

TECHNI bus

ANO 1 • NÚMERO 2 • AGOSTO/91



Gás, a opção mais natural

A moderna manutenção

■
O sequestro ameaça

■
Scania, 80 anos de ônibus

**Você tem muitas razões para escolher um
E muitos Mercedes-Benz para escolher com**



Mercedes-Benz. a razão.



A qualidade do meio ambiente é respeitada pela tecnologia Mercedes-Benz. Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE.

A Mercedes-Benz tem o veículo certo para a sua necessidade.

Optar por um Mercedes-Benz é usar a razão e o bom senso. Primeiro porque os veículos Mercedes-Benz são de reconhecida confiabilidade, resistência, durabilidade e alto valor de revenda. E depois porque nenhuma outra marca oferece tantas opções para você fazer a escolha certa. São 8 modelos de ônibus monobloco e 36 de caminhões que formam a mais completa linha de veículos comerciais do País.

A assessoria Mercedes-Benz está com você antes mesmo da compra.

A Mercedes-Benz usa toda a sua experiência no transporte de carga e de passageiros para ajudar você na escolha do veículo e do equipamento mais adequado. Com isso, você garante maior vida útil para a sua frota, com economia de manutenção e racionalização do uso. A assessoria Mercedes-Benz faz também testes dinâmicos de veículos, com análise de desempenho, para você saber quanto vai render o Mercedes-Benz na sua frota.

Após a compra, a Mercedes-Benz continua ao seu lado.

Ao adquirir um Mercedes-Benz, você passa a receber todo o apoio para o seu negócio de transporte. Do controle de custos operacionais ao treinamento para mecânicos e motoristas. E mais: você passa a contar com uma rede de 382 pontos de apoio especializados em veículos comerciais, oferecendo serviços de manutenção em instalações apropriadas, com ferramental específico e estoque de peças genuínas que facilita a reposição imediata. E ainda o "Serviço Mercedes-Benz 24 Horas" para atendimento de emergência pelo telefone.

Passar no seu Concessionário Mercedes-Benz e usar a razão. Depois, é só usar os muitos serviços Mercedes-Benz, para rodar tranqüilo por muitos anos.

**Mercedes-Benz.
Dá resultado.**



Mercedes-Benz



MARCA DE MILHÕES DE PASSAGEIROS

Em 1991, a Marcopolo atingiu a marca dos 60 mil ônibus produzidos. Uma performance que se impõe pela qualidade. No Brasil e no exterior, a presença de uma tecnologia de vanguarda no exigente mercado de transporte coletivo. Por muitos caminhos e estradas, a Marcopolo já conquistou milhões de passageiros.



ÍNDICE

GÁS NATURAL

Incertezas prejudicam crescimento da frota de ônibus a gás

19

TRANSPORTE URBANO

Pesquisa revela necessidades do setor até o ano 2000

26

HISTÓRIA

Aos 100 anos, Scania comemora também 80 anos na fabricação de ônibus

33

MANUTENÇÃO

A moderna manutenção amplia a vida útil de equipamentos e componentes

39

SEGURANÇA

Os empresários de transporte precisam se proteger dos seqüestros

47

SERVIÇO

- atendimento com hora marcada 23
- Rio tem revenda exclusiva de ônibus 23

REVENDA

- Urbano traz micros coreanos 25

FRETAMENTO

- Empresário quer fundar federação 36

OPERAÇÃO

- Inversão de acesso evita caronas 43
- Linhas-leito não suportam concorrência 44

SEGURANÇA

- Reciclagem evita acidentes 51

SEÇÕES

Ponto de vista 7

Cartas 8

Panorama 11

Dicas 52

Índice de anunciantes 55

Galeria 56

Opinião 58

EXPEDIENTE

Diretores: Odair Vicente Locanto, Jurandir José de Oliveira e Marcelo Ricardo Fontana.



Diretor

Marcelo Fontana

Editor

Pedro Bartholomeu Neto

Editadora-assistente

Ligia Maria Cruz

Consultor

Ariverson Feltrin

Colaboradores

Antonio Marques (texto), Celso Morais, Cláudio Arouca e Walter Craveiro (fotos)

Chefe de arte

Eduardo de Gragnani Júnior

Montagem e fotocomposição

Linoart

Fotolitos

Grafcolor

Impressão

OESP Gráfica S.A.

Secretária da Redação

Clarice Kazue Sato

Jornalista responsável

Pedro Bartholomeu Neto
(MTB 12 920)

Publicidade

Solange de Oliveira Bello

Assinaturas

Anual: Cr\$ 10.000,00 (8 edições)
Pedidos por cheque nominal à
TechniBus Editora Ltda.
Exemplar Avulso: Cr\$ 1.250,00

Administração, Redação, Publicidade e Distribuição:

Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139 - São Paulo, SP
Tel. (011) 67-1770
Fax. (011) 67-8173

Circulação

11 000 exemplares

TechniBus circula no mês
subseqüente ao de capa

*As opiniões contidas nos
artigos assinados não são
necessariamente as
mesmas de TechniBus*

CGC 65 633 232/0001-22
Registro Jucesp 35209992653
Inscrição estadual:
112 932 190 112

“VI GRATULERAR SCANIA FÖR 100 ÅRS KVALITET”

(Scania, parabéns pelos 100 anos de qualidade)



No ano do centenário Scania,
comemoramos também o primeiro lugar em
vendas de ônibus urbanos no Brasil,
o maior mercado Scania do mundo.

MOVESA
SCANIA É A NOSSA MARCA.

SALVADOR
Tel.: (071) 594-9911

FEIRA DE SANTANA
Tel.: (075) 221-3434

VITÓRIA DA CONQUISTA
Tel.: (073) 422-5135

ARACAJU
Tel.: (079) 224-1204

BARREIRAS
Tel.: (073) 811-1931

Carrossel

Não é nada fácil descobrir o que é importante ou não neste país. Conhecido como um mês fatídico, agosto não deixou de produzir um fato não menos trágico. Ninguém explicou, mas uma tal de Gabriela Rivera, atriz mexicana, tomou de assalto todo país. E em grande estilo. Mereceu as principais páginas do veículo de maior circulação nacional, a revista *Veja*, entrevistou-se com o presidente, desceu a rampa e mereceu longos minutos de reportagens nas redes de televisão. E ninguém sabe por quê. Assim são as coisas por aqui. Muita mídia, mas pouca ação efetiva para resolver os problemas que temos. Com relação ao transporte, como não poderia deixar de ser, as coisas não são diferentes. Tietagem demais, soluções de menos.

Foto de Walter Craveiro



Senão, vejamos. Não é de hoje que o transporte urbano é o mais alto trampolim político do país e com força bastante para perenizar qualquer prefeito como administrador exemplar, principalmente diante das camadas mais carentes de população, que afinal são as mais numerosas na hora de abrir as urnas.

Os políticos, de olho nessa característica, e dependendo do seu grau de demagogia, usam o ônibus como *outdoor* ambulante, que faz as ve-

zes de palanque permanente, perpetuando sua atuação com frases de efeito, pincladas nas carrocerias. Pura mídia. Mesmo objetivo daqueles que pensam que administrar a frota é mudar sua pintura.

Mas, tão preocupados são os prefeitos com a oferta de uma tarifa mais acessível, que se esquecem eles do que poderiam fazer para que o direito do cidadão fosse realmente respeitado. O que se vê, infelizmente, é o lançamento de mais e mais cortinas de fumaça, casos do Vale-transporte, que muitas indústrias estão substituindo por ônibus fretados; o Passe-fácil e até débeis propostas como a Tarifa-zero. Boa parte delas com forte apelo à corrupção.

Enquanto prefeitos das principais cidades brasileiras fazem turismo sob o pretexto de participar de seminários à beira-mar num esforço evidente de buscar divulgação em outras praças (de novo a mídia), soluções deixam de ser adotadas, embora não se encontrem a mais de um palmo dos seus narizes.

Os empresários, por sua vez, têm razoável parcela de culpa, pois às vésperas do século 21 ainda se pode flagrá-los comparando tarifas, simplesmente pelo número de cruzeiros. A conta não é bem essa.

Já são conhecidos vários exemplos no país em que a tarifa nominal não representa nada. Ela depende sim é do apetite da burocracia, que tem o poder de fazê-la justa ou injusta, independente do preço cobrado. Salvo, é claro, aquelas historicamente aviltadas.

Portanto, a exemplo do déficit público federal que contamina toda a saúde da economia do país, a nível municipal a solução está principalmente dentro dos limites urbanos. A primeira providência a tomar é varrer do mapa empresas municipais que sugam o dinheiro do povo pela sua incompetência e deformam as tarifas para satisfazer seus próprios vícios.

Está na hora de acabar com essas empresas de ninguém. ■

Pedro Bartholomeu Neto

O que é bom para o Brasil é bom para os Estados Unidos

Li com grande entusiasmo a nova revista TechniBus n.º 0, que merece os melhores cumprimentos pela sua qualidade.

Mas não posso deixar de comentar algumas matérias ali estampadas. A com o título de "A Estrela Sobe", foi para mim uma grande recompensa por toda a luta — e seus dissabores — que um punhado de técnicos empreendeu comigo, a partir de 1977, quando resolvemos modernizar o ônibus urbano brasileiro. Contra as opiniões dominantes, acabamos por especificar um veículo inteiramente modernizado, provando que ele seria útil e necessário à melhoria dos transportes urbanos. Nasceu o moderno trólebus da CMTC, ao qual se seguiu o Padron, da EBTU e Geipot.

Hoje, essas especificação servem de base para os ônibus brasileiros vendidos nos Estados Unidos. Afinal, o que é bom para os brasileiros ficou bom para os americanos...

Ao lado dessa matéria está a notícia da grande aquisição de modernos ônibus pelo grupo Ruas de São Paulo. E dizer-se que empresários e fabricantes argumentavam, em 1977, que um ônibus assim moderno seria anti-econômico, procurando contrariar a nossa opinião, radicalmente oposta.

Mas a primeira matéria citada faz-me recordar ainda que o nosso projeto na CMTC previa duas vertentes: um ônibus elétrico e outro a álcool, a partir do mesmo veículo básico. Enquanto isso, o Instituto Mauá de

Tecnologia enveredou pela pesquisa, encomendada pela Cesp - Companhia Energética de São Paulo, da aplicação do metanol em motores de caminhão e ônibus.

Contudo, o Brasil descreu dos brasileiros. Os trólebus, apesar de industrializados, não tiveram mais encomendas; e o projeto metanol morreu.

Agora, os norte-americanos encomendam o ônibus brasileiro para usá-lo com diesel ou metanol. Mas o querem com transmissão automática — como nós preconizávamos 14 anos atrás para o padrão brasileiro — e dotado de um computador de bordo, tal como o utilizou pioneiramente o Instituto Mauá, em seu protótipo de trólebus de corrente alternada, desenvolvido com o apoio da Finep - Financiadora de Estudos e Projetos.

O nosso ônibus a álcool, que eu pretendi desenvolver com o ITA - Instituto Tecnológico da Aeronáutica, nunca saiu. Mas o Brasil consagrou o automóvel a álcool, com tecnologia tupiniquim. Só que agora autoridades nossas querem acabar com ele também.

Enquanto isso, o vice-Presidente da General Motors do Brasil, André Beer, me afirmava dias atrás, que os automóveis em futuro próximo serão a álcool/ou elétricos.

Deus salve a América, dizem eles lá. Mas temos esperança de que Deus salve também o Brasil, pois afinal ele é brasileiro.

Adriano Murgel Branco

diretor do Instituto Mauá de Tecnologia
São Paulo, SP

Bela e minuciosa

Aceitem os nossos cumprimentos pelo lançamento da bela e minuciosa revista TechniBus. Acreditamos que ela surge em momento muito oportuno, pois poderá documentar — com opiniões próprias e talento — o espetacular desempenho do mercado nacional de ônibus, que já no primeiro semestre registrou volume recorde de negócios.

Para nós, é também motivo de satisfação reencontrar os dedicados jornalistas Pedro Bartholomeu Neto e Ligia Maria Cruz empenhados em uma publicação dirigida ao setor de transportes.

Inayá Segura e José Eduardo Gonçalves

Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo
São Paulo, SP



Satisfação

Recebi com muita satisfação o número de lançamento da TechniBus, que já deu uma mostra de como essa publicação é e será importante para todos aqueles que, como eu, são admiradores e entusiastas do ônibus. Informo também que nós do Transclube-Rio estaremos fazendo o máximo possível para divulgar TechniBus entre os nossos sócios.

Pedro Guimarães Oliveira

Turismo Santa Bárbara Ltda.
Rio de Janeiro, RJ

Do ramo

Gostaria de parabenizá-los pelo excelente trabalho que está sendo realizado pela equipe desta revista. Trabalho na área de engenharia há 10 anos e sou bastante crítico em relação às matérias publicadas por outras revistas que tratam também de ônibus. A equipe que editou as matérias publicadas em TechniBus mostrou ter um ótimo conhecimento do ramo e espero que contribuam ainda mais e de maneira bem crítica. É por esse motivo que fiquei interessado no trabalho desta revista. Nosso mercado, usuário, técnicos e o país precisam de uma publicação como esta. Sugiro a seguir alguns assuntos, que acredito serem de grande valia para o setor.

eng.º Otto Guerra Fialho

Engenharia do Produto da Scania do Brasil
São Bernardo do Campo, SP

Otto, anotamos todas as suas sugestões. Obrigado.

O que faltava

Sou leitor da TechniBus, a revista que faltava para aqueles que lidam com o mundo dos transportes de passageiros, nos sistemas urbano e rodoviário. Acho TechniBus uma revista muito completa, tanto para donos de empresas, fabricantes e aqueles que trabalham com ônibus. Gostaria de sugerir que a revista tenha uma parte destinada a cartas, estudem minha idéia.

Marcos Alexandre

Bus and Company
São Paulo, SP

Marcos, a seção cartas, como você está vendo, já está incluída no corpo da revista. Só a editamos no número 2 da TechniBus porque toda a correspondência foi, e continuará sendo, espontânea.

Modernidade

Queremos congratular-nos efusivamente com toda a equipe da TechniBus pelo resultado alcançado. A paginação, *lay-out*, o *mix* no conteúdo de texto e o estilo redacional, tudo enfim transmite de forma nítida e coerente uma preocupação máxima com modernidade e qualidade. Vocês falam em sua própria apresentação: "Com esse mesmo cuidado TechniBus tratará de sua própria imagem, apresentando-se como uma revista agradável de se ler e ver e recheada com uma diversificada pauta de reportagens..." Pois foi isso mesmo que vocês atingiram.

Raramente se vê um "recém-nascido, perfeito, com tudo no lugar. Pois sua revista, metaforicamente falando, é o bebê perfeito. Cuidem para que ela continue assim e não regrida. Gostaríamos de nos colocar inteiramente ao dispor da equipe editorial para quaisquer contribuições.

Paulo G. Stirnimann e Michael C. Pondorf

Rolamentos Fag Ltda.
São Paulo, SP

Alto nível

É com grande entusiasmo que registramos o lançamento de uma publicação de alto nível e elevado padrão técnico como TechniBus no mercado de revistas especializadas. A diretoria da Ciferal parabeniza toda a equipe da revista TechniBus pelo excelente trabalho e espera que esse veículo possa contribuir para o desenvolvimento do setor de transporte do país.

Lélis Marcos Teixeira

Diretor-Presidente da Ciferal Comércio e Indústria.
Rio de Janeiro, RJ

Conteúdo

Examinei com interesse o primeiro número da revista TechniBus, que me causou a melhor impressão, tanto pela apresentação gráfica como pelo seu conteúdo. Parabéns a toda equipe e votos de sucesso. Oportunamente não hesitarei em usar a seção "Opinião", para discutir temas de interesse do público, o que segundo a própria revista é a sua meta.

Cloraldino Soares Severo

Ex-Ministro dos Transportes e Diretor Presidente da CS&A Consultoria.
Porto Alegre, RS

Não hesite.

Lacuna

Em nome da Diretoria, associados e funcionários da ABTI, cumprimentamos a iniciativa de editar um veículo especializado em transporte de passageiros no Brasil, preenchendo uma lacuna existente. Parabéns pela ousadia. Desejamos sucesso nessa empreitada. Saudações.

Nilo Alberto Caheté

Secretário Executivo da ABTI — Associação Brasileira de Transportadores Internacionais.
Rio de Janeiro, RJ

Momento Oportuno

A revista TechniBus chega num momento muito oportuno, no qual é necessário entrar em contato com o máximo de informações para resolver os numerosos problemas do nosso transporte de passageiros.

Manoel Roberto Pessoa

Woerner Sistemas de Lubrificação
São Paulo, SP

Sucesso

Pela apresentação da revista TechniBus, temos certeza do grande sucesso deste veículo num futuro bem próximo. Nossos parabéns.

Rubens Lopes

Diretor da Embú Borracha e Auto Peças.
São Paulo, SP

Nível editorial

Elogiamos o excelente nível editorial de TechniBus. Parabéns.

Maria da Conceição da Silva Barbosa

Wazary Propaganda
Rio de Janeiro, RJ

Qualidade

Recebemos com muita satisfação o exemplar zero deste novo projeto. Sem dúvida, a qualidade gráfica e editorial está num nível bastante elevado. Estamos torcendo para que esse novo empreendimento aconteça com toda força.

Luiz Vitiello Júnior

Assessoria de Comunicação Social da Isapar — Petróleo Ipiranga Participações S.A.
São Paulo, SP

Vida longa

Cumprimentamos toda a equipe da revista TechniBus pelo número zero da nova publicação, à qual expressamos vida longa.

Ciro Dias dos Reis

Diretor Adjunto de Assuntos Institucionais da Anfavea
São Paulo, SP

Objetividade

Saudamos o nascimento deste tão necessário veículo de comunicação especializado no transporte de passageiros sobre rodas. Parabéns também pela objetividade e clareza das notícias. Um grande futuro.

José Alfredo O. de Medeiros

Diretor da Vipel Viaturas e Peças
Recife, PE

Linguagem clara

A revista TechniBus agradeu de imediato nossa administração. Numa linguagem clara e ao mesmo tempo técnica, fica notória a intenção dos bons ensinamentos, no que se relaciona ao transporte em ônibus. Uma iniciativa louvável e que deve perdurar. Lemos com atenção, na pág. 36, "Estado de Emergência" e ficamos interessados em maiores informações sobre as peúculas reflexivas.

Diretoria

Floresta Negra Transporte e Turismo
Ascurra, SC

Atendido.

Leitura obrigatória

Parabéns pelo primeiro número da TechniBus. Muito interessante. Boa diagramação, boa pauta, leitura obrigatória. O setor estava mesmo precisando de uma publicação como essa. Boa sorte.

Osní, Beraldo, Ulisses e J. Pedro

Assessoria de Imprensa da Volvo do Brasil
Curitiba, PR

Votos de sucesso

Parabenizo a equipe de TechniBus pelo primeiro número dessa nova publicação especializada. Meus votos de sucesso para a iniciativa.

Jacy de Souza Mendonça

Presidente da Anfavea
São Paulo, SP

Cartas para: TECHNIBUS, Editor, av. Marquês de São Vicente, 10 — CEP 01139 — São Paulo, SP. Por razões de espaço ou clareza, as cartas podem ser publicadas resumidamente.

Tecnologia.
**Para nós, a principal razão de
reinvestir é entregar um veículo
cada vez melhor ao nosso cliente**



THAMCO

TECHNI
bus

A

INFORMAÇÃO QUE VOCÊ PRECISA

Receba TechniBus em primeira mão.
Uma revista totalmente dedicada
ao seu setor e um instrumento
imprescindível para sua atualização
sobre tudo que acontece
no segmento de ônibus.

APROVEITE



GARANTA A SUA TECHNIBUS DESDE JÁ.

ASSINATURA ANUAL (8 EDIÇÕES) POR APENAS Cr\$ 10.000,00

Desejo ser assinante da revista TechniBus. Para isso, estou enviando

o cheque n° _____ do banco _____
nominal à TechniBus Editora Ltda.

Opções: Cobrança bancária ou telefone (011) 825-3044 com
Clarice.

Nome da empresa _____

CGC _____ Inscrição estadual _____

Atividade _____ Endereço _____

Cidade _____ Estado _____

CEP _____

Nome do assinante _____

Cargo _____ Telefone _____ DDD _____

Telex _____ Fax _____

Endereço residencial _____ Cidade _____

Estado _____ CEP _____ Telefone _____

Desejo receber meu exemplar em casa na empresa

Recibo em nome do assinante da empresa

Data _____ Assinatura e carimbo _____

PRT/SP 6426/91
UP-AG.CENTRAL
DR/SÃO PAULO

CARTÃO-RESPOSTA NÃO É NECESSÁRIO SELAR

O selo será pago por
TECHNIBUS EDITORA LTDA.

05999 São Paulo SP

TechniBus é indispensável.



Vale-tudo em Maceió

A precariedade do transporte coletivo da capital alagoana está provocando uma verdadeira invasão de transportadores clandestinos. Os kombistas, como são conhecidos, motivados pela incompetência do governo municipal, lançaram-se às ruas à cata de passageiros e estão deixando empresas e taxistas em polvorosa.

Enquanto as operadoras reclamam uma queda de 35% na utilização dos ônibus por seus passageiros cativos, os kombistas partem para o vale-tudo: cobrem os itinerários dos ônibus e outros inexistentes, cobrando uma tarifa de Cr\$ 150,00 (quase o dobro da cobrada nos ônibus), não sofrem fiscalização e nem pagam impostos, tudo isto com o aval popular. É uma maravilha!

Apesar do mandado de segurança movido pelas empresas, eles continuam desafiando a lei e já fundaram até uma associação, a AMAM-Associação dos Motoris-



tas Autônomos de Maceió, formada para defender os direitos dos 70 kombistas que circulam na cidade. A idéia não é nova, outras 46 kombis operam no transporte intermunicipal (entre 30 e 40 km) há alguns anos, ligando Maceió a Mal. Deodoro e Barra de S. Miguel, por exemplo, com tarifas de Cr\$ 200 a 350,00, respectivamente. Como não há transporte regular de ônibus para esses locais, as pessoas que lá residem e trabalham em Maceió ficam abandonadas. Para esses frotistas, que confessam ter apoio da primeira-dama do estado, não há ilegalidade: "vivemos das falhas das empresas". Enquanto o circo pega fogo, o superintendente dos transportes, Paulo Lima, admite: "Se é ruim com eles, muito pior sem eles".

Aumenta entre-eixo do B58

Para atender a normalização do Conmetro, a Marcopolo concluiu estudos para otimização do encarroçamento de veículos pesados sobre chassis Volvo B58. Nesse chassis, as carrocerias urbanas da Marcopolo podem chegar aos 12,70 metros, respeitando os ângulos de entrada e saída, a altura do pára-choque traseiro etc.

Para isso, a encarroçadora reuniu-se com os técnicos da Volvo, no final da primeira quinzena de agosto, ocasião em que sugeriu que a fábrica passasse a adotar um entre-eixo de 6,5m para o B58. Com esse acréscimo no entre-eixo, os urbanos Marcopolo podem atingir quase 13 m e nem precisam usar para isso a tolerância de 5% admitida no ângulo de saída.

Claudio Mader, gerente de Marketing da Volvo Brasil revela que a montadora não terá dificuldade em atender ao pedido. "Não há problema algum em esticar o entre-eixo na linha de montagem", assegurou. Neste momento chassis com a nova configuração já devem ter chegado à cidade de Caxias do Sul.

Álcool é opção nos EUA

O metanol que alimenta os bólidos da Fórmula Indy também vão impulsionar os motores da Detroit Diesel Corporation, empresa agora controlada em 80% por Roger Penske, dono da escuderia que contrata os pilotos Emerson Fittipaldi e Rick Mears. O motor, de 277 cavalos, já começou a ser produzido em série pela empresa para utilização em ônibus urbanos da Califórnia, estado americano mais severo em matéria de controle ambiental. A companhia já recebeu em torno de 250 encomendas, a maioria para ônibus.

O motor a metanol entra em produção após uma década de pesquisas. Foi com Roger Penske, que assumiu o controle da Detroit Diesel em 1988 (era uma empresa deficitária do grupo GM, hoje detentora de apenas 20% do capital), que o motor saiu da bancada para a linha de produção. Nos últimos sete anos 150 veículos a metanol foram testados.

O engenho da Detroit Diesel atende aos novos padrões recomendados pela Califórnia para emissões já em 1991, enquanto nos outros estados americanos a vigência de tais normas começará em 1993.

Mas ainda há problemas a resolver. O metanol só roda metade do percurso de um motor que usa o diesel como combustível. Isso obriga os veículos a carregarem tanques de combustível com o dobro da capacidade. Por essa razão, a utilização do metanol, pelo menos a princípio, fica restrita às rotas curtas, notadamente feitas por ônibus urbanos.

Lei-Seca baixa acidentes

Os números são da Secretaria da Infraestrutura Viária de São Paulo: a Lei-Seca, que desde 1985 proíbe a venda de bebidas alcoólicas em qualquer estabelecimento comercial instalado às margens dos 23 400 quilômetros de rodovias estaduais paulistas, está reduzindo o número de acidentes.

Durante o ano passando houve queda de 10% no número de vítimas fatais em relação a 1989. Em 1990, fiscais da secretaria fizeram 9 mil "visitas" a pontos comerciais (postos, bares, motéis etc.) e autuaram apenas 21 desses estabelecimentos. Nos três primeiros meses de vigência da Lei (n.º 4855 de 27-11-85) nas 8 mil inspeções foram punidos 176 pontos de venda. Uma punição pesada, cancelamento do acesso à rodovia por doze meses.



Para inglês ver

O moral dos planejadores de transporte brasileiros está elevado. Em artigo assinado pelos especialistas M.J. Read, R.J. Allport e P. Buchanan na revista especializada Traffic Engineering + Control, de Londres, o Brasil é citado na abertura do artigo como um dos exemplos do uso da imaginação no transporte de passageiros.

O artigo começa bastante didático: "Um corredor de ônibus é uma via reservada exclusivamente a esse tipo de veículo..." E logo depois, sem esquecer que esses corredores vem sendo operados há muitos anos, embora com resultados desalentadores, continuam os articulistas, "somente o Brasil e alguns territórios da América do Norte têm concebido sistemas bem elaborados e com criatividade..."



Visibilidade total

São os pequenos detalhes que indicam o nível de cuidado com que são produzidos os veículos. E especialmente no transporte de passageiros, é a preocupação com a segurança, sob todos os aspectos, que diferencia o veículo. O exemplo dos retrovisores é típico e já faz parte do cotidiano do transporte de passageiros nos países do primeiro mundo e em alguns outros.

Herança da concepção dos ônibus escolares norte-americanos, e seu extremo

zelo com a segurança no transporte de estudantes, o retrovisor duplo integra um espelho convexo, que permite total visibilidade ao motorista que assim pode certificar-se se alguma criança está cruzando a frente do veículo no momento em que coloca o ônibus ou microônibus em ordem de marcha.

Também na traseira o retrovisor é útil, tanto para proteger pedestres como a frente de outros veículos.



Amnésia sem parcimônia

A dinastia peemedebista que se instalou no poder paulista perdeu de vez a vergonha. O pedágio nas rodovias do estado aumentou em nada menos de 60%, passando de Cr\$ 500,00 para Cr\$ 800,00. Para quem não se lembra, foi o então candidato Franco Montoro, através de sua comissão de Transportes, quem usou e abusou em espinafra o pedágio como bitributação. Mero jargão de palanque.

A amnésia começou desde seu secretário Adriano Branco e se prolongou pelo de Quércia, Walter Nori, para quem, além de o pedágio não ser mais nem lembrado como bitributação, era sim uma pechincha, "pois não atingia US\$ 1,00". Cara de pau. Hoje a coisa continua com a dupla Fleury - Aloísio Nunes. E já atingiu US\$ 1,00. Só que no paralelo. Claro.

Numa viagem entre São Paulo e Campinas, por exemplo, de 90 km, o pedágio já entra na planilha de custos operacionais com Cr\$ 8,88/km. É uma vergonha. Aliás, poucos quilômetros das rodovias paulistas podem ser considerados um tapete. Mesmo assim para os países do terceiro mundo. Serviços antes disponíveis, como o telefone do usuário, entraram em falência há muito tempo.

Múltipla escolha

A Parada Inglesa, de São Paulo, empresa com 160 carros, está concluindo negociações para a compra de 100 ônibus OF-1315. O objetivo é baixar a idade média da frota de 10 para menos de 4 anos e expandi-la para 180 coletivos, a partir do mês de novembro.

Para o dirigente da empresa, Arnaldo Faerman, a principal dificuldade está na confirmação do chassis. "Eu só teria certeza em conseguir os 1315 se precisasse dos ônibus para fevereiro. 'Para ontem' terei que me contentar com os OF-1318 também".

Quanto às carrocerias, Marcopolo, Thamco e Nielson estão no páreo, além da Caio, tradicional fornecedora da empresa. A Parada Inglesa destaca-se pelo zelo com que trata sua frota, redonda apesar da elevada idade média. Faerman pratica a manutenção preventiva há mais de 10 anos e consegue resultados invejáveis: índice de disponibilidade de 97% e caixas de transmissão que aguentam o tranco por 400 mil km. E além disso no desgastante transporte urbano de São Paulo.

Frota Zerinho

A Viação Gabriela, de Ilhéus, BA, acaba de comprar 91 ônibus OF-1318 e até o final do ano estará numa situação inédita. Provavelmente será a primeira empresa, não nova, a ter uma frota com idade média quase zero, com todos os carros do ano. A operação envolveu o Finame, em 23 carros; o *leasing* em 5 coletivos, feito com o Banco Dibens, e ainda financiamentos dos bancos Banorte e Bradesco.

Além dos 91 carros urbanos, que rodam 419 mil km/mês e transportam 40 mil pessoas/dia, o grupo, capitaneado pelo empre-

sário Valderico Luiz dos Reis, é proprietário da Viação Santa Cruz, que faz o transporte rodoviário de passageiros no Sul da Bahia, com sua frota de 100 veículos.

Mesmo na terra da Gabriela, que ajudou a dar fama ao bar Vesúvio, pela pena cheia de picardia de Jorge Amado, a dedicação de um empresário dá bons frutos. Valderico é conhecido por chegar à empresa às 5h30 da manhã para checar as coisas. E ele é do ramo há 20 anos, primeiro em Belo Horizonte e nos últimos 9 anos em Ilhéus. Como se diz: "o boi engorda aos olhos do dono".



Fazendo água

Enquanto Recife apresenta um dos sistemas de transporte urbano mais eficientes do país — dividindo elogios com a capital paranaense — sua quase vizinha Maceió leva a pecha de decadente. Lá na cidade das águas não há um sistema operacional definido e o improvisado comanda o transporte das 8 empresas existentes. O presidente da Transpal, entidade patronal dos operadores não tem sequer um ônibus e a câmara de compensação, a solução para revigorar as empresas de linhas deficitárias é encarada com preconceito. Por essas e outras, no passado o superintendente dos transportes da ocasião — meados dos anos 80 —, por acaso o mesmo da atualidade, Paulo Lima e Silva, teve que chamar as polícias militar e rodoviária para impedir uma operadora de abandonar a cidade com sua frota e deixar os passageiros na mão sem ônibus.

Como se isso não bastasse, a estatal Eturb, a maior empresa local, que detém 60% do transporte urbano — possui uma frota de 260 ônibus e opera apenas 110 com idade média de 10 anos — é inchada (1280 funcionários), endividada (deve Cr\$ 8 bilhões) e para completar é intocável.



Hoje, Maceió, sede de veraneio presidencial, cresce em forma de espigão, é alvo de especulação imobiliária luxuosa na orla e deslancha em seus corredores de miséria na periferia. Pouco mais de 10 milhões de passageiros/mês se deslocam dos bairros para o centro, pagando uma tarifa única de Cr\$ 80,00 — a evasão pela porta dianteira, os amigos e vizinhos dos motoristas, chega a 5%. A evasão total beira os 80 mil passageiros / dia. As empresas não têm como se capitalizar, portanto não há estímulos para a renovação da frota, cuja idade média está em torno de 7 anos.

NOVO 0-371 RS

A Mercedes-Benz revigora o seu 0-371 RS e deve apresentá-lo na Transpo com grandes novidades. A principal é o aumento da largura do monobloco, que passa dos 2,40 m para 2,60 m, habituando-o para brigar diretamente com as carrocerias rodoviárias da Marcopolo e Nielson. A Mercedes estava perdendo vendas do modelo — principalmente nos mercados mais exigentes do Sul e Sudoeste do país — em virtude das poltronas de apenas 430 mm, acanhadas por causa da largura do veículo. A partir de agora, o RS oferecerá bancos de 500 mm de largura e em veludo navalhado, em vez do tecido plástico tropical que utilizava. O desenvolvimento demorou seis meses.

PESO PESADO

Os ônibus da Autolatina vêm para brigar por uma fatia significativa do mercado. A empresa começará a produzir veículos médios, para disputar o mercado da líder Mercedes-Benz. E quer incomodar. Numa recente reunião na Fabus, o pessoal da Autolatina deixou claro que, para começar, não admite participação abaixo de dois dígitos. Para conferir.

SÓ MULTINACIONAIS

Uma empresa de fretamento da amazônia com projetos de fabricação de carrocerias e contêineres em Manaus, está prestes a fechar uma *joint-venture* com um grupo estrangeiro para tocar o projeto. As conversações, em inglês, desenvolvem-se com um grupo coreano e um europeu. Por enquanto nenhum grupo nacional se habilitou. O projeto, desenvolvido por uma consultoria paulista, já foi aprovado pela Suframa, Sudam e Sudene.

ESTILO CARENTE-CHIQUE

O maior mercado de ônibus do mundo ainda se dá ao luxo de escolher um prioridade por vez. Enquanto o álcool e o gás natural já são usados como alternativas inteligentes nos países do primeiro mundo, em razão de suas características (economia e baixa emissão de poluentes), no Brasil — grande produtor de ambos os combustíveis — nenhum técnico cogitou ainda sobre a regionalização das soluções, nem tampouco se estudaram os benefícios.

VAMOS DAR UM PICÓTE?

Desde os tempos dos bondes da Light, dos Grassi etc., um dos símbolos da honestidade e transparência era a picotadeira, que produzia furos nos passes já usados. Por que essa máquina não existe mais? Quem é que garante que os passes de hoje são usados uma só vez? Será que a evasão de renda só ocorre pela porta traseira? Vamos abrir o olho.

FÁCIL, FÁCIL

Aliás, o Passe-fácil, obra demagógica da administração Erundina, em São Paulo, que mantém o preço da tarifa por uma quinzena a cada reajuste é uma das fontes de suplementação salarial dos motoristas e cobradores paulistanos. Eles só têm o trabalho de trocar todo o seu salário em passes e substituir os cruzeiros das tarifas normais pelos ditos cujos. Na tarifa de agosto, Cr\$ 150,00, cada operação dessa rendia Cr\$ 30,00. Alguns funcionários tiveram a cara-de-pau de passar boa parte do movimento em passes novinhos em folha.