

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 330 - ANO 29 - AGOSTO 1991 - Cr\$ 1.500,00


Editora TM Ltda



Tanque sobre chassi, da Mira



IMPLEMENTOS
No caminho da
personalização



Furgão para bebidas, da Antonini



Furgão multifuncional,
projetado pela BM Transportes
e montado pela Metalcar
sobre chassi Krone



Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE.

Trânsito livre para os preferidos da categoria.

Linha de caminhões leves da Volkswagen. Adequados para os serviços de coleta e entrega de mercadorias em áreas urbanas e rurais, os modelos 7.90S e 7.110S podem ser manobrados em espaços reduzidos e trafegar com eficiência em locais de trânsito intenso.

O Volkswagen 7.110S, equipado com motor turbo original de fábrica,

se destina também ao transporte rodoviário de curtas e médias distâncias, graças à velocidade proporcionada pelo seu motor Turbo de 115 CV.

Ágeis, rápidos e versáteis, os modelos da linha de 7 toneladas possuem cabina avançada e basculante e contam com o apoio da Rede de Concessionários Volkswagen, exclusiva para caminhões, com mais de 140

pontos estrategicamente localizados.

Confira. Existem estas e muitas outras razões para você preferir Volkswagen quando pensar em caminhões.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.

ESTA LIVRARIA VAI ATÉ VOCE

Aprimore seu conhecimento sem sair do lugar

Cr\$ 8.300,00

1001 Modelos em Planejamento Urbano, Regional e de Transportes

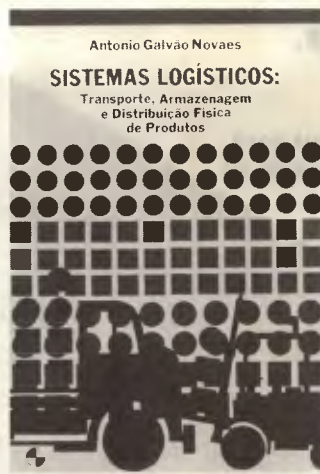
Os modelos utilizados em planejamento urbano, regional e de transportes constituem técnicas recentes, que surgiram e se alastraram graças ao advento do computador.

"Modelos em Planejamento Urbano, Regional e de Transportes" reúne os aspectos básicos, tanto teóricos, como práticos, desse tipo de modelagem.

Além de apresentar as teorias, sistemas e modelos mais utilizados, a obra ensina como calibrar tais modelos. Um capítulo adicional descreve o modelo SPT, utilizado no planejamento dos transportes do Estado de São Paulo.



Cr\$ 7.800,00



1002 Sistemas Logísticos: Transportes, Armazenagem e Distribuição Física de Produtos

Dirigido a profissionais que atuam no planejamento, projeto, implantação e operação de sistemas logísticos para as empresas, governo e consultoras. Útil também para professores universitários e estudantes de pós-graduação e mestrado em Engenharia de Transportes. A obra apresenta as principais metodologias utilizadas no desenvolvimento de sistemas logísticos. Aborda a coleta, triagem e distribuição de mercadorias, layout, dimensionamento e localização de depósitos e de instalações de armazenagem e a roteirização de veículos. Um anexo fornece programas de computador em Turbo Pascal.

Cr\$ 4.500,00
(cada vol.)

1003 Sistemas de Transportes

Apresentado em três volumes, "Sistemas de Transportes" constitui uma ponte entre os conceitos básicos e gerais da análise dos problemas de oferta e demanda de transportes e a solução desses problemas.

O primeiro volume, "Análise da Demanda", apresenta modelos convencionais e comportamentais utilizados para abordar o problema.

O segundo volume, "Análise da Oferta", aborda os ciclos e as funções de produção do transporte.

O terceiro volume, "Equilíbrio Oferta-Demanda" analisa a interação entre as duas variáveis, estuda os ajustes na oferta e aborda a competição entre sistemas de transportes.



ESGOTADO

1004 Métodos de Otimização: Aplicações aos Transportes

Destinado a engenheiros, economistas e outros técnicos que atuam no setor de Planejamento e Engenharia de Transportes. Serve também como texto de apoio aos cursos de Pesquisa Operacional aplicada. Apresenta casos concretos e fornece analogias úteis para a resolução de problemas reais.

A obra aborda os processos de otimização, incluindo programação dinâmica, cálculo de variações, programação linear e fracional, problema do transporte e noções sobre redes de transporte.

As aplicações ao transporte incluem exemplos de sobrelevação para mínimo desgaste em ferrovias, ciclo ótimo de semáforos, plano de expansão de terminais portuários, dimensionamento de frota de navios graneleiros, avaliação de aviões comerciais usados, dimensionamento de comboios fluviais, fixação de tarifas de pedágio, estudo de demanda de transporte de calcário por hidrovia, maximização de tração de ferrovias, alocação de aeronaves e otimização das características técnicas de dutos.

O Autor

Professor titular do Departamento de Engenharia de Transportes da USP, o eng. Antonio Carlos Galvão é também um atuante consultor, com mais de trinta anos de experiência em transportes.

CUPOM DE PEDIDO

Desejo receber o (s) seguinte (s) livro (s)

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|--------------|
| <input type="checkbox"/> 1001 | Qtd. _____ x Cr\$ 8.300,00 | = Cr\$ _____ |
| <input type="checkbox"/> 1002 | _____ x Cr\$ 7.800,00 | = Cr\$ _____ |
| <input type="checkbox"/> 1003 | _____ x Cr\$ 4.500,00 (cada vol.) | = Cr\$ _____ |
| <input type="checkbox"/> 1004 | _____ x ESGOTADO | = Cr\$ _____ |

Preços válidos até 30/09/91. Para os cheques que chegarem na Editora até esta data.

Para isso estou enviando cheque nº _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA. no valor de Cr\$ _____

Favor enviar o (s) livro (s) para:

Nome _____

Empresa _____

CGC _____ Fone () _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

ENVIAR ESTE PEDIDO JUNTAMENTE COM O CHEQUE PARA:

EDITORA TM LTDA.
A/C Depto. de Circulação
Rua Vieira Fazenda, 72
Vila Mariana
04117-São Paulo-SP
Fone: (011) 575-1304
Telex: 11 35247

NO FINAL DAS CONTAS É QUE SE DESCOBREM AS VANTAGENS DE ASSINAR CUSTOS & FRETES.

Administradores, controllers, gerentes de frotas, profissionais de marketing das empresas produtoras de bens e serviços para o setor de transportes têm, a partir de agora, a mais completa e confiável fonte de dados e informações para consultas, composição de preços e custos.

CUSTOS & FRETES é a mais nova publicação da Editora TM dirigida ao setor de transportes.

Neste momento decisivo da economia, você precisa agilizar seu sistema de informações, para decidir com a menor margem de erro possível.

Partindo desta premissa, a Editora TM ampliou a tradicional seção "Mercado", da Revista Transporte Moderno, e transformou-a em uma publicação independente com circulação antecipada.

CUSTOS & FRETES vai garantir um reforço de informações e dados chegando mais rapidamente até você.

Com **CUSTOS & FRETES**, ficou mais fácil comprar frete, compor preços, trocar veículos, comprar implementos rodoviários, calcular o custo operacional da frota, realizar estudos de mercado e obter todas as informações imprescindíveis para o seu negócio andar nos eixos.

Não perca mais tempo nem dinheiro: faça já a sua assinatura de **CUSTOS & FRETES**. Você não calcula o que a informação correta, na hora certa, pode fazer pelos seus negócios.



CUSTOS & FRETES

NÃO PERCA!
Assine já "CUSTOS & FRETES",
pois a partir de julho a seção "Mercado"
não sai mais em TM.



Editora TM Ltda

R. VIEIRA FAZENDA, 72 - 04117 SÃO PAULO SP
Fone (011) 575-1304 Fax (011) 571-5869 Telex (11) 35247

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA!

Desejo fazer uma assinatura anual de CUSTOS & FRETES ao custo de Cr\$ 6.800,00.

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____

Solicito cobrança bancária
Empresa _____ Queris receber:

Em meu nome em nome da empresa acima: CGC _____ Ins. Est _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone _____ Telex _____

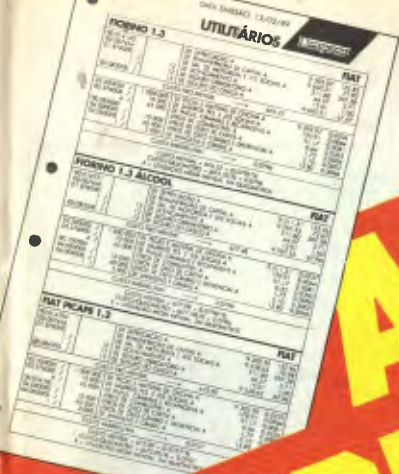
Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ C.A. e Assinatura _____

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



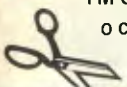
ASSUMA O CONTROLE

TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora TM. É um sistema técnico, composto de planilhas de custos, individualizadas por categoria de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

TM OPERACIONAL faz todas as contas para você. Preencha o cupom e envie para Editora TM. Vai ser o primeiro passo para você assumir o controle dos custos de sua frota.



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de Cr\$ 52.000,00 por categoria, **TM OPERACIONAL CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x categorias de seu interesse)

- Automóveis
- Caminhões Leves
- Caminhões Semi-Pesados
- Utilitários
- Caminhões Médios
- Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x Cr\$ 52.000,00 = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

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

Empresa _____ Quero recibo: _____

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

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

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

GRÁTIS!

Ao fazer a assinatura anual de **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES**, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas e, gratuitamente, uma assinatura anual (12 edições) da revista **Custos & Fretes**



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: (011)575-1304 - Telex: (11)35274
Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

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

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redatora-Chefe Interina

Carmen Lígia Torres

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Walter de Sousa

Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaborador Autônomo

Marco Piquini (Londres)

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assistente de Arte/Produção

Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 6 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

DEPARTAMENTO TÉCNICO**Gerente**

Economista Jorge Miguel dos Santos

Assistente

Eng.º Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igerashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Carlos F. Soares Jr.

Roberto Lucchesi Jr.

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060 - Fone (041) 222-1766

Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

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

Telex 511917

90160 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 17.000,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 1.500,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. D.R.T. 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 20 000 exemplares

Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob n.º 705 em 23/03/1983; última averbação

n.º 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são

necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

 **Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117 - Vila Mariene - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**

(Linha sequencial)

Fax **(011) 571-5869**Telex **(011) 35247**

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

n.º 111 168 673 117

Filiada à ANATEC e à ABEMO

Ano 29 - n.º 330 - Agosto de 1991

ISS n.º 0103-1058 - Cr\$ 1.500,00

SUMÁRIO

12 **Qualidade e criatividade vencem a crise**
Setor chegou ao fundo do poço, mas já reagiu**18** **Aprimorando componentes para sobreviver**
Adequação ao mercado exigiu mudanças**20** **Inovações nos furgões facilitam operação**
A porta foi embutida e o chassi, rebaixado**22** **Tanques buscam o material mais adequado**
Aço ou alumínio? A opção depende da aplicação.**24** **Entrada dos independentes agita o setor**
Desregulamentação traz disputa na Costa Leste**28** **Em banho-maria, projeto aguarda recursos**
Obra depende de negociação com o BNDES**32** **Seminário debate "softwares" e telemática**
Controle e renovação de frota também em pauta**38** **Estrangeiros começam a chegar ao Brasil**
Trafic, Kamaz e Nissan, os primeiros importados**IMPLEMENTOS****MARÍTIMO****FERRONORTE****INFORMÁTICA****VEÍCULOS****Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS****ÔNIBUS****41** **Vendas de ônibus poderão bater recorde**
Bolha de consumo tira fabricantes da invernada**CBTU****45** **Estadualização: a corrida contra o tempo**
Projeto de transferência tem prazo muito curto**INDÚSTRIA
AERONÁUTICA****48** **As metas de Ozires Silva para a Embraer**
Antigo presidente reassume e muda prioridades**ÚLTIMA
PARADA****50** **Desregulamentação do TRP: ataque e defesa**
Cebracan é a favor; sindicato do PR, contra**SEÇÕES**

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6

**Não é empresário
nem diretor da Rodonal**

Na matéria "Governo desbanca cartéis" (TM nº 327, de maio de 1991), TM, generosamente, me promoveu a empresário e diretor da Rodonal.

Obrigado. Mas, pobre de mim. Na verdade, sou mero detentor do fator trabalho. Quanto à Rodonal, não sou mais diretor desde 1983.

CLÁUDIO NELSON C. R. DE ABREU
Viação Santa Cruz S.A.
Diretor Executivo
Mogi Mirim-SP

**Chieppe defende
abertura das portas**

Caro amigo Neuto:

Agradeço a gentileza do livro *Portas abertas*, que você me enviou com a dedicatória conclamando para que consigamos 'abrir as portas do TRP à imprensa especializada'.

O livro interessou-me e o li com voracidade do início ao fim. Com efeito, Célia Valente e Walter Nori foram extremamente felizes ao promoverem a divulgação de tão interessante experiência para o público brasileiro. Também

sinto-me feliz por você, como portador da mensagem, ter-me escolhido como um dos destinatários. Vou propagá-la na NTI, na Rodonal e em meu sindicato no Espírito Santo.

Poderia dizer que recebi *Portas abertas* até com certa euforia, porque a mensagem vem reforçar os propósitos que desenvolvemos no seio das empresas do grupo Águia Branca (abertura/transparência interna/externa) e que entetaremos a nível de sindicato estadual. Agora estou com um bom instrumento para 'pregar' a nível de Brasil. E acho que o seu apelo vai ecoar e surtir efeitos num porvir não muito distante.

Mais uma vez grato e, caso seja possível, transmita aos autores de *Portas abertas* minhas congratulações pela excelência da obra.

AYLMER CHIEPPE
Águia Branca Participação Ltda.
Vice-Presidente Executivo
Vitória-ES

O editor Neuto Gonçalves dos Reis responde:

"O livro *Portas abertas* relata a bem-sucedida experiência da Rhodia, que decidiu mudar sua postura em relação à imprensa. Como TM vem encontrando dificuldades em realizar entrevistas

com algumas das maiores do transporte rodoviário de passageiros, enviei exemplares da obra a alguns empresários atuantes do setor.

Aproveito para registrar que não se pode generalizar a atitude do TRP em relação à imprensa. Há grandes empresas (entre elas, a São Geraldo, a Gontijo, a Águia Branca, a 1001, a Garcia e a Andorinha) que sempre atenderam com presteza aos repórteres de TM."

**Mais matérias sobre
desregulamentação**

Impossível calcular o tamanho do lobby contrário à desregulamentação do TRP e conseqüente fim do cartel que possibilitou a formação de várias fortunas por esse Brasil afora. O cartel é fortíssimo, pois a lucratividade é muito alta e vai cair demais com a entrada de outras empresas. Em compensação, o consumidor vai ganhar sob todos os ângulos. Não abandonem este assunto.

UBIRATAN MACHADO DE OLIVEIRA
Expresso Mineiro Ltda.
Gerente
Belo Horizonte-MG

Veja editorial sobre o assunto em TM nº 328, de junho 1991.

Para falar com quem transporta, você só tem um caminho.



O setor de transporte comercial precisa de um veículo forte. Um veículo com 27 anos de experiência e feito por uma equipe de jornalistas e técnicos perfeitamente afinados com o assunto.

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



TM, o caminho lógico para transportar a sua mensagem



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



NEUTO

ESCREVE

Itapemirim contesta editorial

O pé de "Neuto Escreve" de junho (TM n.º 328) registrava a dificuldade para se conseguirem entrevistas nas maiores empresas de transporte rodoviário de passageiros e citava nominalmente entre elas o grupo Itapemirim.

Sobre o assunto, recebi carta do empresário Camilo Cola, que transcrevo abaixo — e não na seção ao lado —, por se tratar de resposta a crítica feita neste mesmo espaço.

Não nego minha amizade com o presidente do grupo Itapemirim. Nunca o classificaria de pessoa 'arrogante', termo que não usei. O dever de ofício, no entanto, me obriga a confirmar que nunca foi fácil obter entrevistas ou informações no grupo. Prova disso é a reduzida presença de suas empresas nas páginas das 330 edições da revista.

O grupo não tem assessor de imprensa ou de relações públicas. Os diretores não costumam falar e remetem os jornalistas para o presidente. Homem cortês, Camilo Cola nunca diz não. Mas, sobrecarregado, só acha tempo para atender a TM em ocasiões muito especiais. A última vez que isto aconteceu já faz mais de três anos (TM n.º 291, abril de 1988). O encontro, aliás, realizou-se com atraso, pois Cola recebeu o repórter para falar de sua eleição para "Homem de Transporte" no ano anterior.

De qualquer maneira, registro com satisfação o compromisso da Itapemirim de manter a casa aberta. A partir de agora, certamente, os leitores poderão esperar maior presença do grupo nas páginas editoriais de TM. A começar pela entrevista que vimos solicitando há mais de um ano para tratar de assuntos como a construção do ter-

minal de cargas de São Paulo, o novo furgão e a fabricação de ônibus.

Na minha opinião, anunciar fatos positivos como esses em uma 'quadra difícil' é até mais importante do que em época de vacas gordas. De qualquer forma, espero que o 'retorno da prosperidade' facilite as coisas.

A CARTA DE CAMILO COLA

"Transporte Moderno, pela seriedade e aplicação com que trata dos problemas de transportes no país, desde seu primeiro número, desfruta do maior conceito no meio empresarial, na administração pública, nas universidades e nos demais segmentos interessados, pela contribuição que, invariavelmente, oferece aos desafios de aprimoramento de setor tão importante e estratégico.

Melhor do que ninguém, sabe o incansável editor de TM que se pode avaliar o estágio de desenvolvimento de uma nação pelo grau de organização e nível de eficiência do seu sistema de transporte. E essa revista se torna por tudo fonte obrigatória de informação e de análise sobre o que se passa nessa atividade dentro e fora de nossas fronteiras.

Louvido nessas premissas, peço-lhe licença, em nome do respeito com que temos cultivado nossas relações de amizade, para registrar o quanto o grupo Itapemirim se sentiu injustiçado no editorial "Um cartel ameaçado", na seção "Neuto Escreve", com que é aberto o n.º 328 de TM.

Sem pretendermos refutar, por questões de espaço — a Rodonal já o fez em circunstanciado documento entregue às autoridades federais — os argumentos de prática de cartelismo e de cartório de que somos acusados, o objetivo desta carta é de contestar, com a veemência imposta pelas circunstâncias, a alegação de que nos temos nos furtado a prestar informações e a conceder entrevistas, em atitude de arrogância e de desprezo à opinião pública, que estaria embasada no presumido conforto dos detentores de privilégio de mercado cativo.

Nada mais de desprovido de verdade, nada mais irreal. O grupo Itapemirim e este antigo e calejado transportador jamais deixaram de atender a jornalistas, autoridades, clientes, entidades da sociedade civil. Orgulhamo-nos de ser casa aberta, transparente, que vive para o público, até porque, enquanto permissionários de serviço de utilidade pública, temos o dever de manter bem-informada a coletividade.

No particular da referência à Itapemirim, se a queixa do combativo editorialista se origina de recente pedido de encontro em nossas instalações industriais de Cachoeiro de Itapemirim, ainda não acertado em termos de data, a razão não decorreu de arrogância — totalmente incompatível com o meu temperamento —, mas de senso de responsabilidade, de que jamais abduquei. Tinhamos e temos em mente que a economia brasileira, nesta quadra difícil da vida nacional, teria de oferecer os primeiros sinais de retomada do crescimento para podermos transmitir confiança aos nossos clientes, fornecedores, amigos e estímulo aos mais de 20 mil funcionários do grupo Itapemirim, quanto aos investimentos que jamais deixamos de realizar. Orgulhamo-nos de reinvestir em transportes tudo quanto temos conseguido auferir nessa atividade, com trabalho, determinação e, sobretudo, amor ao Brasil.

Os sinais de retorno da prosperidade começam a ser vislumbrados no horizonte, graças às medidas que o governo do presidente Collor vem adotando na área econômica. Era a senha que nos faltava para o nosso encontro. As portas continuam abertas a TM e a seu ilustre editor."

Transpo 91 promete muitas novidades



Foto: Paulo Igarashi

VW 14 200 e 14 150: segredos revelados

O 7º Salão Nacional do Transporte, Brasil Transpo, a ser realizado de 19 a 27 de outubro, no pavilhão de exposições do Anhembi, em São Paulo, promete muita agitação para este ano.

A Mercedes-Benz apresentará seu novo caminhão de cabina avançada (cara chata), nas versões média e semipesada. Dessa maneira, a montadora passa a oferecer ao mercado caminhões com 6 t no eixo dianteiro, o que não era possível com os de cabina convencional (HPN).

A Scania promete os caminhões da série 3, lançados na Europa há três anos. Os chassis de ônibus 113 e 143 já foram lançados em junho do ano passado. A nova série de caminhões não deverá incorporar todos os itens *high tech* instalados no similar europeu, como o motor turbocomposto e a injeção eletrônica, entre outros. No entanto, o motor dos caminhões da nova série deverão ter a potência aumentada, acompanhando uma tendência mundial de maior potência e melhor relação de transmissão.

A Volkswagen mostrará o caminhão médio 14 200 equipado

com o novo motor MWM da série 10, de seis cilindros, turbinado, de 195 cv a 2 600 rpm e torque de 64,5 mkgf a 1 600 rpm. Além desse, poderá levar também o semipesado 24 250 trucado com tração 6 x 4, para aplicação canaveira, opcional ao 22 240, no mercado desde agosto.

A Ford aproveitará extensa área externa do Anhembi para mostrar toda a linha Cargo equipada com motor Cummins, em substituição ao motor Ford, cuja fábrica foi fechada. O chassi para ônibus urbano, em desenvolvimento pela engenharia da Autolatina para as marcas Volks e Ford, tem pouca chance de estar na Transpo.

A Mafersa apresenta duas novas versões de seu ônibus urbano M-210: o M-210 S, de chassi mais curto que o padron e duas portas, para linhas alimentadoras, e o M-210 E, com suspensão com feixe de molas em substituição à suspensão a ar.

Além das montadoras, os fabricantes de implementos rodoviários prometem novidades. Entre eles, a Antonini, a Randon, a Iriga e a Mira, que preferem fazer segredo.

Rio dobrará capacidade de terminal

O porto do Rio de Janeiro está em concorrência aberta e franca com o porto de Santos. Entusiasmada com a movimentação de 1990, a administração pretende inaugurar a duplicação da capacidade do terminal de contêineres, hoje de 100 mil unidades. As obras, segundo o presidente do porto, Celso Parisi, consumirão US\$ 25 milhões, originados de recursos próprios e do Tesouro Nacional. Sepetiba também está investindo Cr\$ 3 bilhões em reformas para ampliação e modernização. Parisi afirma que mudanças estão sendo implementadas para baratear o custo da tarifa, que hoje não chega a US\$ 10 a tonelada, contra US\$ 27 da média anterior às medidas implementadas.

Sindicatos gaúchos criam federação

Para fortalecer a representatividade do Estado junto à CNT — Confederação Nacional dos Transportes, os transportadores gaúchos criaram, em 17 de julho, a sua federação. A Fetransul congrega os cinco sindicatos de transportadores rodoviários sediados em Porto Alegre, Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Santa Maria e Pelotas, e representa, agora, 6 mil empresas de todo o Estado.

O presidente da Fetransul será Romeo Luft, que também acumula a presidência do sindicato estadual da categoria. A vice-presidência coube a Paulo Vicenti Caleffi, também vice-presidente do sindicato de Bento Gonçalves.

Com a representatividade do setor fortalecida, Luft espera beneficiar os transportadores gaúchos com a melhoria da qualificação da mão-de-obra, valendo-se de serviços prestados pelo Sesi e pelo Senai locais, e também fornecer maior orientação comercial e jurídica às associadas. A sede da Fetransul está funcionando em Porto Alegre, junto ao sindicato. O telefone é (0512)42-9299 e 42-2053.



Foto: Arquivo TM

Luft: acumulando funções sindicais



É PERMITIDO PARAR NA FAIXA.



Quando você cruzar com a marca Pirelli pintada sobre uma faixa amarela, pare. E pare na faixa, pois é uma revenda Pirelli. E em cada revenda você encontra as mais profissionais e competentes equipes para orientá-lo e assisti-lo quanto ao uso correto e a escolha adequada do pneu. Procure uma das muitas revendas Pirelli pelo Brasil. Uma delas sempre vai estar perto de você. P N E U S



Estaleiro japonês inaugura petroleiro

Construído pela Ishikawajima para o consórcio Mitsui/Chevron, o petroleiro *J. Dennis Bonney*, inaugurado recentemente, é um estímulo para a indústria naval brasileira. Com 261 m de comprimento, boca moldada de 50 m e calado de 16,7 m, o navio está equipado com motor de 22 mil BHP, teve custo de US\$ 57,9 milhões e foi financiado pelo Long Term Credit Bank, do Japão.

A filial brasileira do estaleiro japonês Ishikawajima Harima Heavy Industries tem hoje uma carteira de encomendas para exportação no valor de US\$ 387 milhões, 80% dos quais financiados pelo Fundo de Marinha Mercante, referentes à construção de cinco navios, com opção de mais um, para a Mitsui & Co. Ltd., que arrendará os navios à Chevron Transport Corporation.

Em sua primeira viagem, o *J. Dennis Bonney* irá transportar petróleo da Nigéria para portos da Filadélfia. Atualmente, a indústria naval nacional participa em apenas 1% da demanda mundial de navios, e a tendência é a fusão entre empresas nacionais, como meio de sobrevivência. Dos sete grandes fabricantes do Rio de Janeiro, que chegaram a empregar 49 mil pessoas, apenas o Ishikawajima e o Caneco conse-

guiram sobreviver. O Emaq está saindo de uma falência e associando-se com o concordatário Velrome, enquanto que o Mauá continua em concordata. MacLaren e Ebin estão com as atividades paralisadas. Especialistas da área admitem uma dificuldade muito grande para os estaleiros, em função da política de afretamento, que desestimula a construção de navios, e da desregulamentação do transporte marítimo.



Lançar navio ficou tão raro, que até o presidente da República compareceu

Foto: César Lima

DESTAQUE

CARGO TERÁ MOTORES CUMMINS AINDA ESTE ANO



Foto: Divulgação

Cargo com motor Cummins: como os VW

Confirmando notícias já divulgadas diversas vezes por **TM** e desmentidas pela montadora, os caminhões Ford Cargo a partir de 16 t vão passar a oferecer, já no último trimestre deste ano, motores Ford e Cummins da série C. A partir de março, também

os veículos de 12 e 14 t terão o opcional de motor.

A medida é resultante de negociações feitas entre a Cummins mundial e a Ford Motor norte-americana. Em julho do ano passado, a Ford comprou 10,7% das ações da Cummins. Ao mesmo tempo, resolveu suspender a importação dos motores fabricados no Brasil, na unidade de São Bernardo do Campo, o que inviabilizou a continuidade da produção, já que grande parte da produção anual de 40 mil motores iam para a Ford Motor americana.

Segundo Fernando Barata de Paula Pinto, gerente executivo de Marketing e Vendas da Ford Caminhões, cerca de 10% da produção brasileira era fornecida para os caminhões Cargo. Com a substituição dos motores Ford pelos motores Cummins, e o corte da exportação, a unidade de São Bernardo perdeu o sentido de existir, afirma Barata, garan-

tindo que a falta de competitividade entre os motores produzidos no Brasil e aqueles produzidos nos EUA determinou suspensão da exportação. Soma-se a isso o fato de que, na joint venture entre a Ford New Holland e a Fiat, onde a participação ficou em 20 e 80%, respectivamente, foi descartada a produção veicular da unidade de São Bernardo e transferida para Curitiba apenas a produção do segmento agrícola.

Como a produção de São Bernardo será paralisada apenas em março de 1992, a Ford continuará recebendo os motores da marca até lá, e por isso terá, segundo Barata, disponibilidade das duas marcas por 'vários meses'.

Nos mercados europeu e norte-americano, o Cargo oferece até três marcas diferentes para o usuário escolher. No Brasil, a montadora já ofereceu, em 1980, motores MWM e Ford para o modelo F 4000

Vale do Rio Doce leva carga mineira ao mar

Até 5o final do ano, pelo menos, o mercado mineiro de exportação chegará ao mar. É quando deverá estar concluído o ramal Itabira—Belo Horizonte, construído e administrado pela Companhia Vale do Rio Doce, um prolongamento da ferrovia que leva até ao porto de Vitória.

“Estamos trabalhando com uma série de indústrias privadas para a criação de um terminal que concentre a carga da região”, informa Francisco Vilela, diretor de Transportes da Vale. A partir desse pontapé inicial, a empresa espera que essas indústrias consigam administrar sozinhas o terminal, cabendo à Vale apenas o transporte dessas cargas.

O objetivo desse projeto é somar um terceiro corredor de exportação aos já existentes, de Santos e de Paranaguá. Serão mais 100 km de estrada, que já se encontram em fase de superestrutura.

Orçamento da Rede para 1992 dobrará o de 1991

Os investimentos da Rede Ferroviária Federal para 1992 devem superar em mais de o dobro o total de recursos alocados para este ano para distribuir às doze regionais. Os US\$ 141,8 milhões de 1991 devem se transformar em US\$ 349,9 milhões no ano que vem. De acordo com o De-

partamento de Planejamento Estratégico da Rede, a maior contemplada de 1992 deverá ser a regional de Juiz de Fora, absorvendo 23,8% do total dos recursos, o que atinge US\$ 83,3 milhões. Em segundo lugar vem Salvador, que, dos US\$ 33,8 milhões recebidos em 1991, passará a receber US\$ 58,4 milhões em 1992. A terceira contemplada na lista das premiadas com os maiores aportes de recursos é Belo Horizonte, que terá US\$ 56,8 milhões para investimentos no ano que vem. A regional de Curitiba, considerada uma das mais eficientes, ficará com US\$ 47 milhões, representando 13,4% do total do orçamento. Entre as menos contempladas estão São Paulo e São Luís, com US\$ 400 mil, e Fortaleza, com apenas US\$ 100 mil. Pior do que Fortaleza ficou Tubarão, que não receberá um centavo do orçamento, de acordo com o planejamento da empresa.

Rede quer as perigosas nos seus trilhos

A Rede Ferroviária Federal S.A. quer atrair mais cargas perigosas para seus trilhos. Para isso, está aperfeiçoando seu sistema de controle informatizado. Segundo a Assessoria de Imprensa, as perigosas trazem as maiores receitas para a empresa.

Em 1990, o minério de ferro transportado pela empresa (40% do total de carga) gerou 23% do total da receita, contra 31,4% da receita gerados pelos derivados do petróleo e do álcool, cu-

ja participação no total de tonela-gem transportada não ultrapassou 16,3%. Esse comportamento seguiu a mesma proporção no primeiro trimestre de 1991.

O programa informatizado possibilitará a todas as doze regionais o acesso a informações específicas sobre tipo da carga, incompatibilidade entre elas e localização na composição.

Além disso, o programa fará o mapeamento físico de todas as regiões atravessadas pelos trilhos da Rede, dando informações de acesso para que possam ser usadas em casos de emergência.

A assessoria admite a intenção de tirar cargas perigosas da rodovia em longas distâncias. A vantagem principal, informa, é a redução do custo do combustível em até 1/5 em relação ao modal rodoviário, “sem contar a menor possibilidade de ocorrências de agressão à natureza”.



Foto: Arquivo TM

Rede quer carga perigosa dos caminhões

■ *A fabricante argentina de pneus Fate Saici abriu uma filial brasileira, a Fate do Brasil S.A., que já está comercializando, com pronta-entrega, sua linha de pneus, radiais e diagonais, para ônibus, caminhões e também para veículos fora de estrada. A comunicação com a Fate poderá ser feita pelo telefone (011)872-1447.*

■ *A filial gaúcha da Dom Vital já está operando no novo terminal de cargas, em Porto Seco, um pólo econômico importante de Porto Alegre. As novas instalações, com 4 mil m² de área de armazenagem, permitem à transportadora oferecer o serviço de exportação, com saída da mercadoria alfandegada para qualquer porto do país.*

■ *Carlos Terra Ferreira é o presidente do Sindipesa — Sindicato Nacional das Empresas de Transportes e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais e da Associpesa — Associação Brasileira de Empresas de Transportes de Carga Pesada para o biênio 1991/1992, sucedendo a Lupércio França Torres.*

PISCA