

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM
EDITORA LTDA.

ANO 42 - Nº 410 - NOVEMBRO/DEZEMBRO 2004 - R\$ 10,00

CAMINHÕES

O ANO DE RECORDES



Mercedes-Benz 1725 Atego



Iveco Eurocargo 170E21



Agrale 9200



Volkswagen 31.310 6x4



Iveco Daily 70.12



Ford F-350 cabine dupla

Montadoras renovam suas linhas de produtos

Transportadora Americana
quer lugar entre as dez maiores

Expresso Araçatuba
avalia rota Cuiabá-Santarém



Mercedes-Benz, uma marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

Aqui tem muito mais caminhão. Quem tem um já sabe. Quem não tem, vai descobrir.

- ▶ Os extrapesados Mercedes-Benz não têm só versatilidade. Têm conforto. Têm capacidade. E têm motor eletrônico muito mais econômico e potente.
- ▶ Você quer tecnologia e rapidez na manutenção? Aqui tem. Quer mais? Aqui tem a maior Rede de Concessionários do País, com uma equipe de profissionais sempre pronta a oferecer o melhor atendimento. E você sabe o que tudo isso significa para o seu negócio. Resumindo, os extrapesados

- Mercedes-Benz reúnem todas as qualidades de que você precisa para lucrar ainda mais. Você já tem um dos nossos extrapesados? Então já sabe o que está ganhando.
- ▶ Aqui tem resistência, robustez e muita rentabilidade. **Porque aqui tem Mercedes-Benz.**
 - ▶ Para mais informações sobre os extrapesados mais vendidos do mercado, ligue 0800 90 90 90 ou acesse www.mercedes-benz.com.br.



Mercedes-Benz
Você sabe por quê

UMA PARCERIA BEM-SUCEDIDA

Não é por acaso que o Mato Grosso é o campeão nacional de produção de grãos. À imensa área territorial, são acrescidas competência e credibilidade do governo estadual, dons sintonizados pela população que, assim, responde à altura, com mais produção, ano a ano.

Governos, em geral, no Brasil, são desacreditados. O contribuinte, o parceiro fiel que paga as contas, costuma ser mal atendido, mal retribuído, ignorado e, com isso, tende a se tornar cético em relação à política, em geral, e aos políticos, em particular.

O Mato Grosso dá um espetáculo de cidadania ao juntar forças dos agricultores e governo na reconstrução das estradas estaduais e federais para o escoamento dos grãos. Rodovias em péssimo estado – abandonadas pelo governo federal há décadas – aumentam custos de transporte, arrebentam caminhões, destroem vidas, um triste espetáculo muito presente na realidade da infra-estrutura brasileira.

A parceria público-privada, a PPP, não precisa de lei. Os ingredientes básicos para que a PPP funcione é a credibilidade, atributo que se conquista com atos, não com palavras ou leis.

No Mato Grosso o governo entra com uma parte, os agricultores com a contribuição em sacas de soja. A gestão séria e competente dos recursos opera milagres e produz uma estrada de boa qualidade a um preço justo, diferente da maioria das obras de governos – nas quais a qualidade e o preço nem sempre são confiáveis e justos. Paga-se caro, tem-se um baixo retorno do investimento público e uma manutenção comprometida e descuidada com a agravante de que no País há pouquíssimas balanças operando nas estradas federais.

O Mato Grosso é um grande condomínio com um síndico sério, que faz boa gestão dos recursos que arrecada. Nessa realidade de transparência, é natural que os condôminos depositem irrestrita confiança no gestor e o estado dê exemplo de parceria bem-sucedida.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo

Editor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br
Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br
Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem

8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 90,00 (cinco edições e dois Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

Circula no mês subsequente ao de capa.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br



SUMÁRIO

CAMINHÕES Produção é a melhor de todos os tempos e pode ultrapassar 102 mil unidades	6
IVECO Montadora lança o médio EuroCargo 170E21, com motor mecânico MWM	10
MERCEDES-BENZ Família de caminhões Atego dá ênfase na flexibilidade de aplicação	14
AGRALE Linha 2005 de caminhões e furgovans vem com motor eletrônico ou mecânico	19
FORD F-350 cabine dupla oferece conforto e boa capacidade de carga ao usuário	22
MOTORES Fabricantes independentes fecham 2004 com produção acima das metas	24
LEVES Iveco encerra ano com o lançamento do Daily cabine dupla e boas previsões	26
VOLKSWAGEN Pesados Titan ganham modelos VW 31.260 e VW 31.310, com tração 6x4	31
HANNOVER Os lançamentos de caminhões dos principais fabricantes na IAA 2004	34
ROTAS A viagem experimental da Expresso Araçatuba pelo trajeto Cuiabá-Santarém	38
TRANSPORTADORAS Transportadora Americana investe R\$ 30 milhões em nova base operacional	40
Rápido 900 amplia a frota para atender crescimento de 30% da demanda	42
IMPLEMENTOS Novo bitrem graneleiro da Noma chega mais resistente, leve e robusto	44
LANÇAMENTO Hubner inicia produção de bitrens e semi-reboques com a marca Rodo Linea	45
VIAÇÃO GARCIA Tradicional operadora compra 70 ônibus Mercedes-Benz para renovar frota	46
MAIORES E MELHORES DO TRANSPORTE 2004 Entrega do prêmio reuniu empresários e autoridades do setor	48
FETRANSRIO Feira recebe mais de 4 mil visitantes e gera expectativa de novos negócios	52

SEÇÕES

Editorial **3**

Atualidades **54**

Custos Operacionais **57**

Novo EuroCargo I70E21

Conforto, tecnologia e produtividade,
de pára-choque a pára-choque.



Novo EuroCargo I70E21, motor turbo intercooler com 206 CV de potência máxima: confiabilidade e economia comprovada. Além disso, o EuroCargo privilegia o motorista e suas tarefas: a cabina diferenciada prima pelo conforto, e foi especialmente desenhada para facilitar o dia-a-dia de quem está ao volante. Fabricado aqui no Brasil, o EuroCargo está disponível nas versões cabina simples e cabina leito.



Conforto para o motorista

Amplo espaço interno.
Volante de direção regulável.
Banco do motorista com regulagens.
Teto solar com abertura total.

Maior produtividade

Agilidade no tráfego urbano.
Facilidade de manutenção.

Opcional cabina leito

IVECO
www.iveco.com.br

UM ESPETÁCULO DE CRESCIMENTO

Há anos não se viam mercados interno e externo tão vigorosos como em 2004 e a expectativa é de produção recorde, acima de 102 mil unidades

O ano de 2004 foi bom, mas tão bom que até os dias de Natal e Ano Novo vão ajudar, caindo num sábado sem, portanto, interromper a produção acelerada de caminhões, a melhor de todos os tempos, com mais de 100 mil unidades previstas, superando, até mesmo, volumes recordes registrados em 1980 (102.017 unidades) e 1977 (101.368).

Uma combinação de fatores positivos contribuiu para puxar volumes de caminhões. Um deles foi o crescimento da economia, traduzido por um Produto Interno Bruto (PIB) na casa de 5%, taxa que não se via há longos anos. Só nas douradas décadas de 60 e 70 o PIB do Brasil crescia a taxas acima da registrada em 2004.

A produção agrícola recorde foi, sem dúvida, fator preponderante para desencadear vendas aquecidas de caminhões, sobretudo pesados. A fronteira agrícola distante dos portos de embarques para exportação provocou a aceleração de vendas de composições especiais, principalmente bitrens, que movimentam um terço a mais em relação às composições convencionais monocarreta. Soma-se a esse cenário o aquecimento do mercado externo.

Os recordes de produção e vendas vieram da conjugação de um mercado doméstico em expansão com vigorosos volumes de exportações.

Tanto é verdade que em outubro recordes de anos inteiros já haviam sido superados. Nos dez meses de 2004 a produção de caminhões acumulou 88.744 unidades – batendo os 12 meses de todos os anos anteriores, à exceção de 1980 e 1977, períodos, no entanto, em que a grande incidência de produção de caminhões se localizava nas faixas leves e médias, com 80% de presença. Hoje, os pesados e semipesados predominam, com mais de 60% do volume. Ou seja, a indústria trouxe mais valor ao seu mix de produtos.

Isso significa que a base de comparação, se feita em volumes, precisa levar em consideração o preço médio por caminhão, agora, infinitamente superior ao panorama de duas décadas atrás.

E por que o perfil de produção mudou para caminhões que suportam maior volume de carga? Cabe um parêntesis. A transformação não ocorreu apenas no mix, ou seja, na superioridade de caminhões pesados e semipesados em cotejo com médios e leves. Dentro dos pesados e dos semipesados ocorreu, também, uma mudança interna. Estes veículos passaram a ser projetados para transportar mais, pro-

cesso que se deu com o surgimento dos bitrens (principalmente) e rodotrens. O Mato Grosso, longe dos grandes portos de embarques para exportação, se tornou o principal produtor de grãos do País. Para dar competitividade a esses grãos, o transporte, um custo importante, precisou responder com maior produtividade, compensando, assim, a escalada de preços de insumos como o óleo diesel e a própria cotação dos veículos e custos de manutenção.

Volvo, Scania e Mercedes-Benz tiveram em 2004 recordes de produção, vendas e exportações de caminhões pesados. A Scania exportou 70% do volume – e, ainda assim, terá vendas domésticas que poucas vezes alcançou. Com exportações e vendas em alto nível, a montadora se recolocou novamente como a maior subsidiária mundial do grupo sueco. A Volvo, por sua vez, conseguiu em 2004 o terceiro lugar no ranking mundial, superando até o Reino Unido, mercado que nunca havia antes superado.

Outra forte alavanca do mercado brasileiro de caminhões tem sido a



Volvo amplia atuação para o segmento de semipesados com o modelo VM



Atego, da Mercedes-Benz, desenvolvido no Brasil em conjunto com a matriz alemã

sofisticação da logística. Com a redução dos estoques e a produção enxuta, a distribuição física dentro do prazo se tornou ponto essencial. A fina sintonia entre todos os elos da cadeia é indispensável. Nas pontas, seja na captação dos insumos ou na entrega, uma frota renovada passou a ser fundamental, atualizando, com isso, a idade média dos caminhões.

TURNOS DE PRODUÇÃO – O ano de 2004, sem dúvida, foi um marco na indústria brasileira de caminhões. Foi nele, por exemplo, que a Mercedes-Benz, líder de mercado, acelerou o ritmo de produção e recrutou empregados – um expediente que estava em desuso no setor. Além da produção de caminhões em alta, a marca tem a seu favor o fato de a subsidiária brasileira ser grande fornecedora de componentes (motores, câmbios e eixos) para suas coligadas.

Duas montadoras implantaram o segundo turno de produção em 2004. A Scania – um fato inédito em seus 47 anos de Brasil – agregou um segundo período de montagem em São Bernardo do Campo, na Grande São Paulo. A Volkswagen fez o mesmo em Resende (RJ). Trata-se de uma decisão que sempre se adia – recorre-se a horas extras ao máximo e a outros expedientes – e só se adota a partir da convicção de que o futuro é promissor. A Scania está apoiada na continuidade de fortes exporta-

ções e na reação do mercado doméstico de caminhões e, ainda, nas vendas externas de componentes, principalmente motores. A Volkswagen, por sua vez, conta com a força do mercado doméstico – em que é vice-líder – e também das exportações. O fato de ter aberto uma fábrica no México e já estar partindo para uma segunda unidade, na África do Sul, dá respaldo ao crescimento no Brasil, na medida em que o País tem a tarefa de suprir os novos mercados com o envio de caminhões semi-desmontados.

Para suprir sua matriz com blocos de motores de 12 litros, a Volvo do Brasil passou a operar em três turnos. Com isso, a fábrica de Curitiba triplicou a produção de blocos, que em 2004 deve atingir 15,8 mil unidades, incluindo 9,8 mil para exportação à Suécia. Em 2005 a intenção é já chegar ao limite de capacidade de produção, de 21,5 mil blocos. A Scania, a partir do Brasil, também vai suprir o mundo com o novo motor de 5 cilindros.

NOVOS NICHOS – Por ser um dos cinco maiores mercados mundiais de caminhões – consequência de um grande território e de uma matriz de transporte que privilegia o modo rodoviário – é natural que o Brasil seja tratado com distinção. Enquanto Volvo e Scania descem um degrau e lançam caminhões semipesados (faixa que absorve 28% dos caminhões brasileiros), a Volkswagen está trabalhando para lançar um caminhão extrapesado nos próximos anos. A empresa, por outro lado, lançará um caminhão na faixa leve, de 5 toneladas, ainda em 2005. Com

essas providências, prepara-se para ser um participante com atuação em todas as faixas de caminhões.

Não se deve esquecer que a condição de grande produtor confere status ao Brasil no campo do desenvolvimento. A nova família de caminhões Volkswagen está sendo criada fundamentalmente no País, até porque aqui foi sua primeira experiência em veículos comerciais. Mas, a líder mundial de caminhões, a marca Mercedes-Benz, depois de eleger o Brasil centro mundial de desenvolvimento de chassis para ônibus, fez do País, em 2004, um de seus centros de criação da família Atego, que já está no mercado.

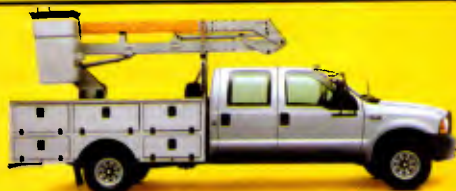
Os investimentos da indústria estão sendo realizados em linha com as boas expectativas de mercado para 2005. De maneira geral, as montadoras estão prevendo para o próximo ano, no mínimo, a repetição da demanda doméstica de 2004, na casa de 80 mil caminhões. As exportações também devem reprisar o mesmo nível.

A forte demanda interna deverá ser mantida por conta dos altos volumes de grãos agrícolas – apesar da queda nas cotações das commodities – da aceleração da renovação da frota, empurrada pelo refinamento da logística e, sobretudo, porque 2005 deverá ser marcado pela continuidade do crescimento do Produto Interno Bruto, embora a taxa mais baixa, segundo os peritos. Em 2006, em outubro, estão previstas eleições presidenciais e, dentro desse calendário, é natural que o governo no poder tende a apostar no desenvolvimento nos próximos dois anos, como base para a reeleição.

No campo da economia mundial, 2005, segundo os analistas, tende a repetir uma expansão generalizada na economia, como ocorreu em 2004, principalmente pelo dinamismo do recém-acordado território chinês.



thompson



F-350. Agora com cabine dupla.

Quem tem o novo Ford-350 não precisa de mais nada. Com ele, você leva toda a carga e toda a equipe num caminhão só, evitando viagens extras e rentabilizando o trabalho. São seis lugares na cabine, capacidade de carga de 1.820kg e ainda a força e a economia do motor Cummins turbo diesel com 141cv de potência.

Disk Ford: 0800 703 3673 • www.caminhoes.ford.com.br • Imagens ilustrativas.

O QUATRO-PORTAS COM O MAIOR
PORTA-MALAS DA CATEGORIA.



Caminhões



O melhor negócio em transportes

NOVO EUROCARGO COM MOTOR MWM

A nacionalização do EuroCargo 170E21 aumenta a competitividade da Iveco no segmento de caminhões médios por permitir uso de linhas de financiamento

A Iveco lançou o caminhão médio EuroCargo 170E21, 4x2, com motor mecânico MWM 6.10 TCA, para competir em uma das mais disputadas faixas de mercado, o segmento de 16 a 30 toneladas. É mais um passo da montadora para ampliar sua participação nas vendas de caminhões, com o aumento da oferta de produtos nacionalizados. O novo veículo tem índice de nacionalização de cerca de 80% em valor.

Com esse elevado nível de conteúdo nacional, o EuroCargo 170E21 permite à empresa oferecer aos clientes todas as linhas de financiamento existentes, principalmente o Finame. A falta de financiamento

para os caminhões da Iveco que não atendiam aos índices mínimos de nacionalização exigidos obstruía a expansão de sua presença no mercado brasileiro.

O novo EuroCargo, fabricado no complexo industrial da montadora em Sete Lagoas (MG), foi concebido para distribuição urbana e aplicações rodoviárias, em médias e longas distâncias. Pode ser usado na movimentação dos mais diversos produtos, em operações logísticas e em serviços gerais como coleta de lixo e entulho.

Esta diversidade de aplicações do EuroCargo 170E21 deve-se à possibilidade de instalação de um terceiro-eixo de apoio, aumentando sua

capacidade de carga de 16 toneladas para 23 toneladas de pbt. A Iveco pode montar opcionalmente o veículo com predisposição para receber o equipamento por implementadores terceirizados.

Com suas longarinas planas e

retas em toda a extensão do chassi, o 170E21 adapta-se a receber os mais variados tipos de carroceria, desde baú de alumínio, furgão frigorífico, carroceria aberta, sider, basculante até tanque de combustíveis e água.

O motor mecânico MWM 6.10 TCA que equipa o modelo tem injeção direta, turboalimentação e inter-cooler. Com seis cilindros em linha e cilindrada de 6.450 cm³, o motor possui camisas úmidas removíveis e potência máxima de 206 cv a 2.600 rpm. Seu torque máximo alcança 67 mkgf a 1.600 rpm.

De acordo com a Iveco, o motor mecânico será oferecido até o final de 2005, já que o projeto levou em consideração o mercado da América do Sul e Central. Em 2006 o modelo terá motor que atende à norma Euro 3.

DESIGN EUROPEU – O design do novo caminhão da Iveco, assinado por Giugiaro, conhecido designer da Europa, é considerado pela montadora como um dos pontos fortes da sua linha média e reflete a preocupação da empresa em oferecer um caminhão com linhas arrojadas e detalhes de acabamento que proporcionam o máximo conforto ao motorista.



Opção de cabine-leito com cama de 1,90 m x 0,60 m



EuroCargo 170E21: possibilidade de instalação de terceiro-eixo amplia gama de aplicações



A grade com abertura total permite acesso direto aos componentes localizados na parte dianteira

Pára-brisas panorâmico, espelhos retrovisores de grandes dimensões e janelas laterais adicionais permitem grandes ângulos de visão ao motorista para melhorar a condução no trânsito dos grandes centros urbanos. Os estribos de dois degraus facilitam o acesso à cabine. São características peculiares dos modelos Iveco criados em qualquer parte do mundo, segundo a montadora.

Na cabine foram encontradas soluções para dar total conforto ao motorista, como o painel de instrumento posicionado para garantir segurança e visualização rápida e fácil, o volante de direção regulável na inclinação, banco do motorista com regulagens para inclinar o assento, o encosto e longitudinalmente. Há ainda descansa-braço para o acompanhante, teto solar com abertura total e quebra-sol externo.

Além disso, a Iveco afirma que o modelo possui o menor raio de viragem da categoria, facilitando a diri-

gibilidade e as manobras em pequenos espaços.

Quanto à manutenção, os acessos aos componentes foram concebidos para oferecer a máxima facilidade: a grade com abertura total permite acesso direto aos componentes localizados na parte dianteira da cabine, o basculamento hidráulico da cabine proporciona amplo acesso ao motor e outros componentes. Há ainda no próprio motor um dispositivo de acionamento que dispensa idas e vindas do motorista à cabine para ligar ou desligar o propulsor durante a manutenção. A montadora diz que os reparos “podem ser efetuados como se o motorista estivesse trabalhando frente a uma bancada com altura ergonômica ideal”.

Segundo o presidente da Iveco para a América do Sul e Central, Jorge Garcia, a empresa prevê a comercialização de cerca de mil unidades do modelo até o final de 2005, 50% das quais somente para o mercado

interno e o restante destinado a países da região.

O novo EuroCargo 170E21 já está disponível nas concessionárias da rede em duas versões – cabine simples e leito – com preços a partir de R\$ 115 mil.

A gradual introdução de caminhões com elevado conteúdo nacional já produziu efeitos nas vendas da Iveco. Na faixa dos pesados, em que compete com os modelos Stralis e Eurotraker, a montadora vendeu no período de janeiro a novembro deste ano 1.398 unidades, comparadas com 420 unidades no mesmo período de 2003. A Iveco projeta fechar 2004 com a comercialização de 4,8 mil caminhões (2.929 em 2003), representando 6% de um mercado de 80 mil unidades. Os pesados ficam com 1,7 mil, o semipesado com 100 unidades e os modelos Daily com as restantes 3 mil. É um avanço que confirma o acerto da estratégia adotada pela empresa no último ano. 📌

KRONORTE. MAIS FORÇA PARA SUA FROTA.



A Kronorte fabrica implementos rodoviários de altíssima qualidade e durabilidade. Há 25 anos no mercado, a Kronorte investe continuamente em tecnologia para oferecer mais segurança e rentabilidade para sua frota.

Conte com os implementos Kronorte e dê mais força e resistência para seus veículos enfrentarem a estrada.

Ligue (81) 3479.2288 e atualize sua frota.



KRONORTE
IMPLEMENTO FORTE É KRONORTE

Tel.: (81) 3479.2288 - www.kronorte.com.br

LINHA ATEGO, PENSADA PARA O USUÁRIO

A linha nova Atego de caminhões médios e semipesados da Mercedes-Benz, com cinco modelos e três tipos de cabines, nascem sob o conceito de flexibilidade

Tratado amistosamente pelos algarismos que caracterizam peso e potência, o caminhão Mercedes-Benz, a marca líder mundial e no Brasil, agora passa a ser tratado por nome. A nova família, que chega ao mercado batizada de Atego, traz outro diferencial importante: no seu DNA de concepção tem muita contribuição da engenharia brasileira.

A linha Atego é formada por cinco modelos médios e semipesados – 1315, 1418, 1518, 1718 e 1725 – com

três tipos de cabine: estândar, estendida e leito. O Atego oferece quatro variações de entre-eixos (3.560 mm, 4.160 mm, 4.760 mm e 5.360 mm) que permitem a mais conveniente aplicação. Com isso, segundo a empresa, está capacitado para receber os mais variados equipamentos – desde a singela carroceria aberta de madeira a uma configuração baú romeu-e-julieta.

À diversidade de entre-eixos e cabines soma-se outro trunfo que reforça o conceito de flexibilidade do

Atego. O veículo tem um quadro de chassi segmentado e pré-furado, o que facilita a implementação das carrocerias.

Para atender todas as exigências do setor de transportes, todos os modelos Atego podem ser configurados de acordo com o pedido do cliente, entre três opções de cabines e quatro de entre-eixos.

O Atego nasce também com motores eletrônicos, de 4 e 6 cilindros, enquadrados na legislação Proconve-5, que será obrigatória a partir de janeiro de 2006.

A família de motor do Atego é a OM 904 LA. O motor de 4 cilindros equipa os médios 1315 e 1418, indicados para distribuição urbana. Para o 1315 as características são 150 cv a 2.200 rpm e torque de 59 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm. No 1418 a especificação é de 177 cv a 2.200 rpm com torque de 69 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm.

Para aplicações rodoviárias de curtas e médias distâncias, os indicados são os semipesados Atego 1518, 1718 e 1725. Os dois primeiros são equipados com motor de 4 cilindros de 177 cavalos. O 1725 utiliza motor de 6 cilindros com 245 cv a 2.200 rpm e torque de 92 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm.

Além do motor próprio, a Mercedes destaca outros componentes produzidos pela marca: cabine, câm-



Versão cabine estendida permite a instalação de cama basculante