

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 24 – Nº 275 – DEZEMBRO 1986 – Cz\$ 20,00

  
Editora TM

## *B-10M: enfim, um brasileiro*



**Muitos planos  
e pouco dinheiro  
para os portos**

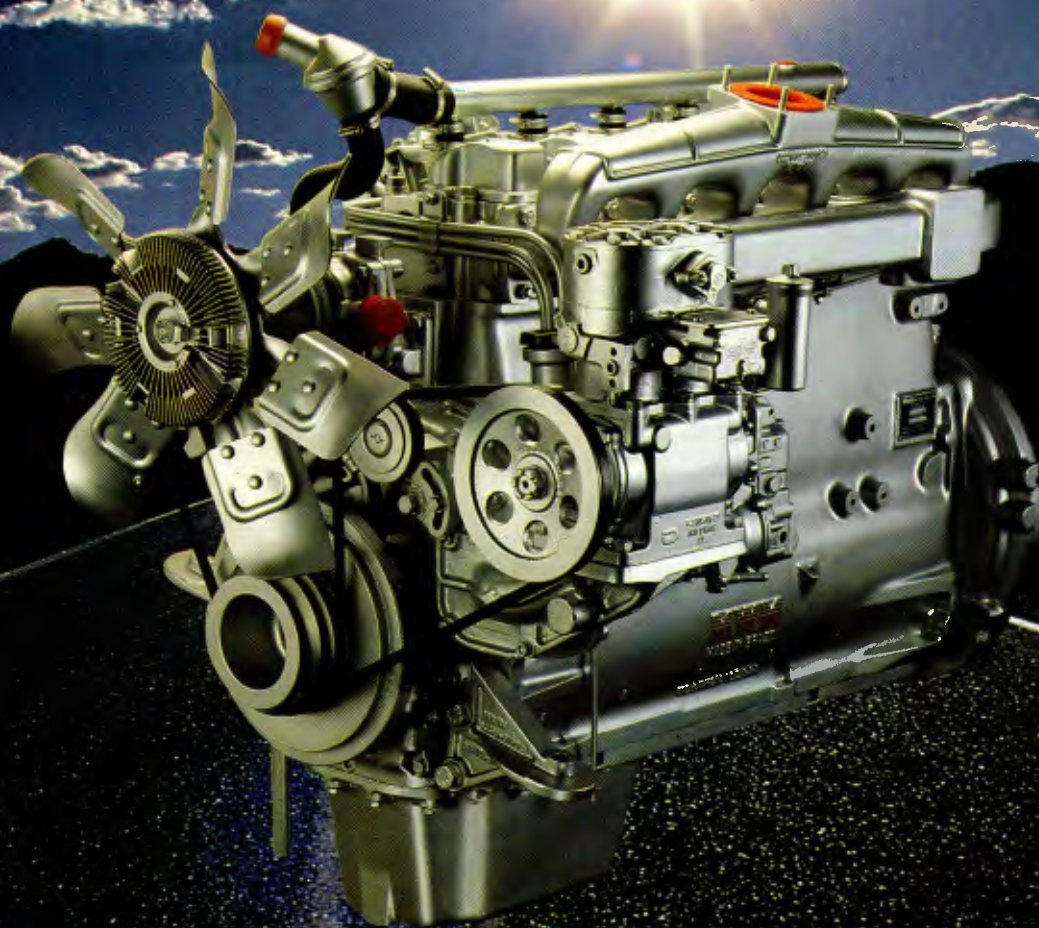
**Quem não  
acha caminhão  
faz terminal**

MOTORES



BRASIL

# O Motor do Caminhão.



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

# Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 23 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor – e vai mais longe.

Revista  
**transporte moderno**

## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

*Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")*

( ) Estou enviando cheque n.º \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_

em nome da EDITORA TMLTDA no valor de Cz\$ 180,00 ( ) Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o 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)

**transporte moderno**

**RO-RO**  
Enfim, a  
maioridade

Regulamentação  
e carga perigosa  
em debate

Trabalho em equipe  
Editorial revista  
transporte moderno

## Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
  - Regulamentos do transporte
  - Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



**Editora TM Ltda**

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

ISR-40-3723/84  
UP Central  
DR/SÃO PAULO

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

01098 São Paulo-SP.

## Autolatina, o resultado da união entre Ford e Volks

Com aprovações diretas de Wolfsburg, Alemanha Ocidental, sede da Volkswagen AG, e Dearborn, Estados Unidos, matriz da Ford Motor Company, foi chancelado um acordo de cooperação nas operações automotivas e financeiras das subsidiárias dos dois grupos no Brasil e Argentina, que redundarão na formação de uma nova empresa: a Autolatina.

Capaz de produzir 900 mil veículos por ano, a Autolatina nasce como a 11ª montadora do mundo, deixando para trás alguns monstros como a Mazda, a Mitsubishi, o grupo Saab-Scania e o Austin-Rover.

Para Wolfgang Sauer, Presidente da Volkswagen do Brasil, a Autolatina tornou-se viável graças ao desaparecimento dos ressentimentos que existiam entre os dois países há vinte anos. Hoje, já com a intenção já consolidada em acordo de integração econômica entre Brasil e Argentina, os dirigentes esperam contribuir com o processo através dos negócios da Autolatina.

“Embora os produtos preservem suas identidades”, afirma Sauer, “muitos itens poderão ser providenciados em conjunto. Além disso, no mercado de exportação, o transporte, seguro e financiamento, por exemplo, serão feitos em conjunto”.

Já Wayne Booker, diretor-Presidente da Ford, tratou, primeiro, de dissipar as especulações de que a Autolatina seria uma forma de a Ford se desvencilhar da obrigação de pagar uma indenização de

US\$ 1 bilhão aos concessionários da marca, em caso de a montadora deixar o país. “A Autolatina, ao contrário, é uma maneira de consolidar a empresa no mercado brasileiro, através da busca da economia de escala”, afirmou.

Em relação à diferença da grandeza entre as duas empresas, Booker lembrou que a Ford Argentina é bem maior que a Volkswagen e que os inevitáveis acertos de conta na formação da Autolatina serão desprezíveis.

Com um capital de US\$ 1,8 bilhão, a Autolatina terá capital formado por 51% de ações da Volkswagen e 49% da Ford. As quatro empresas somarão uma área construída de 2 806 582 m<sup>2</sup> e um total de 76 762 funcionários, 730 fornecedores e 1 552 distribuidores. Ao todo, o grupo terá quinze fábricas.

Em relação aos caminhões, há grandes facilidades. Muitos componentes são coincidentes (por exemplo, os motores MWM) e existem grandes possibilidades de montagem de caminhões pesados com motores Cummins. A marca conta com uma excelente assistência técnica no maior importador do mundo, os Estados Unidos.

Segundo Wolfgang Sauer, a grande esperança da empresa é a de conseguir a colaboração de Newton Chiaparrini como Presidente da Autolatina. Para o desenvolvimento da empresa, serão destinados investimentos de US\$ 1 bilhão nos próximos cinco anos.



Wayne Booker



Wolfgang Sauer

## A Scania vai aumentar a produção de 6 para 8 mil unidades por ano

Uma boa notícia para as empresas de transporte brasileiras: a Saab-Scania pretende elevar de 6 mil para 8 mil veículos sua capacidade de produção. A decisão foi tomada com a certeza de que a alta demanda de veículos pesados chegou para ficar — em 1986, as montadoras devem ultrapassar a marca de 10 mil unidades produzidas.

Segundo Ake Norrman, presidente da empresa, a expansão das vendas de pesados — há que se contabilizar também 9 mil ônibus — resulta da recuperação econômica, da ampliação dos eixos de produção

agrícola e mineral, e do envelhecimento de uma frota com mais de oito anos de idade média.

Para completar, a Scania brasileira deve entrar em acordo com a Scania argentina para a efetivação de um intercâmbio de peças e componentes num valor que deve atingir US\$ 300 milhões nos próximos anos.

Com isso, os usuários Scania no Brasil deverão, em pouco tempo, usufruir de uma diminuição no custos de manutenção e reposição de câmbios da marca, todos fabricados na Argentina.

## Surgem dificuldades inesperadas na criação da federação do sul

Prosseguem as articulações para a criação da Fetransul — Federação dos Transportadores Rodoviários de Carga da Região Sul. Acordo intersindical de maio de 1985 previa o nascimento da entidade após cumprido o mandato de Osvaldo Dias de Castro como presidente da Fenatac. Como Castro — que sempre cozinhou a Fetransul em água morna — de pendura as chuteiras no fim do ano —, o sinal está verde para os sulistas.

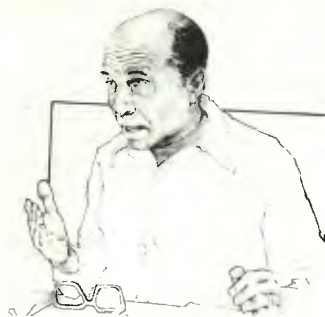
No entanto, na primeira reunião, realizada dia 28 de novembro, em Piçarras — SC, surgiram dificuldades inesperadas. Um acordo preliminar previa que a

Fetransul teria sede itinerante e rotativa. Pela ordem, nesceria no Paraná e se deslocaria para o Rio Grande do Sul e, depois, para Santa Catarina. Em Piçarras, porém, o Rio Grande do Sul reivindicou o direito de ser o berço da federação. Enquanto mandaram prosseguir os trabalhos jurídicos e burocráticos, os transportadores do Sul decidiram adiar para 13 de março de 1987, na turística cidade de Gramado — RS, a próxima reunião sobre o assunto. Eles garantem que contam com o apoio do futuro presidente da Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro, para criarem a nova federação.

## Fracassam as candidaturas dos transportadores de cargas

Na convenção de Curitiba, o presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, recomendou aos transportadores-candidatos que não hesitassem em lançar mão de suas fortunas pessoais para conquistarem seus mandatos. A essas alturas, após o pronunciamento das urnas, os empresários que arriscaram seu patrimônio estarão concluindo, certamente, que mandato não se compra.

O empresário Camilo Cola, por exemplo, esqueceu sua propalada fidelidade ao desgastado PDS, mudou para o PMDB, fez uma campanha milionária — e acabou sendo apenas o terceiro na votação para senador, no Espírito Santo. No Paraná, um tradicional reduto peemedebista, mesmo concorrendo pelo partido certo, Valmor Weiss teve somente 10 240 votos (o mínimo necessário para se eleger foi 18 mil votos). Em São Paulo, Bayard Umbuzeiro (9 085 votos) e Valdir Boscato (4 622 vo-



Denisar Arneiro

tos), candidatos e deputados estaduais, ficaram a ver navios. No Rio de Janeiro, Baldomero Taques Filho não foi além de miniguados 4 622 votos.

A única exceção, que confirma a regra, continua sendo Denisar Arneiro, décimo-segundo do PMDB na eleição do Rio de Janeiro para deputado federal, com 31 744 votos — votação muito menor que a obtida em 1982.

Tantos fracassos dão até saudades dos 13 mil votos de Geraldo Viana, em São Paulo, nas eleições de 1982 — pelo PDS.

\*\*\*\*\*

Os 20% de aumento concedido pelo governo à indústria automobilística não emocionou nem um pouco os dirigentes do setor. “Fomos congelados com uma defasagem de 28% e não sabemos o que acontecerá com o preço do aço e matéria-prima básicas, controladas pelas estatais”. O ponto de inter-rogação continua a crescer e o número de incógnitas também.

\*\*\*\*\*

Eleito o novo Conselho de Administração da Anfir-Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários. Integram o conselho Vasco Antônio Rossetti (presidente), Marcos Guerra (vice-presidente), João Carlos Finger, Astor Milton Schmitt

e João Oscar Bargstorn Neto (conselheiros).

\*\*\*\*\*

A formação da Autolatina já traz à tona a nova filosofia administrativa da Volkswagen do Brasil. No momento, está sendo negociada a compra das ações dos grupos minoritários. A carga acontece sobre os 10% de ações pertencentes ao governo do Kuwait e às do grupo Monteiro Aranha.

\*\*\*\*\*

O ministro Reinaldo Tavares nada tem a opor à redação do novo RTB. Ao contrário do que chegaram a noticiar algumas publicações, porém, até o fechamento desta edição, o documento ainda não fôra aprovado. Mesmo porque, trata-se de um decreto, que deve subir à apreciação do presidente Sarney.

## Intra exige a aplicação da tabela de fevereiro

Em telex enviado ao presidente da Siderbrás, o Intra-Instituto Nacional dos Transportadores de Aço ameaçou ordenar às suas filiadas a paralisação das atividades a partir de 29 de novembro. O *lockout*, no entanto, acabou prudentemente adiado, depois dos tumultos ocorridos em Brasília em 26 de novembro.

No dia 28 de fevereiro de 1986, quando foi decretado o Plano Cruzado,

os transportadores de aço já tinham engatilhada e não puderam colocar em prática uma nova tabela de fretes, que vigoraria a partir de março. Agora, eles estão solicitando a aplicação urgente dessa tabela. Segundo cálculo do setor técnico do Intra, já levando em conta o aumento de 50% nos caminhões, a defasagem entre a tabela e o frete que as usinas estão pagando ultrapassa 95%.

## Os ônibus de Brasília só são usados nos horários de pico

Passadas as primeiras eleições livres no Distrito Federal, Brasília volta ao normal, depois de um rosário de promessas faraônicas. Entre elas, a de se instalar metrô e pré-metrô, numa tentativa desesperada de comover os eleitores — só para senador contaram-se sessenta candidatos. Longe da ficção, a

realidade do transporte de massa na capital é bem outra. Durante a maior parte do dia, centenas de coletivos ficam parados no estacionamento do Estádio Municipal à espera dos horários de pico, quando os trabalhadores do eixo piloto, dirigem-se às cidades satélites.

## Transbrasil e Vasp poderão ganhar linhas internacionais

Nos meios aeroviários, tem-se como definitiva a concessão de linhas internacionais para a Vasp e Transbrasil no próximo ano. A linha prioritária da Transbrasil será a Brasília-Washington, enquanto a Vasp reivindica as rotas do Caribe (Aruba, Curaçao, Jamaica e Cuba).

A grande dificuldade da Vasp é a herança do último

governo, que aceitou um tipo de avião fora de pedido (TM 226) para entregá-lo antes do término do mandato. Os três A-300 B2K recebidos têm autonomia de 2 800 km e levam 35% a menos de carga. Com isso, e a concessão das linhas, é provável que, para alargar sua faixa de atuação, a Vasp se veja obrigada a arrendar aviões intercontinentais.



O Airbus A 300, da Vasp, que fará os vôos até Orlando



# Pronta entrega

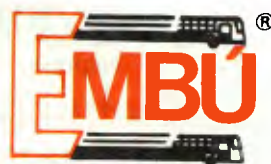
## A garantia da EMBÚ para não deixar o seu ônibus parado

Não é apenas por manter o maior estoque de peças e acessórios, para a reforma de ônibus, que a EMBÚ se tornou famosa em todo o país. Confiando numa moderna frota de veículos próprios, a EMBÚ tem condições de garantir a entrega imediata de qualquer pedido. Minimizando, dessa forma, a paralisação de seus ônibus na oficina, por períodos mais longos. A mesma garantia de rapidez é também oferecida para as cabinas de fibra de vidro

Frontal, das quais somos representantes autorizados. Graças à variedade de modelos, de todas as marcas, que mantemos permanentemen-

te em exposição.

Por isso, ao pensar em peças e acessórios, pense na EMBÚ. Para seus veículos andarem sempre na linha.



**EMBÚ BORRACHA  
E AUTO PEÇAS LTDA.**

**Loja, escritório e depto. de vendas:** Rua General Júlio Marcondes Salgado, 331, 343 e 351 - Tel. (PABX) 826-5733 - Campos Elíseos - São Paulo - Telex: (011) 38594 - CEP 01201

**Filiais:** Rua General Júlio Marcondes Salgado, 280, 282, 321 - Tel. (PABX) 826-5733 - Campos Elíseos - São Paulo - SP  
MANAUS: Rua Um, casa 25 - Vila Câmara - Bairro Aleixo - Manaus - AM - Tel.: (092) 244-1995 - CEP 69000

## Contas revelam que CNTT era "um antro da perdição"

"Aquilo era um verdadeiro antro de perdição", revela, horrorizado, um executivo de uma federação de transportes que teve acesso às contas do ex-presidente da CNTT, Hermínio Cavaleiro. "O homem só trabalhava para arrecadar e gastar em proveito próprio, de seus familiares e de seus apaniguados", acusa.

O presidente da federação dos carreteiros de São Paulo, a Fetrabens, tem denúncias mais concretas e documentadas. "O Cavaleiro pagou com dinheiro da CNTT, todas as despesas no hotel Aracoara, em Brasília, dos eleitores de sua chapa e acompanhantes, regadas a uísque estrangeiro", acusa. Entre os que desfrutaram tão caras mordomias, estão Marcos Gravina/Sérgio Tadeu P. Brás, Eduardo José Pessoal e Darci Norte Rebelo/Ilso Menta.

Mas, a maior irritação de Fioravante é com o ex-delegado da Fetrabens à CNTT, Umberto Gobato

Neto. "Estas são as orgias e mordomias do Gobato na CNTT", anotou o presidente da federação paulista ao lado de uma grossa coleção de contas do delegado no aracoara (total de Cz\$ 5 450,23, entre 26 a 29 de outubro) e de um recibo assinado de mais Cz\$ 6 666,00 correspondente a cinco diárias de dois salários mínimos.

O levantamento inclui também Cz\$ 34 391,40 de passagens de avião para o próprio Hermínio, seu filho Joaquim Cavaleiro, eleitores da sua chapa e outros apaniguados como Ubiraci



José Fioravante



Adear Bessa

Cuoco, Frederico Carvalho, Hélio Góis, Ilso Menta, Marcos Gravina, Darci Rebelo e Adear Bessa.

No longo capítulo das benesses, há também uma relação de oito passagens emitidas em nome da família Cavaleiro e da família Bonfim. "Passagens aéreas para terceiros. Nada têm a ver com a CNTT", apontou Fioravante.

Um dos recibos, de Cz\$ 242 000, é de gastos feitos por Francisco Emar Carvalho "em nome da CNTT" para o casamento do presidente de um sindicato. "Foi ao casamento do

colega e debitou a conta na CNTT", anotou Fioravante.

Também despesas do mandado de segurança de Gobato contra Fioravante foram debitadas à CNTT. Há, por exemplo, um recibo de uma diária do advogado da entidade, Ubiracy Torres Cuoco, de Cz\$ 1 608,00, "quando a minha viagem a São Paulo para tratar de mandado de segurança de interesse da CNTT" (da CNTT ou do seu presidente?).

Em meio a tantas liberalidades (para dizer o mínimo), até a presença em casamento valia diárias. Como as recebidas por Cavaleiro para ir ao casamento da filha do tesoureiro Adear Jonas de Bessa em Goiânia, ou da filha do diretor Mario Martins, em Belém. Ou ainda ao casamento do presidente do Sindicato de João Pessoa.

O mínimo que se espera da nova Diretoria da CNTT é que ponha fim a tão descarada malversação dos recursos da entidade.

\*\*\*\*\*

Nova moda está sendo lançada no ABC paulista: motoristas e cobradores já andam armados e foram inscritos pela empresa num curso de tiro ao alvo. A iniciativa partiu dos próprios funcionários da Viação Diadema, da cidade de mesmo nome, um dos municípios mais violentos do país.

A gota d'água foi a agressão sofrida por um cobrador de 22 anos que, desarmado, levou um tiro pelas costas e está paralisado. A partir de então, os funcionários decidiram não ficar impassíveis.

Por sua vez, Osias Vaz, proprietário da empresa, chegou à conclusão que "se não tomássemos providências, simplesmente, não teríamos mais com quem trabalhar".

Os primeiros "frutos" já começaram a aparecer. Um dos motoristas da Diadema conseguiu matar um ladrão e ferir outro e está sendo apoiado pelo Departamento Jurídico da empresa. Nesta guerra, afirma Vaz, a empresa colocará sempre à disposição de seus funcionários toda a sua máquina jurídica.

\*\*\*\*\*

Por mais que pousem de grandes articuladores, decididamente, a política partidária não é o forte das lideranças do transporte rodoviário de carga. Os candidatos saídos do setor foram fragorosamente derrotados (veja outra nota). Executivos ligados à NTC engajaram-se na campanha do ex-deputado paulista Hélio Navarro (PMDB) à constituinte. Resultado: Navarro teve 30 994.

\*\*\*\*\*

Uma das intenções da Fiat Automóveis é liberar a utilização de motores diesel para veículos de carga leve, a partir de capacidade de 600 kg. "Seria uma solução para resolver alguns traumas de coleta e distribuição, que empurram o custo das empresas para o espaço, toda vez que há um aumento dos combustíveis de passeio", afirma Alberto Fava, diretor da empresa.

\*\*\*\*\*

"80% de aumento para os automóveis é um grande absurdo. Disso tudo, nossa parte é de 20%, que teremos que dividir com nossos fornecedores. Se ainda soubessemos que os outros 60% seriam usados para o progresso do país estaria

muito bom". Afirmação de Wolfgang Sauer, durante a entrevista em que foi anunciada a formação da Autolatina. Concluindo disse Sauer, "80% de aumento num país de inflação zero é inexplicável"

\*\*\*\*\*

O tríplice-coroadado Sebastião Ubson Ribeiro, presidente ao mesmo tempo da Fenatac, NTC e Seticesp, não chega a ser um pé quente em matéria de apoios políticos. Quando ganhou Tancredo, estava com Maluf. Janista histórico, não votou no homem de vassoura para prefeito de São Paulo. E, nas últimas eleições para governador, abandonou Maluf para apoiar Antônio Ermírio. Ganhou Quércia.



# ATUALIDADES

## Em Brasília, só ligações de ponta lucram

Uma das mais graves situações do transporte urbano de passageiros no país é a das empresas que servem as cidades-satélites do Distrito Federal. O reclamo principal é de que todo o sistema é armado para favorecer as ligações de ponta — linhas diretas entre as cidades e Brasília, e que, portanto, usufruem de alto IPK. A grande beneficiária é a viação Pioneira, do empresário Nenê Constantino — em prejuízo das empresas que fazem exclusivamente o inter-bairros.

Além do para-e-anda, em vias urbanas de péssima qualidade, “temos de conviver com a selvageria inexplicável dos nossos usuários”, afirma Eder Augusto Pinheiro, diretor Executivo da Viação Alvorada, com sede em Taguatinga. Depois de uma única viagem, o ônibus já se apresenta completamente desfigurado. Os usuários não só picham completamente os coletivos como, também, esfaqueiam tudo o



que é possível, elevando os custos de manutenção ao ponto crítico, “impossível de agüentar com uma tarifa

de Cz\$ 1,50 congelada”. Tiros e pedras são outros modismos dos habitantes da área.

## São Paulo define rodovias que terão 100 Km/h

Já está em vigor a permissão para se trafegar a 100 km/h em algumas auto-estradas brasileiras. Entre as rodovias liberadas está a SP 333 que, num razoável trecho, desrepeita uma das regras básicas da norma: a exigência de um canteiro central entre 3 a 7 metros de largura.

Em São Paulo, estão liberadas as Rodovias dos *Bandeirantes*, *Trabalhadores*, *Imigrantes*; do planalto até o km 40 da serra, no sentido ascendente; *Castelo Branco*, a partir do km 23; *Washington Luiz*, entre Limeira e Matão e São José do Rio Preto e Mirassol; *Anhangüera*, en-

tre Campinas e São Joaquim da Barra; *SP 333*, entre Ribeirão Preto e Sertãozinho e a *Heitor Penteado*, entre Campinas e Mogi Mirim. Nos outros Estados, não houve, ainda, a homologação de qualquer rodovia.

Em relação aos veículos comerciais, os maiores beneficiários serão as empresas que se utilizam de ônibus pesados e que poderão trafegar, em alguns casos, a velocidades mais econômicas. Já as empresas de transporte de carga pouco tirarão partido desses trechos, desprezíveis em comparação com a malha viária brasileira. “A única vantagem”, diz um empresário, “é que poderemos reduzir algum atraso em viagens de e para São Paulo, maior centro de origem e destino do país”.



Muito poucas rodovias brasileiras são seguras a 100 km/hora

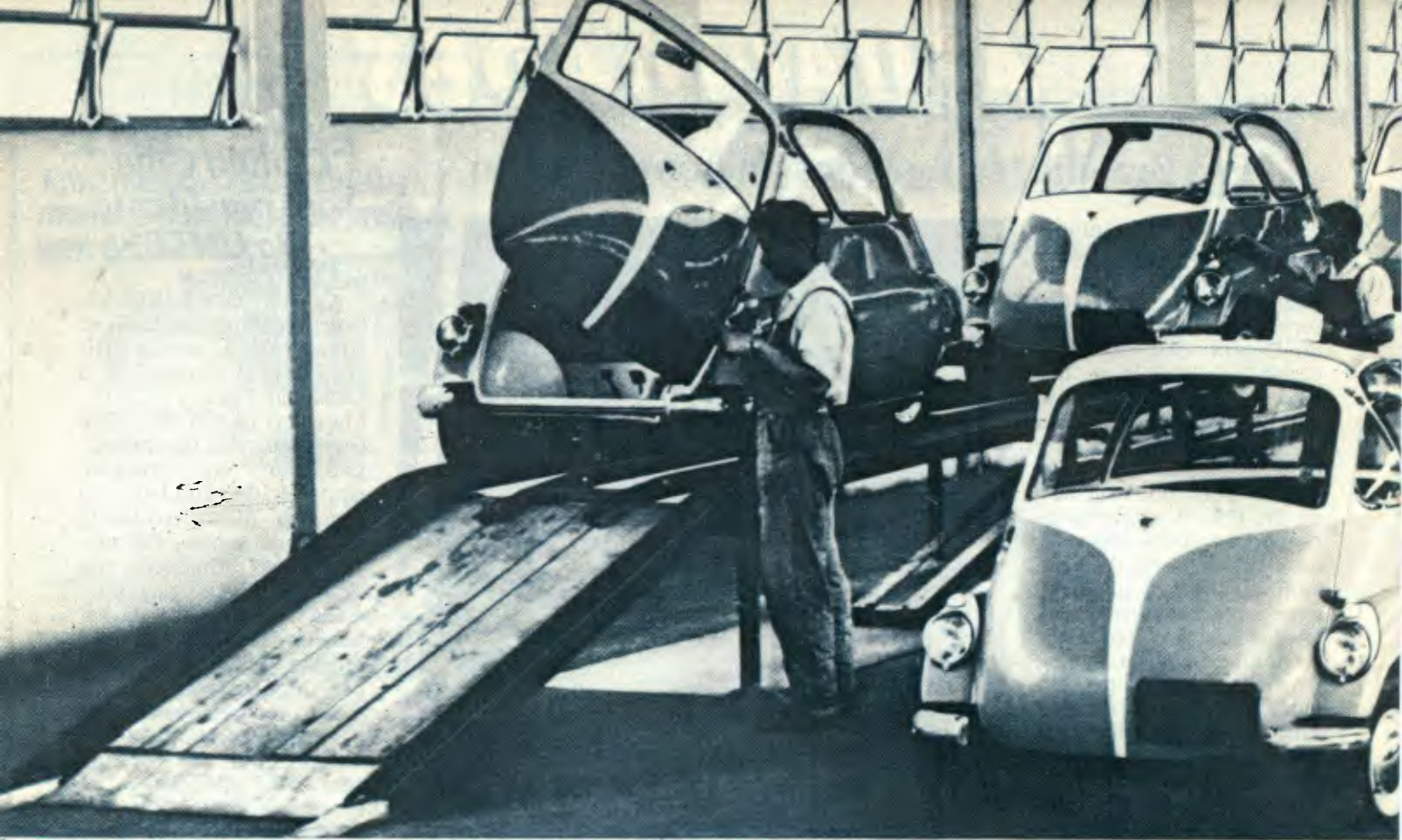
## Camilo Cola será presidente da CNTT

Quando esta edição estiver circulando, já terão se consumado as novas eleições para a Diretoria e o Conselho Fiscal da CNTT. Marcadas para o dia 14 de dezembro, elas dão prosseguimento ao processo eleitoral da entidade. O primeiro pleito, realizado dia 28 de agosto, foi anulado pelo Ministério do Trabalho porque estava viciado — o delegado da Fe-trabens (federação de carteiros de São Paulo) votou irregularmente.

Pela oposição, concorre a chapa encabeçada por Camilo Cola, que tem também como candidatos Délio Samapio Filho (vice-presidente), Oswaldo Dias de Castro, Denisar Arneiro e Reginald Uelze. Esta chapa conta, hoje, com o apoio de cinco das oitos federações que formam a CNTT. Ainda não se sabe se a situação, liderada, pelo ex-presidente Hermínio Cavaleiro (a entidade está sendo dirigida por uma junta governativa nomeada pela oposição) apresentará candidatos. Cavaleiro está bastante enfraquecido politicamente, devido às suas desastrosas manobras durante a eleição anulada e a alegadas irregularidades nas suas prestações de contas (veja outra nota).

## Tacógrafo para produto de risco potencial

Prossegue a novela do novo regulamento da carga perigosa. A Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes gostaria de exigir tacógrafo também para produtos de risco potencial (cilindros, por exemplo, e defensivos agrícolas). Mas, o Geipot defende o consenso que obteve — tacógrafo só para carga a granel.



Fiat Isetta, 1956. A primeira linha de montagem no Brasil.

# Trinta anos de indústria automobilística, caminhonística e tratorística.

Olhando pelo espelhinho retrovisor da história, você vê o Brasil de 1956. O país tinha 62 milhões de habitantes, a renda per capita era de 205 dólares e Juscelino Kubitschek era o presidente da República.

Nosso estágio tecnológico era comparado aos Estados Unidos da América. De 1860.

Nesse Brasil, JK e o então ministro da Viação e Obras Públicas, Lúcio Meira, criaram o GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística.

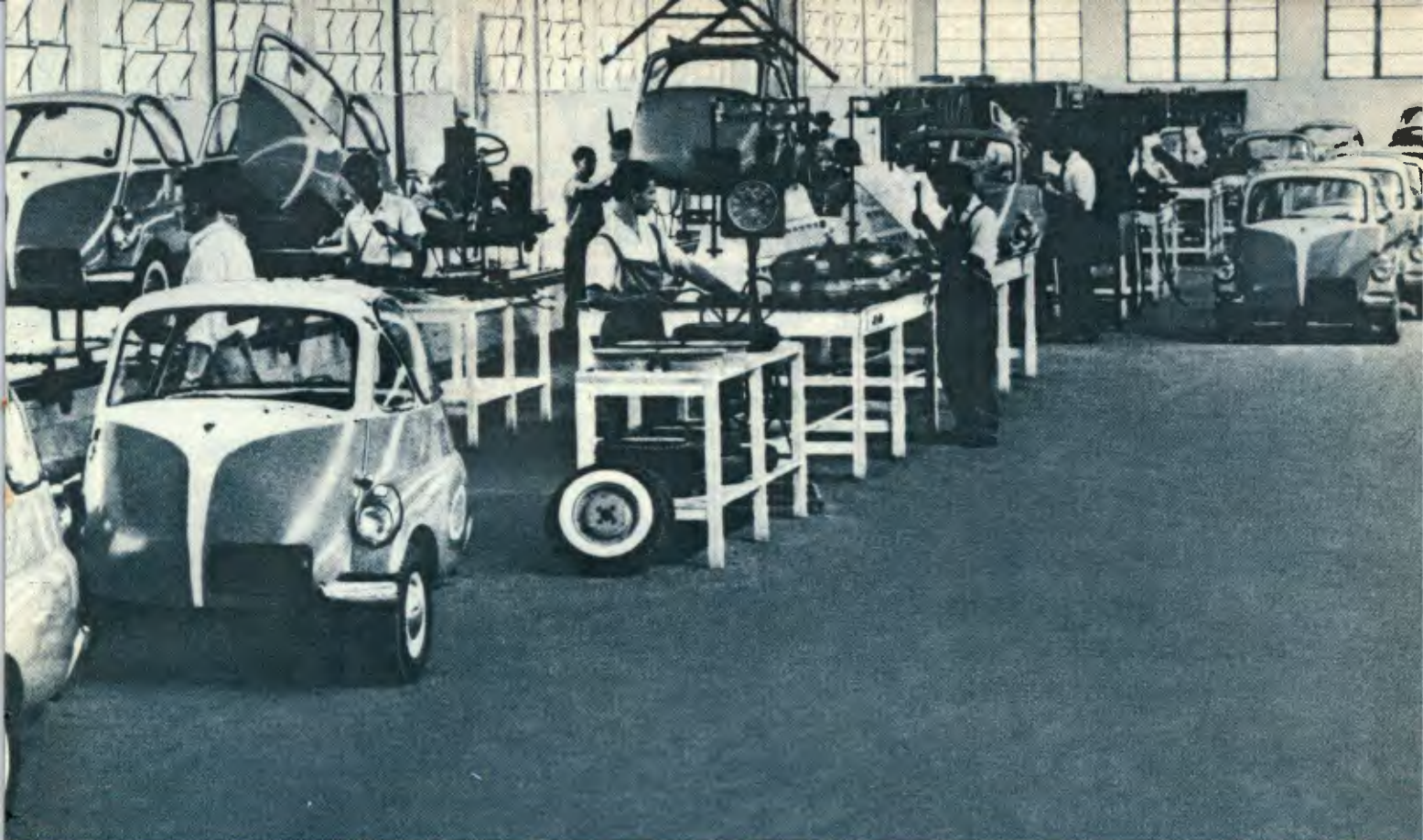
Estava dada a largada para a verdadeira revolução industrial brasileira. O país ganhava rodas.

Em 58, já produzíamos mais veículos do que importávamos.

Em 61, éramos auto-suficientes.

A indústria ganhava velocidade.

Em 73, engatamos nossa marcha rumo ao exterior: começávamos a exportar grandes volumes.



Barreira na pista: crise do petróleo.

Mas em 79, já estava iniciada a produção em série do carro movido a álcool. O Brasil tornava-se o único país do mundo a estabelecer uma alternativa de combustível.

Em 81, nova barreira: crise de mercado.

Pois foi justamente neste ano que ocorreu o maior investimento da indústria automobilística: uma aplicação de 650 milhões de dólares.

1986, siga em frente.

Hoje, o Brasil tem 135 milhões de habitantes, a renda per capita é cerca de 1,700 dólares e José Sarney é o presidente da República.

Nosso estágio tecnológico coloca a indústria automobilística brasileira entre as 10 mais importantes do mundo: 18 milhões de unidades já foram produzidas e nossa capacidade instalada de produção é de 1.300.000 unidades/ano.

Estamos entre os 11 maiores exportadores.

Veículos brasileiros estão rodando em 120 países, 74% das nações do mundo.

Nos últimos anos, as exportações da indústria automobilística geraram 14 bilhões de dólares em divisas. E nada menos que 29,6 bilhões de dólares em impostos. Impostos que viraram saneamento básico, escolas, estradas e outros benefícios para milhões de brasileiros.

Aliás, 157.000 desses brasileiros trabalham na indústria automobilística. E outros 4.000.000 dependem dela direta ou indiretamente, representando cerca de 8,0% da força de trabalho do país.

Agora, olhe para frente. Nós já estamos fazendo o veículo que levará você ao futuro.

**ANFAVEA**  
Associação Nacional dos  
Fabricantes de Veículos Automotores.

**30 anos. O Brasil a mil por hora.**



## Volvo B-10M chega ao Brasil, com seis anos de atraso

Com seis anos de atraso, chega ao Brasil o B-10M, um avançado chassi rodoviário da Volvo. Suas maiores inovações são o motor *intercooler* entre-eixos, suspensão aperfeiçoada e um forte chassi. *Página 22*

## Muitos planos e poucos recursos para os portos

O governo tem muitos planos para recuperar e reaparelhar os portos marítimos. A realidade mostra, no entanto, que as verbas disponíveis não são suficientes para executar todas as obras. *Página 38*



## Sem caminhões para comprar, frotistas aplicam em terminal

As transportadoras rodoviárias de carga não estão encontrando caminhões para comprar nem carreteiros para contratar. Por isso, concentram seus recursos na construção e na agilização dos terminais. *Página 54*



### E mais...

Surpresas da Daimler Benz para o século XXI.....	15
Cruzado traz problemas para ônibus de Goiânia .....	32
O transporte público em busca da integração .....	35
Caminhões mais potentes na linha Cargo 87 .....	36
Aumenta a movimentação da carga aérea.....	44
Como transportar mais com a mesma frota .....	50
Nasce uma nova fábrica de carroçarias .....	60

### Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	11
Cartas .....	13
Mercado.....	61
Produção.....	62
Últimas notícias .....	64
Entrevista .....	66



Editora TM Ltda

Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis e Ryniti Igarashi

transporte moderno

#### Redação:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis  
Redator-chefe: Pedro Bartholomeu Neto

Repórteres: Francisco Célio dos Reis e Ligia Maria Cruz  
Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb  
Colaboradores: Aloísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhomeis (pesquisa) e Fernando Barros e Robson Luiz Martins (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, nº 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.  
Arte e Produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 667/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão a 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

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Ralfani, Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

REPRESENTANTE PARA SANTA CATARINA E PARANÁ: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulim) - 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, Wailham Cross, Hertz, England, Phone 78 3435 U.S.A., The N. da Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 30 7686, Telex (29) 236869

#### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach 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 verdade de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

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

#### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 180,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 20,00. Edições especiais: Cz\$ 30,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



INSTITUTO BRASILEIRO DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

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 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.544/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

## O Prodest e o futuro



Desde agosto de 1986, repousam sobre as mesas dos técnicos do setor dois alentados volumes. Preparado pelo Geipot, o "Prodest-Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes" constitui o primeiro esforço real para romper o planejamento estanque que sempre imperou no transporte, onde cada modal fazia questão de ignorar os demais.

Neste plano, que se diz dinâmico e o governo quer atualizar a cada ano, os técnicos procuram sintetizar, da melhor maneira que encontraram, os objetivos, cenários, linhas de ação, programas e esquemas de financiamento do setor para o período 1986-1989. Como não poderia deixar de ser, o levantamento das necessidades futuras do transporte brasileiro tem como ponto de partida a própria expectativa de crescimento econômico para os próximos anos. Os técnicos trabalharam com um cenário risonho, onde a produção, as exportações e os investimentos continuarão em alta.

Assim, o transporte precisará crescer, em média, 10% ao ano. Para continuar dando conta do recado, terá de receber investimento anual de 15%.

Se, na prática, a realidade não for outra, o Prodest promete transformar o transporte brasileiro num grande e eficiente sistema integrado. E, nesse caso, a integração deixará de ser apenas uma palavra desgastada, sempre pronunciada, jamais posta em prática.

Uma das inovações do programa são os corredores estratégicos e consolidados de transportes. Os superados corredores de exportação, apoiados num único modal, ficaram para trás. Agora, o governo pensa em um "conjunto de meios e facilidades destinados ao escoamento de bens produzidos em sua área de influência". bom exemplo seria a hidrovía do São Francisco, articulada com as malhas ferroviárias do Nordeste e do Sudeste e, assim, ligada aos portos da região.

Desafio semelhante é a hidrovía Tocantins-Araguaia, ligada ao Norte com o porto de Itaqui (através da ferrovia dos Carajás) e ao Sul aos portos de Tubarão, Santos e Sepetiba, através da malha ferroviária. Não se descarta, como alternativa, a construção da ferrovia Norte/Sul, entre Açailândia (entroncamento com a ferrovia de Carajás) e Goiânia (entroncamento com malha ferroviária do Centro-Oeste).

Na Rede Ferroviária Federal, a prioridade será para projetos de recuperação dos principais corredores. Descentralizando suas funções, o DNER dará preferência aos programas de restauração e conservação, (capazes de eliminar, no final da década, 12 mil quilômetros de rodovias em péssimo estado) e ao recapeamento das que estão hoje apenas em condição regular.

Já a Portobrás deve batalhar para criar companhias mistas, ajustar as tarifas aos custos, obter recursos específicos para o setor, atender melhor às exportações, construir terminais especializados e unificar a política portuária de pessoal.

Para atingir tão ambiciosos objetivos, o Prodest estima que o setor precisará investir Cz\$ 145,7 bilhões. O Plano de Metas, no entanto, diz que só estão disponíveis Cz\$ 104,2 bilhões. Do déficit de Cz\$ 41,5 bilhões, o DNER fica com o maior quinhão. Precisa de Cz\$ 54 bilhões e só dispõe de Cz\$ 37,4. Em situação semelhante es tão a Portobrás (Cz\$ 8,8 bilhões disponíveis e necessidades de Cz\$ 19,5 bilhões) e a CBTU (Cz\$ 12,1 bilhões disponíveis e necessidades de Cz\$ 24,5).

Como sempre, os recursos estão muito abaixo das necessidades. O remédio é lutar pela maior participação da iniciativa privada nos investimentos. Principalmente, em terminais especializados, terminais de transbordo, centros de armazenagem, veículos de transporte e até na implantação da própria infra-estrutura. Um bom começo são as negociações em andamento para concluir a ferrovia do aço e para iniciar a ferrovia da produção. Decididamente, ou a iniciativa privada aposta nos transportes ou o setor poderá estrangular o país.