

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



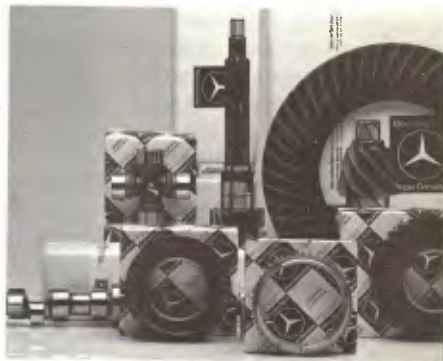
Mão-de-obra constantemente treinada garante a alta qualidade do Serviço Mercedes-Benz.

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".



ATUALIDADES

Cobrasma fornecerá ao Metrô 46 trolebus, 100% nacionais



O recente contrato firmado entre a Cobrasma e a Companhia do Metropolitano-Metrô, colocará à disposição da população paulistana mais 46 trolebus, com 100% de índice de nacionalização. Conforme declaração da Cobrasma, esses veículos são construídos dentro dos mais rígidos padrões de qualidade e têm seu custo igual ao do mercado internacional.

Um aspecto marcante desse trolebus é a utilização da técnica européia de projetar uma plataforma própria para este tipo de veículo, dispensando a adaptação de chassis de ônibus para sua construção.

Nestes veículos, os componentes elétricos (tração) e eletrônicos (controle) são montados em locais que facilitam

sua manutenção, garantindo também sua segurança. São as seguintes as características técnicas: comprimento (12 m); largura (2,60 m); altura (3,40 m); capacidade nominal de passageiros (37 sentados e 47 em pé); peso em ordem de marcha (12.000 kg); suspensão mista (molas e bolsas de ar); freios (pneumático, elétrico e de estacionamento); eixos (Brasexos — dianteiro rígido e traseiro de redução em dois estágios, capacidade de 8 toneladas e 12 respectivamente); controle de tração (Recortador — Chopper); e deslocação de emergência por ocasião de falta de energia para alimentação (grupo autônomo motor gerador ou motor de combustão interna).

Chevrolet 62, o caminhão do presidente da Fencavir

Em 1983, quando foi eleito secretário da inoperante CNTT, o advogado e economista mineiro Adear Jonas de Bessa enfrentou uma impugnação judicial por não pertencer “à categoria econômica dos condutores autônomos de veículos rodoviários” e por não estar “inscrito como

motorista no órgão competente”.

Agora, ao ser reeleito presidente da Fencavir, o versátil Bessa encontrou uma boa maneira para contornar legalmente tais acusações. Adquiriu, em sociedade com Nélio S. Botelho, coordenador da Fencavir, em 29 de janeiro

Brasil e Argentina vão trocar conhecimentos aeronáuticos

Um acordo binacional entre Brasil e Argentina, que envolve a Embraer e o Ministério de Defesa Argentina, será assinado no dia 17 de fevereiro com a finalidade de intercambiar conhecimentos dos dois países no mercado aeronáutico.

Esse intercâmbio de cooperação proporcionará segundo a Embraer, a integração de recursos técnicos e econômicos, firmado em bases de interesses mútuos e livres de concorrência.

A cooperação técnica e industrial prevê o projeto, de-

envolvimento, fabricação e comercialização de novas aeronaves para os mercados civil e militar, assim como a contratação recíproca de peças, componentes e equipamentos para as aeronaves atualmente em produção. Essa união de forças — a experiência de capacitação argentina em projetos e construção de aeronaves e da Embraer em programas de cooperação industrial — colocará ambos países em condições de implantar um moderno complexo industrial e comercial capaz de competir, com lucratividade, no mercado mundial.

Sindicato paranaense denuncia a ausência de policiamento

Ao divulgar a ação de uma quadrilha que vem atuando no sul e sudeste do País, o presidente do Setcepar — Sindicato das Empresas de Transportes do Paraná —, Valmor Weiss denunciou a falta de policiamento e fiscalização nas rodovias, previstos na “Operação Carreteiro”.

Weiss disse que os últimos roubos de cargas, especialmente de café, deixaram um prejuízo de mais de Cr\$ 1 bilhão. Para arrematar, ele questionou

se estará havendo algum hiato no “comando maior” da Secretaria de Segurança e alerta que, se o policiamento não for reativado, as próximas ocorrências serão lastimáveis.

O governo do Estado do Paraná liberou verba para a implantação do Telestrada, através da Caixa Econômica Federal. A verba viabilizará a aquisição de equipamento de origem nacional VHF/UHF, com prazos de até 24 meses juros de 10% (tabela *price*).

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO	RJ Nº 2718008
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO	
CITY: RIO DE JANEIRO	
CATEGORIA: CERTIFICADO DE REGISTRO	
NOME: NÉLIO S. BOTELHO, ADEAR & INAS DE BESSA	
ENDEREÇO: R. FERNANDES FONSECA, 174 CASA 07	
CITY: RIO DE JANEIRO	
DATA: 29.01.83	
ESPÉCIE: CONTINUA	

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
CC: 027531457 53	
NOME: JOSE ANTONIO	
REG. ANTERIOR (PLACA):	ESPÉCIE: CARGA
PLACA: VM6200	MODELO: 62
COR: AZUL	COR: BRB
MARKA: GM CHEVROLET	TIPO: ALUGUEL
CAP: 04.700	IDENTIFICACAO: G62B47400
OBSERVAÇÕES: TP. SEM RESTRIÇÕES DIESEL AC 000	
CONTINUA	

A Rede Ferroviária Federal iniciou em janeiro o transporte de 10 mil toneladas/mês de produtos da siderúrgica Mendes Júnior. No sentido da importação ela está transportando sucata, gusa e lingotes de aço, e na exportação, fio máquina. O primeiro embarque, de 7 mil 528 toneladas com destino à China, foi efetuado através do porto do Rio de Janeiro.

A Câmara de Usuários, em sua última reunião, decidiu que, enquanto não estiverem aferidas, a operação das balanças de todo o país continuará sendo apenas para efeitos estatísticos.

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.

Real Expresso acusa o DNER de apadrinhar Nacional Expresso

“O apadrinhamento exercido por Paulo Alvim, diretor geral do DNER à época do ex-ministro Cloralino 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”.



Pinheiro: contra as distorções

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 Cloralino 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*.

★★★★★

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.

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.

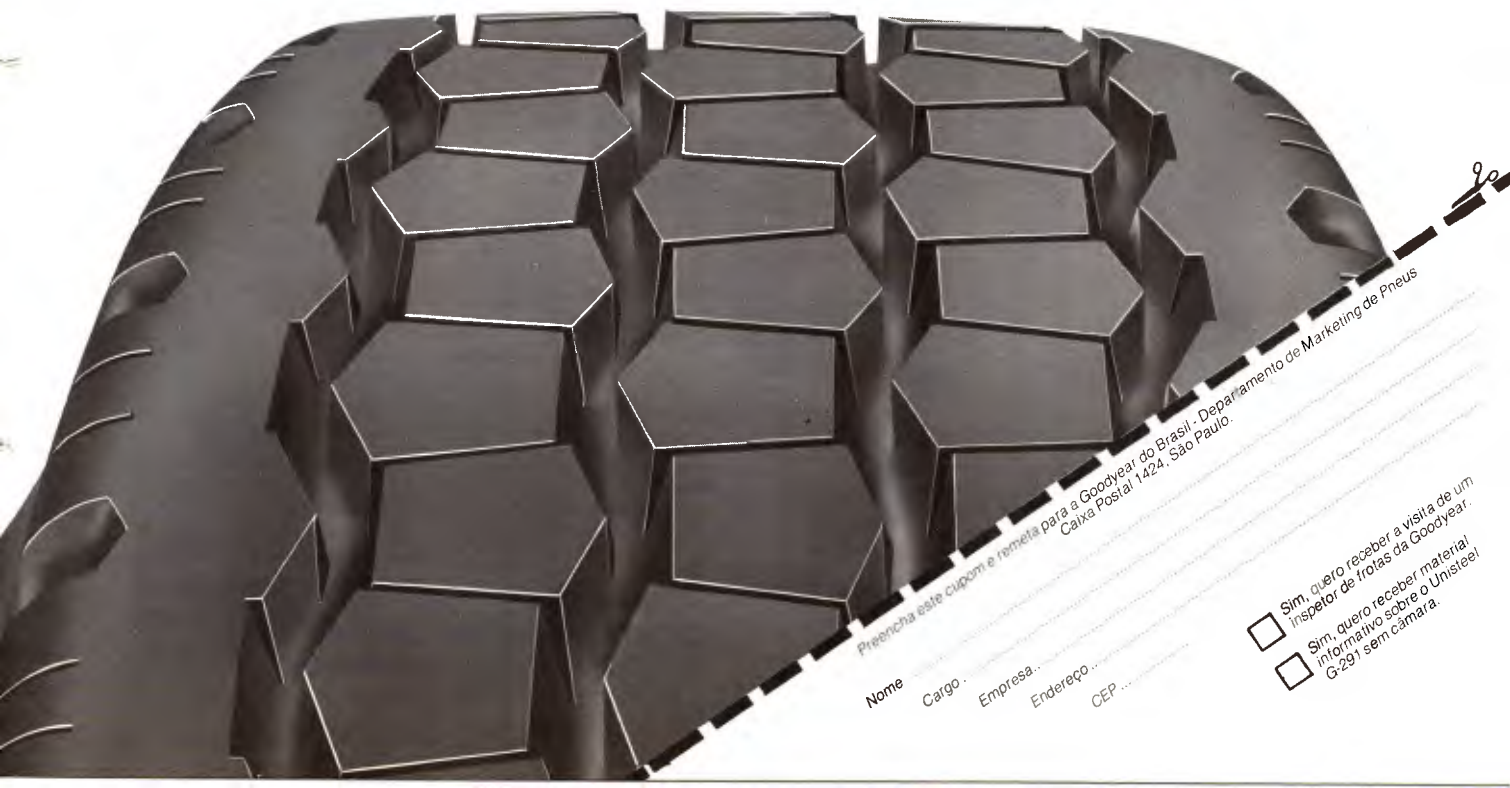
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo
por quilômetro rodado.

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.



Preenchia 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, Elio 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.