

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 24 - Nº 282 - JULHO, 1987 - C-8-00,00



Editora TM Ltda



## O transporte de sensíveis

**Enasa ainda  
acredita  
no Brasil**



**AVIAÇÃO**

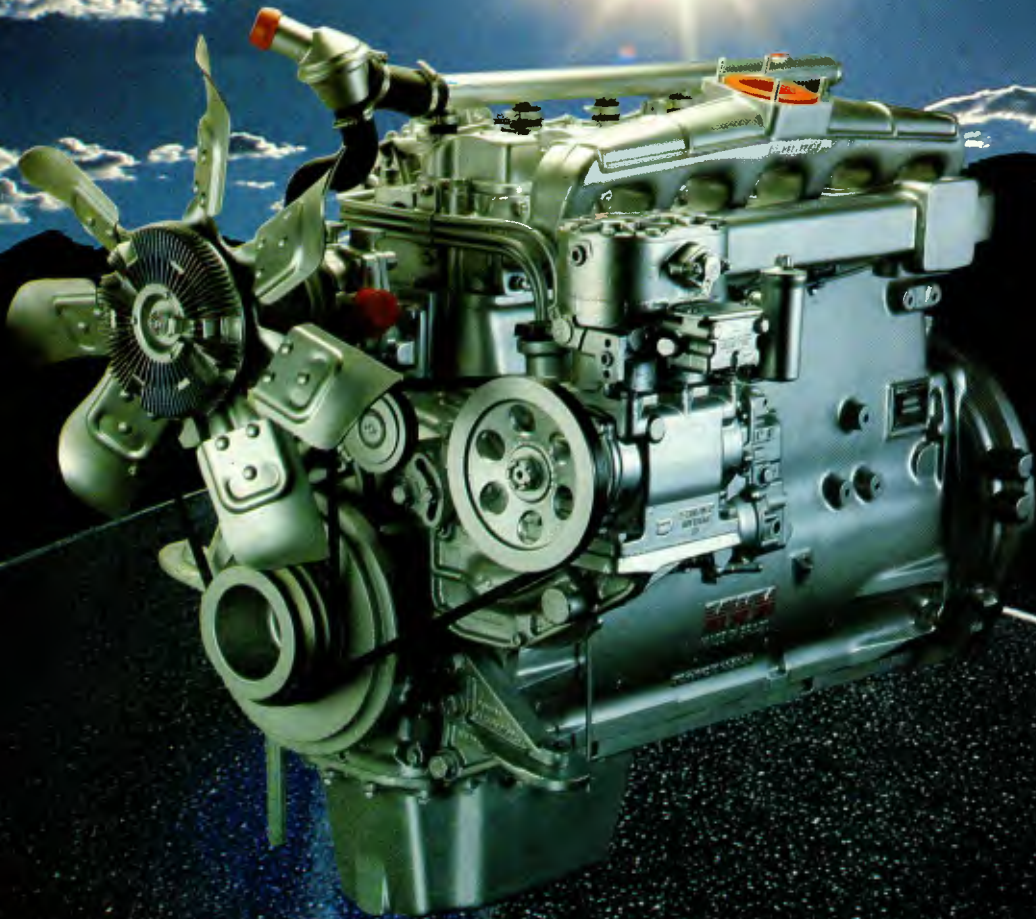
**As atrações de  
Le Bourget**

MOTORES



BRASIL

# O Motor do Caminhão.



Depto de vendas: tel. (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.



## Defeito exige troca de caixa de direção em caminhões GM

Os caminhões leves da série 40, da General Motors, a álcool, diesel e gasolina, que saíram de fábrica este ano, equipados com direção hidráulica, correm o risco de estar com defeito na caixa de direção. Ao montar um deles, a GM constatou um eixo quebrado. Por isso decidiu cha-

mar os adquirentes de 430 veículos compreendidos entre as séries HG010560 e HHC017054, para substituição da caixa inteira.

Embora a D.H.B., fornecedora desse componente, se recuse a fazer qualquer declaração sobre o assunto, quando consultada por TM, a General

Motors informa que o aço SAE-4620H, de que é feito o eixo (peça principal da caixa) não teria recebido o tratamento térmico exigido pelas especificações. Por isso, estaria sujeito a quebra quando as rodas dianteiras fossem submetidas a impacto anormal. Descarta, porém, negligência por parte do fornecedor, uma empresa do mesmo grupo.

A fábrica assegura não ter havido, até agora qualquer registro de acidente com esses veículos, embora informe que, em caso de quebra do eixo, o motorista perderia o controle direcional. Para prevenir acidente é que a fábrica resolveu convocar, pela mídia e por carta, os proprietários desses veículos. Mesmo assim, menos de 10% haviam comparecido à rede de concessionários para a substituição que é gratuita e não leva mais do que uma hora, segundo a fábrica.

## Volvo cria programa de segurança

No ano passado, ocorreram 710 mil acidentes de trânsito, causando 25 mil mortos e 350 mil feridos. Só nos 45 mil quilômetros de rodovias federais (30 mil esburacados e sem sinalização), morreram, no mesmo período, 6 700 pessoas — estima-se que outros 4 mil faleceram fora do local do acidente. Calcula-se que o Brasil perde US\$ 1,5 bilhão por ano com os acidentes de trânsito.

Foi exatamente esse quadro assustador que a Volvo escolheu como “gancho” para a comemoração dos seus dez anos de Brasil. Durante o final deste 1987, a fábrica sueca estará investindo US\$ 180 mil no seu Programa Volvo de Segurança. “O objetivo é aumentar a segurança e diminuir os acidentes nas estradas”, explica o diretor Hilton Trevisan.

Para tanto e, de quebra garantir espaço na imprensa, a empresa está lançando o Prêmio Segurança nas Estradas. Dividido em três categorias — motoristas profissionais, jornalistas, (este, com etapas regional e nacional) e geral — o prêmio vai levar à Suécia e a uma excursão pelo Brasil os autores dos melhores trabalhos buscando o aumento da segurança das rodovias, dos veículos e dos equipamentos.

Para arrematar, os dez anos da Volvo terão também dois eventos importantes. Um deles será uma câmara técnica, reunindo, dia 3 de agosto, em Curitiba, todas as entidades com atuação no setor rodoviário. Essa câmara vai gerar material para um seminário aberto ao público, dia 1º de setembro, em São Paulo. Para o seminário, a montadora está convidando importantes técnicos suecos.

## Tanque de alumínio Recrusul recebe mais dez encomendas

Apesar da retração média de 40% registrada no mercado interno de carroçarias neste semestre, comparado com igual período do ano passado, a Recrusul anuncia significativas encomendas que podem caracterizar a exceção da regra. “Nós também acusamos considerável queda no volume de vendas e quem disser o contrário está faltando com a verdade”, diz Clovis Alberto Wosiak, gerente Nacional de Vendas.

Mas o contrato fechado há pouco dias com a Shell devolveu o entusiasmo às linhas de produção da encarregadora em Sapucaia do Sul, que trabalhava em regime de entressafra. A subsidiária brasileira da Shell encomendou mais dez unidades dos tanques de alumínio autoportante com sistema de carga e descarga tipo *bottom loading* e de recuperação de gases voláteis (*vapour recovery*), além dos quinze

adquiridos anteriormente. A Shell chilena comprou a sexta, de um total de dez unidades do mesmo equipamento e a subsidiária de Paramaribo, no Suriname, adquiriu a primeira de uma série de doze encomendas.

Esse tipo de tanque substitui os convencionais de chapas de aço galvani-

zado e é largamente usado na Europa e Estados Unidos para transporte de derivados de petróleo. Seu custo equivale ao dobro dos convencionais, porém a Recrusul assegura que o investimento inicial é compensado pela alta resistência das ligas especiais de alumínio à corrosão, à maior capacidade de carga, devido ao menor peso, menor consumo e menos gastos na manutenção, além da vida útil muito maior.



## Tecnologia dá prêmio à Recrusul e ajuda a vender

A Recrusul está investindo em novas tecnologias. Sua última *cria* é o semi-reboque construído a partir de desenho e projeto desenvolvidos pelo sistema CAD e adquirido pela Esso. Construído em alumínio, o tanque é dividido em quatro compartimentos e tem volume útil de 36 mil litros. Segundo Clóvis Wosiak, diretor da Recrusul, esse equipamento faz parte de um novo conceito de transporte de combustíveis que exigirá modificações nas instalações existentes no país e na sistemática operacional para trazer maiores vantagens em termos de segurança e agilidade operacional proporcionando, inclusive, a redução da frota, diminuindo custos de manutenção, perda do produto, além de propiciar maior proteção ao meio ambiente.

O uso do computador no desenvolvimento do pro-



duto acabou conferindo à empresa um prêmio Destaque em Tecnologia, pela IBM mundial, entregue, em Porto Alegre.

Nem por isso, a empresa está tranqüila. A partir de julho, começa a comercializar seus produtos por consórcio, administrado pela Autoplan, de Curitiba, e espera a queda dos juros ao patamar dos 10% ao mês, com o novo plano econômico, para que as previsões de desempenho deste ano não sejam frustradas.

## Autolatina agora é oficial

A Volkswagen AG, de Wolfsburg, e a Ford Motor Company, de Dearborn, concluíram, dia 1º de julho, todos os atos legais necessários à constituição da Autolatina - Comércio, Negócios e Participação Ltda. O capital da nova empresa é formada por 51% de ações da Volkswagen do Brasil S.A. e 49% de ações da Ford Brasil S.A.

A Autolatina passa a controlar todas as ações de pesquisa, desenvolvimento e produção de veículos e componentes das duas empresas no Brasil e Argentina, além das coligadas financeiras de crédito, consórcio, leasing e seguros. A *holding* coordena também as operações da Autolatina argentina, formada na mesma data, com a fu-

são da VW e da Ford naquele país. As duas empresas manterão a identidade e a individualidade de seus produtos, assim como de seus 1 500 revendedores autorizados nos dois países.

No ano passado, as vendas de veículos das duas marcas somaram 630 mil unidades nos dois países, onde operam quinze fábricas com capacidade anual para 900 mil veículos. No mercado brasileiro, por exemplo, a Volkswagen e a Ford venderam mais de 500 mil veículos (inclusive caminhões) em 1986. O faturamento conjunto atingiu US\$ 3,47 bilhões. Desde que operam no Brasil, as duas fábricas já venderam mais de 9,7 milhões de veículos e exportaram outros 990 mil.

## Juros provocam cancelamento de contratos de armadores

Até o final de abril, pelo menos três armadores - cujos nomes não foram revelados - rescindiram seus contratos com o Estaman - Estaleiro Manaus - para a construção de embarcações, sem que hajam perspectivas de renovação, enquanto persistir a atual crise na economia brasileira. "Esta é a tendência dos armadores, de modo geral, já que a política econômica do governo não oferece condições de renovação de frotas", afirmou o vice-presidente do Sindarma, Alcy Hagge Cavalcante.

Sabedor agora da situação destes armadores, Alcy disse que, infelizmente, suas previsões feitas há alguns meses, estão-se concretizando, e "quem está perdendo com isto é a na-

vegação interior". Destacando que, com os extorsivos juros bancários, quase nenhum armador terá condições de suportar tanto aperto financeiro, Alcy diz que "os juros médios de 20 a 25% ao mês inviabilizam praticamente toda e qualquer atividade no setor de construção naval".

Para o presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval, Marcilon de Oliveira Araújo, a situação está pior do que se imagina. Endossando as opiniões de Alcy, Marcilon explica que tanto armadores como construtores navais estão sem a mínima perspectiva de reaquecimento imediato do setor, "enquanto o governo não mudar sua política econômica.

## Boicote derruba compulsório

E o boicote deu resultado. Em atitude inédita na história da indústria automobilística, a rede de revendedores, através da Abrave - Associação Brasileira de Distribuidores de Veículos Automotores, suspendeu por onze dias a compra de veículos para pressionar o governo a eliminar o empréstimo compulsório e reduzir os impostos. Estes ainda não foram baixados, mas o compulsório caiu, por decreto-lei do presidente da República.

Mas o *locaute*, como preferem as montadoras, deixou consequências desagradáveis: um estoque recorde de 37 mil veículos nos pátios das montadoras e onze dias sem faturamento; demissões de mais de quatro mil empregados e férias coletivas em quase todas as fábricas. Na verdade, o estoque vinha se acumulando desde o começo do ano, por falta de primeiros e, depois, pela

queda nas vendas do mercado interno que o boicote só fez agravar desequilibrando ainda mais o mercado.

Das fábricas de caminhões, a menos prejudicada teria sido a Mercedes Benz, cujos concessionários romperam com a decisão da classe e o boicote só durou dois dias úteis.

Em pior situação, ficou a Volkswagen que, além de estocar dois mil caminhões (equivalentes a quase dois meses de produção), concedeu férias coletivas.

A Ford, com 2 200 caminhões, não tomou qualquer medida contra empregados, segundo Luc de Ferran, diretor de Caminhões da Autolatina. A Scania acumulou 167 veículos no pátio, suspendeu a produção e ainda demitiu 177 dos 3 148 empregados. A General Motors acumulou cerca de 500 caminhões e também deu férias coletivas.

## Definida diretoria, disputa persiste na Fetransul Nova diretoria da ANTP já prepara evento

A disputa política entre os sindicatos das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga dos três estados sulinos ainda não acabou, mesmo após a formação da chapa provisória da Federação dos Transportadores do Sul, que confirmou Edgar Thonsem, do sindicato de Blumenau na presidência. O nome de Valmor Weiss - ex-presidente do sindicato paranaense e antigo aliado de Thonsem na primeira vice-presidência, enfraquece, claramente, a posição do atual presidente Areli Teixeira de Lara. Segundo Thonsem, Lara continua ameaçando não participar da Fetransul, embora seu diretor-secretário, Nelson Vitor Koerich, conste no final da lista dos membros do Conselho Fiscal.

Nilson Faria, novo superintendente Administrativo Financeiro da NTC/Fenatac, que esteve em Criciúma (SC) por ocasião da escolha da chapa, nega

qualquer racha. Mas o próprio Thonsem garante que "se a fofoca continuar, Santa Catarina tem condições, com seus cinco sindicatos, de fazer sua própria federação.

A disputa, porém não termina aí. Os três sindicatos gaúchos continuam reivindicando a sede da entidade. Tanto assim que o artigo primeiro do estatuto continua indefinido. Enquanto os catarinenses propõem uma cidade "neutra", Florianópolis, o assessor jurídico do sindicato gaúcho Ubajara Sffoglia, nomeado assessor jurídico da Fetransul, "ficou de redigir o texto final", como lembrou Faria. A NTC/Fenatac tem defendida como sede a cidade de Porto Alegre, por ser a maior da região.

Seja como for, foi dado o primeiro passo para a formação da entidade, em atendimento aos propósitos anunciados pelo presidente

da NTC/Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro de desenvolver "um sistema de representação pujante e sensivelmente ampliado". A federação nacional seria dividida em, pelo menos, cinco federações regionais: além da Fetransul, a Fetracan, no Nordeste, outra unindo Rio, Minas e Espírito Santo e outra no Centro-Oeste. Prometeu ainda ampliar de 23 para cinquenta os atuais sindicatos (mais um foi criado recentemente em Criciúma) e "elevar de cinquenta para, pelo menos, cem os núcleos decisórios em todo o país.

A Fetracan - Federação dos Empresários de Transporte de Carga do Nordeste, também já tem presidente provisório. É Adalberto Bezerra de Mello Filho, veterano líder dos transportadores pernambucanos. Alagoas acaba de ganhar seu sindicato, presidido pelo transportador Pedro Barbosa Ramos.



A ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos elegeu sua nova Diretoria para o biênio 1987-89. Alcindino Bittencourt Pereira, ex-secretário de Transporte Urbano do Ministério do Desenvolvimento Urbano e atual presidente da Comec - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, substituiu na presidência a Márcio Junqueira de Souza e Silva, atual presidente da Mafersa.

Para vice-presidente, foi eleito o presidente do metrô de São Paulo, Antônio Sérgio Fernandes. O Conselho Diretor foi composto por outros dezesseis membros, representando organismos de transportes de todo o país.

Completando este ano seu décimo aniversário, a ANTP tem 111 associados. Através de seus congressos, seminários e publicações, tem participado intensamente da evolução dos transportes coletivos.

Atualmente, a entidade prepara seu VI congresso, programado para o Centro de Convenções da Bahia, entre 25 e 28 de agosto. Nesse encontro o grande destaque será a discussão da garantia do direito de locomoção das pessoas pela nova Constituição. Haverá também a apresentação de estudos e teses para melhorar os serviços de transportes nas cidades brasileiras.



### Petroleiros do Caneco vão substituir barcos afretados

O estaleiro Caneco assinou contrato de financiamento com o BNDES para a construção (no prazo de

três anos) de três petroleiros de 33 mil tpb, no valor de US\$ 33 milhões cada. Esses navios substituirão

embarcações afretadas da Petrobrás e ficarão prontos em agosto e dezembro de 1989 e abril de 1990.

Faz parte também do contrato a construção de dois navios *ro-ro* de 12 400 tpb (US\$ 1 343 244 cada), encomendados pela Transroll para transportar automóveis para a Costa Leste americana, Costa Oeste da América Latina e Mediterrâneo. Substituindo também embarcações afretadas, os navios serão entregues em junho e dezembro de 1989 perfazendo um total de cinco unidades.

O Caneco lançou ao mar, no dia 26 de junho, o navio Seamar, especializado na estimulação de poços de petróleo. No montante de US\$ 5,5 milhões e projetado pelo sistema CAD (Computer Aided Design), o navio será utilizado pela empresa Serviços de Apoio Marítimo Ltda., subsidiária da Monteral Engenharia.

## Mercado de caminhões tem queda recorde no semestre



A curva descendente do mercado automobilístico, iniciada pelos veículos de passeio atingiu em cheio os caminhões leves, médios e pesados nos últimos meses. Em junho, chegou até ao segmento dos ônibus que vinha mantendo considerável crescimento: caiu 0,2%, mas o resultado do semestre continua positivo, se comparado com igual período de 1986. Enquanto os caminhões caíram em média 27,2%, os ônibus cresceram 16,8%.

Os dados são da Anfavea - Associação Nacional dos fabricantes de Veículos Automotores, que não separa os segmentos de carros de passeio, uso misto e caminhões das marcas Volkswagen, Ford e General Motors. Enquanto as vendas internas da Volvo caíram 40,2% no semestre, a Scania acusou queda de 20,0% e a Mercedes Benz,

de 5,9%. Só a Agrale obteve resultados positivos: 3,2% sobre o primeiro semestre do ano passado.

A Anfavea atribui 'o fraco e preocupante desempenho do setor' às dificuldades de comercialização provocada pelos cortes nos investimentos oficiais em financiamento, como a Agência Especial do BNDES, Finame, ao aumento dos impostos - IPI de 30% nos caminhões e de 25% nos cavalos mecânicos -, além da alta dos juros e da própria redução das atividades econômicas do país.

As perspectivas para o segundo semestre, segundo a Anfavea, estão diretamente relacionadas à redução do IPI e à ampliação do prazo e do percentual de financiamento pela Finame, conforme disse André Beer, presidente da Anfavea.

## Mercado exportador se amplia

Embora não tenham conseguido compensar as perdas do mercado interno com exportações, as montadoras registraram no semestre um resultado 41,4% maior do que nos primeiros seis meses de 1986. A opção pelo mercado interno, iniciada com os carros

mundiais se estendeu aos caminhões. A Ford distribuiu se Cargo para os EUA e demais subsidiárias da empresa na Europa. A VW produz o 13-210. Enquanto a Mercedes, Scania e Volvo têm buscado ampliar seu mercado nos países do terceiro mundo.

## Plano Bresser obriga Codesp a reduzir obras em Santos

A duplicação do corredor de exportação e a ampliação do terminal de contêineres, duas das grandes prioridades do porto de Santos, estão ameaçadas pelo "Plano Bresser". Quem admite isso é o próprio presidente da Codesp, Hélio Nascimento. "No atual exercício", diz ele, "estamos apenas executando obras iniciadas no ano passado. Mesmo porque, nosso programa de dispêndios globais ainda não foi definido pela Sest".

O presidente da Codesp revelou ainda que o porto de Santos está com suas tarifas defasadas devido aos aumentos irrealistas concedidos no passado e porque não foi beneficiado por nenhum reajuste em 1986. Acrescentem-se a esse quadro os ganhos salariais obtidos pelos empregados.

Com o "Plano Bresser", que Nascimento considera "necessário", apenas o projeto de recuperação do cais entre o Valongo e o Paquetá, uma das grandes prioridades da empresa, não será afetado. Essas obras compreendem a recuperação de 2 249,50 m de cais, destinados a movimentar carga geral e, op-

cionalmente, graneis sólidos. Compoem ainda o projeto duas linhas de armazéns, edificações de apoio e vias férreas ao longo de toda a obra. Isso representará a criação de doze novos berços de atracação, que ajudarão a reduzir os grandes congestionamentos do porto.

Estudo elaborado pela Planave revela que a obra permitirá economia de Cz\$ 2,666 bilhões a partir de maio de 1990, a preços de 1987.

Na área de transporte rodoviário, o projeto é considerado essencial para permitir a conexão direta do sistema rodoviário regional com o porto. O estudo do Planave assegura que o projeto economizará Cz\$ 2,3 bilhões (a preços de janeiro de 1983) de combustível a partir de 1990.

No início de julho, o BNDES aprovou financiamento de 7,5 milhões de OTNs para a construção do primeiro módulo do projeto de recuperação do cais Valongo-Paquetá. O estudo da Planave assegura que o investimento nessa obra terá retorno garantido em apenas treze meses.

## Scania suspende de vez a produção de sua linha 1986

A Saab-Scania suspende de vez a produção dos caminhões 112H e E, nas versões T e R, modelos 1986, tendo substituído os quatro pelos Super Advanced, da linha 1987.

A fábrica esclarece que, mesmo após o lançamento dos novos modelos, continuou produzindo os antigos para atender a pedidos feitos antes do lançamento e que não foram entregues no prazo por falta de com-

ponentes e mesmo pela fila de espera então existente. Há dois meses, no entanto, só saem de suas linhas de montagem as versões dos caminhões HS e ES.

Até mesmo os contemplados em consórcio recebem desde abril, os novos modelos, os valores das prestações foram corrigidos de acordo com o aumento dos preços referentes aos novos veículos.

**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**





## Transportadoras nas pegadas da informática

Para reduzir avarias, aumentar a pontualidade, seguir os passos da informática e formar mão-de-obra, algumas empresas estão montando departamentos especializados em cargas sensíveis. **Página 12**

## Apesar de tudo, a Enasa ainda acredita no Brasil

A economia é instável e a dívida externa não oferece muitas garantias. Mesmo assim, a Enasa insiste em fabricar os caminhões Pegaso no Brasil. Veja os planos da montadora espanhola na **página 18**



## Airbus A-320, a maior atração de Le Bourget

Fazendo seu debute diante do público, o Airbus A-320 foi a grande vedete do 37º Salão de Aeronáutica e Espaço, realizado de 11 a 21 de julho, em Le Bourget, Paris. TM conta tudo sobre o salão. **Página 37**



### E mais...

Contituente traz poucas novidades .....	24
A paletização ganha mais adeptos .....	31
Plano Bresser prejudica os transportes .....	42
Rio Branco, uma capital ainda sitiada .....	48

### Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	9
Cartas .....	10
Últimas notícias .....	52
Mercado/novos .....	53
Mercado/usados .....	56
Produção .....	57
Entrevista .....	58



CAPA  
Cargas sensíveis, por Fernando Barros Pegaso, foto de divulgação



**Sócios-quotistas:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vitu do Carmo  
**Sócios-gerentes:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

**transporte moderno**

#### REDAÇÃO:

**Editor:** Neuto Gonçalves dos Reis  
**Editora assistente:** Valdir dos Santos  
**Redatores:** Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), Gilberto Penha e Lígia Maria Cruz  
**Revisora:** Margarida Bozerra Leite

**Assessor Econômico:** Wagner Job Bucheb  
**Colaboradoras:** Aloísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Fernando Barros, Robson Luiz Martins e Vânia Coimbra (fotos)

**Redação, Publicidade, Administração e Correspondência:** rua Said Aíach, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.  
**Arte e Produção:** Waldemar Schön

**Composição e fotolitos:** Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandare, 665-675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

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

**Diretor Responsável:** Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 8538)

#### DEPARTAMENTO COMERCIAL

**Diretor:** Ryniti Igarashi  
**Gerente:** José Maria dos Santos  
**Representante:** Carlos A.B. Criscuolo, Elício Raffani, Adilson Teixeira

**Coordenadora:** Margareth Rose Puccioni de Oliveira  
**Representante para Santa Catarina e Paraná:** Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042) 225-1972 - Curitiba, PR.

#### International advertising sales representatives

**Coordinator For International Advertising:** Brazmeda 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 30 7686, Telex (23) 236869

#### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aíach nº 306, São Paulo, SP.  
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

**Contabilidade:** Mitugi Oi e Vânia Simões Pereira  
**Circulação:** Cláudio Alves de Oliveira  
**Distribuição:** Distribuidora Lopes

#### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 712,00. Pedidos com cheque ou vate postal em favor da Editora TM Ltda - rua Said Aíach nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$60,00. Edições Especiais: Cz\$90,00. Temos em estoque apenas as últimas edições



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

**TEL.: 884-2122**  
**TELEX (011) 35247**

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.



## Pela porta dos fundos

Aprovados os relatórios das Comissões Temáticas e iniciados os trabalhos da Comissão de Sistematização, constata-se que o transporte tem sido uma entre as muitas vítimas quase fatais do tumultuado processo constituinte que envolve o país.

Como relata nesta edição o repórter de TM, Aloísio Alberto, as coisas já começaram erradas na indicação dos integrantes da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Nomes representativos como os dos deputados Denisar Arneiro (empresário fluminense de transporte), Álvaro Antônio (ex-secretário de Transportes de Minas Gerais) e Sérgio Werneck (ex-presidente da Metrobel, de Belo Horizonte), todos do PMDB, acabaram incompreensivelmente marginalizados. A partir do seu presidente, o senador e engenheiro arquiteto Dirceu Carneiro (PMDB-SC), a subcomissão foi composta por elementos ligados à Engenharia Civil e ao setor imobiliário, porém completamente alheios ao dia a dia dos transportes.

Nem mesmo o poderoso *lobby* das entidades de classe – especialmente, da Rodonal, NTC e CNTT – conseguiu convencer os constituintes a tratarem com mais seriedade os problemas do setor. A melhor prova disso é que o senador Dirceu Carneiro acabou qualificando de “pobres, inadequadas e inoportunas” as sugestões apresentadas pelos transportadores.

Também os pareceres dos relatores da Subcomissão, deputado José Ulisses de Oliveira (PMDB-MG) e da Comissão de Ordem Econômica, senador Severo Gomes (PMDB-SP) conseguiram o inusitado mérito de desagradarem a gregos e troianos.

Assim, não fosse a atuação, na última hora, de parlamentares como Denisar Arneiro e Álvaro Antônio, o transporte teria ficado no ostracismo. Felizmente, o substitutivo ao capítulo da Questão Urbana e de Transportes aprovado pela Comissão de Ordem Econômica manteve alguns artigos originais e acatou parcialmente algumas emendas, recolocando o setor em debate.

No relatório aprovado, merece destaque o dispositivo que exige “prévia autorização” do Congresso Nacional para a implantação de obras federais de grande porte. Trata-se de determinação que



desponta na *pole-position* das discussões, principalmente, devido à polêmica levantada pela ferrovia Norte-Sul e pela siderúrgica do Maranhão.

Outro dispositivo que não fica atrás é o que submete ao crivo do Congresso a concessão de linhas comerciais de transporte em rodovias e ferrovias federais. Em tese, a idéia parece contribuir para evitar protecionismo. Na prática, porém, nada garante que a burocracia do legislativo será mais ágil que a do executivo. Ou que a corrupção não vai apenas mudar de endereço. Afinal, algumas Assembléias Legislativas já dispõem até de sofisticadas *tablitãs* para distribuir com mais justiça as benesses do governo federal.

Destaque-se, finalmente, que o substitutivo reafirma a já consagrada “reserva de mercado”. Assim, pela manquitolante redação aprovada, “os serviços de transporte terrestre, de pessoas, de bens e de carga aérea dentro do território nacional, inclusive as atividades de agenciamento, somente serão explorados pelo Poder Público, por brasileiros ou por empresas em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional, segundo dispuser a lei”.

Como se vê, embora, isoladas e apressadas, tais propostas já são melhores que nada. Mas, um setor tão importante como o de transporte, certamente, não merecia ter entrado na Constituinte pela porta dos fundos.

## Os prós e contras do pneu radial dianteiro da Michelin

Nossa empresa possui, atualmente, uma frota com 38 veículos. Esta frota é composta de caminhões Mercedes Benz, Volkswagen, Dodge, Chevrolet e Ford.

Após algum tempo de estudo e avaliação, decidimos equipar o eixo dianteiro de nossos veículos com pneus radiais da marca Michelin, modelo XZA. Agora, temos recebido algumas informações de que o pneu não oferece segurança, especialmente, na curvas e pista molhadas.

Diante do exposto, perguntamos:

• O pneu radial, marca Michelin, modelo XZA, é desaconselhável para eixos dianteiros?

• Em caso afirmativo, quais as causas que desaconselham para eixos dianteiros?

**Sebastião Ferreira** – chefe do Departamento de Transporte de Armário Santo Antônio Ltda – Ubá-MG

*Anselmo Geli, gerente do Departamento de Pneus da Vega Sopave e especialista no assunto, confirmou a TM que o pneu radial Michelin XZA apresenta certos inconvenientes quando utilizado na dianteira, em curvas ou na chuva. Segundo Geli, o pneu tem sulcos pouco adequados, dificultando o*

*escoamento da água e reduzindo a aderência. Na opinião do mesmo técnico, o modelo XZY, embora indicado pela fábrica para estradas mistas, tem sulcos mais apropriados para arrefecimento e escoamento d'água.*

*A Michelin, no entanto, não endossa tais afirmações. Segundo o fabricante, o modelo XZA "possui dois sulcos profundos, em substituição aos tradicionais, com desaguadores de 5 em 5 mm, desaguadores laterais e ombros arredondados, o que lhe confere característica direcional".*

*A fábrica argumenta que os flancos de um pneu radial atuam de maneira independente em relação à banda de rodagem. Assim, consegue-se uma área de contato constante. "Isso confere ao pneu maior aderência. Mas, a flexão dos flancos transmite uma idéia de balanço ao motorista não adaptado." No entanto, "após um certo tempo, o motorista deixa de ter a sensação de movimentos laterais".*

*A Michelin afirma ainda que "a introdução de um produto avançado sempre requer do usuário um período de adaptação. "Exemplo típico foi a introdução da direção hidráulica em veículos pesados", lembra.*

## Leitura ótica

Somos uma empresa atacadista-distribuidora, atualmente com uma frota superior a quinhentos caminhões para entrega em 23 unidades da Federação. Noventa e oito por cento desses veículos estão equipados com tacógrafos "Tacomaster". Isso gera, em média 450 leituras diárias de discos-diagramas através de lupas.

Infelizmente, a morosidade das leituras e análises têm prejudicado a administração dos dados obtidos.

Portanto, recorremos a TM para obter informações sobre empresas que industrializam ou comercializam equipamentos para leitura e análises de discos, com emissão automática de relatórios.

**Engº João Bosco Sarago** – Martins – Comércio Importação e Exportação Ltda – Uberlândia, MG.

*A VDO tem planos para importar leitores óticos de discos de tacógrafo. O endereço é: avenida Guarapiranga, 1671, telefone 521-8221 – Santo Amaro, São Paulo.*

*Segundo a empresa, ainda falta superar uma dificuldade técnica para que o frotista brasileiro possa utilizar a leitora alemã. Acontece que, por exigência trabalhista (lá, os motoristas descansam duas horas, depois de dirigirem quatro), os tacó-*

*grafos europeus têm um seletor adicional capaz de indicar, no disco, se o motorista está no volante, fora do volante, mas a serviço (realizando uma inspeção, por exemplo), realizando carga ou descarga ou ainda em repouso. Como o disco brasileiro não dá essa indicação, será necessário simplificar a leitora.*

*A VDO estima o preço FOB do equipamento em cerca de Cz\$ 940 mil (DM 40 mil) e só aconselha sua utilização para uma necessidade de leitura de mais de 8 mil discos por dia.*

## Ponte turística

Como leitor e assinante de TM, transmito minha discordância com relação à citação da ponte Rio-Niterói como *turística*, no editorial ("Neuto Escreve") de abril de 1987 onde a obra foi considerada sem viabilidade econômica, do tipo rodovia Transamazônica.

O fato reflete, talvez, um preconceito paulista contra o Rio de Janeiro – que até deram para designar meio pejorativamente como o "balneário".

Turística, contra-argumentaria um fluminense, seria a Rodovia dos Imigrantes (obra que custou *mais caro* do que a ponte Rio-Niterói) feita para levar o paulistano no fim de semana para o Guarujá (esse, sim, o balneário).

A deficiência da ponte Rio-Niterói é não ter sido rodo-ferroviária e não levar o metrô até o outro lado da baía de Guanabara, pois já dá sinais de saturação de tráfego. É preciso ver!

**Roldão P. Simas Filho** – Rio de Janeiro, RJ.

*Como bom mineiro, prefiro ficar de fora dessa rivalidade entre paulistas e fluminenses. Quanto à "ponte turística", o pró-primo missivista reconhece que a obra desconheceu o transporte de massa e a movimentação de carga. Isto é, pensou-se apenas no automóvel.*

## As principais publicações internacionais do setor

Solicito a TM divulgar na seção "Cartas" endereços de editoras que publicam matérias sobre transportes, na América do Norte e Europa.

**Álvaro Moreira** – Caixa Postal 102 – Praia Grande-SP

*Eis os endereços de algumas publicações estrangeiras:*

• **I Trafik** – Stationwägen 14, Rolslags Näsby – Suécia

• **Aerospatiale Revue** – Pema 2 b 19, boulevard du Parc, 92 523, Neuilly-sur-Seine Cedex – França

• **Commercial Carrier Journal** – Washington, D.C., 20 045 – 824 National Press Building – USA

• **Tuto transporti** – 20089 Rossano (Milano) – Via Grandi, 5/7 – Itália

• **Cambus** – Ma. Auxiliadora, 5 – Madrid-20 – Espanha

• **Vado e Torno** – Via Fabio Filisi 2, 2 0124 Milano – Itália

• **Automobile International** – 386, Park Avenue South, New York, NY – USA.

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

O novo Unisteel G-291 é o 1.º 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.

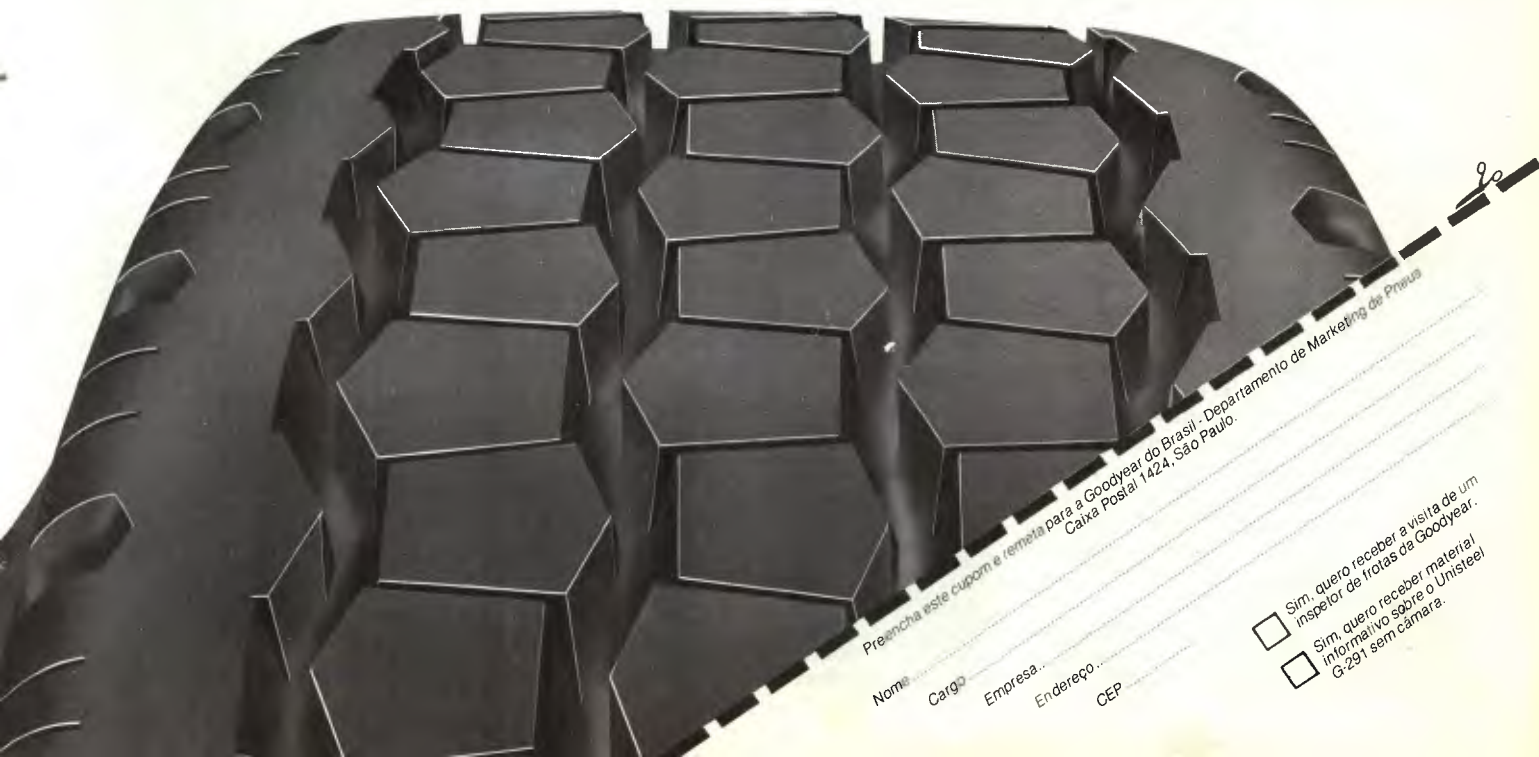
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,  
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo  
por quilômetro rodado.

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

## **GOODYEAR**

*Lider mundial na tecnologia de pneus.*

## **Novo Unisteel G-291. O 1.º 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 frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.



Um dos segredos da Transoft é a utilização de veículos equipados com plataformas elevatórias com capacidade para até 3 t

## ESPECIALIZAÇÃO

# Empresas acompanham os passos da informática

Para reduzir avarias, aumentar a pontualidade e formar mão-de-obra qualificada, algumas empresas estão montando setores especializados em cargas sensíveis

A cada dia que passa o setor de cargas sensíveis (especialmente, as eletrônicas, de alto valor) vem conquistando seu lugar entre as especialidades tradicionais do transporte rodoviário. Criada pelo Grupo Pampa, a Transoft é o mais recente e indiscutível atestado dessa tendência. Mas, o setor já conta também com outras empresas igualmente atuantes. Bons exemplos são a Dataware, a Transway e a Baby Transinformática.

“A Transoft surgiu do resultado de uma pesquisa de mercado que demonstrou o nível de insatisfação da clientela que procura tratamento diferenciado para suas cargas”. A declaração incisiva foi feita por Ro-



Oliva: pesquisas definiram Transoft

berto Lacerda Oliva, gerente Geral da TNT Kwikasair e responsável pela implantação da mais recente divisão do Grupo.”

Segundo Oliva, as pesquisas realizadas junto aos usuários revelaram um sem-número de deficiências que foram levadas em consideração na realização dos projetos da nova empresa. As mais enfatizadas pelos usuários são o volume excessivo de avarias, atrasos na entrega das mercadorias e a falta de especialização tanto a nível de mão-de-obra, como de equipamentos e embalagens.

“A atuação da Transoft estará totalmente voltada para qualquer segmento que exija um tratamento dife-

FOTOS: Fernando Barros

renciado para suas cargas, como já acontece nas outras empresas do Grupo (Transpampa, Aeroexpress, Texport, Skaipecc e Kwikasair)", define Oliva.

O início das atividades está marcado para este mês. Inicialmente, a Transoft vai operar no eixo São Paulo-Rio de Janeiro, com a previsão de realizar 1 200 operações/mês, nos primeiros sessenta dias. "A nossa expectativa é de transportar 60 t nessa primeira fase", prevê Oliva, acrescentando que está aguardando a conclusão das obras do novo terminal de 22 mil m<sup>2</sup>, adquirido pelo Grupo em São Paulo. A partir deste mês, o plano estratégico da empresa sofre expansão, com a ampliação de atendimento nas capitais Curitiba, Porto Alegre e Belo Horizonte. Em fevereiro do próximo ano, as cidades de Brasília e Campinas também estarão incluídas no roteiro.

Para operar a nova divisão, a TNT dedicou um ano e oito meses em projetos, estudos e treinamento. Embora conte com toda a infraestrutura administrativa e comercial do Grupo, foi necessário criar uma equipe própria para investigar as necessidades da área. "O gerente de Produtos fez estágio em diversas empresas do ramo de informática e robótica, com a finalidade de conhecer as características de cada produto e de formar os profissionais", comenta Oliva.

Para dar apoio a esse setor eminentemente técnico, o Departamento Comercial contratou engenheiros especializados nos equipamentos. Essa solução original é uma forma de assegurar o sucesso da operação como um todo. "o pessoal já vem sendo treinado há um ano", conta Oliva, informando que a carteira de clientes também já está adiantada. A explicação para tanta eficiência é que boa parte dos quase 25 mil clientes do Grupo TNT, também opera no segmento de sensíveis.

A especialização exige equipamentos apropriados. Para operar longas distâncias e realizar a transferência de encomendas da capital de origem até o destino, a Transoft deu preferência para caminhões Volvo e Scania, dotados de *intercooler*. Em menores distâncias, serão utilizadas kombis e motos com baús e ainda caminhões 708, 1516 e 1313. A manutenção da frota da Transoft obedecerá aos mesmos critérios adotados em todas as divisões da TNT.

Além dos veículos, a Transoft oferece um cardápio variado de equipamentos. "Todos os nossos veículos serão equipados com plataformas elevatórias com capacidade de levantamento de até 3 t, carrinhos com alavancas para subir escadas,

empilhadeiras, braços hidráulicos e outros", garante Oliva.

O "subproduto" da divisão, conforme nomeia Oliva, será o setor de embalagens. Esse setor, segundo o técnico, vai assessorar o cliente no acondicionamento adequado de cada tipo de equipamento. A crescente preocupação das empresas com as embalagens, incentivou a Transoft a preparar profissionais nessa especialidade no Inan-Instituto Nacional de Administração de Materiais, em cursos especiais. A embalagem é uma forma de reduzir custos. Nesse segmento, é alarmante o volume de avarias. "A qualidade de indenizações é um fato que não se pode ignorar", constata Oliva. "Por isso, o aspecto securitário deve ser dos mais abrangentes". Pronta para soltar as amarras, a divisão TNT Transoft estreia no mercado com a previsão de conquistar, no primeiro ano de atividades, 5% da clientela do segmento de microcomputadores.

### Mão-de-obra e segurança, os ingredientes principais da Baby

Para a maioria das empresas desse setor, a especialização foi uma decorrência do transporte de mudanças. A Baby Transinformática é uma das poucas exceções. De olho nesse mercado promissor, a transportadora Baby, que opera há quinze anos com cargas gerais, decidiu criar, há cerca de dois anos, uma divisão especial totalmente voltada para o setor de informática. "A maioria das empresas que estão atuando nessa especialidade, nasceu de forma empírica e não especificamente planejada para essa função", observa Cesar Roberto Bressan, diretor Comercial da Baby Transinformática.

Segundo o empresário, a implantação dessa divisão exigiu a criação de estrutura própria, que funciona de maneira bastante original. todos os departamentos trabalham em con-



Bressan: garimpando gente no mercado

junto – ao pé da letra, sem paredes – de forma que a inter-relação entre as chefias e empregados se dá numa forma direta. "Essa é a mola-mestra dessa organização. O funcionário tem que pensar como a empresa", orgulha-se César, preocupado por revelar o segredo à concorrência. Para garantir a perfeita harmonia dos trezentos funcionários em seus cargos, César não esconde que faz uma verdadeira garimpagem no mercado, escolhendo a dedo os melhores profissionais. "Oferecemos um bom salário (equivalente ao do mercado), mais prêmios, assistência e oportunidade de ascensão na empresa", diz.



Cavalheiro trata mercadoria como bebê

Através de um método bastante irreverente, todas as categorias profissionais – motoristas, embaladores, carpinteiros, mecânicos, ajudantes, inventaristas e administrativos – são reunidas numa confraternização mensal para simulações de relações humanas. Com a supervisão das chefias, os funcionários fazem autocrítica da relação profissional e aprendem a desenvolver uma comunicação maior com colegas e empresas. No dia a dia, as atividades passam pelo crivo das chefias, de forma que nenhum funcionário, independentemente da categoria salarial, fique desinformado.

Na Baby, os profissionais têm cargos específicos e não executam outra função, mesmo que tenham momentos ociosos. Segundo César, a saturação do funcionário com atividades diferentes é prática ultrapassada e compromete especialização. "Os 15% da receita gastos com a folha de pagamento são bem empregados". Para o caminhoneiro Jorge Cavalheiro, com mais de dez anos de estrada, na Baby, não se faz discriminação. "Por isso, a gente trabalha satisfeito e trata as mercadorias como bebês".

Outro assunto tratado com o mesmo rigor é a segurança. Cada passo da operação é marcado por uma supervisão. Desde a arrumação