

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 257 - JUNHO 1985 - Cr\$ 4.000



Editora TM Ltda

CARAJÁS

A trilha do ferro

Como a CMTC poupa diesel

**Com a assessoria da Mercedes-Benz
fica quase tão fácil dirigir uma frota
quanto dirigir um caminhão.**



Você que dirige uma frota sabe que a todo momento é preciso escolher caminhos.

Com a assessoria da Mercedes-Benz do seu lado, fica bem mais fácil encontrar a direção certa. E atingir mais rápido os melhores níveis de rentabilidade.

Sua boa estrela acompanha você. Desde a escolha dos veículos até a manutenção da frota.

A experiência mundial da Mercedes-Benz brilha para você o tempo todo. E das mais diversas maneiras: orientando na escolha dos veículos mais adequados à sua carga, fazendo análises de desempenho em condições reais de trabalho e com o seu acompanhamento, orientando no controle dos custos operacionais, estudando a forma mais racional de renovar a sua frota,

oferecendo sistemas que facilitem a sua administração e a sua manutenção, elaborando projetos de oficinas e treinando mecânicos e motoristas. Tudo com a maior eficiência.

Contando com uma assessoria que é uma mão na roda, além da possibilidade de escolher o veículo de alta qualidade mais adequado ao seu tipo de serviço e que tem a melhor assistência em todo o Brasil, fica mais fácil dirigir o seu negócio.

É por isso que frotista Mercedes-Benz sempre põe o pé na estrada com mais segurança.

Fale com o seu Concessionário Mercedes-Benz. Ele tem uma estrela para a sua frota, em forma de veículos e serviços da mais alta qualidade.

**Voce não só compra um veículo:
você ganha uma estrela.**



Mercedes-Benz

Entre para este clube fechado

Carta quinzenal condensada, dirigida a um pequeno e selecionado grupo de pessoas, LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos. Tudo isso com a mesma qualidade técnica e jornalística que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista TRANSPORTE MODERNO.

Quanto mais cedo você entrar para esse fechado clube, melhor. Ainda estamos aceitando assinaturas a 6 ORTNs por ano. Na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.



**legislação
nos transportes**

RECORTE 

Carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES. Para tanto (marque com um "x"):

() Estou enviando cheque no valor de 6 ORTN do Banco _____
em nome da EDITORA TM LTDA; () Solicita faturamento e cobrança bancária do valor acima.

Nome _____ Cargo _____

EMPRESA _____

Ramo da atividade _____ Fone _____

Quero a recibo ou a fatura CGC n.º _____

Em meu nome

Em nome da empresa

Insc. Est. _____

Envie meus exemplares para endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(Carimbo da empresa)

Junto com a
primeira edição,
você receberá uma
bonita pasta para
coleccionar seus
exemplares de

Grátis



legislação nos transportes



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003

ISR-40-2065/83
U.P. Central
DR/São Paulo

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

Disputa mostra cisão entre NTC e Seticesp

Saiu fumacinha na reunião do Conet realizada em abril. O pomo da discórdia foi a nota "Trans Invest quer voltar aos objetivos originais", publicada em TM-253, fevereiro de 1985, informando que, na gestão de Sebastião Ubson Ribeiro, atual presidente do Seticesp, a empresa acumulou crescentes prejuízos e foi palco de acirradas disputas políticas. A situação só melhorou após a substituição de Ribeiro pelo presidente da NTC, Thiers Fattori Costa.

Inconformado com a notícia, Ribeiro exigiu a retratação pública de Costa. Como não alcançasse seu objetivo, retirou-se no meio da reunião, ameaçando desligar o Seticesp do complexo Conet/NTC/Fenatac.

Declarando-se "entristecido com o fato", Costa, em telex aos membros do Conselho Superior da NTC, relata o episódio e afirma



Gurgel adota aumentos com base nas ORTN. E mensais

A Gurgel adotou uma política de reajuste de preços diferente da concorrência.

Como a empresa não está "cipada", o preço de seus produtos passou a ser corrigido de acordo com a variação das ORTN. Ou seja: mensalmente. A empresa concede, porém, descontos de 6%, para os pedidos

feitos durante a primeira quinzena de cada mês.

Segundo João do Amaral Gurgel, diretor da empresa, esta política deixa os preços da montadora acima das demais, apenas quando o Cip não concede, por períodos prolongados, reajustes nos preços.



que "relações pessoais não podem interferir na reaproximação irreversível" entre a NTC e o Seticesp.

Num extremo esforço de conciliação, chegou a enviar a TM uma longa carta (veja edição anterior) eximindo-se de responsabilidade pelo teor da nota. Mesmo assim, na última reunião do Conselho Superior da NTC (dia 8 de maio), não havia nenhum representante do Seticesp.

Antigos aliados contra o ex-presidente do Seticesp, Aristóteles de Carvalho Rocha, Costa e Ribeiro são hoje rivais inconciliáveis. Essa rivalidade impediu tanto um como outro de assumirem a presidência da Fenatac, que acabou nas mãos do esperto Oswaldo Dias de Castro. Agora, Ribeiro corre o risco de enfrentar, pela primeira vez, em outubro, oposição nas eleições do Seticesp.

Arrecadação está cada vez menor

De janeiro a abril de 1985, os impostos gerados pelo setor de transportes (Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis, ISTR, TRU e Taxa de Melhoria dos Portos) responderam por apenas 4,47% da arrecadação federal.

Constata-se uma grande deterioração, especialmente do Imposto Único sobre Lubrifi-

cantes e Combustíveis. Em 1980, esse imposto representava 57% da arrecadação do Imposto de Renda. Hoje, não passa de 1,21%. Além da grande redução nas alíquotas, o IULC deixou de ser único e acabou substituído parcialmente por várias alíneas, na formação dos preços dos combustíveis e lubrificantes.

Também o ISTR con-

tinua inexpressivo. Representa apenas, 0,62% da arrecadação total e não atingiu nem 10% do potencial estimado pela mensagem presidencial justificando a sua criação, em 1975. Segundo tal estimativa, só as cargas rodoviárias gerariam, a preços daquele ano, Cr\$ 4,2 bilhões do ISTR. Mas, em 1976, a arrecadação do setor não passou de Cr\$ 378 milhões.

A arrecadação mais expressiva é da TRU, responsável por 2,65% da receita federal. Completa a relação a Taxa de Melhoria dos Portos, com 0,42%.

O pior é que, além de escassos, os recursos nem sempre têm sido no setor, atualmente, contemplado apenas com 0,65% do PIB.

ARRECADAÇÃO FEDERAL		
(De janeiro a abril, em Cr\$ milhões)		
	1985	1984
Arrecadação total	29 035	8 521
Imposto de Renda	18 541	5 401
I.U.L. e Combustíveis	224	72
ISTR	180	61
TRU	771	278
T. Melhoria Portos	123	43

Fonte: Sinar-Sistema Integrado de Informações de Arrecadação

Condor é arrendada e retorna às atividades

Com falência decretada desde abril deste ano, a Condor foi arrendada por seis meses e está de novo em atividade. A empresa arrendatária - Thamco Indústria e Comércio de Ônibus Ltda. - pertence ao empresário paulista Antônio Thamer Butros, dos ramos de segurança, frigoríficos e metalurgia.

O contrato de arrendamento prevê uma remuneração mensal de Cr\$ 15 milhões à massa falida, mais o pagamento de aluguéis (da matriz e filial da Condor), salários, encargos sociais, tributos e insumos gerados pela retomada das atividades.

O arrendamento vence em novembro próximo, mas o futuro da Condor será definido tanto do desenrolar da falência como da retomada do crescimento



no setor de carroçarias. Dependendo disso, a Thamco poderá renovar o arrendamento por igual período, ou pedir concordata suspensiva, ou até mesmo extinguir com as obrigações da falida, assumindo seu controle.

Para o síndico da massa falida da Condor, Ribamar Tajra, "o arrendamento é bom para todos e pode significar o marco inicial do soerguimento da empresa".

A Thamco pretende,

inicialmente, dedicar-se apenas à montagem de ônibus urbanos, que foi iniciada com o encargo de 23 unidades contratadas originalmente pela Condor. Mas, segundo o assessor da arrendatária Kiyosi Imino, já existem mais 21 unidades pedidas por concessionárias urbanas de Porto Alegre, Belém e Belo Horizonte. "A Thamco veio para ficar porque a Condor tem todas as condições de recuperar-se e crescer". sentença ele.

TM circula, a partir de agora, no mês de capa

Desde que existe, a revista **Transporte Moderno** sempre circulou após o mês de capa. Este mês, no entanto, pela primeira vez, em quase 22 anos, os leitores estarão recebendo a edição de junho dentro do próprio mês de capa. Daqui para frente, a circulação em dia se tornará norma a ser rigorosamente respeitada.

Para tirar o atraso de mais de duas décadas, os editores obedeceram, nos últimos meses, a um rigoroso cronograma. **TM** de março tinha entrado em gráfica no dia 19 de abril. Já a edição de abril (economia de combustível) começou a ser impressa no dia 18, ficou pronto no dia 30 e circulou no início de maio.

Vasp remodela frota e poupa combustível

A Vasp decidiu remodelar o perfil de sua frota de aeronaves, através de leasing de até quatro de suas unidades 727/200. Com a operação, a empresa quer obter os recursos necessários para arrendar dois 737/200.

Desta forma, destinará o modelo 727/200 exclusivamente para o transporte de cargas, utilizando as novas unidades 737/200 para



Por sua vez, a revista de maio começou a ser impressa no dia 8 e ficou pronta no dia 16. Infelizmente, a greve dos funcionários dos correios de São Paulo acabou atrasando a sua distribuição, e prejudicando parcialmente os planos da revista. A partir desta edição, no entanto, tudo deverá correr dentro do planejado.

passageiros, economizando até US\$ 100 mil mensais no consumo de combustíveis.

Quanto ao montante a ser arrecadado com o aluguel das unidades 727/200, a empresa recebe, atualmente, cerca de US\$ 400 mil da Guinness Peat, companhia de aviação americana, que se utiliza de duas aeronaves deste modelo, de propriedade da Vasp.



E o CIP autoriza o repasse

O CIP autorizou, às 92 empresas do setor de autopeças, com tabelas sob sua vigilância, o repasse do acréscimo de custos, entre janeiro e abril.

Os reajustes foram fixados individualmente para cada empresa, de acordo com as planilhas enviadas por estas ao órgão federal.

O período de tempo entre esta majoração e a anterior também foi levado em consideração, uma vez que algumas empresas obtiveram permissão de repasse em fevereiro ou durante a primeira quinzena de março, enquanto outras não reajustam seus preços desde janeiro.

Na Comissão de Ciência e Tecnologia, a única a rejeitar o projeto de Lei 2049, que possibilita a tolerância de 5% nas balanças por excesso de peso, destaque para o cantor "brega" Moacir Franco que "autografou" a rejeição como um dos integrantes daquela "comissão". Isso dá samba. Ou bolero?

Enquanto transportadores de passageiros e de cargas pedem a eliminação das taxas que encarecem o diésel, o ministro dos Transportes Affonso Camargo anuncia a criação de mais uma alíquota sobre esse combustível. Seria a única forma de obter recursos para conservar e restaurar as precárias rodovias nacionais. É a velha e surrada fórmula de sempre. Se falta dinheiro, por que não tirar dos combustíveis?

Foi proposta, em Curitiba, a constituição

Transporte coletivo: um dos direitos do cidadão

O transporte coletivo poderá tornar-se um direito fundamental dos cidadãos brasileiros e ser incluído na nova Constituição. A proposta será apresentada pela ANTP, Associação Nacional dos Transportes Públicos, às autoridades federais, durante o 5º Congresso da associação, que realizar-se-á entre 11 a 14 de junho, em Belo Horizonte.

Segundo a proposta, que deve servir como documento orientador das discussões no Congresso, o transporte público é o meio de acesso aos direitos básicos do homem, como o trabalho, saúde e educação, "precisando ser incluído no rol dos direitos

fundamentais do cidadão, para que a sociedade e o Estado assumam, de fato, a responsabilidade pelo seu provimento".

Durante o Congresso, empresas operadoras, concedentes e órgãos governamentais, discutirão uma série de sugestões que serão encaminhadas ao Ministério dos Transportes. Entre as questões uma é a de estatizar as redes de ônibus ou manter sob controle do Estado apenas o planejamento e gerenciamento dos serviços. Na pauta das discussões estarão, também as soluções para as tarifas, entre elas o vale-transporte e o auxílio-transporte.

de uma grande companhia, talvez uma binacional ao estilo da Itaipu, que cuidaria da construção de uma ferrovia ligando o porto de Paranaguá e Assunção, capital do Paraguai, com cerca de 1,5 mil km e incluindo a duplicação da Curitiba-Paranaguá. A proposta, feita por Deni Schwartz, secretário dos Transportes do Paraná e do seu companheiro de secretariado, Francisco Simão, da Indústria e Comércio, serviria para escoar a produção de uma extensa região e já tem simpatizantes.

Para o novo presidente da Assobrav, o sorocabano Sérgio Antonio Reze, a greve dos metalúrgicos paulistas já tem um resultado definitivo: as vendas da Associação Brasileira dos Distribuidores Volkswagen, vão atingir, no máximo, as mesmas marcas do ano passado. "Nosso maior

problema não é com os automóveis, mas sim com os caminhões, cuja demanda reprimida atinge cerca de seiscentas unidades".

A Trans Invest, que recentemente aumentou seu capital, tem como um de seus novos sócios o empresário capixaba Camilo Cola, candidato pelo PDS derrotado nas últimas eleições e que alguns membros do Conselho Superior da NTC ainda vêem como espião do setor de transporte rodoviário de passageiros.

A nova regulamentação para construção de carrocerias de ônibus, que deve entrar em vigor a partir de julho próximo, deixa claro que o ônibus padrão adotado foi o O-370. A começar pelo volume admissível nos bagageiros: 13 m³ coincidentemente o mesmo de O-370 RSD, de três eixos.

Enfim, é asfaltada a primeira rodovia do país

A rodovia de Teófilo Ottoni, a primeira do Brasil, somente depois de mais de um século, foi finalmente asfaltada. É a Rodovia do Boi, ligando Teófilo Ottoni à Nanuque. A obra do pioneiro foi finalmente reconhecida pelo governo.

E, se se repetir o refrão, talvez, o rio Mucuri, que está incluído somente na segunda fase do Plano Hidroviário mineiro, seja o último a se tornar navegável.

Nos idos do século XIX, Teófilo Ottoni, quando desgostoso com a política decidiu des-

bravar os sertões do Vale do Mucuri e construiu a primeira rodovia do País. O que existia então eram apenas caminhos e trilhas.

Partindo da então Filadélfia (hoje Teófilo Ottoni), buscou o litoral com sua estrada, às margens do rio Mucuri, construiu o Porto de Santa Clara, nas proximidades da hoje cidade de Nanuque. Através deste rio, pretendia alcançar o Atlântico, no litoral Norte do Espírito Santo. Foi também a primeira tentativa de Minas de escoar seus produtos, por hidrovia, para o mar.

Carreiros controlados pelo CIP e pela Sunab?

A recente resolução 166/85, do Conselho Interministerial de Preços - CIP, que divulgou nova lista de setores da economia sujeitos ao sistema de controle de preços, compreenderia também o frete dos carreiros, na expressão "tarifa de transporte rodoviário de carga em geral". Essa é, pelo menos, a interpretação que técnicos do CIP estão dando à resolução, segundo relato de fonte da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga - NTC. Segundo

técnicos do CIP, o órgão pretende fazer valer os reajustes autorizados para o setor de carga também sobre as tabelas dos carreiros, elaboradas pelo Conet. Resta saber se o CIP tem condições de fazer cumprir essa determinação, fiscalizando os preços dos carreiros por todo o País. Pela portaria nº 167/85, essa fiscalização, como aliás a de qualquer setor, pode ser feita pela Superintendência Nacional do Abastecimento - Sunab.

MBB lança assistência técnica mais rápida

Surge uma nova modalidade de atendimento nos concessionários Mercedes-Benz. O "Serviço Rápido" permite aos usuários dirigirem-se diretamente ao box, onde solicitam ao mecânico os serviços necessários. Enquanto são executados tais serviços, a nota fiscal é executada, para liberar o

cliente no menor tempo possível.

Segundo J.H. Renneback, gerente de Serviço da Mercedes, essa modalidade de atendimento visa diminuir o tempo parado de veículos, principalmente aqueles que estão em trânsito ou transportando cargas perecíveis.

Taqueiros prejudicados nas balanças

A Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga - NTC recebeu com entusiasmo, como seria de se esperar, a aprovação na Câmara dos Deputados, do projeto do deputado Denisar Arneiro que estabelece uma tolerância de 5% nas pesagens de carga nas rodovias. Enquanto o projeto vai ao Senado, fonte próxima à diretoria da entidade levanta uma outra questão, que estaria, a seu ver, a merecer um tratamento operacional diferenciado na pesagem. Trata-se da carga líquida. A fonte afirma que a pesagem dinâmica da



carga líquida implica quase sempre em graves distorções porque, por sua própria natureza, ela se movimenta dentro do continente da carroçaria. O problema existe também na pesagem estática, diz, porque seria necessário

aguardar o completo repouso da carga para realizar a pesagem, sob pena de serem também registradas diferenças, em detrimento do transportador, sujeito às multas da "lei da balança" por excesso de peso total ou por eixo.

Um executivo do setor de transporte rodoviário de cargas observa que as conversas com os integrantes da "nova república", principalmente os tecnocratas, andam bastante difíceis. "A gente fala, fala, eles ficam ouvindo, mas não assumem qualquer compromisso", garante o executivo.

Estrategicamente, a NTC retardou para o mês de setembro, a realização do seu congresso anual (Conetão), que deveria ser realizado em agosto, em Brasília. A decisão teve apenas um motivo: a entidade não abre mão da presença do presidente José Sarney na abertura dos trabalhos e, como se sabe, em agosto ele estará em viagem ao Uruguai.

No primeiro contato oficial com o Presidente Sarney, Thiers Fattori Costa, presidente da NTC, naturalmente, fará um relato do quadro geral do setor mas, dará

ênfase especial a alguns assuntos. Entre eles, Thiers apoiará a política atual do segurar os aumentos de combustíveis como medida de contenção ao processo inflacionário. A NTC, aliás, já havia sugerido a medida ao ex-presidente Figueiredo. Delfim Neto é que não topou.

Concebido para demonstrar claramente a defasagem entre os reajustes de fretes (controlados pelos CIP) e o aumento dos custos, o INPT-Índice Nacional dos Preços do Transportes, elaborado pela NTC, ameaça tornar-se um indicador secreto.

Tudo começou no final de fevereiro, quando a entidade colocou em vigor, por sua própria conta e risco, um aumento médio de fretes de cerca de 20%. Dezesesseis dias depois, o CIP só autorizou metade desse reajuste. O complemento só seria liberado, com cortes, no início de maio.

Como a NTC não reconhece as datas nem os percentuais estabele-

cidos pelo CIP (e vice-versa), a entidade decidiu não divulgar as defasagens de março e abril entre o INPT e os aumentos de fretes.

O índice, que era divulgado mensalmente pela "Conjuntura Econômica" e chegou a ter bastante credibilidade, agora, só será conhecido entre os dias 15 e 20 do mês seguinte. E a NTC dará prioridade, na sua divulgação, para a revista da casa.

Finalmente, uma boa notícia aos transportadores: a partir de julho, os postos de abastecimento poderão permanecer abertos aos domingos e, também, nos dias de semana, de madrugada. Embora o sindicato patronal não veja com bons olhos a medida, temendo o possível aumento do número de assaltos, os maiores beneficiários serão as transportadoras e autônomos que, nas viagens de grande extensão, têm, atualmente, sua operação comprometida.

A fantástica BR-364 já precisa de restauração

Ao inaugurar, em setembro do ano passado, a BR-364, o Ministério dos Transportes trombeteou aos quatro ventos uma redução de 290 dias nos prazos da obra e uma economia de cerca de US\$ 223 milhões nos seus custos.

Oito meses depois, começam a emergir os resultados de tanta efi-

ciência e rapidez. O DNER terá de aplicar, já este ano, Cr\$ 8 bilhões na restauração do trecho entre Cuiabá e a subida da serra de São Vicente, de 64 quilômetros. Só a construção de uma nova ponte sobre o rio Vermelho, perto de Rondonópolis, deverá custar Cr\$ 3 bilhões.



Tolerância de 5% aprovada na Câmara

Finalmente aprovado, pela Câmara Federal, o Projeto de Lei nº 2049-A/83, de autoria do deputado Denisar Arneiro, permitindo a tolerância de 5% na pesagem de cargas, em veículos de transporte, nas rodovias nacionais.

Antiga reivindicação do TRC, o projeto recebeu aprovação da Comissão de Transportes da Câmara, Constitucionalidade, Juridicidade e Técnica Legislativa, pela Comissão de Constituição e Justiça e rejeição, pela Comissão de Ciência e Tecnologia.

O único parecer que rejeitou o projeto, faz referência aos efeitos danosos dos excessos de carga, levando-se em consideração os aspectos de segurança do tráfego e manutenção do



leito viário. A relevância destes fatos pode ser dimensionada através dos problemas com o trincamento de piso, enfrentados nas próprias balanças eletrônicas do DNER. Porém, creditar a multiplicação de ocorrências como estas, à tolerância na pesagem é um passo grande demais.

Afinal, a começar pelo erro de aferição, calculado em $\pm 3\%$, para as balanças eletrônicas, o excesso de peso obtém uma margem de

manobra para trafegar em nossas rodovias. Segundo a Protos Engenharia, empresa contratada para fiscalizar a manutenção das balanças, realizada pela Siemens, as eletrônicas são calibradas para limitar o erro a $-0,3\%$ pois as dúvidas, com relação ao erro de aferição, devem ficar do lado do transportador. Desta forma, um veículo carregado com 40 t, acusaria 38,8 a 40 t.

A auditoria do DNER procura, através das pesagens do mesmo caminhão em diferentes balanças, localizar erros de aferição superiores a 4%, índice considerado acima dos padrões aceitáveis. Nestes casos, a balança é desativada para localização do problema.

NTC e CIP discutem resíduos de março

O desenrolar da "bravata" da NTC, colocando em vigor a partir de 1º de março a tabela de fretes rodoviários nº 29, sem a autorização do CIP, deixou pleitos de março que só serão atendidos em junho pelo órgão governamental. Procurando reaver esses percentuais, perdidos pelo caminho das decisivas reuniões do CIP, o superintendente técnico da NTC, Kamal Jean Charles Nahas, protocolou, em fins de maio, três pleitos no CIP, todos relativos a malfada tabela 29: de recuperação do resíduo de 0,5% a 0,9% da tabela da Conet, corta-

do pelo CIP na última reunião de 29 de abril; complementação da revisão concedida em maio, referente ao reajuste de salários; e um relativo ao aumento de preços de veículos e implementos, ocorrido em março. É de se imaginar que esses pedidos tenham sido examinados pelo CIP na reunião de 4 de junho.

A concessão de um "amém" a esses pedidos são outros quinhentos, pois no geral não tem sido fácil conversar com os homens do CIP na "nova república" e, pelo menos, no caso do transporte rodoviário

de cargas, os aumentos têm saído no "picadinho".

A tabela em vigor (veja quadro) até o fechamento dessa edição, concedida após duas reuniões, é um exemplo disso. Em princípio, havia sido ajustada linearmente em 14% na reunião de 29 de abril e, só dias depois, atendendo a um pedido da NTC, é que o órgão concedeu uma revisão não-linear, para fazer frente aos aumentos salariais de maio. Mesmo assim "a título precário", com a solicitação, num prazo de dez dias, da remessa das listas de preços.

Finalmente escolhido o Diretor-Geral do DNER

Terminou, finalmente, a novela sobre a nomeação do Diretor Geral do DNER. O nomeado é o engenheiro mineiro João Martins Ribeiro, dos próprios quadros do DNER. A complicada nomeação de Ribeiro envolve também Antonio Alberto Canabrava e Moacyr Bermann.

O primeiro nome cogitado foi o de Canabrava, que foi acolhido pela bancada peemedebista daquele Estado e levado ao ministro Affonso Camargo, dos Transportes. Com a nomeação quase chancelada, para surpresa geral, entra em cena o governador mineiro, Hélio Garcia que barra o seu diretor geral do DER, por não ter sido consultado.

Logo em seguida, embora Martins já esti-



vesse bem cotado, a NTC entra como coadjuvante, realizando gestões para conduzir ao cargo o diretor de Transporte Rodoviário de Carga do DNER Argumentos não faltavam: mineiro, do ramo e, além disso, o colega de turma de Hélio Garcia, na Escola de Engenharia da UFMG. Dia 31 de maio, enfim, confirma-se mais uma frustração da NTC. O apoio da associação parece ter servido para dar ignição ao processo de nomeação de João Martins Ribeiro.

Os reajustes a partir de 15 de maio

Carga	0-50 Km	401 a 450 Km	751 a 800 Km	1101 a 1200 Km	19001 a 2000 Km	2801 a 3000 Km	5801 a 6000 Km
Comum fracionada	23,39	17,21	15,28	14,13	12,99	12,32	11,59
Industrial	22,24	15,69	14,03	13,11	12,25	11,78	11,27
Lotações	21,66	15,61	13,93	12,97	12,04	11,53	10,95
G. Massas	20,74	14,49	12,80	11,85	10,94	10,94	9,87

ESTE É O SÍMBOLO
DA QUALIDADE E DO
ATENDIMENTO.



MICHELIN

**5 vezes
melhor!**

1. **MAIS QUALIDADE** - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. **MAIS QUILOMETRAGEM** - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. **MAIS ECONOMIA** - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. **MAIS RESULTADOS** - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. **MAIS ATENDIMENTO** - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

MICHELIN®

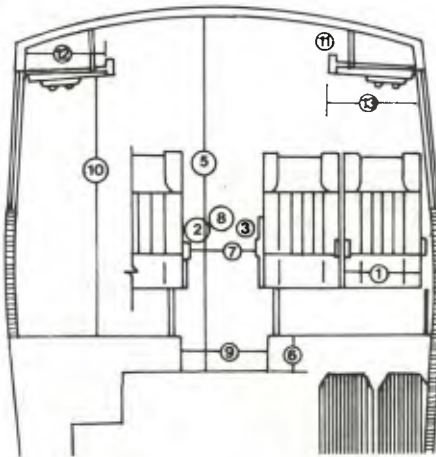


Saiba como a CMTC economiza combustível

As soluções de sucesso aplicadas pela maior empresa brasileira de transporte urbano de passageiros para racionalizar o consumo de óleo diesel, os testes, e os resultados estão na **pág. 12**

O novo gabarito para construção dos ônibus brasileiros

O novo regulamento para construção de ônibus traz como maior surpresa a limitação em 13 m³ do espaço reservado para bagagens e encomendas. As repercussões estão a partir da **página 20**



O ferro de Carajás desde a selva até o litoral nordestino

Acompanhamos todo um carregamento de minério de ferro desde a Amazônia até o futuro porto de Ponta da Madeira em São Luiz, sobre os trilhos da Estrada de Ferro Carajás. Veja na **pág. 22**

E mais...

As empresas cada vez mais rápidas para o Nordeste e o Sul **31**

Os segredos da ECT para movimentar 220 toneladas de carga aérea por dia **38**

A Ultragás projetou, com sucesso, uma nova carroçaria para entrega **43**

Em discussão os problemas do transporte marítimo de granéis **46**

Através do Paraná, Chile e Argentina ficarão 400 km mais próximos **48**

Seções

Atualidades	3
Neuto escreve.....	9
Cartas	10
Tendências	49
Mercado	51
Últimas notícias.....	56
Entrevista	58



Capa: trecho da Estrada de Ferro Carajás. Foto de Fernando Barros



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

transporte moderno

REDAÇÃO

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis
Redator chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redator principal: Marco A. Souto-Maior
Redator: Roberto Galletti (Rio)
Repórter: Jaime A. Mendes

Colaboradoras: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Saíd Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

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

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

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Comercial: Ryniti Igarashi
Gerente comercial: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Eício Raffani (São Paulo)
Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira
Rio de Janeiro: Paulo Cesar de Andrade Abreu, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Saíd Aiach n.º 306, São Paulo, SP.
Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel
Contabilidade: Mitsugi Die e Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes
CPD: Lina Saio

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.

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 43.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Saíd Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 4.000,00. Edições especiais: Cr\$ 6.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

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. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-BB. Inscrição Estadual n.º 109.561.640.

FRAS-LE

*Ponha Fras-Le na frota.
O pessoal vai fazer até festa.*

“É batata. Equipou a frota com lonas e pastilhas para freios Fras-Le e as queixas param num instante. Os motoristas vão elogiar a segurança. O chefe de manutenção, a durabilidade. O comprador, a economia. E o dono da firma vai elogiar você, porque as despesas diminuíram e o faturamento aumentou. Isso é o que dá trabalhar com Fras-Le. Todo fim de mês tem motivo pra festa”.



Fras-Le. Quem mais entende de breque depois do Moreira da Silva.

Vale-condução e tarifas compensadas



O vale-transporte, menina-dos-olhos do ministro Affonso Camargo, conquistou uma rara e surpreendente unanimidade. Reunido, dia 30 de maio, no Palácio do Planalto, com o presidente Sarney, Camargo viu seu acalentado projeto naufragar, bombardeado simultaneamente por quatro ministros.

A derrubada do vale-transporte uniu, momentaneamente, o habilidoso negociador de greves, Almir Pazzianotto, ministro do Trabalho, ao seu mais ferrenho crítico, o conservador Roberto Gusmão, da Indústria e Comércio. Contra o projeto convergiram também as opiniões, quase sempre dissonantes, do monetarista Francisco Dornelles, da Fazenda, e do estruturalista João Sayad, do Planejamento.

Mas, se a rejeição foi unânime, as justificativas destoaram bastante. Dornelles, por exemplo, alegou que o projeto é inflacionário. Já Sayad e (surpresa geral) Gusmão preferem melhorar o salário real que subsidiar a condução. Por sua vez, Pazzianotto, quer o vale negociado livremente entre patrões e empregados.

Diante de tamanha resistência, o presidente Sarney não teve outro remédio senão adiar a decisão. Foi uma freada brusca num projeto que vinha sendo tocado a todo vapor. Com isso, o vale-transporte transforma-se na mais recente vítima das freqüentes desafinações de uma orquestra montada à revelia do seu inesperado maestro.

Camargo, no entanto, ainda não se deu por vencido. Vai procurar uma nova fórmula, capaz de agradar a todos. Parece inquestionável que o trabalhador das regiões metropolitanas não mais tem condições de bancar sozinho o seu próprio transporte. Em São Paulo, por exemplo, onde a passagem de ônibus está a Cr\$ 900, cem viagens por mês (quatro por dia, durante 25 dias) custam Cr\$ 90 mil — ou 27% do salário mínimo.

O projeto do Ministério dos Transportes, no entanto, não conseguiu equilibrar essa carga. Quem ganhasse, por exemplo, Cr\$ 400 mil por mês, pagaria apenas 27 passagens (6% do salário). As outras 73 seriam bancadas inteiramente pelo empregador.

Para piorar as coisas, o governo entraria com muito pouco. Alguns programas voluntários — como treinamento e alimentação — são lançados em dobro na conta de despesas. Já o vale-transporte, obrigatório, embora

contabilizado como custo, não teria nenhum estímulo especial. O governo ficaria apenas com o trabalho de vender os bilhetes. Ora, isso mais do que um custo, pode significar atraente fonte de receita financeira.

Em suma, se tivesse vingado o projeto original, um dos slogans preferidos pelo governo de São Paulo teria de sofrer ligeira modificação. O transporte já não mais seria — como se lê nos ônibus paulistanos e se quer incluir na nova constituição — um “direito do cidadão e dever do Estado”. Passaria a ser um “direito do cidadão e dever do patrão”. Dever que as empregadoras, especialmente as pequenas e médias empresas, tratariam de repassar aos consumidores, na primeira oportunidade, reacendendo o estopim da inflação.

Seria preciso, portanto, repartir melhor o custo do transporte entre governo, patrão e empregado. Mas, só isso, talvez, não baste. Em recente tese de doutorado para a Universidade de São Paulo, o professor Jheter de Abreu desenvolveu uma idéia original, capaz de conciliar, pelo menos, em parte, a presença da iniciativa privada — sabidamente mais eficaz que as estatais — no transporte de massa com a sua finalidade social.

Batizada como “tarifa compensatória”, a sugestão de Abreu consiste, de maneira simplificada, em cobrar passagens mais caras dos usuários de maior renda para dar desconto aos passageiros de salários menores.

O sistema, naturalmente, encontra certas dificuldades. Por exemplo, o perfil de renda dos passageiros varia de uma empresa de transportes para outra. Seria necessário, então, criar um sistema de compensação — daí o nome da tarifa — ou até preços diferenciados por zona. De qualquer maneira, como à desafinação geral recomenda uma nova partitura, não custa nada ao Ministério dos Transportes colocar o assunto na sua pauta.

CARTAS

Produtividade

Com intuito de criar instrumentos de medição da produtividade de nossa frota, recorremos a esta conceituada publicação para obter os elementos que nos permitiriam atingir tal objetivo.

Imaginamos que existam alguns índices que sirvam de padrão de desempenho e que ensejariam a criação de controles internos, objetivando a sua mensuração e, por confronto, determinar os pontos positivos e negativos à administração de nossa frota própria.

Adicionalmente, solicitamos uma relação de empresas que possuam frotas de veículos de carga de porte similar a nossa, de 500 veículos, com quem poderíamos trocar informações.

Daniel Simões – Chefe do Departamento de Controladoria da Casas Sendas Comércio e Indústria SA – São João do Meriti, RJ.

Não existem tais índices de desempenho, mesmo porque medir índices ótimos de manutenção só é possível através da experiência. Já que este controle depende do tipo de serviço, de equipamentos, da condição de operação, da utilização etc. A solução mais comum é a da otimização dos próprios serviços, a partir de uma média-padrão própria e da correção das distorções.

Quanto a frota similar, faltam-nos dados. Precisariamos saber as quantidades de veículos de cada categoria, capacidade etc.

Confirmação

Temos a informar que não concordamos com os dizeres do artigo “Renovação de Frota” na publicação TM nº 254, de março de 1985, onde a Transdroga é mencionada e meu nome enfatizado.

As frases abaixo foram distorcidas da realidade pelo redator:

“Só quando sobra dinheiro em caixa”. Não emitimos tal

frase, pois tal política não é adotada na Transdroga.

“Pois isso depende do Departamento Financeiro”. Na Transdroga, não existe Departamento Financeiro e sim vice-Presidência Econômica Financeira. As decisões são tomadas pelos acionistas em conjunto com os executivos de alto escalão e não emitimos tal parecer a respeito.

“Não existem critérios”. Novamente não concordamos. O que declaramos é que não existem cálculos pré-determinados para conhecermos o ponto econômico de substituição de veículos.

Facundo V. Neto – Gerente de Manutenção da Transdroga – Osasco, SP.

TM confirma as declarações publicadas.

Embarque dianteiro

Li a reportagem sobre a inversão dos embarques nos ônibus urbanos, publicada em TM nº 253, fevereiro 1985. Não se trata de “inver-

ter”, mas sim de “desinverter” o fluxo. Além de prático, rápido e seguro, o embarque pelas portas dianteiras permite ao motorista observar quem está entrando no veículo.

Muitas são as vantagens do embarque pela dianteira. Além de evitar-se a evasão, o peso do ônibus ficará sempre uniformemente distribuído. A tendência do passageiro é passar pela roleta e se dirigir para a proximidade da porta traseira (saída) onde há mais aglomeração, aliviando, assim, o peso sobre o eixo dianteiro e não tumultuando o motorista.

Osvaldo Filho – Viação Anapolina – Brasília, DF

Despedida

Ao deixar o honroso cargo de Diretor Geral da Diretoria de Navegação Interior da Sunnam, desejo expressar os agradecimentos pelo estímulo, colaboração e apoio
Engº Newton Figueiredo – Rio de Janeiro, RJ

Não basta saber por onde anda É preciso saber como anda

“Aqui na Nossa Senhora do Carmo, damos muita atenção à velocidade, rotações do motor e tempo de parada.

Por isso, instalamos na nossa frota de 160 ônibus de transporte urbano de passageiros o tacógrafo Girograf VDO.

Com o tacógrafo Girograf, notamos grande economia nesses itens, aumentando a vida útil dos veículos.”

VDO Comercial Ltda.
Rua Lisboa, 78, Cep: 05413
São Paulo - SP. - Brasil
Fone: 280-1166



Germano de Geus
gerente de manutenção
Auto Viação Nossa Senhora do Carmo Ltda.



RS: Porto Alegre - Cascos Representações Ltda. - fone: (0512) 49-5159 - Casa dos Velocímetros Ltda. - fone: (0512) 25-5431 • SC: Joinville - Sulcave - Com. e Repres. Peças Ltda. - fone: (0474) 33-6727 • PR: Curitiba - Capanema Med. e Instrumentos - fone: (041) 264-1476 - Radianta Representações Ltda. - fone: (041) 264-1045 - TS Com. e Repr. Auto Peças - fone: (041) 248-1825 - Londrina: Irmãos Sâ Ltda. - fone: (0432) 22-5225 - Cascavel: Fank & Cia. Ltda. - fone: (0452) 23-4721 - Umuarama: Lopavel - Londrina Painel Vaic. Ltda. - fone: (0446) 23-3168 • SP: São Paulo - Mip - Med. e Instr. Precisão Ltda. - fone: (011) 571-1517 - Seger Instr. Precisão Ltda. - fone: (011) 832-2732 - Irmãos Fernandes Com. a Ind. Ltda. - fone: (011) 292-5171 - Tacobraz - Serv. e Com. de Medição Ltda. - fone: (011) 240-8562 - Campinas: Souza Barbosa Inst. de Medição Ltda. - fone: (0192) 31-0797 - Sorocaba: Com. de Veloc. Dimas Ltda. - fone: (0512) 32-0012 - Ribeirão Preto: Alvas e Cavarzani Ltda. - fone: (016) 626-7149 - Araçatuba: José Valdir Lopes - fone: (0188) 23-2454 - Bauru: Antônio Carlos Ramos - fone: (0142) 22-4644 - Leme: Gilmar Lopes de Moraes - fone: (0186) 71-3672 - S. José do Rio Preto: Santa Mônica Esc. para Autos Ltda. - fone: (0172) 32-3457 - Ourinhos: Luiz Sanches Vicente - fone: (0143) 22-3602 - Marília: Cier de Souza - fone: (0144) 33-4865 - Barretos: Flávio Silva Com. de Peças Ltda. - fone: (0173) 22-3801 - Presidente Prudente: Ademar Dalesse - fone: (0162) 22-1223 - Santos: Mip Comercial Ltda. - fone: (0132) 35-6139 • MG: Belo Horizonte - Manezas a Prata Ltda. - fone: (031) 335-1425 - CSC Com. Serv. Ltda. - fone: (091) 212-1006 - UBL - Centro Tec. Ltda. - fone: (034) 232-7120 - Imenal Ind. Met. Ltda. - fone: (034) 232-3223 • GO: Goiânia - Polipeças Com. Reparas. Ltda. - fone: (062) 233-7700 • DF: Brasília - Polipeças Com. Reparas. Ltda. - fone: (061) 562-5135 • RJ: Rio de Janeiro - Pit Painéis Ltda. - fone: (021) 260-4345 - Volta Redonda: P.R. Silva - fone: (024) 43-2275 • ES: Vitória - Acropole Com. e Dist. Ltda. - fone: (027) 223-7940 • MT: Cuiabá - Brasauto Peças Ltda. - fone: (065) 361-3131 • MS: Campo Grande - Ary Gurvitz - fone: (067) 382-1785 • BA: Salvador - Arlindo Dliveira Araujo - fone: (071) 243-3984 - Ari Bandeira - fone: (071) 242-7918 • PE: Recife - J.B. Lucena - fone: (081) 268-2651 - Com. da Maq. e Peças Ltda. - fone: (081) 241-5433 • Paraíba - J.B. Lucena - fone: (083) 221-0146 • RN: Natal - Velochaves Com. Repr. Ltda. - fone: (084) 231-7547 • CE: Fortaleza - Jairo F. Leite - fone: (085) 223-0288 • MA: São Luís - Raimundo S. Costa - fone: (086) 22-5240 • PA: Belém - Auto Globo Ltda. - fone: (091) 222-2025

CMTC

Guerra contra o desperdício tem várias frentes

Atacar em várias frentes. Esta é a estratégia da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) de São Paulo, na sua batalha em busca da redução de consumo de óleo diesel.

Maior empresa de ônibus urbanos do País, ela tenta poupar combustível não apenas através de um rigoroso controle técnico da frota, como, paralelamente, por meio de uma série de medidas para racionalizar a operação de seus 2 750 ônibus. A extrema preocupação com esse tipo de economia é plenamente justificável. A CMTC opera 170 das seiscentas linhas de ônibus da cidade, e, para transportar diariamente 1,7 milhão de passageiros (um terço do total dos usuários de São Paulo), roda, também a cada 24 horas, em torno de 500 mil quilômetros.

“A empresa gasta 6 milhões de litros de óleo diesel por mês”, informa Ricardo Najjar, engenheiro-chefe de manutenção da CMTC. “E o combustível significa entre 20 e 25% dos custos globais da companhia, ao longo do ano (os reajustes semestrais dos funcionários fazem essa marca oscilar), perdendo apenas para o item mão-de-obra”, acrescenta o engenheiro Dagoberto Gonçalves, chefe de operações da CMTC. É certo que a empresa paga pelo diesel um preço inferior ao indicado nas bombas dos postos de abastecimento, por ser uma grande consumidora e estatal — ela pagava, no final de março, Cr\$ 1 395,20 por litro — mas só essa vantagem não deve inibir outras iniciativas, justificam os dois.

AS REVISÕES E CHECAGENS

Semanalmente todos os veículos

Para reduzir o consumo, a CMTC, maior empresa de ônibus do país, ataca em várias frentes. Além de combater a ociosidade dos ônibus, não descuida da correta manutenção

passam por uma regulagem de pressão de ar nos pneus — pressões inadequadas podem aumentar o consumo de diesel em até 10%. Quinzenalmente, ocorre uma regulagem dos freios de cada unidade para sanar o problema, bastante comum, de rodas presas, causado pelo constante anda-e-pára da operação diária. Também a cada quinze dias é feita uma regulagem das correias, com o objetivo de evitar



Válvulas: regulagem a cada 10 mil km. Tanques: drenagem a cada 20 mil

anormalidades no rendimento do motor ou na sua ventilação, que, obrigatoriamente, alteram o nível habitual de consumo de combustível.

Uma vez por mês, as oficinas da CMTC analisam o índice de consumo de óleo lubrificante em cada ônibus Mercedes-Benz equipado com motor OM-352 — por enquanto, a análise está restrita a este modelo, que equipa a maior parte da frota, ou seja, 1 860 unidades. “Toleramos como índice máximo de consumo de lubrificante

2,5% sobre o consumo total do diesel no período”, diz Ricardo Najjar.

Se ultrapassado esse limite, algo está errado, afirma. “Podem ter ocorrido quebra de anéis e passagem indevida de óleo diesel”, analisa, ou “as camisas dos cilindros podem estar riscadas pelos anéis, o que também facilita essa passagem”. Antes de se abrir o motor para um eventual reparo, ressalva Najjar, “é claro que verificamos, antes, se o problema não é de um vazamento qualquer”. E garante que a próxima etapa do controle de consumo de lubrificantes tem como meta baixar o índice máximo tolerado de 2,5% para 2%.

AJUSTE COMPLETO

A cada 10 mil quilômetros todo veículo passa por outra bateria de regulagens. A começar pelo alinhamento das rodas dianteiras, visando evitar uma resistência excessiva ao deslizamento do veículo, que piore a dirigibilidade. Ao mesmo tempo, o motor passa por um ajuste completo. Regu-

lam-se as válvulas, trocam-se os filtros de combustível e de lubrificante, limpa-se o filtro de ar e verificam-se as correias.

Ainda nos 10 mil quilômetros, ocorre a manutenção do sistema de embreagem. “Se ele não estiver funcionando

bem, parte da potência do motor é desperdiçada na troca das marchas”, sentencia Ricardo Najjar. “Às vezes, o motorista nem sente, mas isso está acontecendo”. Como os pontos de ônibus de São Paulo distam, um do outro entre 300 e 500 metros, em média, o número de mudanças que cada motorista faz diariamente chega a 4 mil, garante Dagoberto Gonçalves, para justificar a preocupação com esse item.

Durante a mesma bateria de checagens, realiza-se a limpeza de radiador. “A poeira e a poluição sujam demais suas aletas, e a limpeza programada torna-se necessária para não prejudicar a eficiência do motor”, explica.

Ainda aos 10 mil quilômetros, os mecânicos regulam os comandos de acelerador e verificam o estado geral da bomba — a CMTC tem uma bomba injetora padrão que é aferida a cada seis meses pela Bosch. Cada veículo passa também, a essa altura, pela inspeção de gás de escapamento. “Usamos o