

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 240 - JANEIRO, 1984 - Cr\$ 1.300,00



Editora TM Ltda

Ford articula seu front para 85



**Uma radiografia dos planos
para os trens metropolitanos**

Transporte Moderno Bandag: economia por tonelada ou passageiro/km.

A Bandag está oferecendo o que há de mais atual em restauração de pneus: Sistema a Frio de Restauração de Pneus. Ou seja, menor custo/km por tonelada ou passageiro.

A Bandag sabe que os custos de operação de uma frota estão cada vez mais altos e que o item pneus é a segunda ou terceira despesa da empresa. Por isso, veja as vantagens que esse novo método oferece à sua frota: menos tempo parada, restauração rápida, menor custo de manutenção, maior resistência a perfurações, circunferência uniforme, maior segurança, facilidade de balanceamento e maior durabilidade. Tudo isso significa uma im-

portante diferença no final das contas: menor custo por quilômetro rodado.

Tire proveito da experiência da Bandag em mais de 100 países utilizando o Sistema a Frio de Restauração de Pneus. Você só tem a ganhar nesta estrada da vida.



RECAPAGEM A FRIO



● Campinas: D. Paschoal - Fone: (0192) 31-8666 - R/174 ● Catanduva: Nevoeiro Comércio de Penus - Fone: (0175) 22-1376 ● Diadema: Tyresoles - Fone: (011) 266-2042 - 266-1497 ● Londrina: Jabur Pneus - Fone: (0432) 27-0400 ● Mogi das Cruzes: Budin Recauchutagens - Fone: (011) 469-8011 - 469-8036 ● Recife: Cometa - (081) 222-3867 ● Rio de Janeiro: D. Paschoal - Fone: (021) 580-3925.

RECORTE



FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Envie CHEQUE ou NÃO MANDE DINHEIRO AGORA, enviaremos fatura para ser paga na agência **BRADESCO** mais próxima de você.

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

Estou enviando cheque n. _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cr\$ 14.000,00 Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupo _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura:

em meu nome

em nome do empresa

CGC n.º _____

Insc. Est. _____

Envie meus exemplares poro: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(corimbo da empresa)

Preço vá do até 30.07.84

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

01098 São Paulo-SP

Protestos renovados para o diesel

Manifestando-se sobre o novo aumento dos combustíveis e particularmente do diesel (29% de aumento em 26/1/84), tanto Thiers Fatori Costa, da NTC em São Paulo, quanto Baldomero Taques Filho — do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Rio de Janeiro — pontificaram que o aumento servirá mais uma vez para elevar o preço de mercadorias penalizando o consumidor.

Enquanto Taques Filho estima um aumento de 7,5% sobre o preço dos fretes, Fatori Costa estima que para longas distâncias este aumento poderá atingir até 10%.

Segundo Fatori Costa, “o mesmo governo que não se preocupa em encontrar solução melhor para os problemas energéticos também não permite que repassemos esses aumentos aos custos dos fretes. O mais inteligente — prosseguiu Fatori — para se conter a inflação, seria aumentar a gasolina e o álcool, porque estes produtos movimentam veículos de passeio. Infelizmente, continua faltando imaginação aos setores do governo encarregados da administração da economia nacional. Eles insistem na fórmula utilizada com algum sucesso na década passada, esquecendo-se de que nossa realidade agora é outra e o diesel não pode receber aumentos maiores para subsidiar certos produtos, como o álcool, alimentando tremendamente o ônus social devido a reflexos sobre o preço dos transportes coletivo e de carga.”

Nova sinalização na Marginal (SP)

A CET — Companhia de Engenharia de Trânsito, órgão da Secretaria Municipal dos Transportes de São Paulo, instalou este ano uma nova sinalização semafórica e com placas na marginal do rio Tietê, sentido Lapa-Penha. O sistema é composto por dois postes, recuados 200 metros da placa semafórica, postes estes que compõem um sistema de equipamento fotoelétrico que detecta a altura da carga dos caminhões que passam por esta barreira eletrônica. Se o veículo estiver com carga acima de 4,30 m de altura o sistema de células fotoelétricas aciona o painel semafórico 200 m à frente, avisando o caminhão de que ele deve tomar um desvio à direita para que não haja perigo de abaloamento com uma das pontes da marginal, localizada 1500 metros à frente.

O sistema, ainda em fase-piloto, foi instalado para evitar acidentes na



ponte da Freguesia do Ó. Neste caso específico, os caminhões que forem advertidos pelos sinais devem tomar um desvio 800 m à frente e seguir pela Av. São Vicente, paralela à marginal, e depois de passado o viaduto tomar novamente a marginal. O sistema foi instalado na via expressa da marginal e não em sua via secundária.

Durante três dias seguidos, técnicos da CET fizeram uma pesquisa para avaliar a eficiência do sistema. Constataram

que dos 600 000 veículos que passam por aquela via diariamente 40% constituem-se de veículos de carga. Além disso, foi constatada a frequência de 50 caminhões com carga acima de 4,30 m de altura e apenas 20% de obediência à nova sinalização. No entanto, outra pesquisa feita junto a caminhoneiros filiados ao Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual de Carga do Estado de São Paulo — Seticesp — mostrou que 93% dos motoristas

entrevistados entenderam a sinalização e acharam-na válida.

Segundo o diretor da CET, Seiji Taquemori, o novo sistema confronta-se com uma portaria do Contran (475/74) que aumentou a altura permitida das cargas para 4,40 m. “Mas acontece — explica Taquemori — que aquelas pontes e viadutos que atravessam a marginal foram construídas para travessia do rio e não para suportar tráfego de veículos por baixo. Daí surgiu a necessidade de controlar o trânsito ali, já que mesmo depois de colocada a sinalização nova houve pelo menos um abaloamento nos três dias de avaliação do sistema.”

O próximo passo a ser dado pelo CET não terá, agora, apenas o caráter de advertência e sinalização, mas também de punição, pois será colocado um comando policial nas imediações para multar os caminhões que desrespeitarem o sistema.

Senai fará treinamento de pessoal da Fepasa

Exatamente 9064 pessoas entre ferroviários e futuros ferroviários estarão participando este ano de dois programas de formação e aperfeiçoamento profissionais desenvolvidos pela Fepasa em colaboração com o Senai.

O programa de formação profissional deverá receber 7001 treinandos perfazendo quase dois milhões de homens/hora. A formação abrangerá as áreas de Tração, Estação e Movimento, Oficinas, Via Permanente, Serviços Elétricos, etc...

Já o programa de aperfeiçoamento receberá 2063 pessoas (em quase 230 mil homens/hora), compreendendo empregados de grau médio, supervisores, pessoal de nível superior e gerencial.

As atividades serão desenvolvidas nos setores de Finanças, Tecnologia, Operações, Transporte Metropolitano, etc... O objetivo principal desses cursos é renovar os quadros e qualificar melhor a mão-de-obra, em uma fase onde a Fepasa está investindo em reaparelhamento.

30 km de metropolitano em 85 para Campinas

Já em 1985 Campinas poderá estar usufruindo das vantagens do Trem Metropolitano. Um convênio assinado entre a prefeitura da cidade e a Fepasa prevê a implantação do projeto ligando Vinhedo a Sumaré.

Para isso, a prefeitura de Campinas pretende obter recursos junto à EBTU (tem o aval do governador Montoro). Em uma etapa inicial, será implantado o trecho Vinhedo-Boa Vista, concluído até o próximo ano ao custo de Cr\$ 19 bilhões, com 30 km de linha.

A segunda fase, completando o trajeto até Sumaré, terá mais 17 km de linha e deverá ser concluída até 1987 ao custo de aproximadamente Cr\$ 36 bilhões.

Os estudos compreendem o aproveitamento de uma linha já existente para trens de longo percurso e a reforma de 15 trens-unidade japoneses com 45 vagões. Serão aproveitadas as estações de Campinas, Valinhos e Vinhedo e construídas quatro novas em Boa Vista, Bosch, Jardim Aurélia e Saúde.

Metrô de SP terá que otimizar investimentos

Na cerimônia da entrega dos títulos de Personalidade do Ano, promovida pela revista "Portos e Navios", o ministro Cloraldino Severo reagiu forte contra as alegações do prefeito Mário Covas e do governador Franco Montoro, de S. Paulo, quanto à falta de ajuda ao metrô paulistano.

"Olha, temos de acabar com esta história que eu não gosto de metrô. Já fiz parte do Conselho dos dois metrôs, conhecendo bem os seus problemas."

No caso de São Paulo, diz: "sempre tivemos uma participação pequena, entre 12 a 20%, do total dos investimentos." O ministro desta forma, não vê como in-

viabilizar a obra com o corte desta pequena margem de participação.

"Afinal, um governo forte como o de São Paulo, que pode gastar Cr\$ 300 bilhões no Tietê, Paraná, pode perfeitamente construir o que falta do metrô sem ajuda do MT". Segundo ele seria, ainda, um pulo à frente dado por São Paulo em relação a outras cidades, pois, é necessário otimizar os investimentos.

"Chega de trabalhar e investir em obra para classe média, temos é de nos preocupar com os pobres, que usam mesmo é o subúrbio. Para provar isto estamos fazendo violentos investimentos nesta área em São Paulo."

Codema sai da Marginal para Dutra

Até o próximo abril a Codema, revendedor Scania, terá que deixar o prédio da Marginal Direita do Tietê, em São Paulo, para ocupar outra instalação, na Via Dutra, ao lado da filial paulista da Randon. A sede da Marginal, um ponto tradicional, foi vendido para a Casas Alô Brasil, um atacadista sui-generis que atua em todo o País entregando as mercadorias que vende: para isso dispõe de uma frota superior a 500 caminhões. A Codema faz parte do grupo Battistela, que controla outras revendas Scania.

O ponto básico que determinou a venda do prédio da Marginal do Tietê foi levantar fundos e, com isso, descentralizar a atuação da empresa em São Paulo. "O ponto é de muito valor. O dinheiro apurado dará para construir na Dutra (terreno com 5 mil m² comprado há tempos), além de outras providências" — confidencia uma fonte. "A construção será a toque de caixa" — arremata.

Entretanto, as novidades na empresa não se limitam à mudança no endereço da concessão na capital paulista.

O grupo Supergasbrás vendeu para a Codema a concessão da marca Scania que mantém na cidade de Osasco, localizada na região metropolitana de São Paulo. Agora, o grupo Battistela, através da Codema, acrescenta mais uma revenda Scania às que já possui no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, enquanto a Supergasbrás permanece ativa em Campinas, Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

0370 da MBB estará no mercado em abril

Já está definido: o pré-lançamento do ônibus 0370 da Mercedes-Benz (versão rodoviária) será entre abril e maio próximos através de um esquema que visa a mostrar o veículo a empresas potencialmente compradoras. O veículo terá suspensão a ar, versões de dois e três eixos e, além do modelo encarroçado pela fá-

brica, haverá a plataforma. Segundo uma fonte da fábrica, a produção do 0370 deve ter início no primeiro bimestre, ainda em fase de ajuste e com bastante cautela. "A experiência do 0364 foi trágica. Por causa dele perdemos muitos pontos na participação do segmento rodoviário" — confessa a mesma fonte.

Marketing total para o lançamento de caminhões

O lançamento do Escort, em julho do ano passado, fez a Ford marcar firme posição no campo do marketing. Afinal, vender um carro num mercado retransido com a inconveniente parceria do preço acentuadamente maior em relação aos concorrentes exigia uma embalagem eficiente.

A partir dessa lição de competência, a Ford passou a ser olhada com espanto pela concorrência também no segmento de veículos comer-

ciais, onde, a partir do ano que vem lançará um novo produto, o cara-chata conhecido no exterior pelo nome de Cargo.

A Ford, assim como fez com o Escort, concentrará todo seu fogo de marketing na idéia de que o caminhão Cargo (o nome definitivo pode não ser este) foi desenvolvido com "padrão internacional". Para isso, a empresa está investindo 100 milhões de dólares, remodelando a fábrica do Ipiranga.



MBB modifica motor 352 e reduz 10% do consumo

Nada como uma boa recessão para despertar gigantes adormecidos: nem bem relançou o motor OM-352, em 1982, com melhoramentos capazes — seguindo a empresa — de economizar até 15% de combustível em relação à série anterior, a Mercedes prepara uma nova alternativa de motor 6 cilindros, com a denominação OM-366, que traz, entre outras vantagens, a possibilidade de redução de consumo de 10% em confronto com o 352 (já melhorado). A única desvantagem

(para o consumidor) é a vantagem que a montadora leva, pois cada inovação permite um acréscimo de preço, por conta da "evolução".

A série 366 foi lançada na Alemanha há cerca de um ano e, além de vantagem no consumo de diesel, tem maior potência: dos 130 cv do 352 sobe para 160 cv, enquanto a versão turbinada alcança até 190 cv. "Deveremos lançar o 366 este ano, mas para isso teremos que fazer muito esforço" — diz uma fonte da fábrica.

Pessoal

- Eleita a nova diretoria da Fabus — Assoc. Nac. dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus — para o biênio 84/85. Presidente — Cláudio Regina, vices — José A.F. Martins, José Massa Neto, Harold Nielson e José Roberto Massa; suplentes — Valter A.G. Pinto, Gelsomino Appi, Haroldo Silva e Fritz Ludwing Neurberger; conselho fiscal — Denovaro Barbosa, José Carlos Lacerda e Ruggero Cardarelli; suplentes — Eraldo L. Gonçalves, Raul Tessari e Fernando B. Tavares.

- Tomou posse o novo Conselho Diretor da Rodonal — Assoc. Nac.

das Empresas de Transporte Rod. Interestadual e Intern. de Passageiros —, assim constituída: Presidente — Bernardo Rios Pim, vice — Heloísio Lopes, diretores — Arnor Damiani, Bruno Belinelli, Pedro E.S. Bach. ● Eleita nova diretoria da Abracif — Assoc. Bras. dos Conc. Iveco-Fiat Diesel — para o biênio 84/85. Presidente — Elio Massari; vices — Diego Comolatti, Felix Peter, José B.B. Chaves, Ari Castanheira; conselheiro fiscal — Antonio C.S. Teixeira, Alberto Cattalini, José C. Gulim; suplentes — José H. Abreu, Giuseppe Ruffo, Ernesto Degraf.

ATUALIDADES

Construtoras concluem etapa na BR-364

A Serveng Civilsan, construtora que está executando três lotes da BR-364 (a famosa rodovia que liga Cuiabá-Porto Velho) confirma que entre setembro e outubro deste ano estrará concluindo os 200 quilômetros que lhe foram entregues. A informação é de Tadeu Penido, diretor da Serveng — o grupo controla também a Pássaro Marrom, empresa que faz a ligação entre São Paulo e o

Vale do Paraíba. Os três lotes da Serveng estão nas localidades de Cáceres e Pontes de Lacerda, no Mato Grosso.

Segundo Tadeu Penido, sua parte na BR-364 está atualmente dependendo apenas “de pavimentação”. O empresário acredita que as demais empreiteiras também possam entregar seus lotes dentro do prazo previsto, ou seja, antes do final de 84.



Padronização barateará navios no BR



O ministro Cloraldino Severo está exultante com a confirmação de sua teoria de que era possível baixar os preços dos navios. “Fiz uma reunião com o pessoal do Navipeças e conseguimos acertar um esquema de padronização e normatização que vai permitir a redução de preços destes componentes e, por consequência dos navios”.

Esta briga já vinha de longa data, com o ministro acusando os estaleiros de construir navios muito caros, enquanto estes respondiam que era devido aos componentes e matérias-primas.

Com esta solução do Navipeças vamos ver o que acontece com o preço dos navios.

Engefer: ociosidade será ocupada no Rio

Pouca gente entendeu a decisão do ministro de transformar a Engefer na administradora dos subúrbios de todas as regiões metropolitanas. Afinal, ele vinha prometendo uma solução gradativa para o assunto.

“A medida foi a melhor encontrada”, diz Severo, “tinhamos de achar uma fórmula para resolver o problema dos subúrbios e, ao mesmo tempo, não tiramos o assunto da esfera da Rede. Não entendo porque tanta reação, afinal eu peguei uma subsidiária da própria Rede e transformei-a em outra, aproveitando o pessoal da Engefer que estava ocioso.”

Segundo o ministro, uma das razões foi a da atual construção dos trens metropolitanos. “Foi uma solução caseira e tímida. Poderíamos ter feito uma empresa maior ainda, englobando também os metrô”. Desta forma, uma subsi-

diária continua a controlar os subúrbios. “Só que mudou de nome e não provocou desemprego.”

Pior seria para o pessoal da Rede se o ministro tivesse passado a empresa para a EBTU. “Isto passou pela minha cabeça”, disse Cloraldino, “mas resolvi respeitar o pessoal da Rede, porque aí sim o choque seria grande.”

O motivo de tanto estadalhaço é explicado pelo ministro como sendo feito por aqueles que estavam de olho na Diretoria de Transportes Metropolitanos, mais especificamente no lugar de Heinz Manfred Herz.

“Tudo ficou dentro de casa, sem maiores problemas”. Outra questão que ninguém quer enxergar, segundo ele, é que, com a separação dos subúrbios, “vamos acabar com o déficit da Rede”.

CUBOS DE RODA FRUM



Construídos em ferro fundido nodular, os cubos de roda Frum são aplicados como peças originais em todas as principais montadoras. Portanto, ao necessitar de cubos de roda, solicite nosso centro técnico e ele lhe indicará a peça exata para seu projeto ou reposição, pois a Frum possui 32 anos de experiência e a linha mais completa do mercado.



VENDAS E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

R. Prof. Ulpiano P. de Souza, 89 - Vila Maria - São Paulo Fone: 291-2911 - PBX - Vendas - Telex: (011) 25890 - IMEF - BR

CARTAS

TMV Inviável

Desejamos em primeiro lugar cumprimentar a Revista Transporte Moderno pela valiosa contribuição que vem prestando aos transportes brasileiros.

Solicitamos que, no intuito de esclarecer aos seus leitores, TM dê algumas informações adicionais sobre o veículo TMV, citado através da reportagem "Um novo trem aéreo feito no Brasil", editada em setembro que, no entanto nos parece tecnicamente inviável.

a) Aceleração de 0 a 100 km/h em 27 seg – Admitindo-se, em uma hipótese muito favorável, que a massa de um módulo com 20 passageiros seja de 2 t e considerando as resistências ao rolamento e aerodinâmica, chega-se a conclusão que para atingir a aceleração indicada, a potência líquida média necessária seria de 28 kW, aproximadamente 38 hp, para cada módulo.

b) Subida de aclive de 180 (32%) – Novamente, considerando apenas a resistência devida ao aclive e mantendo a massa de 2 t para um módulo, conclui-se que, com a potência de 5 hp, o veículo subiria o aclive de 180 a uma velocidade de 2,1 km/h (0,6 m/s). Esta velocidade é evidentemente inaceitável, pois uma pessoa, em passo normal, tem uma velocidade de até 2 vezes superior. Tomando um aclive típico, de 10% (5,7°), este veículo subiria esta rampa a uma velocidade de 6,5 km/h (1,8 m/s) que é ainda muito baixa.

Omar Moore de Madureira –
Diretor da Promec, Projetos Mecânicos – São Paulo, SP.

Carroçarias

Na edição nº 239 de Transporte Moderno, sob o título "Condor Atingida pela Concordata", deparamos com uma afirmação inverídica e imprecisa acerca da situação financeira de Eliziário

S.A. – Carrocerias e Ônibus, atribuindo-lhe o pedido de concordata.

Estranhamos e lamentamos que a redação permita este tipo de declaração pois, além de inverdade, abala de imediato a credibilidade da empresa e cria especulações em torno do seu Grupo controlador Marcopolo. A Eliziário S.A. está operando normalmente na fabricação de ônibus, honrando pontualmente seus compromissos financeiros, fiscais e trabalhistas.

T. Tessari, Diretor de Relações com o Mercado – Marcopolo S.A. – Caxias do Sul – RS.

Lamentamos a publicação da referida notícia, de fato inverídica. Quanto à sua imprecisão, a Eliziário foi incluída na lista das carroçarias com problemas financeiros através de uma declaração de Cláudio Regina, presidente da Fabus, prestada à Gazeta Mercantil do dia 14/12/83, onde

foi atribuída a desativação da fábrica da Eliziário que, em verdade, foi deslocada de Porto Alegre para Caxias do Sul. Em momento algum supúnhamos, com isso, abalar a credibilidade da empresa.

Errata

É com satisfação que deparamos os comentários que nos foram feitos no número 239, seção de Atualidades. Cumpre-nos informar que não adquirimos a "Viação Continental", empresa com quem mantemos exclusivamente um contrato de prestação de serviços de manutenção em nossa garagem de São Paulo. Informamos também que não operamos em Patrocínio – MG, a não ser uma pequena linha intermunicipal. É provável que o engano prenda-se ao fato de havermos adquirido da Viação Brasília a permissão da linha Patos (PB) – São Paulo.

Abílio Gontijo Jr., Empresa Gontijo de Transportes Ltda. – Belo Horizonte – MG.



A KOMMAR FAZ TRANSPORTE INTERMODAL E LHE OFERECE:

- **SEGURANÇA** – Seu produto viaja em container lacrado por você e é aberto por seu cliente, no destino.
- **RAPIDEZ** – Com viagens diretas sem escalas e armazenagem nos terminais por nossa conta, seu produto chega ao destino em 1/3 do tempo das opções disponíveis antes.
- **SIMPLICIDADE** – Seu produto viaja de porta a porta com apenas um documento e um seguro único, à sua opção.
- **ECONOMIA** – Compare os nossos fretes e antecipe o seu lucro dinamizando também as suas entregas.
- **COMODIDADE** – Apanhamos o seu produto no seu pátio e o entregamos no pátio do seu cliente.

Você só precisa FATURAR . . .

Quando o céu é o limite

Pelo primeiro mês deste ano de esperança já podemos prognosticar que o setor de transportes continuará a receber maus tratos de parte das autoridades econômicas do governo federal. Assim, fica consolidada toda a insensibilidade que assola um dos mais importantes segmentos e, sem dúvida, o principal no papel de catapultar os preços ao espaço. Soluções existem, mas engavetável. Enquanto todas as reivindicações lançadas pelo empresariado de transportes desmoronam não passados trinta dias de 1984. Ponta de lança da inflação, o combustível de petróleo continua a estremecer a esperança de todos os brasileiros, servindo de ariete à uma casta de privilegiados especuladores.

Côncios do fato, departamentos técnicos das entidades de classe, tanto dos transportadores de carga como o dos de passageiros, sugeriram, e com conhecimento de causa, várias soluções para no mínimo, aliviar o trauma desta extorsão tabelada. No entanto, o governo continua a golpear com firmeza uma área vital de estabilidade sócio-econômica, chacoalhando com aumentos estúpidos o alimento principal deste enorme país rodoviário: o diesel.

Sim, pouco tempo atrás, o Ministério dos Transportes provou que a fatia de carga do setor rodoviário não era tão exagerada quanto se pensou e que, de repente, o segmento era responsável por apenas 59% da tonelagem, com uma recuperação fantástica do ferroviário que, de vez, subiu para 23%. Esquecem-se porém que a produção agrícola, sem qualquer exceção, depende em 100% do caminhão movido a combustível naftado. E é, justamente, o item alimentação o que tem sustentado em grande parte a inflação.

Soluções, não se negue, foram aplicadas. Aliás, as aplicações racionalizadoras até agora implantadas visaram sempre bñesses para a Petrobrás, nunca para o empresário. O diesel teve deteriorada sua qualidade com a inclusão de compostos pesados de petróleo embora, à ponta do lápis, o usuário nunca tenha tido a oportunidade de ver os preços sequer estabilizados. A reboque desta "racionalização"

para proveito unilateral sobraram às empresas arcar com pesados ônus para a recuperação de milhares de tanques de combustível deteriorados pela excessiva corrosividade do nosso diesel. Combustível de várias composições dependendo da destilaria de origem, cada uma dando possibilidade de um craqueamento diferente graças a heterogeneidade de fornecedores.

Cuidou ainda a distribuidora de complicar mais a vida dos transportadores fechando os postos de abastecimento indiscriminadamente, não fazendo qualquer diferença entre o caminhão ou ônibus, como se eles fossem objetos de lazer e não meios de transferência de primeira importância. Pode-se isso definir como uma ignorância geográfica do próprio país, que depende de Norte a Sul deste meio de locomoção eficiente.

Desde o município, onde o ônibus urbano trata de garantir um dos direitos do cidadão, o qual já não mais tem condição de arcar com uma fatia de 20% de seu salário para conseguir chegar ao local do trabalho. E o inimigo principal deste usuário é a empresa de transporte que nada pode fazer contra os aumentos "cambiais" adotados pelo governo para sustentar déficits de balança de pagamentos. Muito menos o usuário que tem transformado este equilíbrio na sua folha como imposto.

Em todo o ano de 1983 as grandes preocupações lançadas foram o combustível e a regulamentação dos setores de transporte para que, pelo menos, os empresários tivessem garantia de participação neste setor tão árduo em liquidez e rentabilidade. Nada. Ao contrário, o combustível diesel de subsidiado (sic) passou a ser subsidiário e premiado com os maiores aumentos entre os derivados. A regulamentação, diz o ministro, é inoportuna por abalar o caminhoneiro, que não pode comprar veículos pesados, que é o que o país precisa para melhorar a rentabilidade do transporte. O mesmo veículo para o qual não existe um financiamento generoso. Conclusão: a lógica deveria ser matéria obrigatória em nossas escolas.

A participação do petróleo brasileiro cresce dia-a-dia tendo já ultrapassado os 400 mil barris diários e todo o combustível no país é reajustado via ajustes cambiais. Não há dinheiro para as estradas arrasadas, mas também não há para a instalação de balanças. Alguns homens do governo defendem a estatização do transporte urbano, mas para subsidiar o combustível destes veículos não há condições. O transporte ferroviário de passageiros está sendo erradicado, porém nunca se aplicaram as normas mínimas de bom funcionamento, como horários e lugares marcados. Meu Deus.

Bartholomeu Neto

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 21 – Nº 240 – JANEIRO 1984 – Cr\$ 1.300,00



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

transporte moderno

REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redatores: Franklin Marques Machado (São Paulo) e Fred Carvalho (Rio)
Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros, Jaime A. Mendes, Roberto Queiroz e Sonia Barsochi.
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel. 572-2122
Sucessal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 667/675 - 2.º and. - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.
Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos
Coordenadora: Vera Lúcia Braga.
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Élcio Raffani (São Paulo).
Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

Representantes internacionais:

África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; **Alemanha Ocidental:** Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; **Austrália:** Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; **Austria:** Internationale Veriagungsvertrungen - A-1037, Wien - Veitgasse 6; **Bélgica:** Publicitas Média S.A. - 402, Avenue de Tervueren - 1150 - Brussels; **Canadá:** International Advertising Consultants Ltd - 915, Carlton Tower - 2, Carlton Street - Toronto 2 - Ontário M5B 1J3; **Coreia Média Representative Korea Inc. -** Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul; **Espanha:** Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; **Estados Unidos:** The N. SDe Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; **Finlândia:** Admark OY - Mikonkatu 11D - OD100 Helsinki 10; **Frância:** Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; **Holanda:** Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 38 - Amsterdam 1004; **Inglaterra:** Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; **Itália:** Publicitas S.p.a. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; **Japão:** Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F - 3-16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; **Polónia:** Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiewicza, 12 - P.O. Box 136; **Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; **Suécia:** Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; **Suíça:** Mosse Aannonen AG - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.
Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 14.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 - sequencial - telex 36907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço do exemplar: Cr\$ 1.300,00. Edições especiais: Cr\$ 2.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 572-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave das transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada a reprodução de artigos; desde que citada a fonte. Registrada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-20973. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29-3-63. Alteração sob. n.º 1058, em 22-11-76, C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



Ford lançará nova linha de veículos comerciais

A Ford brasileira espera alastrar o sucesso que obtém na venda de veículos de passeio para o setor de comerciais. Para conseguir isso lançará em breve toda uma nova linha de caminhões leves e médios. Página 18



Atualidades 3
Cartas 6
Da Redação 7
Mercado 21
Equipamento 27

Trens metropolitanos surgem como solução para grandes cidades

Muito mais econômicos que os metrô os trens metropolitanos estão sendo implantados como uma solução racionalizadora para o transporte de massa nas grandes cidades. Conheça-os a partir da pág. 10



As indústrias têm na distribuição uma salvaguarda de lucro

Com a recessão os departamentos de distribuição das empresas assumem destacada importância. Através dele as indústrias têm oportunidade de baixar os custos de produção e adequar-se aos tempos de crise. Pág. 38

Administração 28
Segurança 34
Regulamentação 43
Combustível 44
Entrevista: Fernando Garcia 46

Capa: foto de Fernando Barros

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

MOTORES SCANIA

Mais potência com economia.

O desenvolvimento tecnológico dos motores Scania é contínuo.

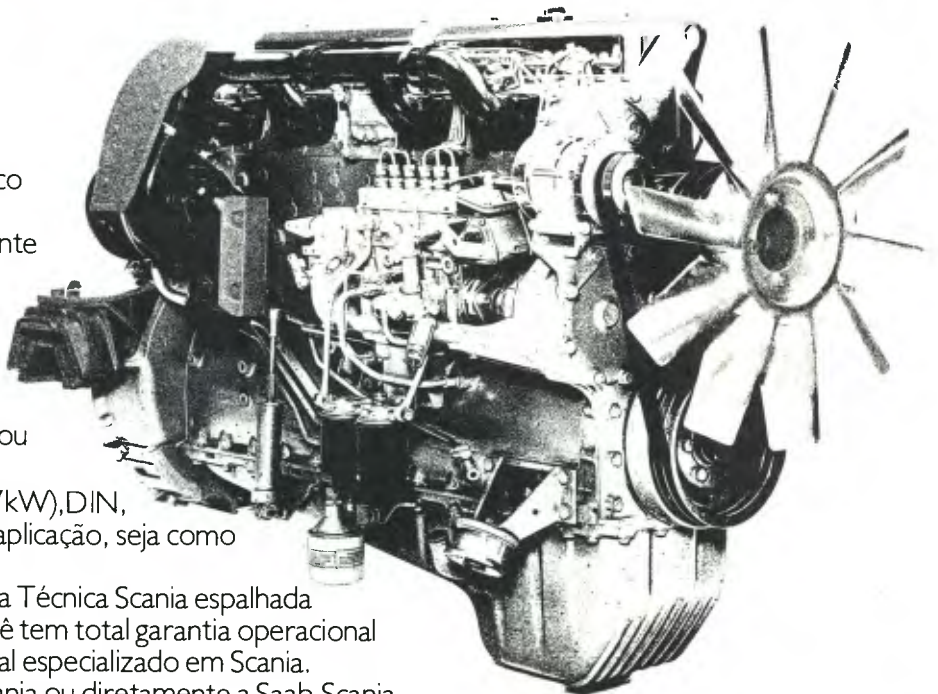
E a Scania sempre se faz presente como pioneira.

Qualidade, versatilidade, robustez, maior eficiência, economia operacional e longa vida útil são características inquestionáveis dos motores estacionários, industriais ou marítimos da Scania.

Com potência até 499CV (367kW), DIN, a Scania tem o motor ideal para cada aplicação, seja como fonte de força principal ou auxiliar.

Através da Rede de Assistência Técnica Scania espalhada estrategicamente por todo o país, você tem total garantia operacional com Peças Genuínas e Serviço e pessoal especializado em Scania.

Consulte o Concessionário Scania ou diretamente a Saab-Scania e comprove as vantagens que só o Scania oferece.



SCANIA
O nome mais respeitado em motores

Trens metropolitanos agilizam fluxo e absorvem demanda

Finalmente os trens metropolitanos estão sendo implantados em diversas capitais brasileiras, numa tentativa governamental de recuperar os serviços suburbanos sobre trilhos. Tarefa difícil, já que só para colocar os serviços cariocas em ordem gastou-se US\$1 bilhão.

Com a tardia mas já esperada paralisação da Ferrovia do Aço, os subúrbios das principais regiões metropolitanas do país começam a ressurgir de um total esquecimento para ocupar posição prioritária dentro das metas do Ministério dos Transportes.

Uma única cidade era, até agora, privilegiada com recursos — o Rio de Janeiro — mas vinha de uma decadência tão grande que, só para colocar os serviços em ordem, foram necessários mais de US\$ 1 bilhão. “Estes investimentos valeram tanto a pena ao ponto de um deputado opositor elogiar nossos subúrbios”, comenta Heinz Manfred Herz, diretor de Transporte Metropolitano da Rede Ferroviária Federal.

O principal, no entanto, não está nas palavras do deputado, mas sim no que foi realizado de 1976 para cá nos subúrbios do Rio, com recordes de passageiros/dia sendo seguidamente quebrados, já atingindo no início de 1984 quase 950 mil.

Com 93% de pontualidade, os serviços cariocas estão, no entanto, deixando a desejar, ainda, pois transportam 7,5 passageiros por metro quadrado, quando o ideal para Heinz Manfred é 6. “No entanto é uma evolução este número atual, porque em 76 transportávamos 11 por m²”.

É provável que todo este trabalho deixe de ser uma preocupação exclusiva deste diretor.

Isto porque até então, apesar de anunciada há meses, nada saíra ainda no Diário Oficial da União, sobre a criação da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos — CBTU —, nada mais que a transformação da protegida Engfer (empresa que administrou as obras

da Ferrovia do Aço) em uma nova empresa subsidiária da Rede, mudando apenas o nome e atribuições. Afinal, disse Heinz Manfred, repetindo declarações do ministro Severo, “administrar a construção e modernização dos trens



o ministro bons motivos para as mudanças, entre os quais fazer com que a Rede Ferroviária apresente lucro, porque se livra dos subúrbios, ao mesmo tempo em que resolve a difícil situação da Engfer.

No raciocínio de Manfred, conta apenas o que foi possível realizar e o que ainda será, graças ao “trabalho executado inicialmente por Carlos Aloysio Weber, atual presidente da Rede”, com a sequência sendo feita pelo próprio Manfred. “Carregamos uma pedra nas costas, mas conseguimos mudar a imagem dos subúrbios”, afirma categoricamente o diretor da DTM.

O BNDES E OS TRENS BRASILEIROS

Um dos maiores problemas das empresas ferroviárias brasileiras sempre foi a dificuldade de conseguir peças de reposição, mesmo com os constantes esforços da RFFSA e da Fepasa para conseguir nacionalizar componentes. Devido a estes problemas, aliado também às sérias restrições de importações de 1983, o BNDES atendeu um pedido da Rede/Mafersa para construir os primeiros Trens-Paradron, ou seja, com índices bastante elevados de nacionalização, com projeto e tecnologia brasileiros. “O duro foi vencer o BNDES que não dava para fazer os primeiros 25 trens da encomenda para São Paulo totalmente nacionalizados, que íamos precisar de tempo para que isto acontecesse”, conta Manfred.

Um dos maiores problemas das empresas ferroviárias

brasileiras sempre foi a dificuldade de conseguir peças de reposição, mesmo com os constantes esforços da RFFSA e da Fepasa para conseguir nacionalizar componentes. Devido a estes problemas, aliado também às sérias restrições de importações de 1983, o BNDES atendeu um pedido da Rede/Mafersa para construir os primeiros Trens-Paradron, ou seja, com índices bastante elevados de nacionalização, com projeto e tecnologia brasileiros. “O duro foi vencer o BNDES que não dava para fazer os primeiros 25 trens da encomenda para São Paulo totalmente nacionalizados, que íamos precisar de tempo para que isto acontecesse”, conta Manfred.



metropolitanos de Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza, Maceió e Natal, não é tarefa para um homem só. Principalmente se este diretor tem apenas 65 elementos em sua diretoria.”

Realmente desde sua criação, a Diretoria de Transportes Metropolitanos da Rede sempre teve um quadro pouco ocioso com lotação máxima de 80 pessoas, mas que vivia em média, com muito menos. Mas esta briga não foi comprada por Manfred, que acredita ter

“Conseguimos vencer os técnicos do BNDES, mas eles querem que o 26º trem para São Paulo, já seja feito com empresas genuinamente nacionais, ou seja, com mais de 51% de capital brasileiro. O projeto deste trem nada mais é que o novo padrão dos ônibus, só que aplicado aos trens. Não se deve esquecer que a tecnologia aplicada é muito maior e os investimentos também. Enfim a nacionalização atualiza sua participação na ferrovia.

Este marco para a indústria ferroviária não foi conseguido pelos seus próprios esforços, mas sim pela própria Rede, que conseguiu convencer o BNDES da necessidade de financiar o protótipo e as pesquisas.

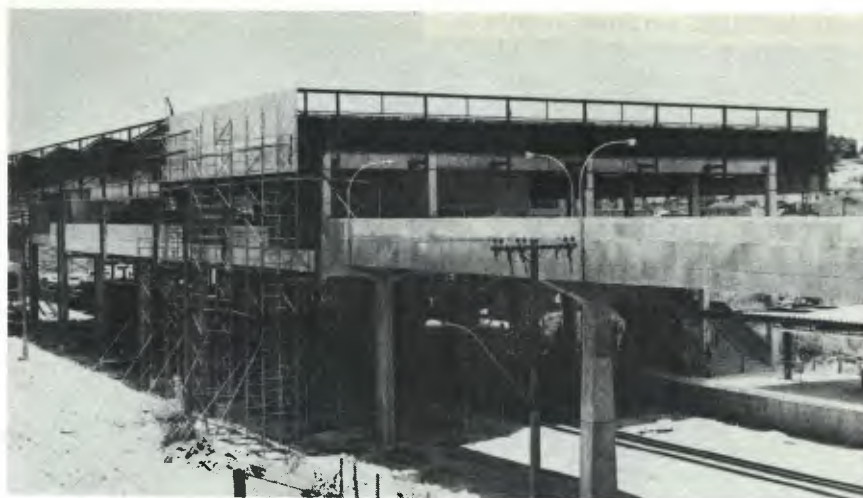
Quem deverá entrar com os recursos que virão do BNDES será provavelmente o Finep, e servirá para acabar com os problemas enfrentados por Heinz Manfred nos subúrbios do Rio, onde há 150 trens com três projetos diferentes, com tecnologias idem. “São Paulo, graças a Deus, foi o pavo do negócio, provocou a oportunidade. Mas não vamos só ter padrões nos trens, mas em tudo onde for possível, tais como a sinalização, sub-estações, etc.”

Talvez a Fepasa esteja também dentre os planos do BNDES, mas Heinz está preocupado é com os problemas da Rede, porque em sua opinião “São Paulo, hoje, está na mesma situação do Rio em 1977. Devido a isto discutimos muito com o BNDES quanto a primeiro encomendar com urgência 25 trens para lá, para depois fazer os primeiros nacionais. Temos de colocar trens em São Paulo, tanto que mandamos 20 “abobrinhas” do Rio, para manter um clima melhor entre os usuários.”

UM EQUILÍBRIO VARIÁVEL

O auxílio foi de grande valia para estes primeiros momentos de São Paulo, mas também foi importante para os técnicos da Rede, que descobriram que os “abobrinhas” (trens recuperados nas próprias oficinas da Rede) tem uma qualidade superior aos outros trens, inclusive os japoneses. Enquanto os primeiros estão com nível de manutenção de 5%, os até então “imbatíveis” nipônicos estão com 10%. Pode parecer sorte, mas “este projeto foi maturado e, exatamente por isto, deu bons resultados.

A idéia da DTM é colocar mais 25 trens em São Paulo para normalizar a situação, ao mesmo tempo em que se ataca um Plano de Emergência e um plano básico, para terminar 1984 com um equilíbrio estável, de modo a sair dos 600 mil passageiros/dia transportados hoje — mas com capacidade real de apenas 550 mil — para atingir 900 mil. “São Paulo se equiparia ao Rio de 83, que deve alcançar em 84, 1,3 milhão/dia”.



As obras de infra-estrutura abrangem também a recuperação de estações

Aos menos avisados, estes números dariam a impressão que São Paulo andará 4 a 5 anos em um só, mas em realidade os subúrbios paulistanos viverão um equilíbrio variável e problemático, “podendo ter problemas sérios ainda este ano, mas vamos tentar diminuir o número de vezes que o negócio vai explodir”, afirma Heinz.

Afinal São Paulo não tem só falta de trens, como também inexistência de manutenção, além de problemas eternos com as chuvas, com inundações dos trilhos. “Quando as prefeituras resolveram asfaltar suas ruas, não se preocuparam com o escoamento das águas pluviais, com consequências diretas sobre o leito da ferrovia, que fica totalmente inundado. A maioria das paralizações que tivemos nas últimas chuvas de 83 e as de início deste ano foram consequência direta dos problemas de drenagem de nossas linhas.

O principal no caso de São Paulo é o conhecimento de quais são os problemas, e como resolve-los. Agora temos um princípio de recursos financeiros e consequentemente a solução definitiva. “Afinal, este protocolo de intenções conjuntas de Rede/Mafersa/BNDES dará provavelmente condições de se ter os primeiros 25 trens, em curto espaço de tempo. A DTM prevê que para 1986, poderá fazer encomenda dos primeiros trens-padrão nacionais.

Nessa época a concorrência será aberta a todos os fabricantes, mas o projeto especificará o padrão, independente de quem vai fabricar. Isto porque a Rede fornecerá o projeto. “O motor, desenho, engrenagens, tudo será padronizado. Lógico que tem um pouco de otimismo de nossa parte de chegar a um motor totalmente nacional. Mas nós queremos chegar lá e para isto estamos trabalhando. Pode acontecer de em 86 ainda termos 1 a 2% de componentes importados, de matérias-primas que a gente não tenha ou não possa fazer, mas vamos tentar chegar aos 100%. Aí

vai depender muito da indústria, ou seja, do interesse dos industriais desta área” — diz Manfred.

Ele acredita ainda que a indústria vai se interessar, principalmente por causa da ociosidade existente em suas fábricas, mas também porque vamos criar um padrão brasileiro, interno, que atende até especificações de exportação. “A idéia deste trem é muito mais profunda do que aparenta, porque o mercado interno será o suporte, mas temos interesse é no mercado externo. Se ele apresentar qualidade e baixíssima manutenção, então teremos um trem produzido em série, fato que pode provocar uma redução no seu preço, dando-lhe condições lá fora.” Seria um produto com um *merchandising* mais ou menos no gênero de “se aguenta rodar no Brasil, suporta qualquer parte do mundo.” Não existe mistério para fazer seu projeto, segundo Manfred. “Então por que não desenvolver tecnologia neste sentido?”, indaga o diretor.

Para qualificar seu trabalho, o diretor da DTM aponta para o caso dos “abobrinhas”, que eram os antigos série 400 GE, onde a oficina da Rede, em acordo com a Toshiba japonesa, trocou todo equipamento. “Agora vamos fazer com a Mafersa/Rede e fabricantes de equipamentos. Com o mesmo sistema de discutir projetos. A grande dificuldade que enxergamos para explorar este *filet-mignon* — ou pelo menos viamos até agora — é que as empresas brasileiras recuavam toda vez que se falava em protótipos, porque isto implicava com despesas não resarcíveis”.

O problema, na verdade, era que os fabricantes nacionais não se interessavam em fazer um projeto inteiramente nacional se podiam comprar pronto lá fora. Com a intenção do BNDES de bancar a fabricação, o projeto, etc., mudou o panorama.

São Paulo tem o grande mérito de ter possibilitado isto, além de ter conse-