

# REI DA ESTRADA

NO X Nº 48



JULHO/AGOSTO 1992



## A FORÇA DO CAMINHÃO



Hans Schluemann, diretor da Divisão Comercial da Scania do Brasil.

## SEM CAMINHÃO O BRASIL PÁRA

A frase-título deste editorial é um dos slogans do "Programa de Valorização do Transporte Rodoviário de Cargas", recentemente lançado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas (NTC), com apoio da Scania do Brasil.

E esta frase, sem dúvida, sintetiza muito bem a importância do caminhão no dia-a-dia do Brasil. O Transporte Rodoviário de Cargas é responsável por nada menos que 75% de toda carga transportada no País e, além disso, esse setor fatura anualmente cerca de US\$ 30 bilhões e emprega diretamente 10% da população brasileira economicamente ativa.

Mas, apesar da grandiosidade desses números, nem sempre dimensionamos a importância desse setor. E justamente para mostrar o quanto o caminhão é imprescindível para o desenvolvimento do Brasil é que a Scania, conjuntamente com a NTC, resolveu abraçar esta campanha.

Na verdade, a idéia dessa parceria surgiu dentro da empresa, fruto de uma visita que a diretoria da NTC fez às nossas instalações industriais. A Scania tem absoluta consciência de que para a marca ser cada vez mais forte no País, os transportadores também têm que ser fortes, e é justamente para isto que nasceu a campanha: fortalecer cada vez mais a imagem e a presença do TRC no Brasil e restaurar a auto-estima dos transportadores. E isto mostra exatamente como a Scania vê os seus clientes, ou seja, como verdadeiros parceiros.

Finalizando, a partir desta edição a revista "Rei da Estrada" está ganhando um novo formato e um novo visual. Isto faz parte de um trabalho de aprimoramento da publicação iniciado já há três anos e que tem como objetivo mostrar, também através da revista, o conceito de qualidade que sempre norteou os caminhos da empresa. Esperamos que o novo "Rei da Estrada" agrade a todos os leitores.

---

*Transportando 75% de toda carga nacional, movimentando anualmente mais de US\$ 30 bilhões e empregando diretamente 10% da população economicamente ativa do País, o Transporte Rodoviário de Carga mostra sua importância no cenário econômico brasileiro.*

---

*Em meio às discussões para a preservação do planeta Terra, a Scania sai na frente apresentando produtos de baixa emissão de poluentes, além de ônibus movidos a gás natural e a etanol na Ecobrasil 92. É o desenvolvimento sustentável posto em prática.*

---

*O outro lado da arte e da magia secular do universo circense. Com uma administração extremamente eficiente, a família Garcia mantém o mais popular circo brasileiro como uma empresa lucrativa, mesmo em tempos de crise.*

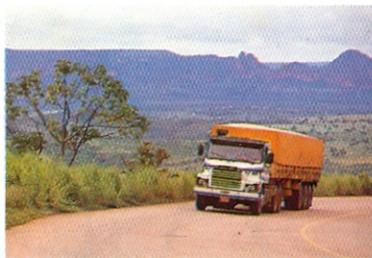
---

*Com três décadas e meia de Brasil, a Scania passou a fazer parte da história econômica do País. O mercado brasileiro é, para os produtos da marca, tradicionalmente, o mais importante para a Scania mundial.*

---

*As usinas paulistas de beneficiamento de cana-de-açúcar descobriram as vantagens econômicas de utilização dos caminhões da linha R no canavial. Outrora raros, os caras-chatas já fazem parte do dia-a-dia de um trabalho que exige o máximo dos veículos.*

# TRANSPORTES



4

# ECOBRAZIL 92



10

# CIRCO



12

# 35 ANOS



17

# TREMINHÃO



18

## REI DA ESTRADA

Publicação da  
Scania do Brasil Ltda.  
Editada pela Divisão de  
Assuntos Legais e Institucionais

*Diretor:*  
Mauro Marcondes Machado

*Assessor de Comunicação Social:*  
Ademar Cantero

*Editor Responsável:*  
Márcio Siqueira Stéfani  
(MTb nº 18.644)

*Redator:*  
Mauro Sérgio Cassane  
(MTb nº 19.786)

*Fotografias:*  
Eduardo Mello

*Foto capa:*  
Andre Penner/Abril Imagens

*Arte, Diagramação  
e Composição:*  
Centro Gráfico Scania do Brasil

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151  
São Bernardo do Campo - SP - CEP 09810  
Fone (011) 752-9131 - Publicação filiada à Aberje.  
É autorizada a reprodução de qualquer matéria  
editorial desde que citada a fonte.

Tiragem desta edição:  
45.000 exemplares.

A

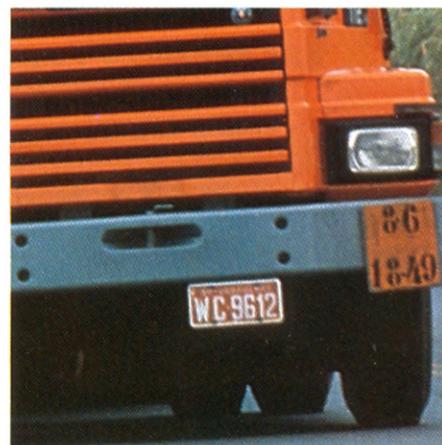
# FORÇA DO CAMIÃO



# INHÃO



*O transporte rodoviário de cargas é essencial para o desenvolvimento do Brasil. 75% de toda carga transportada segue pelas estradas nos caminhões. Além disso, esse setor fatura anualmente US\$ 30 bilhões e emprega diretamente 10% da população economicamente ativa do País. O caminhão está presente no dia-a-dia de cada um, mas nem sempre dimensionamos sua importância.*



É comum um motorista desavisado reclamar e irritar-se com o intenso tráfego de caminhões nas estradas, principalmente nos feriados. Porém esse mesmo motorista, se algum dia parar para pensar, chegará à brilhante conclusão que sem aquele trânsito de gigantes carregados com as mais diversas cargas, não haveria nem seu carro, nem sua casa, nem seus móveis, nem suas roupas e, tampouco, as próprias estradas. Se, só por uma brincadeira imaginária, os caminhões fossem suprimidos como modal de transporte, o Brasil, literalmente, pararia.

Bastam alguns números para provar o quase óbvio: a importância do setor. 75% de toda carga transportada no Brasil segue pelas estradas nas carretas dos caminhões; o setor de transporte rodoviário de carga

**Nos últimos dez anos, um crescimento de 50% no volume de carga transportada por caminhões no País. Os veículos pesados respondem por 39% do total.**

gera, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga — NTC —, 3,5 milhões de empregos diretos (aproximadamente 10% da mão-de-obra economicamente ativa do País); fatura anualmente US\$ 30 bilhões; e abriga 16 mil empresas de transporte comercial, 50 mil transportadoras de carga própria e 250 mil autônomos. Em um minucioso levantamento feito pela Scania, estima-se uma frota total (considerando todos os tipos de caminhões) de mais de 800 mil caminhões em operação, dos quais mais de 112 mil são pesados e 42 mil são da marca Scania.

Nossas estradas, se colocadas em linha reta, formariam 1,7 milhão de quilômetros. O Brasil, com suas dimensões continentais, é um País estritamente rodoviário. Tudo o que se planta, produz, constrói e consome no País tem a participação efetiva dos caminhões. Um dos mais contundentes exemplos para ilustrar essa realidade é o escoamento da safra agrícola que é 75% feito por caminhões. "É pelas estradas que o progresso caminha", observa Volmer Palmeira, responsável pelo tráfego de caminhões da Dom Vital, uma das mais eficientes transportadoras brasileiras.

#### Operando no limite

O governo brasileiro acertou, em meados de julho, os ponteiros com os credores internacionais. O martírio da dívida externa deixou de ser problema para os cofres públicos que, com base nos termos firmados no acordo, ganham 30 anos de fôlego para combater a inflação e espantar, de vez, a recessão. Na agricultura, indiscutível alicerce da economia nacional, foram criadas linhas especiais de crédito e incentivos que garantiram o plantio, a colheita e a comercialização da safra. Foi um pacote agrícola moderno destinado a privilegiar a produtividade. Os grãos colhidos nesta safra, de aproximadamente 71 milhões de toneladas, provaram que investimentos sérios em setores essenciais representam resultados imediatos para o País.

A safra deste ano só não obteve uma performance econômica melhor porque encontrou dificuldades na hora do escoamento. O governo capitalizou os agricultores, canalizou verbas para arrumar as estradas mas não abriu linhas de financiamento adequadas para os transportadores, que estão trabalhando com uma frota com idade média de 8,5 anos. Os caminhões não estão ve-

lhos, mas operam no limite da vida útil econômica. Trocando em miúdos, isto quer dizer que pode haver um déficit de eficiência no transporte em menos de um ano. Sem contar que as transportadoras vêm padecendo numa recessão econômica sem precedentes desde o final do ano passado. A queda no nível de atividade do setor aliada a uma linha de crédito do FINAME de 40% (este apenas para caminhões pesados), vem inibindo a renovação da frota.

"Noticiou-se uma supersafra que eu, particularmente, não sei como está sendo transportada", conta Adalberto Pansan, proprietário da Transportadora Americana e presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (FETCESP). A colocação de Pansan espelha a situação dos transportadores frente à tão esperada safra deste ano. "A safra é transportada por caminhões que estavam ociosos há meses", argumenta Domingos Gonçalves Fonseca, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Carga (NTC). Porém, o desapontamento dos transportadores com o escoamento da safra é só a ponta de um iceberg. A retração da carga transportada no País foi geral devido, principalmente, à instabilidade econômica que, como no efeito dominó, freou o consumo, baixou a produção e gerou desemprego.

#### Pesados em ascensão

O setor de transporte rodoviário de carga, assim como o País, passa por uma crise.



Foto: Citrosuco



Mas todos, no fundo, sabem que é só de passagem. E mais uma vez a matemática traz à luz provas irrefutáveis, por exemplo: em 1980 foram transportados 209 bilhões de toneladas x quilômetros; dez anos depois, em 1990, esse montante passou para 320 bilhões de toneladas x quilômetros, registrando um crescimento de 50%. Para o segmento de caminhões pesados, em especial, esses dez anos — com todos os pacotes econômicos que se sucederam — foram mais do que promissores. Em 1980, 28% da carga era transportada por pesados, hoje, os pesados levam 39%. Esse salto de 11 pontos percentuais de participação na carga transportada no País mostra a tendência do setor para as próximas décadas.

O segmento de caminhões pesados vem ganhando mercado nos últimos anos, a partir do momento que os transportadores resolveram adotar como regra básica para o bom andamento da empresa uma simples equação financeira chamada de custo/benefício. Esta operação mostra, na verdade, que tipo de caminhão é o mais adequado para determinado tipo de transporte. Por exemplo: naturalmente que é mais coerente e econômico para o feirante transportar seus produtos do Ceasa à feira num caminhão pequeno. Mas, por outro lado, das distantes zonas produtoras ao Ceasa, o transporte,

para se obter maior lucratividade, deve ser feito por caminhões pesados que podem levar 30 toneladas de carga numa única viagem. Nestes dois exemplos, a relação custo benefício está sendo muito bem empregada.

#### Profissionais especializados

Hoje em dia, o setor de transporte rodoviário de carga no Brasil é uma atividade extremamente profissional e competitiva. "Só vai sobreviver neste mercado quem tiver competência", vaticina Pansan. O departamento de engenharia de vendas da Scania fez um estudo recente mostrando que, no setor, há uma eficiência de aproximadamente 40%. Isso quer dizer que 60% do tempo o caminhão não está sendo produtivo. Em outras palavras, imitando o jargão dos carreteiros, é lucro voando pelo quebra-vento. A receita para se melhorar esta rentabilidade, segundo Renê Perroni, gerente de marketing da Scania, é simples: formação de mão-de-obra especializada a nível superior.

O investimento em mão-de-obra especializada é crucial para o transportador atingir a excelência em produtividade. "A transportadora que contar em seu quadro de funcionários com profissionais formados em logística de transporte e manutenção, atingirá, com certeza, melhores índices de rentabili-

### ***Caminhões e carretas, peças fundamentais no cenário do transporte de carga do Brasil.***

dade", garante Perroni. A Scania, inclusive, vem contatando algumas universidades com o objetivo de formar tais profissionais, devido à carência no mercado. Crise do setor à parte, o investimento para manter profissionais deste calibre nas transportadoras certamente é compensado na hora de se fechar o balanço de fim-de-ano e contabilizar os lucros.

Os caminhões, em resumo, têm um papel importante e decisivo na sociedade. Pelas estradas reinam absolutos transportando co-



**Milhares de quilômetros são percorridos em estradas das mais diversas condições, transportando todo tipo de carga.**

mida, roupa, bebida, combustível e por aí afora, só para citar o que faria falta imediatamente em nosso cotidiano. A ferrovia e a hidrovía não competem, em absoluto, com o modal rodoviário, apenas complementam-no. Existe, ainda, um agravante com relação à ferrovia: o custo por quilômetro construído é dezenas de vezes mais caro do que a construção de uma rodovia. Uma ferrovia exige investimentos pesados em infraestrutura, enquanto que uma rodovia funciona mesmo sem pavimentação. No Brasil, inclusive, dos 7 milhões de quilômetros de rodovias, 1,3 milhão não é pavimentada.

#### Uma força mundial

Dois fatos recentes noticiados na imprensa ilustram a vital importância do transporte rodoviário: um protesto de dez dias dos caminhoneiros da França levou o país a perder centenas de milhões de dólares. Renault,

Peugeot e Citroën, as principais montadoras francesas pararam por falta de peças. O turismo, um dos pilares da economia do país, amargou prejuízos. A situação ficou caótica com a falta de alimentos básicos nas prateleiras dos supermercados. Foram dez dias com os caminhões parados que quase levaram a economia francesa ao caos total. Na Índia, outro fato semelhante, com as mesmas conseqüências desastrosas para a economia do país.

Uma rentabilidade baixa ou, o que é mais grave, caminhões parados, significam, inapelavelmente, prejuízos de proporções catastróficas. Além de transportarem quase toda a produção nacional, o setor de transporte rodoviário responde por outros números impressionantes: em 1991, foram consumidos 2,5 milhões de unidades de pneus, investiu-se US\$ 5 bilhões em peças e manutenção, consumiu-se 88,7 milhões de litros de óleo lubrificante e 18 bilhões de litros de combustível e foram comercializados um total de 44 mil caminhões. No ano passado, o setor movimentou um milhão de toneladas de carga no transporte internacional e há perspectivas, segundo a NTC, de melhoras com o Mercosul.

#### Recuperação a vista

Apesar do espectro da recessão ter rondado o setor nos primeiros seis meses deste ano, onde o frete-caminhoneiro (principal indica-

dor do fôlego econômico dos transportadores) registrou baixas significativas até mesmo no pico da comercialização da safra, os bons ventos, ainda tímidos, começam a soprar. "No segundo semestre há, historicamente, uma recuperação de 20% no setor", explica Pansan. Além da tradicional retomada das atividades, intensificada, principalmente, com as safras do segundo semestre (cana-de-açúcar e trigo), tanto os transportadores como o empresariado brasileiro em geral estão otimistas com o andamento da política econômica do País.

O primeiro semestre deste ano foi, sem sombra de dúvidas, um período atípico e, até mesmo, histórico para o Brasil. Uma série de problemas deixou a economia em compasso de espera. O ministro da Economia, Márcio Marques Moreira, no entanto, agiu com maestria ajustando as contas com os credores e costurando uma reforma tributária condizente com a realidade econômica do País. A classe empresarial aplaudiu. "Temos que deixar a política de lado e partir para o trabalho", salienta Gilberto Armbruster Barbato, gerente de vendas de caminhões da concessionária Scania Quinta Roda, da região de Sumaré, São Paulo.

O Brasil, entrando no segundo milênio com passaporte carimbado para o primeiro mundo, apresenta a identidade de um país rodoviário. Suas principais riquezas seguem estrada afora nas carretas dos caminhões. Com o aumento da atividade econômica in-





## Sem caminhão o Brasil pára

### Um plano para valorizar o TRC

Preocupada em fortalecer a imagem institucional do setor de transportes rodoviários de carga, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga (NTC), entidade que congrega todas as transportadoras do País, lançou, em junho último, com apoio da Scania do Brasil, o Programa de Valorização do Transporte Rodoviário de Cargas.

Os objetivos principais são fortalecer a imagem do setor, através da conscientização da opinião pública e das autoridades governamentais sobre a necessidade de se manter um transporte rodoviário forte no País; estimular e melhorar as condições para renovação e ampliação da frota brasileira de caminhões; e incentivar a formação de mão-de-obra de nível superior voltada para a modernização do setor.

Para alcançar estes objetivos, o Programa mostrará, através de uma série de ações promocionais, que o transporte rodoviário é prioritário para o desenvolvimento nacional e que, sem ele, a sociedade brasileira ficaria sem acesso aos produtos que normalmente consome.

Para tanto, já foram investidos cerca de US\$ 250 mil na elaboração e criação de uma série de peças promocionais.

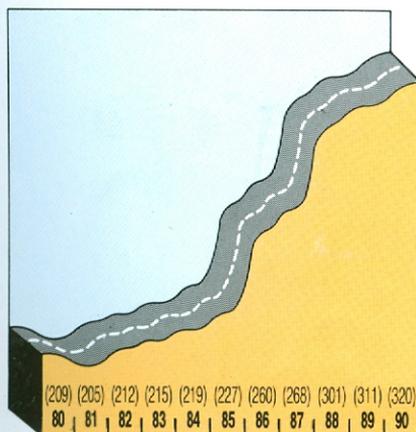
Durante os próximos três meses, por exemplo, 600 mil faixas adesivas serão vistas nas estradas afixadas nas carrocerias dos caminhões com frases como "Sem caminhão o Brasil pára". Além disso, foram criados um anúncio institucional de 30 segundos para televisão e um vídeo também institucional de 10 segundos, que serão distribuídos aos sindicatos estaduais para veiculação regional.

Será lançado, também, um concurso de monografias para universitários, com o objetivo de promover a elaboração de trabalhos técnicos de interesse dos transportadores. Os motoristas dos caminhões não foram esquecidos na campanha e receberão, também através dos sindicatos, fitas cassetes com sucessos do momento intercalados com mensagens de informação e orientação sobre a importância da sua função, sua postura e responsabilidade ao dirigir.

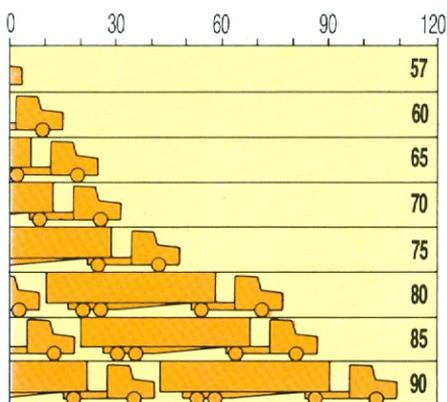
dustrial, melhor produtividade da safra agrícola e queda das barreiras alfandegárias no Mercosul, o volume de carga transportada no País praticamente dobrará. Será inevitável para o setor competir com as concorrentes latino-americanas que estarão operando no mercado nacional, investir na competência. Diminuir a idade média da frota e melhorar o índice de aproveitamento do transporte rodoviário de carga é o primeiro passo. O resto os caminhões fazem. ●



**Evolução da carga transportada por rodovia**  
(toneladas x quilometro)



**Evolução da frota de pesados**  
(unidades x 1000)



meio ambiente

# VEÍCULOS DA ERA AMBIENTAL

*Em julho, a Scania do Brasil participou da Ecobrasil 92 - Feira Internacional de Tecnologia Ambiental, evento que aconteceu paralelamente à Rio 92. Nessa mostra, a empresa expôs as suas mais recentes pesquisas e desenvolvimentos no que se refere à adequação de seus produtos à questão ambiental.*

Dois ônibus movidos a gás natural e a etanol, e caminhões e motores de alto desempenho e baixos índices de emissão de poluentes e de ruídos, são os resultados das mais recentes pesquisas e desenvolvimentos mundiais da Scania no que se refere à adequação dos seus produtos à questão ambiental, que a empresa mostrou na Ecobrasil 92 - Feira Internacional de Tecnologia Ambiental, que aconteceu durante o mês de junho, no Parque Anhembi, em São Paulo, paralelamente à Rio 92.

## Combustíveis alternativos

No campo dos combustíveis alternativos, a Scania apresentou dois ônibus modelo L 113 para transporte urbano e interurbano,

um deles movido a etanol e outro a gás natural.

A experiência com o etanol como combustível alternativo para ônibus urbanos é mais um pioneirismo da Scania. Trinta e dois veículos movidos por este tipo de combustível e equipados com o mesmo motor apresentado pela Scania na Ecobrasil 92, estão atualmente circulando pelas ruas de Estocolmo, na Suécia, compondo a frota da Stockholms Lokaltrafik, a empresa estatal encarregada pelo transporte urbano naquela cidade.

O objetivo dessa experiência é demonstrar que o uso do etanol como combustível em motores diesel adaptados pode produzir emissões de gases com baixos teores em trânsito constante nas cidades. Um dos seus pontos mais positivos é o fato de que

Fotos: Emanuel Alves Pereira



esse combustível queima sem deixar muitas impurezas.

O ônibus a gás desenvolvido pela Scania e que foi apresentado na Ecobrasil 92, é o resultado de três anos de pesquisas da empresa. O gás natural é considerado um combustível alternativo ambiental. Abundante na natureza e ocorrendo tanto associado com o petróleo quanto em emanações próprias, é visto em muitos países como uma solução para a questão das emissões de materiais particulados e também pelos baixos índices de enxofre que apresenta, portanto, agredindo menos o meio ambiente.

### "Low Emission"

Outro produto mostrado pela Scania, foi o caminhão T 113 H 360, equipado com motor "Low Emission" (baixa emissão de poluentes pelos gases de escape). É um caminhão-tractor para elevadas velocidades médias, com baixo consumo de combustível e índices de emissão que atendem os requisitos da norma Euro I, legislação sobre emissões que estará em vigor na Europa a partir de 1993. Este caminhão inclusive, segundo o presidente da Scania, Ake Brännström, deverá ser lançado no Brasil ainda neste ano.

Outra inovação apresentada pela Scania é o ônibus rodoviário K 113 TL, já produzido no Brasil e destinado inicialmente à exportação para o México. É um veículo equipado com motor também de baixa emissão, que atende às exigências de emissão de poluentes da legislação norte-americana para 1991, estabelecida pela Environmental Protection Agency (EPA), dos Estados Unidos.

### "Streamline", o caminhão do futuro

O R 143 MA "Streamline", o caminhão-conceito da Scania para os anos 90 e que

já está sendo comercializado na Europa, foi outro produto com tecnologia ambiental que a Scania mostrou na Ecobrasil 92.

Produzido pela Scania na Suécia, sua concepção foi fortemente voltada à preservação do meio ambiente e colocou a Scania como a empresa mais avançada da Europa neste campo, representando um exemplo de desenvolvimento tecnológico da marca no campo ambiental.

É um caminhão-tractor de cabine avançada (cara-chata), tração 4x2, suspensão a ar integral, baixo arrasto aerodinâmico e baixa emissão de poluentes. Destinado ao transporte de cargas com elevada velocidade média, baixo consumo e alta eficiência, preenche e ultrapassa os mais severos requisitos ambientais internacionais.

### Política ambiental

A Scania é uma das mais avançadas empresas do mundo em termos de política am-

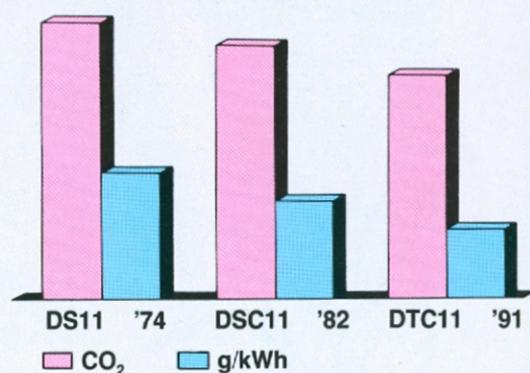


tos, com menor consumo de combustível, e também intensificou a utilização de material reciclável na fabricação de veículos.

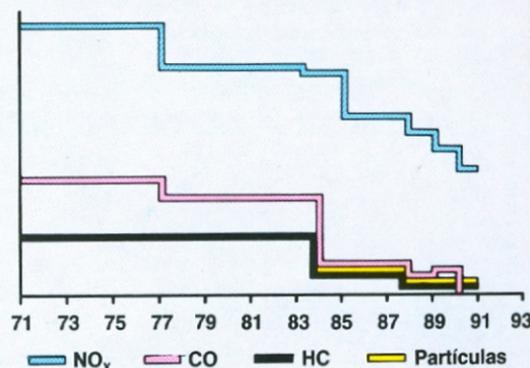
O resultado prático desse trabalho é que os veículos Scania, nos anos 90, transportam mais carga, com menor consumo de combustível, menores índices de emissão e de ruídos e, conseqüentemente, menor impacto sobre o meio ambiente. Hoje, os níveis de emissão dos veículos da marca, para se ter uma idéia, atendem ou mesmo se antecipam aos limites estabelecidos pelas mais severas legislações internacionais sobre o assunto.



Consumo específico de combustível e emissões de dióxido de carbono nos anos 70, 80 e 90



Redução das emissões de substâncias nocivas nos motores Scania



**A preocupação com o meio ambiente e a tecnologia de ponta orientam as pesquisas da Scania.**

bial. Seus produtos, serviços e fábricas são exemplos construtivos de uma política integrada e bem estruturada nessa área, sendo o resultado da implementação de uma forte mentalidade e de uma intensa cooperação com as autoridades em todos os países em que opera.

Nos últimos anos, a Scania conseguiu reduzir em mais de 50% a emissão de substâncias nocivas dos gases de escape de seus caminhões e ônibus. Também reduziu de 92 para 84 decibéis o ruído gerado por seus veículos, ou seja, em cerca de 85%. Isto, em termos práticos, significa que oito caminhões Scania de hoje fazem menos barulho que um de 1980. Além disso, aumentou muito a eficiência geral dos seus produ-



OUTRO LADO D

reportagem



---

Texto: Marli Romanini

---

*A magia do picadeiro que encanta o público só é possível graças a uma eficiente administração empresarial que faz do Circo Garcia o maior e mais bem sucedido circo da América Latina. É o lado empresa de uma atividade milenar que se traduz em alegria.*

OS SALTIMBANCOS

Quando o encantamento da bailarina sobre o cavalo, das proezas do trapezista ou o destemor do domador de leões toma conta dos rostinhos das crianças e mesmo dos adultos que assistem a um espetáculo circense, fica difícil imaginar que por trás de todas aquelas luzes e sons existe uma organização administrativa. Contratos, pagamentos, logística de transporte, segurança, preço de ingresso, etc. Tudo isto faz parte do dia-a-dia do circo-empresa, mesmo que a tarefa, como costumava dizer o dono do Circo Garcia, Rolando Garcia, seja "vender ilusões".

Já faz muito tempo que o Circo Garcia deixou de ser administrado por um artista. Antolin Garcia, seu fundador, era um ator e em 1928 montou um circo-teatro, depois de ter atuado em várias companhias. Ele, porém, tratou de preparar os filhos fora da vida mambembe. Rolando, seu filho mais velho, estudou num dos melhores colégios de São Paulo e chegou a prestar exame para a faculdade de Direito do Largo São Francisco. O caçula, Romano, se formou em colégio militar. Apesar disto, os dois assumiram, mais tarde, cada um o comando dos quatro circos montados pela família.

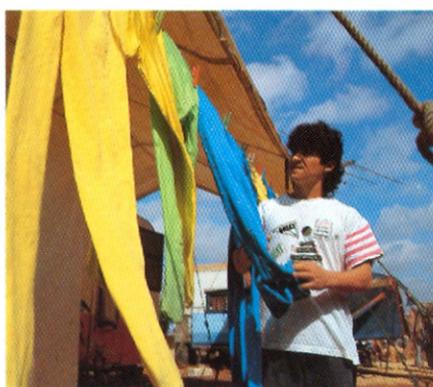
"Em 1961, fui passar férias escolares em um dos circos que estava em Recife, e acabei ficando, pois existe um ditado que diz que quem gasta uma sola de sapato no circo, não sai nunca mais", narra Rolando. Para ele, o circo é "um início" e morar no apartamento que possui em São Paulo está fora de cogitação. "Não dá para ficar parado", alega. "O circo está no sangue da gente".

### Descentralizada

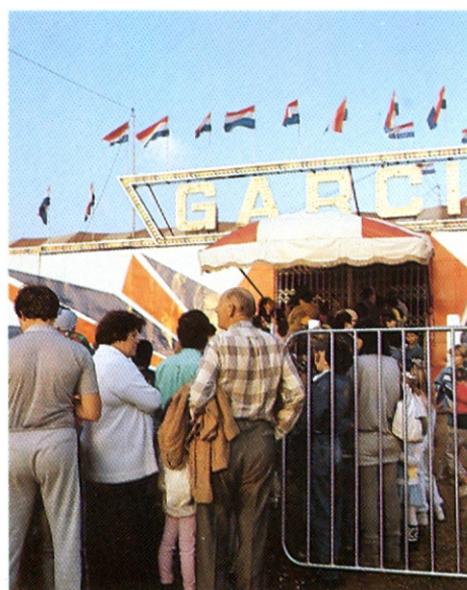
Hoje, aos 52 anos de idade, Rolando administra uma empresa com 205 funcionários fixos (90 são artistas) e 30 temporários, uma frota com 16 caminhões (ver box) e 30 animais. Apesar do tamanho — o Circo Garcia é o maior da América Latina —, não é difícil para o empresário desempenhar seu trabalho. Aliás, ele próprio se encanta com a empresa. "O circo é fascinante porque é o



Fotos: Emanuel Alves Pereira



**No jogo de luzes e cores,  
no trabalho  
dos bastidores e na  
expectativa do público, o  
clima único do circo.**



**Palhaços, malabaristas,  
mágicos, animais e amestradores:  
um espetáculo completo levado  
de cidade em cidade.**

maior exemplo de comunismo que existe. Aqui todos são solidários".

Além de contar com o companheirismo e dedicação de todos, Rolando Garcia facilitou seu trabalho através da descentralização administrativa. Criou quatro departamentos autônomos. O primeiro é o de licenças, que cuida dos novos alvarás necessários para o funcionamento do circo em uma cidade, além de providenciar ligação de água, luz, telefone e comprar a comida dos animais. O segundo é o de propaganda, que trata de firmar contratos de publicidade com rádios, televisões e jornais nas localidades onde o circo se instalará. Segundo o empresário, cada grupo de animais é considerado um setor, com direito a chefia própria.

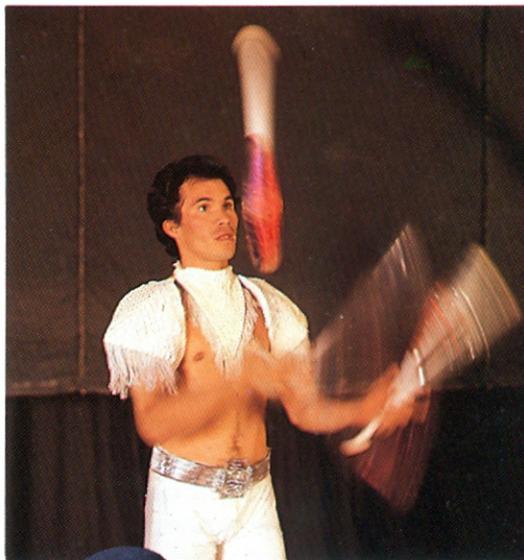
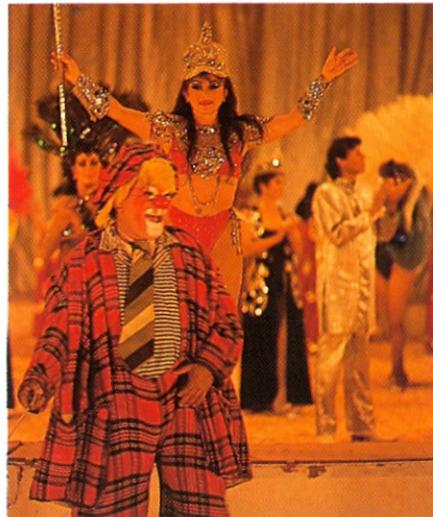
A parte artística propriamente dita tem o toque de sua sócia, Andréia Boets, a belga apelidada pelo pessoal de Carola. Ela veio para o Garcia como artista num número musical e hoje cuida de cada detalhe da apresentação, feita em geral por famílias circenses. De acordo com Rolando, um artista requer no mínimo um ano de ensaio para se profissionalizar.

Ele, no entanto, não costuma "bancar" a formação dos artistas. "Contratamos núme-

ros prontos e em geral no Exterior", diz. Antes da recessão econômica que também atingiu o Circo Garcia, a empresa costumava mudar seu espetáculo a cada dois anos. "De uns anos para cá, estamos com dificuldades de arcar com o pagamento em dólar, normalmente exigido pelos grupos estrangeiros", diz. No começo do ano, por exemplo, Rolando teve que remeter de volta à Alemanha oito ursos polares, pois o contrato expirou e o circo não tinha como renová-lo. Ainda há, porém, amestradores e trapezista americanos e cavaleiros peruanos e argentinos.

#### Custos reduzidos

O último investimento feito foi numa aparelhagem de laser, que custou US\$ 70 mil. "Tivemos que reduzir muito os custos. Os salários estão até defasados", justifica Rolando. As viagens para o Exterior já não ocorrem há 13 anos. O empresário lembra com certo saudosismo das turnês que seu pai fez, com o nome de Circo Brasil. Entre 53 e 64, Antolin viajou pela África e Ásia, enfrentando revoluções por independências e até a Guerra no Vietnã. "Viajamos 72 países, mas agora já faz quase um ano

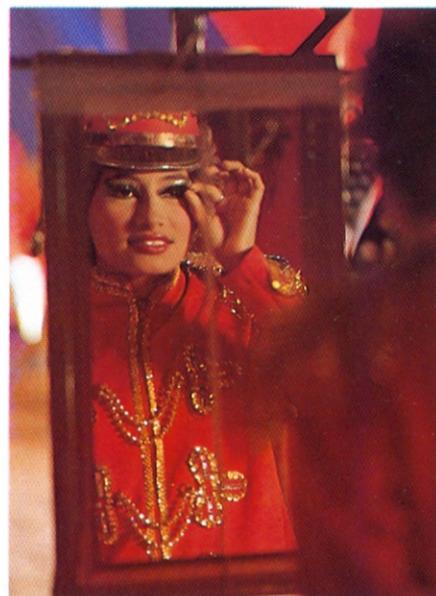




que não saímos da Grande São Paulo, para minimizar os custos com transporte", diz.

Os custos para a montagem do Circo Garcia são espetaculares. Para encher o tanque dos caminhões, Rolando desembolsou Cr\$ 6 milhões no início de junho. "Levei um tremendo susto", conta. Com energia elétrica, o circo gasta Cr\$ 5 milhões por mês, além de outros Cr\$ 5 milhões para terraplanagem e Cr\$ 400 mil de serragem por semana. O aluguel do terreno ao lado do Shopping Center Norte, periferia da capital paulista, onde a companhia ficou até 1 de agosto, custou US\$ 10 mil e as despesas com publi-

### **O transporte e os preparativos, parte da rotina diária do circo.**



cidade totalizaram Cr\$ 70 milhões. A folha de pagamento do pessoal totaliza Cr\$ 26 milhões semanalmente - é hábito do circo dimensionar as despesas por semana.

"Apesar dessas cifras, estamos conseguindo equilibrar receita e despesa", confessa Rolando. Segundo ele, o ingresso, que custa US\$ 3, é dos mais baratos do mundo. "Podemos fazer este preço porque são três mil lugares e 12 espetáculos semanais, o que totaliza 36 mil lugares por semana, ou seja, estamos trabalhando com a quantidade".

Embora o preço do ingresso seja baixo em dólar, em moeda nacional só pode ser bancado pelas classes "A" e "B", público-alvo do Circo Garcia: "Há muito tempo que o circo deixou de ser um divertimento popular", afirmou Rolando. Apesar dessa "elitização", há dificuldades de instalação. Segundo o empresário, não há terrenos disponíveis, mesmo nas cidades do interior. "Não precisamos de verbas ou subsídios do governo, apenas de local para trabalhar", sintetiza o empresário. ●

### **O transporte não pode falhar**

*A frota é antiga, porém eficaz. São 16 caminhões, dos quais onze são Scania. Desde 1970, Rolando Garcia se apegou à marca. "A manutenção é menos complicada e se encontra peças com facilidade", diz ele. O primeiro Scania foi adquirido porque tinha caixa de câmbio com seis marchas, o que tornava o veículo mais fácil de dirigir. "Temos uma carga bem específica, irregular às vezes e de difícil manejo. Imagine só dois elefantes com três toneladas cada um em uma carreta. Além do peso excessivo, há o problema dos animais se movimentarem e aí são seis toneladas para cá, seis toneladas para lá. É preciso ser um perito no volante", conta.*

*O transporte tem grande importância estratégica dentro de um circo. "Não posso perder uma estréia sequer, senão perco toda a publicidade", enfatiza Rolando. Além disso, ele ressalta que, funcionando ou não, a despesa do circo é a mesma. Assim, a mecânica dos veículos tem de estar "a toda prova". Os caminhões podem ser antigos - o Scania mais novo do Circo Garcia é um L 111 S, ano 79 -, mas os motores estão novos, segundo garante o empresário. "Qualquer um destes veículos vai até Belém hoje sem qualquer problema", assegura.*

*Já se vai longe o tempo em que o pai de Rolando, Antolin, transportava todo o circo por ferrovias. Hoje, o transporte é otimizado ao máximo. O Garcia possui dois jogos de lonas: enquanto em uma delas as cortinas ainda estão se fechando para o último espetáculo, a outra já está montada na próxima cidade.*

fotos

# SCANIA: 35 ANOS DE BRASIL

A Scania completou, em julho, 35 anos de atividades no Brasil e ao longo desses anos, a empresa já produziu mais de 90 mil caminhões e ônibus no País. São três décadas e meia de avanços tecnológicos e conquistas que fizeram da empresa a maior fabricante brasileira de caminhões pesados, a segunda maior em ônibus e uma das maiores também no segmento de motores diesel.

Nestes 35 anos, a Scania já investiu no Brasil mais de US\$ 200 milhões. Boa parte desse investimento foi destinado à introdução de uma série de novos conceitos e tecnologias no País. A Scania foi a responsável, por exemplo, pelo lançamento no Brasil do motor turbo-alimentado, do motor intercooler, dos ônibus com suspensão a ar e dos ônibus articulados e de dois andares, entre outros pioneirismos.

## O início

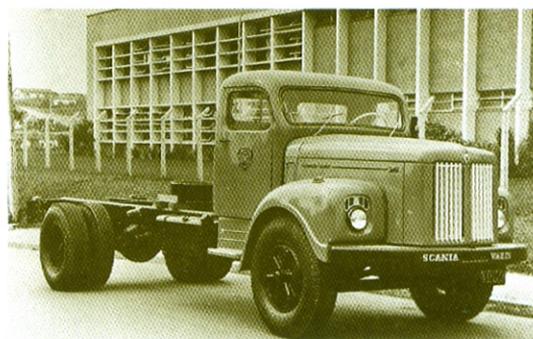
Constituída oficialmente em 1957, como Scania Vabis do Brasil Motores Diesel, a Scania lançou seu primeiro caminhão no País em 1958. No ano seguinte (1959), saiu das linhas de montagem o primeiro motor diesel brasileiro para caminhões. Este motor marcou, também, a inauguração da fábrica da Scania no bairro do Ipiranga, em São Paulo, local este que foi a sede da empresa até dezembro de 1962, quando foi inaugurada a atual fábrica em São Bernardo do Campo.

A Scania do Brasil ocupa, hoje, uma área de 360 mil metros quadrados, dos quais 120 mil são de área construída, e emprega 3.700 funcionários. Sua capacidade de produção anual é da ordem de 8 mil veículos, entre caminhões e ônibus, e mais de 4 mil motores em separado para aplicação veicular, industrial e marítima. Seus produtos são comercializados por uma rede de 112 concessionários (84 veiculares e 28 exclusivos de motores).

*A Scania está completando 35 anos no Brasil. São três décadas e meia de avanços e pioneirismos tecnológicos que colocaram a empresa como a principal montadora brasileira de caminhões e ônibus pesados, e uma das principais fabricantes de motores diesel industriais e marítimos.*

A Scania do Brasil também exporta seus produtos para diversos países, principalmente da América Latina. Além disso, fornece motores e componentes para a Scania da Suécia, Holanda e Argentina. As exportações da empresa chegam a US\$ 100 milhões por ano.

A empresa é ligada ao grupo sueco Saab-Scania A.B., um dos maiores grupos empresariais da Escandinávia. O Brasil tem um papel fundamental no contexto mundial do grupo, uma vez que representa um dos maiores mercados do mundo para a marca nos três segmentos em que atua. Por essa razão, a fábrica brasileira foi a primeira instalação internacional da empresa e é, hoje, a maior fábrica da Scania fora da Suécia. ●



**Nestes 35 anos, a Scania já produziu mais de 90 mil caminhões e ônibus no Brasil.**



Foto: Emancel Alves Pereira



aplicação

*Pela primeira vez no Brasil, veículos Scania modelo "R" (cara-chata), estão sendo utilizados nas usinas de cana-de-açúcar para tracionar os rodotrens que fazem o transporte dos canaviais até as fábricas de beneficiamento. Ao todo, foram adquiridos 67 caminhões desse tipo por quatro usinas paulistas: Usina da Barra, São José, Nova América e Santa Cruz*

## A EFICIÊNCIA DO CARA-CHATA NOS CANAVIAIS

Texto: Fred Carvalho

Provavelmente não existe operação mais pesada para um caminhão que o serviço canaveiro. Esta definição é dos próprios profissionais de transporte das usinas de cana-de-açúcar. E, como a experiência é fundamental, a escolha de 67 caminhões modelo "R" (Cara-chata) para tracionar os rodotrens de quatro usinas de São Paulo — Usina da Barra (41 unidades), São José (10 unidades), Nova América (14 unidades) e Santa Cruz (2 unidades) —, foi muito tranqüila.

Somente na região de Barra Bonita, por exemplo, já estão operando 51 caminhões desse tipo (41 na Usina da Barra e 10 na São José). As duas empresas, por sinal, já são tradicionais clientes da marca, pois enquanto a primeira é a maior frotista Scania no setor usineiro, com 64 unidades, a segun-

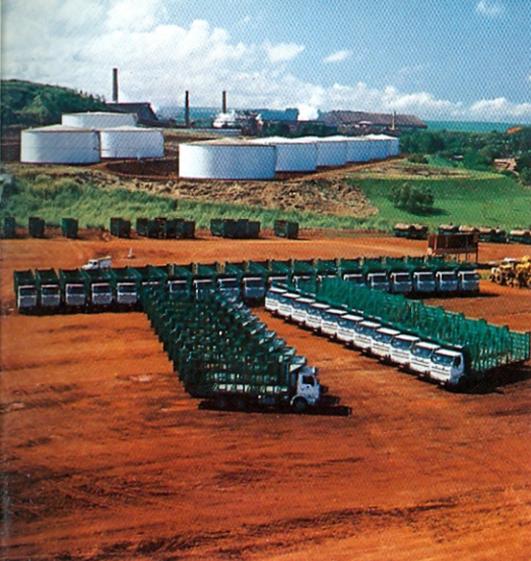
da é a vice-líder e a pioneira na utilização de caminhões pesados na cultura da cana.

"Não foi difícil fazer esta escolha", afirmou o gerente da área de manutenção agrícola da Usina da Barra, João Paulo Teixeira. "O motivo de não termos comprado os R há mais tempo deveu-se principalmente à diferença de preço que existia. Agora, na tabela, praticamente não existe mais diferença entre o T e o R", explicou.

Fora isso, as vantagens apontadas por Teixeira são muitas. Mas a que realmente foi decisiva foi a economia do modelo de cabine avançada. "Como neste modelo posso utilizar plenamente as 6 toneladas do eixo dianteiro, com a possibilidade de aumentar o volume de carga transportada por viagem, o ganho real é de 10%. Ou seja, a operação de 10 treções durante uma safra — cerca de 200 dias — dá o lucro de um tremhão inteiro".

Cada conjunto faz 6 viagens por dia e, durante a safra, os 41 recém-adquiridos R 113 permitirão o transporte de mais de 200 mil toneladas extras. "Os narigudos — os T — também são muito bons. E foi através da operação dos 23 que possuímos que chegamos à conclusão de que estava na hora de comprar mais unidades, só que desta vez optando pelo modelo de cabine avançada", enfatiza Teixeira.

**O Scania "R" possibilita um ganho real de 10% no volume de carga transportada.**



Outro ponto importante demonstrado pelo gerente da Usina da Barra é o maior cuidado que os motoristas têm com o cara-chata. "No R, a visão para manobra é muito melhor e ninguém arrisca colocar o joelho como pára-choque", afirmou.

### Rodotrem ou treminhão

Na Usina São José, em Macatuba, também

na região de Barra Bonita, a utilização dos pesados na cultura de cana-de-açúcar é antiga. "Foi o já falecido Pedro Geraldo, um ex-gerente da empresa que idealizou e introduziu veículos pesados e composições como o treminhão neste tipo de trabalho", conta Luiz Nitsch, gerente da divisão automotiva da Zillo Lorenzetti S.A. E com muito orgulho ele conta que o primeiro Scania a operar como treminhão — um T 112 1981, ainda com o motor do L 111 — ainda trabalha na Usina e está perfeito, com mais de 640 mil quilômetros rodados.

O experiente Nitsch comanda a operação de uma frota de 1.493 equipamentos, dos quais 545 veículos e 269 tratores. "Só de Scania temos 44 unidades se contarmos os 10 R 143 que acabamos de adquirir. A nossa idéia, inclusive, é comprar mais no próximo ano, dentro de um trabalho de aumento da produtividade da nossa frota", explica.

Baseado nestes dados é que Nitsch dá preferência ao rodotrem. "Enquanto um treminhão tem um rendimento energético de 45 ton/litro/km, o rodotrem consegue 51,5 ton/litro/km. O custo por quilômetro do treminhão é de US\$ 0,064, enquanto o rodotrem opera a US\$ 0,05", explica o gerente da usina.

Outra vantagem apontada por Nitsch é que quando termina a safra, os cavalos mecânicos desengatam os reboques e vão para o trabalho rodoviário, permitindo sua utilização durante todo o ano. "Só para se ter uma idéia da eficiência dos cara-chatas, um treminhão 143 vai ficar com números bem próximos do rodotrem T 142".

Outro ponto que o gerente da Zillo Lorenzetti considera importante nos novos R 143 é a potência. "Com mais potência — acima dos 400 HP —, temos maior velocidade média e menor custo operacional. E como o serviço canavieiro é bruto, este modelo da Scania nos dá exatamente aquilo que precisávamos: arrancabilidade, dirigibilidade e capacidade de aclave".

Os 143 têm a potência e torque serra acima, e uma incrível capacidade de arrancar na subida. "Já tive a paciência de filmar a arrancada do Scania carregado em uma subida, saindo do zero. O motorista joga potência, o motor torce até o limite, e só aí, então, é que o diferencial começa a rodar. É uma coisa impressionante", conta Nitsch.

Em um serviço tão brutal é fundamental a robustez do veículo. "E foi tomando a experiência que tínhamos com os outros Scania que decidimos pelos R 143. Este modelo só nos traz vantagens. Além disso, sua manutenção é extraordinariamente facilitada pelo basculamento da cabina e a visibilidade de operação por parte do motorista é bem melhor", avalia.

Mas o que mais entusiasma o gerente da São José é que os treminhões narigudos ficam com um comprimento de exatos 30 metros, enquanto o tracionado pelos "R" ficam com 29,5 metros. "E isto facilita em termos de fiscalização", explica. "Além disso, como os caminhões de cabine avançada têm 900 mm a mais de área útil no chassi, conseguimos 15% a mais de carga", completa. ●





## ÔNIBUS: ENTREGA RECORDE EM GOIÂNIA

Com a entrega de 50 novos ônibus urbanos pesados (48 modelo L 113 e 02 F 113) à Rápido Araguaia, uma das maiores empresas de transporte urbano de passageiros de Goiânia (GO), a Scania do Brasil fez a maior entrega de ônibus modelo L 113 —

## fatos

com motor inclinado a 60 graus — de uma só vez.

Esses ônibus integram uma encomenda de 121 veículos da marca (no total são 61 ônibus rodoviários, 50 urbanos e 10 caminhões), comprados pelo grupo goiano que é formado pela Rápido Araguaia, Transbrasiliana (transporte rodoviário de passageiros) e Transbrasiliana Encomendas e Cargas (cargas em geral), entre outras empresas. Esta aquisição demandou investimentos da ordem de US\$ 12 milhões.

Dos ônibus rodoviários encomendados — 61 unidades — e que integrarão a frota da Transbrasiliana, 59 são do modelo S 113 (com motor dianteiro) e 02 KTL 113 (motor traseiro). Já os caminhões são do modelo T 113 H360. Todos os ônibus, tanto os urbanos como os rodoviários, serão equipados com carrocerias Busscar. Segundo a empresa, 60% dos novos veículos serão destinados à renovação da frota, e os demais 40% para ampliação.



## NOVA FÁBRICA NA FRANÇA

ca montará caminhões para atender os mercados francês, espanhol e português. No ano passado, a França foi o terceiro maior mercado mundial para os caminhões da marca, com 2.630 unidades.

Em 1991, a Scania vendeu cerca de 33 mil unidades entre caminhões e ônibus em todo o mundo. Com isto, foi a terceira maior marca mundial de caminhões e o sétimo maior fabricante de ônibus. Com unidades de produção em cinco países (Suécia, Brasil, Holanda, Argentina e França) e linhas de montagem em diversos outros, emprega 22 mil pessoas e é a maior área de negócios do grupo sueco Saab-Scania. O faturamento global da Scania foi de US\$ 3,8 bilhões no ano passado.

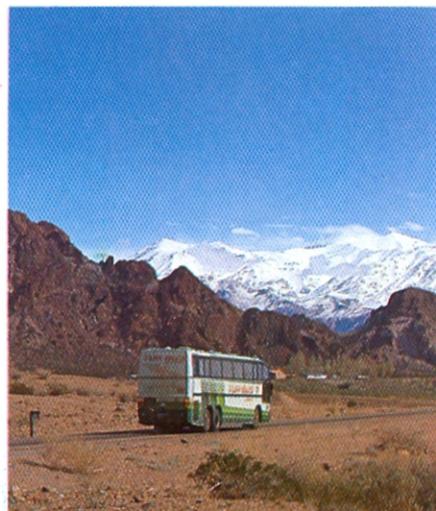
A Scania inaugurou uma nova fábrica na Europa. Localizada na cidade de Angers, na França, com uma área total de 50 mil m<sup>2</sup> e capacidade anual de montagem de 6 mil unidades, essa nova fábrica desempenhará um papel fundamental nos planos de aumento de produção europeia da empresa, de cerca de 40 a 50% até a segunda metade desta década.

Os investimentos para implantação da Scania Angers totalizaram aproximadamente US\$ 75 milhões. Inicialmente, a nova fábrica

## MAIS 95 SCANIA RODANDO PELA AMÉRICA LATINA

A Scania do Brasil está enviando 95 veículos para a América Latina, numa operação estimada em mais de US\$ 8 milhões. A grande novidade dessa entrega é a conquista do mercado venezuelano. Depois de terem os primeiros contatos com os produtos da marca numa feira industrial no ano passado, empresários do país acertaram a compra de 12 ônibus rodoviários, modelos K 113, encarroçados pela Busscar. A Venezuela é um mercado que apresenta grande potencial para a Scania justamente por estar renovando sua frota de ônibus rodoviários, onde as principais empresas do país estão investindo no segmento de turismo e transporte de passageiros, procurando oferecer serviços de primeira qualidade.

O Chile, tradicional mercado da Scania, adquiriu 47 veículos, sendo que um lote de 40 ônibus rodoviários K 113 foram para a Tur Bus e sete caminhões T 113 para a Con-dell Transportes de Minérios. No Paraguai, uma nova empresa foi constituída para atuar no transporte internacional. Para começar o negócio, compraram 10 Scania. O mercado uruguaio ficou com 13 ônibus K 113, encarroçados pela Busscar. Para a Bolívia, um mercado em ascensão, foram entregues 8 F 113 para a Flota Unificada. Para fechar com chave de ouro, a Scania exportou para a Costa Rica, outro mercado novo para a marca, 5 K 113 para operar no turismo receptivo.



*clientes*



**NO TRANSPORTE DE MADEIRA**

A Arapaima, concessionária Scania de Porto Velho/RO, fechou o primeiro negócio da região com a operação de leasing do Banco do Brasil. Trata-se de um T 113 entregue a Alberto Paulino de Macedo, próspero empresário de madeira, que, com essa aquisição, contabiliza uma frota de quatro Scania.



**DINIZ TRANSPORTES**

Inaldo Gomes Diniz, da Diniz Transportes, recebe dois T 113, comercializados pela Novepe, de Recife.



**EDIBA ENTREGA TRÊS CAMINHÕES**

Através do Consórcio Nacional Scania, a Ediba, de Lages/SC, entregou dois Scania T 113 a Arnaldo Zapelini proprietário da Empresa de Transportes de Cargas Zapelini. Outro caminhão, adquirido pelo Consórcio Nacional Scania, a concessionária entregou a Vicente Ampessan.



**PEGANDO PESADO**

A Madeireira Thomazi, da cidade de União da Vitória/PR, recebeu seu primeiro Scania 6x4 com configuração "Romeu e Julieta" para trabalhar no transporte de madeira na região de Mato Grosso. O percurso da operação será de, aproximadamente, 150 quilômetros, sendo que 100 quilômetros em estrada sem pavimentação. A Cotrasa, concessionária de Curitiba/PR, treinou os motoristas para a transportadora ganhar na produtividade.



**TRANSPORTADORA PARAGUAIA COMEÇA A OPERAR COM SCANIA**

Uma nova empresa de transporte rodoviário de carga foi constituída no Paraguai justamente para operar nos países integrantes do Mercosul. Trata-se da Ara Vera Transportes, que demandou investimentos da ordem de US\$ 1 milhão no negócio, US\$ 700 mil na aquisição dos primeiros caminhões (10 Scania R 113).



**EMPRESÁRIO DO ANO**

Alcides Rebeschini, da Transportes Rebeschini, foi eleito o empresário do ano de Itajaí/SC.



**TRANSPORTE PARA O FUTURO**

A Scania marcou presença na 1ª Conferência Nacional para Integração e Desenvolvimento do Transporte, realizada de 12 a 15 de maio, no Centro de Convenções de Brasília.



**QUINTA RODA**

A concessionária Quinta Roda, de Sumaré/SP, entregou dois Scania para a Transportadora Sopro Divino, um Scania à Nossa Senhora de Fátima Transportes, dois R 113 6x4 (treminhão) para a Usina Açucareira Santa Cruz, quatro R 113 para a G. M. Costa Transportes e outra unidade R para a Transportadora Americana, comandada por Adalberto Pansan.



clube do rei

SCANIA

### INSPIRADO NOS SCANIA

José A. Klaus, de Piratuba/SC, enviou duas obras de arte para a redação do "Rei da Estrada" que merecem ser vistas por todos os leitores. Um ônibus e um caminhão num visual bem natural.



### PROVETA PILOTA SCANIA

Donizete Adailson Galli, o rapaz de bermuda na foto, resolveu fazer uma surpresa ao seu melhor amigo, Luiz Donizete da Silva, na foto à sua esquerda, conhecido na região de Lençóis Paulista/SP, como "Proveta". Segundo Donizete, "Proveta" pilota caminhões Scania há doze anos e "é um louco apaixonado pela marca".



### HOMENAGEM À COMETA

Estou enviando um dos meus desenhos, um Flecha Azul II, da Viação Cometa, que é um ônibus que combina segurança e beleza da carroceria CMA com a potência e a força do motor Scania. Samuel Pena Filho, Belo Horizonte/MG.



### "STREAMLINE"

O caminhão fabricado na Scania, o "Streamline", não está rodando nas estradas brasileiras, mas suas linhas arrojadas e soluções aerodinâmicas futuristas já fazem seguidores. Um deles é Edilson Rodrigues Bueno, de Palmeira das Missões/RS.



### GONTIJO EM OUTRO ÂNGULO

O leitor Antonio Marcos Aleixo fez um desenho muito bem elaborado mostrando um ônibus da Viação Gontijo de um ângulo inusitado, visto de trás. Os detalhes do trabalho são de primeira qualidade. Parabéns.

### DESIGNER DE FUTURO

Caros amigos da revista Rei da Estrada, tenho quinze anos e o meu sonho é ser um designer industrial. Só que para isso, eu necessito de informações precisas sobre carros e caminhões. Sobre carros eu consigo com boas revistas especializadas publicadas no Brasil, sobre caminhões eu tive o prazer de encontrar na publicação de vocês excelentes informações. Gostaria de ficar sócio do Clube do Rei para poder receber sempre a revista. Envio, também, um exemplar de meus desenhos. Paulo Gian Rodrigues Soares, Diadema/SP.

**RESPOSTA: Paulo, você já é, automaticamente, sócio do Clube do Rei. Pelo seu desenho você leva jeito para o negócio. Vá em frente, invista nos estudos.**

HIGH LINE



### IMITANDO A REALIDADE

Olhando de relance, o trabalho de Jessé Alves de Oliveira, de São José dos Campos/SP, parece uma foto muito bem tirada. Um desenho de muito bom nível. Parabéns.



## VEÍCULOS

### ALAGOAS

**Maceió (Rio Largo)**  
Novepe Motores e Veículos Pesados Ltda.  
BR-101, Norte, km 75 - Tel. 241.6833

### AMAZONAS

**Manaus**  
Arapaima Motores e Veículos Ltda.  
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo - Tel. 237.4043

### BAHIA

**Feira de Santana**  
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
Av. Sudene, 2735 - C.I.S. - Tel. 221.3434

**Salvador**  
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
BR-324, km 11.5 - Tel. 594.9911 - 594.7003

**Vitória da Conquista**  
Movesa Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
BR-116, km 837  
Tel. 422.5135 - 422.5136

### CEARÁ

**Fortaleza**  
Cequip Importação e Comércio Ltda.  
BR-116, nº 7200 - Cajazeiras  
Tel. 273.3355

### DISTRITO FEDERAL

**Brasília**  
Vepesa Veículos Pesados Ltda.  
Setor IAS - Quadra 2, nº 251 - Tel. 233.6755

### ESPIRITO SANTO

**Vitória (Viana)**  
Venac Veículos Nacionais Ltda.  
BR-262, km 9 - Tel. 236.1544

**Cachoeiro do Itapemirim**  
Venac Veículos Nacionais Ltda.  
Rua João Vaidino, 14 - Tel. 522-1044

### GOIÁS

**Aparecida de Goiânia**  
Vepesa Veículos Pesados Ltda.  
BR-153, km 14 - Tel. 283.6363

**Goiânia**  
Vepesa Veículos Pesados Ltda.  
Av. Aderup, quadra 224, nº 235 - Cid. Jardim  
Tel. 271.6044 - 271.6055

**Rio Verde**  
Vepesa Veículos Pesados Ltda.  
BR-060, km 420 - Tel. 621.3233

### MARANHÃO

**Imperatriz**  
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
BR-010, km 1349, nº 506  
Tel. 723.1922

**São Luis**  
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
Av. São Cristóvão s/nº - Quadra 65 - Tirirical  
Tel. 245.1919

### MATO GROSSO

**Cuiabá**  
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
BR-364, km 6,5 - nº 623 - Tel. 361.3260 - 361.3460

**Rondonópolis**  
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
BR-364, km 204 - Distrito Industrial - Tel. 421.3555

### MATO GROSSO DO SUL

**Campo Grande**  
Movema Mot. e Veíc. de Mato Grosso do Sul Ltda.  
Roc. M. da Costa Lima (BR-163), km 1  
Tel. 387.3277

**Dourados**  
Movema Mot. e Veíc. de Mato Grosso do Sul Ltda.  
BR-163, km 9 - Tel. 421.0133

### MINAS GERAIS

**Contagem**  
Itaipu Com. de Veículos e Equipamentos Ltda.  
Rod. Fernão Dias, BR-381, nº 4000 - Tel. 396.1622

**Governador Valadares**  
Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.  
Av. Um, nº 59 - Vila Isa - Tel. 21.3130

**Juiz de Fora**  
Itaipu Com. de Veículos e Equipamentos Ltda.  
Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 2955  
Tel. 221.3092 - 221.3694

**Muriae**  
Covepe Com. de Veículos Pesados Ltda.  
BR-116, km 706 - Tel. 721.3474 - 721.3444

**Uberlândia**  
Vepesa Veículos Pesados Ltda.  
BR-050, km 73 - Tel. 212.2511

### PARÁ

**Belém (Ananindeua)**  
Guatapará Motores e Veículos Ltda.  
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. 235.3011

**PARAIBA**  
**João Pessoa (Bayeux)**  
Novepe Nordeste Veículos da Paraíba Ltda.  
BR-101, Norte, km 158 - Tel. 232.1686

### PARANÁ

**Cascavel**  
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
BR-277, km 588 - Tel. 23.4611

**Curitiba**  
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
BR-116, km 400, nº 7484 - Tel. 262.4422  
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
BR-116, km 106,5, nº 1749 - Tel. 247.2244

### Foz do Iguaçu

Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
Rua Padre José de Anchieta, 1261  
Tel. 73.1774 - 73.1143

**Guarapuava**  
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
BR-277, km 350 - Bairro Trevo - Tel. 23.7945

**Londrina**  
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
Av. Brasília, 3126 - Tel. 29.0780

**Maringá**  
Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
BR-376, km 120 - Parque Industrial - Tel. 28.5757

**Pato Branco**  
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
BR-158, km 339 - Tel. 24.2598 - 24.2841

**Ponta Grossa**  
Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
Av. Souza Naves, 2601 - Tel. 22.2366

### PERNAMBUCO

**Recife**  
Novepe Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.  
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 2160  
Tel. 339-3911

### PIAUI

**Terezina**  
Itaim Máquinas e Veículos Ltda.  
BR-316, km 03, nº 4785 - Tel. 227.1777 - 227.1767

### RIO DE JANEIRO

**Rio de Janeiro**  
Equipo Máquinas e Veículos S.A.  
Rod. Presidente Dutra, 2351, km 2 - Pavuna  
Tel. 371.5454

**RIO GRANDE DO NORTE**  
**Parnamirim**  
Carajás Veículos Ltda.  
BR-101, km 109,5 - Tel. 272.2693 - 272.2849

### RIO GRANDE DO SUL

**Canoas**  
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
Rua Liberdade, 1051 - Tel. 476.2211

**Carazinho**  
Brasidiesel S.A. Comercial e Importadora  
Av. Flores da Cunha, 5200 - Vila Fay  
Tel. 331.1122 - 331.1292 - 331.1785

**Caxias do Sul**  
Brasidiesel S.A. Comercial e Importadora  
Av. Júlio de Castilhos, 350 - Tel. 222.5344

**Eldorado do Sul**  
Suvesa Super Veic. Ind. Com. Transportes Ltda.  
BR-116, km 285 - V. Medianeira - Tel. 481.1900

**Ijuí**  
Brasidiesel S.A. Comercial e Importadora  
BR-285, km 337, s/nº - Tel. 332.3155

**Lajeado**  
Brasidiesel S.A. Comercial e Importadora  
Rod. BR-386, km 341, s/nº - Tel. 714.1481 - 714.1822

**Palmeira das Missões**  
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mepal  
Rod. RS-569, km 1 - Tel. 342.1770 - 342.1771

**Passo Fundo**  
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mevepas  
BR-285, km 181, Vainhos - Tel. 312.3692 - 312.3000

**Pelotas**  
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
BR-116, km 519,5 - nº 4646 - Tel. 23.0144

**Santa Maria**  
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
BR-392, km 351, nº 2425 - Tel. 222.2544

**São Leopoldo**  
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
Av. Senador Salgado Filho, 2857 - Schariau  
Tel. 592.3144

**Uruguaiana**  
Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
Rua Dr. Maya, s/nº - B. Cidade Nova  
Tel. 412.4141 - 412.4994

**Vacaria**  
Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mecacil  
BR-116, nº 8523 - Tel. 231.1433 - 231.1434

### RONDÔNIA

**Porto Velho**  
Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.  
BR-364, km 2 - Tel. 222.2766 - 222.1211

**Vilhena**  
Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.  
BR-364, Quadra 81 - Setor 06 - Tel. 321.3715

**SANTA CATARINA**  
**Chapeço**  
Ediba Eléctro Diesel Battistella Ltda.  
BR-282, km 538 - Colonia Cella  
Tel. 22.5522 - 22.5098

**Concórdia**  
Ediba Eléctro Diesel Battistella Ltda.  
BR-153, km 95 - Tel. 44.2411 - 44.2556

### Itajaí

Mecânica de Veículos Piçarras Ltda. - Mevalle  
BR-101, km 117 - Tel. 46.1447

**Joinville**  
Mecânica de Veículos Piçarras Ltda. - Meville  
BR 101, km 39 - Tel. 25.2597

**Lages**  
Ediba Eléctro Diesel Battistella Ltda.  
BR 116, km 248 - Área Industrial - Tel. 22.3411

**Piçarras**  
Mecânica de Veículos Piçarras Ltda. - Mevepi  
Rod. BR-101, km 39 - Tel. 45.0577 - 45.0776

**Tubarão**  
Sobrave Soc. Brasileira de Veículos Ltda.  
Rod. BR-101, km 335, B. Humalá  
Tel. 22.3511 - 22.3132

### SÃO PAULO

**Araçatuba**  
Transcam Comércio de Veículos Ltda.  
Rod. Marcos Toquetão, 50  
Tel. 23.2118 - 23.2119

**Araraquara**  
Tarráf Filhos & Cia. Ltda.  
Av. Tarráf, 1086 - Rod. W. Luis, km 269  
Tel. 22.5766 - 22.5800

**Bauru**  
Transcam Comércio de Veículos Ltda.  
Rod. Marechal Roncon, km 336  
Tel. 23.2944 - 23.2690

**Caçapava**  
Codema Comercial e Importadora Ltda.  
Rod. Presidente Dutra, km 131  
Tel. 52.1611 - 52.1645

**Guarulhos**  
Codema Comercial e Importadora Ltda.  
Rod. Presidente Dutra, km 228,1 - Tel. 940.2422

**Marília**  
Transcam Comércio de Veículos Ltda.  
Rua Alcides Nunes, 1020 - Tel. 22.4144

**Osasco**  
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.  
Av. Presidente Kennedy, 2559 - Tel. 701.9900

**Ourinhos**  
Movepa Motores e Veículos de São Paulo S.A.  
Rod. Raposo Tavares, km 379,5  
Tel. 22.2933 - 22.2521

**Paulínia**  
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.  
Rua Estocolmo, 1520 - Tel. 74.3618 - 74.2489

**Presidente Prudente**  
Movepa Motores e Veículos de São Paulo S.A.  
Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 569,4  
Tel. 21.4522

**Registro**  
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.  
BR-116, km 449 - Tel. 21.1711

**Ribeirão Preto**  
Escandinávia Veículos Ltda.  
Av. Brasil, 3939 - V. Anhangüera, km 318  
Tel. 626.9900 - 626.9910

**Santo André**  
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.  
Av. dos Estações, 2257 - Utinga - Tel. 447.2755

**Santos**  
Supercar Com. e Importação de Veículos Ltda.  
Marginal direita da Via Anchieta, 2645  
Tel. 30.2978 - 30.2980

**São José do Rio Preto**  
Tarráf Filhos & Cia. Ltda.  
Av. Tarráf, 3210 - Tel. 24.0200

**São Paulo**  
Codema Comercial e Importadora Ltda.  
Praça Gaúcha, 81 - Moinho Velho - Tel. 272.7155

**Sorocaba**  
Supercar Comercial e Importação de Veículos Ltda.  
Rod. Raposo Tavares, km 102 - B. Vossoroca  
Tel. 21.1611

**Sumaré**  
Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.  
Via Anhangüera, km 114,5 - Tel. 64.1890

**SERGIPE**  
**Aracaju (Nossa Senhora do Socorro)**  
Movepa Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
BR-101, km 93 - Tel. 224.2184 - 224.1204

**TOCANTINS**  
**Gurupi**  
Vepesa Veículos Pesados Ltda.  
BR-153, km 624 - Tel. 851-1440 - 851-1564

## MOTORES

### ALAGOAS

**Maceió**  
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
Av. Durval de Goes Monteiro, 7777  
Tel. 324.1926 - 324.1851

### AMAZONAS

**Manaus**  
Arapaima Motores e Veículos Ltda.  
Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo  
Tel. 237.4043 - 237.5710

### BAHIA

**Salvador**  
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
BR-324, km 0 - Retiro - Tel. 244.3344

### CEARÁ

**Fortaleza**  
Ceaulo Motores Peças e Serviços Ltda.  
Av. da Abolição, 4140 - Tel. 263.1166

### ESPIRITO SANTO

**Vitória (Viana)**  
Venac Veículos Nacionais Ltda.  
BR-262, km 9 - Tel. 236.1544

### MARANHÃO

**Imperatriz**  
Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
BR 010, km 1349, nº 506  
Tel. 721.6821 - 723.1922

### São Luis

Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
Av. São Cristóvão, s/nº, Q 65 - Tirirical  
Tel. 245-1919 - 225.1513

### MATO GROSSO

**Cuiabá**  
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
Av. Fernando Correa da Costa, 5.221  
Tel. 361.1605 - 361.1650

### MINAS GERAIS

**Belo Horizonte**  
Euminas Máquinas e Equipamentos Ltda.  
R. Itapetinga, 4086 - Tel. 441.2400

### PARÁ

**Ananindeua**  
Guatapará Motores e Veículos Ltda.  
BR-316, km 11, nº 2807 - Tel. 235.3011

**Santarém**  
Guatapará Motores e Veículos Ltda.  
Av. Tapajós, 906 - Tel. 522-3030

### PARANÁ

**Curitiba**  
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
Rua Frei Orlando, 1453 - Alto Cajuí  
Tel. 262.4323

### PERNAMBUCO

**Abreu e Lima**  
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
Estrada PE 18, km 1, Distr. Ind. Paulista  
Tel. 531.1414

**Recife**  
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
Estrada dos Remédios, 1462 - Tel. 445-2855

### RIO DE JANEIRO

**Rio de Janeiro**  
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
Av. Paris, 408, Borsucesso - Tel. 280.5346

### RIO GRANDE DO NORTE

**Natal**  
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
Rua Senador Salgado Filho, 1904 - Tel. 231.0611

### RIO GRANDE DO SUL

**Porto Alegre**  
Orbid S.A. Indústria e Comércio  
Av. Assis Brasil, 4750 - Tel. 42.0827 - 42.0027

**Rio Grande**  
Orbid S.A. Indústria e Comércio  
R. Francisco Campelo, 465  
Tel. 32.5373 - 32.6641

### RONDÔNIA

**Porto Velho**  
Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.  
BR-364, km 2, s/nº - Tel. 222.2766 - 222.1211

### Vilhena

Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.  
BR-364 - Quadra 81, - Setor 06  
Tel. 321.3715/3702

### SANTA CATARINA

**Itajaí**  
Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
Rua Pedro Ferreira, 180 Tel. 44.5233

### SÃO PAULO

**Pederneiras**  
Estaleiros Centro-Oeste S.A.  
Barranca do Rio Tietê s/nº  
Tel. 52.3166 - 52.3087

**Presidente Epitácio**  
Estaleiro Centro Oeste S.A.  
Barranca do Rio Paraná, s/nº  
Tel. 81.2344 - 81.2023

### São Paulo

Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
Rua Baumann, 1246 - V. Hamburguesa  
Tel. 261.9988 - 831-6133

### SERGIPE

**Aracaju**  
Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
Av. 31 de Março, 8000/A, B. América  
Tel. 224.5124 - 224.6258



## “A NATUREZA JÁ FEZ A SUA PARTE.”

A mão que constrói o progresso é a mesma que destrói a Natureza.

Parte significativa do desenvolvimento mundial adveio do uso irrefletido dos recursos naturais. Felizmente, este tempo de exploração e progresso desordenados parece estar terminando. Começamos a viver a Era Ambiental.

Governantes e entidades privadas de todo o mundo se unem para debater e criar soluções para a questão do meio ambiente. É a vitória da tese, hoje universal, do desenvolvimento sustentado.

Esta filosofia já vem sendo adotada pela Scania há muitos anos. Investindo

continuamente em tecnologias de motores e veículos de transporte eficientes e ambientais, a Scania fabrica caminhões, ônibus e motores com um dos menores índices de emissão e de ruídos atualmente em uso em todo o mundo.

A Natureza já fez a sua parte. Cabe agora ao Homem buscar novos caminhos para o futuro, que levem ao desenvolvimento, mas que também atendam à necessidade de preservar nossos ecossistemas.

# SCANIA

TECNOLOGIA A FAVOR DO MEIO AMBIENTE