

Revista  
**Carga**  
**Pesada**  
Digital

CARGUINHA DIGITAL

PRIMEIRA REVISTA  
INFANTIL DAS  
ESTRADAS GANHA  
ANIMAÇÕES

CAIXA DE ENTRADA

OPINIÃO DE LEITORES  
AGORA TEM ESPAÇO  
INTERATIVO

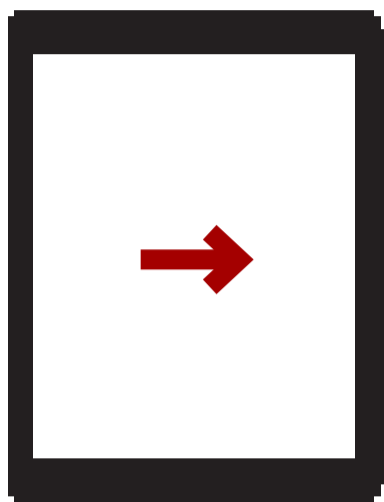
**AMARRAÇÃO DE CARGAS**

**Finalmente regulamentada**

Transportadores tem até o fim de 2017 para adaptarem seus veículos

# navegue

## NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



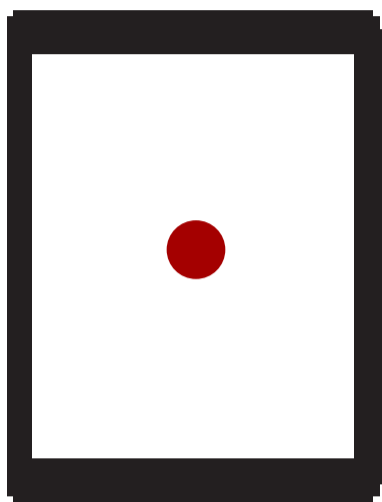
### NAVEGAÇÃO

NO TABLET

Deslize na horizontal ou toque nas laterais para navegar entre as páginas.

NA WEB

Clique nas laterais

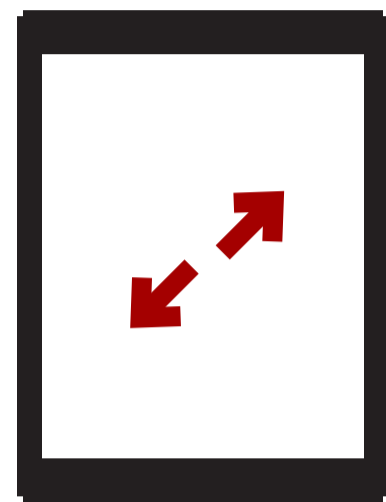


### MENU

Toque uma vez para visualizar o menu da revista.

NA WEB

Clique no botão no canto superior direito



### ZOOM

NO TABLET

Junte e separe os dedos para zoom out e in.

NA WEB

Utilize normalmente os recursos do seu equipamento



Clique para ver INFORMAÇÃO EXTRA, EM TEXTO OU IMAGENS.



Clique para acessar LINKS EXTERNOS. Eles também podem estar no texto, em expressões como "clique aqui".



Indica um ÁUDIO. Clique para ouvir.



Clique para MANDAR UM EMAIL.

## expediente

### DIRETORA

Dilene Antonucci

### EDIÇÃO

Dilene Antonucci (Mt 2023)  
Nelson Bortolin e Chico Amaro

### PROJETO ORIGINAL

Andreo Monteiro

### COMERCIAL

Mariana Antonucci  
[mariana@cargapesada.com.br](mailto:mariana@cargapesada.com.br)  
Carlos Correa  
[carlos@cargapesada.com.br](mailto:carlos@cargapesada.com.br)

### PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

adoro design  
[eutambem@adorodesign.com.br](mailto:eutambem@adorodesign.com.br)

### CONTATO

AMPLA EDITORA  
Avenida Maringá, 813 – sala 503  
86060-000 - Londrina – PR  
Fone: (43) 3327 1622  
[redação@cargapesada.com.br](mailto:redação@cargapesada.com.br)  
[www.cargapesada.com.br](http://www.cargapesada.com.br)





## 04

### **Amarração de cargas**

Transportadores têm até o fim de 2017 para adaptarem seus veículos

## 08

### **Amarração de cargas**

Carga Pesada e Transtech lançaram livro sobre o tema

## 10

### **Amarração de cargas**

Cargas bem amarradas evitam acidentes e vítimas

## 12

### **Amarração de cargas**

Não basta corrente. Às vezes, tem que ser linga

## 14

### **Amarração de cargas**

Sistema precisa segurar 80% do peso

## 16

### **Amarração de cargas**

O engenheiro Fuertes colabora estudando normas.

## 18

### **Carguinha**

Personagens ganham voz e movimento

## 20

### **Caravana ecológica**

Evento da Revista Carga Pesada completa 15 anos.

## 22

### **Caixa de entrada**

Perguntas e respostas aos leitores



# Amarração de cargas finalmente está regulamentada

NELSON BORTOLIN  
REVISTA CARGA PESADA





## **Transportadores têm até o fim de 2017 para adaptarem seus veículos**

**F**oi publicada dia 18 de setembro, no Diário Oficial da União a resolução 552 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que regulamentada a amarração de cargas no País. Apesar de a regulamentação ter demorado 18 anos (ela estava prevista no Código de Trânsito Brasileiro desde 1997), o Contran deu ainda um bom prazo para o mercado se adaptar às novas regras. Só a partir de 1º de janeiro de 2017, que todo veículo (carroceria ou carreta) fabricado no País terá de contar com os dispositivos de amarração previsto na resolução. E os donos dos veículos

que já estão em circulação e dos que forem fabricados até 31 de dezembro de 2016 terão de se adaptar até 1º de janeiro de 2018. revista carga pesada amarração de carga.

Entre outras coisas, a resolução diz que fica proibida a utilização de cordas como dispositivo de amarração de carga, “sendo permitido o seu uso exclusivamente para fixação da lona de cobertura, quando exigível”. Devem ser utilizados dispositivos de amarração, como “cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com resistência total à ruptura por tração de, no mínimo, duas





***A regulamentação proíbe a utilização de dispositivos de amarração em pontos constituídos em madeira ou, mesmo sendo metálicos, estejam fixados na parte de madeira da carroceria.***

vezes o peso da carga, bem como dispositivos adicionais como: barras de contenção, trilhos, malhas, redes, calços, mantas de atrito, separadores, bloqueadores, protetores, etc., além de pontos de amarração adequados e em número suficiente”.

O texto proíbe também a utilização de dispositivos de amarração em pontos constituídos em madeira ou, mesmo sendo metálicos, estejam fixados na parte de madeira da carroceria. “Nos veículos do tipo

baú lonado (tipo sider), as lonas laterais não podem ser consideradas como estrutura de contenção da carga, devendo existir pontos de amarração em número suficiente”, diz a resolução.

De acordo com a 552, as regras não se aplicam ao transporte de cargas que tenham regulamentação específica. O engenheiro mecânico Rubem Penteado de Melo, da Transtech, de Curitiba, que auxiliou o Contran na elaboração do texto, afirma que

ela vem preencher uma “grande lacuna”. Ele ressalta que já haviam regras de amarração para o transporte de cargas siderúrgicas, de madeira, de blocos de granito e em contêiner. “Nenhum outro tipo de carga estava regulamentado. Por exemplo, até hoje uma máquina ou trator pode ser transportada sem nenhum tipo de amarração”, diz ele, que é autor do livro *Amarração de Cargas*, lançado pela Revista *Carga Pesada* e pela Transtech. •



Apresentamos nossas máquinas do tempo.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



A Volvo se antecipa e faz hoje o que vai ser novidade amanhã,  
transformando inovação em resultados para seus clientes e a sociedade.

 [www.facebook.com/volvobr](https://www.facebook.com/volvobr)  
[www.volvo.com.br](http://www.volvo.com.br)

**VOLVO**



# Carga Pesada e Transtech lançaram livro em 2012



Os interessados em adquirir um exemplar poderão enviar email para [redação@cargapesada.com.br](mailto:redação@cargapesada.com.br). Clique e peça agora mesmo.

## O autor, o engenheiro mecânico Rubem Penteado de Melo, fez uma coletânea dos melhores manuais do mundo adaptados à realidade brasileira

**A** Revista Carga Pesada e a Transtech Ivesur Brasil lançaram no final de 2012 o livro Amarração de Cargas, de autoria do engenheiro mecânico Rubem Penteado de Melo, de Curitiba. O autor já se dedicava ao tema há pelo menos cinco anos. Mensalmente, ele coordena o

curso sobre o assunto na Escola de Transportes, em São Paulo.

“O transporte rodoviário de carga vem passando por um processo de evolução nos últimos tempos, com novas legislações e novas tecnologias, mas a amarração de carga ainda é tratada com informalidade e delegada

somente ao caminhoneiro”, afirmou Melo na época do lançamento. O autor ressalta que, no dia a dia do transporte, o tema carece de fundamentos técnicos.

“É um assunto cercado de mitos e manias como, por exemplo, o de que carga pesada não se amarra. Esse entendimento equivocado vem acarretando e agravando muitos acidentes”, conta. Para o engenheiro, se o transportador não conhecer as forças envolvidas na sua atividade não é possível garantir que



***A intenção parece boa: a base onde a carga está apoiada é côncava. Mas não existem amarras para evitar que ela caia para os lados .....***



a carga não tombe ou escorregue.

“Com o livro, nosso objetivo é fornecer informações técnicas básicas para os transportadores e embarcadores desenvolverem sistemas de fixação eficazes para seus veículos e suas cargas”, destaca. A obra, de acordo com ele, é uma coletânea dos melhores manuais do mundo adaptados à realidade brasileira.

Alguns dos principais capítulos são: “10 regras essenciais para o

condicionamento adequado da carga”, “Sistemas de Retenção da carga”, “Cálculo do Número de Dispositivos de Amarração”, “Inspeção durante o percurso”, “Cargas Normalizadas”, e “Requisitos específicos para cargas indivisíveis” e ainda “Orientações para distribuição da carga com foco na redução das multas por excesso de peso”.

Dilene Antonucci, diretora da Revista Carga Pesada, afirma que a informação de qualidade pode contribuir

para que todo tipo de transporte seja feito com responsabilidade. Por isso, a publicação abraçou o projeto. “Participar da edição deste manual de amarração de cargas é uma demonstração de nosso compromisso com a profissionalização do transporte”, declara.

O livro foi patrocinado pela Volvo, ABCR, OnixSat, Fitacabo, Setcegs, Guia do Transportador, BRTUV, Fiscaltech, Setcepar, Sindipesa e Setcemg. seus parceiros. •



# Cargas bem amarradas evitam acidentes e vítimas

**CHICO AMARO**  
*REVISTA CARGA PESADA*

**N**um dia de agosto, uma morte foi registrada na Marginal do Rio Tietê, em São Paulo. Pequena porque só mereceu cinco linhas nos sites dos grandes jornais: “Uma pessoa morreu e outra ficou ferida quando toras de madeira caíram de um caminhão na pista expressa da...” Eram garis. Estavam no lugar errado, na hora errada. Um azar! A verdade é que aquela pequena morte, e sua causa, seriam ainda menos notadas se não fosse pelo fato de “interesse

coletivo” que a notícia informava em seguida: por causa desse acidente, a Marginal ficou totalmente bloqueada por mais de uma hora. Pois é. Mortes atrapalham o trânsito e, como são tão comuns, a gente corre o risco de se acostumar com elas. Mas, antes que isso aconteça, um grupo de pessoas tem trabalhado firme para tentar evitar que cargas continuem escorregando de carrocerias e provocando tragédias às vezes muito maiores que essa da Marginal do Tietê.

Essas pessoas são os membros da Câmara Técnica de Assuntos Veiculares (CTAV) do Conselho Nacional de Trânsito, que decidiram se ocupar com um assunto ao qual, até recentemente, se dava pouca atenção no Brasil: a necessidade de estabelecer normas técnicas adequadas em relação à amarração de cargas dos caminhões.

O Brasil é o país dos sem-terra, sem-casa, sem-escola – e também dos sem-estatística. Ninguém sabe quanta



gente é vítima de cargas mal-amarradas nos caminhões que andam por aí, porque não se faz exame de perícia em muitos acidentes. O engenheiro mecânico Rubem Penteado de Melo, da Transtech (especializada em inspeção veicular), que dá treinamentos em amarração de cargas, desconfia que as vítimas são muitas. “Mas a gente só fica sabendo dos acidentes mais sérios. Recentemente, na BR-381, em Caeté (MG), produtos siderúrgicos caíram em cima de dois automóveis e mataram nove pessoas. Soube também de uma bobina de aço que caiu na pista outro dia na Dutra. Notícias assim são frequentes”, afirmou.

Existem outras pistas sobre a gravidade da situação. Em Colatina, no noroeste do Espírito Santo, centro de extração de rochas ornamentais, os excessos e negligências dos trans-

portadores provocaram quatro mortes e seis graves acidentes nos primeiros seis meses de 2007, segundo publicou, na época, o jornal A Gazeta, de Vitória. Naquela ocasião, a cidade estava em guerra contra os transportadores, o Ministério Público em cima, mas foi difícil enquadrar os infratores, porque eles

resistiam a obedecer uma legislação adequada, que foi baixada naquele momento e reforçada recentemente. É esta nova legislação que traz uma linguagem mais técnica, mais precisa, sobre questões de amarração de cargas e seu transporte. O texto a seguir é sobre essas novidades. •



REVEJA AQUI  
MATÉRIA ESPECIAL  
SOBRE O TEMA



---

## Os membros da Câmara Técnica de Assuntos Veiculares (CTAV) do Conselho Nacional de Trânsito decidiram se ocupar com este assunto, ao qual se dava pouca atenção no Brasil.

---

# Não basta corrente. Às vezes, tem que ser linga

A verdade é esta: já existiam resoluções do Contran com requisitos técnicos para a amarração de cargas de toras de madeira (196/06) e produtos siderúrgicos (293/08). Estão valendo e, talvez, se fossem obedecidas, teriam evitado os acidentes já citados.

Mas, em junho de 2010, entrou em vigor a resolução 354/10, que dá normas para o transporte de rochas ornamentais, e adiciona elementos à resolução 264/07, sobre o mesmo assunto. Ali fica clara a tendência à adoção

de normas técnicas rigorosas na amarração de cargas. Elas estão presentes não apenas na definição, por exemplo, do tipo de caminhão que pode fazer certo tipo de transporte, mas nas especificações dos dispositivos de segurança. Não é só “corda”, “cin-

ta”, “corrente”, palavras genéricas, que se precisa usar para fixar uma carga. Agora os dispositivos são descritos assim: “As correntes foram substituídas por lingas de corrente grau 8, de ½ polegada, devidamente identificadas por plaquetas de aço contendo nome do fabricante, capacidade de carga, comprimento e código de rastreabi-





lidade”. (Pra quem não sabe: linga é uma corrente com um gancho com trava de segurança no final, como se vê ao lado.)

Esse é um trecho do texto escrito pelo representante da NTC na CTAV, Neuto Gonçalves dos Reis, no qual ele explica detalhes da resolução 354/10 e mostra que, com esse grau de especificação, que facilita a fiscalização, o transporte ficará, aí sim, mais seguro no quesito amarração de cargas.

---

## **O assunto de amarração de cargas vai se tornar cada vez mais técnico, para aumentar a segurança de todos – inclusive, e especialmente, dos ocupantes do caminhão.**

---

Em resumo: nessa resolução 354/10, a definição técnica de equipamentos e acessórios para amarração de cargas foi adotada para acabar com o amadorismo causador das pequenas mortes e das grandes tragédias.

Diante disso, aos trans-

portadores cabe observar, em primeiro lugar, que o assunto de amarração de cargas vai se tornar cada vez mais técnico, para aumentar a segurança de todos – inclusive, e especialmente, dos próprios motoristas e outros ocupantes do caminhão. •



**Rastreamento Ideal, Comunicação Global**



# Sistema precisa segurar 80% do peso





---

## Entre as noções mais elementares que dizem respeito à amarração de cargas, está o conhecimento do valor das forças que atuam sobre a carga.

---

**A**ntigamente, havia menos acidentes por causa de cargas malfixadas em caminhões. “Os motoristas aprendiam a fazer a amarração com a experiência, com o quase-acidente. Às vezes, eles viam que a carga se movia, paravam e amarravam de um jeito diferente”, diz o engenheiro Rubem Penteado de Melo (foto). “Mas hoje isso não é mais possível. Os motoristas experientes já não são tantos, a quantidade de veículos e de cargas aumentou muito, não dá tempo dos novos aprenderem com pequenos quase-acidentes, o que acontece são acidentes de fato”, prossegue.

Interessar-se em apren-

der sobre amarração é uma necessidade. Nos casos já regulamentados pelo Contran, é obrigatório. “Por isso criamos o Manual de Amarração de Cargas, com instruções técnicas, que mostram como se fazem certos cálculos, quantos dispositivos de fixação se deve ter, se deve ser usada corrente, se é cinta de poliéster...”, afirma Rubem.

Entre as noções mais elementares que dizem respeito à amarração de cargas, está o conhecimento do valor das forças que atuam sobre a carga. O sistema de amarração tem que segurar, numa freada, uma força equivalente a 80% do peso da carga (veja ilustração

na página seguinte), caso contrário ela se deslocará em direção à cabine. “Mas não basta saber isso”, continua Rubem, “o valor dessa força também tem a ver com o atrito entre a carga e o piso da carrocera, pode ser maior ou menor. Tudo isso precisa ser levado em conta.”

De toda forma, os transportadores estão mais atentos à questão da amarração, segundo o engenheiro, seja por causa da segurança, seja em razão do peso do caminhão. “O pessoal não está sabendo posicionar a carga em cima dos caminhões e isso está gerando muitas multas por excesso de peso por eixo.” •



# O engenheiro Fuertes colabora estudando normas

O engenheiro elétrico Fernando Fuertes (acima), de São Paulo, fez um relevante trabalho de assessoria à Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Contran para a definição dos termos técnicos constantes da resolução 354/10, que estabeleceu as normas de segurança para o transporte de rochas ornamentais.

Mas, em 1º de julho, entrou em vigor a resolução 354/10, que dá normas para o transporte de rochas ornamentais, e adiciona elementos à resolução 264/07, sobre o mesmo assunto. Ali fica clara a tendência à adoção de normas

técnicas rigorosas na amarração de cargas. Elas estão presentes não apenas na definição, por exemplo, do tipo de caminhão que pode fazer certo tipo de transporte, mas nas especificações dos dispositivos de segurança.

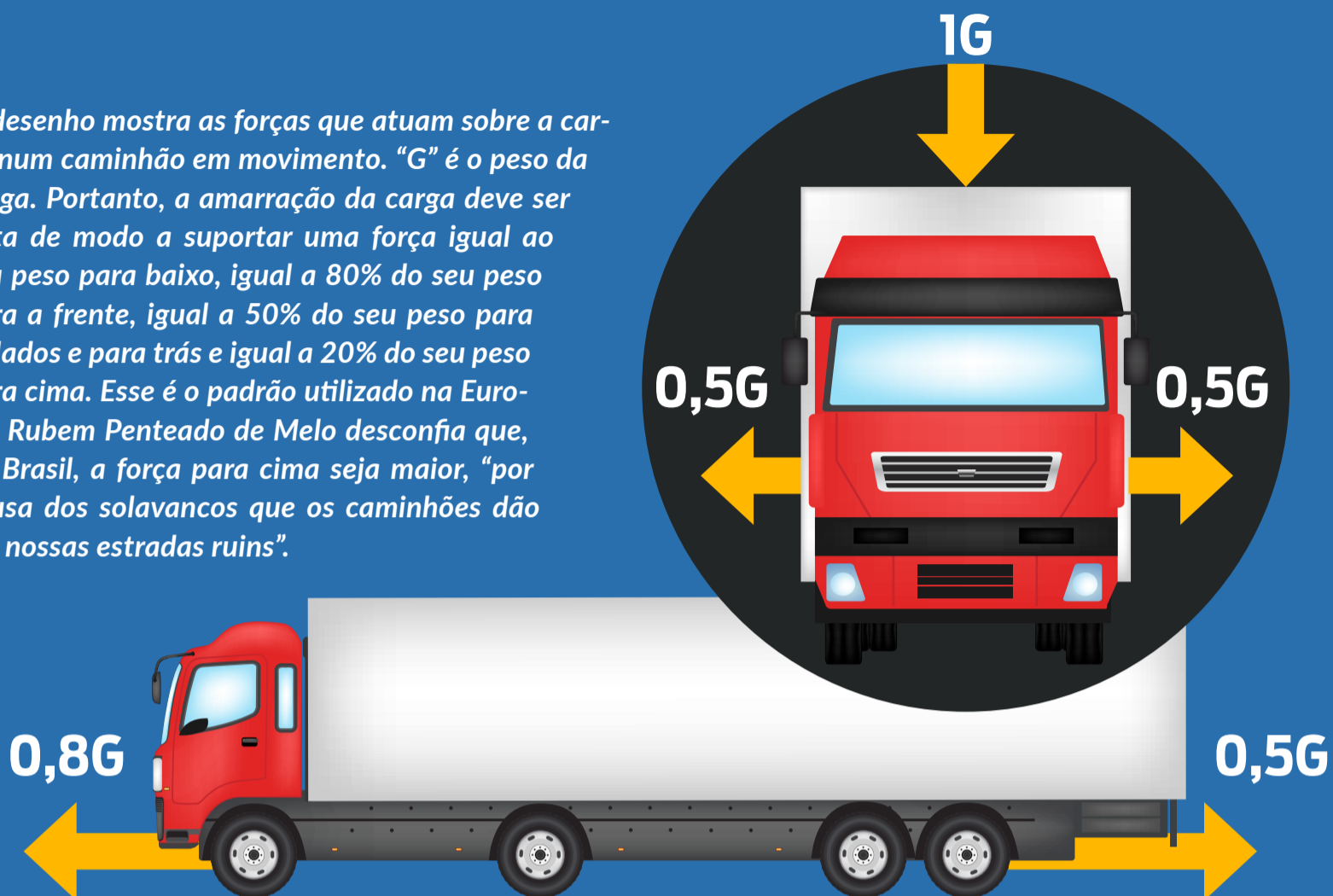
Fuertes é um estudioso do assunto segurança. No início da década, ele era representante comercial de uma empresa europeia que fabricava cintas de amarração de cargas (“amarração” também abrange elevação) e via como era difícil vendê-las para empresas de transporte. “Diziam que aquilo era caro e sofisticado. Então fui pesquisar as nor-

mas brasileiras de segurança e notei que não existiam. Por isso passei a colaborar com órgãos como a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) na elaboração de nossas próprias normas de amarração de cargas”, explica.

Fez isso – faz até hoje, mas essas coisas demoram tempo – mas continuou sem vender muita coisa. Como o mercado de amarração inclui setores sofisticados como o portuário e o siderúrgico, e sempre exigiu profissionais capacitados para trabalhar com segurança, Fuertes abriu a Amarração Serviços de Publicidade e Consultoria Técnica



O desenho mostra as forças que atuam sobre a carga num caminhão em movimento. “G” é o peso da carga. Portanto, a amarração da carga deve ser feita de modo a suportar uma força igual ao seu peso para baixo, igual a 80% do seu peso para a frente, igual a 50% do seu peso para os lados e para trás e igual a 20% do seu peso para cima. Esse é o padrão utilizado na Europa. Rubem Pentead de Melo desconfia que, no Brasil, a força para cima seja maior, “por causa dos solavancos que os caminhões dão em nossas estradas ruins”.



([www.amarracaodecargas.com.br](http://www.amarracaodecargas.com.br)), uma empresa de consultoria e treinamentos na área.

Com seu interesse pelas questões e definições técnicas na área de amarração, o engenheiro descobriu Neuto Gonçalves dos Reis na NTC, informou o tipo de conhecimento com que trabalhava e começou ali uma relação que resultou no chamamento para que ele colaborasse com as definições técnicas introduzidas na resolução 354/10. No texto divulgado à

imprensa, no qual registrou os detalhes da resolução, Neuto fez um agradecimento especial à dedicação de Fuertes.

“Minha contribuição foi para acertar a especificação técnica dos equipamentos”, diz Fuertes. “Falava-se em correntes para amarração, mas não em linga, que é uma corrente com gancho com trava de segurança na ponta. Então, para prender a corrente, se usam parafusos ou porcas, e isso é perigoso.”

Segundo ele, já está prevista uma revisão

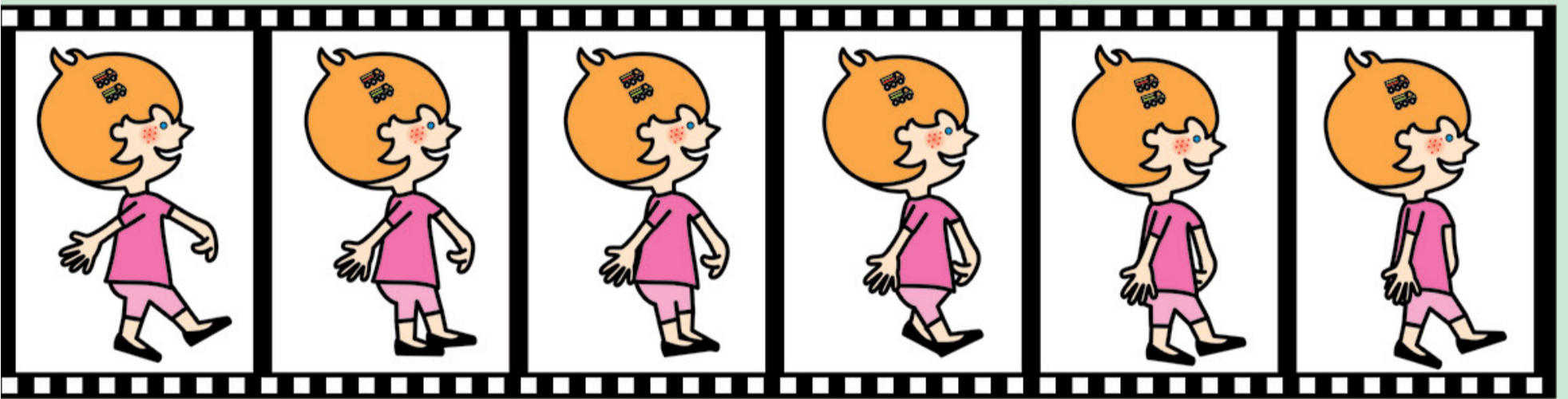
das resoluções relativas ao transporte de toras de madeira e produtos siderúrgicos, para esse mesmo tipo de modificação do texto.

Para completar, afirma Fernando Fuertes, hoje em dia existem cálculos e equipamentos que garantem a boa amarração da carga em qualquer situação – menos numa colisão. “Muitos acidentes poderiam ser evitados com a distribuição e a amarração corretas. Talvez demore para todo o mundo aprender, mas chegaremos lá.” •

www.carguinha.com.br

# Carguinha

## ANIMAÇÃO



### Personagens ganham voz e movimento

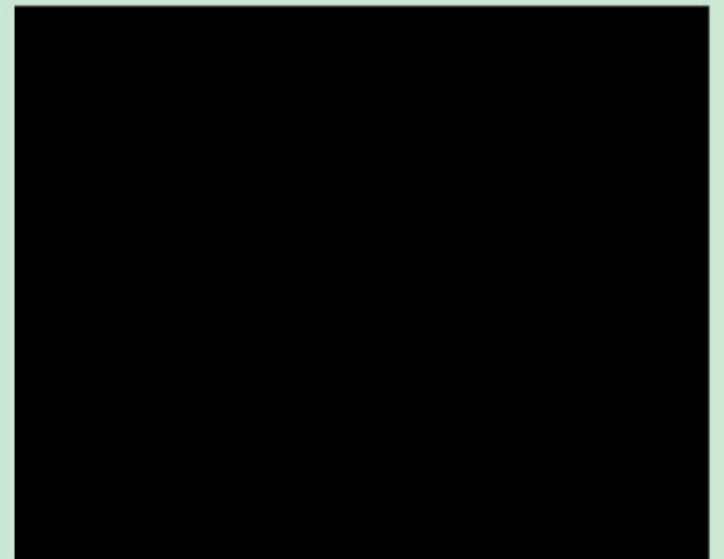
Esta é a primeira edição digital da Revista Carga Pesada e do Carguinha. Nela, a Val e o MANinho ganharam voz e movimentos e falam aos leitores. Isso só foi possível graças aos recursos da comunicação da internet, que permitem fazer desenhos animados. Portanto, já temos a primeira edição digital da primeira revista infantil das estradas.

Antes, nossos encontros eram apenas nas páginas impressas em papel e no site [carguinha.com.br](http://carguinha.com.br). A partir de agora, nossa turma poderá também falar com você e fazer brincadeiras de viva voz, pois passamos a contar com o recurso da animação.

E olhe que legal: se você quiser gravar um vídeo e enviar para [carguinha@cargapesada.com.br](mailto:carguinha@cargapesada.com.br), já podemos publicar em nossas próximas edições.

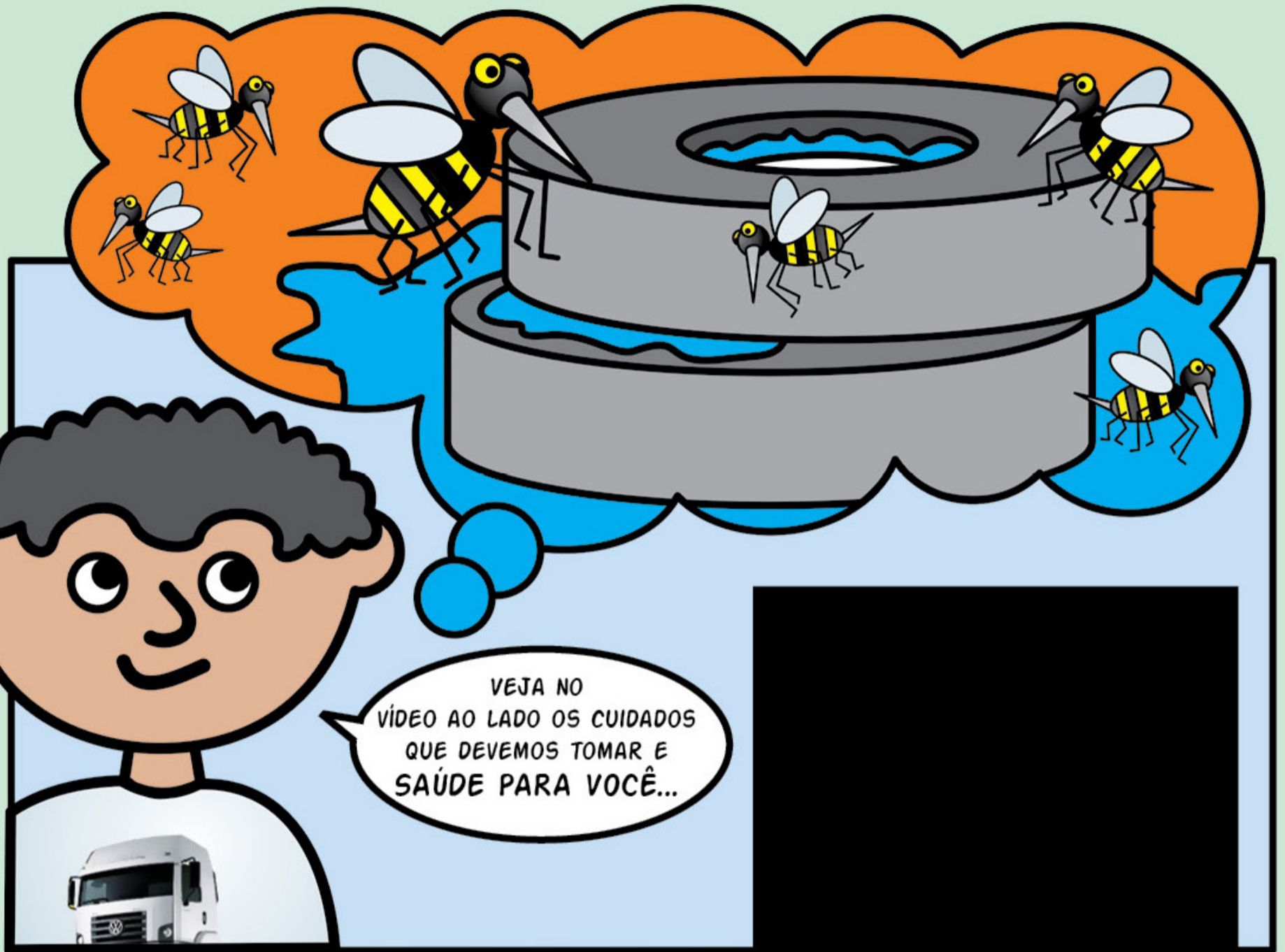


CLIQUE ABAIXO  
E ASSISTA AO VÍDEO QUE  
PREPARAMOS COM EXCLUSIVIDADE  
PARA VOCÊ!





# O verão vem aí. Cuidado com a dengue!



O verão é o período onde acontecem mais casos de dengue, porque chove mais e a água parada é o ambiente ideal para a proliferação do mosquito *Aedes aegypti*, principal transmissor

da doença.

É muito importante não deixar água parada em vasos, garrafas e pneus velhos, para que o mosquito da dengue não tenha onde morar.

CORTESIA DO CARTUNISTA ROGER – [www.rogercartoon.com](http://www.rogercartoon.com)

Patrocínio

Realização



Caminhões  
Ônibus

Carga  
Pesada







# Projeto teatral comemora 15 anos

**E**ra julho do ano 2000 quando foi apresentada a primeira versão da Caravana Ecológica nas festas para caminhoneiros da Via Dutra. Passados 15 anos, o projeto da revista Carga Pe-

sada, com participação da Escola Municipal de Teatro de Londrina e patrocínio do Ministério da Cultura e da Volvo, mais uma vez levou

teatro e ecologia para caminhoneiros e familiares nas tradicionais Festa do Carreteiro, em Aparecida, e Festa do Caminhoneiro, no Pos-

---

***A Caravana Ecológica leva diversão, emoção e faz pensar. Saiba mais sobre o projeto visitando o site [www.caravanaecologica.com.br](http://www.caravanaecologica.com.br)***

---



to Sakamoto, em Guarulhos.

A Caravana Ecológica já percorreu milhares de quilômetros pelas estradas brasileiras, falando a caminhoneiros, suas famílias e ao público em geral sobre a necessidade de combater ao tráfico de animais silvestres nas rodovias, para a preservação da

diversidade da vida no Brasil e no planeta.

Nestes 15 anos, as apresentações trataram da importância de se preservar as matas e a água potável, esforço resumido no slogan ESTRADA VERDE, ÁGUA LIMPA. E da economia de diesel, já que A ECONOMIA É AMIGA DA ECOLOGIA.

A cada ano, uma nova montagem teatral é preparada, com figurinos sempre coloridos e impactantes, como a enorme arara-vermelha da primeira versão, depois caixas de bonecos, marionetes, dança e circo, tudo embalado pela magia da música em trilhas originais. •



CLIQUE AQUI E VEJA  
MAIS IMAGENS

# caixa de entrada

## **PUBLICADA RESOLUÇÃO QUE REGULAMENTA AMARRAÇÃO DE CARGAS**

*Clique aqui e leia a notícia*

Muito boa essa resolução. Ela visa à segurança do transporte de carga em geral. Há uns dois meses, fui embarcar uma carregadeira em um caminhão dotado de carroceria de madeira. Questionei o motorista, que era o proprietário do caminhão, em relação ao pesos da máquina de 14 toneladas. Ele alegou que estava acostumado a carregar pás carregadeiras. Assim que terminou o embarque, os barrotes quebraram e a máquina só não foi ao solo por ter encostado na longarina. Fiquei umas quatro horas com taquicardia.

**WELLIGTON MÁRCIO DA TORRE,  
O ZÉ CUECA**  
DATORREFORTE@HOTMAIL.COM

## **ANTT PUBLICA TABELA REFERENCIAL DE FRETE**

*Clique aqui e leia a notícia*

Parabéns à ANTT e seus técnicos. Mas, será que os caminhoneiros autônomos, em sua maioria, entendem essa linguagem técnica?

**MARCUS SALVIO PIERONI**  
MARCUSSALVIO@GMAIL.COM

## **VÍDEOS MOSTRAM CAMINHÕES APREENDIDOS POR DESENHOS DIFERENTES NOS PNEUS**

Nunca houve união pra fazermos um protesto e parar o Brasil. Mas está chegando a hora de sermos obrigados a parar por estamos sem condições de trabalhar mais.

**LÉO LAMENHA**  
G.LEOLAMENHA@HOTMAIL.COM

Penso que caminhoneiros e transportadores têm que se unir e dar um fim a esse governo. Caso contrário, vamos continuar sendo escravizados, taxados, punidos, desprezados. A cada dia que passa, a algema está apertando mais. Não temos mais condições de trabalho e ainda nos obrigamos a conviver com injustiças. E o governo pouco se preocupa com a categoria e com o restante do povo brasileiro.

**FÁBIO LUÍS ROQUE**  
ROQUEMORAES@HOTMAIL.COM



CLIQUE E ENVIE SUA MENSAGEM



### **CONTRAN PROÍBE ELEVAÇÃO DE TRASEIRAS DE CAMINHÕES**

*Clique aqui e leia a notícia*

Se estivessem realmente engajados em proteger pessoas neste País, estariam trabalhando no combate às drogas e prendendo traficantes, que estão acabando com o que é mais importante para nós: os nossos amigos, parentes, conhecidos, que estão morrendo aos poucos. Autoridades deste País: façam algo que valha a pena.

**ELIOMAR AURELIANO MUNIZ**  
ELIOMAR\_MUNIZ@GLOBOMAIL.COM

### **CAMINHONEIRO TERÁ DE FAZER RECICLAGEM AO ATINGIR 14 PONTOS NA CARTEIRA**

*Clique aqui e leia a notícia*

É mais uma lei absurda contra a classe que movimenta o País de um lado para o outro. É um motivo a mais para o sujeito não passar da categoria B. Com tantos radares, locais proibidos, enfim, não tem condição.

**MARCELINO NUNES LIMA**  
NUNESLIMA2@GMAIL.COM

### **CAMINHONEIRA SHEILA REALIZOU SEU SONHO DE CRIANÇA**

*Clique aqui e leia a notícia*

Sheila, nunca desista de mais um sonho. O Grande Brasil é um País de realizações. Somos um povo que sempre teve desafios a serem enfrentados. Somos uma família da estrada. Por aqui, as mulheres têm conquistado um novo espaço. Além de dominar os Scania, agora é a vez dos MAN. Parabéns pelo seu zelo e dedicação ao Scania.

**CARLOS RENATO**  
CRSCARPATTI@FIBRIA.COM.BR

### **JUSTIÇA DECIDE QUE SP PODERÁ CONTINUAR COBRANDO PEDÁGIO SOBRE EIXO SUSPENSO**

*Clique aqui e leia a notícia*

Alô, amigos caminhoneiros. Se nós não unirmos nossas forças, isso nunca vai mudar. A gente trabalha para enriquecer essa cambada de ladrões do nosso governo, que estão acabando com nossa classe. Vamos acordar gente! Onde já se viu, além de pagar caro para transitar em nossas rodovias, ainda somos perseguidos por esses policiais, que só querem multar. O que vamos fazer? Temos todo poder na mão. Mas, infelizmente, somos a única classe que não corre atrás dos seus direitos. Sem contar o preço do combustível que somos obrigados a pagar para tapar o buraco que esses ladrões deixaram na Petrobras.

**CRISTIANO SANTOS**  
CRIS.VERDAO.CRIS@GMAIL.COM

# Revista Carga Pesada Digital

## **Revista carga pesada entra na estrada digital**

Quando completa **30 anos de circulação nacional e 18 anos do site [www.cargapesada.com.br](http://www.cargapesada.com.br)**, a Revista Carga Pesada entra definitivamente na estrada digital da informação.

Agora teremos 12 edições anuais: além das seis impressas, teremos **mais seis edições digitais com conteúdo exclusivo e interativo.**

Você também poderá baixar nosso aplicativo na Google Play e na AppStore e ter as últimas notícias das estradas na palma da mão.

**Revista carga pesada, cada vez mais um veículo com direção certa e retorno garantido.**