

REI DA ESTRADA

ANO II

1984

Nº 7



Depois de enfrentar tempos de séria recessão econômica, os mercados externos – a exemplo do que acontece no Brasil – começam a dar sinais de recuperação. Muitos deles, já tradicionais clientes Scania, voltam a procurar caminhões e ônibus da marca, configurando a retomada das nossas exportações. As novidades dos mercados da Bolívia, Peru, Paraguai, Equador, Egito e Portugal estão na Página 12. Observe.

Mecânico Padrão, bom para cliente

A Scania está escolhendo seu "Mecânico Padrão", entre os profissionais que atuam na rede de concessionárias. Em novembro, surgirá o grande vencedor. Mas quem já está ganhando com a promoção é o próprio cliente, que passa a ser atendido por mecânicos bem treinados, mais dispostos e muito motivados. O treinamento de motoristas é outro destaque da Assistência Técnica Scania. Saiba porquê, lendo a matéria da Página 9. Vale a pena.

A indústria da pesca. Conheça.

O segundo maior porto de pesca de sardinha do mundo fica na região de Itajaí/Navegantes, em pleno litoral catarinense. Através de detalhada reportagem, vamos conhecer o trabalho dos pescadores, dos empresários e dos transportadores, que movimentam essa crescente – e por vezes esquecida – indústria. Lá estão presentes os motores marítimos e caminhões Scania, num trabalho sincronizado e altamente produtivo. A indústria da pesca, nas Páginas 6 e 7. Conheça.

A difícil missão da rota expressa

São Paulo a Recife em 60 horas. Essa é a difícil missão da rota expressa implantada pela Maxicar, com caminhões Scania equipados com defletores de ar e contando com rodízio de motoristas e detalhado esquema de apoio. O "Rei da Estrada" acompanhou, de perto, uma viagem. O relato, com todos os detalhes, está na Página 4. Veja.

Paradiso Scania e novo consórcio

Alto, imponente, seguro, confortável. Surge o ônibus Paradiso Scania, fabricado pela Marcopolo, com o chassi K 112, conforme mostramos na Página 3, juntamente com outras boas notícias ligadas ao setor de ônibus. E a grande novidade: o lançamento do consórcio Nacional Scania exclusivamente para frotistas de ônibus é o assunto do encarte "Lance & Sorteio", que acompanha esta edição do "Rei". Confira.

TRC: As novas regras do jogo

Um documento completo: a regulamentação do Transporte Rodoviário de Carga, recentemente aprovada pelo Presidente Figueiredo, está reproduzida, na íntegra, nesta edição. Para ler e guardar.

Opinião

Boas Notícias



A grande notícia do momento é, sem dúvida, a regulamentação do Transporte Rodoviário de Carga, tão esperada por todos aqueles que atuam no setor e enfim oficializada pela Lei nº 7.092 e pelo Decreto nº 89.874. Com essa novidade, acreditamos que o setor entra, pelo menos em termos de reconhecimento público e como atividade produtiva, em sua fase de maturidade, pois todos bem sabem dos difíceis e por vezes improvisados caminhos que o transporte de cargas teve de percorrer nas últimas três décadas. E afinal era indiscutível a necessidade de se disciplinar uma atividade econômica que reúne, em dados práticos, mais de 300 mil autônomos e 20 mil empresas, responsáveis pelo transporte de 60% das mercadorias produzidas no País. A regulamentação, embora solicitada – até com veemência – ao longo dos últimos anos, chega inclusive em momento oportuno, já que assistimos a uma ampla adequação administrativa junto às transportadoras, que buscam soluções científicas e racionais, ao invés dos antigos improvisos, e, com isso, alcançam e controlam mais eficazmente sua rentabilidade. O transporte brasileiro vai ganhando, assim, a seriedade – e consequente eficiência – de seu similar no Exterior, sem desprezar as condições nacionais.

Para nós, da Scania, outra boa notícia vem do balanço do mercado interno de veículos pesados, referente ao primeiro semestre deste ano, período em que comercializamos 1.630 unidades, o que corresponde a um crescimento de 57% em relação ao semestre equivalente do ano passado. Especificamente no mercado de caminhões pesados, ainda a âmbito interno, a Scania vendeu 1329 unidades, contra 770 em idêntico período de 83, verificando desempenho 72,6% superior e mantendo a participação líder de 45%, entre as demais marcas. No segmento de ônibus, o crescimento das vendas atingiu 12,3%, com a comercialização de 301 unidades, contra 268 nos primeiros seis meses do ano passado.

E quando se fala de ônibus, não podemos deixar de registrar uma terceira boa notícia que, com certeza, vai de pronto ao agrado dos frotistas nacionais. Trata-se do surgimento do Consórcio Nacional Scania exclusivamente para a formação de grupos de empresários, que podem se beneficiar com as facilidades para a aquisição dos chassis K 112 e S 112, nas versões urbana e rodoviária. A exemplo do plano que a Scania lançou com pioneirismo, há mais de 2 anos, para caminhões, e que já contemplou quase 400 cotistas, o novo consórcio de ônibus começa em agosto também com vantagens evidentes, como o prazo flexível para pagamentos, o lance programado e a possibilidade de se recorrer ao veículo usado para facilitar a retirada do chassi 0 km.

Enfim, com tantas boas novidades, todos nós, que trabalhamos com produtos Scania, temos motivos de sobra para entrarmos neste segundo semestre com o pé direito. E pisando firme.

Hans Schluempmann
Diretor Comercial

“Rei da Estrada” completa um ano

Com esta edição, de nº 7, o jornal “Rei da Estrada” está completando o seu primeiro ano de circulação, período em que procurou levar informações e comentários críticos de interesse para o cliente Scania, dentro dos objetivos estabelecidos e postos a público já em sua publicação inicial.

Naquela edição, datada de Maio-Junho de 1983, o “Rei” mostrava que, apesar de se tratar de um veículo de comunicação ligado à uma indústria automobilística, seu compromisso de informação não seria limitado. Prova disso estava já em sua primeira página, onde se via o surgimento do novo caminhão Scania a álcool, juntamente com a notícia de que a Viação Cometa passaria a ser fabricante de suas próprias carrocerias de ônibus. Na mesma edição, ainda de 8 páginas e com tiragem de 15 mil exemplares, o jornal tratava de aspectos econômicos da indústria do carvão de Santa Catarina.

Hoje, com suas 12 páginas e tira-

gem de 25 mil exemplares, distribuídos por mala-direta a todos os clientes Scania do Brasil além de órgãos públicos e entidades ligadas ao setor de Transportes e Energia, o “Rei da Estrada” já começa a chegar, também, aos representantes Scania da América Latina e traz, como novidade, o encarte “Lance & Sorteio”, que aborda todos os aspectos do Consórcio Nacional Scania. E mostra, ainda, que uma publicação ligada à empresa já não pode mais, pelas próprias razões do nosso tempo, manter comunicação unilateral. Por isso, além de participar do “Rei da Estrada” através das tantas entrevistas publicadas, frotistas e carreteiros autônomos estão aqui presentes em espaço próprio, através da seção “Cartas ao Rei”. Essa participação parece ser, enfim, o melhor presente que um jornal poderia ganhar, ao comemorar seu primeiro aniversário.

Há um ano, a primeira edição do “Rei”.

Exterior

A Suécia lança o avançado automóvel Saab 9000 Turbo

A nova sensação do mercado internacional de automóveis de passeio é o Saab 9000 Turbo 16, veículo de cinco portas, fino acabamento, capacidade para cinco pessoas e equipado com motor de 175 CV, com refrigeração auxiliada pelo “Intercooler”. Conforme informações do fabricante, o grupo Saab-Scania da Suécia, o novo automóvel alcança a velocidade de 100 km/h em apenas 8,3 segundos e a sua máxima ultrapassa os 220 km/h. O tanque de combustível tem capacidade para 68 litros e a avançada linha aerodinâmica do veículo ajuda na redução do consumo em altas velocidades – a 120 km/h contantes, por exemplo, o Saab 9000 necessita de 9 litros a cada 100 quilômetros percorridos. A caixa de mudanças com cinco marchas e o painel de instrumentos, com desenho bastante inova-

tor e luzes de advertência dispostas à direita do motorista, facilita a condução do veículo, dando total segurança aos passageiros. O Saab 9000, relata o fabricante, “é uma consequência lógica” da linha que já reúne, com sucesso, o Saab 90 e o Saab 900.

• A Empresa de Transportes Públicos da Grande Estocolmo prestigiou a Scania-Bussar com o pedido de 102 ônibus modelo CN 112, que deverão ser entregues entre 1985 e 1987. O fornecimento incluirá tanto ônibus de dois eixos, como articulados. Por outro lado, a Companhia Aérea Nacional da Finlândia – Finnair já está operando com três novos ônibus, especialmente fabricados pela Scania, no transporte de passageiros entre os terminais de trânsito do Aeroporto de Helsin-

que. Produzidos a partir do chassi Scania N 112, esses ônibus têm capacidade para 125 passageiros e apresentam largura total de 2,85 metros, com 35 centímetros a mais que os coletivos convencionais. A altura dos ônibus é de 2,95 metros e o comprimento chega a 13 metros.

• Amttar, empresa especializada em equipamentos agrícolas e que opera extensa rede de pontos de venda a serviços em toda a Arábia Saudita, encomendou junto à matriz Scania, da Suécia, grande lote de motores diesel – no valor de 120 milhões de Coroas Suecas (ou mais de Cr\$ 25 bilhões, a preços do início de julho/84) –, para o emprego em programas de irrigação em fazendas. Os motores serão entregues ainda em 1984.



Novo Saab 9000: “Intercooler” e velocidade de 220 km/h.



Finnair: coletivos mais largos no Aeroporto de Helsinque.

São Paulo revive os bons tempos do bonde

Com o apoio da Saab-Scania do Brasil, a Associação de Preservação do Material de Transporte Coletivo – APMTC realizou, no final de junho, no Museu da Imagem e do Som de São Paulo, a Exposição “Memória do Transporte Urbano de São Paulo”, uma mostra bastante interessante, que reuniu 136 fotografias, abrangendo quase 100 anos da evolução do transporte paulistano.

Além dos painéis fotográficos, permaneceram em exposição – para especialistas e público em geral – peças de alto valor histórico para o setor, como maquetes antigas de bondes, placas, anúncios publicitários de épocas remotas, relógios e “controllers”. Na abertura do evento, o presidente da APMTC – Waldemar Stiel – lançou seu novo livro “História do Transporte Urbano do Brasil”, que resgata importantes aspectos do nosso sistema de transportes, levando o leitor a refletir sobre as iniciativas – por vezes até ousadas – de tempos passados.

Outro momento de reflexão, porém com bases atuais, ocorreu durante o debate promovido pelos organizadores da Exposição e que reuniu especialistas como José Carlos Dias de Freitas (Secretário Geral do Ministério dos Transportes), Adriano Branco (Secretário dos Transportes do Estado de São Paulo), Rogério Belda



Belda (ANTP) e Adriano Branco: debatendo sobre bondes em S. Paulo

(Diretor Executivo da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP) e Gilberto Monteiro Lehseld (Diretor do Desenvolvimento da Companhia Municipal de Transportes Coletivos de São Paulo – CMTC), entre outros. A discussão foi aberta com a projeção de filmes e audiovisuais que mostravam a importância do bonde como meio de transporte metropolitano e a sua desastrosa retirada de circulação. Desastrosa porque, conforme explicaram os especialistas, o sistema de bondes de São Paulo (eliminado em 1968) poderia dar origem ao pré-metrô – ou metrô de superfície – da cidade, facilitando o transporte dos passageiros, já que os trilhos compõem uma via exclusiva de

tráfego, e consumindo energia elétrica ao invés de derivados de petróleo, exatamente o que se pretende hoje, em razão dos efeitos da propagada crise energética.

Nesse mesmo enfoque, os especialistas ressaltaram a necessidade de os trólebus substituírem os bondes, cumprindo nítida evolução nos transportes. Confortáveis, seguros, modernos e não poluentes, os ônibus elétricos tornam-se fundamentais para metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e outras que já convivem com o drama da demanda crescente de passageiros; além de poderem prevenir, em cidades de médio porte, futuras sobrecargas em seus sistemas de transportes.

REI DA ESTRADA

Publicação da Saab-Scania do Brasil S/A, editada pela Diretoria de Assuntos Governamentais e Institucionais, Setor de Imprensa.
Diretor de Assuntos Gov. e Institucionais: Mauro Marcondes Machado

Editor Responsável e Redator: José Eduardo Ramos Gonçalves (MTb 12.120-SP)

Fotografias: José de Oliveira.
Diagramação: Milton Alves Júnior.

Ilustração: Gilmar Godoy (Gil)
Composição: Diário do Grande ABC
Impressão: Centro Gráfico Scania.
Correspondência: Av. José Odorizzi, 151 (Via Anchieta, km 21) – São Bernardo do

Campo – SP – CEP 09.700 – Fones: 452-9131 – 452-333.

• Filiada à Aberje.
É autorizada a reprodução de qualquer matéria editorial desde que citada a fonte.



Expresso Embaixador



O Expresso Embaixador, empresa das Organizações Fonseca Júnior - de Pelotas/RS -, adquiriu recentemente mais 10 ônibus Scania S 112, suspensão a ar, para ampliar sua frota, que passa a contar com 115 veículos coletivos, atendendo a 19 linhas, num total de 22 mil km/dia. A comercialização dos 10 Scania Super Ar foi realizada pela concessionária Suvesa, dirigida por Waldemiro Agustini e Celso Cesarin, este, gerente da filial de Pelotas. Os veículos foram entregues a Paulo Roberto Fonseca, representante das Organizações Fonseca Júnior.

O grupo empresarial, que compreende o Expresso Embaixador, a Transportadora Fonseca Júnior, e a empresa Pelotas Arroiz, teve sua origem em 1945, quando o fundador Manuel Marques da Fonseca Júnior adquiriu uma charrete, para atender seu atacado de ferra-

gens. O negócio prosperou e surgiu a necessidade do primeiro caminhão. Em 1953, Manuel Marques da Fonseca Júnior entrou, oficialmente, na atividade de transporte rodoviário de carga, e, em seguida, no transporte de passageiros, com a fundação do Expresso Fonseca Júnior, hoje Embaixador.

Atualmente, Fonseca Júnior ocupa posição de destaque na comunidade empresarial rio-grandense, principalmente porque suas empresas, bem administradas, participam ativamente daquele mercado, gerando empregos e buscando soluções criativas de crescimento. A preferência pela marca Scania, segundo revelou a direção desse grupo empresarial, decorre do fato de "os ônibus apresentarem custo operacional mais baixo, economia de combustível, segurança e mais conforto aos passageiros."

Colúmbia na estrada

Com muito capricho e justificável entusiasmo, a Indústria de Carrocerias Serrana - Incasel, de Erechim (RS), está apresentando aos empresários em geral o seu novo ônibus rodoviário "Colúmbia", nas versões Executivo e Leito.

O veículo tem estrutura em perfis de aço zincado semi-tubulares e revestimento interno em chapa de alumínio liso, sendo as partes dianteira e traseira em "fiber-glass". As poltronas reclináveis são revestidas em plástico reforçado anti-ressecante e,

opcionalmente, em tecido. O conforto do passageiro se completa com as lâmpadas fluorescentes internas e porta-pacotes com focos individuais, entre outros acessórios.

Há uma série de equipamentos opcionais para o "Colúmbia", que inclui desde bar completo até chamada eletrônica para rodomoça. Enfim, o empresário pode escolher o veículo na medida certa de seu tipo de transporte, contando, ainda, com a segurança e o bom desempenho do chassi Scania K 112.

O cliente bate o pé e não compra ônibus. Mas era brincadeira!

Uma novidade surpreendente e bastante proveitosa foi apresentada no último encontro de Treinamento de Vendas de Ônibus Scania, que reuniu mais de 20 diretores, gerentes e vendedores da rede de concessionárias da marca, no Orotur Garden Hotel, de Campos do Jordão (SP), no final de maio passado. A surpresa foi esta: após as informações teóricas, os participantes foram convidados a fazer uma venda a um cliente verdadeiro, recorrendo a todos os argumentos que tinham direito.

O cliente em questão era Thadeu Castello Branco e Silva, o bem-sucedido superintendente da Empresa Sulamericana de

Transportes em Ônibus, de Curitiba. Thadeu procurou dificultar ao máximo o "trabalho" dos vendedores, o que acabou por "esquentar" os debates e, conseqüentemente, criar ainda maior interesse por parte de todos os presentes.

Depois, o próprio superintendente da Sulamericana proferiu palestra, contando o que o cliente espera e procura fazer numa situação de compra do ônibus novo. Novos debates e simulações de vendas complementaram, então, esse original encontro, coordenado pelo Treinamento de Vendas, do Dept de Comunicação de Mercado da Scania.

Alto, confortável, seguro. Este é o Paradiso Scania!

Com muito entusiasmo por parte dos empresários e despertando total atenção de qualquer pessoa que o conheça, já está chegando às estradas o novo super-ônibus Scania com carroceria Paradiso. Produzido pela Marcopolo, de Caxias do Sul, este é o primeiro "high-deck" do País a utilizar o chassi Scania K-112, aliando todas as características de desempenho, segurança e economia, a níveis de conforto jamais vistos. Na verdade, como a

própria Marcopolo afirmou, em seu lançamento, trata-se de um autêntico "ônibus 5 estrelas"

O Paradiso Scania foi apresentado, oficialmente, no início de junho, em solenidade que marcou também a inauguração das novas instalações da concessionária Codema Ônibus, em São Paulo. Estiveram presentes representantes do Grupo Batistella, da Scania, da Marcopolo e de grandes frotistas nacionais, entre os quais Thadeu Castello Branco e Silva, superintendente da Empresa Sulamericana, de Curitiba, a primeira a ficar com o recém-lançado veículo.

Características Avançadas

Apresentado nas versões leito e convencional, o Paradiso Scania tem poltronas revestidas em veludo, que permitem descanso absoluto em lon-

gas viagens, com o conforto de um ambiente aconchegante e silencioso e com a máxima segurança para os passageiros.

O veículo proporciona oportunidades inéditas em "lay-outs" inter-

va para o motorista, com armário. A iluminação interna é fluorescente. O assoalho do bagageiro é produzido em alumínio estampado, enquanto na estrutura o material utilizado é o aço galvanizado, com revestimento externo em alumínio e "fiberglass".



nos, com o total aproveitamento do salão, a exemplo dos mais avançados ônibus europeus. Para os empresários, essas possibilidades podem atender por completo cada necessidade em particular, de acordo com o tipo de serviço a ser prestado.

O que mais chama atenção no Paradiso Scania, à primeira vista, é naturalmente a sua altura: 3,75 metros. O comprimento total do veículo é de 13,2 metros, e a largura, de 2,60 metros. As portinholas laterais são pantográficas e há porta exclusi-

O veículo conta com amplos bagageiros (de capacidades conforme os equipamentos opcionais) e tanques de combustível para 500 ou 700 litros. O piso dos passageiros fica a quase 2 metros de altura, o que garante o conforto e a segurança total a bordo. O pára-brisa é panorâmico, com visibilidade total. O Paradiso Scania, na versão leito, atende a 26 passageiros, com sanitário. No modelo convencional, há versões para 50 lugares (com sanitário) e 52 lugares (sem sanitário).

Codema Ônibus, a nova "casa dos empresários"

Uma concessionária para trabalhar com vendas, peças de reposição e assistência técnica exclusivamente de ônibus. Esta é a proposta, já em execução e com bastante sucesso, da nova concessionária Codema do Bairro do Limão, em São Paulo.

Em área de quase 3.000 metros quadrados, localizada à Rua Samaritã, 381 (fones 266-1888 e 266-1819), nas proximidades do prédio do jornal "O Estado de São Paulo", a nova Codema Ônibus está desenvolvendo seu original e personalizado atendimento a frotistas de ônibus desde junho passado. "Afinal - explica o gerente José Roberto -, ônibus é um produto tão nobre quanto caminhão, por isso decidimos separar as atividades, oferecendo o melhor dentro de cada característica".

De fato, trata-se de um atendimento fora de série. Além dos serviços completos de oficinas, peças e vendas, a concessionária mantém uma sala para executivos, onde clientes podem receber seus fornecedores e contam inclusive com linha telefônica própria. Há, ainda, uma sala VIP para o atendimento aos empresários, com barzinho e outros confortos. "Para completar - lembra José Roberto - a concessionária fica próxima à marginal do Tietê, com acesso fácil aos principais pontos de São Paulo".

Este investimento da Codema se fez necessário em razão do crescimento e das próprias necessidades do mercado de ônibus. Com mais de 600 clientes cadastrados, a concessionária atende a todo o Estado de São Paulo, e, também,

ao Triângulo Mineiro. Somente nos primeiros sete meses deste ano, a Codema comercializou cerca de 90 chassis Scania, quantidade que corresponde a aproximadamente 30% da produção da fábrica no período.

"Com as novas instalações, os frotistas em geral se sentem em casa, com facilidade para desenvolver seus negócios. Temos, inclusive, recebido visitas constantes de muitos deles, como o Lauro (Expresso Brasileiro), Lélío Benelli (Rápido D'Oeste e Rápido Ribeirão), Afonso Oger (Expresso Itamaraty) e o Rui Martins (Reunidas e Empresa Cruz), que não deixam de elogiar a iniciativa. Afinal, aqui, tudo que de ônibus está centralizado e com conforto", comentou José Roberto.

SÃO PAULO-RECIFE EM 60 HORAS:

O êxito da rota expressa, na luta contra o relógio

Segunda-feira, 23 de abril, 22:00 horas, São Paulo. Era o horário padrão e estava tudo pronto para o T 112 H 4 x 2, equipado com defletores de ar e com carga de 16 toneladas, entre cosméticos, produtos higiênicos e remédios, cumprir mais uma rota expressa de 2.700 quilômetros, até Recife, pela já conhecida Rodovia BR-116. Pela rota expressa, a prioridade é única: cumprir rigorosamente o prazo de entrega da encomenda. Se o veículo seguisse direto, sem os descansos prolongados anteriormente programados, faria o trajeto total em até 48 horas, com sua velocidade média de 78 km/h.

Por volta da 1h00 do dia 24, terça-feira, o T 112 da Maxicarga já estava no Estado do Rio de Janeiro. De Volta Redonda até Além Paraíba, que apesar do nome fica bem no território carioca, o motorista Lindolfo teve de enfrentar um pesado trecho de 100 quilômetros com o asfalto em péssimas condições, sem acostamento e sem sinalização. Para completar a desgraça, a neblina era intensa, obrigando o veículo a manter simples 20 km/h de velocidade.

A primeira parada para descanso aconteceu em um posto de abastecimento junto a Além Paraíba, por volta das 3h00 da manhã. O recifense Lindolfo, que até então conduzia o veículo, tratou de cair no sono. O outro motorista, o paulistano João Gualberto, já vinha dormindo desde o início da viagem, não poupando os companheiros dos roncos pela estrada afora. "No início da profissão era difícil dormir com o caminhão andando, mesmo deitado à vontade, na cama. Depois, a gente vai se acostumando e ronca mesmo", chegou a comentar.

Um banquete matutino

Quando o sol começou a se espreguiçar, lá pelas 5h30 da manhã, a turma da boléia estava de pé novamente. Aí, era o momento da verificação geral do caminhão, um exame que inclui lanternas, pneus, níveis da água e do óleo. Na rota expressa, o motorista preenche uma ficha, que pode

ser chamada de "diário de bordo", relatando tudo o que acontece no período em que ele está conduzindo o veículo. "Isso é muito bom - explicou o engenheiro Marcos Antônio -, porque na viagem toda não foi preciso pegar a chave de fenda para fazer um único reparo". Após um rápido cafezinho, a turma do T 112, como todos os caminhoneiros do posto, pegou novamente a estrada, agora, seguindo rumo a Minas Gerais.

A segunda parada ocorreu 100 quilômetros adiante de Além Paraíba, exclusivamente

relataram rapidamente as ocorrências e combinaram o horário do próximo telefonema, que deveria ser à tarde. E das 8h00 às 12h30, rodaram direto, com João Gualberto ao volante, enquanto Lindolfo dormia.

Banho selecionado

No relógio, 12h30, e no estômago o ronco anunciando que chegou o momento da parada para o almoço. Nessa terceira parada, o local escolhido foi um restaurante de beira de estrada, onde foi servida a melhor refeição da

em torno de 6 horas. Todavia, quanto ao trajeto rodoviário, há a exigência de que se siga pelo interior, rumo a Recife; em primeiro lugar, porque o itinerário via litoral acaba alongando a viagem e, depois, torna a comunicação com as bases mais difícil.

E em pleno interior mineiro, mais precisamente em Governador Valadares, foi realizada, às 16h30, a parada para abastecimento e verificação geral do veículo. Na ocasião, as juntas do cavalo-mecânico e da carreta foram lubrificadas, considerando-se

sa é muito bonita, conforme comentam os viajantes, principalmente na entrada de Minas Gerais, onde ela acompanha o Rio Paraíba. Do começo montanhoso, a rodovia segue por terrenos mais planos, até alcançar as retas, no seu final. Há muito verde, com plantações de café se aproximando do acostamento. E mais distante da pista, o gado passeia livre.

O tapete rodoviário

"Plim, plim..." No vídeo do televisor preto-e-branco do boteco da estrada, mais um capítulo de emoções urbanas despejadas pela novela da Globo. No relógio dos viajantes, 19h30.

O boteco estava pronto para servir o jantar, à base de arroz, feijão, bife e salada de tomates - "um rango razoável", na opinião geral. O boteco nada mais é que uma casa normal, com a varanda recebendo mesinhas. Essas casas que dão refeição são geralmente antigas e as famílias podem mudar de lugar, mas não mudam de ramo. Esta, da parada, há 30 anos mantém a freguesia - quase só caminhoneiros.

A baixa temperatura da noite facilita o trabalho do motorista. Às 20h45, com João Gualberto ao volante, o caminhão seguia pela estrada com outra vantagem: de Muriaé em diante, a pista "era um tapete", tendo como o único problema a ausência de sinalização em poucos trechos. Nessa região, o veículo mantinha velocidade média de 75 km/h. "Aqui, dirijo o caminhão como se fosse um automóvel e, afinal, o Scania puxando só 16 toneladas chega a ser covardia!", ironizou o motorista. Naturalmente, a escolha da Maxicarga pelo Scania, nesse tipo de trabalho, não está ligada exatamente pelo peso específico da carga e, sim, pela necessidade de cumprir rigorosamente o prazo de entrega. E assim foi até a 1h30 do dia 25 de abril, quando os viajantes pararam a 150 quilômetros de Vitória da Conquista, quase chegando à Bahia. Foi um sono só, até as 5h30 da manhã.

A missão é difícil: vencer os 2.700 quilômetros que separam São Paulo de Recife, em apenas 60 horas. Esse é o desafio proposto pela transportadora Maxicarga, ao implantar uma das mais rápidas e eficientes rotas expressas do País. Para isso, ela conta com caminhões Scania T 112 equipados com defletores de ar, faz rodízio entre motoristas, mantém bases para contato e toda uma estrutura preparada para evitar erros. Uma viagem real desse tipo, realizada pelos motoristas Lindolfo (de Recife) e João Gualberto (de São Paulo), acompanhados pelo engenheiro Marcos Antônio Hita (da concessionária Codema), é mostrada nesta reportagem e comprova porque a operação é bem-sucedida. Aliás, tão bem-sucedida que a Maxicarga já adquiriu mais 4 Scania T 112 H 4 x 2, igualmente equipados com defletores de ar, para lançar também a rota expressa São Paulo-Porto Alegre, cumprindo trajeto de 2.200 quilômetros de ida-e-volta, em apenas 48 horas.



João, Marcos e Lindolfo: 60 horas na rota expressa.

para o contato com a base da rota expressa e para a refeição matutina. Refeição é pouco para o que foi consumido. Os dois motoristas e o engenheiro consumiram café, leite, pão com manteiga, queijo, doce-de-leite e bolo de milho, pagando Cr\$ 2.200,00. Normalmente essa refeição matutina é mais simples, embora sempre reforçada, já que a Maxicarga fornece uma diária completa para as despesas. Após o "banquete", os motoristas telefonaram para a base de São Paulo, informaram sobre a posição do veículo,

rota expressa. "Quanto mais sobe, em direção ao Nordeste, a comida vai piorando", lembrou um dos motoristas. De fato, ainda ali, por Cr\$ 2.500,00 por pessoa, os viajantes comiam arroz, feijão, bife, frango, salada, batatinha fritas e tomavam um guaraná.

Ao voltarem à estrada, às 13h30, João Gualberto estava ao volante, completando o rodízio. Embora a Maxicarga não faça uma exigência rígida sobre o período em que cada motorista deve ficar ao volante, um acordo entre eles estabelece esse tempo de trabalho

que o último serviço foi realizado há 2.500 quilômetros, na viagem anterior. Na mesma parada, houve o segundo contato telefônico com a base de São Paulo e, em seguida, os viajantes trataram de tomar um banho. "Aqui é o lugar do banho selecionado", comentou um deles, já demonstrando experiência com os dois meses de rota expressa.

Com Lindolfo iniciando seu turno ao volante, o T 112 estava de novo na estrada às 17h30. Agora, a paisagem mineira começava a mudar. A estrada toda dessa rota expres-

São Paulo a Recife em 60 horas

Vendem-se cobras!

A partir das 6h00 da manhã, o caminhão já seguia pela Bahia, começando a deixar região interiorana, rumo ao litoral e daí, à parte final da viagem. Mas ainda tinha muito chão pela frente. As 8h30, a parada da refeição matutina, abastecimento e revisão do veículo e contato telefônico. O que se tem pela frente, daí em diante, é uma região tipicamente nordestina, com muita pedra e até cobras surgindo pelo asfalto. Nos acostamentos, os garotos vendem de tudo, de mel e laranja bahia (bem grande) até cobras vivas. À espera do futuro dono, as cobras circulam à vontade pelos braços e pescoço dos garotos. Na hora do fechamento do negócio, vão "embaladas" em caixas!

Naquela tarde quente, os viajantes fizeram duas paradas. A primeira, às 13h00, perto de Feira de Santana, para o almoço. Duas horas mais tarde, já estavam pegando a BR-101, sentido Aracaju, porém ainda nas proximidades de Salvador. A segunda parada, às 16h00, serviu para a troca de motoristas, abastecimento do veículo e ligação telefônica para a base, desta vez, a de Recife.

Exatamente na divisa entre Sergipe e Alagoas, às 20h30, a turma do T 112 parou para o jantar. Um bom jantar, diga-se de passagem, já que saborearam um ótimo peixe Surubim na chapa, às margens do Rio São Francisco. "Ao retomarmos a viagem, por volta das 21h30 - relatou o engenheiro Marcos Antônio - procurei reparar como andava o fôlego do pes-



*Encontro inesperado:
as rotas expressas
se cruzam.*

soal! Fiquei realmente surpreso, porque os motoristas não demonstravam sinais de cansaço físico. E lógico que, às vezes, a viagem se tornava monótona, principalmente porque o veículo não tinha rádio. Havia só um radinho de pilha, mas a gente mal conseguia pegar a "Voz do Brasil" ou coisa do gênero. Queríamos, inclusive, saber o resultado da votação da emenda das Diretas-Já, mas era impossível obter qualquer informação a esse respeito. E assim passamos ao redor de Maceió."

Enfim, Recife

Em meio aos arbustos, coqueiros e o ar quente - e com as placas indicando que faltavam apenas 220 quilômetros para a chegada em Recife, foi realizada a parada para dormir. O relógio marcava 1h30 e o local escolhido foi um posto de abastecimento da BR-101. Sono bom esse, que durou até as 6h15 do dia 25 de abril!

O gordo café da manhã ficou para as 7h30 e era ansiosamente aguardado pelos motoristas. Afinal, naquele



Pronto para pegar estrada!

posto a 100 quilômetros de Recife, era servido o tão apreciado guisado de frango com inhame assado (uma espécie de mandioca), mais conhecido pelo pessoal do volante como "carne de bode". Apesar de tão cedo, os pratos foram carregados bem de acordo com o apetite do pessoal e justificado a fama da "carne de bode" - pareciam montanhas-russas! Após a farta refeição matutina, os motoristas começaram a arriscar previsões, achando que chegariam ao destino às 9h00.

E eram exatamente 9h03, quando o T 112 estacionou diante da filial de Recife da Maxicarga. Ao todo, foram 59 horas e 3 minutos de viagem, ou seja, menos tempo do que era exigido. A carreta seguiu para o depósito do cliente; o cavalo-mecânico foi levado a um posto para abastecimento e revisão: e os dois motoristas fecharam seus relatórios de viagem. O motorista Lindolfo, natural de Recife, foi para casa. O motorista João Gualberto, por sua vez, tratou de ir tomar banho, descansar e se preparar para a viagem de volta, marcada para as 12h00.

Conclusões interessantes

Para o engenheiro Marcos



Pé na Estrada

Para a Maxicarga, dentre todos os estudos desenvolvidos, concluiu-se que o Scania é o único veículo que apresenta desempenho compatível com tal operação. Mesmo em trabalho ininterrupto, a economia de combustível, comparada aos veículos médios e semi-pesados, chega a ser 50% favorável ao Scania. O consumo nessa viagem chegou a 3,1 km/litro, medido em diferentes trechos - e este resultado é considerado muito bom, tendo em vista que o veículo estava em fase de amaciamento.

Quanto ao cumprimento do prazo de entrega, as paradas - numerosas e às vezes longas - foram realizadas normalmente devido ao fato da viagem não apresentar ocorrências sérias. Se houvesse neblina em excesso, chuva intensa, problemas com pneus, acidentes ou obras na pista, fatalmente o período gasto em descansos seria utilizado na própria viagem, a fim de se cumprir o prazo final.

O êxito dessa rota expressa depende também - e muito - das condições de trabalho e habilidade do motorista. A Maxicarga procura garantir o desempenho da dupla, em primeiro lugar determinando o rodízio, e, depois, fornecendo um enxoval completo para cada um, composto de travesseiro, roupas de cama, cobertor, toalhas, uniforme, estojo com medicamentos e garrafão térmico. Além disso, a empresa faz seguro de vida permanente (e não por viagem) para cada motorista. Outro fator que resultou no sucesso da iniciativa foi a colaboração da concessionária Codema, tanto na seleção como no treinamento dos motoristas que cumprem a rota expressa São Paulo-Recife.



De manhãzinha, já na estrada.



T 112 da maxicarga: com defletores de ar.

A BOA MARÉ DA



Orlando Ferreira

Há exatamente um ano, em Buenos Aires, Argentina, a instituição "Editorial Office" de Madrid, Espanha, reunia os produtores de sardinhas em conserva de vários países, para fazer a entrega do Troféu Internacional de Qualidade em Alimentação. Mas em meio a tanta conversa em espanhol, quem se dirigiu à mesa dos organizadores, para ficar com esse importante título do setor, foi o brasileiro Orlando Ferreira, diretor-gerente da Femepe, a familiar empresa de pescados de Navegantes, do litoral catarinense, responsável por produtos como as sardinhas Alcyon e Costa Brava.

Paralelamente à qualidade, os números comprovam também que, se em terra firme a conjuntura econômica é de "vacas magras", nas águas do Atlântico a estória parece bem diferente. A cada mês, a Femepe produz 50 mil caixas de pescados (cada caixa contém 100 latas de 200 gramas), que totalizam 1.000 toneladas. Apenas no Porto de Santos, a empresa já registra faturamento de Cr\$ 800 milhões/mês e, no todo, a cifra sobe até os significativos Cr\$ 2 bilhões/mês, conforme mostra seu balanço de abril passado.

O transporte da produção é feito, em 80%, através de frota própria da Femepe, composta por 34 veículos, sendo 19 com carretas (destes, 16 Scania), e com uma estrutura bastante proveitosa: de Navegantes a São Paulo, os caminhões levam os pesados enlatados; na volta, já trazem folhas de flandes (chumbo), que são utilizadas na fabricação das latas. Na pró-



Valmor Dagnoni

pria unidade de produção de Navegantes, são montadas as latas que recebem os pescados recém-retirados do mar.

Dá gosto saber que a Femepe é uma empresa totalmente nacional e, ainda, totalmente particular. Fundada em maio de 1965 em Itajaí – e depois tendo a matriz transferida para Navegantes –, a empresa emprega diretamente 900 pessoas e opera também no Porto de Santos desde 1979. Na famosa enchente que assolou o Sul do País, em meados do ano passado, suas instalações foram pegadas em cheio, com águas chegando a 1,40 metro de altura, a ponto de provocar Cr\$ 800 milhões de prejuízos em 6 dias, destruindo 20 mil caixas de enlatados. No entanto, com recursos próprios, a empresa saiu dessa constrangedora situação.

E agora, com seus 10 barcos próprios (6 deles acionados com os motores marítimos Scania DS 11 e DS 14) e mais 20 barcos de terceiros, a Femepe vai ao mar em busca da maré boa do mercado, normalmente verificada no período de setembro a abril. Para reforçar o trabalho, ela está adquirindo mais 4 barcos, através da concessionária Maquigeral, e quer manter suas boas vendas no Sul do País. No Nordeste e no Norte, especialmente no Pará, seus produtos já começam a incomodar a concorrência.

As carretas estão fazendo, hoje, entre 5.000 e 6.000 quilômetros por mês no transporte dos produtos para todas as regiões, e em



Antônio Carlos Rocha

junho, a concessionária Nevepi (Piçarras S/C) entrega mais 2 T 112 H 4x2. O gerente de Transportes da empresa, Valmor Dagnoni, lembra que a manutenção dos veículos, nesse tipo de atividade, exige certos cuidados especiais, como, por exemplo, a aplicação de um preparo à base de graxa (Rust Pluft Texaco) e óleo diesel, para se evitar a corrosão ocasionada pela operação em regiões portuárias. Na matriz da Femepe, que fica junto à desembocadura do Rio Itajaí-Açú e com área de mais de 15 mil metros quadrados, há amplo espaço para todos os serviços de manutenção e eventuais reparos dos caminhões. A lavagem, por exemplo, é feita em rampa construída especialmente para essa finalidade.

Na mesma área, está sendo construída nova câmara frigorífica, com capacidade para 800 toneladas (o estoque total da fábrica é de 2.200 toneladas de congelados). Atualmente, até o gelo que é levado para os barcos, sai das próprias câmaras da matriz. Para completar, há um estaleiro: 9 barcos – com 23 metros de comprimento – foram construídos internamente.



Barco Ferreira IV: com motor DS 11.

A Vida no Mar

Toda a comunicação com o pessoal que está trabalhando no mar é feita através da Embratel e da Sudepe, com a fábrica mantendo contatos diretos diariamente, das 7h00 às 20h00. Apesar de todo o apoio e da atual tecnologia à disposição, a vida de um marinheiro literalmente não é um "mar de rosas", como poderia sugerir aos mais românticos.

"Em um mês, chego a passar 25 dias no barco", comenta Antônio Carlos Rocha, o popular Carlinhos (33 anos, casado, 2 filhos), condutor da embarcação 'Ferreira IV' "Como faço a costa toda – prossegue –, chego a passar muito tempo longe da família. Passo por São Francisco (SC), Paranaguá, Santos e Marambaia (RJ), só em busca da sardinha. Em maio e junho, percorro o Sul, para pescarmos enchova e tainha."

Envolvido com a pesca desde a idade de 12 anos e atuando como condutor de barcos há 15 anos, Carlinhos convive a bordo com mais 14 colegas de profissão, num barco de 24 metros de comprimento, que rastreia as águas até achar um cardume. Quando não estão pescando, a distração fica por conta de um bom jogo de dominó ou baralho, suavizado pelos musicais do ruído do rádio que levam a bordo. "Às vezes, a gente passa um aperto. Há 6 anos estava em Sarita – na costa do Rio Grande do Sul – e um temporal quebrou o nosso barco, obrigando a gente a ficar 40 horas se segurando na água", conta ele.

O barco atual de Carlinhos, o 'Ferreira IV', é movido por um motor Scania DS 14, de 314 CV, que também aciona as bombas que esgotam o porão e o guincho que puxa a rede com os peixes. "Há mais de 8 anos – fala o operador – estamos com esse motor e ele nunca nos deixou na mão. A manutenção é feita a cada 120



O segundo maior porto de pesca da sardinha do mundo fica no Brasil. Mais precisamente na região formada por Itajaí e Navegantes, onde se encontram os produtores Femepe, Kowalsky Delmar e Alfredo Weiss, todos clientes de motores marítimos Scania. Lá se pode conhecer de perto o trabalho de captura dos peixes, os processo



A chegada da valiosa carga.

Enlatando

SETEMBRO:

PESCA NACIONAL



de congelamento, a industrialização e o transporte das famosas latinas que abastecem, por fim, as prateleiras dos supermercados. Tudo isto é mostrado, com detalhes, nesta ampla reportagem, que tem, ainda, os comentários e aspirações daqueles que estão diretamente envolvidos com a intensa – e por vezes até esquecida – indústria brasileira da pesca.

horas de operação, com a troca de filtro e óleo lubrificante”. Em média, o ‘Ferreira IV’ traz 50 toneladas de pesca por viagem, porém já chegou ao recorde de 117 toneladas, com uma preciosa carga de enchovas.

Falta Divulgação

Se existe boa produção, investimentos próprios dos produtores, reconhecimentos no Exterior e desenvolvimento das exportações, o que está faltando para a completa estabilidade da indústria da pesca nacional é justamente a maior divulgação dessa atividade econômica, junto ao consumidor brasileiro. Pelo menos é o que pensa e defende Evaldo Kowalsky, sócio-gerente das empresas Comércio e Indústria de Pescados Kowalsky e Indústria e Comércio de Pescados Delmar, complexo industrial com sede em Blumenau e operações em Itajaí.

“Atualmente, cada brasileiro consome apenas 6 quilos de peixe por ano, contra um consumo de 67 quilos/ano, por pessoa, no Japão. O que falta, então, é mais divulgação para a nossa pesca. E há outro detalhe importante: o setor de pesca nunca teve representação política em nosso País. Pode reparar que tem muito deputado que é fazendeiro, mas não se vê um pescador político”, declara Evaldo Kowalsky, com base nos documentos do Sindicato das Indústrias de Pesca de Itajaí, instituição da qual ele é vice-presidente.

Kowalsky está há 21 anos no ramo e aponta o consumo de energia como o maior entrave de seu negócio. “Na captura do peixe, entra o custo do diesel; na industrialização, incide o custo da eletricidade”, explica, acrescentando ainda que a cota de 1,3 milhão de litros de diesel/ano é normalmente ultrapassada. Neste ano, suas operações nas águas exigirão 200



Evaldo Kowalsky

mil litros de diesel por mês. E, em certas ocasiões, como aconteceu em maio passado, surge a queda de preços de produtos como o camarão, que ele analisa: “Naquela oportunidade, o camarão foi

comercializado com o preço de um quilo sendo menor que o de um litro de diesel; naturalmente, essa situação – se fosse contínua – não pagaria o financiamento de nosso negócio. O que encarece mais o camarão, entretanto, são os equipamentos da pesca – como o cabo-de-aço e o gelo – e os tributos legais. Esses valores recaem para o consumidor.”

Mas se os objetivos de seu negócio não são ideais, também não podem ser taxados de ruins. No primeiro quadrimestre deste ano, a Kowalsky e a Delmar produziram 700 toneladas de pescados por mês, e somente na Semana Santa, abasteceram a Empresa Brasileira de Alimentos – Ebal com 400 toneladas. Em 1983, o grupo acusou faturamento de Cr\$ 300 milhões/mês, colocando 10 mil toneladas de sardinha, camarão e atum no mercado interno, além de 1.000 toneladas no merca-



Alfredo Weiss

do externo, compreendido pelos Estados Unidos, Argentina e Portugal.

Com 240 funcionários, o grupo opera com 11 barcos (6 deles com motores Scania DS 11 e DS 14), tem mais 8 embarcações de terceiros e presta serviço para outros 3 barcos japoneses. O transporte da produção, rumo às indústrias do Rio de Janeiro e aos supermercados do Norte e Nordeste, é feito por frota de 25 veículos, dos quais 7 Scania, que levam, em média, 23 toneladas por viagem e apresentam consumo de combustível em torno de 2,2 km/litro, “mais econômicos que os caminhões médios”, segundo o proprietário.

2º Porto Mundial

O que se questiona, enfim, é se este ano está realmente bom ou não para os produtores de pescados. Para os pescadores de sardinha de Itajaí, há duas vantagens em comparação a 1983: a produção é boa e o preço melhorou. Mas a pesca é o tipo de atividade, onde parece mais valer a clássica expressão de que “muda conforme a lua”. O produtor Alfredo Weiss, no ramo desde 1965 e que chega a puxar 230 toneladas/mês, afirma categoricamente: “Dependemos diretamente da fase lunar, com suas consequências, como as correntes marítimas e o vento. O vento pode, por exemplo, tirar o barco de posição e colocá-lo sobre a rede, atrapalhando completamente a pesca. Em um dia, saíram 135 barcos e apenas 10 fizeram carga. O imprevisto deve, então, fazer parte de nossos cálculos.”

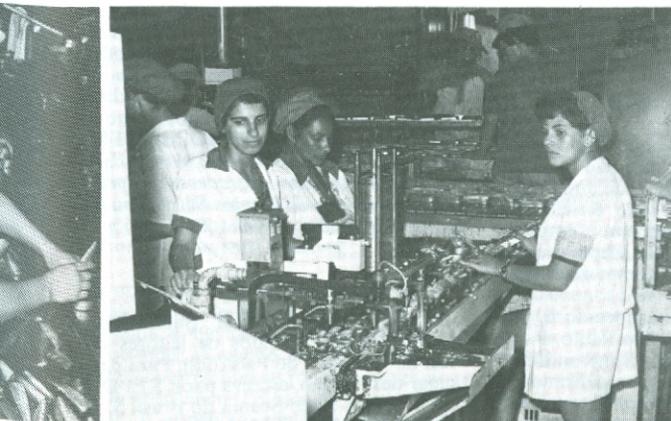


Rodolfo Weiss Neto

Alfredo Weiss possui 7 barcos, todos equipados com motores Scania (D11 e DS11). Está adquirindo mais 2 motores da concessionária Maquigeral. No transporte da produção para seus mercados, que incluem o Nordeste, São Paulo, Rio de Janeiro e as regiões de Cutiriba e Joinville, ele utiliza frota própria, formada por 17 caminhões, sendo 9 Scania. Ao todo, a empresa reúne 250 empregados, dos quais 110 pescadores. E ainda há outros negócios ligados à Família Weiss, envolvendo oficina mecânica, revenda de auto-peças, posto de abastecimento, imobiliária e um estaleiro.

Um dos filhos de Alfredo, Rodolfo Weiss Neto, que com mais 3 irmãos participa ativamente nos negócios, adverte que, apesar dos bons resultados atuais, a sardinha pode até ficar escassa, devido às segundas e fortes ondas de frio que atingem o Sul, dificultando a procriação local. O tempo pode atrapalhar ainda mais: as chuvas intensas do ano passado não deixaram dúvidas.

Certa ou não, essa tendência terá muito tempo para ser analisada, porque, afinal, Itajaí é, atualmente, o segundo porto pesqueiro de sardinha do mundo – chegando a registrar a produção de 2 mil toneladas em um só dia, em abril passado, ultrapassado apenas pelo Porto de Matosinhos, em Portugal. E um antigo produtor local, ao deparar com o vai-e-vem dos moradores nas ruas, em pleno dia de trabalho, arriscou um palpite que bem caracteriza a vida portuária de Itajaí: “Aqui, 70% do movimento econômico depende do peixe. Ele não pode faltar”.



Fechamento das latas, reta final.



O T 112, pronto para as entregas.



José Antônio Correia e Valdir dos Santos



Mevepi e Scania: juntas na festa da Manchester

Cartas ao Rei

O "Rei da Estrada" continua chegando a várias localidades brasileiras e os leitores vão dando suas opiniões e pedindo mais exemplares. Aqui, as cartas ao "Rei".

"Prezado Editor: Vimos cumprimentá-lo e, na oportunidade, comunicar e agradecer, com satisfação, o recebimento do jornal "Rei da Estrada" nº 6. Informamos que, considerando o público heterogêneo que frequentará a Sala de Atualidades da Casa de Cultura Mário Quintana, temos o máximo interesse em continuar recebendo o referido jornal, bem como qualquer outra publicação que venha a ser editada por essa empresa".

GISELDA WAGNER KALISEWSKI - CASA DE CULTURA MÁRIO QUINTANA - SECRETARIA DE CULTURA - PORTO ALEGRE/RS.

Prezada Giselda: Para nós, do "Rei da Estrada", é uma honra estarmos presentes em uma casa de Cultura, ainda mais quando sabemos dos sinceros objetivos de sua instituição. O "Rei" seguirá regularmente.

"Venho através desta parabenizá-lo pelo excelente jornal que vocês fazem sobre os caminhões Scania. Gostei muito do "Rei da Estrada" nº 05 e gostaria de receber o jornal regularmente. Gostaria também que vocês me mandassem alguns folhetos sobre os caminhões Scania e o endereço da revista "O Carreteiro".

UIRES DE OLIVEIRA - TAGUATINGA/DF.

Prezado Uires: Agradecemos pelos elogios. E o endereço da revista "O Carreteiro" é Rua Vieira de Moraes, 1862 - São Paulo - CEP 04617 - Fones (011) 61-6033 e 543-2760.

"Tomei conhecimento do jornal "Rei da Estrada" através de um amigo. Sou mecânico e gosto muito de trabalhar com os caminhões da linha Scania. E como tal, gostaria de saber como adquirir este eficiente jornal".

ANTONIO CARLOS OLIVEIRA - PARECATU/PR.

Prezado Antonio: Teremos o máximo prazer de enviar sempre o "Rei da Estrada" para você. O jornal é distribuído gratuitamente. Abraços!

"Gostaria que me enviassem o jornal "Rei da Estrada", publicado pela Saab-Scania do Brasil, pois só tenho em mãos o número 6. Desde já agradeço".

ADALTON DA G. PIRES MORAES - SÃO PAULO/SP.

Prezado Adalton: Passaremos a lhe enviar regularmente o "Rei", porém os números atrasados só temos em arquivo e as edições já estão esgotadas. Infelizmente, ficamos devendo essa!

"Prezado amigo: Estou escrevendo para obter informação de como receber o jornal "Rei da Estrada", que está sendo publicado por sua equipe".

CARLOS LUIZ - SÃO VICENTE DE MINAS/MG.

Prezado Carlos: Você já descobriu como se recebe o "Rei" - basta uma cartinha como esta! O jornal já está seguindo. E boa sorte!

"Caros amigos da Scania: Sou bancário e estudante de Economia, tendo grande admiração por esta grande fábrica de origem sueca. Sei perfeitamente da enorme importância dos Transportes para a Economia do nosso País. E a Saab-Scania, nesse aspecto, tem grande destaque no cenário nacional. Por isso, desejando acompanhar de perto a evolução de todos os produtos desta empresa, gostaria, se possível, de receber as publicações editadas pelo vosso departamento, como o "Rei da Estrada".

MÁRCIO MONTEIRO - SÃO JOSÉ DOS CAMPOS/SP.

Prezado Márcio: Agradecemos pelos elogios dirigidos à Scania. Seu exemplar do "Rei" já está a caminho. Obrigado pela atenção!

A seção "Cartas ao Rei" publica opiniões, críticas e pedidos de leitores do "Rei da Estrada" do País todo. Para participar desta seção, escreva para: REI DA ESTRADA - Saab-Scania do Brasil S/A - Av. José Odorizzi, 151 - São Bernardo do Campo - SP - CEP 09700.

Manchester transportava aço. Sofreu. Diversificou. E descobriu os novos lucros.

A crise econômica vivida pelo País nos últimos anos vai deixar, sem dúvidas, um triste rastro na história do nosso transporte de cargas, culminando inclusive com o desaparecimento de várias empresas. Por outro lado, a mesma crise vai comprovar que a mudança repentina de rumo numa empresa, pode levá-la ao crescimento, justamente pela descoberta de novas oportunidades de negócios. A empresa Manchester, de Joinville/SC, por exemplo, era tradicional transportadora da Fundação Tupy e, de repente, se viu diante da dura e nova realidade econômica. Diversificou, passando a operar com carretas-tanque no transporte de óleo. E, com sucesso, aprendeu a ficar de olho nas várias alternativas do mercado de transporte.

"A Fundação Tupy é nossa mãe. Surgimos em função dela", conta José Antônio Correia, um dos proprietários da Manchester, juntamente com Valdir dos Santos, Joel Correia, Nelson Koerner e Geraldo Schuster. "Começamos em 1964, através de nossos pais, transportando aço da Tupy para São Paulo. Em 1965, registramos a transportadora. Hoje, operamos com 74 caminhões (60% pesados e destes, 38 são Scania), levando a carga da Tupy para São Paulo e Rio. Cada veículo carrega 300 toneladas/mês, em 6 viagens, totalizando 7 mil quilômetros de estrada. Na volta, transportamos matéria-prima também para a Tupy. E de São Bernardo, levamos os chassis de ôni-

bus Scania que são encarregados pela Nielson, aqui no Sul", explica.

"Apesar da boa situação atual, chegamos a passar um aperto, em razão das dificuldades econômicas e, se em 1983 não tivéssemos diversificado, estaríamos hoje numa situação terrível. Naquela ocasião, vimos que não seria suficiente para a manutenção da empresa apenas as cargas de autopeças e conexões da Tupy, que apresentavam queda em relação a tempos anteriores. Optamos, então, para o transporte de líquidos, com óleos vegetal e combustível, e, ainda, carga a granel, no caso, a soja", relembra José Antônio.

O proprietário da Manchester chega a taxar a mudança de "sem querer", já que não descartou - e nem pretende descartar - o bom transporte para a Tupy, afetado apenas naquela ocasião. "Na verdade - diz - transportar soja e óleo é bom, porque, como comestíveis, eles sempre têm mercado fixo. A coisa começou quase sem querer, com a Manchester meio, parada, passando a levar caixas de latas de óleo da Ceval S/A, da cidade de Gaspar (SC) para São Paulo, Rio de Janeiro e Recife. Em seguida, já veio a proposta de se pegar tanques. Depois, as graneleiras. Agora, com a Tupy voltando com a produção total, paramos os tanques. E as graneleiras são flexíveis - podem virar cargasecas. De junho até dezembro ou janeiro, voltamos a atacar de tanques. Pode-se afirmar que, agora, estamos



A inauguração da nova sede.

preparados para novidades ingratas da economia".

De fato, a Manchester não só está preparada, como continua a crescer. Tanto que, no final de maio, inaugurou sua nova sede (Rua Prefeito Helmut Fallgatter, 1593 - Bela Vista - Joinville/SC), em área total de 17 mil metros quadrados, onde funcionam amplas oficinas e todo o serviço administrativo. A empresa mantém, ainda, filiais em São Bernardo do Campo e Rio de Janeiro, reunindo, no total, 130 funcionários.

No transporte de óleo, ela utiliza 6 carretas-tanque Scania, com cargas

que seguem das localidades catarinenses de Gaspar e São Francisco, até São Paulo. A soja, que sai das fontes produtoras do Rio Grande do Sul, Paraná e Mato Grosso, vai através de 10 graneleiras, também Scania, até Gaspar e São Francisco. Ao todo, cada veículo faz de 7 a 8 mil quilômetros/mês. E sua expansão continua: a Manchester adquiriu junto à concessionária Mevepi, de Piçarras/SC, 6 T 112 MA 4 x 2 em janeiro passado, mais 2 em abril, 1 TM2 Intercooler e outros 2 T 112 H em maio, e pretende ficar com novos Scania até o final deste ano. Ao mesmo tempo, volta a atender a Fundação Tupy.

Uma carga diferente: toneladas de merenda



Haroldo Wetzstein

Transporte bastante peculiar é feito pela Transportadora 301, de Guararimirim, cidade catarinense que fica a 180 quilômetros de Florianópolis. A 301, que tem 26 veículos pesados - sendo 15 Scania e recentemente recebeu mais 2 T 112, da concessionária Mevepi (Piçarras/SC) - leva merenda escolar para o País todo e ração para cães até a cidade paulista de Campinas. De quebra, traz soja e milho para sua região.

A merenda escolar é composta de macarrão de milho e molho nutritivo, fabricados pela empresa Nutrimetal, de São José dos Pinhais/SC. Ao todo, são 3 mil toneladas por mês, que implicam num faturamento de Cr\$ 150 milhões, no mesmo período. A ração para cães, por sua vez, é fabricada pela Energe S/A, do Paraná, a partir de farelo de ossos e de carne, além de milho e vitaminas, correspondendo a 1.000 toneladas/mês, que vão para a Central Sóia, de Campinas.

A transportadora que chega a contar com o reforço de caminhões Scania de autônomos, tem o curioso nome de 301 por ter se instalado justamente na Rodovia BR -301 (hoje BR -280), que liga São Francisco do Sul a São Bento do Sul, em Santa Catarina, desde 1978.

O seu proprietário Haroldo Wetzstein conta que começou a trabalhar com fécula de mandioca a partir de 1948, utilizando um Chevrolet 46, para o transporte de Rio do Sul até Itajaí. "Aí casei e conjunuei no transporte, mas o negócio não dava certo", comenta Haroldo, complementando: "Em 1951, comprei um caminhão novo e passei 10 anos pagando dívidas e transportando madeira, de Encruzilhada (Hercílio Costa) até Itajaí. Em 1961, troquei o caminhão por terras e, em seguida, adquiri um FNM para o transporte de madeira, fécula, papel, arroz e feijão de Rio do Sul para o Rio de Janeiro".

O primeiro scania, lembra ele, foi

comprado em 1965 - era um L 74 usado, ano 62, para levar óleo lubrificante da Texaco, do Rio de Janeiro para o Nordeste. "Em 1972, tive meu primeiro Scania Zero Km - fala Haroldo - e era também o primeiro turbo que surgiu, um L 76 que consegui na concessionária do Grupo Battistella de Lages. O segundo Scania veio no ano seguinte, comprado em Blumenau. E a partir de 1976, já com os Scania, comecei a dar certo com o transporte de merenda escolar, negócio que surgiu devido a uma amizade antiga que tinha com Alfredo João Krichk, de Rio do Sul e que montou a empresa Krimberg de Alimentos, depois vendida a um grupo do Paraná, que a tem até hoje."

As rotas da Transportadora 301 incluem, atualmente, São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Acre, Bahia e Mato Grosso. Somente par Porto Velho, seguem 60 toneladas de macarrão por mês, que abastecem a Cobal.

Serviço

Treinamento de Serviço Scania atende a 28 mil profissionais

Um dos mais completos programas de especialização de mão-de-obra ligado ao setor de Transportes está sendo desenvolvido pelo Treinamento de Serviço Scania, setor do Depto. de Assistência Técnica da fábrica. Desde o seu início de atividades, em 1962, o Treinamento de Serviço Scania já atendeu a 28.131 profissionais, vindos da rede de concessionárias, dos clientes frotistas, de empresas públicas e da própria fábrica, com cursos técnicos, administrativos e, também, dirigidos a motoristas.

A duração dos cursos varia de 2 a 10 dias, mantendo-se a média em torno de 5 dias, período em que o profissional recebe informações teóricas e práticas, em salas equipadas com sistemas audiovisuais e, também com componentes dos veículos. Durante o treinamento, é oferecido todo o ferramental necessário à montagem e desmontagem dos componentes.

Segundo Néelson de Campos, responsável pelo Treinamento de Serviço Scania, "o objetivo desse trabalho não é formar pessoal técnico, mas sim, dar ao profissional que já tenha conhecimentos básicos uma espécie de reforço teórico, ampliando suas informações sobre os produtos Scania. Com isso, ele terá plena capacidade para, quando voltar à sua oficina, diagnosticar problemas e executar com rapidez e eficiência a manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos."

Reforçando a idéia de que o Treinamento de Serviço Scania se destina à especialização do pessoal técnico, Néelson de Campos lembra que, para isso, a fábrica dispõe de recursos didáticos, transparências, peças em corte, componentes completos e veículos, além de várias apostilas por assunto. "E a completa orientação também alcança os cursos administrativos, que visam suprir o pessoal dessa área com todos os recursos para uma boa administração e organização", completa.

Motoristas

No curso específico para motoristas, o procedimento do Treinamento de Ser-



Néelson de Campos: "Estamos formando instrutores".



Nas aulas teóricas e práticas, a especialização.

viço é similar àquele relacionado a mecânicos e pessoal administrativo. "Nesse caso - diz Néelson - nosso objetivo é formar profissionais com conhecimentos que lhes permitam orientar outros motoristas. Assim, na realidade estamos formando instrutores de motoristas".

Esse tipo de curso dura cinco dias, sendo que nos três primeiros o Treinamento de Serviço explica, através de instrutores especializados, o funcionamento e as novidades de componentes do motor, caixa de mudanças e outros. "É muito importante ressaltar - destaca Néelson - que não se trata de uma auto-escola, que ensina como guiar, e, sim, atualização para quem convive com uma tecnologia nova. Isto quer dizer: um produto moderno de hoje tem que ser operado de maneira diferente, para obter o máximo em rendimento, economia, durabilidade e segurança." Os recursos didáticos para tal fim são os mais variados, recorrendo-se a "slides", peças em corte, componentes desmontados e um veículo de linha, porque, na opinião de Néelson de Campos, "um motorista que entende o que está por trás dos comandos que ele opera, passa a utilizá-los corretamente e, com isso, obtém maior economia."

Os participantes do curso recebem apostilas técnicas sobre cada tópico abordado nas aulas e, ao final dos três primeiros dias, assistem ao audiovisual intitulado "Curso para Motoristas - Caminhões", com duração de 28 minutos e que serve para recapitular os itens mais importantes até então abordados, facilitando a fixação dos conhecimentos adquiridos. Esse mesmo audiovisual pode, ainda, ser adquirido através da rede de concessionárias Scania, servindo de importante instrumento de orientação para os instrutores formados no treinamento.

O curso para motoristas é completo, nos dois últimos dias de treinamento, com a avaliação dos participantes. Em seguida, eles recebem orientação didática para, posteriormente, poderem transmitir seus novos conhecimentos aos colegas de trabalho.

Aproveitando o fim de ano

Muitas vezes o frotista de caminhões tenta realizar o treinamento de seus mecânicos e motoristas, mas, devido ao serviço contínuo, não dispõe de tempos de parada para os cursos. Todavia, a Transportadora Transbrasiliana, de Blumenau/SC, partiu para uma iniciativa que, realmente, consegue contornar o problema: com os tantos feriados e paralisações de fim de ano, a empresa concederá uma espécie de férias coletivas de 12 dias e, nesse período, planeja a execução do treinamento de serviço para os funcionários, em conjunto com a equipe de instrutores da concessionária Mevepi, de Piçarras.

José Carlos Fantini, dirigente dessa transportadora que tem frota de 50 veículos, dos quais 23 Scania, ressalta que praticamente agora sua empresa está entrando na manutenção preventiva, pois anteriormente seu serviço não era centralizado. "Estamos iniciando as obras de nossas novas instalações, em área de 4.000 metros qua-



José Fantini

drados, junto às dependências antigas, para podermos contar com completo serviço de oficinas e escritórios", declarou.

A empresa reúne 82 funcionários e transporta fumo semi-processado para a Souza Cruz e alimentos para a Perdigoão. O fumo é recebido em Blumenau, Brusque,

Itajaí e Rio Negro e levado para São Paulo, Rio de Janeiro, Uberlândia, Salvador, Recife e Belém, totalizando 8,3 mil toneladas/mês. "O maior movimento ocorre no período de safra, entre dezembro e julho, e o único problema que temos à frente são as chuvas, já que a carga de fumo não pode ser molhada. Para isso, usamos apenas lonas de fio 8", explicou José Carlos Fantini.

Quanto à carga da Perdigoão, ela é composta, no momento, de milho, soja e farelo, destinados a óleo de soja e ração. As rotas são variáveis, porém as mais recentes, nas ligações Pitanga-Videira e Videira-Paranaguá, possibilitaram o transporte de 5.400 toneladas/mês.

A Transbrasiliana tem certa simpatia por caminhões com cabina avançada e, assim, reúne 10 R 112 em sua frota. "E são todos novos, adquiridos entre dezembro de 1983 e janeiro de 1984. Com eles, fazemos 2,1 km/litro, com a carga máxima", concluiu Fantini.

Concessionárias Scania terão "Mecânico Padrão"

A Saab-Scania do Brasil está lançando, através de seu Depto de Assistência Técnica, o concurso "Mecânico Padrão Scania", válido para profissionais que atuam nas oficinas da rede de concessionárias da marca. Em novembro próximo já estará escolhido o grande vencedor do concurso de 1984 e a promoção deverá se repetir nos anos seguintes. Mas quem acabará ganhando mesmo com esta promoção será o próprio cliente Scania, que passa a contar com mecânicos das concessionárias bem treinados, mais dispostos e motivados para a realização do melhor atendimento possível.

O programa "Mecânico Padrão" surgiu na matriz da Scania, na Suécia, há dois anos, e, devido ao sucesso alcançado, acabou chegando a outros países onde estão presentes os produtos e serviços de Assistência Técnica da marca. No Brasil, o concurso engloba mecânicos que estejam trabalhando na concessio-

nária por um período não inferior a 3 anos e que tenham participado de cursos no Treinamento de Serviço da fábrica.

Neste seu primeiro ano de funcionamento no País, o concurso "Mecânico Padrão Scania" classificará os participantes quanto aos seus hábitos, honestidade, pontualidade e bom relacionamento com colegas, chefia e clientes. Essa análise é válida para o período de março passado a agosto próximo, quando cada concessionária apontará seu candidato.

Naturalmente que a escolha no âmbito da concessionária não terá a interferência da fábrica. Há, apenas, uma série de recomendações que a fábrica faz aos gerentes de serviço da rede, a fim de facilitar os critérios de seleção. Assim, a escolha pode ser feita através de uma eleição entre os próprios mecânicos da oficina ou testes da fábrica; pela produtividade em relação às tabelas de "Tempo Padrão"; pela indicação do elemento



que tiver menor índice de retorno de serviço (reclamações de clientes); pela observação do mecânico que utiliza corretamente as ferramentas especiais e os equipamentos; ou, ainda, pelo conhecimento do mecânico que se interessa pela empresa, profissão, equipamentos, ferramentas e veículos, e esteja sempre se atualizando tecnicamente.

Com cada concessionária indicando seu representante, caberá ao Treinamento de Serviço da fábrica a escolha final. Nessa fase, todos serão submetidos a testes teóricos e práticos de conhecimento e terão seus desempenhos de oficina (referentes ao período março-agosto/84) analisados com detalhes. Por fim, sairá o "Mecânico Padrão Scania de 1984", que receberá um certificado e um prêmio. Outros prêmios-surpresa serão destinados aos finalistas, deixando o concurso ainda mais atraente.

A promoção "Mecânico Padrão Sca-

nia" já está sendo divulgada, através de amplo material publicitário preparado pelo Depto de Comunicações de Mercado da fábrica, a todas as concessionárias Scania do País. Também os veículos de comunicação, como as revistas técnicas e especializadas em Transportes, receberam material jornalístico, preparado pelo Setor de Imprensa da Scania, divulgando os detalhes do evento.

Com o "Mecânico Padrão", a Scania pode, agora, garantir ainda mais os conhecimentos técnicos da organização da concessionária, promover a Assistência Técnica da rede e criar maior interesse dos profissionais de oficina na realização de seus trabalhos. E para o cliente, estas são ótimas vantagens, já que terá ainda mais confiabilidade quanto ao nível técnico de sua concessionária, além de obter maior satisfação quando for atendido pela vasta rede de serviços Scania.

REGISTRO

INTERCOOLER

Também em Uberlândia BH, Goiânia e Lages

Os "Intercooler's" Scania continuam a ganhar a preferência de transportadores das mais diversas localidades brasileiras.

O primeiro veículo do tipo para a região de Lages (SC), foi entregue no início de junho, pela concessionária Ediba, à Transportadora Binotto, dirigida por Emílio e Elizabeth Binotto. A empresa, que tem pouco mais de um ano de atividades, já conta com frota de 28 veículos, sendo 18 Scania, para o transporte de carga seca em geral, principalmente papel, através de rotas que incluem Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro.

Outra região brasileira que ganhou seu primeiro "Intercooler" Scania foi a de Belo Horizonte (MG), atendida pela concessionária Itaipu. O novo veículo, um T 112 H, ficou para a empresa Rodoviário Rettore, tradicional cliente Scania e que conta com frota total de 22 caminhões. Segundo o diretor Luiz Alberto Rettore, que recebeu a chave do veículo das mãos de Fernando Marques, da Itaipu, "com o Intercooler, a Scania garante ainda mais a sua posição de liderança no mercado dos pesados". Rettore afirmou, ainda, que pretende ampliar sua frota com novas unidades desse tipo.

E em Goiânia (GO), a Transportadora Guimarães - Transguima teve o privilégio de ser a pioneira na utilização do "Intercooler", com a entrega feita em meados de junho, por Rubens Francisco Monteiro e Roberto Vieira Guimarães (ambos da concessionária Vepesa), a Luiz Carlos Guimarães, um dos sócios da transportadora. Com a

nova aquisição, a frota da Transguima passou a ser composta por 11 unidades exclusivamente Scania. O próprio Luiz Carlos Guimarães teve a oportunidade de dirigir o novo veículo e, na ocasião, ficou bastante satisfeito com o desempenho, nível de conforto e avançada tecnologia, conforme fez questão de comentar.

Também em Uberlândia, região atendida igualmente pela Vepesa, o "Intercooler" Scania está ajudando o crescimento dos negócios e o lucro imediato daqueles que acreditam na importância da renovação no transporte rodoviário de cargas. O veículo pioneiro foi adquirido pela dinâmica empresa Transportes Nicolas, que está se beneficiando com o crescimento da produção - e consequente transporte - de leite, daquela região do triângulo mineiro para São Paulo. Já no início deste ano, a empresa adquiriu um T 112, para reforçar ainda mais sua frota de 6 Scania. "Não abrimos mão do transporte e vamos continuar investindo nele, porque estamos realmente obtendo lucro", chegou a declarar o proprietário da Transportes Nicolas, que atua há 6 anos na região, transportando leite para a produtora Caeu Agropecuária, com cada veículo fazendo, em média, 16 viagens por mês. São 1.200 quilômetros de ida-e-volta por viagem, garantindo o abastecimento do mercado paulista. Vale destacar que Uberlândia conta, também, como ótimo serviço de Assistência Técnica e Peças de Reposição, o que representa mais garantia para a expansão das frotas e dos lucros dos transportadores locais.



Transportes Nicolas: Lucros em Uberlândia.



Emílio Binotto - Lages.



Rubens, L. Carlos e Roberto - Goiânia.

Viação Motta com mais 21 Scania K 112

A Viação Motta, de Presidente Prudente (SP), continua expandindo sua boa frota, já composta por aproximadamente 350 ônibus, e que atende às ligações rodoviárias entre os estados de Mato Grosso, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Brasília. No final de maio, a empresa recebeu lote de 21 novos ônibus Scania K 112, encarregados pela Nielson ("Diplomata 2.60") e equipados com "toilette", serviço de bordo, bar, luzes individuais e completo sistema de som, além da tradicional suspensão a ar total, que garante o conforto dos passageiros. A Viação Motta também está crescendo na ampliação de pontos de parada ao longo de suas rotas, tanto que, recentemente, construiu duas boas unidades do tipo em Casa Verde e Bataguassu, no estado de Mato Grosso do Sul.

Em setembro, a IV Transpo no Anhembi

A mais importante mostra ligada ao setor de transporte de carga e de passageiros, a Brasil Transpo, volta a acontecer este ano e já tem data definida: será de 15 a 23 de setembro, no Anhembi, em São Paulo. Esta é a quarta vez que se realiza a exposição e, como ocorre tradicionalmente, a Scania estará presente com seu estande, onde recepcionará convidados do Brasil e do Exterior. Paralelamente à IV Brasil Transpo, o Anhembi abrirá suas portas também para os convidados da I Feira Nacional do Alcool, outro evento que chega, ao que parece, também para se tornar tradicional.

O atravessador, vencido pela regulamentação

"Ainda não foi desta vez que saiu o tão esperado anúncio da regulamentação do transporte rodoviário de carga", comentou a Gazeta Mercantil, em sua edição de 19 de maio, ao mostrar o encerramento do 5º Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga. Mas enquanto a ansiedade perdurava neste enorme setor (a regulamentação chegou no final de junho), que reúne oficialmente 6 mil empresas de transportes - e na prática, 20 mil empresas e mais 300 mil autônomos - transportando 60% das mercadorias que circulam no País, ficaram registradas opiniões bastante oportunas sobre o que se ganha e o que se perde com a regulamentação.

Durante os extensos debates ocorridos no Congresso da NTC, Renê Perroni, da Engenharia de Vendas da Scania, lembrou que "a regulamentação beneficia, ao contrário do que muitos pensam, o frotista autônomo, o gerador de cargas e a empresa de transportes; todos pelas mesmas razões, que são a chegada da ordem no setor, a consequente se urança de carga constante e, portanto, a confiança para novos investimentos, vitais para a indústria de hoje".

"Os únicos prejudicados - complementou Perroni - são os atravessadores do ramo, ou os chamados frotistas de telefone, que, com baixos fretes, exploram os autônomos; com a desconfiança, exploram os geradores de carga e com a concorrência descabida, exploram também as empresas com estrutura montada".

ANTP viu o Padron e vai ouvir passageiros



Com a total participação da comunidade técnica, operadores e fabricantes, a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP realizou com sucesso, em junho, em Curitiba, mais um congresso nacional para analisar novos estudos voltados ao setor. Paralelamente à sua participação nos debates, através da Comissão de Ônibus, a Scania prestigiou o evento também com a exposição, em estande próprio, de painéis e dados informativos sobre seus chassis para ônibus K 112 e S 112. O destaque, entretanto, ficou para o ônibus Scania K 112 tipo Padron, exposto no local

(foto) e que chamou a atenção de todos por aliar os requisitos de segurança e elevado desempenho, com o conforto e adequação ao passageiro, já que atende totalmente às recomendações do Ministério dos Transportes, para a operação no transporte urbano. E por falar em ANTP, neste segundo semestre a entidade deverá desenvolver dois encontros da mais elevada importância: em um deles, será discutido exclusivamente o sistema de trólebus; em outro, o tema de transportes será abordado de maneira total, porém com a participação popular, fato inédito em congressos do gênero.

Na busca do petróleo, os motores marítimos Scania

Já navegam pelas águas quentes da costa do Rio Grande do Norte e a serviço da Petrobrás, as embarcações Astro Curimã e Astro Cação, ambas fabricadas pela Mac Laren - Estaleiros e Serviços Marítimos, a partir dos motores Scania DSI-14 MO 3, de 340 CV a 1.800 rpm.

Operadas pela empresa Astromarítima Navegação, as embarcações foram entregues pela concessionária Maquigeral, do Rio de

Janeiro, e transportam equipamentos, tubulações, materiais de consumo e gêneros alimentícios até os pontos de exploração petrolífera. As embarcações são do tipo Mini-Supply e cada uma tem 43 metros de comprimento. O sistema de propulsão é realizado, em cada uma, por 3 motores Scania DSI-14 MO 3 e reversores ZF BW 121 4:0:1. Como auxiliares de bordo, atuam ainda 2 motores Scania D 11 MO 1, com gerador de 125 KVA.

"Pode entrar. A casa é sua!"



Conhecida pelos bons serviços e constantes investimentos feitos nas regiões de Londrina e Maringá, no Paraná, a concessionária Irmãos Lopes chega agora a Cuiabá (MT), substituindo a antiga Movema, em área total de quase 18 mil metros quadrados, localizada no km 6,5 da Rodovia BR-364 (Campo Grande-Cuiabá).

De início, a Irmãos Lopes tratou de reformar totalmente as instalações, ampliando e equipando todas as dependências. Além do bom atendimento que sempre a caracterizou, a

concessionária está procurando beneficiar ainda mais o cliente Scania, através da instalação de moderna oficina com 30 boxes para veículos e a atuação de pessoal treinado na fábrica.

Todos os serviços de venda e compra de veículos, peças de reposição e fornecimento de acessórios já estão sendo executados e, em breve, quando a concessionária se encontrar com sua capacidade plena de funcionamento, serão intensificados. Cuiabá ganhou, enfim, um grande amigo Scania.



EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.

SAAB-SCANIA
do Brasil S.A.

Novidade no trânsito: mais respeito à vida

Tendo em vista o alto índice de acidentes de trânsito no País – e tantos casos fatais –, a Saab-Scania do Brasil está partindo, em iniciativa própria, para ampla campanha de educação junto aos motoristas. Executada pela agência de publicidade Oficina, de São Paulo, sob orientação da Diretoria de Assuntos Governamentais e Institucionais da Scania, a campanha foi iniciada com a divulgação do slogan “Res-

peito à Vida”, através de selos adesivos que já são fixados em todo material impresso emitido pela fábrica e concessionárias.

O mesmo símbolo compõe anúncio institucional para a veiculação nos mais expressivos jornais e revistas do País, divulgando a nível geral a campanha “Educação para o Trânsito”. No âmbito interno, a Scania passou a emitir, nos demonstrativos de pagamento de seus funcioná-

rios, a recomendação básica da campanha.

Para completar sua divulgação, a campanha deverá chegar, em breve, até os proprietários de caminhões, ônibus e automóveis em geral, na forma de chaveiros, confeccionados em tecido e com fecho tipo Velcro, destacando a recomendação de “Respeito à Vida” a todos aqueles que convivem com nosso difícil trânsito das vias urbanas e estradas.

A revista “Carga” surge em setembro

Com 50 mil exemplares – 30 mil vendidos em bancas e os outros 20 mil distribuídos através de mala-direta –, começa a circular no dia 15 de setembro, justamente na abertura da IV Brasil Transpo, a nova revista “Carga”, destinada a todos aqueles que convivem com o setor de Transportes. A “Carga” terá circulação mensal, com 64 páginas a cores, e pertence à Editora Almeida Harris, de São Paulo, a mesma que já edita a revista “4 por 4 – Pick-UP”.

Fred Carvalho, ex-Chefe da Sucursal da revista “Transporte Moderno” no Rio de Janeiro, é o

editor da “Carga”. Aliás, à primeira vista a nova publicação parece surgir para abrir espaço no mercado onde já militam a tradicional “Transporte Moderno” e o polêmico “Jornal Veículos”, seguidos pelo caçula “Auto Motor Peças”. Todavia, a “Carga” promete apresentar características editoriais bastante próprias como, por exemplo, um caderno de transportes encartado, com notícias que se distanciam em apenas uma semana dos fatos. Haverá, ainda, uma seção específica sobre caminhões históricos, além de posters coloridos – de pá-

gina dupla – sobre veículos de destaque.

Na sua primeira edição, a revista terá como matéria principal uma reportagem sobre as consequências práticas da regulamentação do TRC, e já lançará sua seção de serviço, com a análise de aspectos de legislação envolvendo todos os modais. Um amplo roteiro abordando o eixo rodoviário Rio-São Paulo, com dicas sobre postes de abastecimento, borracheiros, mecânicos, môtéis e áreas de turismo e lazer, é outra novidade já para a edição inicial.

Paulistas vão multar sujeira nas estradas

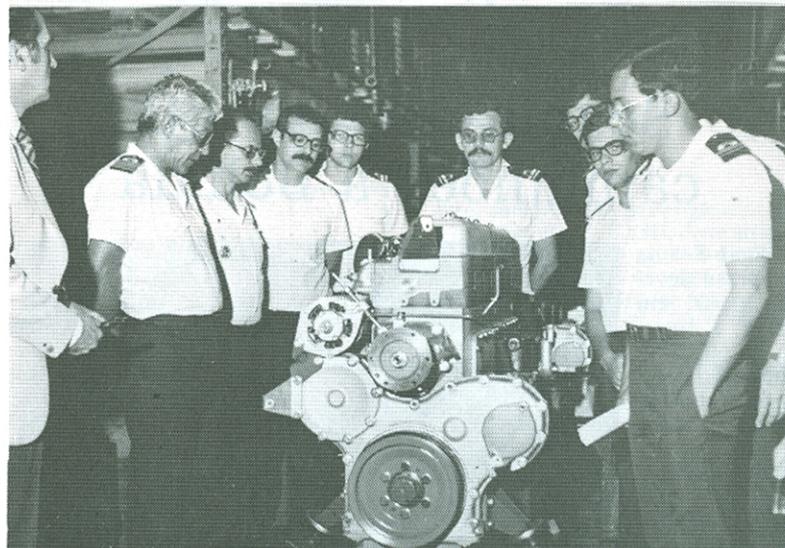
Os caminhoneiros que trafegam pelo Estado de São Paulo precisam ficar de olho na Lei nº 4.091, publicada no dia 18 de junho pelo Diário Oficial do Estado e válida a partir do final de setembro próximo. Essa lei determina que quem jogar cascas de frutas, papéis e outros detritos, ou abandonar entulho nas estradas paulistas, será multado pelo DER, em 5% dos valores de referência (em junho, o percentual equivalia a Cr\$ 2.437,60).

Além das pistas, a proibição abrange também toda área de domínio das estradas, que corresponde a uma faixa de aproximadamente 50 metros de largura. E as multas poderão atingir também os proprietários dos veículos, ocupantes e até mesmo moradores das proximidades. Ao anunciarem a lei, as autoridades paulistas alegaram que o lixo abandonado pode provocar acidentes e causa poluição visual. Entre as vias que mais enfrentam esse tipo de problema, estão a Castelo Branco, Raposo Tavares (entre São Paulo e Cotia), Estrada dos Romeiros (SP-312), Estrada Velha São Paulo-Rio (SP-66) e marginais do Tietê e Pinheiros.

Codema em Guarulhos, só para os caminhões

Já se encontram em pleno funcionamento as novas instalações da Concessionária Codema, em Guarulhos, para o atendimento de clientes de caminhões (Veja, na Página 3 desta edição do “Rei”, o atendimento a clientes de ônibus, agora separado). A nova Codema está localizada à Via Dutra, km 228, (fone 940-2422) e, com seus 153 funcionários, fornece completo atendimento de vendas de veículos, peças de reposição e assistência técnica. Nas novas instalações, ainda com cheirinho de tinta, os motoristas têm à disposição uma sala de lazer e espera, equipada com TV a cores, jogos de salão e até fliperama. No local, há ainda restaurante e cantina. Os responsáveis por cada setor da concessionária são estes: Vendas de Caminhões Novos – José Américo A. Bernardes; Vendas de Veículos Usados – Franco Mazza; Divisão de Máquinas (fora-de-estrada) – Nelson Leme Duarte; Peças de Reposição – Sebastião de Oliveira Souza; Assistência Técnica – Miguel Afonso Arrechea; Pneus – Victor Hugo Tomazzi; Marketing – Saul Coch; e Administração – Carlos Roberto Batistella. Na equipe de trabalho, a mesma cortesia e bons serviços caracterizam essa que é uma das maiores concessionárias Scania do País.

REGISTRO



Os oficiais conheceram a montagem dos motores Scania.

Oficiais da Marinha em visita à fábrica

Um grupo formado por mais de 40 oficiais da Escola da Marinha, do Rio de Janeiro, tendo à frente o Comandante Torres, visitou no início de julho a fábrica da Scania do Brasil, em São Bernardo do Campo. Recepcionados por Mauro Marcondes Machado (Diretor de Assuntos Governamentais e Institucionais) e Augusto César de Aguiar (Assessor da Divisão Industrial), os oficiais assistiram a um audiovisual institucional e filme sobre as atividades do grupo Saab-Scania no mundo e, posteriormente, conheceram as instala-

ções da fábrica, especialmente a montagem de motores. O interesse pela produção de motores Scania decorreu do fato de os oficiais estarem se especializando na área técnica de máquinas e equipamentos. A visita se complementou com a palestra ministrada por César de Aguiar sobre energia alternativa, seguida de debate. A Marinha brasileira é atendida pela Scania há mais de 15 anos, com motores de propulsão e auxiliares de bordo para os mais variados tipos de embarcações.

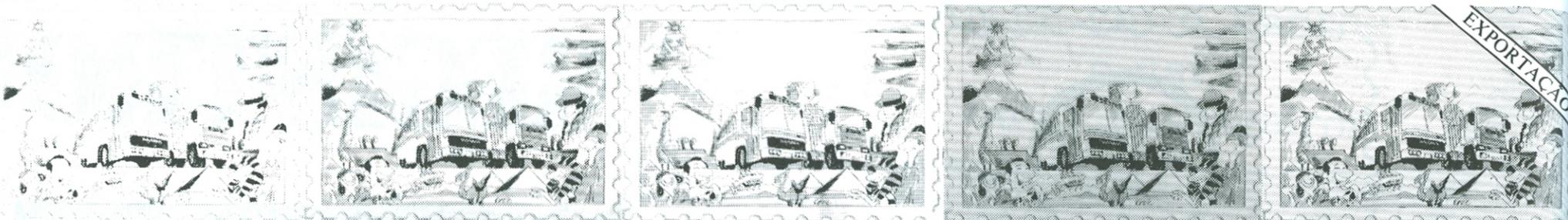
Mecânica investe em Palmeira das Missões

A cidade gaúcha de Palmeira das Missões reviveu, em maio passado, as suas grandes festas, ao comemorar 110 anos de emancipação política. Conhecida como a “Capital Nacional da Soja”, é nesta cidade que está também a primeira filial da concessionária Scania Mecânica – Comercial e Importadora, gerenciada por Telmo Luiz Pagnella e que atende a uma das maiores concentrações de caminhões pesados de todo o Rio

Grande do Sul. Durante os festejos do 110º Aniversário, a cidade promoveu sua VII Exposição Agropecuária e a IV Expoal, evento que contou, inclusive, com a simpática participação da Mecânica. E para os clientes e amigos da concessionária, aqui vai uma boa notícia: já está sendo preparado o terreno junto ao asfalto, na saída para Sarandi, onde a Mecânica terá futuramente suas novas instalações.



O estande da Mecânica, durante a IV Expoal.



Scania entrega 60 caminhões à Bolívia

A Saab-Scania do Brasil deverá iniciar, em breve, a entrega de 60 caminhões R 12 H 4 x 2 turbo-alimentados, para a Bolívia, através de negociação que envolve aproximadamente US\$ 3 milhões (Cr\$ 4,7 milhões). Além dos veículos, faz parte do negócio o fornecimento de peças de reposição e ferramental, especializado para manutenção.



A assinatura do contrato

Os caminhões foram adquiridos pelo órgão estatal ENTA (Empresa Nacional de Transportes Automotor), com sede em La Paz e que opera com transporte de carga e de passageiros em todo o território boliviano. Do lote total de 60 unidades, 30 veículos encomendados na cor branca – serão utilizados pela própria ENTA no transporte de carga em geral, basicamente na rota rodoviária La Paz – Cochabamba – Santa Cruz de La Sierra. As outras 30 unidades – na cor páprica (laranja) – se destinam às cooperativas de produtores agrícolas, para o transporte de gêneros alimentícios até La Paz.

A Bolívia representa um dos mais tradicionais mercados externos da Scania, com o desenvolvimento de negócios desde o início da década de 70. Aproximadamente 300 veículos da Scania do Brasil já foram comercializados para aquele país, que é atendido, em La Paz, pela concessionária Bolivian Automotors S/A, com serviços de assistência técnica, peças de reposição e vendas. Agora, a Scania do Brasil passa a ser a primeira empresa a comercializar veículos para o país, depois da assinatura do acordo bilateral Brasil-Bolívia. Esse importante negócio foi efetivado pelo próprio ministro dos Transportes e Comunicações, Hernando Poppe Martinez.

Paraguai terá 11 T 112 para seu projeto rural

Neste segundo semestre de 1984, a Scania do Brasil já estará entregando 11 caminhões T 112 H 4 x 2, para o Paraguai, após ter vencido concorrência promovida pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações daquele país. O valor total do negócio é de aproximadamente US\$ 500 mil, ou Cr\$ 950 milhões. Os veículos serão utilizados pelo próprio Ministério, no Projeto de Desenvolvimento Rural Integrado do 9º Depto. de Paraguari, que envol-

ve obras de estradas vicinais na região sudoeste do Paraguai.

Do lote total de 11 caminhões, 9 estarão em operação com caçambas, em obras civis; enquanto 2 atuarão como carros-tanques com capacidade de transporte de 8 mil litros de água cada. O negócio, que inclui ainda lote de peças de reposição, foi financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, de acordo com as especificações do Projeto de Desenvolvimento Rural Integrado do Paraguai.

Chassis em Portugal

No início de junho, Portugal recebeu o lote de 45 chassis de ônibus K 112, com suspensão total a ar. Embarcados no Porto de San-

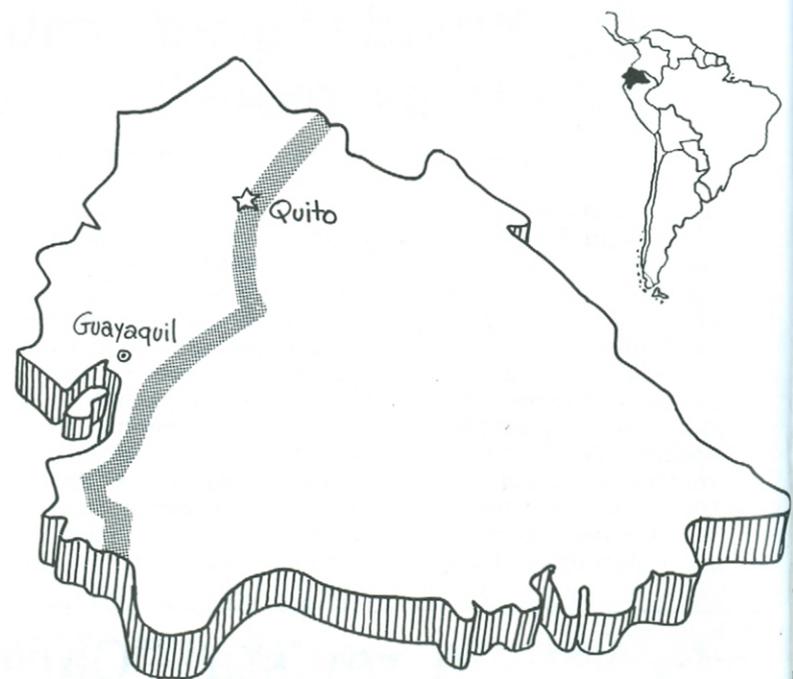
tos, os chassis se destinam à empresa estatal Rodoviária Nacional, operando futuramente em linhas de turismo e intermunicipais.

Em Guayaquil, novo agente para região costeira do Equador

Guayaquil é, no momento, a principal cidade do Equador, com população de mais de 1 milhão de habitantes e um dos mais ativos portos latinos do Pacífico. Em termos econômicos – e além das dimensões físicas – a cidade supera inclusive a capital Quito. E justamente na saída Norte de Guayaquil, onde se encontram 70% do fluxo de cargas e passageiros, já está funcionando a Agrosa – Agências Y Representaciones Orión S/A, novo agente geral Scania do Equador.

A Agrosa é uma empresa bastante tradicional no comércio e representação, atendendo fundamentalmente ao setor agrícola, com a distribuição de produtos de várias marcas, como Máquinas Suzuki (Brasil), Semeato (Brasil), Kepler Weber (produtos químicos, Brasil), Allis Chalmers (colheitadeiras e tratores, Estados Unidos) e Grain System (silos e fornos de secagem de grãos, Estados Unidos). Agora, em suas instalações da Via Daule, km 9,5, a empresa passa a fornecer ao mercado de toda a costa equatoriana os caminhões, ônibus e motores Scania, além de completo serviço de assistência técnica e peças de reposição.

Para realizar esse trabalho, a Orión conta com escritórios e oficinas em área total de 10 mil metros quadrados e reunindo cerca de 40 funcionários. A empresa já conta com estrutura avançada para a realização das atividades, tanto que mantém sistema próprio de processamento de dados e desenvolve programas detalhados de apoio às vendas. Todos os vendedores, por exemplo, possuem veículos fornecidos pela própria empresa e já equipados com rádio-comunicadores. O gerente geral da Agrosa é Alastair Bell Milne, empresário conhecido



pelo dinamismo de seus negócios. Na gerência de Vendas está Alfredo Paredes. E o gerente de Operações é Victor Andrade.

T 112 para Quito

O Equador é um dos países de maior frota Scania de toda a América Latina, chegando a contar com mais de 2.000 veículos da marca. O outro agente Scania daquele país é a Baca Paez Hermanos Cia. Ltda; instalada

em Quito e que atende à região serrana há mais de 25 anos. A Baca está localizada à Rodovia Panamericana Norte, km 3,5.

Neste mês de julho, a Baca está entregando mais um caminhão Scania T 112 E 6 x 4; desta vez para a Empresa Municipal de "Alcantarillado" (sistema de água e esgotos) de Quito. O veículo será utilizado para tracionar semi-reboque do tipo "carrega-tudo" rebaixado, transportando máquinas.

K 112 com muito conforto, para os turistas do Egito

Em embarque programado para o Porto de Santos, na segunda quinzena de agosto, a Scania estará entregando, para o Egito, 7 ônibus K 112 com suspensão a ar total e motor turbo-alimentado, equipados com carrocerias Viaggio Superluxe, da Marcopolo.

Os ônibus foram adquiridos pela General Nile East Delta Bus Co., empresa estatal e maior operadora do transporte coletivo do Egito. Aliás, a mesma empresa foi responsável pela última exportação da Scania do Brasil para aquele país, ocorrida em outubro de 1982 e reunindo 8 ônibus BR-116, encarroçados também pela Marcopolo.

O novo lote de coletivos será empregado no turismo local e, por isso, conta com as mais altas exigências de conforto e segurança. Em todos os carros, há ar-condicionado, rádio-toca-fitas, vídeo-cassete, banheiro no entre-eixos e bebedouro com água gelada. E 3 unidades estão equipadas com salão de bar, onde há até balcão e sofá.

O valor total da negociação é de aproximadamente US\$ 700 mil, ou Cr\$ 1,9 bilhão.

Peru faz Tecnomin'84



A Scania Vabis del Peru S/A esteve presente – e com destaque – também na 4ª Feira Internacional para a Indústria Mineira (Tecnomin'84), realizada em abril, em Lima, e que reuniu importantes empresários sulamericanos. O estande do agente Scania, muito bem localizado, exibiu 2 caminhões T 112 e 6 x 4 – um com caçamba basculante de 15 m³ e

outro sem equipamento –, além de um grupo gerador completo, fabricado pela empresa peruana Algea, a partir do motor DS 11. Também permaneceu exposto nesta oportuna mostra internacional o motor industrial Scania DS 11. O Peru importa veículos Scania, fabricados no Brasil, desde 1977, com números totais que já chegam a 226 caminhões e 689 ônibus.



Cortesia:
jornal
"Rei da Estrada"

No final de junho, o Presidente João Figueiredo assinou a Lei nº 7.092, criando o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens. A nova lei, regulamentada pelo Decreto nº 89.874, deve ser, obrigatoriamente, do conhecimento de todos aqueles que atuam no setor. Estamos publicando, logo abaixo, os textos integrais da lei e do Decreto — importantes documentos que você terá sempre à disposição para consultar e esclarecer suas dúvidas.

Aqui, a regulamentação do Transporte Rodoviário de Carga

Art. 1º — O registro e a atividade de transportador rodoviário de bens em vias públicas, no território nacional, ficam submetidos às normas constantes deste Regulamento.

§ 1º — O Ministro de Estado dos Transportes expedirá as instruções necessárias à perfeita observância das disposições constantes da Lei nº 7.092, de 19 de abril de 1983, e do presente Regulamento.

§ 2º — As instruções a que se refere o parágrafo anterior, quando impuserem medidas que interfiram com a competência de órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, serão, conforme o caso, precedidas de consulta ao Ministério da Justiça ou firmada em conjunto com o Ministro de Estado da Justiça.

Capítulo I da administração

Art. 2º — O transporte rodoviário de bens, por vias públicas, no território nacional, será planejado, coordenado e controlado, nos limites de suas competências, pelos:

- I — Ministério dos Transportes;
- II — Ministério da Justiça, quando demandar ações de órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito;
- III — Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER;
- IV — Órgãos estaduais, territoriais, municipais e do Distrito Federal com competência sobre o transporte rodoviário.

Parágrafo único — Os órgãos e entidades públicas prestarão apoio à administração nacional do transporte rodoviário de bens na execução do presente Regulamento.

Art. 3º — Competirá ao Ministro dos Transportes a expedição de normas e instruções pertinentes ao registro dos transportadores e ao exercício da atividade, objetivando:

I — Conhecimento abrangente do potencial e formas operacionais da atividade;

II — Planejamento do transporte rodoviário de bens, visando ao equilíbrio no atendimento das necessidades nacionais do transporte por essa modalidade;

III — Disciplinamento das relações entre o poder público e os transportadores, entre esses e os usuários, bem assim entre transportadores.

§ 1º — Em face dos resultados de avaliações periódicas ou específicas dos níveis de operação do sistema, o Ministro dos Transportes poderá determinar, por períodos prefixados, medidas restritivas ao registro de novos transportadores.

§ 2º — A adoção de medidas restritivas, sob forma de estabelecimento de quotas anuais ou de limitação periódica ao registro de novos transportadores, dar-se-á nos seguintes casos:

I — Ocorrência comprovada de excesso de capacidade de carga dos transportadores registrados em face da demanda de transporte existente e potencial a curto prazo, determinando crescente ociosidade e subutilização de veículos;

II — Retração significativa na demanda de transporte, não justificada por fatores sazonais.

§ 3º — As quotas anuais ou a limitação periódica de registro de novos transportadores para as categorias de Empresa de Transporte Comercial e de Transportador Comercial Autônomo, quando estabelecidas, deverão ser proporcionais às capacidades existentes de transporte nas respectivas categorias.

§ 4º — Poderá registrar-se no RTB, como transportador Comercial Autônomo, durante a vigência de medidas

Cria o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens, fixa condições para o exercício e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º — Fica, no âmbito do Ministério dos Transportes, o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, destinado à inscrição e cadastramento de quantos exercitem a atividade de transporte de bens, próprios, ou, de terceiros, com fins econômicos ou comerciais, por via pública ou rodovia.

Art. 2º — O exercício, no território nacional, da atividade a que se refere o art. 1º da Lei, é condicionado à obtenção de inscrição no Registro Nacional, que terá efeito de autorização legal para o desempenho da função de transportador rodoviário.

§ 1º — O Ministério dos Transportes disciplinará o funcionamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários.

§ 2º — Para inscrever-se no Registro, de que trata esta lei, deverá o transportador demonstrar que:

- I — Preenche as exigências dispostas na Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980;
- II — possui idoneidade para o exercício da atividade e que dispõe dos meios para desenvolvê-la;
- III — detém capacidade de transporte exigida para a área de operação e especialização pretendida, de acordo com as normas baixadas pelo Ministério dos Transportes.

§ 3º — O disposto no item I, do § 2º, não se explica ao transporte de carga própria.

§ 4º — A obtenção do registro habilita o transportador ao exercício da atividade e à assunção das responsabilidades decorrentes do seu exercício, na forma das prescrições legais e dos contratos que venham a firmar com os usuários.

restritivas, aquele que tenha adquirido veículo automotor de transporte de carga de outro Transportador Comercial Autônomo, já registrado. Neste caso, proceder-se-á à baixa do registro deste último.

§ 5º — Os órgãos mencionados nos itens III e IV, bem como no parágrafo único, do artigo 2º poderão, nos limites de sua competência, expedir atos de complementação das normas e instruções a que se refere esse artigo.

Art. 4º — Fica criada, junto ao DNER, a Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, com a finalidade de assessorar ao Ministério dos Transportes e ao DNER no seguintes assuntos:

I — Estudo e proposição de medidas relacionadas com os aspectos técnico-operacionais e econômicos do transporte de que trata este Regulamento;

II — Estudos tarifários relacionados com os serviços de transporte rodoviário de bens com observância dos princípios dispostos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, sobretudo quanto a dever o tarifamento refletir o custo econômico do transporte em regime de eficiência;

III — Recursos interpostos contra aplicação da penalidade de cancelamento de registro de transportador.

§ 1º — A Câmara terá a seguinte composição:

I — O Diretor da Diretoria de Transportes de Carga, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, membro nato, que a presidirá;

II — Um representante do Departamento Nacional de Trânsito;

III — Um representante de Secretaria estadual com jurisdição sobre trans-

portes;

IV — Um representante da Confederação Nacional da Indústria;

V — Um representante da Confederação Nacional do Comércio;

VI — Um representante da Confederação Nacional da Agricultura; e

VII — Um representante da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres;

VIII — Um representante da Federação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas;

IX — Um representante da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga;

X — Três representantes de entidades que congreguem os transportadores autônomos de carga rodoviária;

§ 2º — O Presidente da Câmara, além do voto comum, terá voto de qualidade.

§ 3º — Os representantes das entidades de que tratam os itens II a X do Parágrafo 1º serão nomeados e investidos pelo Ministro dos Transportes, sendo que:

a) Os referidos nos itens II e IV a IX, por indicação de cada uma das respectivas entidades;

b) O referido no item III, por convite do Ministro dos Transportes, e indicação do Governo do Estado que venha a ser escolhido em sorteio realizado no Ministério dos Transportes com a finalidade de ensinar a participação sucessiva de todos os Estados da Federação;

c) Os representantes das entidades referidas no item X serão indicados por aquelas que sejam convidadas pelo Ministério dos Transportes a participar da Câmara.

§ 4º — Os mandatos dos representan-

LEI Nº 7.092, de 19 DE ABRIL DE 1983

Art. 3º — O Ministério dos Transportes, em função das necessidades nacionais de transporte, poderá:

I — estabelecer quotas anuais ou limites periódicos ao registro de novos transportadores;

II — fixar direitos e deveres dos transportadores para com a administração dos transportes e estabelecer as cominações às infrações administrativas.

Art. 4º — A fruição de benefícios fiscais ou quaisquer estímulos concedidos por entidade governamental à atividade só será permitida a transportador autorizado nos termos desta Lei.

Art. 5º — A inscrição no Registro Nacional de que trata o art. 1º desta Lei integra as condições impostas pela legislação para o licenciamento e trânsito de veículos de carga no território nacional.

Art. 6º — No tocante ao transporte internacional de bens, entre o Brasil e os países com redes rodoviárias interligadas, ficam ressalvados os direitos de reciprocidade assegurados em acordos ou convênios bilaterais ou multilaterais firmados pelo Governo brasileiro.

Art. 7º — A presente Lei será regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias, a contar de sua publicação, respeitando-se os direitos dos que já exercem a atividade de transporte rodoviário e assegurando-lhes inscrição no Registro Nacional e a continuação de suas atividades com a observância das disposições da presente lei.

Parágrafo único — Até que seja publicada a regulamentação de que trata este artigo, fica suspensa a outorga de novas autorizações a pessoas físicas ou jurídicas para o exercício da atividade de transporte rodoviário de carga.

Art. 8º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

caso, comprovação das exigências dispostas nos itens I, II e III, deste artigo.

§ 2º — O disposto no item I não se aplica ao transporte de carga própria.

Art. 7º — O registro da Empresa de Transporte Comercial e do Transportador Comercial Autônomo tem o efeito de autorização e investe o registrado nos deveres e responsabilidades decorrentes do exercício da atividade, na forma das prescrições legais, normativas e dos contratos que venha a firmar com os usuários. No caso de Transportador de Carga Própria, o registro terá efeito de permissão para operar.

Art. 8º — O registro do transportador no RTB é condição essencial e prévia ao licenciamento anual de veículo de transporte rodoviário de carga, nos órgãos de trânsito, observado o disposto no artigo 44.

Art. 9º — Para o registro e licenciamento de veículo rodoviário de carga, o proprietário deverá apresentar ao órgão de trânsito, além dos documentos exigidos pela Legislação Nacional de Trânsito:

I — Prova do registro regular no RTB, quando se tratar de transportador já registrado;

II — Documento específico, fornecido pelo DNER, declarando que anda obsta a habilitação do interessado ao registro no RTB, quando o transportador não estiver ainda exercendo a atividade.

Parágrafo único — Após a vigência deste Regulamento, a aquisição de veículo rodoviário de carga, por pessoa física ou jurídica não inscrita no RTB, deverá ser precedida de prévia consulta ao DNER, para os fins previstos no inciso II deste artigo.

Art. 10 — Os transportadores serão registrados e classificados nas seguintes categorias:

— Empresa de Transportes Comercial (ETC) quando pessoa jurídica, organizada sob qualquer forma prevista em lei, inclusive sob forma de cooperativa de transportadores rodoviários autônomos, que tenha como atividade exclusiva, ou principal, a prestação do serviço de transporte de bens, mediante remuneração através de frete;

II — Transportador Comercial Autônomo (TCA) quando pessoa física, proprietária, coproprietária ou arrendatária de um único veículo automotor de transporte de carga, que tenha como objetivo a prestação do serviço de transporte de bens, mediante remuneração através de frete;

III — Transportador de Carga Própria (TCP) quando pessoa física ou jurídica que execute transporte de bens de sua propriedade, por ela produzidos ou comercializados, ou, ainda, a ela entregues em consignação, utilizando veículos de sua propriedade ou sob arrendamento mercantil, não podendo executar transporte de bens mediante remuneração através de frete.

Parágrafo único — A Empresa de Transporte Comercial (ETC) na execução do serviço de transporte, mediante remuneração através de frete, poderá utilizar, além dos veículos próprios ou sob arrendamento mercantil veículos locados ou, ainda, subcontratar a prestação dos serviços com outros transportadores comerciais.

Art. 11 — As empresas locadoras de veículos de carga serão inscritas em categoria específica, sendo seus veículos registrados e licenciados pelos órgãos de trânsito mediante a comprovação da referida inscrição, atendido o disposto no artigo 9º, vedado a elas o exercício da atividade de transporte de bens mediante remuneração.

Art. 12 - Nos casos de arrendamento mercantil de veículos de transporte rodoviário de carga, o órgão de trânsito, para os efeitos do artigo 9º, exigirá do arrendatário um dos documentos mencionados no referido artigo, conforme a sua situação.

Art. 13 - O registro no RTB terá validade de 5 (cinco) anos, renovável, sucessivamente, por período iguais.

Capítulo III das condições gerais do transporte

Art. 14 - O contrato de transporte rodoviário de bens estabelece as relações entre o usuário do transporte e o transportador comercial, obrigando-se o transportador, mediante remuneração através de frete, a transportar os bens do local em que os receber até o local especificado para sua entrega.

Parágrafo único - Ao contrato de transporte aplicam-se as normas e preceitos da legislação civil e comercial, bem como, na hipótese de transporte internacional de carga, tratados, convenções e acordos a que se tenha obrigado o Brasil.

Art. 15 - O conhecimento de Transporte é o documento que formaliza o contrato de transporte, através do qual o transportador:

I - Obriga-se a executar ou fazer executar o transporte de bens, do local em que os receber até o local designado para sua entrega ao destinatário, à pessoa para quem o conhecimento de Transporte Rodoviário tenha sido devidamente endossado, ou ao portador do conhecimento;

II - Assume responsabilidade pela execução do transporte, bem como pelos atos ou omissões de pessoas físicas ou jurídicas que, como seus subcontratados, agentes ou prepostos, intervêm na sua execução.

§ 1º - O Transportador Comercial Autônomo somente emitirá conhecimento de Transporte quando contratar o serviço de transporte diretamente com o usuário.

§ 2º - Quando não for obrigatória a expedição do conhecimento, o contrato se provará por qualquer dos meios previstos em direito (art. 18, §2º, deste Regulamento).

Art. 16 - O conhecimento de Transporte pode ser nominativo ou ao portador. Nominativo é título à ordem, suscetível de endosso, observadas as exceções previstas em lei ou em regulamento, ou título não à ordem, mediante cláusula expressa.

Art. 17 - O conhecimento de Transporte nominativo é negociável, para efeito das garantias legais concernentes à entrega das respectivas cargas, exceto o nominativo, com cláusula não à ordem.

Art. 18 - O conhecimento de Transporte deve, obrigatoriamente, conter:

I - Números de ordem e da via, a série ou a subsérie e a indicação de sua negociabilidade ou não, na via original;

II - Nome, endereço, número de inscrição no CGC ou no CPF e número de registro no RTB do Transportador emitente;

III - Nome, endereço, CGC ou CPF do embarcador;

IV - Nome e endereço, CGC ou CPF do destinatário ou do consignatário, quando houver, ou uma das expressões "à ordem" ou "ao portador", ou deixando-se em branco o espaço reservado a essa designação;

V - Data e local de emissão;

VI - Descrição dos bens a serem transportados, caracterizando-se natureza, quantidade, embalagem, peso ou volume;

VII - Valor dos bens e número da nota fiscal respectiva ou documento que a substitua;

VIII - Os locais de recebimento e de entrega dos bens;

IX - As condições gerais e especiais do transporte;

X - As condições de competência judiciária ou arbitral;

XI - Valor total do frete, destacados os componentes tributáveis, e a indicação do "pago no ato de embarque" ou "a pagar no destino";

XII - Montante do ISTR devido, que será incluído no preço total do serviço.

§ 1º - O Transportador, para sua quitação, exigirá que o recebedor dos bens transportados assine o recibo de entrega e indique data e hora do recebimento.

§ 2º - Ministro dos Transportes poderá dispensar da obrigatoriedade de emissão do conhecimento de Transporte grupos de transportadores especializados que estejam sujeitos a disciplina administrativa especial que disponha

sobre como se externará o contrato de transporte (artigo 15, §2º).

Art. 19 - Uma das vias do conhecimento de Transporte pertencerá ao usuário e o seu recebimento, sem ressalvas, importará na aceitação das condições nele estabelecidas.

Art. 20 - No caso de endosso do conhecimento de Transporte, o endossatário nominativo ou o portador do conhecimento fica investido perante o emitente nos direitos e obrigações do destinatário ou consignatário, conforme o caso.

Art. 21 - O endossante responde pela legitimidade do conhecimento endossado e pela existência dos bens, perante os endossatários sucessivos ou perante o portador.

Art. 22 - A subcontratação, por Empresa de Transporte Comercial, da execução dos serviços de transporte de bens com um Transportador Comercial Autônomo, será formalizada mediante documento, que conterá, pelo menos, os seguintes elementos essenciais:

I - Nome, endereço, número de inscrição no CGC ou CPF e número de registro no RTB, dos transportadores, subcontratante e subcontratado;

II - Indicação de origem e destino da viagem e endereço para descarga;

III - Indicação do responsável pela descarga;

IV - Listagem dos números dos conhecimentos de Transporte correspondentes aos bens transportados, ou número de identificação do manifesto referente à viagem;

V - Peso total da carga;

VI - Prazo ajustado para a espera para descarga, no destino, e valor da indenização de vida pelo subcontratante pelo prazo que exceder a espera ajustada, ressalvados os casos justificados;

VII - Preço do serviço subcontratado;

VIII - Condições de pagamento ao subcontratado.

Parágrafo único - O instrumento de subcontratação será documento anexo ao conhecimento de Transporte ou manifesto.

Seção II das obrigações da parte envolvidas no transporte

Art. 23 - A responsabilidade do transportador inicia-se com o recebimento dos bens em seu depósito ou no local indicado pelo usuário e cessa com a entrega dos mesmos ao destinatário ou consignatário.

§ 1º - Quando da entrega dos bens ao destinatário ou consignatário, competirá a este a conferência e as providências legais em caso de ocorrência da perda ou dano causado aos referidos bens. Uma vez assinado o recibo de entrega, sem declaração de ocorrência de perda ou dano, não caberá qualquer reclamação posterior, por parte do destinatário, ou consignatário, contra o transportador.

§ 2º - A responsabilidade do transportador fica limitada ao valor declarado pelo usuário, constante do conhecimento de Transporte.

Art. 24 - Quando outro prazo não for estabelecido em contrato, os bens que não forem entregues pelo transportador no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data da emissão do conhecimento, serão considerados como extraviados, sujeitando o transportador ao pagamento das indenizações devidas ou habilitando o beneficiário ao recebimento de seguro, quando existir.

§ 1º - São circunstâncias que, enquanto perdurarem os seus efeitos, suspendem até sua cessação, o prazo previsto neste artigo, desde que o transportador comprove ou tenha comunicado tempestivamente o fato e sua cessação ao contratante do transporte:

I - Bloqueio ou interrupção de tráfego rodoviário, por motivo alheio ao controle do transportador;

II - Recusa de recebimento dos bens pelo destinatário ou consignatário.

§ 2º - Em caso de recusa de recebimento dos bens pelo destinatário ou consignatário, este deverá indicar as razões no corpo do conhecimento do transportador.

Art. 25 - O transportador somente poderá eximir-se da responsabilidade pelas perdas e danos aos bens, quando resultantes de:

I - Erro ou negligência do embarcador ou do destinatário;

II - Inadequação de embalagem;

III - Vício intrínseco dos bens;

IV - Manuseio, embarque ou descarga dos bens executados pelo embarcador ou destinatário;

V - Greves, "lock-outs" ou dificuldades opostas aos serviços de transporte, desde que não resultantes da ação ou omissão do transportador, seus prepostos, empregados e agentes;

VI - Caso fortuito e força maior comprovados.

Art. 26 - O embarcador deverá observar as seguintes exigências:

I - Declaração correta do conteúdo, peso ou volume e valor dos bens confiados ao transportador;

II - Atendimento das legislações fiscal e de transporte pertinentes;

III - Acondicionamento dos bens em embalagens adequadas e seguras.

Art. 27 - O transportador recusará o transporte quando as condições dos bens ou da embalagem possam ocasionar riscos à segurança de trânsito ou danos a vida humana, ao veículo a bens de terceiros ou ao meio ambiente, quando em desacordo com a regulamentação aprovada pelo Decreto nº 88.821, de 6 de outubro de 1983, e, ainda, quando os bens não estiverem acompanhados de documentos exigidos em lei, regulamento ou norma.

Parágrafo único - O transportador poderá, também, recusar o transporte ou lançar reservas no conhecimento de Transporte, quando julgar inexistente a descrição dos bens, feita pelo usuário e embarcador, ou quando julgar que a integridade dos referidos bens estiver comprometida.

Art. 28 - O embarcador indenizará o transportador pelas perdas e danos a que der causa, em decorrência do descumprimento de normas legais e regulamentares relativas ao embarque.

Art. 29 - O pagamento do preço dos serviços de transporte será feito no ato da entrega ou da retirada dos bens transportados, salvo se outra condição for ajustada entre as partes.

Parágrafo único - Para garantia de pagamento do preço dos serviços, o transportador poderá reter bens de propriedade do usuário que lhe tenham sido confiados para transporte (Decreto 19.473/30).

Seção III dos deveres do transportador perante a administração pública

Art. 30 - Os veículos do transportador registrado no RTB serão identificados de acordo com normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito, por proposta do Ministério dos Transportes.

Art. 31 - Os transportadores de bens prestarão, no prazo fixado, as informações de caráter operacional que, periodicamente, lhes forem solicitadas pelo DNER.

Capítulo IV das infrações e penalidades

Art. 32 - A inobservância dos preceitos legais, regulamentares e normativos referentes ao registro e ao exercício da atividade de transporte de bens sujeita o transportador às seguintes penalidades, sem prejuízo das demais sanções, de outra natureza, previstas na legislação em vigor:

I - Advertência escrita;

II - Multa;

III - Suspensão temporária do exercício da atividade;

IV - Cancelamento do registro no RTB.

§ 1º - Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penalidades correspondentes a cada uma.

§ 2º - A fiscalização e a aplicação das penalidades constantes dos incisos I e II deste artigo competem ao órgão ou entidade com jurisdição sobre a via utilizada para o transporte.

§ 3º - As autoridades estaduais, municipais, territoriais e do Distrito Federal deverão comunicar ao DNER quaisquer penalidades aplicadas em suas respectivas jurisdições, para efeito de averbação no registro do infrator.

§ 4º - A penalidade de suspensão temporária do exercício da atividade de transporte será aplicada pelo Diretor da Diretoria de Transporte de Carga do DNER, por proposta de órgão ou entidade com jurisdição sobre a via onde se deu a infração. Poderá ainda, aplicar-se mencionada penalidade à vista das averbações constantes do RTB.

§ 5º - A penalidade de cancelamento de registro de transportador, no RTB, será aplicada pelo Ministro dos Transportes, mediante proposta justificada

do DNER ou das autoridades sob cuja jurisdição a infração tenha sido cometida.

§ 6º - O transportador poderá, com efeito suspensivo, interpor recurso ao órgão ou entidade que tenha aplicado a penalidade, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento da comunicação da aplicação da mesma.

§ 7º - Os recursos, que versem sobre as penalidades de advertência e de multa, processar-se-ão perante as instâncias administrativas peculiares ao órgão ou entidade que as tenha aplicado.

Art. 33 - A advertência escrita será aplicada nos seguintes casos:

I - Falta, no veículo, das legendas obrigatórias de identificação do registro do transportador no RTB;

II - Não portar, o condutor do veículo, documento exigido por lei, regulamento ou norma, para o acompanhamento de bens;

III - Não atender, o transportador, às solicitações do DNER (art. 31);

IV - Não atendimento ao disposto no artigo 41 deste Regulamento.

Art. 34 - A penalidade de multa, que variará de 2 (duas) até 8 (oito) vezes o valor de uma Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional (ORTN), será aplicada nos seguintes casos:

I - 2 (duas) ORTNs:

a) Quando o infrator tiver sido advertido por mais de 3 (três) vezes no período de 1 (um) ano civil;

b) Não fornecimento, pela Empresa de Transporte Comercial, ao Transportador sub contratado, de via de subcontrato;

c) Execução de transporte infringindo norma ou instrução complementar a este Regulamento;

II - 4 (quatro) ORTNs:

a) Quando o transportador não renovar, tempestivamente, o seu registro no RTB;

b) quando comprovado que o Transportador Comercial Autônomo é proprietário ou coproprietário de mais de um veículo de carga.

III - 8 (oito) ORTNs:

a) Prestação por Transportador de Carga Própria, de serviço de transporte mediante remuneração através de frete;

b) Na subcontratação, por Empresa de Transporte Comercial, de Transportador Comercial Autônomo sem a emissão de documento formal de subcontrato a que se refere o artigo 22 deste Regulamento.

§ 1º - A multa deverá ser recebida dentro do prazo de 30 (trinta) dias a contar da data do recebimento da respectiva notificação, ou da ciência do indeferimento de recurso interposto.

§ 2º - A multa é recolhida dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior será inscrita como dívida ativa e cobrada por via judicial com os acréscimos de lei, inclusive correção monetária.

§ 3º - A multa constituirá receita do órgão ou entidade que a tenha aplicado.

Art. 35 - A pena de suspensão temporária do exercício da atividade de transporte será aplicada nos seguintes casos:

I - Suspensão por 30 (trinta) dias - se o infrator tiver sido multado em um ou mais de um dos casos previstos no inciso I do artigo 34, por mais de 3 (três) vezes durante um ano civil;

II - Suspensão por 60 (sessenta) dias - se o infrator tiver sido multado em um ou mais de um dos casos previstos do inciso II do artigo 34, por mais de 3 (três) vezes durante um ano civil;

III - Suspensão por 90 (noventa) dias - se o infrator tiver sido multado em um ou mais de um dos casos previstos no inciso III do artigo 34, por mais de 3 (três) vezes durante um ano civil;

Art. 36 - A penalidade de cancelamento do registro no RTB será aplicada nos seguintes casos:

I - Falsidade documental ou prestação de informação falsa inscrição, alteração ou renovação do registro no RTB;

II - Adulteração ou falsificação do Certificado de Registro no RTB;

III - Adulteração ou falsificação do conhecimento de Transporte;

IV - Verificação de que o transportador deixou de deter capacidade para o exercício da atividade de transporte;

V - Se ao infrator tiverem sido aplicadas penalidades de suspensão do exercício da atividade que, cumulativamente, excedam de 120 (cento e vinte) dias, durante um ano civil;

VI - Comprovada idoneidade no exercício da atividade.

Parágrafo único - A aplicação da pena de cancelamento do registro no RTB será precedida de ampla defesa concedida ao transportador.

Art. 37 - As infrações às normas e instruções peculiares ao transporte de cargas ou produtos perigosos rege-se pelo disposto no Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983, e no 1983, sem prejuízo das previstas neste Regulamento.

Capítulo V das disposições gerais

Art. 38 - No tocante ao transporte internacional de bens entre o Brasil e países com redes rodoviárias interligadas, ficam ressalvados os direitos de reciprocidade assegurados em acordos ou convênios bilaterais ou multilaterais firmados pelo Governo Brasileiro.

Art. 39 - Os benefícios fiscais ou estímulos governamentais que objetivem o desenvolvimento da atividade de que trata este Regulamento só poderão ser fruídos por transportadores em situação regular perante o RTB, como detentores de autorização legal (artigo 7º deste Regulamento).

Art. 40 - Ao transportador registrado ou autorizado pelo DNER, por Estado; Município, Território ou Distrito Federal até o dia 20 (vinte) de abril de 1983, é assegurado o direito de continuar operando na situação em que se encontrava naquela data, devendo registrar-se no RTB nas condições expressas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo.

§ 1º - O transportador de que trata este artigo deverá apresentar ao DNER:

a) O formulário a que se refere o artigo 6º deste Regulamento;

b) Prova de ser detentor de registro ou de autorização para operar em transporte de bens, expedido até a data acima referida;

c) Prova de quitação com o Imposto Sobre Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoa e Cargas (ISTR).

§ 2º - No caso de o transportador de que trata este artigo pretender introduzir alterações na situação anterior, deverá observar as prescrições gerais deste Regulamento.

§ 3º - O transportador que iniciou sua atividade entre o dia 20 de abril de 1983 e a data de entrada em vigor do presente Regulamento deverá, para registrar-se, satisfazer as exigências ao artigo 6º deste Regulamento.

Art. 41 - O número de identificação do transportador no RTB deve constar, expressamente, de todos os papéis, documentos e livros de seu uso.

Art. 42 - O Ministério dos Transportes, na implementação deste Regulamento, poderá contar com a colaboração de entidades de classe, patronais ou profissionais, podendo inclusive, delegar-lhes, mediante instrumento próprio, atividades que não sejam de competência exclusiva do poder público.

Parágrafo único - As entidades de que trata este artigo exercitando a função que a lei lhes assegura, colaborarão e assistirão o Ministério dos Transportes no cumprimento deste Regulamento.

Art. 43 - O Ministério dos Transportes fixará dentro de 60 (sessenta) dias, a data de início e a cronologia do funcionamento da RTB e baixará as normas pertinentes.

Parágrafo único - A aplicação dos procedimentos previstos nos artigos 6º, 8º, 9º, 11º e 12º deste Regulamento dar-se-á a partir da data do iniciado funcionamento do RTB.

Art. 44 - O Ministro dos Transportes e o Ministro da Justiça disporão, oportunamente, sobre o registro dos transportadores que operem exclusivamente com veículos leves, comerciais ou de uso misto, com peso bruto total inferior a 8 (oito) toneladas.

Art. 45 - As disposições deste Regulamento não se aplicam aos órgãos públicos de administração direta e autarquias da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, as Forças Armadas, corporações policiais militares e às representações diplomáticas e consulares no País, que sejam proprietárias de veículos de carga.

Art. 46 - Os casos omissos serão resolvidos pelo Ministro dos Transportes, ouvido o Ministério da Justiça no que couber.

Art. 47 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário".