

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 249 - OUTUBRO 1984 - Cr\$ 2.200,00

  
Editora TM Ltda

## RO-RO Enfim, a maioridade



**Regulamentação  
e carga perigosa  
em debate**

**XIII SALÃO DO AUTOMÓVEL**

**Euforia revela  
reaquecimento**



# SCANIA

## CAMINHÕES

Duas linhas: Linha T com cabine recuada e Linha R com cabine avançada.

Potências até 388 CV (DIN). Peso bruto total de 36 toneladas. Capacidade máxima de tração até 80 toneladas.



## ÔNIBUS

Para transporte rodoviário, urbano e turismo. Linha K, com motor traseiro e Linha S, com motor dianteiro.



## MOTORES

Com 11 e 14 litros de cilindrada. Aspiração natural ou turboalimentados. 15 modelos com potências até 499 CV (DIN). Aplicações: marítimo, industrial e em grupos geradores.

# SCANIA

o nome mais respeitado em veículos e motores

## CNP estuda aumento de álcool nos combustíveis

O CNP, Conselho Nacional do Petróleo, está estudando, em caráter de urgência, um aumento de 23 para 25% na proporção de álcool anidro na gasolina, além de, também, a adição de um teor de 5% de álcool adicionado ao óleo diesel. As medidas buscam aproveitar 10 milhões de toneladas de cana-de-açúcar excedentes. Como sempre ocorre, quem sempre acaba pagando pela falta de planejamento é o usuário que, através das frequentes alterações na composição dos combustíveis, vê incrementado o custo de manu-

tenção e piorada a performance de seu veículo.

Paralelamente, uma infração que tem preocupado o CNP é o aumento de casos de comércio clandestino de álcool — vendido diretamente das usinas aos postos de abastecimento. Desde o começo do ano, apenas na região de Limeira, no Estado de São Paulo, foram fechados, temporariamente, 25 postos. Cinqüenta equipes do Conselho estão fiscalizando as operações em São Paulo e que já flagram gasolina com mais de 50% de álcool.

## Vasp comemora seu 50.º vôo para o exterior



Até o final do ano, quando comemorará seus 51 anos, a Vasp deverá completar paralelamente seu quinquagésimo vôo internacional, façanha que pela primeira vez ocorre. As operações concentram-se, principalmente, na América do Sul (Argentina, Colômbia e Equador), Caribe (Aruba) e Estados Unidos (Miami e Orlando), transportando passageiros e carga. Aproveitando horários ociosos das aeronaves, a empresa conseguiu expandir a atuação no estrangeiro sem, no entanto, sacrifi-

ficar suas rotas domésticas. Para o presidente da Vasp, Antonio Angarita, esta solução, e, principalmente, a receita acumulada, ajudarão em muito a atingir o principal objetivo da atual administração: o equilíbrio operacional.

Além dos vôos internacionais, a Vasp mantém convênios com a Air France, Air Portugal e Swissair para transporte de passageiros no eixo Rio-São Paulo, colocando à disposição das empresas, também, técnicos para os serviços de atendimento no solo.

## Revendedores repudiam críticas

As declarações do Conselho Nacional do Petróleo, CNP, a respeito das irregularidades que estariam praticando um grande número de postos de abastecimento no Estado de São Paulo, mereceu, por parte do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo, uma dura declaração pública, inserida nos principais jornais paulistas, no dia 21 de outubro. Segundo o Sindicato, os postos continuam atuando em plena regularidade, recebendo os produtos das respectivas distribuidoras, “de acordo com a rígida legislação monopolística que regula a matéria”. Se existem resíduos nos combustíveis, estes só podem ser atribuídos às Companhias Distribuidoras, diz o manifesto, que, ainda, repudia a

generalização das denúncias, “feitas para abafar e esvaziar o veemente protesto da classe pela decretação da Portaria 214 do CNP”. Portaria que voltou a estabelecer o sistema de quotas, “fato que não ocorreu nem mesmo nos períodos mais críticos da crise mundial do petróleo”.

Os revendedores estão protestando porque a 214, segundo eles, abre vasto campo para as Distribuidoras “que podem especular com estoque de inventário”, em prejuízo do legítimo direito dos revendedores de comerciar com liberdade de iniciativa, “visando o progresso de suas pequenas empresas nacionais”.

Segundo alguns empresários, o estabelecimento de quotas de diesel — tomando em con-

ta as vendas do ano passado, sem levar em conta os investimentos e ampliações — fatalmente ocasionará a obrigatoriedade de muitos postos de abastecimento se abastecerem via mercado paralelo.

Segundo a portaria, de 27 de agosto de 1984, as quantidades máximas a serem entregues mensalmente, terão como base de cálculo a média aritmética do trimestre do ano anterior, formado pelo mês-base, o imediatamente anterior e o imediatamente posterior. Além disso, as entregas serão realizadas segundo uma frequência normal, assim entendida a habitualidade das entregas previamente observadas, ou tantos 1/30 quantos forem os dias transcorridos desde o início do mês.

## Aprovado consórcio para usados

Aprovado, finalmente, o consórcio para caminhões e ônibus usados, logo vieram à tona os aplausos de associados da Associação Brasileira de Administradores de Consórcio, antiga defensora desta modalidade de comercialização de veículos.

O sistema formará grupos com limite máximo de 60 integrantes para 120 meses de duração. O reajuste das cotas será efetuado tendo-se como patamar 60% do valor do veículo novo.

O projeto prescreve ainda que o ano máximo de fabricação do veículo não poderá exceder três anos, excluindo-se aí o ano de compra. Os veículos adquiridos para grupos consorciados somente



podem ser originados de concessionários autorizados. Tais restrições definirão os modelos a serem comercializados por este sistema, uma vez que estes deverão representar 60% do valor do mesmo modelo novo, ou valor superior, conforme o caso. Esta será a principal razão para o aparecimento de tais grupos.

Segundo Ângelo Della Gatta, diretor da Administradora de Consórcios Batistella, a aprovação deste sistema é interessante a ponto de empresário sugerir um consórcio exclusivo para autônomos, com lances máximos pré-estabelecidos e um limite máximo, provavelmente, de vinte prestações.

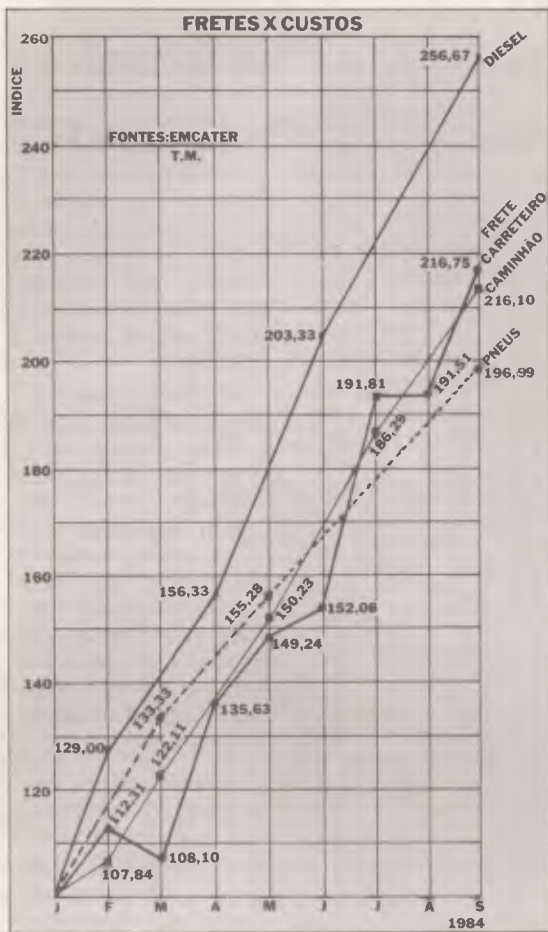
## Achatamento de fretes preocupa carreteiro

Segundo dados da Empresa Catarinense de Terminais-Emcater, o frete carreteiro pago pelas centrais de Fretes de Santa Catarina aumentou de Cr\$ 21,61 em janeiro para Cr\$ 46,75/t.km em setembro deste ano. Isso representa, portanto, uma elevação de 116,75%.

O avanço dos fretes, que vinha se mantendo inferior ao dos insumos (veja gráfico), começou a disparar nos últimos quatro meses.

Acumulando-se os reajustes de janeiro a setembro, o frete-carreteiro perde longe para o diesel (que subiu 156,67%), praticamente empata com o caminhão Mercedes 1113 (aumento de 116,10%) e já ganha dos pneus 900 x 20 (aumento de apenas 196,99%, segundo a seção "Mercado" de TM).

Com o envelhecimento da frota, esperam-se avanços mais



substanciais nas tarifas cobradas pelos autôno-

mos, especialmente, nas longas distâncias.

## Exportações de autopeças devem atingir US\$ 1 bilhão

"Este ano, as exportações brasileiras de autopeças devem crescer 25% e superar US\$ 1 bilhão". Esta é a previsão de Theophil Jaggi, diretor da OEM Comércio Exterior, empresa especializada na representação comercial e promocional do setor.

Já na última exposição, a Automechanika, realizada em Frankfurt — foram negociados US\$ 12 milhões, entre as 17 empresas participantes do estan-

de da OEM — Original Equipment Manufacturer — sigla que identifica internacionalmente os fornecedores de equipamentos originais.

Para atingir US\$ 1,2 bilhão em exportações para o setor de autopeças, em 1985, a OEM estará participando, em fevereiro, da SAE — Society Automotive Engineers —, a ser realizada em Detroit, EUA, caracterizando-se como uma feira voltada para o mercado montador.



### Pessoal

- Assumiu o cargo de diretor executivo de Finanças da General Motors do Brasil, **G. Richard Wagoner Jr.**, em substituição a J.R. Rines, promovido a diretor de Finanças e Planejamento da Divisão de Motores Buick em Flint, Michigan, EUA.
- Em decreto assinado pelo Presidente João Figueiredo e pelo ministro Abi-Ackel, da

Justiça, o professor e consultor de transportes **Reginald Uelze**, foi designado, junto ao Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Juiz Classista, representante dos empregadores.

- Joaquim Francisco Monteiro de Carvalho**, vice-Presidente da Volkswagen do Brasil, recebeu a comenda da Estrela Polar conferida pelo rei da Suécia.



## Empresários mobilizam segurança

Será implantada no Estado de São Paulo uma ampla e ostensiva operação de combate ao crime organizado no roubo de cargas e caminhões, que já provocou prejuízos de bilhões de cruzeiros, apenas neste ano. A "Operação Estrada", será desenvolvida pelas polícias militar e civil do Estado e deverá plagiar as já implantadas no Estado do Paraná. Segundo o coordenador nacional do Grupo de Segurança Patrimonial da NTC, Valmor Weiss, a iniciativa paranaense, que contou com duas operações — a Ouro Verde, para

de café, e a Carreteiro, para diminuir os delitos no Norte do Estado — fez o índice de crimes descer quase a zero. Para Weiss, a explicação para o aumento assustador das ocorrências no Estado de São Paulo "parece ser a de que as quadrilhas, que antes atuavam no Paraná,

foram empurradas para São Paulo".

O Governo do Estado, na Operação Estrada, contará, além de seu aparato policial com colaboração da NTC e de empresas particulares do setor, além das distribuidoras de derivados do petróleo.

## Setor reivindica aos presidenciáveis

Um documento, subscrito pela Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, CNTT, além de cinco Federações e três Sindicatos nacionais de Empresas de Transportes, chegou às mãos dos presidenciáveis Tancredo Neves e Paulo Maluf, com as principais reivindicações dessas entidades. As entidades esperam contar com a sensibilidade do novo governante brasileiro na aprovação das seguintes medidas: a) reajuste dos preços dos combustíveis em geral de seis em seis meses, para estabilizar a tarifa e impedir a erosão dos salários; b) expurgo de todas as taxas e sobretaxas que incidem sobre o tabelamento dos combustíveis, em favor de diversas entidades (Inamps, etc), por mais respeitáveis que seja, a fim

de que os preços se tomem justos; c) instituição do Vale Transporte, sem natureza de salário e sem incidências de obrigações sociais, para permitir que as empresas possam suplementar indiretamente o salário de seus trabalhadores; d) instituição do Código Nacional dos Transportes Urbanos como lei básica dos transportes urbanos, a fim de permitir que essa atividade se organize com eficiência, sem interferência dos casuísticos de legislações locais; e) vinculação de gratuidades, parciais (descontos) ou totais, em favor de quaisquer segmentos sociais, à prévia inserção de recursos orçamentários no órgão instituidor do benefício; f) participação da classe empresarial nos órgãos de deliberação ou consulta,

em matéria de transporte coletivo; g) idêntica participação da classe empresarial na elaboração dos planos e diretrizes do futuro Governo.

Segundo o documento, todos os usuários, de alguma forma responsáveis pelo transporte coletivo e, por isso, sugerem uma reforma constitucional instituindo um tributo sobre as atividades geradoras de demanda (construção de residências, indústrias, etc) ou sobre pessoas para as quais o transporte constitui um meio alternativo (pequena taxa sobre o combustível de automóveis, já expurgado das atuais sobretaxas).

Uma reivindicação, no mínimo, incongruente. Será que sobretaxas só são ilegais para os outros?

## Novas normas para o cálculo da depreciação

Como depreciar contabilmente um caminhão ou ônibus que a empresa compra já usado? Segundo a Instrução Normativa nº 103/84 da Secretaria da Receita Federal (DOU de outubro de 1984), o prazo de depreciação será o maior entre os dois seguintes: a) metade da vida útil do veículo novo; b) saldo da vida útil em relação ao prazo de depreciação do equipamento novo.

No caso de veículos de carga ou de passageiros, a Instrução Normativa nº 72/84 da SRF fixou a vida útil em cinco anos. Isso quer dizer que, se a empresa comprar um caminhão com mais de 2,5 anos, deverá depreciá-lo em 2,5 anos. Se o veículo tiver

menos de 2,5 anos (2 anos, por exemplo), será depreciado no prazo que faltar para os cinco anos (três anos).

A mesma Instrução fixa em quatro anos o prazo de depreciação de caminhões-fora de estrada e motocicletas.

Antigamente, os prazos de depreciação podiam ser reduzidos, desde que com autorização do INT-Instituto Nacional de Tecnologia. Esses prazos prevaleciam enquanto não fossem alterados por decisão administrativa superior ou sentença judicial.

A partir da IN 72/84, no entanto, o INT deixou de emitir laudos técnicos, por entender que a Instrução constitui "decisão administrativa superior".

## Contran favorece clandestinos

De acordo com um estudo elaborado pelo consultor Jurídico da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Leste Meridional do Brasil, Ney Moreira Fonseca, o problema da elevação do número de transportadores clandestinos poderá se tornar, em pouco tempo, incontrolável. Isto, para ele, graças à resolução do Contran 629/84, que autoriza o transporte de passageiros em veículos de carga, sob a permissão da autoridade local, nos lugares onde não existirem sistemas normais de transporte coletivo.

Segundo Fonseca, o caos poderá surgir, através de kombi ou picapes adaptadas e ônibus piratas, tal qual aconteceu ao final da década



de 60 no Rio de Janeiro. Na época, uma resolução autorizava (da mesma forma que a atual) o serviço irregular apenas nas regiões carentes. Mas, a situação assumiu proporções alarmantes porque incentivou a expansão generalizada dos "perueiros", que passaram a

atuar em paralelo com as empresas regulares. Cômico das implicações da resolução 629, Ney Fonseca propôs que a mesma seja reexaminada, ainda este mês, durante a realização do I Congresso Nacional dos Empresários de Transportes de Passageiros, em Recife.

O Ministério dos Transportes liberou Cr\$ 291 milhões para a Petrobrás que, através desta dotação, implantará um posto de abastecimento de gás natural (metano) na garagem da CTC, Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro.

★★★★★

É Fantástico. Durante o I Congresso Nacional dos Empresários dos Transportes Rodoviários de Passageiros, o jornalista Roberto Marinho, presidente das Organizações Globo, receberá, pasmem, a medalha do Mérito dos Transportes, uma obra de ficção digna do distribuidor de medalhas Paulo Maluf. Para quem nunca ouviu falar de quinta-roda ou de um 6 x 4, o agraciado é

uma carga muito pesada para a credibilidade desta "honraria". Ou será, então, um pagamento muito caro — para os empresários do setor — por alguns segundos no "Jornal Nacional".

★★★★★

O empresário Camilo Cola, diretor Presidente do grupo Itapemirim, voltou a mostrar interesse na compra da Vasp. Isto porque, segundo ele, a tendência de sua empresa é operar também no transporte aéreo de cargas rápidas. O "negócio" parece ser impossível, já que Antônio Angarita, presidente da empresa aérea, promete entrar em 1985 com total equilíbrio financeiro na estatal aérea paulista, fruto do rigoroso plano de racionalização que vem sendo aplicado.

## Violenta elevação nos fretes

Novembro começa com uma violenta elevação nas tarifas rodoviárias de carga. Além do aumento semestral dos salários (superior a 70%), o Conet deverá repassar também o provável reajuste do óleo diesel (estimado em 30%).

Esses dois itens juntos são responsáveis por 44,5% da tarifa, na distância média, carga comum. A NTC estima que o aumento médio do frete ficará na faixa de 32 a 36%. E já tem sinal verde de CIP para praticá-lo imediatamente.

## Ônibus são vendidos em dólares

No reino encantado da inflação, não poderia ser outra a solução: as encomendas dos novos ônibus Mercedes Benz, os O-370, são combinadas em dólares. Como o pagamento deve acontecer contra a entrega, vincula-se o preço do novo produto à moeda americana, ou seja, ao câmbio oficial da época. O modelo de dois eixos (RS) é oferecido por US\$ 80 mil, Cr\$ 196 milhões, e o de três eixos (RSD) a US\$ 90 mil, Cr\$ 220 milhões, valores nacionais de outubro. O monobloco, que começará a sair da linha de montagem em série a partir de janeiro de 1985, tem perdido algumas encomendas, em decorrência do atraso de sua produção, prometida, inicialmente, para setembro de 1984, durante o lançamento do veículo, em maio passado.

## Copersucar poderá financiar motor a álcool

A Copersucar, Cooperativa dos Produtores de Açúcar e Alcool, vem debatendo, através de seu conselho técnico, a conveniência de financiar com recursos próprios um motor a álcool, ciclo Otto, em desenvolvimento no laboratório de motores do CTA, Centro Tecnológico de Aeronáutica.

Se os recursos necessários para apressar o projeto, sob direção do professor Urbano Ernesto Stumpf, não forem excessivamente elevados, José Luiz Zillo, presidente da Copersucar, garante que a cooperativa financiará seu desenvolvimento, pois "há interesse estratégico dos usineiros sobre seu desenvolvimento". O calcanhar de Aquiles do Pró Álcool é o de não existir um motor a álcool exclusivo (Otto) com um consumo próximo ao dos motores Diesel. Com esse mo-



tor — de oito cilindros, ignição e injeção eletrônicas e turbinado — com compressão de 15:1, bastante próxima à do Diesel (16:1), a esperança da Copersucar é conseguir um veículo com consumo apenas 30% superior ao do diesel, pois os atuais caminhões a álcool têm um consumo 100% maior aos que se utilizam de diesel.

Além disso, assegura Zillo, o Pró Álcool se livraria de uma grave limitação: a de não poder utilizar o combustível

no transporte de carga, fora das áreas de produção agrícolas. "A partir daí", afirma, "vamos ter um sólido argumento para convencer as montadoras a produzir este motor nacional e ofereceremos o produto a elas".

Segundo o presidente da Copersucar, quem estiver disposto a produzir o motor receberá, em contrapartida, um mercado cativo e muito significativo. A Copersucar garantirá a compra e reposição de toda frota açucareira e alcoo-

leira do país para a montadora, "um mercado bastante amplo para quem se interessar a produzir o motor a álcool brasileiro".

Bastante confiante em obter sucesso com a solução, José Luiz Zillo afirma que "é preciso se acabar com o mito de que não se poderá obter, nunca, um motor Otto a álcool com desempenho próximo ao do Diesel. E isso já ocorre no segmento de carros de passeio". Para ele, o motor do CTA, com uma tecnologia mais moderna do que a dos atuais, derruba este mito e neutraliza, inclusive, o argumento das montadoras que "querem empurrar no mercado brasileiro os caminhões movidos a álcool aditivado". A Cooperativa não defende esta solução e pretende provar, também, que esse tipo de motor pode ser viabilizado para o transporte de carga.

## RPN comemora 10 anos cobrindo 43 cidades

"Hoje, a galinha toda está formada". Pode parecer estranho ouvir isto do Presidente da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Edwaldo Botto de Barros. Mas, ele estava, apenas, se referindo ao famoso "pé-de-galinha" formado em 7.10.84 por três rotas, que cobriam o Sul, Nordeste e Centro-Oeste do país, pela recém lançada, à época, Rede Postal Noturna-RPN.

Ocupando a capacidade ociosa de três *One-eleven* da Transbrasil, a EBCT contratou aquelas aeronaves para cobrir sete capitais, inicialmente, com o objetivo de mais tarde abrir, em ramais, as bases da RPN, formando os



então chamados "pés-de-galinha".

A idéia de Botto de Barros — considerada inviável, na época, pelos operadores — recebeu, no entanto, a pronta acolhida de Omar Fontana (Transbrasil) que afirmou que não deixaria Botto de Barros so-

zinho no projeto. Assim, a RPN fez decolar três *One-eleven* no dia 7 de outubro de 1974, formando um tripé que se estenderia, mais tarde, de sete capitais para 43 localidades hoje. De início, a RPN apresentou um custo para a EBCT maior que aquele empregado normalmen-

te no tráfego aéreo comercial, mas, já no terceiro mês de operação, ela se tornou rentável. Hoje, dez anos depois, já foram incorporadas oito companhias aéreas ao seu cadastro, que receberam, em 1983, Cr\$ 11,2 bilhões pela operação de 31 aeronaves, que incluem até dois DC-3.

A solenidade, que marcou o 10º aniversário da RPN, aconteceu no hangar da Transbrasil em Brasília. Na ocasião, várias autoridades conheceram o novo sistema de paletização utilizado pela Transbrasil, que reduz consideravelmente os tempos de carga e descarga na transferência dos volumes da Rede Postal Noturna.

## O DER paulista usará balanças portáteis

O DER de São Paulo está em negociações com a Filizola, fabricante de balanças, para a construção de um protótipo de balança de estrada, portátil, desenvolvida pelo IPT, segundo anunciou o Secretário dos Transportes, Adriano Branco.



Adriano Branco

Segundo o prefeito local, os caminhões estão transitando por dentro da cidade e já causaram sérios prejuízos ao sistema de água e esgoto urbano. O Secretário Adriano Branco disse, que pretende realizar uma série de *blitz* em estradas vicinais, para coibir o transporte por essas vias, inclusive por que, aproveitando-se desses desvios, os caminhões passam a trafegar com excesso de carga.

Segundo o Secretário, a principal preocupação é evitar que caminhões utilizem estradas vicinais para desviarem-se das balanças fixas, como vem ocorrendo no Estado. Recentemente, ele recebeu um telefonema do prefeito da cidade de Roseira, denunciando o uso de uma estrada inaugurada há 60 dias e que já está totalmente destruída.

\*\*\*\*\*

Já está circulando um estudo estabelecendo o limite de isenção (quantidade mínima) para 2 880 produtos perigosos fracionados. A lista fixa os limites entre 0 e 300 kg. Para alguns produtos, a quantidade mínima é de 5 kg, para outros de 50 ou 100 kg. Mas, a maioria ficou na faixa dos 250 kg.

\*\*\*\*\*

Somente agora, durante as comemorações do seu vigésimo aniversário, a Alaf, Associação Latino-americana de Estradas de Ferro, inaugura seu escritório de representação no Brasil. Instalada no edifício sede da Fepasa, em São Paulo, a Alaf terá como gerente o engenheiro Harold Araújo, da Rede Ferroviária Federal.

## O empresário Denisar não malufou. Nem o político

E a politicalha inunda agora, também, o transporte rodoviário de cargas, às vésperas do "pleito" de 15 de janeiro. Palco: Rio de Janeiro. O deputado federal pelo PMDB, Denisar Arneiro, eleito diretamente pelo município fluminense de Barra Mansa e, coincidentemente, uma das figuras mais atuantes do setor de transporte de carga — diretor-Presidente da Transportes Sideral e membro da Comissão de Transportes da Câmara — recebeu, em outubro, um aviso, feito pela Companhia Siderúrgica Nacional, de que teria suspensos todos os carregamentos de aço, que faz para aquela estatal, caso

não ficasse, desde já, comprometido, através de uma declaração pública, a dar seu voto ao candidato pedessista Paulo Maluf. Pouco depois, o próprio presidenteável procurou-o, desta vez com uma proposta mui interessante: para compensar o voto, Denisar receberia, nada mais nada menos, que a própria presidência da CSN.

Ou seja, tornar-se-ia patrão dele mesmo, ou cliente. Espera-se agora, que o deputado federal Denisar Arneiro bote a boca no mundo, numa das próximas sessões da Câmara Federal, quando surgirão mais detalhes a respeito. Isso é que é renovação de frota, não?

Faça já  
a sua  
assinatura



transporte moderno

  
Editora TM Ltda

ISRI®

Assentos pneumáticos

Para ônibus e caminhões.

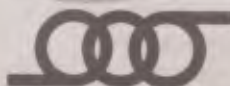
Evitam ao motorista cansaço e males da coluna.

Regulagem automática da suspensão a ar ao peso do motorista.

Excelente absorção de impactos.

Anatomia perfeita por regulagens múltiplas.

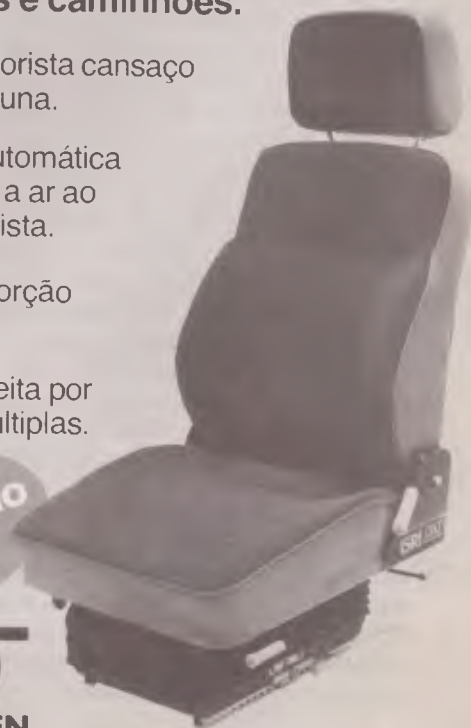
Suspensão a ar



ISRINGHAUSEN

Rua Jacuí, 474 - DIADEMA - SP - CEP 09900

Tel.: (011) 445.3599 - Telex: 11-44916 - ISRI BR



# A lei da intolerância



*Cumprir a chamada "lei da balança" não é tarefa fácil. As dificuldades começam já no carregamento do caminhão. A maioria das transportadoras e indústrias sequer dispõe de terminais adequados, quanto mais de balanças de pesagem. Isso, quando a carga não sai diretamente da lavoura.*

*Em certos armazéns e silos do Governo, é verdade, chegam até a funcionar algumas balanças. Mas, aquelas do tipo "balanção", que pesam o caminhão como um todo e não permitem saber as cargas por eixo.*

*Os mais bem informados diriam que estamos dramatizando um problema simples. Afinal, para que servem os sensores de carga, já produzidos em outros países pela indústria de instrumentos de precisão? Acontece, que esses aparelhos, além de ainda não serem fabricados no País, são caros e dificilmente poderiam ser adaptados aos caminhões já em circulação. O veículo precisaria recebê-los já na linha de montagem.*

*Na prática, portanto, o que acaba funcionando mesmo é o carregamento "a olho". E, por mais experimentado que seja o arrumador, o que falta de um lado, pode sobrar do outro.*

*De qualquer maneira, uma boa distribuição de cargas, dificilmente, livra o carreteiro ou motorista de dores de cabeça na estrada.*

*Trafegando em rodovias sabidamente esburacadas, está sujeito ao inevitável deslocamento do peso, sobrecarregando, quase sempre, o eixo trator da carreta.*

*O pior é que, quando o caminhão entra numa balança, o resultado da pesagem, dificilmente, coincide com a do posto anterior — nem com a do seguinte. E as diferenças, na maioria das vezes, não são nada desprezíveis. Vão desde centenas de quilos até algumas toneladas.*

*Assim, multiplicam-se as multas nas sucessivas balanças por onde vai passando o veículo. Se a fiscalização do primeiro posto autorizou o prosseguimento da viagem, como podem as autoridades dos postos seguintes aplicarem novas multas?*

*Diante de tamanha intolerância, não é de se estranhar que, durante seus dezoito anos de existência, a "lei da balança" tenha se transformado em poderoso instrumento de corrupção e em indiscutível ônus para a já combatida economia de transportadores e carreteiros. Ao mesmo tempo, multiplicaram-se*

*os desvios por estradas vicinais, sem condições para suportar o tráfego de caminhões pesados.*

*Em meio ao caos atual, merece todo o apoio o projeto do deputado federal Denisar Arneiro (PMDB-RJ), criando tolerância de 5% na pesagem dos caminhões.*

*Apresentado em agosto de 1983 e aguardando votação pelo plenário, o projeto conquistou o apoio das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes. No entanto, acabou, por uma interpretação equivocada, rejeitado na Comissão de Ciência e Tecnologia.*

*No seu parecer, essa Comissão argumenta com os conhecidos inconvenientes do excesso de carga (fadiga de peças, insuficiência de freios, congestionamentos, maior desgaste do pavimento, etc).*

*O que a Comissão não percebeu é que o projeto não propõe o aumento da carga por eixo. Antes, busca legalizar um fato cientificamente incontestável. Isto é, a inevitável imprecisão de qualquer aparelho ou instrumento de pesagem ou medida.*

*Algum tempo atrás, um Diretor do DNER declarou a TM que a precisão das tradicionais balanças mecânicas não vai além de 5%. Essa foi também a precisão adotada nas modernas balanças eletrônicas para a primeira pesagem do veículo, a 60 km/h.*

*Em suma, o que a aferição (por melhor que seja) pode fazer é indicar é uma moda (maior concentração de frequência dos resultados) — nunca eliminar o erro de pesagem. Em outras palavras, a balança pode muito bem acusar 42 t para um caminhão carregado com 40. E tome multa de 50% do salário mínimo por um excesso que não existe.*

*No entanto qualquer variação no intervalo de 38 a 42 t seria, estatisticamente, desprezível e não deveria ser punida. Compreendendo isso, tanto o DERSA, de São Paulo, quanto o DER do Paraná já incorporaram a tolerância de 5% às suas normas de fiscalização. Eis aí dois bons exemplos para o Governo Federal. E para o Congresso Nacional, que poderá tornar menos intolerante a velha "lei da balança".*



# Carga perigosa: Balanço de um ano de regulamento

No dia 6 de outubro de 1983, o Governo baixava o decreto 88 821, regulamentando o transporte de produtos perigosos. Incorporando maçadas normas da ABNT, o documento seria engordado, nos meses seguintes, por uma enxurrada de portarias, circulares e instruções.

Atônito, o transportador comum viu na nova legislação uma esfinge ameaçadora. Incapaz de decifrá-la completamente — quanto mais de colocá-la imediatamente em prática — temia ser por ela devorado.

Para tão generalizado temor contribuiu, principalmente, a intenção declarada do Ministério dos Transportes de aplicar o regulamento com todo o rigor. Em incontáveis reuniões com transportadores e entrevistas à imprensa, o ministro Cloraldino Soares Severo cansou-se de repetir, um duro recado. O Governo não estava disposto a postergar ou revogar nenhuma exigência do decreto. Os veículos inseguros — alguns, verdadeiras bombas ambulantes —, os motoristas incompetentes e as embalagens precárias seriam banidos das estradas. Assim como seriam varridas do setor as empresas despreparadas para transportar cargas perigosas.

Hoje, um ano depois, as ameaças foram cumpridas? O que ficam desses doze meses sob o império da nova lei? É possível conviver com a legislação de carga perigosa? Até que ponto o regulamento é mesmo intocável?

A primeira constatação é que a postura intransigente do Governo não passava de figura de retórica. Lembro-me de um encontro realizado no superlotado auditório da Rede Ferroviária, no Rio de Janeiro, no final de novembro do ano passado. Era a primeira vez que o Ministério, com as pompas de praxe, apresentava o regulamento aos empresários e a seus funcionários graduados.

Encarregado de abrir os trabalhos, o ministro, fazendo jus ao seu sobrenome, prometeu mover céus e terras. Nada de mudança ou adiamentos, advertiu, antecipando-se às previsíveis pressões dos transportadores. Chega de contemporizações, esse decreto é prá valer, acrescentou.

Poucas horas depois, no mesmo encontro, o secretário Geral de Transportes Terrestres, Francisco Magalhães, encarregava-se de cavar a primeira brecha na própria fortaleza oficial. O regulamento exigia a instalação imediata de tacógrafo em todos os veículos que transportam produtos perigosos. Pelo menos, em tese, portanto, caminhão sem tacógrafo já estava sujeito a multa e apreensão desde o dia 6 de outubro de 1983.

Naturalmente, nem por passe de mágica, toda a frota poderia se equipar com o aparelho de um dia para o outro. Como o decreto dava prazo de 365 dias para o transportador regularizar o certificado de capacitação do “veículo e equipamentos”, Magalhães não teve dúvidas. Incluiu o tacógrafo entre os equipamentos sujeitos a vistoria — e os empresários ganharam 365 dias para instalar o aparelho.

Nem um ano inteiro, no entanto, foi tempo suficiente. Agora, no dia 8 de outubro, com o novo prazo já quase

vencendo, as carteiras dos fabricantes de tacógrafos permaneciam vazias. O remédio foi uma nova portaria (veja matéria nesta edição) reescalando os prazos, de acordo com os dois algarismos finais das placas dos veículos.

Problema, finalmente, resolvido? Ainda não. O decreto estabelece claramente que todos os caminhões utilizados no transporte de carga perigosa devem ter tacógrafo. No entanto, a exigência aparece numa seção do decreto inteiramente dedicada ao transporte de cargas a granel. Forçada ou não, a interpretação de Magalhães também associou o aparelho aos tanques e contêineres.

Eis aí um belo pretexto para se reivindicar a isenção do equipamento para os veículos transportadores de cargas perigosas fracionadas.

---

*O Governo admite que assinou o decreto a toque de caixa, para não ser atropelado por uma enxurrada de regulamentos estaduais e municipais.*

---

À medida que o tempo foi passando, ficava claro que à postura legalista do Ministério e do DNER não correspondeu, até hoje, uma ação fiscalizadora mais decisiva. Exceto no Rio Grande do Sul, a fiscalização tem-se limitado, quando existe, a orientar. Ainda são raros os casos de multas.

Não que falem motivos para punições. Na verdade, apenas uma pequena parte da lei está implantada. Embora renomados técnicos do Denatran critiquem a simbologia da ABNT (na sua opinião, transforma os caminhões em verdadeiras árvores de natal), os painéis de segurança (com o número ONU e número de risco do produto) e os coloridos símbolos de risco já povoam nossas ruas e estradas, equipando, especialmente os veículos distribuidores de gás e petróleo.

Outro capítulo que, aos poucos, vai emplacando é o da documentação. A ficha de emergência, o envelope para o transporte e o certificado de despacho e embarque, apesar de todas as resistências, passam a integrar a rotina do transporte de produtos perigosos.

Tratam-se de exigências, digamos, burocráticas. Portanto, mais fáceis de se atender. Mesmo assim, não são poucas as dificuldades. As listas da ABNT, subitamente transformadas em lei, resultaram de uma apressada tradução de normas da ONU de 1977. Uma tradução tão ao pé da letra que a vulgar água-raz acabou convertida em “espírito branco”.

A natural falta de tempo impediu a entidade de pesquisar o número de risco de um grande número de produtos. E a montagem desse código não é tarefa para leigos.

Persiste ainda uma verdadeira batalha de filigramas jurídicas em torno da responsabilidade pelo preenchimento do Certificado de Despacho e Embarque. Pelo decreto inicial, o documento seria preenchido pelo “expedidor, com a expressa concordância do transportador”.

Como, nem sempre quem paga o frete é a mesma empresa que embarca a mercadoria, o Ministério dos Transportes tratou de expedir portaria definindo o expedidor (aquele que paga o frete) e o embarcador (aquele de onde sai a mercadoria). No entanto, talvez, por um lapso, preencher o certificado de despacho e embarque —

(item II, artigo 17), continuou sendo obrigação do expedidor — isto é, do destinatário, se o frete for FOB.

Além do mais, salvo o roteiro da viagem, não há no certificado nenhuma informação que já não figure em outros documentos, como a nota fiscal, manifesto ou conhecimento. Fora as dúvidas que o impresso vem criando, no caso de redespacho.

Falhas como essa e muitas outras, são frutos da pressa. O Ministro dos Transportes admite que assinou a regulamentação do transporte de produtos perigosos a toque de caixa, para não ser atropelado por projetos de regulamentação estaduais e municipais que, no final de 1982, proliferavam pelo País afora.

Pelo menos, no caso do Rio Grande do Sul, tal açodamento foi em vão. Poucos dias depois de assinado o regulamento federal, o governador Jair Soares baixava a lei 7 877, disciplinando o mesmo assunto. Nela, aparecem exigências como a Autorização Especial de Trânsito-AET, contratação de químico ou engenheiro químico responsável (para atestar a compatibilidade das cargas), escolha a critério das autoridades e registro da transportadora na Secretaria de Saúde e Meio Ambiente. Além do mais, as multas (limitadas pela lei federal a 250 ORTSs) podem chegar a 500 ORTNs.

Seguindo as pegadas da Assembléia Legislativa, a Câmara de Vereadores de Porto Alegre promulgou, em abril de 1984, lei municipal disciplinando o transporte de produtos perigosos por caminhões, vagões ou navios.

produtos perigosos, além de excessivamente extensa e indiscriminada, não estabeleceu nenhum limite de isenção.

Felizmente, o Governo percebeu rapidamente o equívoco. Hoje, já circula, nos bastidores, uma nova lista relacionando as quantidades mínimas a partir das quais o transporte de determinado produto passa a ser perigoso.

Mesmo na carga a granel, o regulamento faz exigências difíceis de atender pelo menos, a curto prazo. É o caso, por exemplo, do certificado de capacitação. O prazo inicial (365 dias) teve de ser reescalonado (veja matéria nesta edição). Mais ainda: por enquanto, o certificado só será exigido para equipamentos que já contam com normas de inspeção (derivados de petróleo, álcool, cloro, ácido sulfúrico e gases criogênicos). Os demais ficam na dependência da ABNT — melhor dizendo, da boa vontade de alguns abnegados.

*Uma vez desencadeado, o próprio processo de regulamentação está-se encarregando de superar os obstáculos que vai encontrando pelo caminho.*

Nesse caso, incluem-se também as normas de compatibilidade dos produtos a granel. O projeto, já votado, há alguns meses, tramita ainda pelos canais competentes daquela associação.

Quanto à compatibilidade entre produtos fracionados, a situação é ainda mais difícil. Apesar de esforços das entidades como a Abiquim, elaborar listas ou tabelas combinando quase 3 mil produtos e definindo quais deles podem ou não ser transportados juntos não constitui tarefa fácil.

Uma empreitada que também está se revelando mais difícil do que se imaginava consiste em relacionar os produtos extremamente perigosos, que exigirão escolta. Porém, a dificuldade, no caso, é muito mais política e comercial do que propriamente técnica.

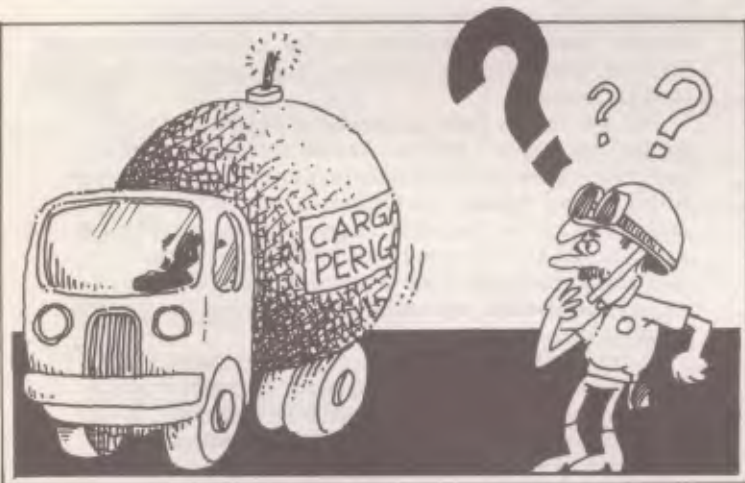
No treinamento dos motoristas (que o regulamento torna obrigatório), no entanto, há alguns progressos. Mesmo sujeito a críticas, já existe uma proposta de curso do Senai (duração de 40 horas) sendo examinada pelo Contran.

Outra área onde a regulamentação caminha, embora devagar, é a da criação de pontos de estacionamento. Alguns Distritos do DNER chegaram a definir tais locais, que estão sendo mapeadas pela Diretoria de Trânsito. Agora, anuncia-se o credenciamento de postos de gasolina para essa finalidade.

Os mesmos progressos não podem ser creditados à exigência de comunicação do itinerário com 72 horas de antecedência, quando o veículo atravessar áreas densamente povoadas, mananciais ou reservas florestais e ecológicas. O Detran de São Paulo, por exemplo, chegou a baixar uma Portaria sobre o assunto. Mas, diante das dificuldades práticas, não teve outro remédio, senão revogá-la.

Em suma, no primeiro aniversário do decreto 88 821, ainda há poucos progressos e vitórias a comemorar. Isso não significa, porém, que, apesar de apressado e — em alguns casos — equivocado, o esforço tenha sido inútil.

Pelo contrário, o decreto representou o primeiro — e, talvez, o mais importante — passo de uma longa caminhada, fadada a contribuir decisivamente para aperfeiçoar o transporte de cargas perigosas. Uma vez desencadeado, o próprio processo está-se encarregando de, aos poucos, superar os obstáculos que vai encontrando pelo caminho.



Mais radical, o Contran, em parecer de 30 de março deste ano, não admite nem mesmo leis supletivas. Alega que o assunto já está exaustivamente regulamentado pela União. No Ministério dos Transportes, prevalece a mesma opinião. Se é assim, por que não abolir logo tão embaraçoso conflito de leis? Aparentemente, o Governo Federal tentou resolver o problema, sem sucesso, pelos caminhos políticos. A essas alturas, descartada tal solução, restaria ao Ministério dos Transportes acionar a Procuradoria Geral da República para derrubar judicialmente as legislações dos Estados e Municípios.

Também no controvertido capítulo da carga perigosa fracionada, a pressa foi má conselheira. Toda a discussão do regulamento concentrou-se nos produtos a granel. Porém, apesar dos alertas de algumas entidades, a legislação acabou encampando, de passagem, em dois ou três artigos, a carga fracionada.

Em suma, a regulamentação peca pela ausência de um tratamento diferenciado e mais próximo para os produtos fracionados. Para agravar ainda mais a situação, a lista de

Você sabe melhor do que ninguém que veículo parado não rende. Por isso, quanto menos demorar na oficina mais rentabilidade seu Scania lhe dá. E o melhor caminho para que isto aconteça está facilmente ao seu alcance: no Concessionário Scania você garante a qualidade, o sucesso, o preço justo e a rapidez do serviço. Garante para seu Scania menos tempo de oficina, mais tempo de trabalho.

No Concessionário, seu Scania está nas mãos de mecânicos especializados em Scania. Equipamentos e ferramentas especialmente criados para, sem danos, analisar, desmontar e montar qualquer componente Scania só existem no Concessionário Scania.

Quando seus negócios estão em jogo, você tem que escolher o melhor. E para um veículo Scania, o melhor é uma oficina Scania.

# SÓ ENTREGUE SEU SCANIA NAS MÃOS DE QUEM SABE O QUE FAZ.



**SCANIA**  
O nome mais respeitado em veículos e motores



## Neuto Volta

NTC perde, *TM* ganha. E ganhamos todos nós, assíduos leitores, com a volta do mestre Neuto, de quem já tive a felicidade de ser aluno. Feliz retorno.

**Francisco A. Del Bianco** – Gerente de Logística – Copa Cia de Papéis – São Paulo, SP.

À revista *Transporte Moderno*, nossos sinceros parabéns pelo retorno do Engº Neuto Gonçalves dos Reis. A trincheira que *TM* mantém na luta por uma revista digna necessita deste comandante. **Eduardo Horus Serra** – Diretor Administrativo – Horus Serra Ltda – São Paulo, SP.

Caro Neuto: Apesar da sua saída da NTC ter produzido um vácuo difícil de preencher, a sua volta à direção da Editora *TM* Ltda, com certeza, produzirá frutos que beneficiarão extraordinariamente o TRB.

**Braz Paulo Salles** – Presidente da Associação Profissional das Empresas de Transporte de Carga de Piracicaba – Piracicaba – SP.

Minha satisfação com a notícia de seu retorno à frente da *TM* foi tão gratificante quanto a sua venturosa estada com Secretário Técnico e Diretor da NTC. Felicidades **Douglas Tessitore** – gerente de Novos Produtos – Fepasa, Ferrovia Paulista – São Paulo, SP.

Tenho a grata satisfação de cumprimentá-lo pelo retorno às trincheiras de *Transporte Moderno*, revista que, sem dúvida alguma, representa um enorme peso dentro do setor de Transporte Rodoviário de Carga, ao qual também fazemos parte. Aproveito para parabenizá-lo, também, pelo brilhante e eficiente trabalho realizado na NTC.

Queremos registrar, também, o nosso muito obrigado pelo apoio que sempre tivemos, tanto na NTC com na *TM*, e, ao mesmo tempo,

colocar nossa Associação ao inteiro dispor.

**José da Fonseca Lopes** – Presidente da ABCAM, Associação Brasileira dos Caminhoneiros – São Paulo, SP.

## Roubo de carga

Nossos efusivos cumprimentos pela matéria sobre roubo de cargas, publicada em *TM* nº 247, agosto 1984.

**Valmor Weiss** – presidente do Setcepar e Coordenador Nacional do Grupo de Segurança Patrimonial – Curitiba, PR.

## Tese acadêmica

Com relação à publicação de “Tese Acadêmica é Aplicada em Transporte”, nessa conceituada revista do mês de maio, nº 244, seção ATUALIDADES, permita-nos esclarecer e expor o que se segue:

a) Desde o princípio – em tese – concordávamos e concordamos ainda, com um novo plano de transporte coletivo urbano para Campina Grande. Não, com o aqui implantado: as ineficiências de tráfego e de trânsito fluem em conseqüência do “estudo” primário elaborado pela equipe coordenada pelo sr. José Alex Sant’anna. A falta de uma malha viária à altura do plano é uma das variáveis inibidoras da eficiência do mesmo;

b) Não procede a informação de que o número de ônibus foi reduzido de 105 para 85. Na verdade, aquele número foi reduzido para 65 até o dia 04 deste mês, estando atualmente em 78 que, ainda insuficiente, continua gerando super-lotações tão prejudiciais aos usuários. A conseqüente má prestação de serviço é outra variável inibidora de eficiência;

c) Não procede, também, a informação de que o IPK de 4,4 foi mantido. Para um percurso médio beirando os 20 quilômetros, o índice adotado pela comissão técnica da municipalidade – chefiada por aquele cidadão – foi arbitrariamente elevado para 4,9 forçando, artificialmente, uma queda de preços das passagens;

d) Procede a informação de que a tarifa, da época, foi reduzida de Cr\$ 147,00 para Cr\$ 110,00. Não como resultado de uma pretensão racionalidade. Mas, pelo resultado de uma política demagógica em cima dos transportes urbanos. A verdade é que aquela comissão técnica, após estudos realizados, chegou à conclusão de que a tarifa deveria ser de Cr\$ 147,00. Contudo, o senhor Prefeito Municipal decretou a tarifa “social” de Cr\$ 110,00, porquanto esta é que foi aprovada por uma “Comissão Tarifária” constituída de leigos, visceral e festivamente contra a iniciativa privada. No último aumento (dia 05 do corrente), o estudo da comissão técnica determinou Cr\$ 250,00 para a nova tarifa. A “Comissão Tarifária” votou e o senhor Prefeito decretou Cr\$ 220,00 e exigiu – por cima – que as empresas colocassem mais 13 ônibus em circulação, atingindo o total de 78 acima aludido.

e) Procede, finalmente, que o consumo de óleo diesel teve redução em torno de 23%. Lembramos apenas que, naquele momento, a frota foi reduzida em 40%.

Não acreditamos que um projeto de tese calcado em tamanha manipulação – por tão grosseira – venha ultrapassar, sequer, o crivo do orientador acadêmico. (...) **José Borges de Medeiros** – Presidente do Sindicato das Empresas de Campina Grande – Campina Grande, PB.

## Gás metano

*Transporte Moderno* publicou à página 47 do número de agosto palavras que teriam sido pronunciadas pelo sr. Augusto César S. de Aguiar, Assessor Industrial da Saab Scania, durante sua palestra “Combustíveis Alternativos: Uma Opção?”, por ocasião do Seminário “Novas Metas do TRP”.

Com referência a acidente que teria havido há dias neste Instituto, a informação é imprecisa. Nos quase três anos em que o IPT vem trabalhando com gás metano, quer

sob a forma comprimida, quer sob a criogênica, não houve em suas instalações nenhum acidente; o mesmo pode-se afirmar a respeito dos veículos convertidos por nós e que já rodaram centenas de milhares de quilômetros.

O Dr. Aguiar talvez tenha sido erroneamente informado sobre acidente leve ocorrido há quase dois anos, durante a montagem do segundo posto de abastecimento de gás de Vila Leopoldina.

Quanto “as experiências com gás natural ou não, taxadas de canhestras e de fundo de quintal, por se realizarem longe das vistas dos fabricantes, deixamos de opinar por não termos maiores detalhes.

Da parte deste Instituto, temos mantido contato com os diversos fabricantes, tanto de motores como de componentes, e dos quais temos recebido toda colaboração.

Talvez o Dr. Aguiar tenha feito um desabafo, já que a indústria automobilística, no país, vem sendo, de certa forma, pressionada por desenvolvimentos que se iniciam fora dos seus centros de pesquisa. Com o etanol, foram os trabalhos do Centro Técnico Aeroespacial; com o metano, foram os trabalhos do IPT.

Mas, cedo ou tarde, a nossa indústria automobilística se engaja no processo, o que já permitiu a esplêndida realidade do Pró-Álcool. Não está distante o momento em que veremos até “Scania” a metano.

**Nedo Eston de Eston** – Assessor da Diretoria Executiva – IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas – São Paulo, SP.

*Augusto César Saldiva de Aguiar, consultado por telefone, confirma sua afirmação durante o referido Seminário, promovido pela Editora TM. E mais: o acidente foi relatado pelo Dr. Francisco Baccharo Nigro, responsável pela área de Pesquisa de Motores do próprio IPT, durante o XII Encontro dos Centros de Apoio Tecnológico, realizado em Brasília, de 24 a 26 de julho de 1984.*

# Com o sistema Bandag de recapagem você gasta menos e roda muito mais.

O sistema Bandag de recapagem de pneus é mais econômico.

O seu ônibus ou caminhão vai ficar menos tempo parado porque, além do processo ser mais rápido, o custo por quilômetro é menor e você economiza na manutenção.

Com a segurança que o sistema Bandag oferece, você obtém uma maior facilidade de balanceamento e maior resistência a perfurações. E, acima de tudo, o pneu tratado pelo sistema Bandag, roda muito mais.

Faça a experiência:

Use o sistema Bandag num veículo e a recauchutagem comum em outro, sob condições de uso iguais. Você vai estar pagando para ver. Na recauchutagem comum, é claro.



**O mais confiável do mundo.**

- Campinas: D. Paschoal - Fone: (0192) 31-8666 - R/174
- Catanduva: Nevoeiro Comércio de Pneus - Fone: (0175) 22-1377
- Diadema: Tyresoles de Diadema - Fone: (011) 266-2042 - 266-1497
- Londrina: Jabur Pneus - Fone: (0432) 27-0400
- Mogi das Cruzes: Budin Recauchutagens - Fone: (011) 469-8011 - 469-8036
- Montes Claros: Montes Claros Diesel - Fone: (038) 221-6988
- Recife: Cometa - (081) 222-3867
- Rio de Janeiro: D. Paschoal - Fone: (021) 580-3925.



# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 22 — Nº 249 — SETEMBRO, 1984 — Cr\$ 2 200,00



Editora TM Ltda

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

## transporte moderno

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

### REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto  
Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior, Jaime A. Mendes (São Paulo) Roberto Galletti (Rio)  
Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros  
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122  
Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefones: 221-9404  
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 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo  
Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos  
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo (São Paulo)  
Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.  
Representantes internacionais:  
África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd. - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062, Johannesburg; Alemanha Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; Austrália: Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; Áustria: Internationale Veriagsgesellschaften - A-1037, Wien Veitlhgasse 6; Bélgica: Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren 1150 - Brussels; Canadá: International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3; Coreia Média Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Kough - C.P.D. Box 4100 - Seoul; Espanha: Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; Estados Unidos: The N. S. De Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; Finlândia: Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10; França: Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; Holanda: Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 3B - Amsterdam 1004; Inglaterra: Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; Itália: Publicitas S.p.a. - Viala E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; Japão: Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F - 3-16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; Polónia: Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136; Portugal: Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; Suécia: Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; Suíça: Mosse Annoncen AG - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO  
Rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.  
Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira  
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira  
Distribuição: Distribuidora Lopes  
CPD: Lina Salto

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 24.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 sequencial - telex 36907 CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar: Cr\$ 2.200,00. Edições especiais: Cr\$ 3.500,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave das transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29/3/63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76, C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



## Em discussão: Cargas perigosas e regulamentação

TM vai a campo e pesquisa, entre os empresários dos setores de transporte de carga e o de produtos perigosos, quais são os reflexos causados pelas novas regras implantadas sobre os respectivos setores. *Págs. 22 e 30*



Atualidades . . . . . 3  
Neuto escreve . . . . . 8  
Cartas . . . . . 12  
Carga aérea . . . . . 36  
Planejamento . . . . . 48

## A esperança está presente no Salão do Automóvel

O incremento nas vendas de veículos reflete-se em 15% mais expositores, neste ano, do que os presentes em 1981. Como a Transpo, o Salão será, também, uma vitrina para os veículos de carga e os coletivos de passageiros. Visite-o, a partir da *página 16.*



## Ro-ro nacional aumenta oferta e eficiência

Depois de enfrentar muitos percalços parece que, enfim, o transporte roll-on-roll-off coloca sua vigésima embarcação na água. As perspectivas desta vez, são das melhores. Alguns dizem, inclusive, que é o futuro da cabotagem nacional. *Pág. 40*

Congresso IRF . . . . . 56  
Transporte Ferroviário . . . . . 47  
Transporte Rodoviário . . . . . 54  
Entrevista: Reginald Uelze . . . . . 58

Capá: Ro-ro  
Foto de Fernando Barros

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de *Transporte Moderno*. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.