

**Surgem os
novos Jotavê**



**TECNOLOGIA
Volvo mostra
ônibus do futuro**

**NEGÓCIOS
1001 avança sobre
o sul e sudeste**

**TECHNI
bus**

ANO 5 • NÚMERO 25 • JUL-AGO/95 • R\$5,00



AR CONDICIONADO

Itapemirim e São Geraldo esquentam o mercado



Mercedes dá a partida

Shell lança O X que multiplica



A despesa com lubrificantes é apenas 1% de todas as despesas de sua frota. Mas pode ser um dos seus maiores investimentos.

Rimula X é uma nova categoria em óleos lubrificantes para motores diesel no Brasil. Multiviscoso 15W-40, é aprovado por mais fabricantes em todo o mundo que qualquer outro óleo lubrificante.

Rimula X tem Shellvis 50. Componente desenvolvido com tecnologia exclusiva da Shell que garante a viscosidade ideal por muito mais tempo, em qualquer temperatura. Possui, também, uma combinação de aditivos

Rimula X. a sua rentabilidade.



com os mais modernos anticorrosivos, antidesgas-tantes e antioxidantes.

Rimula X reduz em até 20% a formação de depósitos nas paredes do cilindro, na cabeça do pistão e no trem de válvulas. 20% de redução em relação aos lubrificantes multiviscosos convencionais.

Os efeitos de Shellvis 50, associados a estes aditivos de geração avançada, dão excelente proteção e aumentam a vida útil do motor. Resultado: você ganha na maior durabilidade, na menor desvalorização, nos menores custos de manutenção.

A incomparável capacidade de limpeza de Rimula X contribui para que a combustão se mantenha nos padrões originais do fabricante, melhorando o rendimento e, conseqüentemente, reduzindo o consumo. Resultado:

uma economia de até 2% no óleo diesel.

Por fim, Shellvis 50 proporciona economia nos próprios custos de lubrificação. Resultado: rentabilidade total.

Aumentar a rentabilidade de sua frota já não é mais problema.

Você acaba de encontrar o X da questão.

**Rimula X.
O novo campeão das estradas.**



Você confia, a Shell excede.

É preciso muita resistência pra levar 80% do mercado.



Exatim

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.

Os articulados Volvo são bons exemplos de toda a tecnologia que a Volvo investe em seus ônibus urbanos. Disponíveis em dois modelos, eles ocupam 80% do mercado nesse segmento, sendo a solução ideal para o transporte coletivo nas grandes cidades. O B10M, que possui motor entre-eixos, intercooler, caixa de mudança automática com retardador, maior potência, volante ajustável e suspensão a


ar, proporciona um maior conforto aos passageiros e motoristas. E o B58 ECO, na versão articulada e na exclusiva biarticulada, que permite transportar um maior número de passageiros, ou seja, maior lucratividade por viagem. Ambos possuem um ano de garantia sem limite de quilometragem. Escolha os articulados Volvo. Você vai ver que a solução é pensar Volvo, como já faz 80% do mercado.

VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA.
AV. JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA, 2.600 - CIC - 81260-000 - Tel. (041) 317-8111 - CURITIBA - PR - BRASIL

VOLVO

Resistência a toda prova.



FILIADA AO 

Diretores
Odair Vicente Locanto
Marcelo Ricardo Fontana

REDAÇÃO

Editor
Ariverson Feltrin

Editor Assistente
Eduardo Alberto C. Ribeiro

Redatores
Carmen Lígia Torres
Antônio Marques (*colaborador*)

Arte
Eduardo de Gagnani Jr. (*Editor*)
Alexandre Batista (*Sub-editor*)
Daniel Lamas da Costa (*Assistente*)

Fotografia
Marcelo Spatafora
Paulo Igarashi

Jornalista Responsável
Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

Assessora de Diretoria
Ho Yen de Castro

Administração e Contabilidade
Mitugi Oi
Izaura A. do Nascimento

Departamento Comercial
Mônica B. Barcellos
João Teixeira
Daniela Di Rienzo
Margareth Oliveira (*Secretária*)

Circulação
Cláudio Alves de Oliveira (*Gerente*)

Representante R. de Janeiro
Sérgio Ribeiro
Tel.: (021) 532.1922

Representante Paraná e Sta. Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (041) 222.1766

Representante R. Grande do Sul
Ivano Casagrande
Tel.: (051) 224.9746

Depto. Jurídico
Dr. Antonio Carlos de B. Avallone
(OAB/SP/18041)

Fotolitos
Fortek

Redação, Administração, Publicidade
Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139-000 - Barra Funda
São Paulo - SP - Brasil
Tel: (011) 826.6700 (*Sequencial*)
Fax: (011) 826.6120 - 825.6869

Periodicidade:
Circula a cada 45 dias

Circulação
10.500 exemplares
Circula no mês subsequente ao da capa

As opiniões contidas nos artigos assinados não são necessariamente as mesmas de Technibus.
CGC 65.633.232/0001-22
Registro Juceesp 35209992653
Inscrição Estadual 112.932.190.112
Nº de Registro em Cartório - 225.992

Assinaturas
Anual: R\$ 40,00 (8 edições)
Exterior: US\$ 80,00 (6 edições) em cheque comprado com dólares a favor de Technibus Editora Ltda. No Brasil, em cheque nominal.
Exemplar avulso: R\$ 5,00

ÍNDICE

CONFORTO NO ÔNIBUS – As duas gigantes do setor rodoviário de passageiros, Itapemirim e São Geraldo, compram 725 ônibus com ar condicionado **18**

O VOLVO ECOLÓGICO – Volvo sueca apresenta o ECB, o ônibus conceito, que traz turbina a etanol, motor elétrico e baterias, tudo em nome da redução de poluentes **20**

A ESTRÉIA DA MERCEDES-BENZ – Empresa faz testes e vendas das primeiras plataformas O400 UPA com motor traseiro **22**

NOVIDADES DA JOTAVÊ – A encarroçadora de Ribeirão Preto apresenta uma nova família, que vai do micro a uma carroceria superluxo para turismo **26**

1001 EXPANDE – A empresa fluminense compra duas empresas, Rápido Ribeirão e Auto Viação Catarinense, cujas frotas somam mais de 200 ônibus **29**

Low Driver avança
Vantagens da carroceria
atraem frotistas

30

Biarticulado em Curitiba
Começa a operação dos
66 ônibus gigantes

33

CATRACA ELETRÔNICA

Empresa de Salto, SP,
inova para reduzir custo

35

MICROONDAS VIGILANTES

Recife inaugura sistema
de monitoração de frotas

36

PRODUTIVIDADE

Rio Ita utiliza informática para
transportar mais passageiros

37

RECURSOS HUMANOS

Treinamento evita
desperdícios em São Paulo

38

CONJUNTURA

Vendas de ônibus em 1995 devem
bater recorde de todos os tempos

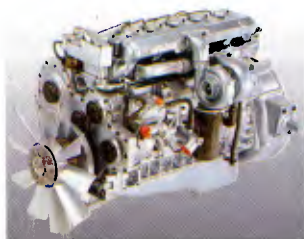
43

SEÇÕES

SUMÁRIO **5** PONTO DE VISTA **7** CARTAS **8**
PANORAMA **10** DICAS **40** GALERIA **44** OPINIÃO **46**

fotos de capa: Marcelo Spatafora e Paulo Igarashi

Quanto maior a frota, mais aparecem as vantagens do motor MWM.



Os ônibus Ford e Volkswagen já saem de fábrica com este importante equipamento original: o motor Diesel MWM.

E quando se trata de repotenciamento, outras marcas respeitadas exigem o motor MWM. As razões para essa preferência estão nas ruas e estradas de todo o Brasil: o motor MWM garante excelente desempenho, tem baixo custo de manutenção e dura muito mais.

Sem contar que os níveis de emissão de um motor MWM são bastante baixos, confirmando o compromisso da MWM com a tecnologia e a qualidade em todos os seus produtos e serviços.

Se essas vantagens já são importantes para um ônibus só, imagine quando elas são multiplicadas pelo número de ônibus de sua frota.

MWM
FORÇA DE CONFIANÇA

Chegando para ficar



Os ônibus de médias e longas distâncias estão quebrando tabus. Faltava efetivamente adicionar à reconhecida qualidade do ônibus brasileiro o devido conforto do ar condicionado.

E por que não? Afinal, não somos o país com mais de 90% de viagens feitas em cima de ônibus? Não é o Brasil um país acalorado boa parte do ano?

As últimas compras das empresas apontam claramente para a direção da inevitável evolução.

Para serviços diferenciados, tarifas diferenciadas. Um ônibus executivo com ar condicionado custa ao passageiro cerca de 20% mais em relação à viagem feita em veículo convencional.

Depois da Viação 1001 na linha Niterói– São Paulo, da Empresa Nossa Senhora da Penha, com o GreenBus nas regiões Sul e Nordeste, outras empresas estão aderindo ao ar condicionado, como a Viação Itapemirim, que lança o StarBus na ligação São Paulo-Rio, ainda um filé mignon do transporte interestadual, e a São Geraldo, que inaugura o veículo na rota Natal– São Paulo.

A evolução que caminha aceleradamente guarda estreita intimidade com os novos tempos, onde o passageiro do ônibus começa a ser namorado pelo transporte aéreo, com seus encantos de conforto, duração de viagem e generosidade na facilitação de crédito.

O marketing no serviço de ônibus sempre foi o mesmo que manga de colete. É possível contar nos dedos de uma mão as vezes em que a atividade se vendeu maciçamente. No final da década de 70, o então diretor do DNER, Urquiza Nóbrega (hoje, dirigindo a Fetransport, no Rio), comandou uma campanha de incentivo ao uso do ônibus. Posteriormente, foi a vez da Itapemirim, no início da década de 80, com o Tribus, mostrar seus serviços aos olhos e ouvidos dos milhões de telespectadores. O Expresso Brasileiro seguiu a mesma toada. Daí em diante, o setor mergulhou no ostracismo.

Felizmente, agora, as empresas dão os passos iniciais rumo à valorização do serviço. Os ônibus brasileiros são pontuais, elegantes, fortes, imponentes, feitos para atrair o passageiro. Se a estes atributos forem somados o conforto do ar, um bom serviço nas rodoviárias e pontos de paradas, a concessão de crédito, e sistema *on-line* de emissão de passagens, o setor certamente atrairá mais público, inclusive do automóvel.

O serviço de ônibus ainda é uma jóia bruta. Lapidá-lo, torná-lo mais confortável, embalá-lo num bom marketing, é bom para todos: o passageiro agradece, o ônibus aparece, o empresário se engrandece e o setor cresce.

O editor

Terminal Tietê

Ao mesmo tempo em que mais uma vez congratulamos Technibus pelas reportagens e notícias veiculadas na revista, desejamos fazer uma retificação na nota publicada na página 15 da edição nº 24 (maio-junho de 1995), referente a "Mudanças no Terminal Tietê".

Toda a nota está correta no tocante às obras, entretanto, os recursos que suportam essas obras, assim como os que suportarão as obras futuras são oriundos do Consórcio Prima, do qual a Socicam é apenas uma das consorciadas, sendo a outra parte representada pelo Consórcio Términi.

Décio Miguel Freitas
Diretor de Operações
Socicam Terminais Rodoviários e Representações Ltda.
São Paulo, SP



Desejo informar aos colecionadores apaixonados por ônibus, ou a quem se interessar, que faço miniaturas de ônibus de todos os modelos, como Nielsen, Marcopolo, Mercedes-Benz, Comil, e também caminhões, todos feitos de papelão.

Um trabalho artesanal com todos os detalhes dos ônibus e caminhões originais.

André Ricardo Lázaro
Rua Bernardino Dallecio, 10 B
Jordanópolis, Santo Amaro
04830-290 - São Paulo, SP.

Cartas para o Editor devem ser enviadas a Technibus Editora Ltda., Av. Marquês de São Vicente, 10, CEP 01139-000, Barra Funda, São Paulo, SP - Fax: (011) 825.6869. Por razões de espaço ou clareza, as cartas poderão ser publicadas em forma reduzida. As cartas devem ser assinadas e trazer endereço e o telefone do autor.

Números atrasados

Tento em vão conseguir os exemplares de Technibus nº 0 e nº 1 que faltam para completar a minha coleção. Se a editora não os tiver em estoque, gostaria que divulgassem meu endereço para contato com quem dispor dos referidos exemplares.

André Luiz Soares Cândido
Av. Macambira, quadra 27, lote 14
Cachoeira Dourada
74363-240 - Goiânia, GO

Infelizmente essas edições estão esgotadas.

Mais miniaturas

Quero parabenizá-los pela ótima revista e pelas ótimas fotos publicadas. Também gostaria de saber onde posso encontrar miniaturas dos ônibus Paradiso GV 1450 e o GLS Bus Biarticulado.

Marcelo Silva Foshi
Diadema, SP

O André Lázaro (endereço nesta página) faz esse tipo de trabalho artesanal.

ESTA É A ÚNICA HORA EM QUE NÓS RECOMENDAMOS EXCESSO DE VELOCIDADE.



Com a abertura de mercado, seus produtos e serviços passaram a concorrer com o mundo inteiro praticamente da noite para o dia.

Você precisa investir em produção, em máquinas, equipamentos e veículos pesados.



Como fazer isso com rapidez e sem mexer no seu capital de giro?

A resposta é uma só: Leasing Itamarati.

O Itamarati tem uma equipe de leasing que pode criar soluções sob medida para cada empresa, profissional liberal ou proprietário rural.

E faz isso à toda velocidade.

FÁBRICA DE PNEUS...

...DE LONAS DE FREIO, COMPONENTES DE SUSPENSÃO,
DE CHASSIS, DE SEGURANÇA, DE CONFORTO...

ALGUMAS EMPRESAS QUE ESTÃO "FABRICANDO":

SP - Viação Itamarati
SP - E.A.O. Penha São Miguel
SP - Master Bus
SP - Auto V. Brasil Luxo
SP - VBTU Transp. Urb.
SP - Urca
SP - Viação Itacolomy
SP - Viação Real
SP - Emp. O. Guarulhos
SP - Osastur
SP - Viação Campos Elísio
SP - Viação Jabaquara
RJ - Auto V. Tijuca
RJ - Auto V. Acari
RJ - Rio Ita
RJ - Auto V. Alpha
RJ - Emp. T. Braso Lisboa
RJ - Viação Progresso
RJ - Transportes Barra
RJ - Auto V. Bangú
RJ - Transporte Estrela
RJ - Transportadora Tinguá
RJ - Viação Redentor
RJ - Viação Agulhas Negras
RJ - Viação Sul Fluminense
RJ - Viação Teresópolis
RJ - Viação Barra do Pirai
RJ - Expresso Pégaso
RJ - Master
RJ - V. N. Senhora Lourdes
RJ - Viação Verdun
RJ - Auto V. Jabour
RJ - Linda Barra Tour
RJ - Breda T. Turis. Rio
RJ - Auto Coml. Barra Mansa
RJ - Auto Ônibus Brasília
RJ - Auto V. Tijuca
RJ - Colitur T. Rodoviário
RJ - Friburgo Auto Ônibus

RJ - Rodov. A. Matias
RJ - T. Urbano Petrópolis
RJ - Viação Elite
RJ - V.N. Senhora Aparecida
RJ - Viação Petrópolis
RJ - Viação Rezendense
RJ - Viação Santo Antônio
RJ - Viação VAB
MG - Viação Vera Cruz
MG - Viação Avenida
MG - Viação Interminas
MG - Expresso Luziense
MG - Expresso Transamazonas
MG - Viação Carmo Sion
MG - Belacap
MG - Betânia Ônibus
MG - Viação Itamarati
MG - Viação Nova Suíssa
MG - Viação Pássaro Verde
MG - Viação Anchieta
MG - Saritur
MG - Viação Cisne
MG - Viação Brasília
MG - Coletivos Santa Mônica
MG - Expresso Duque de Caxias
MG - Viação Sagrada Família
MG - Viação Pará de Minas
MG - Viação Santo Afonso
MG - Expresso Santa Luzia
MG - Empresa São Gonçalo
ES - Viação Planeta
ES - Viação Pretti
GO - HP Transportes
GO - Guarani Transportes
GO - TCA Anápolis
CE - Organizações Guimaraes
CE - Transporte Pessoa
CE - Cialtra Emp. Transp.
CE - Transp. Irmãos Bezerra
PE - Real Alagoas
PE - Rodoviária Borborema



Mais de 10 mil veículos já andam por aí literalmente fabricando

pneus, lonas de freio e segurança. Pois, estão gastando **30% menos pneus, 40% menos lona de freio e reduzindo os acidentes em mais de 50%.**

Tudo isso com o uso do **DRIVEmaster®**, que reeduca o motorista e com isso reduz os esforços em curvas, freadas e arrancadas.

A fórmula é simples e fácil de ser usada.



Aumenta mais de 30%* na vida útil dos pneus

* Média comprovada em mais de uma centena de empresas

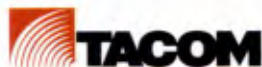
Converse conosco e comprove



0800 31-5222

(Ligação gratuita - horário: 8:15 às 12:00 e 13:00 às 18:00h.)

Atendimento personalizado em todo o Brasil



TECNOLOGIA EM CONTROLE DE FROTAS

Av. General David Sarnoff, 3.030 - CEP 32210-110 - Contagem - MG - Brasil
Tel.: (031) 333-3222 - Fax: (031) 333-8126

A Tacom poderá mostrar-lhe, gratuitamente, o que o **DRIVEmaster** oferece para sua economia. Preencha o cupom e nos envie. Faremos contato urgente.

Nome: _____

Empresa: _____

Cargo: _____

Endereço: _____

Cidade: _____ Estado: _____

CEP: _____ Tel: _____ Fax: _____

Tipo de empresa:

ônibus urbano

ônibus rodoviário

transporte de carga

Nº de veículos: _____



Tacomax está em 60% da frota paulistana

Criada em 1989, a FRT Tecnologia Eletrônica Ltda. já instalou mais de 6.600 equipamentos Tacomax em coletivos urbanos que rodam na cidade de São Paulo. Apenas em 1994, foram equipados três mil ônibus e a estimativa é fechar 1995 com mais 4.000 equipamentos rodando na capital paulista. Acessório de controle operacional, o Tacomax possui um sistema de alarme que avisa ao motorista a rotação ideal para a troca de marcha. Caso o limite seja ultrapassado, o aparelho registra o tempo que o motor trabalhou acima do estabelecido.

CMTO inicia renovação de frota

A Companhia Municipal de Transporte de Osasco, CMTO, na região da Grande São Paulo, iniciou a renovação de sua frota de 46 ônibus, com idade média de aproximadamente 12 anos. A intenção é trocar todos os veículos por chassis Ford 1618 com carroçaria Svelto, da Comil. No final do ano passado a empresa recebeu as primeiras cinco unidades e em agosto chegaram mais 12 unidades de Erechim, RS, para onde os chassis foram para ser vestidos. Fundada em 1986, a CMTO está em uma nova fase, segundo o gerente operacional, José Geraldo Setter. Adotou algumas medidas internas para redução de custos administrativos e operacionais. Com os ônibus novos, pretende ser um exemplo para as outras três operadoras da cidade, cujo sistema conta com 255 ônibus.

Serviço paulista do aeroporto de cara nova

O transporte de passageiros seletivo, operado pela Empresa de Ônibus Pássaro Marron, entrou em nova fase a partir de junho. Ligando o aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, a cinco pontos de negócios da cidade, as cinco linhas integrantes do serviço passam a ser servidas por modelos de veículos Paradiso, da Marcopolo, sobre chassis Mercedes-Benz, pintados de azul marinho com a inscrição Airport Service em vermelho (foto). Para inaugurar a nova etapa, foi criada uma linha entre o aeroporto e o Hotel Transamérica, na zona sul da cidade, que está sendo operada com o novo padrão. Os ônibus têm ar condicionado, música ambiente, toaletes a bordo e acessórios de segurança e melhor desempenho, como rodas de alumínio Alcoa. Segundo Luiz Carlos S. Franchim, superintendente de operação da gerenciadora das linhas, Empresa Me-



tropolitana de Transporte Urbano, EMTU, a Pássaro Marron substituirá gradativamente os 12 veículos que utiliza para essas linhas. A EMTU iniciou os serviços de operação do sistema aeroporto em 1988, em substituição ao metrô. Existem dois tipos de linhas. As seletivas são operadas pela Pássaro Marron e as suburbanas pela Danúbio Azul Ltda. Estas últimas partem da estação de metrô Bresser e utilizam oito veículos Padron, com duas portas, e dispõem de bloqueios eletrônicos.

B-1618 bate recorde de vendas



A venda de 129 unidades de chassis Ford B-1618 em três grandes lotes, em julho, fez com que a montadora batesse seu recorde de participação no segmento de ônibus urbano, desde o lançamento de seu produto, em abril de 1993. Os clientes foram o Sindicato das Empresas Transportadoras de Passageiros do Estado do Ceará, Selpec, a Transportadora Marituba e a Viação Perpétuo-Socorro, de Belém do Pará. A Ford al-

cançou 11,4% das vendas totais dos 1.834 veículos comercializados no mês de julho deste ano no Brasil, o que representa um crescimento do mercado da ordem de 162%, em relação a julho do ano passado.

No acumulado dos primeiros sete meses do ano o total comercializado cresceu 96,7%, representando 9.862 unidades vendidas, comparadas com 5.015 no mesmo período de 1994.

Em alto estilo

Será reinaugurada no próximo 18 de outubro, em Campinas, interior paulista, a revenda Sambaíba (foto) da marca Mercedes-Benz. A concessionária, que pertencia ao grupo inglês Wilson, Sons, foi comprada pelo grupo Belarmino, que opera uma frota de 1.700 ônibus nas cidades paulistas de São Paulo (capital), Campinas, Itu e Bragança.

A Sambaíba deverá fechar 1995 com um total de 450 veículos vendidos, sendo 80 unidades do modelo 180 e o restante dividido meio a meio entre ônibus e caminhões. No ano de 1994 a concessionária vendeu pouco mais de 100 veículos.



Uma mini-rodoviária particular

Marcelo Palinkas

Guidalberto Marques de Melo é dono de uma das raras estações rodoviárias particulares do país. Fica em Ribeirão Preto, interior paulista, e tem movimento mensal de 10 mil a 12 mil passageiros. A 7 km do centro da cidade e distante 3 km da via Anhanguera, o terminal começou no bar de Guidalberto, que aproveitava o ponto para vender passagens com destino a São Paulo.

O movimento cresceu, mas o conforto, não. "As pessoas ficavam sob sol e chuva. Foi aí que resolvi melhorar

o local. Mandei fazer uma cobertura".

São 12 as empresas de ônibus que passam pela rodoviária particular, mas o comerciante reclama das despesas e da falta de apoio. "Toda comissão que recebo pelas vendas é gasto na manutenção", queixa-se Guidalberto, cuja rodoviária conta com lanchonete, banheiros e sala para fiscais do DNER/DER. "Temos posto policial, mas a Polícia Militar alega que falta material humano para se instalar ali", conclui o comerciante.

Nórdica tem ISO

A Nórdica, da marca Volvo, foi o primeiro concessionário de ônibus e caminhões da América Latina a receber o certificado de qualidade ISO 9002, conferido pela Fundação Vanzolini.

Daqui para frente, com ISO ou sem, qualidade e eficiência no pré e pós-venda nunca mais serão figuras de retórica. Daí, exemplos como o da Nórdica têm tudo para ser imitados.

Marcopolo amplia diretoria

A Marcopolo ampliou sua diretoria executiva e nomeou três novos diretores. Na área comercial, assumiu Carlos Casiraghi; na administrativo-financeira, Carlos Zignani, e, na diretoria operacional, Moacir Moroni.



Casiraghi, Zignani e Moroni (da esq. para a dir.)

Homologação hispano-brasileira

O secretário-executivo da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, João de Deus Passos, assinou, em junho passado, homologação de sistema para emissão de cupom fiscal de documentação de serviço de transporte de passageiros, desenvolvido pela empresa espanhola Asel S.A.. O parecer técnico da Comissão Permanente do Imposto sobre Comercialização de Mercadorias e Serviços, ICMS, especifica a operação e manuseio de equipamentos da marca Astick, modelos 100 e L (ver artigo sobre a utilização em Technibus nº 23).

Busscar. Melhor para o passageiro. Muito melhor para você.

JUM BUSS 380 T. Sofisticação para o ônibus turismo e rodoviário de luxo.



JUM BUSS. Linha em três versões: 380, 360 e 340. Para plataforma e chassis de 2 ou 3 eixos.

EL BUSS. Linha em duas versões: 340 e 320. Solução adequada para chassis com motores dianteiros.

URBANUS'S. Desenvolvido para todos os chassis e plataformas normais, articulados e biarticulados



JUM BUSS 340



JUM BUSS 360



EL BUSS 320



EL BUSS 340



URBANUS'S

Você vai gostar. A Busscar criou novas soluções para sua empresa obter a máxima rentabilidade e oferecer viagens cada vez mais confortáveis e seguras a seus passageiros. Para cada segmento de transporte - rodoviário, turismo ou urbano - a Busscar oferece possibilidades inovadoras, de lay-out e acabamento, gerando configurações específicas a partir dos itens disponíveis em todos os seus modelos de carrocerias. Isso significa melhores soluções para as suas necessidades. Afinal, o passageiro sempre merece o melhor.



BUSSCAR
A MARCA DO ÔNIBUS
NIELSON

Tel. (0474) 35-1133 Fax (0474) 41-1103
Joinville - SC - Brasil

Soluções de curto prazo para as rodovias

João Batista L.P. Saadi*

"A função do Estado não é prestar serviços, mas garantir que eles sejam prestados", Mario Cuomo, governador de Nova York.

Atualmente é mais que natural e merecida a inquietação da população com a precariedade das rodovias brasileiras e, infelizmente, nenhuma providência das autoridades, mesmo de emergência, foi tomada para recuperar a malha rodoviária.

A revolta dos usuários é ainda maior, uma vez que importantes rodovias federais (Dutra, Régis Bittencourt, Fernão Dias) com elevadas densidades de tráfego possuem um padrão mínimo de segurança, resultando em acidentes com perdas de vidas humanas.

A malha rodoviária brasileira é responsável pela movimentação de 60% de cargas transportadas no território nacional.

A crise a que chegou o governo, que não mais investiu em recuperação e conservação de nossas rodovias, vem de 1988, com a atual Constituição que, ao transferir para os governos estaduais e municipais, a arrecadação de tributos, (como os incidentes sobre o consumo de combustíveis e lubrificantes, propriedade de veículos, fretes rodoviários) não repassou responsabilidades e encargos, tornando a parte da malha federal passível de ser descentralizada.

A consequência desses fatos é um aumento desenfreado dos custos operacionais das empresas de ônibus, causado pelo desgaste de pneus e motores, maior consumo de combustível e tempo de paralisação dos ônibus nas oficinas para a devida manutenção.

Cabe ressaltar que o tempo de viagem aumenta consideravelmente, em alguns casos em até 30%, exigindo das empresas maior número de carros, mas, infelizmente, as operadoras de ônibus, no final, transportam o mesmo número de passageiro.

O transporte rodoviário é e continuará a ser importante, em razão da amplitude da infra-estrutura viária e da flexibilidade

de de sua operação.

Entendemos que, por sua importância, a malha rodoviária exige soluções alternativas de curto prazo.

Uma alternativa seria a volta do Fundo Rodoviário Nacional, com a alocação de recursos já existentes, ou seja, o Imposto de Importação de Petróleo, que hoje é destinado à Petrobrás.

A previsão de aportes destes recursos é de US\$ 500 milhões/ano.

A segunda opção seria a privatização das estradas, o que também está sendo apontada como alternativa viável, uma vez que, no bojo das reformas constitucionais esta privatização está aprovada pelo Congresso Nacional, através da Lei de Concessões nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

A ponte Rio-Niterói começará a ser operada em regime de concessão pelo consórcio Andrade Gutierrez/Camargo Correa por um prazo de 20 anos, quando serão investidos US\$ 350 milhões, destinados à recuperação e posterior manutenção dos 14 km da ponte. O consórcio vencedor poderá efetuar a cobrança de pedágio em torno de US\$ 0,80.

A BR-040 Rio-Juiz de Fora, também será operada pela iniciativa privada. A construtora Queiroz Galvão, vencedora, terá 25 anos para a exploração dos 179 km da via, comprometendo-se por contrato a investir US\$ 250 milhões, sendo remunerada nos três pedágios a serem instalados, à razão de US\$ 2,00/veículo para cada trecho.

Por parte do governo paulista, espera-se que até dezembro o sistema Anhanguera/Bandeirantes esteja operando pela iniciativa privada por um período de 20 anos.

Essas medidas poderão resolver parcialmente o problema da deterioração da malha rodoviária, exigindo-se da sociedade uma cobrança ao governo, para que nossas estradas sejam seguras e permitam aos usuários chegarem sãos e salvos aos seus destinos.

* Diretor-executivo do Banco Fibra



Do boi ao ônibus em meio século

Neste 1995 completa-se meio século desde que Edgard de Abreu Magalhães (foto) venceu o percurso entre Paramirim e Brumado, na Bahia, conduzindo pessoas em cima de carro de boi.

Hoje, a empresa de Magalhães, a Viação Novo Horizonte, com 320 ônibus, além das marcas Mercedes-Benz e Scania, começa a operar Volkswagen 16.180 com carroceria Comil, de piso levantado na linha São Paulo-Brumado. Uma aplicação de longa distância, inédita neste tipo de chassi, com motor frontal.

Magalhães lembra que depois do carro de boi, na década de 40, foi, nos anos 50, dirigir caminhão, primeiro um Chevrolet Brasil, depois um Ford Rocket, ambos movidos a gasolina.

"Passei muitos anos transportando pessoas da Bahia para São Paulo", lembra o empresário. Era o chamado transporte "pau-de-arara", uma referência ao sistema empregado: os migrantes viajavam empoleirados em cima da carroceria de caminhão.

Camilo comanda a engenharia da Nielson

Depois de 21 anos e meio na Marcopolo, Antônio Camilo Policastro, 37 de idade, assumiu a diretoria que cuida das atividades técnicas e industriais das Carrocerias Nielson, de Joinville, SC. Camilo, como é conhecido, está de casa nova desde 1º de agosto. Sob seu comando está a engenharia de produtos e de produção, além das áreas de qualidade, compras e assistência técnica. Na Marcopolo, de Caxias do Sul, RS, era o gerente de engenharia.



A Castrol lubrifica carros. E quem transporta carros.



Mais articulados em Campinas



Com o novo lote de articulados Volvo/Busscar adquirido pela Transportes Urbanos de Campinas, Tuca, a frota desse tipo de veículo na cidade cresce para 46 unidades.

Há dois anos, o sistema campineiro

contava com apenas seis articulados. Segundo o secretário de Transportes de Campinas, Jurandir Fernandes, até o final do ano a cidade terá 70 articulados, com capacidade para transportar 180 passageiros cada um.

Belo Horizonte mudará sistema

O sistema de transporte urbano da capital mineira passará por uma profunda modificação até 1997, com reestruturação de linhas e tipos de veículo. Consultorias especializadas concluirão, até o final do ano, as mudanças necessárias à readequação. Segundo Cristina de Paula, coordenadora do projeto, batizado de BHBUS 1997, o primeiro passo para a melhoria dos serviços foi dado em 1993, quando se estabeleceu a obrigatoriedade de renovação de frota com veículos de motor central ou traseiro e de bancos estofados. Hoje, dos 2.584 veículos que compõem a frota do sistema, 517 já têm motor central ou traseiro e degrau padronizado pela Conmetro. o banco estofado já está em 139 ônibus.

Rio de Janeiro discute transporte

De 3 a 7 de outubro o Rio de Janeiro receberá técnicos e transportadores de passageiros de todo o país para a sétima Etransport, promovida pela Fetranspor, e para a 1ª Fetransrio, feira de produtos e serviços do setor, organizada pela Technibus Eventos. O encontro discutirá temas como recursos humanos associados à qualidade, gestão da qualidade, nova lei das concessões. Na Fetransrio, nomes como Mercedes-Benz, Marcopolo, Nielson, Caio e Ciferal já têm espaço reservado.

BMG com os gaúchos

A Associação Transportes de Passageiros, ATP, entidade que reúne as empresas de Porto Alegre, recebeu o banco BMG no tradicional almoço de associados para apresentação da instituição. Atuante no segmento de transporte por ônibus na região, o BMG está intensificando suas atividades este ano, de acordo com Renato Pires Vargas, gerente de negócios. Na oportunidade, o diretor-presidente do banco, ex-ministro João Batista de Abreu, falou aos presentes sobre a atual situação econômica do país e as perspectivas do mercado diante da estabilização da moeda.

Imagem do transporte urbano está pior



Os usuários habituais do transporte coletivo de São Paulo e da região do Grande ABC, em São Paulo, apontaram uma queda de qualidade nos serviços que utilizam, no período de novembro de 1994 a junho de 1995, em relação ao mesmo período do ano anterior. A conclusão saiu dos registros das pesquisas realizadas periodicamente pelo Instituto Gallup em parceria com entidades do transporte urbano e rodoviário do estado de São Paulo. Foram registradas duas exceções. Para esses usuários, apenas o transporte oferecido pela Empresa Me-

tropolitana de Transportes Urbanos, EMTU, em corredores especiais (foto), e pela CPTM/Fepasa melhorou. A empresa mais criticada foi a CPTM/CBTU, que serve o subúrbio paulistano por trilhos. Anteriormente já havia sido considerada muito ruim. O transporte coletivo sobre pneus da cidade de São Paulo caiu de 29 pontos positivos para 16 positivos. Pelos critérios do Gallup, a avaliação passa em uma faixa numérica de 100 positivos a 100 negativos. Os extremos podem ser considerados excelente e péssimo.

Marcopolo entra no piso baixo



A Marcopolo, de Caxias do Sul, concretizou no final de agosto o primeiro ônibus produzido dentro do sistema *low-entry*, como é conhecido o piso de entrada totalmente rebaixado.

A carroceria, modelo Torino GV-LE, foi construída sobre um chassi B10 BL, da Volvo sueca. O veículo será testado inicialmente no Kuwait, onde já rodam mais de 200 carrocerias urbanas Marcopolo.

O piso baixo é, sem dúvida, uma evolução da indústria de ônibus para atender à exigência cada vez mais forte em relação à facilidade de embarque e desembarque dos passageiros, sejam quais forem suas condições físicas.

Com o *low-entry*, a Marcopolo completa sua gama de ônibus urbanos integrada por outras cinco versões: estândar, Ligeirinho, cinco portas, biarticulado e trólebus.

Osvaldo de Almeida Santos Filho e Francisco José Santos, diretores da Viação Anapolina, de Brasília, DF, informam que a empresa, com 380 ônibus, todos Volvo, acaba de comprar 10 unidades B10M 6x2, com carroceria Marcopolo, equipada com sanitário e ar condicionado. A empresa, que opera em linhas interestaduais e urbanas em Brasília e Goiás, tem, ainda, na Nielson, a marca predominante de carroceria.

Agosto foi ótimo em vendas de carrocerias. Foi um dos melhores – de todos os tempos – da Marcopolo, empresa que deverá fechar o ano com um total de 4,5 mil carrocerias produzidas, 30% das quais para o mercado de exportação. O Chile é o principal comprador. A Marcopolo prevê encerrar 1995 com faturamento de R\$ 220 milhões.

O grande entrave para o deslanche do programa de corredores de ônibus de São Paulo é o receio dos bancos de financiar as obras de infra-estrutura. Diante disso, teme-se pela sorte do programa de 1,3 mil ônibus.

A Carrocerias Nielson está aprontando sua primeira carroceria Low Driver. O exemplar foi vendido para a Floritur, empresa da capital catarinense. É construída sobre um chassi Scania KT 113. O veículo tem 13,20 m de comprimento.

Outras duas encomendas de Low Driver da Nielson foram feitas pela Brujula, empresa paraguaia. Neste caso, o chassi, KT 113, incorpora um segundo eixo dianteiro direcional. A preparação do chassi, na configuração 8x2, foi feita pela HVR, coligada da Nielson, sob assessoria da Scania. O veículo tem 14 m de comprimento.

Já a Nielson, de Joinville, SC, segundo seu presidente, Harold Nielson, deverá encerrar o ano com 25% da produção destinados à exportação. Peru e Equador são importadores destacados. México e Argentina, ao contrário, pisaram no freio.

A Itacolomi, empresa com cerca de 100 ônibus urbanos de Campinas, SP, esteve para ser comprada pelo grupo Elarmino, o maior operador da cidade. "O comprador esteve durante uma semana acompanhando o movimento na garagem da Itacolomi, mas o negócio acabou não sendo fechado", confidencia uma fonte.

A Expobus' 96, mostra organizada e promovida pela Technibus Eventos, com apoio das publicações Technibus, Transporte Moderno e Rodofax, já tem data marcada: será no último trimestre do ano.

Uma das boas novidades dos novos biarticulados do eixo Norte-Sul de Curitiba (ver reportagem nesta edição) é a sonorização automatizada que informa aos passageiros o nome da estação mais próxima e indica as portas a serem utilizadas para desembarque. O sistema, inédito no Brasil, custou R\$ 300,00 por veículo e é acionado toda vez que for apertado o botão que fecha a porta do ônibus.