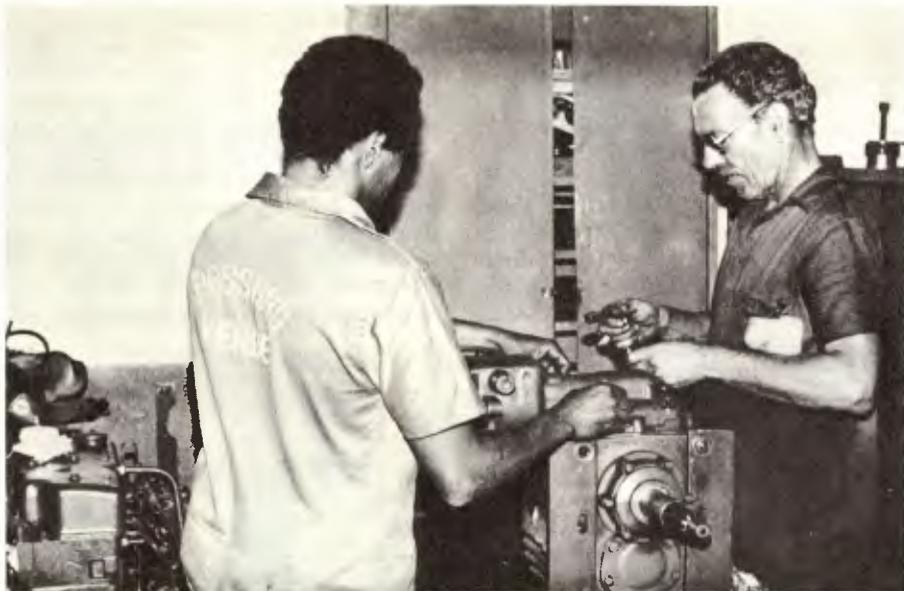


Foto: João Seixas Filho

As revisões das caixas de marcha são realizadas a cada 120 mil quilômetros

PRÊMIO E DISPENSA — Através do computador, a Pássaro Verde controla o consumo de combustível de todos os seus veículos. Ronaldo exemplifica que, no caso da linha Belo Horizonte-Ouro Preto, a média de consumo estabelecida pela empresa é de 3,05 km/litro. Caso o motorista se mantenha dentro deste limite, recebe um prêmio de 10% sobre seu salário, pago semanalmente. Se desceu da média, sai da linha e vai para o treinamento. Se depois do período de treinamento, verificadas as condições de dirigibilidade do veículo, continuar a “queimar” o índice de consumo, primeiro, perde o direito ao prêmio, depois sofre advertência e, finalmente, é despedido da empresa.

Para garantir os direitos e deveres do motorista, os veículos são equipados com tacógrafo e Tacomaster. Antes, porém de se tomar a decisão de se demitir,

Arnaldo e Ronaldo explicam que, “quando notamos um consumo maior de um determinado veículo, este vai para uma nova revisão, independente da quilometragem. Se, com outro motorista, este consumo foi alterado, na mesma rota, ele vai para nova viagem. Mantido o resultado, o motorista recebe novo período de treinamento, entrando então no esquema da empresa.”

Jamilo Dias Pereira, assessor Técnico da diretoria de Manutenção e sócio



do Grupo integrado pela Pássaro Verde — Andorinha, Eucatur, São Jorge (urbana em Ponte Nova, MG), Presidente —, detentor de cinco cursos na Mercedes Benz, um na Scania e que, em maio, vai fazer outro na Volvo — diz que quase todos os serviços de manutenção são executados nas oficinas próprias da empresa — 15 240 m² de área total e 5 000 m² de área coberta e o restante constituído de pátios cobertos — exceção da recapagem de pneus, testes em bombas injetoras, realizados nas oficinas das concessionárias e retífica de motores.

A exemplo da Empresa Gontijo, Jamilo esclarece que os motores são enviados às retíficas “desmontados, somente para a usinagem. A montagem é fei-



Pereira: ônibus não escapam de uma lavagem completa, depois de cada viagem

Foto: João Seixas Filho

NOVO!

Rodômetro

RE 1000



● PROJETADO PARA RESOLVER O PROBLEMA DE QUILOMETRAGEM DA SUA CARRETA.

● CONTROLE PRECISO DA REVISÃO GERAL DA SUA CARRETA REDUZINDO OS CUSTOS COM MANUTENÇÃO FORA DE HORA.

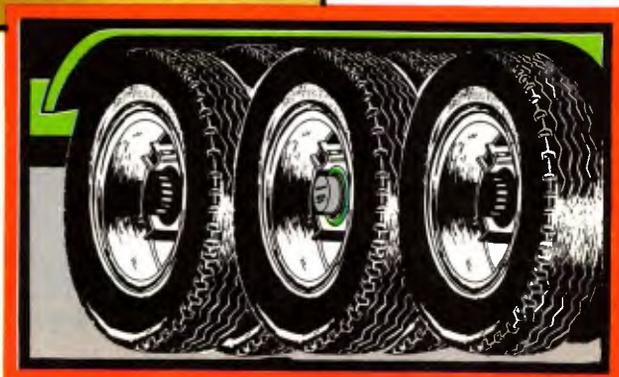
● FABRICADO PARA DIVERSAS MEDIDAS DE PNEUS.

● FÁCIL INSTALAÇÃO.

● NÃO NECESSITA DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA.

● 50.000 KM DE GARANTIA.

● ASSISTÊNCIA TÉCNICA DE MAIS DE 20 ANOS.



Casa do

Velocímetro Ltda.

Rua Minas, 678 - Fones (016) 625-7331 - 634-5677

CEP 14085 - RIBEIRÃO PRETO - SP - TELEX: 0166187



Silva: investimento foi compensador

ta por nosso próprio pessoal, porque o acompanhamento é mais seguro". Normalmente, acrescenta, "temos em média quatro veículos por dia na manutenção preventiva, porque, a cada viagem, ele passa pelo lavador e vai para uma inspeção em regra, desde o limpador de para-brisas ao câmbio e suspensão".

CONTROLE DE PNEUS — Na Pá-saro Verde, o controle de pneus recebe também cuidado especial. Pelas características das estradas de seus itinerários — quase que a totalidade em asfalto —, a radialização da empresa é total. Cada pneu tem um controle rígido, com anotação do percurso que ele fará, tipo de estrada, temperatura ambiente da região, número do veículo, posição do pneu em relação ao veículo, data da montagem e da retirada, motivo da retirada, conserto, custo e recapagens. É feito ainda, um rodízio constante dos pneus — assinalado em uma ficha a sua posição — a cada 10 mil quilômetros rodados.

Há seis meses, a Eril já economiza com a preventiva

Seis meses atrás, a Eril, distribuidora de cigarros, bebidas e miudezas para bares e lanchonetes, cobrindo com sua frota de 86 veículos todo o Estado de Minas Gerais, mudou sua filosofia com relação à manutenção de seus carros. De essencialmente corretiva, passou para a preventiva, realizada todos os sábados, a partir do relatório verbal do motorista. Sua oficina central fica em Belo Horizonte, mas tem unidades em Governador Valadares, Varginha e Juiz de Fora, onde mecânicas conveniadas fazem semanalmente uma revisão nas 59 kombis, 11 "fuscas", duas Brasília, 11 Mercedes 608D e três F 4000.

"Agora — afirma Geraldo de Paiva, chefe de Manutenção da empresa —, com o sistema de manutenção corretiva, temos economizado cerca de 30% com reposição de peças. Além do cheque total de cada veículo — utilizado pelo pessoal do Departamento de Vendas e da Entrega —, realizado nos sábados, dias de maior movimento de nossa oficina, as caixas de câmbio são abertas e revisadas a cada 20 000 km".

CARBURADORES — Outro setor não descuidado é o de regulagem dos carburadores das kombis, feita de acordo com o registro de alteração no aumento de consumo de combustível. Pelos índices estabelecidos pela empresa, também na base da experiência e não de acordo com especificações da fábrica, o rendimento médio de uma kombi,

dependendo do roteiro a ser cumprido, oscila entre 4,4/6,0 km/litro, nas cidades. E de cerca de 7,0 km/litro na estrada.

Geraldo de Paiva exemplifica que, uma kombi, rodando em Belo Horizonte, durante o mês de janeiro, cerca de 2 222 km teve um consumo de 370 litros de combustível, gastou então Cr\$ 24 000 em peças do estoque da empresa, Cr\$ 150 mil em peças adquiridas a terceiros, Cr\$ 72 299 em mão-de-obra e Cr\$ 405 544 em pneus câmaras e consertos, num total de Cr\$ 1 498 393 no período, ou Cr\$ 674,34 por quilômetro.

DESENHO RADIAL — As Organizações Eril, que desde a década de 50 eram tradicionais distribuidoras dos produtos da Companhia de Cigarros Souza Cruz, desde o ano passado, perderam esta condição, mas mantiveram-se no mercado, atendendo à Phillip Morris, Reynolds e Sudan, no ramo de cigarros, mais uma gama muito grande de miudezas — isqueiros, balas, chocolates, barbeadores descartáveis etc.

Segundo declarou Geraldo de Paiva, além da manutenção corretiva, outro fator também foi importante para a redução dos custos operacionais. "Hoje, nossos pneus diagonais, que antes eram recauchutados no sistema convencional, são mandados para a Vulcanização Royal, no Barreiro (bairro de Belo Horizonte), que aplica o desenho do radial nos convencionais. Com isto, conseguimos prolongar para entre 13/16 mil km a segunda e terceira vida dos pneus, quando pelo método convencional mal chegávamos aos 8/10 mil".



Depois de implantar a preventiva a Eril conseguiu reduzir em 30% o consumo de peças de seus veículos de entrega

Foto: João Seixas Filho

Locautes já doem no bolso do usuário

Depois dos locautes de novembro e janeiro, os clientes estão pagando mais pelos fretes e já tomam providências para amenizar o impacto dos aumentos sobre o custo

Depois das duas paralisações promovidas pelos caminhoneiros autônomos — a primeira em novembro do ano passado, a outra no início deste ano — os compradores de fretes estão pagando mais por um serviço, tradicionalmente farto, barato e que não lhes trazia perturbações.

“De novembro até meados de fevereiro, os números que levantamos junto a algumas indústrias ligadas à Confederação Nacional da Indústria (CNI) revelam que estas empresas acumularam 64% de aumento real (descontada a inflação) nos seus desembolsos de fretes rodoviários —, diz Sílvio de Almeida, consultor de Transportes da Associação Brasileira das Indústrias da Alimentação — ABIA — e representante da CNI na Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores de Bens.

“Tenho a impressão de que esta situação tende a piorar à medida em que o caminhoneiro autônomo for tomando consciência da sua força”, diz. “No primeiro estágio, que já ficou para trás, nem todos os compradores de fretes foram onerados pelos pesados aumentos reais. Num primeiro instante, é normal, prevalece o *status-quo*, por força de negociações de fretes realizados anteriormente”, assinala.



Benetti: fim da empresa milagreira

AS SAÍDAS — Isso, na opinião do consultor, contribuiu para que o transporte não engordasse os índices inflacionários. “Num segundo estágio, certamente, isto acontecerá. Até porque os problemas persistem. A frota é impotente para a demanda de carga e, naturalmente, nessa situação, o poder de pressão do transporte mantém-se em alta”, registra.

Dentro desse panorama de crise, o jeito é controlar saídas menos traumáticas, já que o tripé produção, comercialização e conseqüente distribuição é irremovível. “A indústria tem de encontrar alternativas para viabilizar o indispensável apoio logístico. Hoje, há certas cargas, como o amianto, cujo custo do transporte já onera em 24% o preço final do produto. Nos alimentos de baixo preço unitário por quilo, este peso chega a atingir 12%. Na farinha de trigo, o peso é de 8,5%”, anota Almeida.

Levado por estes números e pela certeza de que, caso não sejam tomadas medidas efetivas, o problema tomará contornos ainda mais graves, Almeida preparou para a ABIA um estudo (veja quadro), já discutido no plenário da entidade, onde ele recomenda aos associados a observância de um elenco de dez sugestões que, afirma, poderão aliviar o problema do escoamento. A CNI também está recebendo cópia deste decálogo.

CARGA PRÓPRIA — Fora do capítulo das sugestões, há medidas práticas já adotadas ou em estudos pelos usuários do transporte de cargas. Uma alternativa para evitar o encarecimento do frete tem sido a absorção, pelas in-

dústrias, de transportadoras existentes. Recentemente, o grupo J.B. Duarte, conhecido por sua atuação na comercialização de óleos comestíveis, adquiriu o controle acionário da tradicional transportadora Brasiluso. “Com isso, fuge-se à proibição contida na lei 7092, que regulamentou o transporte rodoviário de carga. Essa lei impede a transportadora de carga própria de contratar carreteiro, por exemplo. Operando direto com o caminhoneiro, sem dúvida, pode-se baixar sensivelmente o custo do frete”, conclui Sílvio de Almeida.

GARANTIAS — O gerente de materiais da Monsanto, Eduardo Mendes Machado, enxerga outro caminho para enfrentar a escassez de oferta de transporte rodoviário de carga. “No nosso caso específico, intensificamos o contrato de garantia, que cria direitos e obrigações de ambas as partes. É imprescindível um papel garantindo nosso escoamento e, de outro lado, alicerçando a estrutura da transportadora”, diz.



Machado faz contratos de garantia

Para alicerçar as bases do prestador de serviços, naturalmente, segundo Machado, é necessário que o contrato não avilte os fretes, calculados tecnicamente. “Quando contratamos, paramos um frete

bem próximo ao patamar da planilha da NTC, a entidade que reúne as transportadoras de carga”, afirma.

MAIS CONTRATOS — A propagação de contratos, aliás, tem sido uma conseqüência natural da escassez de transporte. Costurado e amarrado em cláusulas que prevêm multas de lado a lado, em caso de não cumprimento das obrigações, esses documentos, sem dúvida, são instrumentos de profissionalização do transporte rodoviário de carga.

“O usuário se garante contra grandes oscilações nos preços de fretes, e, evidentemente, passa a ter certeza de que sua produção será escoada. Já o transportador pode planejar suas compras de veículos, por exemplo, o que, por extensão, ajuda a programação das montadoras”, reforça Denny.

Segundo José Américo Afonso Bernardes, gerente de Vendas de Caminhões da Codema, revenda Scania há vinte anos no ramo, “é a primeira vez que vejo uma programação firme de compras por parte de grandes frotistas. Nos

anos anteriores, até houve fila de espera, mas o transportador não estava tão convicto e qualquer anormalidade bastava para ele cancelar a reserva", observa.

A Codema já tem todas suas vendas de caminhões garantidas até dezembro. As transportadoras são as responsáveis pelo maior volume das encomendas. A Cotrasa, outra revenda Scania, mas do Paraná, anotava também entre seus maiores clientes as transportadoras.

SELEÇÃO DE CLIENTES — As transportadoras têm a faca e o queijo na situação atual, de escassez de caminhões? Elas estariam ditando as regras do jogo? As duas perguntas podem ser respondidas afirmativamente caso se considere um universo não muito amplo de empresas de transporte.

Sempre dentro dessa análise restrita, é verdade que algumas transportadoras passaram a disciplinar a demanda através da seleção de clientes. Aquela comprador de fretes que oferece vantagens é melhor aceito. Essas vantagens vão desde a pontualidade de pagamento à velocidade com que desenvolvem as operações de carga e descarga.

A Ultra Rápido Dom Vital foi além na operação de selecionar clientes. Está

cobrando suas faturas em menor prazo, além de preferir, entre sua clientela, aqueles que sejam constantes e pontuais no seu fluxo de cargas.

"Cobro preços acima do frete-empresa calculado pela NTC e também em níveis inferiores", afirma o presidente da Translor, Horst Denny. "O que dita o maior ou menor frete são as dificuldades e facilidades oferecidas pelo usuário", complementa, para deixar uma ressalva: "Não é a tabela da NTC que guia nosso fretes".

POR REGIÃO — A opinião unânime entre profissionais da área de transporte das indústrias e executivos de transportadoras é de que as paralisações de novembro e janeiro encareceram os fretes, mas não de uma forma linear e, sim, de acordo com o poder regionalizado, de pressão dos carreiros autônomos.

"No caso do Rio de Janeiro, a atuação das lideranças de carreiros, tem

pressionado o frete para cima", assinala Horst Denny, que divide as operações da Translor em cargas específicas (transporte de carros) e cargas fracionadas. "Evidentemente, falo das fracionadas". Silvio Benetti, da União dos Refinadores, bate na mesma tecla. "De fato, no Rio, o frete aumentou bem", diz, sem especificar valores.

Apesar da tabela do carreiro de fretes ter sido aprovada e divulgada, a bolsa de fretes continua como dantes — guiada pela lei da oferta e procura. "Pago o que o mercado oferece", confessa Benetti. "Se é 10, pago 10. Se for 100, pago 100", complementa. Denny, da Translor, também dança conforme a música: "Nós acompanhamos o mercado. Não posso me dar ao luxo de ser o Robin Hood. Não piso, mas também não sou generoso", esclarece com franqueza.

NOVOS LOCAUTES? — Adear Bessa, o presidente reeleito da Fencavir, a fede-

Um decálogo contra a falta de carreiros

1 — Reciclar o sistema de frete CIF/FOB

Pelos usos e costumes, a indústria, tradicionalmente, assume o transporte, ou seja, pratica o frete CIF. Recomendamos que as empresas reestudem o assunto caso-a-caso, façam comparações com o frete FOB, e só depois, optem pelo sistema mais viável.

2 — Revisar áreas de atendimento

Ao longo dos últimos anos, o setor industrial, para abater custos e enfrentar a recessão, passou a contar com atacadistas, principalmente, como forma de desmobilizar a estrutura de venda e de distribuição. Agindo desta forma, para conter custos, o setor industrial, notadamente de bens de consumo, passou a depender muito de grandes redes. Neste momento, porém, com o encarecimento do transporte, mesmo problemática, à medida em que a saída anula a saudável multiplicidade de pontos de venda, a concentração de canais deve voltar a ser estudada.

3 — Rever zoneamento operacional de vendas e entregas

Um exemplo: saem dez vendedores num mesmo dia, vendendo nos vários cantos de uma cidade como São Paulo. No dia seguinte, o caminhão vai percorrer estes locais para fazer as entregas. A proposta é um casamento venda/entrega de maneira a maximizar o uso do veículo, para atenuar os custos do transporte.



Silvio de Almeida: frota insuficiente vai aumentar poder de pressão do fornecedor

4 — Procurar e apoiar as alternativas de transporte

O assunto transporte deve ser tratado a nível de Diretoria e, com isso, receber o prestígio que efetivamente precisa ter.

5 — Rever níveis de transportadoras

A idéia é criar categorias de transportadoras. Cinco estrelas, quatro estrelas, exemplificando. À medida em que haja uma classificação, por nível de atendimento, o usuário poderá avaliar o custo/benefício. Mais um exemplo: ele poderia pagar mais por uma empresa que está na faixa de cinco estrelas se, com isto, tiver vantagens de produtividade, de melhor atendimento, de menor índice de avarias etc.

6 — Reanalisar todo sistema de distribuição

7 — Rever custo por área

8 — Criar lotes econômicos de embarque

9 — Rever o turismo que é dado ao produto

A indústria, às vezes, produz uma mercadoria em Santos, estoca em Recife e vende em Salvador. Ou seja, cria áreas de estoque onde não há demanda. É o que se chama, na gíria do transporte, do passeio da carga. Neste momento, é hora de rever atentamente este passeio, por vezes, não percebido, mas que pode estar contribuindo para o encarecimento do frete.

10 — Desenvolver "pool" de cargas não conflitantes

Uma indústria que faça produtos de limpeza, por exemplo, pode muito bem manter um "pool" de transporte com outra do ramo e enlatados. Esta conjugação de forças, certamente, trará racionalização, à medida em que se possa obter melhor negociação de frete pelo lote maior a ser transportado.

Fonte: ABIA.

ração dos carreteiros autônomos, com base no Rio, que liderou os dois movimentos da classe, diz que o objetivo da entidade é tornar a tabela respeitada. "Estamos pedindo à turma que não carregue onde ela não esteja sendo paga". Ele não descarta a possibilidade de outras paralisações. "Parar é uma forma que temos para obrigar as transportadoras a pagarem ao caminhoneiro autônomo o frete justo.", assinala. "Se isso não está sendo feito, sou favorável a novos movimentos".

Kamal Nahas, diretor Executivo da NTC, a entidade que congrega as transportadoras rodoviárias de carga tem um palpite. "Acho que não vai demorar muito para os carreteiros conseguirem boicotar as empresas que não queiram pagar o preço da tabela", diz. Há informações de que no Rio isso já estaria acontecendo.

TEORIA E PRÁTICA — Nahas, porém, acredita que, aos poucos, radicalismos serão contidos: "Evidentemente, uma tabela é um parâmetro técnico. Mas, há fatores de mercado que interagem no processo, que é dinâmico. Não se pode ignorar a sazonalidade, que influi mais ou menos na demanda. O que se visualizou, pelo menos na nossa interpretação, na elaboração de um guia de preços de fretes do carreteiro, foi um



Kamal Nahas teme o boicote dos carreteiros às transportadoras que não cumprirem, fielmente, a tabela oficial, aprovada pela Câmara de Usuários e pelo CIP

casamento das condicionantes teóricas e práticas. O carreteiro precisa ter a sensibilidade de que, num percurso de, digamos mil quilômetros, sua remuneração técnica deve ser a que está na tabela. Mas, nada impede que, em caso de dividir esses mil quilômetros em duas contratações, numa delas, possa até praticar um frete menor, desde que compense no outro, de forma que, no final das contas, esteja próximo dos valores recomendados para uma saudável operação".

A NTC, segundo Nahas, está acompanhando com atenção o que o mercado está praticando, em termos de fretes, após a aprovação da tabela do carreteiro. No final de março, segundo o diretor Executivo, a entidade deverá ter pronto o primeiro levantamento, através de uma amostragem de transportadoras para saber, por região, que fretes elas estão pagando aos seus autônomos. "Aí, teremos um confronto do real com os valores da tabela", conclui o executivo da entidade.

Depois de muito custo, a Transcol descobriu qual bateria custa menos.

"Numa empresa de transportes, a durabilidade das baterias é fundamental. E se cada ônibus da Transcol roda, em média, 75.000 km por ano — muitas vezes em estradas de terra — você pode imaginar os problemas de manutenção nos 161 veículos de nossa frota. Com o tempo, a gente aprendeu que o custo inicial é o de menos, pois, no final, o que vale é a vida útil das baterias.

No caso da Caterpillar, além da garantia de 36 meses, ganhamos força de partida muito maior e uma incrível capacidade de reserva.

Com custo final 75,5% inferior ao das baterias recondicionadas. Foi aí que adquirimos 100 baterias Caterpillar e abandonamos definitivamente o recurso do recondicionamento. Quer saber a moral da história? Qualidade não tem preço, desde que seja comprovada para assegurar um custo final compensador."



ECONOMISTA FERNANDO GOMES CUNHA
TRANSCOL - TRANSP. COLET.
UBERLÂNDIA LTDA.

CATERPILLAR

Seu investimento em valor

O gerente de Materiais da Monsanto concorda que, após as paralisações dos caminhoneiros, houve uma subida dos fretes. "De um patamar de 50% a 60% em relação ao que recomenda a planilha da UTC, o comprador de frete passou a pagar 80%", afirma. Segundo ele, dentro de três anos, a continuar o estágio atual, as transportadoras passarão a ter frota própria. "Se a transportadora pratica a tabela da NTC, já está cobrando todos os custos — depreciação, remuneração do capital, salário de motorista. Ou seja, tanto faz carreteiro como frota própria, o custo empata". O prazo dado por Machado tem uma explicação: "Três anos é o tempo de saturação para a realidade presente hoje", conclui.

FIM DO MILAGREIRO — Silvio Benetti, gerente de Transportes da Cia. União dos Refinadores está certo de uma coisa: "No ramo de transporte de carga, acabou o empresário milagreiro", assinala, para testemunhar uma situação diferente da que vivenciou por algumas décadas. "Antes, era comum eu receber em minha sala o sujeito que oferecia um frete de 5, enquanto os outros cobravam 10. Agora, está diferente: há coerência nas propostas. Não há mais aventureiro", registra.

Horst Denny diz que dança conforme a música, pois não pode se dar ao luxo de ser um Robin Hood. Não pisa no autônomo, mas também não é generoso no pagamento do frete



Foto: Fernando Barros

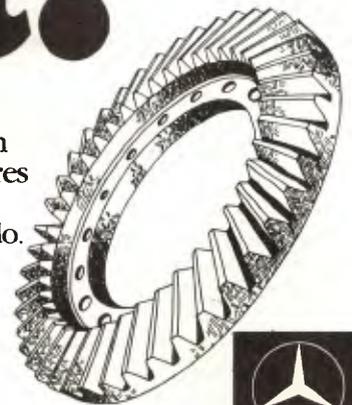
Nas contas de Benetti, de novembro para cá, contando o que ele chama apenas cargas de transferência — transporte do produto acabado entre São Paulo-Rio, São Paulo-Belo Horizonte e São Paulo-Brasília) o preço do frete pago às transportadoras subiu 30% além da inflação acumulada no período. Já no escoamento da matéria-prima, o encarecimento não foi tão acentuado. "Neste serviço, geralmente, uma carga formada por açúcar cristal, as variações de preço são mais estáveis, já que o caminhão não pega fila de espera, a densidade do produto é de 780 quilos por metro cúbico, a embalagem é sacaria de 50 quilos. Quer dizer, uma carga baixa. Isso,

aliado à velocidade nas operações de ponta, tem nos garantido fretes dentro de um patamar razoável", diz.

Em outras palavras, onde a condição de transporte dada pelo usuário é atrativa para o transportador — e entre estas vantagens, nunca é demais repetir, alinham-se carga e descarga velozes, condições para que o veículo fique o menor tempo parado, volume garantidos, com produtos não sazonais —, os ganhos de produtividade são repassados aos fretes. "As dificuldades e facilidades que se apresentam na operação de transporte têm reflexos nos custos", conclui Horst Denny, presidente da Cia. Comercial e Transportadora Translor.

A coroa enxuta.

Coroa que tem este charme — a qualidade Mercedes-Benz — faz par perfeito com o pinhão. Pinhão fabricado dentro das normas Mercedes-Benz, claro. Eles são feitos um para o outro e os dois para transmitir torque e segurança durante muitos anos e milhares de quilômetros. Procure o Concessionário Mercedes-Benz. Ele tem um estoque adequado de peças genuínas para manter a boa estrela do seu veículo sempre brilhando.



100

100 ANOS DE MOTORIZAÇÃO
DAIMLER-BENZ 1886-1986

