

# A JORNADA DO **ÔNIBUS** **RODOVIÁRIO** NO BRASIL

EMBARQUE NESTA VIAGEM

**De 1950 a 1980**



ANTONIO FERRO

# A JORNADA DO **ÔNIBUS** **RODOVIÁRIO** NO BRASIL

EMBARQUE NESTA VIAGEM

De 1950 a 1980



ANTONIO FERRO





TURISMO

1655

CW 3466

**APOIO:**



**Autor:**

Antonio Ferro

Todos os Direitos Reservados. Nenhuma parte deste livro pode ser reproduzida ou usada de qualquer forma ou por qualquer meio, eletrônico ou mecânico, inclusive fotocópias, gravações ou sistemas de armazenamento em banco de dados, sem permissão por escrito.

**E-mail:**

infobus@uol.com.br

**Capa e Diagramação**

Aideia Comunicação | [www.aideia.com.br](http://www.aideia.com.br)

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Ferro, Antonio.

A jornada do ônibus rodoviário no Brasil :  
embarque nesta viagem de 1950 a 1980 / Antonio  
Ferro. -- 1. ed. -- Atibaia, SP : Aideia  
Comunicação, 2024.

Bibliografia.

ISBN 978-65-997237-2-8

1. Ônibus - Brasil 2. Rodovias - Brasil -  
História 3. Transporte rodoviário - Brasil -  
História I. Título.

24-214757

CDD-388.410981

**Índice para catálogo sistemático:**

1. Transporte rodoviário de passageiros 388.410981  
Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129

# SUMÁRIO

20

## **CAPÍTULO I**

A GÊNESE DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS (1946...)

32

## **CAPÍTULO II**

O DESPONTAR DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DO ÔNIBUS RODOVIÁRIO

47

## **CAPÍTULO III**

(DÉCADA DE 1950) O INÍCIO DA VIAGEM

68

## **CAPÍTULO IV**

(DÉCADA DE 1960) O MERCADO COMPETITIVO

83

## **CAPÍTULO V**

NA LONGA VIAGEM, QUEM DORME É O PASSAGEIRO E O CONFORTO SEGUE EM NOVA DIREÇÃO

94

## **CAPÍTULO VI**

(DÉCADA DE 1970) TEMPO DE TRANSIÇÃO E INOVAÇÕES

108

## **CAPÍTULO VII**

(DÉCADA DE 1980) PERÍODO CONTURBADO, MAS COM TRANSFORMAÇÕES

**126**

## **CAPÍTULO VIII**

**MAIS RODAS PARA OS ÔNIBUS RODOVIÁRIOS**

**148**

## **CAPÍTULO IX**

**IDENTIDADE VISUAL DAS FROTAS DIFUSÃO DE CORES E O SURGIMENTO DOS PROJETOS PROFISSIONAIS**

**170**

## **CAPÍTULO X**

**AS LINHAS, ROTAS E SERVIÇOS (1950-1980)**

**199**

## **CAPÍTULO XI**

**AS RODOVIAS E OS ÔNIBUS**

**218**

## **CAPÍTULO XII**

**OS MONOBLOCOS E SEUS DIFERENCIAIS**

**237**

## **GALERIA**

**DESENHO**

**242**

## **GALERIA**

**HISTÓRICA**

**253**

## **FONTES**

**CONSULTADAS**

**254**

## **CRÉDITO**

**DAS IMAGENS**



*A JORNADA DO*  
**ÔNIBUS RODOVIÁRIO**  
*NO BRASIL*

**De 1950 a 1980**

**EMBARQUE NESTA  
VIAGEM**

Com fatos que reúnem a composição de uma biografia autorizada, esta abordagem traça uma linha do tempo sobre a evolução do ônibus rodoviário e a sua consagração como principal modal de locomoção de pessoas pelo Brasil em quatro décadas.

# APRESENTAÇÃO

O quão é fascinante poder viajar de ônibus pelo Brasil e apreciar, pela janela, a paisagem que se transforma como um caleidoscópio a cada pano de fundo sobre a imensa tela que retrata as diferenças ambientais, culturais e sociais, num território carregado de nuances e identidades peculiares.

Essa é uma característica marcante do sistema nacional de transporte de passageiros por estradas e rodovias que cortam o País, de sul a norte e de leste a oeste, passando por regiões interioranas, com esplêndidas representações paisagísticas, ou ainda em áreas litorâneas que trazem as belezas adornadas pela natureza sem igual que temos por aqui.

Com uma extensa malha rodoviária, o Brasil tem no transporte terrestre seu principal meio de locomoção de pessoas e mercadorias, com o território integrado em quase a sua totalidade. E é nessa rede de estradas que os ônibus cumprem o papel de unir os grandes centros urbanos às áreas mais remotas, determinados pelas regras que compõem o sistema rodoviário de transporte.

A importância do segmento ônibus rodoviário, seja ele intermunicipal, interestadual e até internacional, teve sua ratificação a partir de meados do século 20, quando, então, surge a maioria das empresas transportadoras, em paralelo à implantação das estradas, fato que colaborou com o desenvolvimento nacional.

Pouco a pouco, as rotas foram se torneando e os ônibus alcançaram lugares cada vez mais distantes, contribuindo com a formação de áreas urbanas, numa condição de exploração do território por meio de linhas e trajetos, transpondo os sucessivos desafios e passagens que propagaram o modal e suas qualidades.

Se no princípio, os atos para reafirmar a importância do ônibus foram da teimosia e até a brava disposição por enfrentar as adversidades, comuns pela falta da infraestrutura viária e das condições adequadas para a operação, hoje o que vemos é o avanço de um setor de transporte composto por instituições modernas, organizadas e sempre preocupadas com o progresso da mobilidade rodoviária.

Ao voltar no tempo, descobrimos que a evolução do modelo de ônibus rodoviário foi fundamentada pela proeza dos primeiros empresários e “engenheiros amadores” do ramo produtivo de carroçarias que incentivaram a criação e o impulso da indústria brasileira, que tão bem conhecemos hoje, com o seu grandioso parque industrial onde são produzidas gerações de veículos com conceitos modernos, inovadores e arrojados, alcançando, além do Brasil, importantes mercados pelo mundo.

Ainda no contexto da operação, a cronologia do modal nos mostra que os mais variados programas governamentais, no decorrer dos anos,

estimularam a criação de linhas rodoviárias e o desenvolvimento do setor, estabelecendo os contínuos investimentos em serviços e nos modelos de produção, por parte do poder privado, permitindo que o Brasil se transformasse em um exemplo na exploração do transporte rodoviário de passageiros.

Esta obra literária buscou reunir fatos marcantes que estiveram presentes no desenrolar do modal, com um conteúdo histórico que privilegia o caráter biográfico do ônibus, veículo rodoviário que foi e ainda é muito necessário na cadeia logística do País. Claro que não só a parte tecnológica foi evidenciada (carroçaria e chassi). O lado operacional e a propriedade dos serviços, aspectos em constante união que ordenam o posicionamento do sistema e as suas funcionalidades, também foram abordados.

Portanto, mais do que exprimir como foi a linha do tempo do veículo, é preciso ressaltar como ele se materializou na forma de modelo essencial para o avanço das comunicações entre as pessoas e as cidades, no período que compreende o lançamento das bases da engenhosidade veicular até a concretização das atividades fabris e transportadoras.

O nobre leitor pode se perguntar o porquê deste conteúdo que faz referência histórica sobre quatro décadas (1950/1980). Cada capítulo desta trajetória tem o intuito de proporcionar um pouco do passo a passo histórico das épocas de consolidação do segmento, trazendo uma visão distinta sobre como o veículo se transformou e ganhou importância no mercado. De 1990 até os dias de hoje, segue a proposta editorial do projeto de um segundo livro a respeito, ressaltando o mesmo tema.

Para aqueles que nasceram nas décadas de 1990 e 2000 e têm o interesse pelo assunto, trata-se de um momento profícuo para se informar sobre o passado e a formação do sistema e suas particularidades. Já as pessoas que puderam testemunhar os acontecimentos citados, o livro é uma oportunidade para resgatar lembranças de um tempo que provocou profundas mudanças na maneira de se viajar pelas estradas.

O autor desta obra, também, aprendeu com a exposição da narrativa, podendo se inteirar, em muitos aspectos, dos muitos acontecimentos, que não foram vividos por ele, como também estender seu conhecimento alcançado por seu envolvimento com o setor, iniciado na última década desta descrição.

Agradeço à Mercedes-Benz por tornar possível mais este sonho. Como referência brasileira e mundial na fabricação de ônibus, a marca possibilita o acesso ao conhecimento, ao resgate à memória e à preservação da história, salientando um setor de extrema importância no desenvolvimento do Brasil.

Acomode-se em sua poltrona e aprecie, lentamente, a modificação do modal e suas consequências positivas perante o progresso do transporte coletivo. Leia e releia. Será um prazer ter a sua companhia nesta viagem.

**Antonio Ferro**

# PREFÁCIO

Uma rica e emocionante história de pioneirismo e evolução

**Por**

**Luiz Carlos Moraes**

Diretor de Relações Institucionais e Comunicação Corporativa da Mercedes-Benz do Brasil

Embarcar nas páginas de “A jornada do ônibus rodoviário no Brasil (1950-1980)” – viajando pelo brilhante trabalho de levantamento histórico de Antonio Ferro – é um privilégio e um deleite para aqueles que admiram o transporte de passageiros. Eis aqui um rico documento para estudantes, professores, especialistas, pesquisadores, jornalistas, busólogos e demais apaixonados por esse importante modal de transporte do Brasil.

Antonio Ferro traz, nessa obra, um recorte de quatro décadas marcantes, desde as primeiras viagens Brasil afora. Ele aborda os severos caminhos que culminaram em estradas pavimentadas e o surgimento dos sistemas de transporte. Também foca o nascimento da indústria de ônibus e de carroçarias, ressaltando a evolução dos veículos e da própria indústria nacional do setor.

Essa jornada literária do ônibus rodoviário passa por incríveis iniciativas de empreendedores e empresários. Com muita determinação e coragem, muitos desses pioneiros começaram dirigindo seu primeiro veículo. Assim foram crescendo, até criar grandes empresas e viações, muitas delas, aliás, tocadas ainda hoje pelas novas gerações de tradicionais famílias.

Levando passageiros para as regiões mais distantes desse Brasil continental, os ônibus ajudaram a desbravar caminhos, abrir fronteiras e, especialmente, aproximar pessoas. O crescimento das empresas e a ampliação do número de linhas trouxeram e trazem contribuição extremamente relevante para a economia, gerando empregos, negócios e oportunidades para muitos.

O ônibus ajuda, dessa forma, a desenvolver localidades remotas, trazendo benefícios à sociedade. Aliás, isso pôde ser sentido, ao longo

dos anos, não só com relação ao veículo, mas também com os serviços para os passageiros. Como exemplo, vale citar as rodoviárias e outros pontos de embarque e desembarque e, hoje, a venda de passagens pela Internet e aplicativos de smartphones.

Dos pioneiros modelos da década de 1950 aos já então modernos da década de 1980, o ônibus rodoviário impulsionou uma notável evolução tecnológica dos veículos e da indústria. Isso é notório na transformação do conceito do veículo e em ganhos de desempenho, economia, segurança e conforto. Novamente, portanto, trazendo benefícios à população e à qualidade de vida no transporte.

Em termos industriais, o Brasil é referência global do setor, posicionando-se também como exportador e player global. Essa evolução tecnológica seguiu avançando nas décadas seguintes, o que será abordado num outro volume sobre o tema, conforme promessa do próprio autor desta obra.

É preciso destacar também que a jornada do ônibus é marcada ainda pela emoção, prazer e felicidade. Pelas janelas do salão de passageiros passa toda a diversidade de paisagens urbanas, rodoviárias e rurais do nosso País tropical de cenários deslumbrantes. Uma viagem que nos leva a inúmeros lugares, onde encontramos pessoas, revemos familiares e amigos, fazemos turismo e viajamos a trabalho, entre tantos outros motivos.

Os ônibus rodoviários têm essa magia: misturam conforto, segurança e tecnologia com emoção e prazer. E tudo se repete a cada partida ou chegada.

Parabéns, Antonio Ferro, por esse trabalho fantástico de registro de quatro décadas. Já estamos esperando pelo segundo volume, com novo recorte histórico igualmente fundamental para o conhecimento acerca da jornada do ônibus no Brasil!

# INTRODUÇÃO

A escolha pelo transporte terrestre sobre pneus

Antes de mostrarmos um relato sobre a evolução do ônibus rodoviário no Brasil, no período que compreende quatro décadas (1950 a 1980), precisamos de um olhar a respeito da formação dos caminhos por onde esse veículo percorreu e ainda transita com a sua história, como também do surgimento dos sistemas de transporte.

Vem de longe a constituição e a construção das estradas que hoje interligam o País, movimentando sua economia, permitindo a mobilidade das pessoas e integrando todas as regiões e suas culturas. Foi lá no Brasil Colônia de Portugal que as picadas e caminhos estreitos proporcionaram o início da exploração do vasto e rico território nacional.

Naquela época, as viagens não passavam de uma aventura rudimentar, onde tropeiros e outros ousados exploradores buscavam estabelecer bases para que a civilização chegasse e conquistasse novas áreas, além, é claro, dos negócios envolvendo o poder do ouro, que alimentou a coroa portuguesa por muito tempo.

Após tornar-se independente e já em seu segundo império, o Brasil foi tomado por um surto de avanço, com destaque para a comunicação terrestre dentre as suas províncias. É nesse período que alguns projetos de estradas com melhores condições estruturais, algumas até com calçamento começam a ganhar vida.

Exemplos foram as ligações da cidade do Rio de Janeiro, com cidades serranas fluminenses e Minas Gerais; São Paulo de Piratininga e Santos; e de Curitiba até o litoral paranaense. Esses são de fato os primeiros exemplos de impulso ao modelo de mobilidade sobre estradas.

A partir de então, surgem os esboços dos pioneiros serviços de transporte, tanto o de passageiros, como o de cargas, realizados com carroças, carruagens e outros tipos de veículos com tração animal. Em paralelo, as linhas férreas também são fomentadas pelo Governo Imperial, com os trens tornando-se os principais concorrentes das incipientes estradas de rodagem. Naquele tempo, o café era o principal produto explorado e exportado pelo Brasil.

Após o império, nos novos tempos republicanos, já no começo do século 20, aparece no cenário do transporte um novo “animal,

metálico”, que substituiu os muitos cavalos na arte de transportar as pessoas – o veículo automotor. A partir da década de 1920, o automóvel e seus derivados ganham força, permitindo a redução das distâncias e a diminuição do tempo das viagens, além de alcançar novas localidades. Dali em diante, a cultura social brasileira não foi mais a mesma com o fortalecimento do transporte motorizado.

Antes, porém, surge no final do século 19, mais precisamente em 1895, na Alemanha, o protótipo de ônibus, esboço de tração com motor de combustão interna que veio a suceder as carruagens puxadas a cavalos. O omnibus motorizado foi considerado uma resposta aos novos tempos que brilhavam no velho continente e também por sua flexibilidade operacional e por não deixar rastros pelo caminho, livrando as ruas das cidades dos incômodos do estrume deixado pelos animais de tração.

Também, a partir da década de 1920, fica consagrado o lema de um antigo político brasileiro, o então Presidente da República (1926 – 1930), Washington Luís Pereira de Sousa - **Governar é Abrir Estradas**. Essa personalidade pública ficou conhecida como “O Estradeiro”, pela forma como conduziu seu governo orientado pela política voltada para a implantação das primeiras ligações rodoviárias entre importantes áreas e cidades do Brasil.

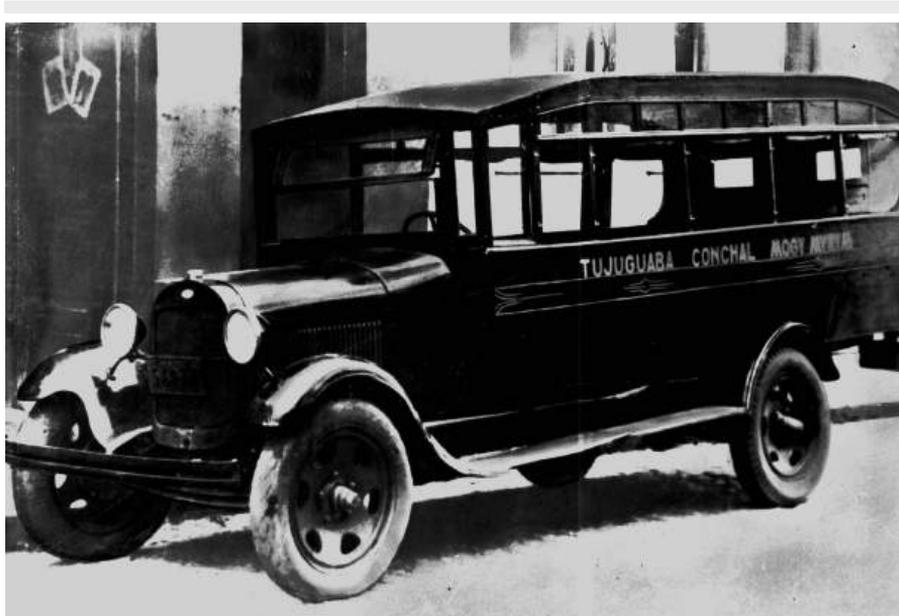


Foto 01 - As jardineiras, como eram chamados os primeiros ônibus, foram os veículos que deram a partida para a formação do sistema de transporte rodoviário de passageiros.

O seu pioneirismo foi responsável por lançar o programa que estabeleceu no País uma extensa malha de estradas e rodovias, além de regulamentar o uso e a circulação do automóvel. A iniciativa seria, muitos anos depois, a base para a composição da rede viária que acabaria cortando o território de norte a sul e de leste a oeste, e que hoje, após formada, é o caminho por onde passa o sistema nacional de transporte de passageiros intermunicipal e interestadual, locomovendo milhares de pessoas diariamente, em sua função de integrar as mais diversas regiões.

Além do automóvel particular, desponta nessa marcha de progresso o ônibus motorizado (jardineiras), no princípio em ambientes urbanos e depois tornando-se mais uma opção entre as ligações intermunicipais, principalmente naquelas rotas aonde o trem não chegava. O poder público competente deteve-se à ordem de regimentar os serviços, incluir um controle visando o esboço de um conjunto de regras para a operação dos auto-ônibus. Desnuda-se, então, o princípio de um sistema que se mantém firme até hoje na função de levar e trazer pessoas.

Para receberem as novidades, as estradas tiveram que se adequar com traçados diferenciados, infraestrutura e obras de arte capazes de suportar a velocidade e o peso dos veículos. Com o século XX decolando, a circulação de pessoas e bens aumenta, proporcionando um ciclo positivo em direção ao crescimento. Outro detalhe surge com o desenvolvimento – as estradas passam a percorrer regiões com belezas ímpares (serra, litoral, serrado), delineando-se com a natureza e sua exuberância.

Mas, esse processo levou muitos anos para se consolidar. As primeiras organizações (empresas) ou as tentativas delas, na composição do exercício de transportar o brasileiro, se manifestam pelas mãos dos precursores ou desbravadores, abrindo caminho para a designação do que atualmente conhecemos como viagens rodoviárias. O incipiente ônibus, apesar de sua caracterização modesta, bem longe das atribuições modernas, foi fator fundamental na construção da rede de movimentação dos cidadãos.

Como curiosidade, até a São Paulo Railway Co. Ltd. ou SPR dispunha em seus serviços, por meio de sua Companhia Geral de Transportes, o uso de ônibus ingleses, sobre chassis Thornycroft, que pelo tamanho e cor, receberam o cognome de King Kong, em homenagem ao filme que estreou nos cinemas de 1933. Tais veículos realizavam o transporte de passageiros entre as cidades de São Paulo e Santos. Tal mobilização se juntou a outras com o objetivo de expandir a rede de transporte rodoviário em nosso País.



**Foto 02** - Um curioso modelo de ônibus utilizado na ligação entre as cidades de São Paulo e Santos, ainda na década de 1930.

Com o aumento da presença governamental no sentido de organizar, fiscalizar e determinar as características da operação e dos serviços, estados e União fixaram regras, medidas e regulamentações que objetivavam a segurança e os deveres para quem construía as estradas delas usufruísem, bem como promover a qualidade dos serviços de transporte.

Sendo assim, o Estado brasileiro foi determinante na criação, manutenção e expansão da rede rodoviária, além da concessão, implantação e fiscalização dos serviços intermunicipais de transporte de passageiros pelos estados da federação e nas extensas estradas interestaduais, sob a responsabilidade do Governo Federal.

Com isso, emergem as legislações, a criação de órgãos governamentais e as políticas rodoviárias visando a estruturação de uma rede viária por onde o crescimento do Brasil seria transportado. Em 1937, a antiga

Comissão de Estradas de Rodagem Federais se transforma em DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), que somente em 1945 recebe estrutura adequada ao exercício de gerir o transporte, contribuindo com a ascensão do sistema rodoviário brasileiro.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o Brasil forneceu importantes insumos aos Estados Unidos e sua indústria bélica, como borracha e minério de ferro. Isso fez com que as reservas externas ganhassem vulto e o erário federal ampliasse seu caixa, o que, para aquele momento, nos deixou ricos. Porém, como tudo que é bom dura pouco, com o fim do conflito mundial e a carência de investimentos em infraestrutura interna, como no sistema de transportes, por exemplo, houve, em cinco anos (1946-1951), a ganância do que o País arrecadou com as suas exportações.

Com isso, houve uma inversão da situação nacional ao promover, com entusiasmo, as importações (do essencial aos produtos fúteis), com especial atenção para os veículos automotores, já que a nossa frota estava cambaleante pela simples falta de renovação.

Desse modo, passamos a receber automóveis, caminhões e ônibus, além de autopeças, dos Estados Unidos e de países europeus, como Alemanha, Inglaterra, França, Itália, etc. Fabricantes como Acló, General Motors, International, Fargo, Dodge, Ford, Mercedes-Benz, entre outros, aportaram por aqui. Foram tempos célebres em termos de tecnologia que se transformaram em condições econômicas nada favoráveis ao País.

Com o predomínio do trem nas viagens intermunicipais, entre o final da década de 1940 e o começo dos anos de 1950 são vistos os primeiros movimentos que corroboraram com a materialização do moderno ônibus rodoviário brasileiro. O País, que era desprovido da cultura industrial, passa por transformações em torno de seu desenvolvimento, com políticas governamentais que estimularam um processo que culminou na implantação das indústrias, de infraestrutura de transporte e de energia em áreas urbanas, deixando para trás o seu lado essencialmente agrícola.

Sendo assim, são dados os primeiros passos rumo à adoção de uma profunda política rodoviarista, que se transformaria em tema predominante, por meio de fomentos públicos, para a implementação da mobilidade sobre estradas dentro do conjunto de expressão econômica e desenvolvimentista, com ideias e ações bem claras para favorecer tal conceito.



**Foto 03** - Para não deixar as ligações entre as cidades sem transporte, os pioneiros operadores não mediram esforços para a mobilidade das pessoas. O ônibus desta foto deu o início à empresa *Viação Ouro e Prata*, do RS.

Simultaneamente, a organização manufatureira do Brasil ganha fôlego para se estruturar, a partir dos anos de 1950, iniciando sua presença na marcha econômica local. Incentivos públicos, por intermédio de políticas governamentais, contribuíram para o surgimento dos grandes conglomerados industriais. Particularmente à indústria do ônibus, os pequenos fabricantes de carroçarias foram tomando gosto pela arte de produzir os seus primeiros modelos.

E as estradas, estando cada vez mais presentes no cenário nacional, convertem-se em canais por onde os ônibus pegaram carona na atividade de locomover o incipiente sistema de transporte de passageiros e a sua aspiração por viagens aos mais diferentes e distantes lugares.

A partir de então, o binômio transporte e estradas constituiu uma combinação perfeita. A identificação se deu pelos lados econômico e social, com a construção de uma nação em torno das oportunidades de união das fronteiras, com a povoação do vasto território do tamanho de um continente.

Com o trem, a situação correu no sentido inverso ao ser deixado de lado por causa do investimento em sua expansão, provocado pela maior complexidade na implantação do sistema de trilhos, que sempre exigiu um alto nível de engenharia e custos superiores (edificação e operacional). Em contrapartida, a construção de estradas demandava menores valores de investimento e era mais simples de ser inserida no contexto da logística

Então, o poderio do cavalo de ferro perdeu seu protagonismo, fundamentalmente no setor de passageiros, cedendo espaço para que os ônibus passassem a enveredar pelos caminhos do progresso. Na ascensão dos negócios, o modal sobre pneus conquistou o seu público, tornando-se competitivo em virtude dos preços mais baratos das passagens e da maior disponibilidade dos serviços.

Nessa trajetória do transporte terrestre sobre os mais variados caminhos que permitiram a ascensão da mobilidade coletiva, a participação de transportadores e da indústria fabricante de material rodante foi fundamental para a evolução dos sistemas e dos veículos ônibus, sempre atenta aos aspectos mercadológicos e ao atendimento de um público que só cresceu no decorrer dos anos.



# 01

# CAPÍTULO



**A GÊNESE DO SISTEMA DE  
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE  
PASSAGEIROS (1946...)**

2-946

No processo de criação, formação e organização das transportadoras rodoviárias de passageiros, podemos observar muitos aspectos semelhantes dentre as ações promovidas pelo pioneirismo no setor. É possível afirmar que sem a iniciativa, a vontade e o espírito de luta de quem começou a se enveredar pelo negócio, o sistema de linhas rodoviárias como conhecemos hoje não estaria estruturado.

Se o que vemos, atualmente, são empresas modernas, bem administradas e atuando em grande parte do território brasileiro, esse olhar também nos mostra a resiliência setorial frente a todos os desafios encontrados no princípio da trajetória do transporte, dentre eles, as dificuldades impostas pela falta de infraestrutura viária, de apoio à operação, da presença concorrencial com o trem em diversos trajetos (não esquecer da cabotagem nacional em alguns anos passados) e dos conceitos tecnológicos veiculares da época, convenientes com o que se tinha por aqui.

Cada qual com suas ideias, propostas e garras para a realização dos serviços, esses precursores não pouparam recursos e nem disposição para atender o lado operacional. Se não havia oferta em ligações entre as cidades, lá estavam os pioneiros transportadores determinados a mudar esse quadro, desbravando e estabelecendo rotas regionais, em primeiro plano, com suas frotas de ônibus, antigas e desgastadas pelo tempo, para, mais tarde, alcançar maiores distâncias, descortinando o País.

Poeira, lama, buracos e outros obstáculos foram companheiros desses operadores por muito tempo. Porém, não foram infortúnios para impedirem o avanço dessa verdadeira frente de batalha. Se não havia suporte, criava-se. Formar equipes para consertar certo trecho de estrada ou outra estrutura envolvida, como uma ponte, por exemplo, era comum dentre as atividades do transporte. Quem entrava nessa atividade precisava entender que barreiras e dificuldades deveriam ser ultrapassadas com toda a destreza.

Depois do segundo conflito mundial, até os dias de hoje, a consolidação dos serviços foi alcançada por meio de muitos ajustes, necessários a cada etapa e aos aspectos envolvidos com o trabalho, como por exemplo, a estrutura para acomodar os passageiros enquanto aguardavam seus ônibus.



Foto 01 - O princípio do transporte de passageiros se deu pelas mãos de incipientes operadores, com seus rústicos ônibus. Nesta foto, um modelo Volvo com carroçaria Grassi (1946), ligando a capital paulista ao Vale do Paraíba.



GUARATINGUETA

GRASSI & CIA

No princípio não havia terminais rodoviários. As viagens se iniciavam em pontos corriqueiros, como bares, vendas e até pequenos hotéis, locais onde as pessoas se reuniam, sendo uma maneira de expansão do comércio e dos negócios.



**Foto 02** - *O ônibus foi o indutor do desenvolvimento das ligações inter-regionais, possibilitando acesso social às mais variadas atividades.*

Dali, além de pessoas, as pequenas cargas e encomendas também iniciavam suas rotas, sendo postas nos veículos com destino à próxima cidade. Notamos aqui que o ônibus foi além de sua serventia e cumpriu um papel mais do que social. Além de transportar pessoas, possibilitou o deslocamento de diversos elementos essenciais ao cotidiano do brasileiro, como remédios, ferramentas, alimentos e até cartas, que revelavam a vida, os sonhos e os problemas dentre as relações humanas. Isso foi uma imposição do mercado, já que na prática as alternativas de comunicação eram precárias ou inexistentes.

Claro que esses referidos locais não possuíam estruturas adequadas para os passageiros, mas davam conta do recado, de uma maneira bem simples. Todavia, em meados dos anos de 1960 essa situação começou

a mudar, quando muitos municípios brasileiros resolveram investir em locais convenientes para a execução dos embarques e desembarques dos que utilizavam os ônibus.

Com isso, as “rodoviárias” ganharam corpo pelo Brasil, tornando-se estruturas intrínsecas no sistema do transporte rodoviário, mesmo que desvalorizadas pelos poderes públicos concedentes dos serviços, pois ao longo dos anos, a maioria foi relegada ao esquecimento, convertida em espaços que geraram desconfiança quanto a qualidade de atendimento.

Relativo às rodovias pavimentadas, em substituição as estradas de terra, elas foram sendo implantadas de acordo com a demanda necessária para a utilização e integração territorial, observando os antigos traçados ou sob novas delineações, com projetos elaborados sob as modernas tendências de engenharia. Desse modo, desenhou-se uma importante rede viária que interligaria o País em todas as suas direções.

Com o avanço dos serviços, outro detalhe observado pelo transportador passou a ser prática comum quanto ao bom atendimento de seus passageiros, por meio de suporte no entremeio das viagens. Exemplos são a promoção de áreas de alimentação com banheiros, bem como espaço para ônibus reservas, que eram utilizados para socorrerem algum veículo quebrado. Esses mencionados locais também serviam para o breve descanso do motorista, aspecto que virou uma característica habitual na operação.

Empresários mais ousados também criaram uma rede de comunicação própria, por meio do uso de rádios comunicadores, capaz de auxiliar, em caso de problemas, a operação. Garagens, pontos de vendas e de apoio estiveram conectados. Se hoje, um pequeno aparelho de celular tem presença contínua em nossas vidas, facilitando em muito a convivência, o que dirá em uma época quando a linguagem eletrônica ainda era desconhecida entre nós? Encontrar soluções positivas foi a saída para a sustentação do conjunto elementar dos serviços.

A expansão dos negócios, uma particularidade na formação do desenho estrutural do campo de atuação, seguiu-se com o aumento da pavimentação de rodovias e a abertura de outras, interligando as principais áreas urbanas com o interior e a região litorânea. Adquirir outras empresas, ganhar escala operacional, além de fomentar e criar novos

destinos, superaram a meta inicial do exercício da atividade, exigindo dos transportadores perícia e capacidade para contornar a questão dos recursos financeiros e de uma estrutura acanhada.

Nessa condição, o jeito foi trabalhar mais, se atentar aos mínimos detalhes da operação, verificar e reduzir os gastos, aumentar a rentabilidade e promover condições adequadas às viagens, enxergando e compreendendo as oportunidades dos negócios.

Se tudo isso foi um alvitre dentre o ramo de atividade, nos dias atuais as organizações empresariais salientam uma série de medidas que objetivam ter uma administração focada no negócio e na rentabilidade, por meio do estabelecimento de programas de seleção e treinamento de sua mão de obra, valorização da mesma com as modernas técnicas nas relações interpessoais e o constante uso de recursos tecnológicos, sejam embarcados em veículos ou na gestão operacional.

O investimento na frota também é muito bem observado pela contemporaneidade do setor, que sempre busca ter o material rodante de última geração, e oferecer conforto, segurança e desempenho nas viagens.

Ao recordar o passado e, de acordo com o que está relatado neste livro, a base tecnológica dos veículos foi rudimentar, tendo as jardineiras e os arremedos de ônibus cumprindo, a muito custo, com a tarefa das viagens, sendo colocados à prova constantemente perante às dificuldades das estradas precárias que testavam diariamente seus desempenhos e a condição mecânica.

Os caminhões transformados em ônibus não tinham lá suas manutenções em dia, adequadas com os serviços, sofrendo danos no meio das viagens (a precariedade da conservação das estradas e, em muitos casos, a idade avançada dos veículos levavam a esse fato), obrigando o empresário e, que também era o motorista, a colocar a mão na graxa para a resolução dos problemas mecânicos.



**Foto 03** - *Um modelo de ônibus para enfrentar as precárias condições das estradas existentes em meados do século 20.*

Essa questão foi, por muito tempo, fator determinante para se obter sucesso nas relações empresariais. Se no início do sistema de transporte a carência por modelos de ônibus nacionais apropriados aos serviços determinou o ritmo da operação e dos serviços, com o passar dos anos, a evolução veicular também se acentuou, surgindo versões e concepções (carroçarias e chassis) que permitiram condições mais seguras e confortáveis aos passageiros em suas viagens.

Entretanto, alguns transportadores, com maior poder aquisitivo, também viram na importação a saída para a solução de seus problemas com os caminhões disfarçados de ônibus em nosso País, recorrendo aos Estados Unidos e a alguns países europeus para o fornecimento de uma tecnologia mais avançada, visando o melhor atendimento à sua demanda operacional. Muitos representavam a última geração em termos de veículos, com configurações que promoviam alto nível de conforto, em contraste com que o mercado conhecia, por meio dos surrados veículos em operação desde o princípio da década de 1940.

A marca General Motors (GM) foi a preferida, com suas variantes da versão “Coach”, incorporadas de alguns modernos recursos (motores traseiros e mais potentes, configuração interna com maior conforto, suspensão mais macia) não encontrados por aqui, até então. Evidente que outras fabricantes da indústria mundial também estiveram presentes por aqui, com os seus modelos e tipos de ônibus. Para não ser injusto, alguns nomes, igualmente, podem ser lembrados – Flxible, Twin Coach, Mercedes-Benz, dentre outros – foram referências em bons ônibus.

Mas, tudo mudou com a adoção de políticas governamentais no final da década de 1950 que impulsionam a criação da indústria nacional. Com isso, alguns grandes fabricantes automobilísticos mundiais chegaram em nosso País. Com a formação do parque fabril local, algumas montadoras passaram a disponibilizar modelos nacionais de chassis para ônibus idealizados para as atividades do transporte de curta, média e longa distância, com destaque para as marcas Mercedes-Benz e Scania, que evidenciaram no mercado os seus produtos.



**Foto 04** - Antes da vinda das principais montadoras de veículos comerciais para cá, não pode ser deixado de lado o fato de que as marcas Chevrolet, Fábrica Nacional de Motores (FNM) e Ford já dispunham de produtos montados localmente e que foram utilizados no transporte de passageiros.

As fábricas de carroçarias também evoluíram, desenvolvendo produtos cada vez mais modernos e adequados à operação, atendendo as necessidades do empresariado, que sempre buscou oferecer serviços com qualidade e que ao mesmo tempo lhes promovessem rentabilidade. Destaque para as fabricantes Caio, Ciferal, Elizário, Metropolitana, Nicola e Nielson, que cadenciaram o segmento.

Em se tratando da representatividade perante os desafios da modalidade, o setor do transporte de passageiros começou a se mobilizar durante a segunda metade da década de 1970. A reunião de alguns operadores expressivos na cena nacional buscou a coesão da defesa dos interesses diante do poder público em todas as esferas quanto a reclamações, sugestões e reivindicações sobre diversos assuntos relacionados com a operação.

Nisso surgiu, em 1976, a Rodonal (Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Passageiros), que se transformou, 20 anos depois, em Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre), que atualmente é a entidade que desempenha a representatividade dos transportadores perante aos muitos assuntos envolvidos com a atividade e os desafios operacionais.

Atualmente, o Brasil conta com mais de 1.720.000 quilômetros de rodovias (120.580 quilômetros sob o regime da federação), com as principais ligações entre as mais importantes regiões, por onde passam 60% de toda a mercadoria transportada. A malha rodoviária também serve para os milhares de deslocamentos de pessoas que utilizam diariamente as mais variadas rotas e serviços de ônibus, entre os centros urbanos e as áreas mais longínquas.

Números da Abrati confirmam que o sistema interestadual de transporte de passageiros conta com 4.217 linhas regulares, tendo 341 operadoras permissionárias, atendendo a mais de 47 seções ativas e transportando mais de 34.650 milhões de passageiros por ano (2023) em 9.205 ônibus, gerando 50 mil empregos diretos.

Como exemplo regional, somente no estado de São Paulo, o sistema regular conta com 71 transportadoras (70% associadas ao Setpesp), 769 linhas (1.320 ligações) e frota de quatro mil veículos de características rodoviárias e suburbanas, que transportam 80 milhões de passageiros por ano, em três milhões de viagens e percorrem 260 milhões de quilômetros.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



**Fotos 05 e 06** - Na foto acima, um momento único quando um rústico ônibus percorre a Rodovia Anchieta, então recém inaugurada, com um conceito e traçado bem moderno. Na foto abaixo, um ônibus construído na base do caminhão Ford de 1946, com projeto simples e que oferecia pouco conforto.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 07 e 08 - Na imagem acima, muitos transportadores iniciaram suas trajetórias com veículos semelhantes ao modelo Ford de 1947, lotação. Abaixo, um ônibus importado dos Estados Unidos, fabricado pela General Motors, modelo PD 2903.



# CAPÍTULO

# 02



**O DESPONTAR DA INDÚSTRIA  
BRASILEIRA DO ÔNIBUS  
RODOVIÁRIO**

O período pós Segunda Guerra Mundial trouxe às pessoas do mundo inteiro um grande sentimento de alívio, esperança de paz duradoura e de mobilização para recuperar os estragos causados pelo conflito que destruiu boa parte da Europa e alguns países da Ásia. Aos poucos, as relações comerciais entre as nações voltaram a se estabelecer por meio de uma rede mercadológica, que exigiu dos países os seus contínuos processos de industrialização.

Com o Brasil de 1946 não foi diferente. O País, naquele momento, viu-se numa situação de partida para montar o seu setor industrial, além de expandir a sua infraestrutura (energia e transportes), e assim se transformar para encarar os desafios de um novo tempo, visando o progresso em várias atividades de sua estrutura social e econômica.

Em relação ao transporte geral e aos ônibus, ainda engatinhávamos nesses dois pontos. Nossa rede viária dependia, apenas, das precárias estradas de terra e os sistemas de conexão entre as cidades, por meio dos serviços feitos pelos ônibus, ainda eram incipientes, com ligações escassas que tentavam cumprir com o papel de unir as regiões.

Na segunda metade da década de 1940, a indústria local do ônibus era composta por poucos fabricantes, que, com suas modestas oficinas, localizadas em polos regionais e detentoras de poucos recursos financeiros e mecânicos para produzir os veículos, perseveravam nos ideais de se construir o necessário para contribuir com o desenvolvimento brasileiro e, ao mesmo tempo, com a mobilidade das pessoas.

Todavia, duas empresas se destacavam das demais no mercado brasileiro – a paulistana Grassi, precursora na produção de ônibus no Brasil desde 1911, e a marca gaúcha Eliziário, desde 1920, então principais produtoras de carroçarias, contando com estruturas sólidas e capazes de desenvolver os veículos para atender as necessidades do transporte de então.

Nos acontecimentos desse mesmo ano de 1946, juntam-se ao cenário mais dois nomes que iriam auxiliar o setor a se afirmar em solo nacional, ano após ano, na arte de produzir os mais variados tipos de ônibus. Caio e Nielson (hoje Busscar) entram no jogo e, pouco a pouco, convertem-se em grandes competidores. Cabe aqui um acréscimo – os tais fabricantes de carroçarias para ônibus foram, antes de tudo, produtores de carroçarias adaptadas para os chassis de caminhões que davam conta do transporte de mercadorias e também de pessoas.



**Foto 01** - Linha de montagem de ônibus da marca General Motors do Brasil, com modelos que eram utilizados tanto no mercado urbano, como no segmento rodoviário.

Os modelos de ônibus daquela época contavam com estruturas montadas sobre os referidos chassis, tendo como peculiaridade um desenho típico a todas as versões encontradas (visuais que não levam em consideração o design e o acabamento requintado), operados por pessoas que não viam os sacrifícios como obstáculos na arte de transportar quem necessitava dos serviços.

Normas técnicas para especificar e orientar os melhores projetos dos ônibus inexistiam e a indústria local só dispunha do que determinavam as “Instruções para o Licenciamento em Caráter Precário de Veículos Destinados ao Transporte Coletivo de Passageiros nas Estradas de Rodagem Federais”, ato governamental expedido pelo presidente da República, Eurico Gaspar Dutra, em 1946.

Ao tratar do tema sobre a produção dos ônibus, o poder concedente incluiu, nessas “Instruções”, algumas poucas indicações que estabeleciam como deveria ser o veículo e a sua estrutura. Assim, as antigas “jardineiras”, com carroçaria toda aberta, foram sendo substituídas por

modelos fechados, com porta e janelas com barras metálicas para evitar que o passageiro colocasse o braço para fora, bancos dispostos na forma transversal, rodas com pneus e câmaras de ar, dentre outros componentes. O comprimento máximo era de oito metros e a largura de 2,50 metros. Somente muitos anos depois é que as normas mais exigentes serviram de orientação nos projetos de ônibus.

Rústico. Adjetivo apropriado ao ônibus à sua condição operacional em um tempo longínquo, de um Brasil desprovido de recursos e ideais referentes ao seu desenvolvimento. Inicialmente, o ônibus começa a se expandir de modo bem empírico, ligando cidades próximas e não atendidas pelas ferrovias, por estradas de terra, efeito da falta de investimento em infraestrutura.



**Foto 02** - Os primeiros ônibus fabricados aqui, no pós-guerra, ainda tinham uma configuração bem simples, porém, com os ideais do design marcante para a época e do layout interno que procurava oferecer melhores condições aos passageiros em suas viagens. Nesta foto, um modelo de carroçaria Caio sobre chassi Ford.

Para enfrentar tais condições nada favoráveis, como os buracos, a poeira e a lama, as máquinas e suas modestas características suportaram, sem medo, ao que lhes era submetido. Chegar ao destino com os passageiros sãos e salvos era a meta, mesmo que as viagens durassem muitas horas ou até dias.

Justamente com a concorrência do trem, portentoso em sua malha de trilhos que alcançava as regiões interioranas (mais de 35 mil quilômetros de trilhos, com 70% deles instalados na região Sudeste), os serviços de ônibus não sucumbiram. O esforço e a ousadia dos transportadores de então não se abateram frente à competitividade de um modal que tinha a sua disposição uma situação favorável a atingir seus objetivos.

Em adição à questão dos trilhos, podemos, ainda, entender que, em virtude das condições políticas, econômicas e da queda de exportação do café nos anos de 1930, as ferrovias chegaram ao seu ponto máximo de expansão, tanto pelos crescentes custos de implantação e operacionais, como pela falta de capital, originando constantes déficits. Assim, acabaram por serem encampadas, em sua grande maioria, pelo Governo, ficando estagnadas, abrindo espaço no mercado do transporte para o ônibus e o caminhão.

Se hoje encontramos um sistema de transporte rodoviário fundamentado por empresas sólidas e competentes que operam na ligação entre as várias regiões brasileiras é porque as remotas iniciativas e a condução empresarial das viagens foram determinantes para o sucesso atual.

No exercício da operação das idas e vindas com os passageiros, muitos foram os transportadores que, por falta de alternativa, levavam as pessoas nas carroçarias de seus caminhões, sem o mínimo de conforto e segurança, ficando reconhecidos como “paus de arara”. Outros, mais conscientes, no avanço de seus labores, transformavam seus veículos em ônibus, iniciando assim a longa trajetória no segmento.

No pós-guerra, o mercado nacional começou a ser abastecido por veículos importados (completos ou desmontados) das marcas Chevrolet e Ford (com montagem local e predomínio nas vendas), tendo ainda a convivência de manufaturas de renome mundial, como Studbaker, Fargo,

Volvo, International, Acló, Magirus-Deutz, Mercedes-Benz, White, dentre outras, com seus modelos completos, chassis e caminhões, estes últimos com fins para o transporte de carga, mas que pela oportunidade de novos negócios, eram modificados para ônibus. Alguns até tinham apelidos, como Chevrolet Boca de Sapo, Tigre, Gigante; Ford Big Job.

Eram modelos dotados de motores com pouca potência (entre 85 cv e 150 cv), alguns com 4, 6 ou 8 cilindros, a maioria movidos a gasolina (o óleo diesel, como combustível, passou a ser predominante somente a partir de meados da década de 1960), com suspensão composta por molas metálicas e caixas de transmissão (secas ou sincronizadas) que formavam um conjunto adequado ao referido período. Tais veículos tiveram serventia por bons anos durante a próxima década.



**Foto 03** - Os ônibus eram um misto de transporte de pessoas e cargas para o abastecimento de locais longínquos que não tinham acesso aos bens de consumo.

**Foto 04** - No Sul do Brasil, os ônibus rodoviários foram fundamentais no desenvolvimento das cidades. Nesta imagem, um modelo Elizário em frente à Catedral Diocesana de Lages, em Santa Catarina.





TRANSPORTES LTDA.

O empreendedor\*, interessado na atividade de locomoção dos passageiros, entregava seu caminhão aos fabricantes referidos nos parágrafos anteriores ou a alguns artesões de fundo de quintal, muitos desprovidos de ferramental apropriado no ofício do encarroçamento.

A partir disso, os mecânicos promoviam o desmonte do chassi, realizando, em paralelo, o trabalho de reposicionar a direção, a alavanca de mudança de marchas, o reforço da suspensão e o processo de encurtar ou alongar os chassis. Após isso, a montagem das carroçarias observava o encaixe da estrutura junto ao chassi, o melhor acabamento ou então, pela pura falta de profissionais do ramo, arremedos nos projetos, com várias imperfeições estruturais.

Também não podemos nos esquecer que, entre 1946 e 1950, chegaram por aqui outros modelos integrais, da marca General Motors, importados por algumas operadoras nacionais que buscaram resolver o problema da escassez tecnológica, utilizando em seus serviços modelos mais compatíveis com a operação e o conforto dos passageiros.

Em termos construtivos, a madeira era o principal componente da estrutura dos modelos fechados, mas o revestimento era de aço, material que proporcionava maior resistência na operação. Internamente, a configuração simples dominava, com bancos revestidos para duas pessoas, dispostos transversalmente, e corredor central. Janelas, geralmente de pequena proporção, permitiam alguma ventilação e luminosidade ao salão de passageiros, tendo grades para uma proteção duvidosa ao passageiro.

Outro destaque era a função de transportar encomendas (em pequenos volumes). Para isso, as carroçarias eram equipadas com bagageiros no teto para a acomodação de bens e mercadorias, pois ainda não havia espaço interno ou abaixo do salão de passageiros. Com o ônibus finalizado, mãos à obra na arte de trasladar as pessoas pelos muitos caminhos de outrora.

Merecedor de registro, por sua validade histórica, é o fato de que o transporte rodoviário de passageiros no Brasil não nasceu com típico cunho empresarial. Seus intrépidos fundadores provieram de diversificada atividade profissional. Passaram pelo ramo, ou estão nele, destacados empresários de ônibus que antes exerciam profissões ou atividades bastante distintas, como motorista, garçom, padeiro, mascate, varejista e até herói de esquadrilha da fumaça e pracinha expedicionário.

\*Todos mudando de profissão, aderindo ao transporte com a plenitude de capacidade e disposição, talvez seduzidos por um negócio que tem como flamante (muito vivo) atrativo uma receita sempre paga antecipadamente ou à vista e jamais um mal pagador a ser cobrado. (Antonio Rúbio de Barros Gômara – in memóiriam).

Foi sob períodos de muito aprendizado, sobressaltos, desafios e esforços que cada operador, envolvido na formação dessa rede de transporte, é considerado uma figura determinante para que o sucesso alcançado nos dias de hoje transformasse o transporte sobre pneus e estradas em caso exemplar no Brasil e no mundo.

Os então candidatos a empresários deram a partida na composição das muitas transportadoras que ainda realizam suas atividades, sempre com a insígnia da coragem e da determinação, promovendo a movimentação comercial e até mesmo principiando áreas urbanas, então pequenos povoados rurais, que se aproveitaram do transporte e os ônibus para conquistarem a soberania como cidades.

Ainda na referida época do pós-guerra, o Governo Federal também utilizou as “Instruções” para regulamentar e disciplinar os serviços de transporte coletivo, visando orientar a formação de um sistema nacional capaz de atingir as diversas regiões brasileiras. Assim, por intermédio do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), o poder público federal resolvia sobre licenças de operação, estudos de demandas, fiscalização, cumprimento dos serviços e a imposição de multas. Esse ordenamento federal acabou servindo de base para que alguns estados fixassem suas regras em torno da operação em seus territórios.

Nos últimos anos do decênio de 1940, as empresas Carbrasa, Cermava e Metropolitana (todas do Rio de Janeiro), além das gaúchas Nicola (hoje Marcopolo) e indústria de Carrocerias Serrana (que ficou conhecida como Incasel), se apresentaram ao mercado, aumentando ainda mais a concorrência no ramo de produção de carroçarias, principalmente as rodoviárias. No tocante aos chassis, com o início da produção local de veículos automotores, pela Fábrica Nacional de Motores (FNM), o mercado passou a contar com mais uma opção industrial na fabricação de ônibus.

Aliás, a FNM foi um clássico exemplo de empresa que se adaptou ao que a demanda comercial solicitava. Criada para produzir motores de aviões visando atender modelos de aeronaves de treinamento durante a Segunda Guerra Mundial, a fabricante se transformou, no ano de 1949, em indústria automotiva com o acordo firmado com as montadoras italianas Isotta Fraschini e Alfa Romeo (posterior) para a produção de caminhões (com muitas unidades que também acabaram convertendo-se em ônibus) e chassis específicos para ônibus.

Além disso, a fabricante brasileira instalada na rodovia Rio – Petrópolis, km 23, foi precursora em solo nacional na produção de acessórios e implementos com a finalidade de abastecer o setor de autopeças para os muitos veículos, que até então eram importados e necessitavam de peças de reposição.

Em comum com os diversos competidores na área da locomoção de pessoas, a disposição de conquistas pelo setor, cada qual com suas nuances e singularidades aplicadas em seus projetos, a FNM alcançou destaque, anos depois, no segmento do transporte rodoviário de passageiros, com seus chassis nas versões D e V, não sem antes ter que provar, com um tremendo esforço, a sua capacidade produtiva.

Na dura rotina de trabalho dos transportadores, ferramentas como pá, enxada e correntes para pneus eram utensílios comuns para que os ônibus não ficassem parados em caso de a estrada ter algum obstáculo, como os buracos ou a lama na época de chuvas.

Já os problemas emergenciais, provocados por alguma avaria mecânica, deveriam ser sanados pelos profissionais das oficinas e até mesmo pelo motorista, colocando seu conhecimento em prática num momento de apuro.

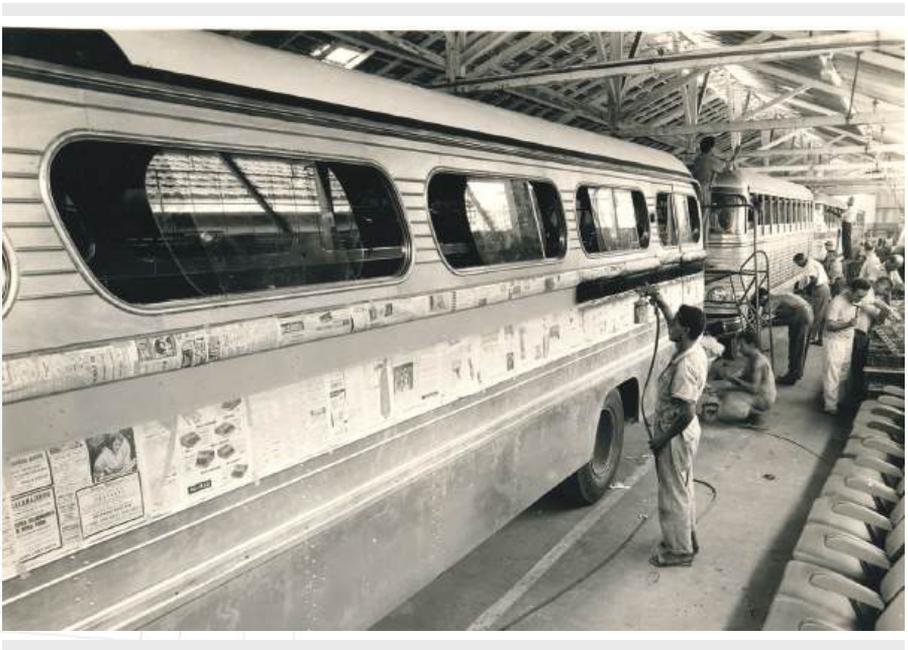
Esta obra histórica foca sua atenção para resgatar as lembranças da trajetória do produto ônibus rodoviário, ressaltando sua construção e formas, em congruência com a mecânica, por meio da união entre carroçaria e chassi, casamento ideal para topiar com os desafios das viagens pelos rincões brasileiros.

Notadamente, os modelos utilizados em solo brasileiro em meados do século XX mostravam que o caminhão determinava a estética, com sua área frontal peculiar unida à carroçaria e seus elementos construtivos. Resultados da engenhosidade daqueles precursores que contribuíram com o rodoviarismo brasileiro, os auto-ônibus ou “marinetes, jardineiras, dentre outras alcunhas”, foram a campo para enfrentar as adversidades dos caminhos sem pavimentos.

Muitos foram os fabricantes de ônibus rodoviário no País que caminharam juntos com o desenrolar dos sistemas e dos serviços ao longo de 40 anos de história. E a indústria brasileira de ônibus, tanto de carroçarias como de chassis, tornou-se vigorosa, reunindo fabricantes e montadoras que ao longo dos anos foram disponibilizando suas

tecnologias aos mais diversos nichos operacionais no mercado. No período referenciado nesta obra, as empresas nacionais não pouparam esforços no desenvolvimento de uma gama bem variada de tipos e modelos de ônibus, idealizada ao propósito de seus clientes.

Nessas quatro décadas de desenvolvimento do ônibus rodoviário, foi possível ver a consolidação de um modal que deu sua contribuição para o crescimento do Brasil. Desta maneira, no transcorrer desse período, este registro menciona as mais relevantes empresas fabricantes de carroçarias - Caio, Ciferal, Elizário, Grassi, Incasel (depois Comil), Nicola (posterior Marcopolo) e Nielson.



**Foto 05** - *Fábrica da Ciferal, no Rio de Janeiro, onde se produzia os ônibus com estrutura de duralumínio, mais leve e resistente.*

Em se tratando do visual das carroçarias, a criação artística relacionada a cada período observado, década a década, fundamentou gerações de modelos definidas sob os ideais dos departamentos de engenharia das fabricantes, sempre atentos aos conceitos, com atribuições a cada época em que as linhas e as representações das formas foram empregadas.

O design sempre primou por conceder, a cada modelo de carroçaria, um caráter próprio, dando ao ônibus aspectos inovadores, com harmonia e beleza, incorporando detalhes construtivos que elevaram a estética, trazendo ainda elementos que promoveram conforto interno, com acabamentos e materiais aplicados nos específicos momentos.

Claro que é preciso lembrar que a produção nacional teve, além dessas citadas acima, a presença de outras empresas (pequenas, na maioria dos casos) que incursionaram na arte de produzir carroçarias rodoviárias. Nomes como Asirma (Porto Alegre - RS), Alto Taquari (Estrela - RS), Bons Amigos (Rio de Janeiro - RJ), Brasinca (São Paulo - SP), Cardoso (Santo André - SP), Carpintaria Rodrigues (Aracaju - SE), Catelli (Novo Hamburgo - RS), Cermava (Rio de Janeiro - RJ) Cicol (Guaicara - SP), Claussen (Teresópolis - RJ), Cirb (Rio de Janeiro) Condor (São Paulo - SP), Continental (São Paulo - SP), Cribia (Nova Iguaçu - RJ), Crosley (Fortaleza - CE), Diegoli (Brusque - SC), Estrela (Tupã - SP), Genari (Mirassol - SP), Hertel (Blumenau - SC), Incabasa (Simões Filho - BA), Irmãos Romano (São Bernardo do Campo - SP), J Félix (Fortaleza - CE), LinsÔnibus (Lins - SP), Lopes Saes (Marília - SP), Manufatura Furcare (Caxias do Sul - RS), Metac (Passo Fundo - RS), Modelo (Marília - SP), Nilo (Canoas - RS), OTT (RS), Panair (Tupã - SP), Petrópolis (Petrópolis - RJ), Piasson (Erechim - RS), Pilares (Rio de Janeiro - RJ), Pluma (Fortaleza - CE), Prestel (Rio do Sul - SC) estiveram no mercado.

Quanto aos chassis, a configuração mecânica foi um detalhe extremamente observado pela indústria, considerando a estrutura, por meio de motores (dianteiros e traseiros), com as variadas potências, transmissões manuais, eixos, suspensão, sistema de freios e outros componentes, como forma de promover ao veículo as melhores condições de operação.

É o chassi que carrega a carroçaria nas costas, literalmente. Tão fundamental nessa combinação que, sem um ou outro, nada faz sentido para o ônibus. Dessa maneira, numa linha do tempo, é possível citar as marcas de Chevrolet, Ford, FNM, Mercedes-Benz, Scania e Volvo com seus produtos, aqui montados, como sendo as principais fornecedoras de chassis para os ônibus brasileiros entre meados de 1940 até 1989. Palmas para a história.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 06 e 07 - Na foto acima, um caminhão Ford, já com motor a diesel, do ano de 1947. Abaixo, outro modelo Ford, de 1939, servindo de ônibus no interior paulista.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 08 e 09 - Acima, um caminhão Chevrolet, “boca de sapo” (1949), sendo utilizado no transporte de passageiros no interior paranaense. Logo abaixo, uma moderna carroçaria Grassi (1952) sobre chassi Leyland, importado da Inglaterra.



# CAPÍTULO

# 03



**O INÍCIO DA VIAGEM  
(DÉCADA DE 1950)**

Os anos de 1950, no Brasil, ficaram marcados por transformações. Reconhecido como a década de ouro (ou anos dourados), o período teve muitos fatos importantes em todos os segmentos brasileiros. O pensamento progressista e uma visão de modernidade dominaram os cenários da cultura, social e econômico.

No começo da referida década, o País, com quase 52 milhões de habitantes (18,7 milhões vivendo em áreas urbanas), ainda se ressentia do seu pequeno parque industrial. Contudo, a intensificação de uma política federal voltada para ampliar o setor, por meio de planos governamentais de metas e seus ideais desenvolvimentistas, permitiu a concepção de uma economia com impactos positivos à sociedade brasileira, que viveu, a partir daquele momento, a transição na relação entre o campo e a cidade (no citado período, 64% da população era rural e o restante urbana).

Nisso, o impacto do crescimento das receitas federais proporcionou ao modelo rodoviarista um impulso, oriundo do maior uso dos recursos públicos de fundos criados essencialmente para este fim (Fundo Rodoviário Nacional), visando a construção e manutenção de estradas. Ainda nesse período, a criação, em 1952 (governo de Getúlio Vargas), da Comissão de Desenvolvimento Industrial – CDI -, passou a moldar, dentre os setores, a então futura indústria automobilística que seria estabelecida aqui, anos mais tarde.

Pode-se afirmar, sem sombras de dúvidas, que o decênio foi a referência de progresso, com a grande virada de chave para que o País pudesse ter novos contornos em sua estrutura, seja ela urbana ou rural, principalmente no que diz respeito à mobilidade .

Com os ônibus, em meio aos avanços das conexões regionais (abertura de estradas), e, apesar das antigas características dos modelos ainda permanecerem empregadas, houve um aumento gradual de sua participação nos serviços de transporte intermunicipal da população brasileira.



*Foto 01 - No começo da década de 1950, ainda era comum ver essa versão de ônibus com frente de caminhão.*

Também não se pode deixar de observar naqueles modelos de ônibus, que, em muitos casos, não havia diferenciação em suas estruturas veiculares, com versões muito semelhantes utilizadas nos serviços intermunicipais (de curto alcance geralmente) e urbanos, com aspectos corriqueiros nas carroçarias (duas portas, poltronas simples e mero acabamento).

Entretanto, esse aspecto começa a mudar quando as fabricantes de carroçarias, adquirindo cada vez mais experiência no assunto, adotam a inovação em conceitos estéticos, investindo na criação de novos modelos, com uma identidade diferenciada ao que estava sendo usada, procurando investir em aspectos distintos entre as aplicações operacionais. Não se esquecendo de que alguns transportadores também recorriam à fabricação própria, como forma de reduzir custos e de produzir algo atendendo às suas necessidades operacionais (algumas décadas depois, esse fato voltou a ser destacado por operadoras rodoviárias).

Se o capô e o motor estavam localizados externamente, a partir de então os fabricantes experimentaram aplicar uma nova concepção, adotando uma estética com linhas retas nas carroçarias, trazendo os motores para dentro, junto ao posto do motorista. Com isso, o visual dos modelos se aproximava do desenho adotado pelos encarroçadores norte-americano que, desde meados dos anos 1930, seguiam o princípio da modernização.

Cabe ainda lembrar que a referida versão, com desenho reto e motorização interna, foi adotada em alguns veículos aqui no Brasil, antes da virada dos anos de 1940 para a década seguinte. Eram projetos incomuns para o período, sendo destaque a fábrica de carroçarias gaúcha Eliziário, com sua versão inspirada no modelo “Coach”, norte-americano. Para isso, ela até importou chassis da marca General Motors visando equipar o seu novo produto, que era caracterizado pelo motor dianteiro posicionado ao lado do motorista, capacidade para 38 passageiros e linhas externas arredondadas com para-brisa inclinado.

Ainda sem ter à disposição os veículos avançados e idealizados para o transporte específico de passageiros (conforme citado no capítulo 2), os operadores nacionais recorriam aos modelos importados, que chegavam em bom número no País logo após o fim da Segunda Guerra Mundial. Dentre os veículos estrangeiros, destacam-se as versões “Coach” (designação para aqueles modelos robustos e de excelente nível de acabamento), com a insígnia das marcas General Motors, Flxible e Twin Coach, dos Estados Unidos.

Enviados para cá, tais modelos eram referências no mercado norte-americano, sendo produtos de última geração, contando com motorização potente, sistema de ar-condicionado, suspensão pneumática e freios a ar, elementos não vistos por aqui em virtude da defasagem tecnológica vivida naquele momento.



**Foto 02** - Modelo de carroçaria Caio para o transporte rodoviário, com um visual típico para a época. Detalhe o para-brisa inusitado.

O pioneirismo por modelos mais avançados pode ser visto com os veículos da Twin Coach Deluxe Intercity Coaches, que merece destaque como o primeiro produto estrangeiro vindo com características ímpares em termos de conforto e mecânica. A iniciativa da Viação Cometa, no final da década de 1940, em trazer o melhor não foi por acaso, mas sim com o objetivo de oferecer viagens com maior comodidade aos seus passageiros.

Esse ônibus tinha suspensão com tubos emborrachados (torsilastic), poltronas reclináveis, vidros ray-ban e o motor da marca Fageol, localizado no entre eixos, de 180 cv de potência, movido a gasolina. Pouco tempo depois, foi importada uma versão com outros diferenciais, como o motor a diesel, acabamento interno aprimorado e janelas em formato reclinado.

Pelo lado da qualidade, os veículos tinham estrutura integral (em alumínio), eram primorosos no acabamento, layout interno, posição do motor e o desenho externo evidenciado pelas linhas arredondadas, em consonância com os detalhes adotados nas áreas envidraçadas, chapeamento e conjunto óptico.

Um exemplo significativo nesse contexto foi a chegada, em 1954, do

modelo “made in América” PD 4104 que, assim como as suas versões antecessoras, trouxe conceitos que mudaram o panorama do ônibus local. Produzido pela General Motors, na cidade de Pontiac (Michigan), o veículo representava a modernização por completo em termos de mobilidade coletiva sobre rodas. O respectivo PD (Parlor Diesel), assim utilizado pela montadora para diferenciar sua linha de ônibus, era diferente em tudo que o havia disponível em tecnologia utilizada por nós no transporte de passageiros.

Da mais alta qualidade, pode-se defini-lo por suas características adotadas naquela época e que proporcionaram viagens mais agradáveis. Com 10,66 metros de comprimento, sua estética era outro ponto fundamental, delineada por contornos únicos e simétricos, tendo estrutura toda em duralumínio, bem como o chapeamento externo, que formava um conjunto resistente e bem mais leve que os demais ônibus.

Para os passageiros, o conforto era inédito, alcançado por meio de poltronas reclináveis, feitas em látex e revestidas de material plástico, janelas com desenho inclinado, tendo vidros Ray-Ban que reduziam os efeitos da insolação, sistema de ar-condicionado (acionado por motor extra a gasolina) para propiciar um clima interno bem agradável e porta-pacotes com luzes individuais.



**Foto 03** - O “Morubixaba” General Motors PD 4104, modelo que provocou a mudança de conceito dos ônibus estradeiros.

Junte-se a isso a suspensão pneumática, componente de última geração, conforme ressaltado, para substituir as tradicionais molas metálicas, composto por válvulas de nivelamento e bolsões de ar comprimido capazes de eliminar as vibrações provocadas pelos choques ocasionados nas estradas, promovendo um rodar bem macio. Aliás, essa tecnologia, segundo relatos da época, foi resultado de um desenvolvimento que demandou 12 anos de estudos e pesquisas realizados pela operadora Greyhound e a General Motors.

Seu propulsor, a diesel, de seis cilindros e dois tempos, desenvolvia 211 cv de potência, algo admirável em comparação com o que existia por aqui, lhe rendendo desempenho de folga na estrada. Já a sua transmissão era manual, com quatro marchas. Ao todo, 30 unidades do PD 4104 desembarcaram em solo nacional, sendo utilizadas pela operadora paulista Viação Cometa (linha São Paulo – Rio de Janeiro), distinta em prestar serviços qualificados em suas diversas rotas, durante a referida década.

A ligação entre os maiores polos urbanos brasileiros mobilizou uma competição acirrada entre os, então, dois operadores que faziam a rota. Além da Viação Cometa, o Expresso Brasileiro de Viação, objetivando acompanhar a atualidade em termos de novos conceitos tecnológicos veiculares, buscou nos Estados Unidos, junto à fabricante Flxible, um modelo de ônibus que garantisse uma operação otimizada, sem ficar aquém de sua concorrente.

Assim, em 1956, fechou o contrato de compra de 30 unidades do modelo Vista Liner VL100, versão considerada uma resposta ao Scenicruiser da General Motors. Sua construção envolveu a instalação do motor DDA-6-71 a diesel, com 210 cv e transmissão de cinco marchas. Sua suspensão era composta por barras de torção e emborrachadas (Torsilastic).

Internamente, o veículo contava com 37 poltronas, ar-condicionado e o conceito inovador com piso em dois planos, favorecendo a visão externa dos passageiros. Ele era considerado um concorrente à altura do modelo PD-4104. Contudo, sua operação em solo nacional não foi de todo o sucesso que se esperava. Assim que estava a caminho para cá, o Governo Federal sancionou uma lei que proibia a importação de novos veículos automotores.

Após o desembarque das 30 unidades, apenas duas foram liberadas, enquanto que as 28 restantes permaneceram na alfândega por mais alguns anos, até serem liberadas, entre 1958 e 1959. A operadora Expresso Brasileiro criou o serviço Diplomata, apelido dado aos dois veículos em serviço. Aliás, o termo diplomata serviu de inspiração para a fabricante de carroçarias Nielson batizar seu modelo rodoviário de 1963, adotando, em seu projeto, os conceitos estéticos do VL100.

A chegada desses tipos de veículo também despertou o interesse de algumas fabricantes brasileiras em poder proporcionar produtos avançados ao mercado local, fazendo com que elas fossem até aos Estados Unidos para conhecer, de perto, como era feita a fabricação desses respectivos modelos, como, também, possuir exemplares de ônibus internacionais, desmontando-os para um estudo mais detalhado, bem de perto, podendo ter a noção exata das técnicas utilizadas na construção das carroçarias.

Foi, sem dúvida, um momento que teve efeito positivo para se obter habilidade e conhecimento na arte de construir novos modelos, afinal, produzir um ônibus era uma arte (e ainda é) manual, nos moldes da alfaiataria.

E, a mesma General Motors, com sua planta brasileira, também produziu um produto específico ao mercado nacional e países do terceiro mundo, com chassi (mecânica importada) e carroçaria (brasileira), chamado de ODC 210, reconhecido como o primeiro ônibus com estrutura metálica do Brasil (1950). Apelidado de Coach Brasileiro, o veículo não tinha o mesmo “glamour” que a versão norte-americana. Digamos que ele seria um produto customizado para as condições operacionais locais.

Tinha o motor Detroit Diesel 4-71, de quatro cilindros e dois tempos, com 4,7 litros de cilindrada, 147 cv de potência a 2.100 rpm, montado na parte traseira. A sigla ODC significava Overseas Diesel Chassis e o número 210 referia-se à distância em polegadas do entre eixos (5,30 metros). Seu comprimento era 10,25 metros.

A primeira variante que saiu da linha de produção (1951) foi para a aplicação urbana, com duas portas, sendo a segunda localizada atrás do eixo traseiro. Dois anos depois, foi a vez do modelo rodoviário. Tinha o mesmo motor do urbano, mas se distinguia por algumas características:

diferencial longo, discreto chapeamento “silverside” na lateral, ausência das vigias acima das janelas, moldura externa das janelas, abrigo duplo de placas na traseira e uma única porta de acesso na dianteira.



**Foto 04** - *O modelo ODC 210 foi uma concepção brasileira para a realidade local do transporte.*

Ademais, não nos esqueçamos da realidade brasileira, naquele momento, quanto ao trabalho exigido na construção de uma carroçaria, sendo que a indústria local precisava usar de suas habilidades para tal feito. Era necessário adaptar o chassi de caminhão (corte do quadro e dos eixos, colocação de suportes, ajuste na suspensão metálica, reposicionamento da coluna de direção), ação que consumia horas exaustivas de trabalho e muita perícia dos trabalhadores.

Claro que as modificações realizadas, em muitos casos, não eram perfeitas. Os veículos ficavam desalinhados, com a suspensão comprometida, havendo desgaste dos pneus, insegurança e desconforto para os passageiros. Isso exigia que eles voltassem aos fabricantes para refazer a parte mecânica que apresentava problemas na operação.

A estrutura, de madeira, era trabalhada com esmero pelo carpinteiro, num misto de atividade com a funilaria, que em paralelo, utilizava a forja, a solda a oxigênio e outras ferramentas fundamentais no processo. Claro que a bigorna também tinha sua serventia no arqueamento das peças metálicas.

Porém, a substituição da madeira pelo aço nas citadas estruturas das carroçarias não demorou muito a acontecer. Segundo o livro que relata os 50 anos da encarroçadora gaúcha Marcopolo, há um referido trecho que ressalta a fabricação da carroçaria, dizendo que muito mais do que substituir uma matéria prima, o uso do metal evidenciava uma reflexão moderna, dinâmica, consonância do pensamento do empresário com os planos desenvolvimentistas do Governo Federal.

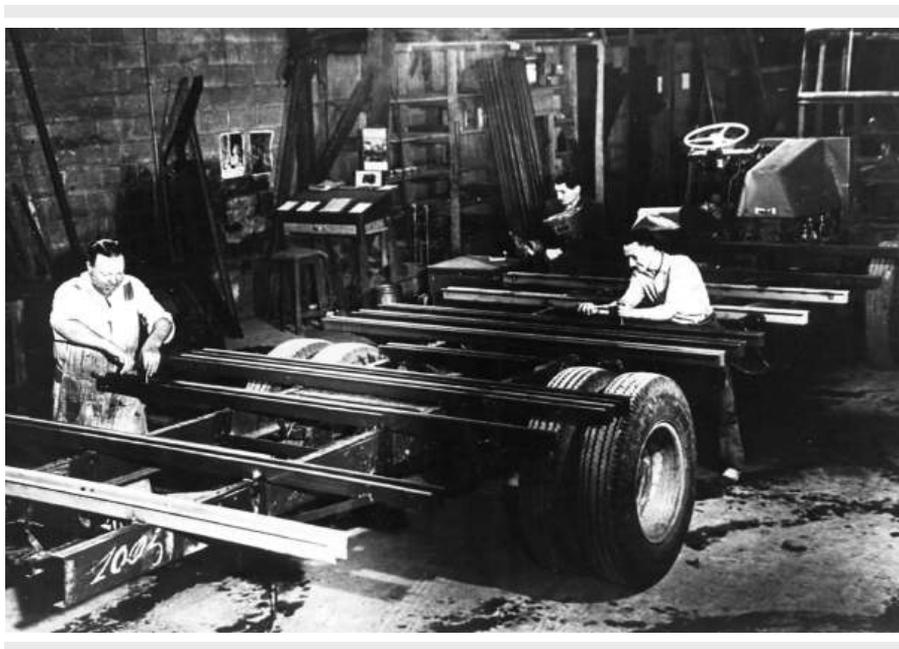


Foto 05 - *Processo de preparação do chassi para receber a carroçaria.*

Não podemos deixar de citar as outras dificuldades encontradas pelos fabricantes em suas atividades, como a falta de maquinários adequados e de financiamento para prover uma produção eficiente; além do escasso abastecimento de energia elétrica, da carência de fornecedores de matéria prima e da mão de obra inexperiente. Momentos difíceis, mas sem perder a determinação em chegar ao produto solicitado.

Indo mais além, a fabricante carioca Ciferal, por exemplo, se destacou no mercado ao introduzir a estrutura de alumínio ou duralumínio, com perfis encaixados de uma maneira especial para promover maior resistência, leveza e simplificação nas carroçarias rodoviárias. Apesar de ter sido fundada em 1955, a marca ganhou fama na década seguinte, com modelos específicos à operação.

Outro aspecto na linha de produção dos modelos foi a introdução de novos equipamentos, como a solda a ponto e a máquina de corte a ar comprimido, que permitiu o correto corte das chapas de aço. É deste ponto em diante que podemos ver que a concepção metálica passa a predominar nos modelos brasileiros de ônibus.

E, dentre as principais marcas de então, a empresa de Caxias do Sul (RS), Nicola, já possuía um completo serviço de produção, com corte, polimento, galvanoplastia, carpintaria, mecânica, ferramentaria, estamparia, pintura, serralheria e estofaria. Esse fato serviu para que a encarroçadora estivesse aparelhada para atender com folga os pedidos de seus clientes.

Caio, Carbrasa, Ciferal, Eliziário, Metropolitana, Grassi, Nicola, Nielson, dentre tantas outras produtoras nacionais (de menor porte), investiram com intensidade na criação de modelos de carroçarias com as mais variadas formas e desenhos. Conquistar o mercado e o segmento era a estratégia para expandir seus negócios. E os transportadores necessitavam de veículos resistentes e capazes de suprir as exigências operacionais, frente a precariedade da infraestrutura viária, que predominava naqueles meados do século 20.



**Foto 06** - *A fabricante gaúcha, Nicola, já era uma das principais na produção de ônibus durante a década de 1950.*

Com os novos modelos de carroçarias, houve uma redução do peso total do conjunto, sendo esse aspecto um grande aliado para os veículos, fato que tornou possível a maior velocidade, o menor consumo de combustível e o aumento da capacidade de transporte (veículos maiores).

Em termos de configuração interna, a introdução de novos tipos de poltronas (estofadas com fibras vegetais, algodão, espuma, molas e revestidas de couro), com reclinção, mais confortáveis (o termo Pullman foi utilizado por algumas transportadoras para diferenciar o padrão de comodidade) e novos materiais de acabamento, deixaram o salão dos passageiros com um ambiente mais agradável.

As janelas ficaram maiores e um novo tipo de abertura (deslizante) dos vidros, em substituição ao tipo guilhotina, foi introduzido. As linhas externas foram melhoradas, com desenhos modernos, tendo ainda refinamento no arremate de cada detalhe. Faróis, lanternas, grades, espelhos retrovisores, para-choques e o chapeamento se integravam de uma maneira harmônica e bem-sucedida.

Em termos de chassis, continuávamos sendo abastecidos por modelos vindos de outros países, europeus, por exemplo, como a inglesa Acló, a sueca Volvo, as alemãs Magirus-Deutz e Mercedes-Benz (com, ainda, veículos importados), todas elas com um portfólio bem variado de produtos.

Na referida década, a relevância do ônibus rodoviário pode ser vista em grande parte do País, muito em função de sua flexibilidade operacional, atingindo lugares distantes, de acordo com o crescimento econômico e a integração entre as cidades. A marcha do desenvolvimento e a abertura de estradas foram garantidoras da expansão das operações.

O início da afirmação da indústria brasileira do ônibus, com a oferta de produtos (chassis) apropriados para o encarroçamento, foi possível com a instituição do GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), iniciativa do Governo Federal (presidente Juscelino Kubitschek), por meio do Decreto nº 39.412, de 1956, com políticas para fomentar a implantação do setor fabril e automotivo por aqui, abrindo espaço para que reconhecidas marcas mundiais pudessem se estabelecer. Em quatro anos (1957 a 1960) viu-se um salto expressivo na oferta de veículos comerciais, bem como a implantação de estradas e rodovias. Nisso, dois importantes nomes da indústria global de veículos pesados aceitaram o desafio de se instalarem aqui – Mercedes-Benz e Scania.

Deste modo, o segmento estradeiro pode chegar mais longe ao contar com novos participantes no campo da produção de ônibus, tendo veículos condizentes com os serviços, permitindo que as transportadoras cumprissem com suas funções ao utilizarem modelos idealizados para operações em longas distâncias. Nesse caso, as montadoras FNM e Scania viram símbolos de robustez.

Para aqueles serviços feitos em diversos tipos de trajetos, a Mercedes-Benz passou a oferecer, a partir de 1956, seus chassis (primeiramente com o L 312, derivado do caminhão, depois com os modelos específicos L e LP 321) e o veículo completo O-321 (em 1958), um diferencial em sua gama de produtos, com o conceito monobloco, como ficou conhecido, por proporcionar um projeto de veículo com melhor acabamento e que oferecia condições adequadas às demandas do transporte, com viabilidade econômica e otimização operacional.



Foto 07 - A chegada ao Brasil do modelo integral O-321, da Mercedes-Benz, estimulou a modernização dos produtos nacionais.



*Super E*

O monobloco foi um modelo desenvolvido para atender os clientes de todas as regiões brasileiras. Apesar de ser um motor com baixa potência, a sua versão rodoviária foi lançada com o intuito de se diferenciar dos chassis de caminhões utilizados nos ônibus, destacando-se, também, em rotas de longas distâncias. Esse tipo de ônibus tem sua história contada no capítulo 12.

Lembrando que a Mercedes-Benz teve importante participação no desenvolvimento do segmento de transporte, incentivando o uso do motor a diesel nos veículos comerciais brasileiros, por meio da fundição do primeiro bloco específico para esse combustível do Brasil e da América Latina, realizado pela Sofunge (Sociedade Técnica de Fundições Gerais), isso em 1955.

Em paralelo à chegada da fabricante alemã, a montadora de origem sueca, Scania, também viu no Brasil a oportunidade para expandir seus negócios de forma mundial, instalando-se aqui em 1957, com a primeira linha de produção fora de seu País sede. A marca virou símbolo do transporte pesado, com o seu primeiro caminhão, além do chassi para ônibus, montados em solo nacional. Desse modo, foi considerada a opção técnica e comercial para aqueles transportadores que exigiam veículos caracterizados pela força, desempenho e rentabilidade em operações de longo alcance.

Dá-se, então, o início do processo de nacionalização dos veículos, com o estabelecimento da indústria auxiliar e fornecedora de componentes necessários para a construção dos ônibus, impulsionando a manufatura brasileira, que se revelou uma verdadeira alfaiataria na produção das carroçarias, pois era preciso observar e atender às variadas demandas dos clientes, cada qual com uma necessidade particular em relação aos seus produtos e serviços praticados.



**Foto 08** - Um possante ônibus com chassi Mercedes-Benz e carroçaria Elizário operando sob a insígnia da Viação Ouro e Prata.

Assim, a configuração dos ônibus não obedecia a uma regra ou modelo de produção idêntico para os tipos disponibilizados. Os projetos das carroçarias levavam (e ainda levam) em consideração, a respeito dos serviços rodoviários, um caráter identificado com o padrão operacional escolhido pelo cliente. Por aqui, ônibus nunca foi um produto de prateleira, mas sim o resultado das peculiaridades tecnológicas disponíveis, quanto à estrutura e configuração demandadas nos serviços.

Nesse propósito, em 1959, um empresário gaúcho foi pioneiro em proporcionar uma diferenciação na configuração interna de seus ônibus rodoviários que faziam a rota Porto Alegre a São Paulo. Humberto Albino Bianchi, na época proprietário da extinta Viação Mínuano, colocou a cabine de separação do posto do motorista e o salão de passageiros e a toailete, como forma de agradar os passageiros nas viagens de longa duração. Ele também fora o precursor de outro componente interno dos ônibus rodoviários, fato que pode ser visto mais para frente.

Ademais, referente aos caminhos por onde o transporte fazia-se presente, o conceito de estrada passou a ter um novo padrão de acabamento nas ligações regionais, como também em rotas interestaduais, em meados da década de 1950, em virtude da expansão da pavimentação das mesmas, pois a recém criada empresa pública Petrobrás começou a produzir massa asfáltica, em maior escala, para esse fim.



**Foto 09** - Apesar dos esforços para a modernização dos veículos estradeiros, os ônibus mais simples, ainda predominavam no setor, justificados pelas precárias condições viárias.

Em uma das divisões históricas da operação de ônibus rodoviário em nosso País, ressalta-se a importância dos trajetos entre a capital paulista e a fluminense, além da descida da Serra do Mar (São Paulo – Santos) e outros trajetos mais significantes, onde as transportadoras Viação Cometa e Expresso Brasileiro de Viação, com clara rivalidade, não pouparam esforços em colocar, na operação de seus serviços, os modernos ônibus “Coach” importados, que supriram a carência tecnológica dos modelos produzidos aqui.

No fim da referida década, o rodoviarismo funde-se ao desenvolvimento econômico, fato que incentivou a criação de políticas de incentivos aos veículos automotores por muitos anos no decorrer do processo estradeiro.

Concomitante à evolução do cenário econômico, algumas das encarroçadoras de ônibus (de um total de 20 que existiam na época) resolveram se reunir, em junho de 1959, sob a forma de uma associação para defender seus interesses, trocar experiências e expor sua representatividade junto ao mercado automotivo e os poderes governamentais. Com isso, surge a Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus), entidade que até hoje desempenha seu papel de interlocutor e amparo institucional no âmbito do segmento de fabricação de veículos para o transporte coletivo de passageiros.

O País encerrou a década com pouco mais de 70 milhões de habitantes, sendo que mais de 38 milhões moravam em áreas rurais e o remanescente em cidades.



Foto 10 - A Ciferal se destacou por desenvolver carroçarias leves, resistentes e duráveis.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



**Fotos 11 e 12** - As linhas retas e os mais variados detalhes já orientavam a concepção dos projetos das carroçarias rodoviárias da década de 1950. Acima, um modelo Caio sobre um chassi de caminhão FNM. Abaixo, a combinação entre a carroçaria Nicola e o chassi Mercedes-Benz;



**VIAJE AGORA NO  
DIPLOMATA  
DO  
EXPRESSO  
BRASILEIRO**

*SUPER-LUXO* às suas ordens  
entre São Paulo e Rio (e vice-versa)

**EIS AS CREDENCIAIS DO DIPLOMATA**

**CONFORTÁVEL** - Poltronas ultra-macia, com 5 reclináveis. Lâmpadas de foco individual para leitura. Descansos para os pés.

**AGRADÁVEL** - Ar condicionado deliciosamente acolhedor. Janelas panorâmicas e "mirantes aéreos" com vidros "Solex Glass" verde especial.

**MACIO** - Molejo exclusivo - sistema Tarilastic. Rodo macio como se a estrada fosse de veludo.

**ESPAÇOSO** - 41 lugares, bem distanciad. Biogogerios para mais de 200 malas. E ainda: compartimentos internos para maletas e objetos de uso pessoal.

**EXPRESSO BRASILEIRO**  
- a maior organização rodoviária do continente

**VIACÃO S.A.**

AZASC

Foto 13 - Para conquistar os passageiros, algumas importantes operadoras lançaram mão de iniciativas inovadoras, como a importação de ônibus dos EUA.

# CAPÍTULO

# 04



**O MERCADO COMPETITIVO  
(DÉCADA DE 1960)**

O incentivo ao modelo de transporte rodoviário promovido pelo Governo Federal em fins da década de 1950, quando, então, foram criadas políticas para implantar um parque fabril do setor automobilístico a fim de proporcionar ao Brasil um progresso nunca visto até aquela data, deu início a uma significativa rede de comunicação por terra entre as regiões brasileiras.

É fato que, por decisões políticas, a escolha pelo rodoviarismo suscitou uma contestação, até hoje vista em nosso País, pela negativa em apoiar o crescimento da malha ferroviária e os seus benefícios para um sistema de transporte otimizado, sucateando-a ao longo dos anos, fazendo com que restassem poucas ligações em operação por aqui, com a predominância na movimentação de cargas.

Inclui-se, também, o processo de urbanização no Brasil, que teve um ritmo acelerado com o aumento das oportunidades de negócios e trabalhos nas cidades entre o final da década de 1950 e início de 1960. A herança do Governo de Juscelino Kubitschek e seu plano de metas de crescimento, incentivando a criação de ligações regionais e as de longas distâncias, por rodovias, promoveram um êxodo de pessoas tentando a sorte e uma vida melhor nas grandes cidades.



**Foto 01** - O início da consolidação do ônibus como fundamental modal no transporte rodoviário de pessoas. Nesta foto, um modelo Elizário na, então, recém criada linha Curitiba-Rio de Janeiro. Dorival Piccoli (à direita na foto) e Valmor Schmidt.

As BRs, como são conhecidas as estradas interestaduais sob o domínio federal, e as rodovias sob a autoridade dos estados foram fatores determinantes no desenvolvimento regional e dos municípios durante a década relatada neste capítulo. Mesmo que, ainda, a pavimentação não fosse adequada em muitas delas ou mesmo não existisse, as operações entre as cidades cresceram cada vez mais com a mobilidade das pessoas por meio dos ônibus.

Em meados da década, o Brasil já estava sob a governança do regime militar quando maior quantidade de migrantes parte para as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, fato encorajado pelo processo industrial e crescimento econômico, também, pelas novas conexões viárias entre as regiões Sudeste, Nordeste e Sul. Para realizar todas as tarefas de locomoção das pessoas, as transportadoras, de então, adquiriram cada vez mais ônibus para os serviços rodoviários.



**Foto 02** - Modelo de ônibus estradeiro com carroçaria Grassi e chassi LP 321 da Mercedes-Benz para operação em linhas interioranas.

Quanto à tecnologia utilizada na construção dos ônibus, na primeira metade da década de 1960, as fabricantes Caio, Carbrasa, Cermava, Ciferal, Cirb, Eliziário, Grassi, Incasel, Metropolitana, Nicola, Nielson e Striuli (não nos esqueçamos da Mercedes-Benz e seus monoblocos), então as mais significativas na arte de produzir carroçarias, travavam uma competição sem perder a essência criativa nos projetos dos seus modelos rodoviários, com características singulares a cada um, sempre buscando imprimir uma identidade particular ao seu desenvolvimento. Os departamentos de engenharia de cada marca se esforçavam para apresentar produtos com a melhor aparência e, ao mesmo tempo, funcionais e ajustados para a operação em linhas rodoviárias.

Nesse sentido, tais empresas promoviam pesquisas técnicas com o intuito de desenvolver modelos com atributos de resistência, durabilidade, economia e segurança. Muitos projetos fracassaram, outros se revelaram com sucesso, sob o efeito da crescente demanda por parte do transportador que necessitava de veículos aperfeiçoados e adequados aos seus serviços.

Na área de chassis, as montadoras Mercedes-Benz, Scania e FNM, já consolidadas, ofereciam ao mercado os seus modelos estradeiros, dotados com propulsores localizados na dianteira (no caso de FNM, Scania e Mercedes-Benz) e traseira, presentes nos monoblocos, na suspensão metálica, na estrutura reforçada e nos freios pneumáticos proporcionando maior desempenho operacional. Quanto a autopeças e componentes, a indústria nacional também dava seus primeiros passos para se fortalecer, visando atender a produção local.

Já na segunda metade deste decênio, houve uma combinação de ideais e de estímulos que a incorporação de novos elementos estéticos e equipamentos que tornavam as viagens bem mais confortáveis e agradáveis. Horizontes renovados davam o tom quanto ao segmento naquele período, com movimentos por parte da indústria em fomentar veículos de acordo com o que o mercado requeria. Desse modo, aconteceu um aperfeiçoamento da frota nacional com a evolução do transporte coletivo.

Foi um rico período de transformações que ocorreu na indústria brasileira de ônibus. Os novos modelos eram apresentados em edições do Salão do Automóvel, sendo que havia generosos espaços para tais veículos no evento automotivo. Naquele tempo, o Parque do Ibirapuera, na cidade de São Paulo, era o local onde acontecia a mostra, com destaque para as edições V e VI, realizadas respectivamente nos anos de 1966 e 1968, com importantes novidades apresentadas pela indústria ao segmento do transporte.



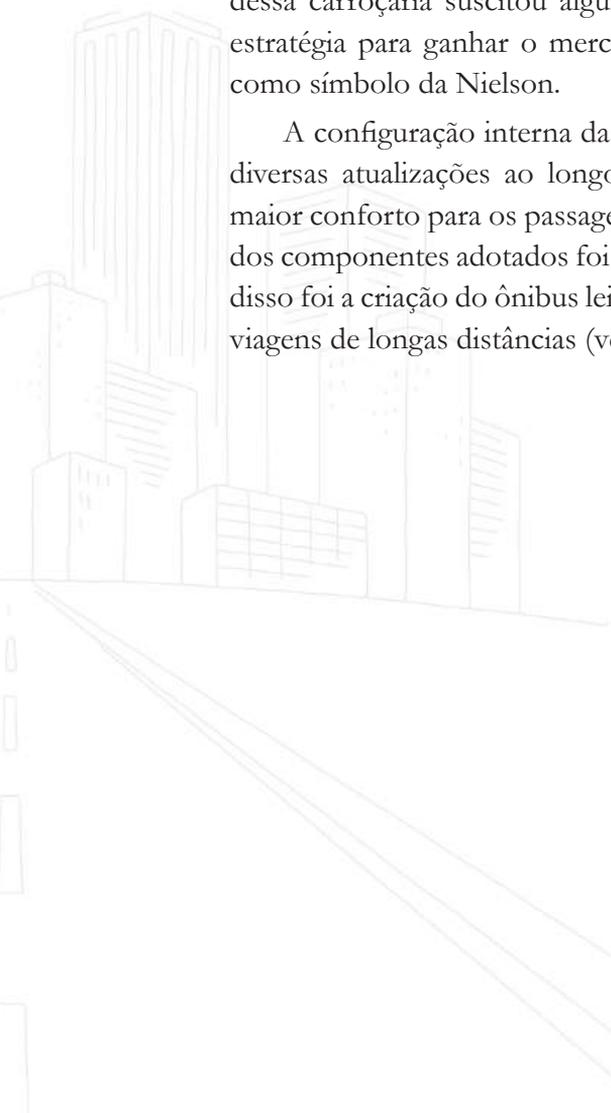
**Foto 03** - Nas muitas edições do Salão do Automóvel, a Mercedes-Benz sempre se destacou por apresentar os melhores ônibus.

A concepção artística das carroçarias levava em consideração a aplicação de linhas inclinadas no desenho externo, o uso de chapas metálicas frisadas ou lisas e ainda da incipiente fibra de vidro em áreas da frente e da traseira, curvaturas em determinados pontos da estrutura, caixa interna de itinerário, áreas envidraçadas maiores e desenhos inovadores nos detalhes (faróis, lanternas e para-choques).

Essa nova geração de modelos rodoviários apresentou inovações bem interessantes, com uma inspiração europeia dominando os desenvolvimentos. Porém, não foi a única. Algumas encarroçadoras buscaram na fonte norte-americana novas ideias para a evolução de seus produtos. O design com teto em dois planos foi referenciado, ressaltando um estilo próprio que marcou uma nova linhagem de modelos estradeiros.

Dessa maneira, a versão Diplomata, desenvolvida pela, então, Carrocerias Nielson, causou sensação no mercado ao seguir a estética do modelo de ônibus norte-americano, Flxible, numa combinação que resultou de aparência elegante e marcante, que só evoluiu com o passar dos anos, tendo sucesso no segmento. Outro detalhe é que o desenho dessa carroçaria suscitou alguns projetos, de outras fabricantes, como estratégia para ganhar o mercado. Contudo, essa versão ficou, apenas, como símbolo da Nielson.

A configuração interna das carroçarias foi outro aspecto que sofreu diversas atualizações ao longo da década, visando um ambiente com maior conforto para os passageiros. Com isso, a evolução dos materiais e dos componentes adotados foi progredindo, período a período. Exemplo disso foi a criação do ônibus leito, em 1962, ampliando a comodidade nas viagens de longas distâncias (ver no próximo capítulo).





**Foto 04** - *A geração Diplomata de carroçarias rodoviárias fez fama e conquistou importante lugar no mercado.*



Se na década de 1940 o acabamento era simples, com revestimento de madeira ou mesmo metálico, sem nenhum diferencial, anos depois tudo mudou com a chegada de novos materiais, como as lâminas de fórmica ou duraplac, já adotadas há algum tempo nos Estados Unidos, porém, uma novidade para o mercado brasileiro. Isso permitiu uma aparência mais moderna e funcional do espaço.

E a evolução não parou. PVC, peças em plástico, espumas (poltronas), courvin e carpetes passaram a ser usados em maior volume. Em termos de componentes, os bagageiros internos (porta-pacotes) foram melhorados, recebendo luzes de leitura com foco a cada poltrona, saída individual do ar externo e, também, para ar-condicionado, além de sistema de som.

Quanto às estruturas dos veículos, uma novidade para a época foi a produção e comercialização de plataformas pelas empresas Mercedes-Benz e Magirus-Deutz (esta, novata no Brasil, desde 1967), sendo um produto de construção e dimensionamento específico para o encarroçamento, substituindo, conforme o modelo, o chassi com longarinas por estruturas tubulares e seus componentes, trazendo uma suspensão caracterizada por promover mais conforto interno, além de reduzir os ruídos comuns aos ônibus convencionais. Com isso, possibilitou-se as diversas variações nos projetos de carroçarias, onde os bagageiros ficaram maiores, as áreas envidraçadas ganharam novos contornos e a estrutura passou a ser mais leve.



**Foto 05** - Com linhas estéticas e inovadoras, a carroçaria *Diplomata* teve grande participação no segmento.

Apesar de toda essa evolução, ainda era possível ver os reencarroçamentos promovidos nos ônibus, solicitação dos transportadores que reutilizavam os chassis, já em uso há um bom tempo, nas carroçarias novas ou mesmo reformadas, em virtude das condições financeiras dos mesmos, que optavam pelo menor investimento necessário, ou, também, não dispunham de recursos financeiros para a aquisição de ônibus zero quilômetro (falta de financiamento era algo presente no cotidiano). Outrossim, a produção nacional de chassis não acompanhava a demanda do setor empresarial. Esses foram aspectos comuns no mercado por alguns anos. Ainda no contexto mecânico, surge pelas mãos das montadoras Scania e Magirus um elemento que mudaria a estrutura dos chassis provocando um conforto extra aos passageiros. Tratava-se da suspensão pneumática, que conferia ao ônibus uma atratividade nas viagens em longas distâncias. Esse assunto tratado no próximo período.

Numa panorâmica sobre o mercado internacional, diga-se primeiro mundo, o ônibus rodoviário europeu e norte-americano seguiu um conceito de modernização orientado pela determinação em proporcionar os melhores veículos, com recursos tecnológicos favorecendo o conforto e a segurança, por meio de suspensão macia, motores mais potentes e instalados na traseira ou no entre eixo e de uma configuração interna adequada com as necessidades do mercado. Governos e entidades representativas de fabricantes dos veículos estiveram juntos na elaboração de conceitos que promoveram a evolução do modal.



**Foto 06** - *A Scania tornou-se referência em chassi pesado para os ônibus rodoviários. Nesta foto, uma parceria que durou muito tempo com a marca de carroçarias Ciferal.*

Por aqui, já no final da década, a preocupação com a concorrência era observada pelos participantes do segmento de transporte rodoviário, que, com firme disposição de atrair o passageiro, investiam em produtos de melhor acabamento, mesmo que ainda houvesse uma procura por veículos mais simples. Evidente que na atividade também se sobressaíam aqueles empreendedores que procuravam promover os serviços superiores por intermédio de configurações internas que proporcionavam mais conforto e que, naturalmente, eram mais caros para o bolso do passageiro.

O Salão do Automóvel de 1968 foi o grande trunfo da encarroçadora gaúcha Nicola para revelar seu mais moderno veículo na ocasião, visando a operação rodoviária. Seu modelo, denominado Marcopolo, foi ressaltado de maneira fora do comum, com grande apelo em marketing para conquistar o segmento.

A carroçaria tinha um projeto arrojado, fruto do departamento de engenharia da empresa que promoveu o novo conceito estético e de componentes proporcionando maior conforto e segurança aos passageiros. Desse modo, a criação repercutiu positivamente no ambiente da mostra paulistana, chamando a atenção do público e dos empresários do setor.



Foto 07 - O lançamento da carroçaria Marcopolo apresentou ao mercado um novo conceito em ônibus.

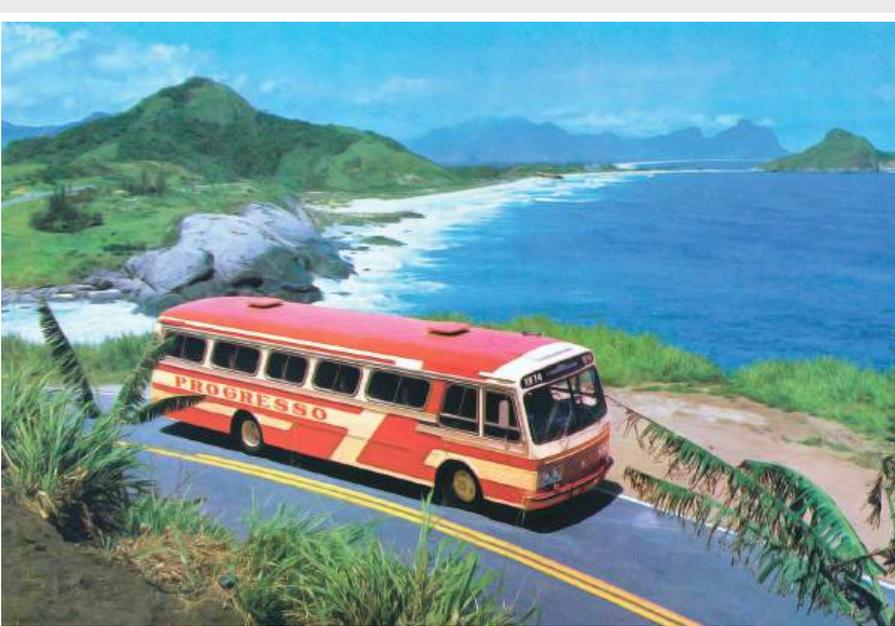
Do nome da carroçaria para o nome da encarroçadora. A partir de 1971, a designação Marcopolo substituiu a marca Nicola, abrindo caminho para se tornar, muitos anos depois, num grande e importante fabricante mundial de ônibus.

Também, em 1968, a respeito do Decreto Federal nº 62.127, os ônibus rodoviários brasileiros construídos a partir da publicação técnica passam a ter comprimento máximo de 12 metros, largura de 2,60 metros (o primeiro modelo com essa dimensão, chamado Líder, foi fabricado pela Ciferal) e peso bruto total (PBT) de 15 toneladas, representando melhorias em termos de maior capacidade de passageiros e chassis com motorizações mais potentes, o que possibilitou novas configurações internas e a ampliação do conforto.

As crises também estiveram presentes nos modelos de negócios envolvendo transportadores de passageiros e fabricantes dos ônibus durante esse decênio. Preocupados com os altos custos da operação que não eram cobertos pelos valores das passagens, os empresários deixavam de renovar as suas frotas, atingindo diretamente a indústria brasileira, que, por sua vez, deixava de produzir, em seus diversos setores dentro da cadeia produtiva. Um círculo vicioso se formou ao promover o desequilíbrio econômico no segmento.

Apesar da euforia do mercado causada pelos Salões do Automóvel de 1966 e 1968, com apresentação de novos projetos e modelos propostos para modernizarem as frotas, o mercado ficou aquém do esperado, frustrando as expectativas, principalmente das fabricantes de carroçarias, que sentiram, e muito, o baque, causando até o fechamento de algumas marcas.

Com isso, muitas das empresas precursoras se viram em um crítico estado financeiro, obrigando as suas diretorias a tomarem decisões drásticas quanto a continuarem ou não atuantes no mercado. Tanto fabricantes de carroçarias como as operadoras se viram num quadro nada favorável quanto à produção veicular e quantidade de passageiros transportados.



**Foto 08** - *Carroçaria Ciferal Líder, a primeira do Brasil com 2,60 metros de largura. O modelo tinha linhas externas aerodinâmicas e elegantes.*

No caso das transportadoras, as queixas recaíram sobre o Governo Federal quanto à incidência da carga tributária em suas administrações, à falta de incentivo financeiro para a renovação das frotas, à regulamentação precária sobre os serviços (muitas linhas sobrepostas, por exemplo), à falta de reajustes adequados das tarifas em relação às necessidades operacionais e à desordem organizacional de muitas empresas, fatos que interferiram diretamente na rentabilidade do setor, mostrados pela imprensa daquela época. Esse cenário perdurou mais alguns anos pela frente.

No desfecho dos anos de 1960, o trem de passageiros sucumbe pelo desestímulo governamental em muitos estados brasileiros, abrindo espaço para que a supremacia do ônibus, nas rotas entre as cidades, escrevesse a trajetória do transporte coletivo sobre pneus. E viajar pelo modal rodoviário naquela época se transformou em algo útil e agradável, pois foi possível conhecer, por terra, um País com as suas belezas naturais e peculiaridades sociais.

No fim deste ciclo, o Brasil tinha pouco mais de 70 milhões de habitantes, com quase 39 milhões morando em áreas rurais e o restante em cidades.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 09 e 10 - A partir da década de 1960, os ônibus pesados, com motorização mais potentes, são mais utilizados pelos operadores em linhas de médias e longas distâncias. Nestas duas imagens, dois exemplos, com o chassi FNM (acima) e o Monobloco O-326, da Mercedes-Benz.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 11 e 12 - Linhas estéticas inovadoras neste modelo Caio "Gaiivota" sobre chassi Scania na ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro (acima). Na foto abaixo, um veículo inusitado, com carroçaria Cijeral e chassi FNM, foi apresentado para revolucionar o mercado. Não passou de um protótipo.



# CAPÍTULO

# 05

**NA LONGA VIAGEM, QUEM  
DORME É O PASSAGEIRO  
E O CONFORTO SEGUE  
EM NOVA DIREÇÃO**

Quem já viajou de ônibus leito sabe como é a comodidade de uma poltrona mais espaçosa, com maior reclinção e que permite um descanso e tanto naquelas viagens de longas distâncias. Pois é, essa categoria, que está presente em muitos ônibus, atualmente, nas mais distintas ligações rodoviárias pelo Brasil, surgiu no começo da década de 1960, inspirando uma nova categoria de serviço ainda não vista no País naquele momento.

Um audacioso empresário gaúcho, reconhecido por estar à frente de seu tempo, percebeu que, ao incorporar em seus ônibus um serviço com maior nível de qualidade, poderia atrair mais clientes para o seu negócio. Humberto Albino Bianchi, que em 1962 era o proprietário da extinta Viação Minuano, foi o pioneiro em oferecer aos passageiros de sua linha entre Porto Alegre e São Paulo mais uma opção em configuração interna.

Aliás, o nome Minuano vem do vento típico dos estados do Sul brasileiro (com predominância no Rio Grande do Sul, na região da Campanha Gaúcha) oriundo da passagem das frentes frias, principalmente no período de inverno.

Bianchi, um homem alto, com pernas compridas, também foi precursor na adoção de outros itens que permitiram uma maior comodidade aos viajantes dessa rota – a instalação do toalete, isso ainda em 1959, quando iniciou o transporte entre as capitais gaúcha e paulista, e a colocação da parede divisória que separava o posto do motorista do salão de passageiros.

Essas concepções foram uma verdadeira revolução ao aspecto construtivo dos ônibus rodoviários naquele início da década de 1960. E nada foi por acaso ou sem muito trabalho envolvido. Bianchi tinha uma agenda de negócios que o obrigava a se deslocar frequentemente até São Paulo. Sempre fazia por meio de seus ônibus. Porém, suas pernas não se acomodavam perfeitamente nas viagens. Desse modo, a ideia de um maior espaço, que proporcionasse conforto extra ao passageiro, passou a frequentar os pensamentos do operador.

Astuto, Bianchi começou a estudar, em 1961, como melhorar seus ônibus de modo a atrair um seletor público em deslocamento por sua rota regular do Sul ao Sudeste brasileiro, com mais de 1.100 quilômetros de rodovias, à época em pista simples. Observou que, ao juntar duas poltronas comuns, o resultado poderia ser uma mais larga e que proporcionasse uma maior reclinção.

Até alcançar um modelo de poltrona ajustado com o seu ideal, foram muitas as conversas com o departamento de engenharia da encarroçadora gaúcha Elizário, então fornecedora dos ônibus para a transportadora. Os esforços também se concentraram nas oficinas da Viação Minuano, com o pessoal de manutenção debruçado em encontrar uma solução viável que se adequasse ao intuito de Bianchi. Não podemos esquecer que outra fabricante gaúcha de carroçarias para ônibus, a Nicola, hoje Marcopolo, de Caxias do Sul,

também aceitou os desafios colocados por Bianchi para promover mudanças nos modelos tradicionais de ônibus. Tanto a poltrona leito, como o sanitário, foram itens explorados pela empresa para atender os anseios dos clientes.

Além disso, resolver dentro de casa os problemas que surgiam era a saída do empresário em sua aventura de proporcionar um ônibus com melhor acabamento e condições de viagem. Exemplo disso foi a instalação do toalete a bordo, as questões sobre a sua ventilação e vedação, além da colocação da caixa de água. Os envolvidos com o projeto tiveram que pensar num layout adequado para tal feito. Ninguém queria, mas depois de comprovado os seus efeitos práticos nas viagens, o interesse pelo sanitário aumentou.

Com as inovadoras poltronas leito o caso foi igual. Foi preciso quebrar a cabeça para encontrar uma solução que se amoldasse ao passageiro. Assim, 19 delas foram instaladas em um de seus ônibus e o empresário levou o projeto para ser aprovado pelo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), órgão federal que fiscalizava e concedia os serviços de ônibus rodoviários. O primeiro veículo nessa configuração foi apresentado em 1962, fazendo sua estreia na rota Porto Alegre a São Paulo, levando apenas convidados.

Da engenharia “caseira”, o principal aspecto pensado foi o da ergonomia para as poltronas – reclinção, espaço, estrutura e apoio para braços e pernas que, aliás, foram o calcanhar de aquiles do projeto, pois Bianchi não descansou enquanto não adequou um apoio para elas, de maneira a consolidar o conforto, isso depois que o serviço na linha regular tinha se iniciado em 1963.

Além das poltronas leito, Bianchi introduziu um atendimento diferenciado a bordo com a oferta de água, café, refrigerante, biscoito, mantas e a instalação de uma pequena geladeira, juntamente com o melhor acabamento do salão de passageiros.

A iniciativa do transportador gaúcho abriu as portas para que a referida configuração interna dos veículos ganhasse espaço entre os serviços de ônibus rodoviários realizados pelas operadoras brasileiras. Um exemplo que seguiu esse feito foi o da Cia. São Geraldo de Viação, empresa mineira que detinha, no começo da década de 1970, importantes linhas ligando as regiões Nordeste e Sudeste, em percursos que duravam até dois dias de operação pelas estradas.



*Foto 01 - Inovação das poltronas com maior reclinção e espaçamento entre as mesmas foi uma iniciativa de extrema importância para o desenvolvimento do modal rodoviário.*



A transportadora apresentou, em 1972, o seu serviço chamado Sereno, em uma feira dedicada ao transporte regional de passageiros, realizada na cidade do Recife, em um estande com uma exposição de fotos do Rei Pelé, retratado pelo conceituado fotógrafo da época, Domicio Pinheiro. Todo o processo de criação da inovadora configuração ficou a cargo do arquiteto João de Deus Cardoso, experiente profissional da área de comunicação visual, para as empresas de ônibus.

Cardoso, que já tinha criado o nome “Curiango” (pássaro insetívoro com hábitos noturnos) para o serviço leito da Viação Itapemirim, iniciou uma nova etapa em sua vida profissional ao investir esforços no projeto da São Geraldo.

Segundo o arquiteto, todo o processo de criação para se comunicar visualmente levou (e ainda leva) em consideração duas etapas:

- Criar com Emoção, motivado por sentimentos e conhecimentos, representando nas superfícies e volumes brancos, sem informação, as possibilidades, para análise e definição do projeto final, que sempre será o melhor a ser apresentado;
- Desenvolver com a Razão, quando são apropriados os recursos técnicos, disponíveis em cada fase da evolução humana, desde a antiguidade remota até as representações eletrônicas atuais, sempre respeitando os valores de quem vai aprovar os projetos.

O projeto do referido serviço envolveu, além da apresentação de um novo layout da pintura externa da carroçaria (modelo Líder produzido pela extinta marca Ciferal, sobre plataforma Mercedes-Benz O-326), o planejamento da configuração interna para proporcionar o maior conforto que a categoria exigia, com a adoção das poltronas maiores e com alto grau de reclinção, do sistema de som, de uma pequena cozinha e da instalação do sanitário químico utilizado em aviões, uma novidade para a época, com o poder de reduzir os odores e diluir os dejetos sólidos.

A carroçaria do ônibus Líder Sereno tinha um apelo visual marcante para aqueles anos, com um desenho externo que valorizava as linhas aerodinâmicas e os detalhes de acabamento, além de seu conceito estrutural que utilizava o duralumínio, tornando o veículo mais leve e resistente.

**Quando você viaja pela Viação Minuano**  
(de São Paulo a Pôrto Alegre ou de Pôrto Alegre a São Paulo)  
**Tranquilidade - Segurança** **- Cortesia a Bordo**



**O ônibus tem chassi, motor e peças genuínas **SCANIA** fornecidas pela Suvesa**



**E o conforto é **Eliziano****  
(a técnica moderna em carroceria)

V. tem o horários à sua escolha para viajar com segurança e conforto nos ônibus Scania da Viação Minuano, equipados com carrocerias Eliziano.



**DISTRIBUIDORES **SCANIA****  
**SUVESA** Super veículos s.a.  
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E TRANSPORTE  
Av. Getúlio Vargas, 5045 (BR-116) - Canoas - RS

**CARROCEIRAS **Eliziano****  
Rua Domingos Martins, 842 - 845  
Pôrto Alegre - RS

**Viação MINUANO S.A.**  
Av. Farrapos, 91 - Pôrto Alegre - RS  
SÃO PAULO: Estação Rodoviária - Guichês 25 e 26  
Fones: 220-1225 e 220-1415

178

Foto 02 - Do Sul ao Sudeste, a Viação Minuano promoveu conceitos inéditos para melhor atender os passageiros nessa rota.



**Foto 03** - Interior do modelo da carroçarias Líder, da Cijeral, no serviço Sereno, da Cia. São Geraldo.

Para efeito de explicação, o nome Sereno tem dois sentidos ligados às viagens e ao serviço dedicado a longos percursos – tranquilidade e tênue vapor atmosférico, termos específicos para uma operação noturna. A segunda versão da mencionada categoria da empresa mineira envolveu novos ônibus, com carroçaria Marcopolo, da terceira geração, sobre plataformas Mercedes-Benz O-355, trazendo as mesmas acomodações internas, além da presença do sistema de ar-condicionado, um atrativo a mais para superar as altas temperaturas da região Nordeste.

Como se lê neste pequeno relato histórico, a evolução do ônibus leito foi marcada pelo melhor atendimento aos passageiros das respectivas empresas rodoviárias, sempre atentas com as necessidades envolvidas naqueles trajetos que demandavam a disponibilidade de serviços diferenciados.

Se há 60 anos, os ônibus mais confortáveis eram sinônimos de alta sofisticação no transporte, hoje, o emprego dessa categoria abrange uma combinação inteligente com outras modalidades de conforto, por meio dos ônibus maiores, com dois pavimentos, dotados de uma estrutura bem diferente daquele ponto de partida, oriundo nas plagas sulistas.

Em tempo. A Viação Minuano foi vendida para a operadora paranaense Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, em 1972, encerrando um ciclo de inovações, responsáveis pelas constantes mudanças ocorridas na linha do tempo do transporte rodoviário de passageiros.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



*Fotos 04 e 05 - Pela iniciativa de alguns operadores precursores do sistema rodoviário, a poltrona leito (acima) e a parede de separação entre a cabine do motorista e o salão de passageiros foram aspectos que ganharam vida.*



## GALERIA DA ÉPOCA

---



**Fotos 06 e 07** - Nestas imagens, a preocupação com a maior comodidade aos passageiros, como as poltronas mais confortáveis, equipadas, até, com cinto de segurança, e a presença do W/C instalado na traseira dos ônibus.



# CAPÍTULO

# 06



**TEMPO DE TRANSIÇÃO  
E INOVAÇÕES  
(DÉCADA DE 1970)**

O começo da década de 1970 não foi nada favorável para o ramo industrial de carroçarias, que viu algumas de suas fabricantes não resistirem à crise que acompanhou o setor desde o final dos anos de 1960. Importantes nomes, como Cermava, Grassi e Striulli deixam de fabricar ônibus. Se até então eram 20 as empresas que formavam o parque fabril brasileiro, os primeiros anos daquele período voltam a ter nove produtoras, o mesmo número da década de 1950.

A principal causa disso foi a retração de demanda quanto à renovação da frota nacional, ocasionada pelos custos operacionais, cada vez mais altos, em detrimento à rentabilidade dos transportadores, com defasagem das tarifas, principal item para o financiamento dos novos ônibus e da sobrevivência dos negócios. Soma-se, ainda, a desorganização empresarial, a falta de planejamento de compra e produção e o rigoroso controle governamental sobre as planilhas tarifárias. No ano de 1970, o Brasil tinha uma frota com 72 mil ônibus, distribuídos entre as diversas categorias de serviços.

Mas o mercado não ficou desabastecido. Tradicionais nomes da indústria continuaram no jogo, disponibilizando os modelos de carroçarias para os diversos nichos envolvidos com o transporte rodoviário. Nessa ocasião, surgem no mercado concepções singulares promovidas pelas principais fabricantes, com suas particularidades em relação aos projetos que valorizavam o conjunto nas viagens rodoviárias, como os modelos Dinossauro e Líder, da Ciferal, as famílias Marcopolo I, II e III, a evolução da linha dos Diplomatas, da Nielson, e dos monoblocos da Mercedes-Benz, claro que não esquecendo de outras versões de encarçadoras de menor porte.



Foto 01 - A carroçaria Diplomata em sua versão de 1970 sobre chassis LPO da Mercedes-Benz.

As carroçarias receberam componentes internos que promoveram maior nível de conforto nos deslocamentos feitos nas rotas de longas distâncias, traduzido pela inserção de poltronas com nova ergonomia em seus desenhos, a instalação de WC com mais espaço, serviço de bordo, a aplicação de novos materiais no revestimento interno, dentre outras comodidades.

Na parte externa, a estética foi bem observada pelas encarroçadoras, que esboçaram e criaram modelos com apelos visuais marcantes para a época, mesclando linhas inclinadas e retas, incorporadas aos detalhes construtivos presentes no acabamento externo das muitas versões de carroçarias.

Quanto aos melhoramentos tecnológicos dos veículos, eles foram traduzidos pelo surgimento de novas versões de chassis, com o desenvolvimento de motores mais possantes e a instalação dos mesmos na traseira, favorecendo a redução dos ruídos internos.

Neste período, as tradicionais marcas Mercedes-Benz e Scania reforçam suas presenças no mercado com novos produtos idealizados para viagens de curtas, médias e longas distâncias. Com isso, os modelos integrais O-355 e O-364, as plataformas O-355 e O-364, os chassis OF 1313, OH 1313, OH 1517 são os destaques da estrela de três pontas, enquanto que os modelos BR 115/116 e B 111 compõem a gama da fabricante sueca.



**Foto 02** - Na primeira metade da década de 1970, a Scania apresentou ao mercado brasileiro o seu chassi BR 115, que possibilitou a construção de bagageiros passantes. Algum tempo depois ela atualizou seu modelo, com a nomenclatura BR 116.

Uma curiosidade em termos de visual das carroçarias foi a opção, por parte dos operadores, em pintar os vigias traseiros daqueles ônibus que possuíam essas áreas translúcidas, de vidro. Isso passou a ser algo muito comum naquele período, principalmente nos modelos de monoblocos da Mercedes-Benz. O motivo? Segundo operadores que já atuavam na época, essa medida levou em consideração o aproveitamento do layout externo traseiro para harmonizar a identidade visual das operadoras e também evitar que as luzes dos veículos que estavam atrás dos ônibus nas rodovias atrapalhassem o conforto dos passageiros dispostos no ambiente das últimas poltronas nas viagens noturnas. Aliás, para aqueles modelos que, também, adotavam o WC, essa medida foi muito significativa.

Outrossim, na referida década, iniciou-se o uso do aparelho de ar-condicionado nos ônibus estradeiros. Para um País com clima tropical e altas temperaturas no verão, a novidade agregou conforto aos passageiros. A fabricante Thermo-King (empresa norte-americana fundada em 1938, com a apresentação do seu primeiro sistema para refrigeração de carga em caminhão) se instala no Brasil no início do referido decênio e traz o seu equipamento para colocá-lo em produtos nacionais.

O pioneirismo ficou por conta da encarroçadora gaúcha Marcopolo (com o seu modelo Marcopolo II), atendendo ao mercado carioca e seu serviço seletivo de transporte coletivo urbano, na Viação Redentor, com modelos rodoviários atuando pelas ruas da cidade do Rio de Janeiro. Logo, esses veículos receberam o apelido de “Frescões”.

Os equipamentos utilizados naquela época eram os modelos D1 e D3 e, em razão dos motores a diesel com baixas potências presentes em alguns chassis, também foi introduzido um sistema auxiliar de motor independente a diesel de quatro cilindros para acionar o compressor do sistema, denominado na época de Power Pack. Ao ver um ônibus com uma caixa instalada no chapéu traseiro, podia-se, sem dúvida, concluir que o veículo oferecia refrigeração do ar aos seus passageiros.

Tal inovação ultrapassou a fronteira urbana e passou a estar presente em carroçarias rodoviárias, nas configurações leito e executiva, esta última uma categoria criada em meados de 1970 para fortalecer os serviços entre as cidades. Operadoras como Cia. São Gerado de Viação, Viação Itapemirim, Nossa Senhora da Penha, Viação Cometa, dentre outras, foram consideradas as precedentes da tecnologia.

Nos anos seguintes, precisamente em 1976, a própria Marcopolo ressaltou que fabricou, até aquele ano, 200 carroçarias rodoviárias incorporando os sistemas de ar-condicionado. Operadoras de grande porte, as suas clientes, investiram na comodidade.



*Foto 03 - Também, nos primeiros anos da década de 1970, a Mercedes-Benz lança o seu modelo integral O-355, muito requisitado pelos operadores brasileiros.*

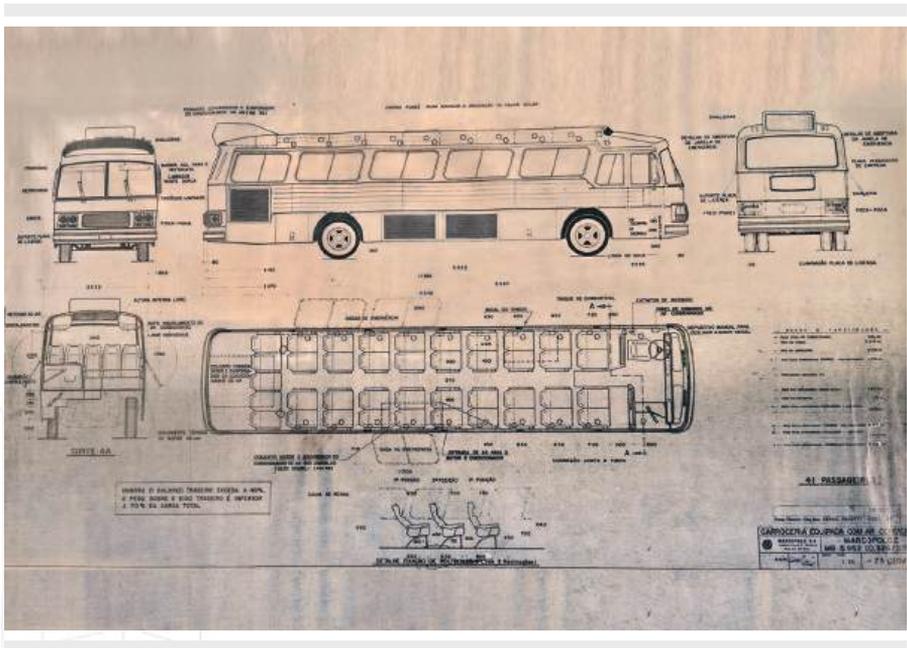
Ainda, na linha do tempo dos desenvolvimentos, no começo da década de 1970 foi possível ver o surgimento de uma nova categoria de ônibus, de menor proporção, para a utilização em serviços rodoviários (linhas regulares e transporte fretado) – o micro-ônibus, que adotava as mesmas características internas de uma versão maior, como poltronas reclináveis e acabamento de melhor qualidade, para o transporte de um pequeno volume de passageiros. A marca gaúcha Marcopolo apresentou o seu modelo (Marcopolo Jr.), em 1972.

O serviço executivo, citado anteriormente, foi outra maneira de cativar o cliente com a oferta de alguns mimos aos passageiros, como o próprio ar-condicionado, água, lanche e até refrigerantes. A inovação foi utilizada em diversas ligações interestaduais por alguns anos.

Voltando ao ar-condicionado ou refrigerado, termo que também era ressaltado, foi somente muitos anos depois (mais precisamente em meados da década de 1990) que sua presença teve uma explosão comercial, seja na operação em rotas interestaduais ou no transporte fretado com equipamentos instalados na área central do teto.

A explicação para esse hiato está relacionada com alguns aspectos referentes à operação do equipamento - a tecnologia incipiente, maior ruído, deficiência na distribuição do ar no salão dos passageiros, a potência limitada dos motores dos

ônibus e o investimento mais alto em decorrência da diferença de custo entre a carroçaria sem ar e com ar, sendo esta última superior.



**Foto 04** - Planta da carroçaria Marcopolo II sobre plataforma O-355 da Mercedes-Benz, onde mostra os detalhes construtivos do modelo.

Hoje, a maioria das carroçarias rodoviárias sai de fábrica com o equipamento, item indispensável para o conforto dos passageiros. Em tempo – a Thermo King lançou seu primeiro equipamento para ônibus em 1956, nos Estados Unidos.

Lembrando que o uso do aparelho de ar-condicionado em ônibus no Brasil teve início durante os anos de 1950, com a chegada de alguns veículos importados, sendo o modelo norte-americano PD 4104, produzido pela fabricante General Motors Corporation, o precursor, operado pela Viação Cometa. Ele tinha um motor extra, a gasolina e quatro cilindros, para funcionar o equipamento. Aliás, o veículo foi o responsável por apresentar ao mercado outros itens tecnológicos não usuais nos ônibus brasileiros, como a suspensão pneumática e a estrutura feita em alumínio.

Outra inovação para o período, a suspensão pneumática ou a ar em alguns modelos de chassis visando aumentar o conforto dos passageiros, fora apresentada pelas marcas Magirus-Deutz (posterior Cummins) e Scania no fim dos anos de 1960, quando ganhou maior publicidade observando o avanço tecnológico para a época.

Foto 05 - A carroçaria em duralumínio produzida pela Ciferal, que na Viação Cometa recebeu o nome de Dinossauro, foi considerada um diferencial em termos construtivos, pela leveza, durabilidade e estética.





DINOSRUPO

3221

JUNIOR & CO.



**Foto 06** - Linhas retas, com um visual sóbrio e, não menos marcante, do modelo Marcopolo III, desenvolvido pela fabricante de Caxias do Sul (RS), e apresentado em 1974.

Em terras brasileiras, apenas os veículos importados eram dotados de tal recurso. Com suas características que proporcionavam conforto (menor nível de vibração em relação a suspensão metálica), maior facilidade de manutenção, redução no índice de ruídos internos, maior estabilidade ao veículo e aumento de sua vida útil, a suspensão pneumática foi um importante diferencial nos serviços de médias e longas distâncias.

E, por não possuir partes metálicas em atrito, a mencionada suspensão não precisava de lubrificação. Era necessária apenas a regulagem das câmaras de ar. Para a carroçaria, havia uma frequência uniforme de trabalho no caso das condições de peso, com a menor torsão à mesma.

No caso da plataforma da Magirus, a tecnologia era implantada nos dois eixos, enquanto que no chassi da marca Scania (com motorização dianteira), a suspensão estava presente apenas no eixo traseiro. Depois, com o advento dos motores traseiros, a marca passou a utilizar em todos os eixos de seus veículos.

Para o funcionamento dos bolsões usava-se o ar comprimido e, por intermédio das válvulas de nível, sucedia a normalização da pressão em cada câmara, que ainda promovia a compensação no balanço do veículo, dispondo de maior estabilidade. O componente foi um verdadeiro sentido de progresso veicular.

Além das montadoras, houve um caso particular de uma operadora rodoviária, a paranaense Viação Garcia, que lá pela segunda metade da década de 1970, ousou em produzir sua suspensão a ar caseira, conjugando-a com o feixe de mola, montando os conjuntos em seus ônibus na garagem localizada em Londrina (PR), fato que proporcionou uma diminuição nos custos operacionais.



**Foto 07** - Uma das primeiras carroçarias com o novo comprimento determinado pelo Decreto Federal de nº 82.925. Nesta imagem podemos ver o modelo Diplomata, da extinta marca Nielson, com uma configuração diferente para a época, com porta no entre-eixos, WC junto a ela e piso do salão mais alto. A iniciativa desse projeto veio de Heinz Kumm, então proprietário da Auto Viação Catarinense .

Outro detalhe relacionado à questão dos veículos maiores que pode ser mencionado aqui foi a iniciativa de determinados operadores preocupados em oferecer melhores serviços, antecipando-se à própria indústria ao sugerir algumas modificações nas carroçarias para que a configuração interna e o layout fossem diferentes.

Dessa maneira, alguns modelos de ônibus ficaram mais altos, com o piso do salão de passageiros acima do que era usado, bagageiros maiores e a localização do WC no entre-eixos (próximo ao eixo dianteiro, o que dava mais estabilidade para quem o utilizava), foram sugestões aceitas pelas fabricantes de carroçarias. Esse pioneirismo deu ao segmento um novo rumo ao disponibilizar ônibus mais confortáveis e seguros.

Em meio às operações e serviços, merece destaque na mencionada década a apresentação dos estudos e do projeto de uma grande operadora capixaba que despertaram a atenção do mercado. Nascia o Tribus, o primeiro ônibus brasileiro com o terceiro eixo, tendo maior capacidade de transporte, de passageiros e em seus bagageiros. Esse assunto é tratado no capítulo 8.



**Foto 08** - *A novidade para a época, o chassi B58 foi considerado uma modernidade em termos de configuração estradeira.*

No final desta década, a montadora, de origem sueca, Volvo, se instala no Brasil e traz consigo um novo conceito de ônibus configurado com o motor horizontal, instalado logo atrás do eixo dianteiro, proporcionando um salão de passageiros livre de qualquer obstáculo. Tal concepção, ainda trazia um propulsor mais potente e a suspensão mista (com feixe de molas semielípticas e bolsões de ar).

O censo demográfico indicou, na respectiva década, que o Brasil tinha quase 120 milhões de habitantes, com pouco mais de 80 milhões morando em áreas urbanas, um cenário bem diferente dos anos anteriores, quando então havia uma predominância da população rural.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 09 e 10 - Os anos de 1970 foram ricos em propostas e desenvolvimentos que realçavam a qualidade e o acabamento dos ônibus rodoviários, mostrados nestas duas fotos de modelos da fabricante gaúcha Marcopolo, com gerações distintas de carroçarias.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



**Fotos 11 e 12** - Um inusitado projeto de um ônibus rodoviário articulado, versão só vista no transporte urbano, foi uma tentativa para promover maior rentabilidade operacional (foto acima). Abaixo, a carroçaria Líder da fabricante carioca, Ciferal, sobre plataforma O-326 da Mercedes-Benz.



# CAPÍTULO

# 07



**PERÍODO CONTURBADO, MAS  
COM TRANSFORMAÇÕES  
(DÉCADA DE 1980)**

Os anos de 1980 foram marcantes no segmento do transporte rodoviário de passageiros. A década passou pela fase da estagnação econômica e vivenciou a tentativa governamental de controlar a inflação, por intermédio de planos econômicos que não se mostraram eficazes, atingindo diretamente o bolso do cidadão brasileiro e afetando as operações intermunicipais (dentro dos estados) e interestaduais, com a diminuição das viagens, perda de demanda de passageiros e rentabilidade das transportadoras, gerando um reflexo negativo na produção de carroçarias. Entretanto, a indústria brasileira não deixou de apresentar importantes novidades que contribuíram com a modernização do setor.

Uma peculiaridade brasileira foi que a população, nesse período, passou a ser significativamente urbana, com mais de 80 milhões (de um total de 119 milhões) vivendo em cidades.

Novos conceitos em carroçarias foram lançados em solo brasileiro, como a inédita geração de modelos com piso alto (high deck) e outros tipos, incorporando sofisticação ao acabamento e atualizações ao design. Naquela época, Marcopolo, Mercedes-Benz (com seu monobloco – ver capítulo 12) e Nielson eram os principais fabricantes, seguidos por outra gaúcha, a Incasel, ressaltando ao mercado suas inovações.

Tais empresas, visando atender aos diversos nichos de operação rodoviária, salientaram o design com novos padrões estéticos, totalmente diferentes dos empregados nos veículos da década anterior, e outros detalhes, como por exemplo a resolução para se alcançar um salão de passageiros com adequado aproveitamento dos espaços; melhor acabamento e conforto interno, com o uso de novos materiais, tipos de poltronas (mais ergonômicas) e componentes que ampliaram a comodidade ao passageiro, como sistemas de ar-condicionado e de áudio/vídeo; além do maior espaço nos seus bagageiros e a otimização dos mesmos.

Dessa maneira, as encarroçadoras buscaram promover uma cultura diferenciada na sociedade brasileira, ao incentivar as viagens rodoviárias com veículos de maior porte, que proporcionassem bem-estar às pessoas, em substituição ao uso do automóvel. Com isso, surgem no mercado tipos de carroçarias que chamavam a atenção pela estética.



*Foto 01 - Um modelo de carroçaria Diplomata sobre plataforma O 364 nas cores da Viação Atibaia-São Paulo.*



O momento foi considerado renovador, trazendo para o segmento produtos estudados e desenvolvidos sob a inspiração do estilo europeu, que privilegiava a criação artística, exemplificado por dois modelos (Paradiso e Diplomata 380), que surgiram na esteira das melhores condições para viagens longas, fossem elas turísticas ou em linhas regulares. A ideia era provocar o segmento investindo em departamentos de criação que planejavam a modernização de estilos e veículos.



**Foto 02** - *A partir dos anos de 1980, os ônibus ficaram mais altos, com maiores bagageiros e uma nova estética externa.*

A respeito dessas carroçarias, que deram uma nova imagem ao setor, os projetos de Marcopolo e Nielson, respectivamente, alçaram o conforto como experiência única, com ambientes internos elaborados conforme a sofisticação exigia (climatização, poltronas com maior reclinção, acabamento primoroso), em harmonia com o visual externo composto por formas, linhas e detalhes modernos e diferenciados para aquele período.

A época também foi marcada pelos ajustes necessários às estruturas das carroçarias, permitindo conjuntos mais resistentes às quebras, aspecto comum em modelos que eram muito rígidos ou frágeis às torções causadas

pela operação, dada a condição das estradas percorridas. Para resolver tal problema, a aplicação de novos conceitos foi uma saída, com a adoção de perfis semifechados e, anos depois, com perfis tubulares.

A Geração IV desenvolvida pela Marcopolo, por exemplo, foi precursora em adotar esse modelo estrutural. Outras propostas, como a redução do peso estrutural, deixaram os ônibus mais ágeis. As dimensões externas das carroçarias também sofreram alterações ao longo dos anos, com o emprego de novos comprimentos, de até 13,20 metros, altura que chegava a 3,80 metros e largura de 2,60 metros. Foram medidas que harmonizaram a estética e o lineamento da estrutura, tornando os modelos mais resistentes, algo de grande importância para o operador.

Outra característica determinante com o surgimento de uma nova geração de veículos foi a adoção de famílias de carroçarias (novamente, a Geração IV da Marcopolo evidenciou esse fato), com modelos específicos e idealizados para os variados tipos de chassis oferecidos naquele momento, criando um rito até hoje utilizado que atende aos diversos nichos de serviços praticados na modalidade rodoviária. Os departamentos de engenharia buscavam inspiração na indústria automobilística, imprimindo o design, acabamento e as texturas próprias de cada versão.



**Foto 03** - *A Geração IV de carroçarias da Marcopolo chegou para ser um diferencial no mercado.*

Concomitante, as fabricantes de chassis passaram a oferecer seus produtos equipados com o terceiro eixo (colocado no entre-eixos ou no balanço traseiro), próprio para o referido veículo de maior porte. Esse componente, idealizado por uma empresa de transporte, a Viação Itapemirim, foi adotado oficialmente pelas montadoras alguns anos depois, dando início a uma configuração muito comum nos dias de hoje (prevalecendo o posicionamento no balanço traseiro), sendo utilizado em diversos projetos de carroçarias.

Além de mais um eixo, o de apoio, os chassis lançados na referida década ganharam novos motores, mais potentes, com maior torque, relações de transmissões mais longas, o que diminuía o consumo de combustível, proporcionando maior velocidade, aperfeiçoados para a operação em rotas de médias e longas distâncias.

Ainda em referência à inovação, destaque para o início da comercialização dos chassis com propulsor localizado no entre eixos, projeto trazido pela sueca Volvo em sua chegada ao Brasil no final da década anterior e que caiu nas graças de muitos transportadores. A concepção de seu chassi B-58 permitia a construção de carroçarias com piso plano no salão de passageiros, trazendo o motor turboalimentado e suspensão mista, com molas metálicas e bolsas pneumáticas.

Sobre os serviços, algumas rotas de ligação entre importantes cidades promoveram uma acirrada competição nas empresas transportadoras. É o caso da linha Rio-São Paulo, que há décadas proporcionou uma rivalidade entre tradicionais operadores na disputa pelos passageiros. Se em meados do século 20 a disputa envolvia o uso de ônibus importados, mais avançados que os produtos brasileiros, o referido período dos anos 80 consagrou alguns modelos de veículos, como o Flecha Azul (fabricação própria da Viação Cometa), o Tribus (projeto da Viação Itapemirim) e o Diplomata Super (produzido pela Nielson para o Expresso Brasileiro de Viação), variantes criadas pelas operadoras e encarroçadoras na competição pelo melhor serviço.

Também, pelo lado operacional, houve muita discussão quanto ao padrão estabelecido para a construção dos ônibus, por meio de norma publicada pelo DNER, restringindo o espaço dos bagageiros externos, o que prejudicava o transporte de encomendas, uma receita extra para os transportadores, compensando achatamentos tarifários. Com o surgimento de modelos mais altos, com bagageiros maiores, muita coisa teve que ser revista sobre isso, prevalecendo os projetos das encarroçadoras.



*Foto 04 - É nesta década que o terceiro eixo virou um elemento constante nos modelos maiores de ônibus rodoviários, como este Paradiso Geração IV.*

No que diz respeito à principal rota rodoviária do Brasil (Rio-São Paulo), foi criada a ponte rodoviária, envolvendo as três grandes operadoras que faziam o percurso – Viação Cometa, Expresso Brasileiro e Viação Itapemirim, com 37,6%, 32,5% e 30%, respectivamente, de participação nos serviços. A racionalização operacional era o mote na época de seu lançamento, em 17/12/1985, sendo que o passageiro era o beneficiário, pois o valor das passagens era igual em todas as empresas e caso ele perdesse seu ônibus, poderia pegar o próximo, mesmo diferente da sua companhia. Iniciativa das transportadoras, a ponte rodoviária colheu seus frutos em um momento complicado da economia brasileira, mantendo o nível de serviços.

Ainda em meados da década, a Incasel deixa de participar do segmento produtivo ao decretar falência. Terminava ali um dos mais importantes capítulos da história do ônibus brasileiro. Porém, não demorou para que a massa falida da encarroçadora fosse adquirida pela coragem de duas famílias paranaenses que resgataram a empresa de Erechim e a transformaram em Comil, herdando os ferramentais, a infraestrutura industrial e os modelos que já eram fabricados.

E, sob nova gestão e identidade, a empresa investe no desenvolvimento de novos modelos de carroçarias, com harmonia entre os detalhes construtivos, o acabamento interno e o desígnio externo.

Houve ainda, nessa linha do tempo do progresso dos ônibus rodoviários, outros projetos de carroçarias, interessantes até, na esteira das novidades que buscaram modelos identificados por meio de uma concepção diversa ao que o mercado disponibilizava. Da extinta fabricante de materiais ferroviários Cobrasma, surgiu em 1983 o ônibus Trinox, um dos primeiros modelos a adotar o terceiro eixo. Seu conceito utilizava o aço inox no chapeamento e estrutura, além do aço carbono, ligas consideradas excelentes para evitar a corrosão em todo o conjunto veicular.

O Trinox tinha 13,20 metros de comprimento e seu primeiro protótipo estava equipado com motorização da Scania, suspensão pneumática e um desenho externo com formas retas, do tipo padrão norte-americano usado em modelos rodoviários. Apesar das vantagens apontadas como diferenciais, o modelo não teve vida longa.



Foto 05 - O modelo Trinox, um conceito que não caiu nas graças do mercado.

A mencionada versão foi até aventada como opção comercial à Viação Itapemirim, que buscava no mercado esse tipo de veículo para compor sua frota naquele começo da década de 1980, em virtude da então Ciferal não mais poder produzir o ônibus Tribus. Isso, também, ficou apenas nos planos da operadora capixaba.

Alguns anos depois, a mesma Cobrasma insistiu no segmento de ônibus rodoviário, com um novo projeto denominado CX 201, com estrutura em aço inoxidável e em seguida em alumínio. Dentre as suas características, uma estética diferenciada, com linhas mais limpas e harmônicas, fazendo jus ao que era habitualmente operado pelo setor. A aceitação, por parte de algumas empresas transportadoras, foi maior e o modelo teve vida prolongada em relação ao veículo antecessor.

A fabricante, que na época possuía sua linha de produção na cidade paulista de Sumaré, também disponibilizava a versão com três eixos, que no caso era chamada de CX 301 (C de Cobrasma e X de especial), tendo como destaques o conforto e a funcionalidade.

Em 1985, a consagrada encarroçadora paulista Caio investe, novamente, para enveredar no caminho das carroçarias rodoviárias (entre 1950 e 1960, a empresa se destacou nesse segmento no cenário nacional) ao apresentar seu projeto vistoso que recebeu o nome de Squalo, ou tubarão em italiano. Suas linhas estéticas davam a graça ao veículo por apresentar uma aerodinâmica ímpar, com traços únicos nos detalhes de sua área frontal, onde o para-brisa em vidro com uma só peça era a distinção (área de 3,12 m<sup>2</sup>). Havia também um aerofólio na parte traseira do teto, bem como o acabamento das laterais (alumínio) com superfície lisa.

Entretanto, mesmo apresentando um inovador conceito construtivo, a proposta da Caio não teve um retorno positivo do mercado, ficando restrita a apenas algumas unidades produzidas.

Do Rio de Janeiro, recuperando-se de sua falência decretada em 1982, a fabricante Ciferal colocou-se novamente a postos no mercado de ônibus rodoviário por meio do modelo Podium, construído em duralumínio e apto para os chassis disponibilizados na época. Sua concepção externa fugia da tradicional experiência da encarroçadora com o modelo Dinossauro, carroçaria marcante da década anterior, apresentando linhas retas e chapeamento lateral liso. O modelo não teve a ascensão esperada junto ao segmento do transporte rodoviário.



**Foto 06** - *O Squalo da Caio marcou a tentativa da encarroçadora de voltar ao segmento de ônibus rodoviário.*

Ademais, quanto a projetos frustrados, um exemplo foi o modelo Double Decker (dois pisos) da também extinta marca Thamco, então especialista na produção de carroçarias urbanas. A encarroçadora paulista resolveu incursionar num mercado altamente competitivo com um modelo inédito para a época, que talvez nenhuma grande fabricante pensasse para o segmento.

Chamado de Gemini, a carroçaria possuía desenho constituído por linhas retas, seu comprimento era 13,20 metros e a altura de 4,26 metros, fatores que chamavam a atenção do mercado. Montado sobre mecânica da Scania (chassi K112 TL), o veículo foi exposto em 1988, mas não obteve o sucesso esperado, talvez por ter uma configuração que a demanda mercadológica ainda não estava acostumada ou por ser um produto oriundo de uma empresa que não tinha experiência no setor rodoviário. A versão de carroçaria rodoviária com dois pavimentos que conhecemos hoje, ganhou vida comercial somente alguns anos depois, em meados da década de 1990.



Foto 07 - A pioneira carroçaria Gemini, da Thanco, com dois pavimentos para o serviço rodoviário.

A também fabricante de material ferroviário, Mafersa S.A., se aventurou na produção de um modelo de ônibus, denominado MR 1320, cuja construção era do tipo monobloco, sendo um produto para impactar o mercado em virtude de sua configuração externa e interna. Em fins de 1989 ela apresentou a sua criação em uma importante feira de transporte. Mas, o fato não passou de um protótipo.

No final da respectiva década, a Volvo do Brasil disponibilizava ao mercado os seus chassis B58 (com motores de 250 e 275 cv) e B10M (propulsor de 310 cv), ambos com motores localizados no entre-eixos, modelos bem requisitados pelos transportadores rodoviários.

Fugindo do escopo do transporte rodoviário, mas sempre com o foco em poder dispor de veículos ajustados para o transporte das pessoas, em 1987, a Scania apresenta ao mercado o seu chassi F112 HL, com características próprias para enfrentar as situações fora de estrada. O modelo podia receber carroçarias com maior altura da saia, facilitando a operação em terrenos íngremes e em áreas alagadas. Desenvolvidos para serviços em regiões onde não havia conservação das estradas, o chassi tinha motor dianteiro com 203 cv ou 305 cv, suspensão reforçada e bloqueio do diferencial.

## Fabricação caseira

Foi também nessa década que duas grandes transportadoras resolveram produzir suas próprias carroçarias. As iniciativas levaram em consideração dois aspectos que influenciavam diretamente a operação de ambas empresas – a continuidade dos serviços alcançados por um modelo de veículo adotado com sucesso por muito tempo e a busca por uma versão de ônibus que se adequasse aos ideais de um mercado em conformidade com o transporte de passageiros e de encomendas.

A tradicional transportadora paulista Viação Cometa, até então fiel a uma marca de carroçaria, viu-se num momento complicado quando a encarroçadora carioca Ciferal entrou em concordata. Cliente da marca desde o modelo Papo Amarelo, de 1961, a operadora precisou contornar a situação por meio de um empreendimento ousado para a época – construir seus próprios ônibus. Para isso, constituiu a Companhia Mecânica Auxiliar (CMA) com uma equipe experiente na produção de carroçarias, trazendo para dentro de sua atuação gente gabaritada, que já conhecia o assunto desde a fabricação do modelo Dinossauro, ícone utilizado pela empresa desde 1973 e que padronizava sua frota.



**Foto 08** - O Flecha Azul, da Viação Cometa, foi uma inovação que se destacava das demais carroçarias concorrentes.

A ideia foi manter viva a concepção desse modelo, com linhas clássicas, inspiradas nas versões norte-americanas da GM, com estrutura e acabamento em duralumínio, o que permitiu a redução do peso, proporcionando um veículo ágil, de maior vida útil e de performance inquestionável. Dos galpões adquiridos da empresa Massari, ex-fabricante de ônibus, juntos a sua garagem localizada na Vila Maria, em São Paulo, os primeiros veículos ficaram prontos em 1983. O nome para a carroçaria, ainda não definido na época, foi escolhido algum tempo depois – Flecha Azul.

Das pranchetas para as estradas, o novo modelo, apesar de manter a aparência do antigo Dinossauro, trazia detalhes que diferenciavam seu antecessor, como o número de janelas (de seis para cinco), as poltronas em couro legítimo, que eram maiores e mais espaçadas, enquadradas às janelas (permitindo que cada passageiro tivesse acesso à abertura das mesmas), o acabamento interno com cores leves e equilibradas, isolamento acústico renovado, novo WC e a inédita transmissão automática (computadorizada), presente nos chassis Scania sobre os quais foram montadas as primeiras unidades do modelo, ressaltada pela transportadora como a última geração em termos de tecnologia veicular. Tal recurso tinha como finalidade a maior durabilidade dos componentes mecânicos, menor consumo de combustível e maior conforto ao motorista.

Os técnicos da CMA estudaram com esmero os elementos presentes na nova carroçaria, com a finalidade de se criar um ônibus mais resistente. Com 13,20 metros de comprimento e 2,60 metros de largura, o modelo utilizava em sua estrutura perfis extrusados, preenchidos com poliuretano, além das chapas em duralumínio, fatores que proporcionavam um peso vazio na ordem de 10,9 toneladas. O chassi continuava Scania, com o modelo BR 116 e depois com as gerações K112, K113 e K360. Interessante também destacar o número do prefixo do veículo, reproduzido na placa do mesmo, uma forma ímpar de identificação adotada com a nova carroçaria.

Esse tipo de ônibus, muitos anos depois, ainda pode ser encontrado pelo Brasil, rodando em pequenas empresas de fretamento ou nas mãos de colecionadores.

## Modelo integral

O gosto da Viação Itapemirim por desenvolver e construir seus próprios ônibus rodoviários fez dela um importante ator no cenário brasileiro ao abrir novos horizontes em seus negócios, um fato inédito para o transporte nacional. Começou com ideais e conceitos visando ter, comercialmente, em sua frota veículos maiores e diferenciados do que o mercado oferecia.

Para tanto, propôs, primeiramente à indústria brasileira de ônibus, a sua ideia de um veículo que servisse para levar mais bagagens e encomendas nas suas mais diversas rotas por onde operava. Porém, não encontrando resposta positiva do mercado, resolveu incursionar na produção caseira, revelando uma incrível capacidade técnica e de engenharia ao desenvolver, inicialmente, um conjunto mecânico na versão 6x2, quando a indústria nem pensava nessa ideia, e logo depois um veículo integral, projetos idealizados entre o final da década de 1970 e início da década de 1980.



Foto 09 - Um ônibus com construção integral fruto da ideia de uma operadora estradeira.

O primeiro ônibus completo da Itapemirim foi projetado sob seus preceitos em termos de viabilidade técnica e econômica entendida por sua administração. Começou com uma versão de dois eixos (saindo da linha de produção do Parque Rodoviário de Cacheiro de Itapemirim, em 1982), denominada de Superbus, com 12,40 metros de comprimento, capacidade para 42 passageiros, WC, estrutura externa composta por fibra de vidro nas áreas da frente e traseira, e chapa metálica nas laterais. A mecânica era da Mercedes-Benz, com a plataforma O-364.

O Superbus não era um ônibus sofisticado, porém, tinha um caráter otimizado para os planos da transportadora ao disponibilizar uma variante rodoviária para os serviços convencionais, sem perder a capacidade de robustez nas operações em linhas de médias e grandes distâncias. As primeiras unidades produzidas foram operadas pela coligada da Itapemirim na época, a Empresa Nossa Senhora da Penha, de Curitiba, PR.

Nessa disputa por melhores serviços e na conquista por mais clientes, as operadoras daquela época não mediam esforços para a realização de seus feitos. Ao travarem concorrência, Viação Cometa e Itapemirim rivalizaram-se na produção de seus próprios ônibus e nos métodos operacionais e administrativos, algo comercialmente ousado.

## 1980 encerra a sequência de evolução

É inegável que, entre 1950 e 1980, o ônibus rodoviário brasileiro passou por um momento expressivo de avanço e conquistas. A sua linha do tempo mostra como este modal alçou o transporte de passageiros a um patamar de relevância no desenvolvimento do País.

No encerramento desta mencionada década, pode-se constatar que a evolução foi o principal aspecto da indústria nacional de ônibus rodoviários, que investiu no desenvolvimento e na produção de veículos cada vez mais modernos, elevou a qualidade tecnológica e provocou a competitividade entre as fabricantes, mesmo que as condições das estradas brasileiras e infraestrutura operacional não privilegiassem tal feito.

Outrossim, esse intervalo de tempo proporcionou uma abertura de portas para que, no decênio seguinte, novos conceitos, em termos de engenharia, conforto, segurança, mecânica e design fossem adotados, propiciando concepções singulares ao mercado. Contudo, esse é um assunto para um próximo livro, que pode ser entendido como uma sequência deste. Aguarde até lá.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 10 e 11 - Uma elegante carroçaria Furcare Nimbus para serviços de turismo (foto acima). Com o monobloco, a Mercedes-Benz conquistou o mercado rodoviário. Abaixo, o modelo O-364 e suas linhas estéticas retas.



## GALERIA DA ÉPOCA

---

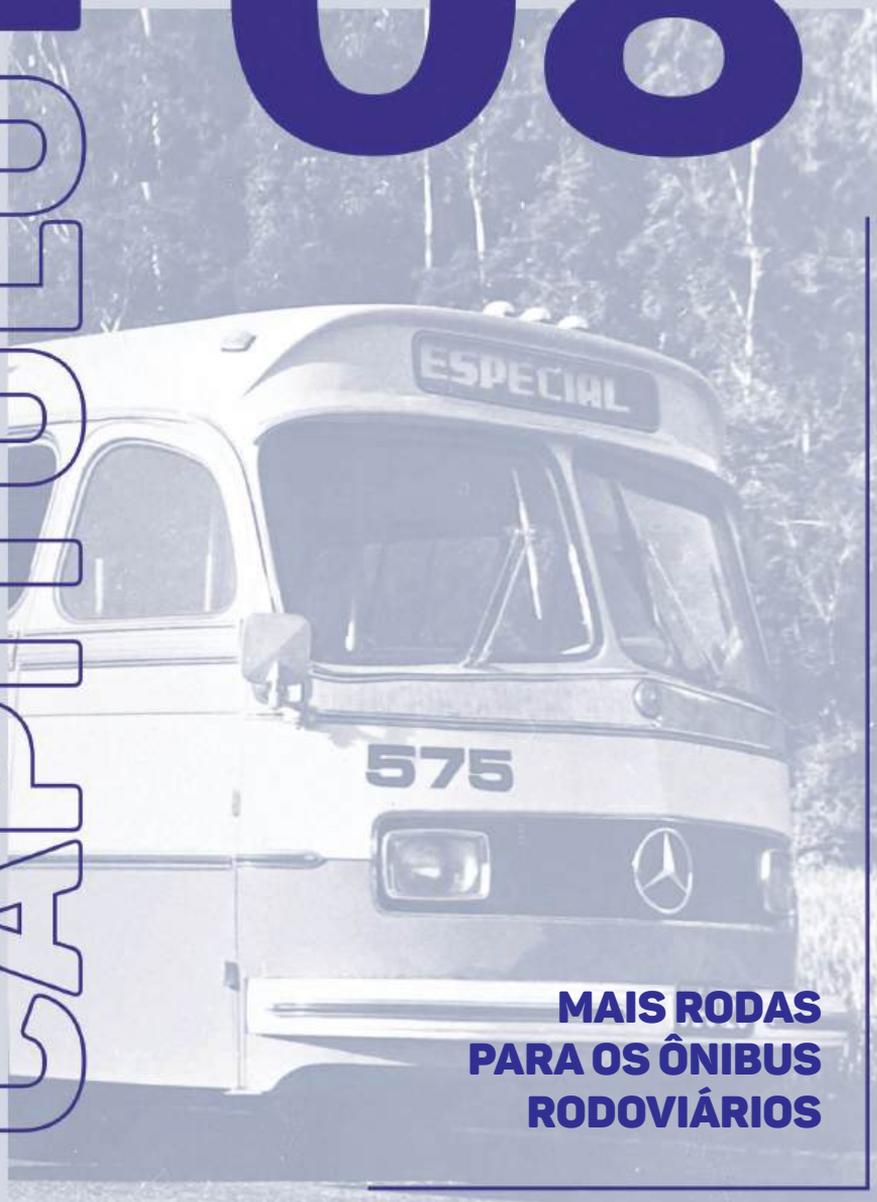


Fotos 13 e 14 - A chegada da carroçaria Paradiso elevou o nível da qualidade dos serviços rodoviários. Os passageiros, literalmente, viajavam nas alturas (acima). Outra fabricante gaúcha, a Incasel, tinha em sua gama de modelos rodoviários, o modelo Jumbo, que podia ser equipado com qualquer modelo de chassis.



# CAPÍTULO

# 08



**MAIS RODAS  
PARA OS ÔNIBUS  
RODOVIÁRIOS**

Se o ônibus rodoviário que conhecemos hoje é moderno, seguro e inovador, foi graças a alguns intrépidos operadores que incursionaram na arte de desenvolver conceitos que moldaram o segmento em direção à sua evolução. Este relato mostra um pouco do que foi o princípio do desenrolar das tecnologias e o surgimento de um conceito que seria, anos depois, costumeiro no segmento.

Atualmente, pelas estradas brasileiras, é comum observar um ônibus rodoviário com três ou quatro eixos deslizando pelo asfalto com sua carroçaria elegante, de design avançado e arrojado, cumprindo o papel de integrar as cidades e as regiões, levando e trazendo pessoas e encomendas, sempre com a destreza da operação segura e confortável.

Entretanto, para se chegar às citadas configurações presentes no cotidiano do transporte, os veículos passaram por um extenso processo de modificações e evolução, ano após ano, como por exemplo, a reconfiguração dos chassis (originalmente de caminhões) que recebiam algumas alterações em sua estrutura, o reposicionamento da caixa e da coluna de direção, do quadro dos mesmos, pois em muitos casos, eram cortados e alongados, realizações feitas no próprio chão da fábrica, sempre seguindo a configuração escolhida das carroçarias e de uma pré-engenharia na idealização de modelos confiáveis e versáteis.

O ponto de partida para a transformação conceitual, que culminou nos atuais veículos, foi em meados do decênio de 1970. E o rearranjo se deu pelas mãos de transportadores de porte nacional com suas iniciativas perspicazes com um maior faro de negócios, capazes de proporcionar mudanças significativas no meio em que atuavam, alcançado o ineditismo do modelo 6x2.

Relatos históricos mostram que, no decorrer do tempo, esses visionários foram os responsáveis por contribuir com a expansão do sistema brasileiro de transporte terrestre de passageiros, construindo uma rede capaz de exercer importante influência no desenvolvimento econômico brasileiro.



**Foto 01** - O pioneirismo do ônibus com três eixos se deu pelo projeto de transformar um modelo monobloco O-326 da Mercedes-Benz.

Durante a década de 1970, o transporte rodoviário de passageiros do Brasil passou por uma interessante mudança em direção a sua modernização e maior representatividade, com vistas a aprimorar os serviços, promover a eficiência dos mesmos e aumentar as ligações inter-regionais, proporcionando aos passageiros novas opções de linhas, principalmente daquelas que partiam das grandes cidades em direção ao interior.

Na segunda metade do período, o Governo Federal, por meio de seu órgão DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), responsável pelo gerenciamento, fiscalização e permissão das linhas e serviços interestaduais, promoveu uma reorganização do setor, com a adoção de medidas e práticas que tinham por objetivo melhorar o planejamento e o controle das atividades sob a luz da supervisão da Diretoria de Transporte Rodoviário, liderada por Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega, com sua visão à frente do seu tempo.

A crescente migração social entre as regiões Nordeste e Sudeste, promovida pela busca por melhores condições de vida da população local rumo às cidades com favoráveis índices econômicos e de crescimento, foi

o motivo para que uma operadora capixaba, que então mostrava sua força e poderio para atuar em extensas rotas rodoviárias, revelasse um modelo de ônibus diferente e maior, com um projeto que levou em consideração o fluxo migratório e seus altos volumes de bagagens.

A engenhosidade ficou por conta da Viação Itapemirim, que naquela época expandiu sua atuação nacional por conta da aquisição de empresas e da participação do processo público de concessão das linhas interestaduais, muitas delas com novos trajetos, atendendo as regiões cada vez mais distantes.

O mérito da inovação foi de Camilo Cola, fundador da empresa, que observou, em uma de suas viagens aos Estados Unidos, o mercado local de transporte terrestre de passageiros feito por empresas com atuação nacional, utilizando veículos que ofereciam elevado nível de conforto e mais espaço para as bagagens.

Segundo o livro *Estrada da Vida* (que relata a vida do criador da Itapemirim), uma versão de ônibus com altura diferenciada do bagageiro (passante) foi pensada com a alteração do então modelo de monobloco O-321, amplamente utilizado pela empresa, permitindo maior área para o transporte de encomendas, mercadorias e bagagens.

A viagem ao País norte-americano também rendeu a Camilo outros planos em termos de negócios, visando a expansão comercial da Itapemirim. A meta foi dar à transportadora o conceito operacional próximo daquilo que ele tinha conhecido naquele mercado composto por grandes empresas rodoviárias de ônibus que cobriam os EUA de costa a costa, com infraestrutura específica para proporcionar o bom atendimento aos passageiros, tendo também o uso dos veículos de maior porte.

Da mesma forma, com as modificações realizadas nos ônibus para a sua maior capacidade de transporte, surgiu a necessidade de adequar a estrutura do veículo para tal caracterização, incorporando, para isso, elementos estruturais que tornassem possível tal pretensão, como o terceiro eixo.

A oficina da operadora, localizada na garagem da sua sede, em Cachoeiro de Itapemirim (ES), já tinha a função de alterar o conjunto anterior e passou a projetar e criar a nova configuração para o futuro veículo. O modelo integral O-326, produzido pela Mercedes-Benz, se transformou em protótipo para receber mais um eixo, isso ainda no início dos anos de 1970, quando nem se imaginava o que o futuro poderia promover em torno de um veículo diferenciado.



**Foto 02** - *A engenharia caseira da Viação Itapemirim desenvolveu os primeiros protótipos do ônibus 6x2.*

Os profissionais que realizaram essa transformação adaptaram o eixo extra no referido ônibus monobloco (atrás do eixo de tração), incorporando, junto à estrutura integral do veículo, os componentes necessários para tal avaliação (novo eixo, sistema de freios, adequação da caixa de transmissão junto ao eixo extra, suspensão etc). Com a construção do protótipo, eles realizaram uma análise de campo para terem conhecimento sobre a novidade, avaliando-o em linhas regulares entre o sudeste e o nordeste brasileiro.

É interessante ressaltar que, se a indústria local não dispunha de tecnologia, soluções caseiras foram a saída para que os novos conceitos ganhassem o mercado. Com a avaliação operacional trazendo resultados práticos, a iniciativa seguinte da operadora foi investir na criação de um novo modelo de chassi com três eixos, abrangendo no projeto uma encarroçadora que oferecesse um modelo de carroçaria de maior porte para aquele intento.

A escolhida recaiu sobre a carioca Ciferal, que entrou nos planos da Itapemirim para provocar o segmento e concretizar o objetivo de dispor de um veículo adequado ao que se acreditava em termos de maior capacidade transportada. Os primeiros e inovadores ônibus ganharam

vida com o desenvolvimento, nesse primeiro momento, de protótipos com 12 metros, sendo fabricadas cinco unidades, com operação no serviço executivo, modalidade ainda incipiente naquele tempo (criada em julho de 1976), e também na categoria convencional.

O referido conjunto veicular unia a plataforma (eixos, motor e transmissão do modelo O-355, produzido pela Mercedes-Benz) à carroçaria modelo Dinossauro, na tradução de um veículo com três eixos para ser utilizado em algumas das linhas da operadora. Juntos, esses ônibus rodaram mais de 10 milhões de quilômetros até 1981, ano em que foi apresentado ao segmento rodoviário um novo conceito nunca antes visto por aqui.

Aliás, o serviço executivo criado pela transportadora capixaba foi bem ressaltado como forma de atrair um público seletivo, onde poderia encontrar nesse serviço um atendimento a bordo exclusivo, com comissário para disponibilizar bebidas, lanches, jornais, revistas e até cigarros. Além disso, os veículos possuíam apenas 32 poltronas, sistema de ar refrigerado, rádio transmissor e janelas com vidros fumê e fixos (novidade na época, sendo que esse item só ganhou popularidade em meados dos anos de 1990). A primeira rota feita pelo novo ônibus foi do Rio de Janeiro a Brasília.



**Foto 03** - *A criação de um serviço para melhor conforto aos passageiros resultou num modelo de ônibus diferente do que existia na época.*

Mesmo a Mercedes-Benz não tendo à época um produto adequado ao planejado, a escolha pela marca para o fornecimento de motor, transmissão, dentre outros itens, recaiu pelo positivo relacionamento de muitos anos entre transportadora e montadora, em virtude da qualidade dos produtos para o cotidiano dos serviços.

E a ação ambiciosa deve ter deixado de orelha em pé a própria Mercedes-Benz e a Scania, então as duas maiores fornecedoras de ônibus rodoviários para o mercado brasileiro. Porém, até o final da mencionada década de 1970, nenhuma mobilização das fabricantes foi notada no sentido de criação do chassi com mais um eixo. Se houve, os planos estavam muito bem guardados.

Após alguns anos, o crivo da bem sucedida avaliação transformou a proposta tecnológica em algo real. Dessa maneira, um novo passo é dado em direção a um projeto inovador e, novamente a partir das pranchetas dos técnicos da Itapemirim, renovou-se o conceito com a concepção, ainda caseira, para atender a uma demanda comercial crescente. Nascia, então, um chassi próprio com características totalmente distintas ao que o mercado oferecia, visando uma maior oferta de um veículo maior.

E das linhas de produção da Ciferal, surgiu a novidade que recebeu o nome de Tribus, (uma analogia ao ônibus com três eixos), com carroçaria Dinossauro, da série 10000 (os primeiros veículos eram da série 5000, protótipos de 12 metros e que foram transferidos para a série 10000, sendo do prefixo 10001 ao 10009, mas que ainda não eram reconhecidos com essa definição). A partir do prefixo 10011, o modelo já se enquadrava na versão com 13,20 metros de comprimento.

Observa-se que o Tribus não foi um modelo que nasceu para atender um único objetivo. Ele foi esboçado, moldado e, ao longo da década de 1970, aperfeiçoado sob o ângulo das variações conceituais até chegar ao produto final.

A respeito da divulgação pública sobre o que estava em desenvolvimento, pouca coisa pode ser encontrada, com ressalvas na imprensa especializada, por meio de relatos de ordem menor narrando o que pretendia a transportadora e seu audacioso projeto. De concreto é que as primeiras unidades, eram 27, utilizaram a plataforma O-364 (com

modificações fundamentais), equipada com o motor da versão OM-355 com seis cilindros (turboalimentado), o mais potente da Mercedes na época, e transmissão ZF. A suspensão era composta por feixe de molas (inclusive no eixo extra), considerado, talvez, o grande empecilho da inovação, por continuar a expor os passageiros aos solavancos nada agradáveis durante as viagens.

A partir da vigésima oitava unidade, o chassi 6x2 seguiu a sequência de produção de um novo projeto criado especificamente pela engenharia e oficina da transportadora, utilizando-se gabaritos próprios.

Houve ainda um detalhe que contribuiu para a otimização do ônibus com o terceiro eixo. Em substituição ao que era estabelecido em termos de fabricação de carroçarias e ônibus até 1978, quando o comprimento permitido era de 12 metros, foi editado o Decreto Federal nº 82.925, que promoveu o aumento dos veículos para, no máximo, 13,20 metros.



Foto 04 - As primeiras unidades do Tribus, conceito que revolucionou o transporte rodoviário brasileiro.



*Foto 05 - Com a falência da Ciferal, a extinta marca Nielson entrou na jogada do Tribus ao disponibilizar sua carroçaria Diplomata para esse tipo de serviço.*



**TRIBUS**  
**ITAPEMIRIM**

A questão técnica do Peso Bruto Total (PBT), também considerada um entrave para o veículo, foi resolvida por meio uma antiga Portaria que tolerava 13,5 toneladas no conjunto traseiro para veículos com a configuração do eixo motriz com quatro pneus e eixo auxiliar com dois pneus. E assim, em 1981, o Conselho de Desenvolvimento Industrial do Governo Federal autorizou a operadora a dar início à produção de seu próprio ônibus.

Ávida em ampliar sua atuação mercadológica, traduzida por entender, atender e conquistar um público específico, a Viação Itapemirim deu uma cartada certa no começo da década de 1980 ao adquirir a transportadora Única Auto Ônibus, que pertencia aos sócios da encarroçadora Caio, entrando, definitivamente, na rota considerada a nata da operação interestadual brasileira (Rio-São Paulo). Com isso, seu recém desenvolvido modelo foi a principal peça de marketing para atrair os passageiros.

O Tribus foi realçado no mercado como um veículo que aderiu à moda do ônibus maior, vistoso, com requintes para o transporte em longas distâncias e capaz de levar mais bagagens. A Itapemirim foi agressiva quanto a divulgar seu modelo e as vantagens que estavam à disposição de quem escolhesse a empresa para viajar. Farto material, composto por painéis de propagandas instalados em terminais rodoviários, propagandas em revistas e até televisivas, deram o tom do empenho estratégico em favorecer a sua inovação.

Mas, o casamento com a encarroçadora carioca não durou muito tempo. Apesar do fornecimento de algumas unidades da primeira geração do veículo, problemas de ordem financeira e de produção da fabricante de carroçarias cessaram a ligação comercial e outro nome, a catarinense Nielson, entrou na jogada para fornecer sua carroçaria Diplomata ao projeto da transportadora. A substituição, também, rendeu a busca por aperfeiçoar, ainda mais, o conceito do Tribus, com o intento de valorizar as viagens. Dentre isso, a suspensão pneumática foi adotada para reverter o quadro negativo causado pelas versões anteriores, quanto ao conforto interno. Essa nova versão foi apresentada com grande estardalhaço no dia 08/05/1982,

data da inauguração do Terminal Rodoviário do Tietê.

Numa reportagem da época, Camilo Cola informou que, de início, a meta era ter 96 unidades do referido modelo em operação ainda no ano de 1981, com a produção de oito unidades mensais. Porém, com a mudança de encarregadora, os planos foram revistos e a transportadora deveria ter, no total, até 1982, os mesmos 96 veículos.

A evolução não parou e, durante os anos de 1980, foram lançadas novas gerações de Tribus, com projetos de ônibus totalmente desenvolvidos e construídos pela própria Itapemirim. Essas gerações trouxeram um maior grau de sofisticação aos ônibus utilizados pela empresa capixaba, reconhecida por oferecer não apenas um modelo tradicional em suas rotas, mas por poder proporcionar mais conforto, segurança e otimização operacional.

Cada qual com suas versões, identificadas pelas estéticas externas diferenciadas, o modelo Tribus destacou-se pelas estruturas de suas carroçarias (mais reforçadas e leves), com os novos modelos de poltronas (ergonomicamente corretas e confortáveis) e acabamento interno diferenciado, além da suspensão mais macia.

Após iniciado o jogo comercial desses ônibus maiores e com a entrada da Volvo na produção brasileira de chassis para ônibus, no começo da década de 1980, as indicações de que a versão 6x2 do modelo rodoviário seria uma tendência comercial foram observadas de uma maneira diferente pelo mercado, despertando interesse por parte de alguns transportadores e da própria indústria para não ficar de fora do que poderia ser um conceito acertado.

No decorrer da década, a Scania também aderiu ao plano do mercado, desenvolvendo o seu chassi da linha K equipado com o terceiro eixo, motor com intercooler de 333 cv de potência e Peso Bruto Total de 18,5 toneladas, idealizado para carroçarias com maiores dimensões, tanto em comprimento como em altura. As duas empresas de origem sueca contribuíram com suas respectivas expertises no ramo, ao afirmarem seus conceitos e ideais pautados pela tecnologia.

A líder de mercado, Mercedes-Benz, despertou interesse pelos ônibus 6x2 ao incluir mais um eixo em seu monobloco (então recém-lançado) e em sua plataforma O-370, ficando com a denominação RSD, mantendo sua tradição em oferecer produtos ajustados com que o segmento rodoviário solicitava. É claro que os operadores demonstraram satisfação com o novo produto, identificado para carroçarias maiores e por apresentar resultados operacionais eficientes.

### **No Paraná, também uma iniciativa caseira**

A partir do exemplo de Cachoeiro de Itapemirim, o mercado começou a se mobilizar no início de 1980, tendo a participação das encarroçadoras, montadoras e até de outra operadora de longa distância, a paranaense Viação Garcia, com conceitos convenientes a cada projeto. Estudar essa modalidade foi parte fundamental da transportadora, com sede em Londrina (PR), para criar sua própria tecnologia do terceiro eixo em parceria com a encarroçadora gaúcha Marcopolo.

Aliás, métodos e recursos próprios foram aspectos comuns em suas iniciativas, pois ela já se lançara na arte de construir sua carroçaria na década de 1960.

A empresa paranaense enfatizou, em uma edição da revista *Rei da Estrada*, da montadora Scania, datada de outubro de 1983, o seu pioneirismo na adoção da suspensão ar na versão 6x2, em função de uma necessidade legal, pois com a dimensão dos ônibus ficando maior eles não atendiam a lei da balança da época. Para o então proprietário da Viação Garcia, Fernando Garcia Cid, os projetos de modernização dos ônibus foram uma demonstração de evolução tecnológica.

Engenheiro de formação, Fernando previu que, com a utilização desse novo elemento nos ônibus, suas dimensões máximas (13,20 metros naquele período) poderiam ser estendidas, fato que ocorreria

apenas em 1996, 13 anos depois. Uma tendência irreversível para o mercado prenunciou Garcia na referida reportagem da revista Scania. Com informações econômicas sobre a implantação do terceiro eixo, o relato na publicação mostrou o investimento inicial de 10% do valor do ônibus e um custo adicional de 2% no quilômetro rodado, além do peso ser maior cerca de 10% em relação a versão 4x2.

Na época, Garcia enfatizou quatro fatores que favoreciam o uso do ônibus rodoviário com o terceiro eixo – menor desgaste do pavimento, maior segurança para o passageiro devido a ser um veículo mais estável e com maior conforto, melhor dirigibilidade e estabilidade para o motorista e o fato dele proporcionar uma imagem diferenciada à transportadora por ser um modelo evoluído e avançado tecnologicamente. Não podemos esquecer que a acertada distribuição de peso também contribuiu com as vantagens do veículo 6x2.



*Foto 06 - No Paraná, a Viação Garcia também participou do desenvolvimento desse conceito ao promover uma engenharia caseira num modelo de sua frota.*

A Viação Garcia teve importante participação no desenvolvimento das linhas que ligavam o norte do Paraná com a capital Curitiba e algumas cidades de outros estados brasileiros.

Este autor pede desculpas se algo não foi dito ou se faltaram mais detalhes a respeito do mencionado projeto. O que alcancei em termos de dados, com a ajuda de poucos recursos, procurei descrever da maneira mais fiel, sempre preocupado em ilustrar tal tema para corroborar com os fatos.

## **Encarroçadoras no negócio**

O projeto dos ônibus com três eixos encorajou duas importantes fabricantes brasileiras de carroçarias rodoviárias naquele referido momento. Marcopolo e Nielson, referências no segmento, apostaram, cada uma com suas ideias, na implementação de um eixo a mais em seus modelos, seguindo a concepção mais apropriada para atender às demandas dos clientes, antecedendo as montadoras de chassis (Mercedes-Benz, Scania e Volvo –, esta última já produzindo seu modelo 4x2 para o mercado nacional em sua, então, recém instalada fábrica, em Curitiba).

A gaúcha Marcopolo, ainda com a sua Geração III de carroçarias, colocou o terceiro eixo (com suspensão independente) logo atrás do eixo de tração de um chassi Scania BR 116, com a preocupação de adotar a suspensão pneumática integral nos mesmos 13,20 metros de comprimento, dimensão máxima autorizada para aquele começo de década de 1980. Conhecedora das coisas, a empresa não quis cometer o mesmo erro da transportadora Itapemirim ao lançar um produto sem o devido componente de conforto.

O referido ônibus da Marcopolo, que também trouxe um maior entre-eixos (sete metros), foi testado no transporte intermunicipal gaúcho, pois sua operação em rodovias interestaduais não era possível por não ser um veículo homologado oficialmente. As impressões iniciais foram positivas, segundo relatos da época.



**Foto 07** - *A gaúcha Marcopolo usou de sua experiência na produção de ônibus rodoviário para criar um modelo com terceiro eixo na base do chassi Scania.*

Já a catarinense Nielson, antecessora da marca Busscar, desenvolveu em parceria com a Volvo o seu ônibus 6x2, com comprimento de 14,85 metros, bem acima do permitido, com capacidade para 62 passageiros, tendo um bagageiro com 12 m<sup>3</sup> de espaço. A ousadia da encarroçadora custava 20% a mais que um ônibus comum, porém, transportando 16% mais passageiros que os modelos menores.

Até onde se sabe, essa configuração não foi permitida para rotas fora do estado catarinense, servindo apenas como um protótipo que renunciou profundas modificações nas futuras versões de ônibus. Outras carroçarias Diplomata da Nielson também foram desenvolvidas na versão 6x2, utilizando-se chassis Scania (com motor dianteiro e traseiro) e Volvo, algumas até com um inusitado eixo de apoio com rodado duplo, sem esquecer, é claro, da suspensão a ar.



Foto 08 - Modelo Diplomata 6x2 com chassi Volvo.

Aliás, a adoção do eixo extra, de apoio, pode ser considerada uma resposta da indústria e dos próprios operadores ao que determinava a Lei da Balança em termos de Peso Bruto Total (PBT) de 15 toneladas (10 toneladas no eixo traseiro e 5 toneladas no dianteiro), incluído no decreto de 1967 e adotado em ônibus com 12 metros de comprimento máximo. Com a permissão de alongar o veículo para 13,20 metros por meio de outro Decreto Federal de 1978, não foi observado o aumento do PBT, uma necessidade em virtude da maior capacidade de transporte dos ônibus.

Com a proposta de um ônibus rodoviário com maior dimensão e capacidade de transporte sendo objeto de debate entre a indústria brasileira fabricante do veículo, os operadores e os órgãos públicos relacionados com a fiscalização e permissão dos serviços de transporte de passageiros sobre pneus em caráter rodoviário, o CDI (Conselho de Desenvolvimento Industrial) permitiu, de forma provisória, a aplicação do referido eixo nos

modelos de carroçarias rodoviárias, até que a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) elaborasse normas específicas a respeito do tema. Esse mesmo CDI havia aprovado o projeto Tribus da Itapemirim.



**Foto 09** - Chassi Scania com o terceiro eixo, um dos primeiros da categoria no Brasil.

Assim, os requisitos iniciais deveriam observar os seguintes termos: adaptação realizada somente por encarroçadoras cadastradas no CDI; só seria admitida a adaptação de chassis novos e da categoria pesada (PBT maior que 12,5 toneladas); distância do entre-eixos no conjunto traseiro de no máximo 1,60 metros; duplo circuito de freios; testes e certificação dos projetos via Inmetro, obedecendo ainda as então normas da ABNT que estavam dispostas. Os eixos extras poderiam ter suspensão metálica (por molas), mistas ou a ar, sendo independentes ou não; e dois ou quatro pneus - a escolha por dois logo foi a escolhida em função de poder atender adequadamente a questão da lei da balança e da redução de custos.

Esta obra atreve-se a dizer que foram anos bem cativantes quanto à competição pelo mercado entre as duas principais encarregadoras daquele período (Marcopolo e Nielson), numa briga de igual para igual para conquistar o cliente operador por meio da promoção da melhor negociação, da estratégia comercial e de quem oferecesse a maior garantia e o produto de extrema qualidade. Claro que os passageiros também ganharam com essa inovação, representada por ônibus mais modernos e confortáveis.



Foto 10 - A Mercedes-Benz tornou-se referência na produção dos melhores ônibus rodoviários do Brasil.

## O Brasil rodoviário

O período que envolveu a década de 1970 e o começo da década de 1980, representou um salto no movimento de passageiros entre as cidades brasileiras, fruto das condições econômicas do País, que crescia num ritmo vertiginoso, apesar de também provocar, em paralelo, as desigualdades sociais que conhecemos até hoje.

O transporte interestadual passou por algumas transformações, colocando o Brasil no rol mundial da mobilidade rodoviária. Às margens desses acontecimentos e correndo no mesmo sentido, iam os deslocamentos regionais, com o crescimento das rotas intermunicipais, dentro dos estados. As viagens, motivadas pelo trabalho, lazer ou por outras necessidades, subiram no conceito do brasileiro, que botou o pé na estrada para alcançar destinos cada vez mais longes.

Isso estimulou o setor a abraçar a ideia de novos e melhores ônibus, apoiado no surgimento de modernas gerações de veículos, sempre adequados ao modelo de operação e às demandas vindas dos serviços, uma vez que se expandiam as rotas intermunicipais e interestaduais pelas mais diversificadas regiões brasileiras, unindo o País numa só estrada.





*Fotos 11 e 12 - Na apresentação do primeiro ônibus modelo Tribus, Camilo Cola, então presidente da Viação Itapemirim, experimenta sua nova criação (foto acima). Abaixo, aspectos da construção do primeiro ônibus com três eixos para o serviço Executivo, uma inovação e tanto para a década de 1970.*



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 13 e 14 - Foi durante o decênio de 1980 que o terceiro eixo ganha força nas carroçarias rodoviárias. Pouco a pouco, as fabricantes de chassis e carroçarias apresentaram seus veículos, como este modelo Diplomata e chassi Scania (foto acima). Abaixo, um modelo integral Tribus desenvolvido pela Itapemirim.



# CAPÍTULO

# 09

**IDENTIDADE VISUAL DAS FROTAS  
DIFUSÃO DE CORES E O  
SURGIMENTO DOS PROJETOS  
PROFISSIONAIS**



Na tela que representa o sistema rodoviário de transporte de passageiros, as matizes e as formas são bem peculiares com a natureza da atividade. Cores e traços, com seus efeitos práticos, se unem no cotidiano operacional dos ônibus pelos abundantes caminhos que interligam o Brasil.

Como seria se um ônibus monocromático percorresse as nossas estradas, cheias de vivacidade e tons? Não teria muita graça, com certeza. Ou até mesmo chamaria atenção pelo fato de não ter realce em meio ao que estamos acostumados. Entretanto, essa característica esteve presente, há muitos anos, quando então não se pensava na promoção visual do veículo. Aliás, até mesmo outros modelos veiculares não tinham lá seus charmes coloridos.

Tudo começou a mudar após a Segunda Guerra Mundial, quando o assunto cores recebeu mais atenção por parte da indústria frente aos interesses da sociedade quanto a um mundo mais colorido. Os automóveis particulares foram os primeiros a ganhar tons diversificados, por intermédio do processo de pintura adotado pelas montadoras.

No segmento comercial, caminhões e ônibus ainda continuavam com visuais e tonalidades modestas, sem serem vistosos. Era o básico em função da peculiaridade do transporte. Entre 1946 e o começo da década de 1960, foi um período escasso de criatividade visual, com poucas menções que enfatizavam o brilho sobre rodas. O estilo adotado era o de uma só cor, sem luz, ou então com algumas faixas e desenhos onde predominavam as asas nas carroçarias de ônibus, salientando duas tonalidades, além do próprio nome da transportadora e alguns símbolos regionais.

Cada tempo com suas particularidades. Dar vida aos ônibus, por meio das pinturas, passou a ser um item observado pelos transportadores, que investiram na capacidade de criação para compor traços singulares, identificados pela natureza do negócio. E, com o avanço da indústria fabricante do veículo, seus departamentos de engenharia também passaram a contribuir com ideias e motivos que distinguissem cada operadora cliente.



Foto 01 - O primeiro projeto desenvolvido por João de Deus e Carlos Ferro deu início ao conceito, amplamente usado anos depois.



Se na prática das identidades visuais os conceitos criativos não levavam em consideração os muitos fatores envolvidos com as particularidades da atividade, sem atentar para os fatos relevantes e históricos que dariam uma aparência diferenciada, tudo começou a mudar na segunda metade da década de 1960, quando o segmento de transporte de passageiros por estradas recebeu uma nova comunicação visual.

A transição da concepção simples e amadora para os projetos planejados sob a óptica do estudo e das referências foi dada por dois jovens estudantes de arquitetura, que literalmente arquitetaram uma renovação dos conceitos junto ao transporte rodoviário de passageiros. Carlos Antonio Ferro (in memoriam) e João de Deus Cardoso foram pioneiros em utilizar técnicas e raciocínio quanto à boa colocação de cores e desenhos, além da percepção referente a um projeto harmônico, nas identidades visuais das frotas de ônibus.

Para eles, os projetos propunham áreas de cores, com esquemas bem definidos para privilegiar a estética dos veículos, sendo essenciais para valorizar todo o contexto proposto, definindo as posições para o símbolo e o logotipo com o nome da empresa, numeração e outras informações identificadoras das empresas.

O padrão utilizado até aquele momento começou a perder força quando a dupla Cardoso e Ferro, ainda na faculdade (FAUUSP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo), foi desafiada a criar um projeto visual para uma pequena operadora, chamada de Topázio Turismo, do ABC Paulista.

Tal início foi sobre um modelo de ônibus Mercedes-Benz, o monobloco O-321 HL, versão rodoviária, além de dois ônibus com chassis Volvo, veículos já em uso e que formavam a frota da transportadora. De acordo com João de Deus, o primeiro passo foi saber o que significava o termo monobloco, conceito utilizado pela montadora para definir a estrutura de seu modelo rodoviário que une a carroçaria e chassi em uma única peça.

Os dois seguiram até a fábrica da Mercedes-Benz, em São Bernardo do Campo, para se inteirar sobre o que seria o ônibus monobloco. Lá foram recebidos por Klaus Bessel, responsável pelos catálogos e divulgação dos prospectos de produtos da marca. Na realidade, ele era um pintor, um artista plástico. Assim, e com suas informações, ficaram conhecendo sobre o ônibus, as tintas utilizadas na pintura da carroçaria e como era o processo da fabricação. Naquela visita, Bessel comentou com os dois estudantes que a proposta de criarem projetos de pintura seria a grande tendência de futuro no mercado de transporte; uma revolução no setor.

Após isso, a meta foi conhecer o universo de estímulos das comunicações visuais utilizadas pelas empresas de ônibus de então, por meio de observações

e avaliações em áreas próximas à antiga Rodoviária Júlio Prestes, no bairro da Luz, em São Paulo. O lugar foi considerado produtivo, pois reunia os muitos ônibus que chegavam e partiam da cidade, cada qual com suas peculiaridades em cores e traços. O conhecimento, ali apropriado, proporcionou os primeiros esboços para a definição da Identidade Visual Topázio. Escolhido o layout, o ônibus monobloco recebeu a pintura, chamando a atenção dos funcionários da fábrica da Mercedes-Benz, pois o mesmo fazia o transporte desses colaboradores.

E a história vai mais além. A diretoria da montadora também quis conhecer a novidade. Rodolfo Borghoff, diretor de vendas da marca, interessado nos comentários sobre o novo conceito estético, viu a proposta, gostou e logo indicou, simplesmente, para a poderosa Viação Itapemirim, que tinha na época a maior frota brasileira de ônibus Mercedes-Benz, o trabalho da dupla de estudantes.

Os três primeiros ônibus da Topázio foram um verdadeiro currículo que deram a largada para a sucessão de ideias e representações visuais. Para conquistar a Itapemirim, que estava num processo de expansão, Cardoso e Ferro foram rumo a Cachoeiro do Itapemirim (ES), munidos de um slide de 35 mm com o projeto da Topázio para mostrar ao proprietário da empresa, Camilo Cola.

A proposta comercial para mudar a identidade visual foi aceita, abrangendo todos os objetos divulgadores da imagem da empresa – “o redesignio”. Após redigido um contrato para assegurar o negócio, voltaram para São Paulo com a tarefa de colocar nos ônibus da operadora capixaba uma nova pintura. Com isso, se debruçaram sobre as pranchetas onde o papel vegetal estava, utilizando tinta nanquim, guache e graxa branca para sapatos, visando simular o brilho dos esmaltes sintéticos utilizados para a pintura das carroçarias.

Com os primeiros esboços de um novo layout a ser aplicado nos veículos da transportadora, João de Deus e Carlos Ferro não imaginavam como o referido trabalho ganharia corpo e abriria muitas portas no segmento. Até então, o esquema utilizado pela Itapemirim em seus ônibus adotava as cores azul e alumínio, além do desenho de um cão da raça galgo, semelhante ao usado na transportadora norte-americana Greyhound, admirado por Camilo Cola pela sugestão de velocidade.

A definição do layout foi obtida com a utilização de três cores: o amarelo como cor básica; a cor ocre que propunha estabilidade na parte inferior da carroçaria e subia pelas laterais, passando sobre o teto, com faixas brancas que separavam os dois amarelos; e filetes de 5 mm em preto que limitavam as cores e valorizavam a pintura, (utilização inédita desse espaço: quatro laterais e o teto), unindo toda a carroçaria.



*Foto 2A e 2B - O projeto da Viação Itapemirim consagrou a dupla de profissionais que embarcaram na ideia de transformar o setor de transporte de passageiros com ideias inovadoras e avançadas.*



O novo símbolo da empresa, composto por um V e I geometricamente construídos, sugeria percurso. Também em preto, foi colocado o logotipo Itapemirim, com fonte de grande visibilidade, destacando a marca significativamente com um apelo atrativo. Tal criação permitiu à dupla a conquista do mercado e a Itapemirim aproveitou o momento para novas ações de marketing que lhe deram força para o engrandecimento de seus negócios.

No desenvolvimento desse trabalho foi utilizado o catálogo de tintas empregado na Mercedes-Benz, com a combinação entre quatro cores, que eram o amarelo 5, o amarelo 7 óxido de ferro (ocre), o branco e o preto, todas em esmalte sintético automotivo. O símbolo, o logotipo e a numeração eram pintados à mão, com pincéis. O fato é que poucos sabem disso.

João de Deus ressaltou que a escolha da cor amarelo foi determinante para agradar o público nas áreas onde a Itapemirim atuava, no eixo sudeste – nordeste, pois não havia, naquela ocasião, uma pintura que utilizasse o amarelo canário de forma predominante, com faixas brancas separando o amarelo ocre em faixas pintadas nas barras da carroçaria, que conferia estabilidade e horizontalidade ao veículo e, passando pelo teto, criava um veículo visível e seguro.

Quanto ao símbolo e ao logotipo, utilizou-se o preto para dar um contraste à identidade, proporcionando uma visão privilegiada. A fonte do logotipo tem o nome de Microgramma Bold Extended, que trouxe ao contexto, segundo o arquiteto, uma legibilidade fantástica.

A Programação Visual não foi por mero acaso. A base de inspiração para criação de novos layouts de pintura em ônibus surgiu após dedicada leitura de revistas da década de 1960 e análise do trabalho realizado pelo arquiteto americano Alexander Girard, que projetou a pintura dos aviões da companhia Braniff International Airways, com tintas resistentes e cores estimulantes.

Como a proposta era aumentar as vendas de passagens, por meio do apelo visual das embalagens, como no caso das fuselagens dos aviões da companhia norte-americana, porque não aplicar esse conceito nos ônibus? Cardoso sempre foi estimulado pelos novos conhecimentos para poder fazer o melhor.

Outro expressivo profissional da área de comunicação visual mundial também serviu de referência nos projetos. Raymond Loewy, considerado um dos papas mundiais no design industrial, ainda no começo da década de 1930, em Nova Iorque, vindo da França durante a quebra da bolsa norte-americana, tinha um slogan em que dizia que “a feiura vende mal” e, por isso, era necessário tornar as embalagens mais bonitas e atraentes.

Um caso icônico foi o cigarro Lucky Strike, que conquistou o mercado após o designer francês promover o redesígnio da embalagem, deixando-a com um formato e com cores bem mais agradáveis do que era antes, trocando o círculo verde, para um círculo vermelho sobre fundo branco. Ele ainda projetou locomotivas, ônibus para a Greyhound (transportadora rodoviária signo nos Estados Unidos), um automóvel para a marca Studebaker, o logotipo da petroleira Shell, dentre outros elementos gráficos e produtos.



**Foto 03** - *Pode-se dizer que identidade criada para a Itapemirim causou furor no mercado pelo conceito de renovação da estética dos ônibus rodoviários.*

Voltando ao projeto da Itapemirim, considerado o start dos novos conceitos em pintura no setor de transportes, após colocarem no papel a ideia para a renovação da identidade visual da operadora, tomando todos os cuidados para haver uma apresentação digna, Cardoso e Ferro rumam, novamente, para a sede da empresa, na cidade de Cachoeiro de Itapemirim (ES), levando novos slides 35 mm e um carrossel da marca Kodak que permitiu a exibição para os diretores, visando a melhor explicação sobre os detalhes criativos, as cores e os formatos definidores da concepção.

A elaboração da apresentação do layout da pintura foi por meio de uma ajuda extra, do catálogo do então novo ônibus lançado pela Mercedes-Benz no Brasil, o monobloco O-326. Após algumas alterações no material, num processo artesanal de colagens incluindo o desígnio final, o projeto foi fotografado e seus slides expostos. Camilo Cola se mostrou encantado com o projeto e adquiriu novos ônibus (Ciferal Lider e Monoblocos O-326) já com a pintura criada pela dupla Cardoso e Ferro.

O projeto foi um sucesso no segmento de transporte, sendo que as operadoras perceberam que poderiam ter maior rentabilidade em seus negócios por meio de novos e modernos conceitos em identidade visual (minúsculo e singular), aplicados às frotas e a todos os objetos divulgadores da imagem da empresa.

A reformulação das identidades visuais se transformou num novo negócio relacionado com a indústria do ônibus e do transporte rodoviário de passageiros. Após o primeiro trabalho de grande repercussão, o mercado reconheceu que os verdadeiros “artistas” davam conta de remodelar o que já era praticado. Assim, João de Deus Cardoso e Carlos Antonio Ferro botaram o pé na estrada com suas ideias, recebendo uma resposta positiva dos operadores.

Cuidadosos, os então estudantes de arquitetura cuidaram de preservar as suas criações contra cópias e plágios. Seus desenhos eram registrados na Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro, como uma forma de manter intacta a propriedade intelectual. Mesmo assim, alguns casos de cópia foram acionados e tiveram que ser desfeitos em virtude do registro. Os referidos autores cediam os direitos de uso exclusivo às empresas que contratavam os projetos.

A operadora pernambucana Real Recife, que ligava o Nordeste com as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, foi a segunda cliente a escolher os serviços da dupla Cardoso e Ferro, isso em 1968. A rota Sudeste-Nordeste podia levar dias e era considerada um grande desafio para as empresas que promoveram o êxodo de passageiros entre as regiões.



**Foto 04** - O caso da empresa Real Recife mostrou que pinturas bonitas atraíam olhares e elevavam o nível dos serviços.

Com a concorrência em seu calcanhar, a transportadora, fundada em 1965, fazia o percurso com sete ônibus usados e, após ser vendida, os novos donos resolveram dar um “banho de loja”, com a chegada de 10 novos ônibus monoblocos Mercedes-Benz, e a substituição da antiga identidade por outra mais arrojada e bonita.

Antes da adoção do novo projeto, alguns aspectos curiosos faziam parte na cultura administrativa da transportadora pernambucana, como a utilização de passagens com desenhos de amuletos impressos nas capas das mesmas, menção para que as viagens ocorressem sem problemas, além do procedimento de se acender velas quando os ônibus saíam rumo às cidades do sudeste.

Se “A feiura vende mal”, nada melhor do que rever os conceitos. Os irmãos Lira, proprietários da transportadora, convenceram-se de que era hora de mudar. A beleza vende bem. Foi o que aconteceu com a Real Recife após a apresentação do redesign criado. Do layout antigo, só foi conservado o guarda-sol do frevo e o restante teve uma concepção totalmente nova.

O sucesso da pintura foi tão significativo que a dupla Cardoso e Ferro foi contratada para desenvolver a identidade visual da empresa Rodoviária Caruaruense, também pertencente à família Lira.

Como forma de estimular o mercado das identidades visuais, em 1967, a Editora Abril, por meio de sua revista Transporte Moderno, criou o Concurso de Pinturas de Frotas, visando conhecer e avaliar as empresas de transporte de cargas e suas identificações visuais. Como a iniciativa causou boa impressão no setor, em 1968 a editora resolveu expandir a premiação e passou a julgar os projetos de pinturas voltados para o segmento de ônibus.

O jornalista Roberto Muylaert foi o responsável pela elaboração da premiação, reunindo, a cada ano, um seleto grupo de jurados para, após uma minuciosa avaliação, definirem as diagramações vencedoras. E, como estavam antenados à novidade, os estudantes Cardoso e Ferro resolveram participar do concurso, logo com dois projetos: da Itapemirim e da Real Recife, o cliente mais recente.

Até então, algumas empresas de publicidade ficavam com a responsabilidade de desenvolver as pinturas e os layouts de cores das frotas de companhias envolvidas com o transporte. Outros profissionais, da área de projetos e design, bem como as encarregadoras, também estavam em sintonia na produção dos conteúdos voltados à comunicação visual.

Dentre do que foi divulgado à época, o concurso tinha como objetivo a seleção, sob os aspectos estéticos, mercadológicos e de segurança, dos projetos nacionais que mais se destacavam, estimulando a fixação da imagem das empresas por meio da boa apresentação de seus veículos.

Nesse contexto, a visibilidade era vista sob o aspecto da atração, por meio do planejamento e marketing adequado ao que se queria em termos de harmonia e beleza em relação ao modelo de mobilidade, seja ela urbana ou rodoviária. Com a inscrição feita e os slides apresentados, após avaliação pelo júri, a pintura da Real Recife foi consagrada como a melhor entre as outras participantes.

Em 1968, a mineira Cia. São Geraldo de Viação se tornou cliente de Cardoso e Ferro, com especial vínculo comercial e de amizade com Benito Porcaro. Sob a orientação dele, foi projetada a garagem de ônibus em São Paulo que receberia a frota com a nova e inusitada proposta gráfica, muito visível durante o dia e principalmente à noite, para a segurança nas estradas, muitas delas com trechos perigosos.

A transportadora mineira foi estimulada pela competição estruturada na qualidade dos produtos e no apelo visual das embalagens. A cor principal escolhida foi um verde com nova pigmentação, mais durável, que representava a importância das culturas do café, da cana-de-açúcar e do algodão, além de ressaltar a costa litorânea do Brasil.

O projeto tinha o fundamental destaque espacial das faixas em branco e laranja envolvendo a carroçaria e que deram origem ao símbolo. Naquela época, a São Geraldo investiu também na aquisição de novos ônibus, com os modelos monobloco O-326 da Mercedes-Benz e outros com chassis da mesma marca e carroçarias Ciferal e Marcopolo III.

A referida pintura concorreu no concurso de pintura de frotas da Editora Abril no ano de 1970 e foi a vencedora. Naquele mesmo ano, houve o Salão do Automóvel, o primeiro realizado no Pavilhão de Exposições do Anhembi, em São Paulo, e a montadora Mercedes-Benz expôs seus modelos monoblocos com as respectivas identidades visuais da Itapemirim e da São Geraldo.

**RECIFE-RIO-RECIFE**  
**RECIFE-SÃO PAULO-RECIFE**

Carroceria com desenho avançado.  
Suavidade e bom gosto na decoração interna.  
Espaçamento entre as poltronas cientificamente planejado para o seu descanso.  
Toalete a bordo com tratamento químico, sem odores.

Velocidade rigorosamente controlada para garantir a sua segurança.  
Motoristas qualificados e treinados pela própria empresa.  
Pontos de parada onde o tratamento é familiar.  
Estas são algumas razões para você escolher o conforto e a segurança dos novos ônibus da São Geraldo em suas próximas viagens.

**SÃO GERALDO**  
FROTA DO OTIMISMO LIGANDO TODO O BRASIL

Foto 05 - As criações para a Cia. São Geraldo de Viação foram mais que projetos. Promoveram, sim, um relacionamento de amizade profunda entre os profissionais e a direção da transportadora.

A respectiva década de 1970 foi um período muito rico e fértil em termos de produção dos layouts que embelezaram os ônibus em seus mais diversos trajetos. Em linhas gerais, as identidades visuais vieram para definir o conceito e os valores de determinada marca, refletindo na embalagem (carroçaria) o nome, a ideia, a empresa ou o serviço realizado.

Este capítulo mostra o princípio de uma nova era, em que a comunicação visual contribuiu com o desenvolvimento do segmento de ônibus rodoviário no Brasil. O lado criativo e da perspicácia de dois jovens estudantes rendeu muitos trabalhos executados para diversas transportadoras pelo País. A concorrência comercial obrigava, naquela longínqua década de 1970, as empresas a renovarem suas identidades visuais, com ênfase no aspecto das embalagens dos serviços, que são os assentos vazios.

Nos anos seguintes, novos ideais e inovadoras propostas resultaram em padrões criativos que representaram a maneira como foi entendido cada período, sempre levando em consideração uma forma diferenciada de transmitir ao público uma boa imagem utilizando de técnicas de Programação Visual que ressaltassem o poder da marca.

Um importante exemplo sobre como conquistar a opinião do público pode ser visto com a identidade visual da empresa Esplanada ABC-Rio, transportadora rodoviária que fazia a ligação entre as cidades do Grande ABC Paulista e o Rio de Janeiro. Em 1976, a operadora, criada por José Roberto Bataglia, escolheu Cardoso (a dupla formada entre o arquiteto e Ferro compartilhou as autorias dos projetos até fevereiro de 1973) para criar um projeto completo, que envolvesse não só a pintura e a ambientação dos ônibus, mas também uma garagem, os uniformes dos profissionais, os impressos e as instalações dos guichês na Rodoviária Novo Rio e nas lojas das cidades onde atuava.

A inovação surgiu pelas formas do rosto de uma mulher desenhado na carroçaria Marcopolo III, então um dos mais modernos veículos. O modelo fora adquirido pela transportadora, trazendo

uma configuração interna que proporcionava muito conforto, com ar-condicionado, WC químico, som ambiente e carpete no corredor. “A pintura valorizava as maravilhas naturais do Rio de Janeiro, como as montanhas e as ondas do mar, sugeridas pelos cabelos da mulher que criei para esse fim. Também utilizei, pela primeira vez no Brasil, os adesivos para reproduzir a identidade, em determinadas áreas nos veículos, com o bonito rosto e os cabelos vermelhos da mulher nas janelas e nas laterais”, afirmou Cardoso.



**Foto 06** - *Uma surpresa agradável que João de Deus provocou ao criar no ônibus a harmonia entre a silhueta feminina e o transporte.*

A identidade, que utilizava três cores – vermelho fogo, vinho e branco, foi a vencedora do concurso de pintura de frotas da Editora Abril, em 1976, coordenado pelo editor chefe Neuto Gonçalves dos Reis, colocando João de Deus em lugar de destaque no segmento que projetava e desenvolvia as identidades visuais para as frotas de veículos comerciais no Brasil. E o sucesso alcançado pela Esplanada incomodou muita gente no setor rodoviário de passageiros. Por forças

maiores, a empresa teve sua operação cassada no referido trecho pelo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), apesar de ter sido autorizada para tal.

Após conquistar importante espaço na área de criação e desenvolvimento de pinturas para frotas de veículos comerciais, o arquiteto teve pela frente dois novos desafios, entre 1976 e 1978, em meio a sua agenda bem movimentada e que promovia uma fundamental sinergia com as fabricantes de carroçarias para que suas produções artísticas estampassem os mais variados modelos de ônibus.

Nos anos de 1976 e 1977, saindo um pouco do habitual processo da comunicação visual dos veículos comerciais, Cardoso foi contratado pelo Grupo Associado de Pesquisa e Planejamento (GAPP) para coordenar o desenvolvimento dos novos vagões e da cabine de comando do Metrô paulistano para a linha Leste-Oeste.

Em 1978, seus conhecimentos lhe renderam um novo e importante convite, por parte da montadora Mercedes-Benz, para projetar e construir seu estande no Salão do Automóvel daquele ano, no Centro de Exposições Anhembi, em São Paulo. O espaço, com 2 mil metros quadrados, foi utilizado para a apresentação de uma nova geração de ônibus da marca – monobloco O-364 12R e 13R. Astuto e atencioso, o arquiteto cumpriu os prazos determinados, com as verbas disponíveis e os conceitos sugeridos por ele junto à diretoria da empresa.

Sua proposta para o estande levou em consideração diversos aspectos que tornaram o local harmonioso e agradável, numa relação positiva entre cores, com iluminação potente e controlada que simulava a variação da luz natural do sol, em três praças com piso revestido com pedras de calcário, como nas praças da costa brasileira. Uma passarela elevada apresentava o processo industrial em painéis com fotos, para que o público visitante se sentisse em um ambiente muito aprazível. Os dois novos ônibus receberam cores e desenhos com significados regionais que valorizavam as carroçarias e a visibilidade, além de que denotavam conforto e segurança.



*Foto 07 - No lançamento do modelo integral O-364, a mão de Deus influenciou nos aspectos internos do veículo, com um layout que privilegiava o conforto. O arquiteto também criou todo o estande da marca Mercedes-Benz no Salão do Automóvel de 1978.*

Com o sucesso do evento, João de Deus foi contratado para desenvolver os projetos para os interiores do respectivo modelo de ônibus O-364, em suas versões rodoviária e urbana, com a finalidade de especificar os materiais, desenhos, as características de materialidade, ergonomia, manutenção e, principalmente, promover o conforto aos passageiros em rotas de longas distâncias, visando agregar soluções a serem aplicadas na futura série O-370.

Nesse contexto, para melhor conhecer as necessidades dos passageiros que habitavam as regiões Norte e Nordeste do Brasil, o arquiteto e o diretor de vendas especiais da Mercedes-Benz, José Paulo Gandolfo, embarcaram com destino aos frotistas e concessionários da marca localizados nas cidades de Belém, Fortaleza, Recife e Salvador, para elencar itens de aperfeiçoamento dos interiores.

O intuito, segundo Cardoso, foi de estimular a produção de novos materiais, com cores e texturas que caracterizassem e pudessem organizar sistemas de ambientação dos ônibus a partir de cartelas de tecidos, painéis impressos, mantas com elasticidade para revestir as poltronas, carpetes para o piso, capacidade e segurança dos bagageiros, cortinas, luminárias, dentre outros componentes.

Uma importante iniciativa proposta pelo arquiteto foi a substituição das chapas de revestimento das paredes internas da carroçaria, que utilizavam laminados melamínicos, por chapas de alumínio impresso, determinante para a redução dos óbitos em acidentes com cisalhamento das chapas abaixo das janelas.

Nessa época, as estradas que ligavam as regiões Sudeste e Nordeste eram precárias. As condições operacionais daquele tempo exigiam demais dos ônibus, levando-os à exaustão. Entre as décadas de 1970 e 1980, um grande processo migratório foi destaque entre as duas regiões brasileiras, fazendo com que um grande volume de pessoas se deslocasse de suas origens (Nordeste) em busca de melhores condições de vida e de emprego (Sudeste), utilizando-se para isso dos ônibus rodoviários.

A contínua preocupação com a melhoria dos ambientes para todas as funções da vida humana nas cidades, nas estradas e em suas áreas de trabalho fez de João de Deus Cardoso exemplo no campo da capacidade de entender a importância das cores e traços nas formas veiculares. Em sua percepção, a luz é um fator primordial para a saúde e para a cura, porque “não há vida sem luz e, também, não há cores sem luz”. O Brasil é um País privilegiado com muita luz solar que deve ser aproveitada para a alegria de todos.



João de Deus Cardoso

Aliás, João de Deus Cardoso continua na ativa, no alto de seus 80 anos, muito bem vividos pelo carisma de sua profissão e pela fundamental espiritualidade para prosseguir. A arte do design para as identidades visuais das frotas de ônibus, com a evolução constante das carroçarias, tem muito a ser explorada, adequando-se e respeitando os custos de manutenção e comunicação. Segundo ele, os serviços prestados pelos ônibus devem transmitir aos usuários a beleza das cores e dos desenhos, provocando sentimentos de vínculos afetivos, de fidelidade e segurança.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 08 e 09 - Ônibus com pinturas mais alegres (foto acima) passaram a ser uma constante nas linhas rodoviárias logo no início da década de 1970. Abaixo, João de Deus Cardoso mostra sua criatividade ao realçar os traços de uma mulher num projeto ousado de identidade visual.



## GALERIA DA ÉPOCA

---

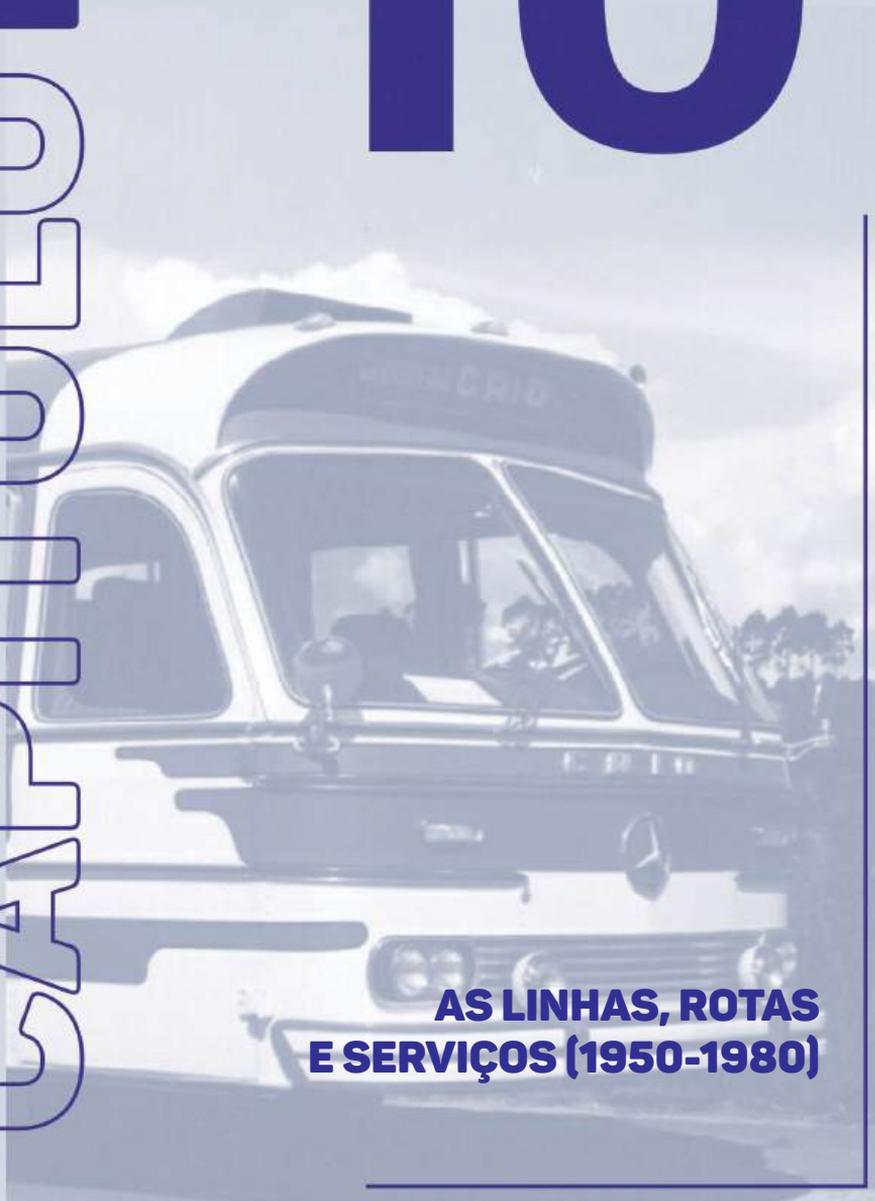


**Fotos 10 e 11** - Linhas e cores numa combinação perfeita inserida no outdoor sobre rodas para marcar o segmento (foto acima). Embaixo, a alegria e a vibração dos tons que podiam ser vistos de longe pelas estradas brasileiras.



# CAPÍTULO

# 10



**AS LINHAS, ROTAS  
E SERVIÇOS (1950-1980)**

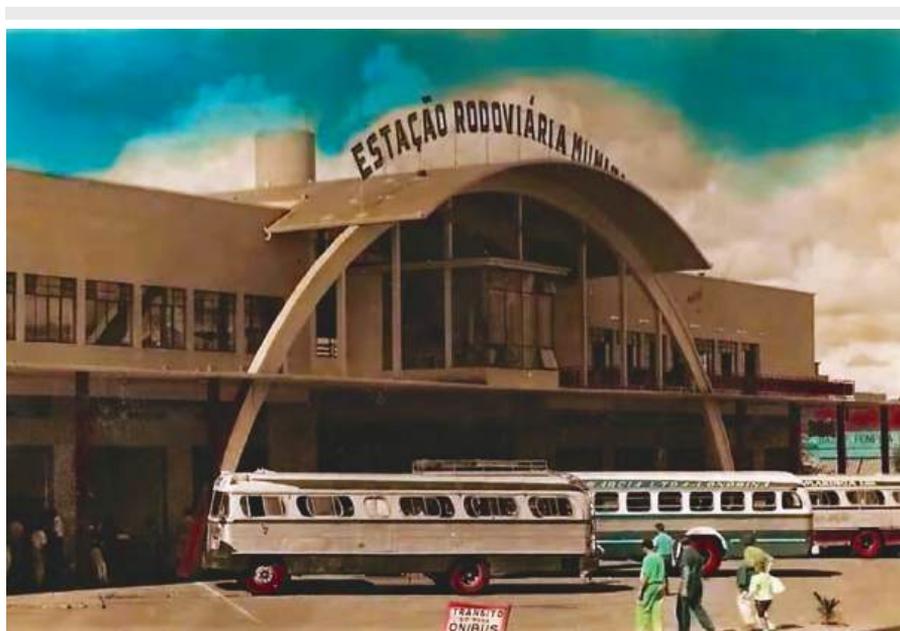
Em meados do século 20, a herança da colonização de algumas áreas e regiões brasileiras, ocorrida algumas décadas antes, abriu espaço para que outras fronteiras nacionais fossem ampliadas, o que consagrou o intuito de proporcionar o desenvolvimento do País, por intermédio do transporte, que auxiliou o assentamento social em longínquos territórios das então estabelecidas áreas urbanas.

E nesse contexto de explorar as grandes extensões de terras, de maneira que a agricultura fosse a atratividade para o deslocamento de milhares de pessoas, os ônibus foram determinantes para que o processo de urbanização se firmasse no cenário brasileiro. Se o trem ainda não alcançava tais localidades, lá estava o ônibus e a sua incumbência de provocar e promover mobilidade a quem se atrevia a chegar mais longe.

As incipientes transportadoras, muitas das quais combinavam em suas viagens o transporte de pessoas e mercadorias, foram fundamentais ao servirem de agentes exploradores perante todas as dificuldades que surgissem para que o destino final fosse alcançado. Já é de conhecimento que o empreendedor que aceitasse o trabalho de transporte teria que vencer os muitos desafios em uma época de poucos recursos e estrutura para a realização da atividade.

O Brasil dos anos de 1950 crescia e se urbanizava, com profundas mudanças que exigiam a adequação aos interesses do desenvolvimento. O processo industrial dispôs de condições que conferiam a marcha da evolução em regiões mais prósperas e até mesmo para as povoações distantes dos grandes centros.

As pequenas e médias cidades davam seus passos rumo ao crescimento, a maioria em torno da cultura agrícola. Ter ligação com as maiores cidades, por meio dos ônibus, significava uma condição privilegiada, já que o transporte aéreo era impossível e o trem tinha suas limitações para chegar a todas as localidades.



**Foto 01** - Na década de 1950, os ônibus rodoviários seguem o caminho da integração brasileira ao dar início, por terra, as ligações regionais.

A conexão por terra entre as cidades, realizada pelos serviços de ônibus, era regulada pelo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem), criado em 1937, mas que somente a partir de 1945 recebeu investimentos para ter uma estrutura adequada para o exercício de suas funções como o responsável pela permissão dos serviços de transporte de passageiros em rodovias interestaduais (federais), além dos trabalhos de planejamento e construção da incipiente malha viária.

Após a reorganização do mencionado órgão e o firmamento das seções de tráfego e dos distritos rodoviários, a competência da União sobre os serviços ficou nitidamente clara, mesmo que para isso ultrapassasse as fronteiras dos estados e suas linhas intermunicipais. Importante citar que os recursos financeiros para a execução de obras e manutenção das estradas vinham do Fundo Rodoviário Nacional (sustentado por impostos sobre combustíveis e lubrificantes), instrumento público originado pela “Lei Joppert”, que foi aprovada pelo Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945.

Ao mesmo tempo, os Departamentos de Estradas de Rodagens ou DERs, órgãos estaduais, agiam para defender a responsabilidade que lhes cabia em relação à gerência do transporte intermunicipal, com regras próprias, fundamentadas no caráter regional de cada ente da federação. É preciso ressaltar que foi um período rico na formação de técnicos e profissionais envolvidos com o desenvolvimento rodoviário na produção de um sistema que privilegiou a formação de uma extensa rede com vistas a atingir os muitos municípios brasileiros.

Após a Segunda Guerra Mundial, o Brasil viveu um clima otimista para prover a mobilidade entre as cidades. Os operadores de ônibus em atividade, sempre com a estratégia de incentivar os seus negócios, investiram em novas rotas, na ampliação de seus serviços e em suas frotas de veículos. Em cada região onde operavam, a meta era dispor de linhas que atendessem a crescente demanda por viagens.

Desse modo, solicitavam autorização junto aos órgãos governamentais responsáveis pela gestão dos sistemas, fixados nos estados ou no regime federal. Pelas rodovias, que em sua maioria ainda se encontravam sem pavimento, com traçados sinuosos e com pouco valor na conservação, lá iam os audaciosos empreendedores na tarefa de transportar, com todo o cuidado, os seus clientes/passageiros.

As licenças para explorar as linhas de ônibus eram delegadas às empresas como pessoas jurídicas, sempre observando as obrigações impostas para disciplinar a operação, objetivando a qualidade a ser imprimida nos serviços (de acordo com a “Instruções”, com caráter legal criada pelo Governo Federal em 1946 – conjunto de normas e regras). Com isso, os transportadores foram constituindo uma rede operacional, que lhes garantia o rendimento comercial.

Quanto ao fato de haver competição com outras empresas interessadas na questão do transporte, e no caso de linhas federais, o próprio DNER acionava a empresa que até então realizava seus serviços, questionando-lhe sobre a necessidade de melhorar o seu atendimento à região onde atuava. Com isso, era verificado se haveria ou não a necessidade da presença de mais um transportador, por meio de estudos que indicavam as condições em que a determinada linha era realizada.



**Foto 02** - Um caminhão L-312 Mercedes-Benz servindo de base para um ônibus do transporte rodoviário no norte paranaense.

Em muitos casos, principalmente nas ligações entre grandes cidades, a presença de mais de uma operadora de transporte acabou sendo fato consumado, porém, sem que ocorresse uma concorrência ruinosa, sempre procurando manter o equilíbrio financeiro para as empresas que prestavam os seus serviços. Sobressaiam-se aquelas que oferecessem o melhor veículo ou um atendimento personalizado, com vistas a conquistar a preferência do público.

Entre as décadas de 1950 e 1960, o Governo Federal deu prosseguimento ao seu plano rodoviário com o asfaltamento de algumas estradas existentes e na construção de novas rodovias, com traçados modernos e mais seguros. Importantes regiões passam a se conectar, integrando o País por vias terrestres.

E os conflitos entre os poderes concedentes, tanto estaduais, como o federal, elevou os ânimos dentre as repartições, deixando profundas marcas de descontentamento na política rodoviária. As demandas e as contendas das atribuições de legislar sobre os serviços de transporte de

passageiros renderam debates acalorados, apelações aos tribunais (antigo TFR – Tribunal Federal de Recursos – e Supremo Tribunal Federal) e desentendimentos a respeito do que era ou não responsabilidade de cada parte envolvida.

Além dos próprios órgãos públicos citados, as transportadoras também estavam no meio dos pleitos, pois eram as principais interessadas em implantar ou mesmo realizar os serviços por estradas intermunicipais e interestaduais em certa concorrência entre as implicadas para ampliar seus limites de atuação. Foram necessários muitos anos para se alcançar a legitimidade de quem desempenhar ou não o caráter das operações dentro de sua representação\*.

\*O Regulamento de 1968, inserido no Código Nacional de Trânsito de 1966, veio para amainar os questionamentos, definindo as responsabilidades para cada ente público supracitado na competência jurisdicional sobre os serviços públicos de locomoção dos passageiros.

No governo de Juscelino Kubitschek, o Brasil foi tomado por um vertiginoso processo de crescimento econômico com o admirável investimento à industrialização local, com medidas que atraíram muitas empresas de diversos segmentos, entre eles, o automobilístico. Em paralelo, a associação com o anseio de movimentar por terra pessoas e mercadorias fez com que a política estradeira ganhasse vulto.

Nessa maneira de administrar o País, as obras viárias foram pontos fundamentais para que o transporte fosse ressaltado. Grandes exemplos de engenharia para a época confirmaram a disposição governamental para seguir o lema do ex-presidente brasileiro Washington Luís (governar é abrir estradas). Assim, o Ministério de Viação e Obras Públicas lançou vários projetos para encaminhar a evolução rodoviária.

Os exemplos perceptíveis foram a construção da rodovia Presidente Dutra, em 1951 (duplicação em 1967), incluindo um novo traçado entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, o que permitiu importantes ganhos nas viagens; o trajeto entre a capital fluminense e as cidades serranas, por meio da rodovia BR 3 (que hoje faz parte da BR 040 – Rio de Janeiro Brasília); além das conexões Sudeste/Nordeste e Sudeste/Sul, com a implantação da rodovia Rio-Bahia e a Régis Bittencourt, respectivamente. Todas essas obras foram construídas com o conceito do arrojo e da capacidade da engenharia brasileira sob a orientação do Plano Nacional Rodoviário.



**Foto 03** - Modelo de ônibus muito comum na década de 1950 para o transporte intermunicipal. Na foto, um caminhão Chevrolet, ano 1957, transformado em ônibus.

Os Distritos Rodoviários Federais, vinculados ao DNER e criados em 1952, permitiram um acompanhamento mais de perto dos planos e programas rodoviários, com atividades técnicas e administrativas regionalizadas, dando impulso aos trechos sob o domínio federal em áreas estaduais.

Reforça-se, então, o papel do ônibus na padronização do transporte coletivo sobre pneus, inserindo o poder do capital privado para realizar a tarefa de unir o território nacional e suas peculiaridades. Para os habitantes das cidades mais distantes dos grandes centros urbanos, o progresso vinha por terra, junto com as possibilidades de conquistas nas áreas sociais e culturais. Ônibus na linha, com regularidade nos serviços, trazia esperança de novos tempos.

Em paralelo ao que ocorria na formação do sistema rodoviário, sob a égide do poder público responsável, um aspecto mereceu maior atenção das autoridades - o transporte clandestino (nota-se um tema vertente que ainda hoje se mantém), designado de “pau de arara”, modalidade feita por caminhões com carroçarias de madeira que não ofereciam qualquer tipo de conforto e segurança às pessoas neles transportadas, mas que eram os únicos veículos que conseguiam trafegar por estradas nem sempre dignas desse nome.



*Foto 04 - Não é de hoje que o transporte pirata ou irregular está presente no sistema rodoviário brasileiro. Ainda, em fins da década de 1940, já era comum ver essa modalidade insegura pelas estradas.*

Essa irregularidade teve início logo que a rodovia Rio-Bahia (lá no final da década de 1940) começou a ser entregue em trechos até a sua conclusão. Tais serviços exploravam o momento de flagelo da região Nordeste do País, sendo a seca o principal problema que motivou a migração de muitas pessoas para a região Sudeste. Os diversos casos de acidentes, muitos com vítimas fatais, fizeram com que o DNER apertasse o cerco e proibisse o uso de caminhões, concedendo aos empresários de ônibus constituídos, a exploração dos serviços com seus veículos mais adequados à função.

Buscou-se, sob a melhor configuração dos veículos e serviços em conformidade com a qualidade da locomoção, uma identificação que oferecesse mais dignidade, com conforto e segurança aos retirantes que deixavam para trás a seca e seus infortúnios. Porém, o trânsito de caminhões não cessou de imediato e ainda levou um bom tempo até darem lugar para os ônibus e sua melhor capacidade de transporte nas rotas de longos percursos (é possível, ainda, encontrar esse tipo de serviço em estradas nordestinas e da região Norte para suprir a eventual carência do transporte regular feito pelo ônibus).

Com o Brasil sob o Governo Militar a partir de 1964, viu-se o estado e a sua mão pesada cada vez mais presente nos sistemas de transporte de passageiros feito em rodovias. Foram criados impostos aos operadores e o aumento da prerrogativa ao DNER, visando-lhe maior presença para permitir ou fiscalizar os serviços, ganhou contornos por meio de novas competências, exercendo a política de ampliar o poder para conceder sob seu regime as linhas interestaduais, enquanto que os estados se responsabilizavam pelas linhas intermunicipais.

Naquele decênio de 1960, o Conselho Nacional Rodoviário (órgão deliberativo criado em 1947) reiterou que deveria haver concorrência para a exploração das novas linhas que iam surgindo, buscando revelar um quadro diferenciado daquele em que a pura autorização era suficiente para a realização da atividade transportadora. Por pressões externas, fossem elas políticas ou mesmo empresariais, o DNER não acatou tal reconhecimento do colegiado.

Além do transporte de pessoas, as mercadorias e encomendas foram aspectos ponderados na estrutura dos sistemas rodoviários. Os ônibus, chegando cada vez mais longe no território nacional, serviram de instrumento social às populações que deles dependiam para a obtenção de bens, insumos e produtos necessários à realização de atividades e até mesmo como forma de sobrevivência.



**Foto 05** - Pelas grandes extensões do território brasileiro, o ônibus cumpriu um papel muito importante ao ligar longínquas cidades. Na imagem, um veículo com carroçaria Caio unido as regiões Nordeste e Sudeste.

Como forma de consentir tal oficialidade e controle, o DNER aprovou, em 1964, o uso dos bagageiros dos veículos para, além das próprias bagagens dos passageiros e malas postais, acomodar as encomendas e mercadorias, se caracterizando como um negócio a mais disponibilizado pelo transportador.

E, até hoje, conhecemos bem essa função de promover um transporte rápido e seguro, que garante o atendimento às pequenas encomendas. Em prosseguimento a essa pauta, em 1978 o órgão federal limita ainda mais a presença das cargas nos bagageiros (com disciplina em termos de dimensões), permitindo que as mesmas fossem transportadas, pelos ônibus, apenas em áreas não cobertas por transportadoras tradicionais.

Em paralelo às linhas regulares, o transporte turístico ou por fretamento passou a dividir as atenções depois que foi criada a Embratur – Empresa Brasileira de Turismo -, em 1966, para fomentar a política do turismo em nosso País, abrindo ricas oportunidades de conhecer, por terra e com os serviços de ônibus, um Brasil ainda inexplorado, movimentando, economicamente, as belas regiões e suas atratividades visuais e culturais.

Além dos limites do transporte nacional, os laços de amizade com países vizinhos permitiram a criação das linhas internacionais, com origem nos grandes centros urbanos das regiões Sudeste e Sul e destinos às capitais da Argentina, do Uruguai, do Paraguai e, conseqüentemente, do Chile, atravessando a desafiante Cordilheira dos Andes.

As demandas por viagens entre o Brasil e os referidos países exaltam as movimentações comerciais. E, para isso ocorrer, a partir de meados da década de 1960, convênios internacionais terrestres jogam luz à causa com o disciplinamento e regras a respeito do transporte de passageiros. Com isso, foram abertas as aduanas fronteiriças para que, oficialmente, os ônibus pudessem percorrer os referidos países.

Empresas pioneiras, como a gaúcha TTL – Transporte e Turismo Ltda -, que desde o final da década de 1950 já realizava viagens rodoviárias entre Porto Alegre (RS) e a capital uruguaia, Montevideu; outra gaúcha, a Expresso Porto Alegre-Brasília (que nunca chegou à capital federal); e as paranaenses Sulamericana e Pluma, são consideradas as desbravadoras das rotas internacionais do sistema brasileiro de ônibus.

De início, tempos difíceis, que exigiam muita disposição para realizar tal feito, em função das condições nada favoráveis na operação, com estradas sem pavimento, que dependiam do humor do clima (se chovesse, a lama e os atoleiros eram os grandes obstáculos), com longos percursos a cumprir. O asfalto, na maioria dessas ligações, só chegou na passagem dos anos de 1960 para a década seguinte, facilitando as viagens e melhorando o conforto aos passageiros.

O transporte turístico também teve efeito positivo na estruturação das rotas internacionais para um intercâmbio que visou cultivar as relações comerciais, tirando partido das belas paisagens e das diferenças culturais encontradas nos destinos localizados nos países envolvidos pelo uso do sistema de transporte realizado pelo ônibus nas diversas ligações estradeiras.

A partir da década de 1970, algumas transformações deixaram o sistema nacional de transporte coletivo por rodovias com novas características, evoluídas, por sinal, com o objetivo de modificar-se perante os novos tempos que chegavam. Nisso, o Decreto Federal nº 68.961 de 1971 passa a regulamentar o transporte coletivo rodoviário de passageiros de caráter interestadual e internacional.

Esse instrumento legal confirma ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) o planejamento, o direito de conceder ou autorizar e ainda fiscalizar a execução dos serviços, como também cria regras para a operação, sendo considerado um verdadeiro avanço no modelo de relacionamento entre o poder público concedente, os transportadores e os passageiros.

Se antes, apenas as “Instruções”, de 1947 orientavam ao DNER em atuação prática sobre os serviços, a decisão governamental de 1971 concedeu ao sistema todo um reordenamento capaz de garantir uma gestão mais detalhada, com fins na qualidade da atividade.

Com isso, novas linhas que iam surgindo tinham que passar pelo processo de concorrência pública após a publicação do resumo do respectivo edital, no Diário Oficial da União e em jornais editados nas comunidades terminais da ligação objetivada.

Levava-se em consideração o planejamento da ligação, as condições e características do serviço, especificando por quantas transportadoras seria explorada; o número de veículos para sua execução; o itinerário, os terminais, as secções e os pontos de parada.

Com o regulamento, as linhas que estavam em situação precária, aquelas pioneiras, foram regularizadas e as transportadoras que estavam em atividade há longas datas, passam a estar mais seguras para investir em seus negócios.

Claro que elas também se interessaram por novos trajetos e linhas propostas pelo órgão federal, a fim de ampliar a malha rodoviária e sua atuação no mercado de transporte. Para isso se concretizar, tiveram que passar pelo processo de licitação, ocorrido alguns anos depois. Geralmente, levava vantagem quem já estava estabelecido com estrutura organizada ao longo do itinerário, capaz de cumprir com o que fora decretado.

No tocante às áreas comerciais presentes nas rodovias, que até então se traduziam pelos postos de combustíveis que ofereciam tímida estrutura, não tão condizente com as necessidades de alimentação e descanso, a ordem governamental era promover a implantação de pontos de paradas modernos, representando o apoio rodoviário na prestação dos serviços, tendo socorro mecânico, área para refeições, sanitários limpos, espaço para acomodação dos motoristas (refeitórios e dormitórios), além de escritório das operadoras com rede de comunicação.



**Foto 06** - Um inovador modelo rodoviário com carroçaria Nicola e chassi FNM na operação entre a cidade de São Paulo e a região Sul.

Isso fez com que algumas iniciativas, de poucas operadoras de linhas longas, dessem a partida para a montagem de uma rede de atendimento própria, capaz de oferecer melhores condições de parada aos seus passageiros ao longo de suas viagens.

Entre elas, a Cia. São Geraldo de Viação e a Viação Itapemirim, concorrentes na ligação entre as regiões Nordeste e Sudeste e atentas às necessidades de seus clientes, escolhiam a dedo os locais de apoio, em regiões remotas, apropriados para o suporte nas viagens, com restaurantes e estrutura com banheiros e chuveiros, além de mecânicos e borracheiros.

No Sul do País, churrascarias à beira das estradas e até pensões também foram locais de suporte às transportadoras, onde os passageiros podiam fazer suas refeições. Com a determinação governamental, os referidos locais foram, ao longo dos anos, sendo aprimorados para promover qualificação no atendimento.

O decreto de 1971 também determinou uma série de considerações a serem atendidas, que eram relacionadas com a operação, como a forma da execução dos serviços, a segurança aos passageiros e motoristas, a formação profissional dos condutores, as muitas obrigações das operadoras

(cumprimento dos horários pré-estabelecidos e das rotas, manutenção da saúde financeira das corporações, critérios relacionados às linhas) e a observação à configuração mínima do interior e exterior dos ônibus (limpeza, idade média e conservação mecânica), visando o bem estar e o conforto do passageiro. A penalização poderia ser dada por intermédio de multa ou, até mesmo, pela cassação da operação.

A consolidação das principais transportadoras rodoviárias daquela época foi motivada pela oferta de serviços em consonância com os tipos de operações, sempre levando em conta o desempenho das atividades das empresas que, em muitos casos, eram convidadas, pelo próprio DNER, a participarem do certame para a exploração de novas linhas e trajetos.

Também é da década de 1970 o projeto governamental para explorar as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, configurando-se como oportunidade para as novas fronteiras agrícolas com a conclusão de importantes eixos rodoviários, possibilitando grandes fluxos migratórios vindos da região Sul, atendendo às políticas públicas de planejamento territorial propostas pelo Regime Militar. Como efeito, os serviços de ônibus também foram essenciais no contexto da colonização das mencionadas áreas, adentrando em locais inexplorados.

O choque do petróleo (com excessivas altas do preço da gasolina) e os elevados valores das tarifas do transporte aéreo foram algumas das causas determinantes da prosperidade do transporte rodoviário de passageiros naquele momento. Entre os anos de 1973 e 1974, houve um salto na movimentação de passageiros por estradas (23% e 26%, respectivamente). Já em 1975, esse índice alcançou a alta de 30%, sendo bem animadores aos que realizavam tal ofício.

Ao ver avanços no setor, o DNER resolveu, também na segunda metade de 1970, abrir processo de licitação para 50 novas linhas criadas por seu departamento de engenharia. Tradicionais transportadoras, com amplo conhecimento de causa, foram habilitadas para a operação de rotas de extrema distância, como Rio de Janeiro/Belém (distantes 3,5 mil quilômetros), Salvador/Natal, Fortaleza/Salvador, Cuiabá/Belo Horizonte, dentre outras.

E, como forma de encorajar ainda mais o uso do ônibus rodoviário, o DNER promoveu uma extensiva campanha para sublimar as vantagens dos serviços em um sistema capaz de atingir lugares cada vez mais distantes. Queria, com isso, elevar o padrão da atividade, tendo a segurança como fator decisivo. Valores adequados das passagens, menores gastos nas viagens e ótima abrangência operacional eram fatores valorizados e dirigidos à conquista do público.



Foto 07 - Com linhas estéticas arrojadas, este modelo Caio Gaivota sobre plataforma Mercedes-Benz O-326, ligava algumas das cidades gaúchas em operações estradeiras .



Entretanto, as linhas que cobriam grandes distâncias apresentavam algumas distorções, como a falta de infraestrutura para prover qualidade em pontos de paradas (melhores condições de serviços de alimentação e até mesmo de higienização); a não oferta de veículos equipados com elementos que proporcionassem conforto interno – WC, poltronas mais confortáveis e ar-condicionado -, o que provocaria o aumento das tarifas; e o maior tempo das viagens.

Porém, na configuração desse quadro de expansão territorial, os custos operacionais cadenciavam posturas não tão entusiasmadas, por parte do empresariado, visto que, estavam em constante solicitação, junto ao Governo Federal, quanto aos aumentos nas tarifas (discordância dos critérios adequados nos cálculos das mesmas), visando compensar o desequilíbrio vindo das oscilações entre gastos e rendimentos, sendo um aspecto companheiro do transporte rodoviário por muitos anos (1970-1980).

Disso, uma certeza – a renovação da frota ficava para depois, ficando a mesma com maior idade média, comprometendo a qualidade dos serviços, mesmo que a demanda por viagens rodoviárias estivesse em pleno crescimento. Iniciativas promovidas pelos órgãos federais controladores de preços procuravam amainar a crise, concedendo, a cada tempo, o aumento dos valores das tarifas. Contudo, a inflação andava de mãos dadas com os reajustes tarifários, jogando por terra toda a necessidade do operador.

Em se tratando do conjunto de comodidade, dois tipos de configuração interna dos ônibus eram disponibilizados - o serviço leito, com diferenciações para o aumento do conforto, como a presença de poltronas mais largas e com maior grau de reclinção, WC e serviço de bordo; ou a categoria trivial largamente utilizada - a convencional, que não dispunha desses itens de comodidade.

Porém, ambicionando dar ao transporte rodoviário uma nova modalidade diferenciada, visando promover um nível intermediário de qualidade entre as duas categorias mencionadas, o DNER estabeleceu a criação do chamado serviço executivo (com veículos equipados com ar-refrigerado, WC, serviço de bordo) para aquelas operações em rotas de médias e longas distâncias.

Entre 1975 e 1977, essa modalidade ganhou a estrada e a capixaba Viação Itapemirim deu o exemplo ao apresentar seu primeiro veículo com essas características. A operadora investiu na construção de um modelo de ônibus dotado de três eixos (projeto piloto para o seu Tribus, anos depois), que tinha uma configuração interna bem inovadora – poltronas com maior reclinabilidade e espaço, atendimento a bordo, comunicação por rádio, sistema de ar-refrigerado e entretenimento.



**Foto 08** - *Novidade para a época em termos de melhores serviços entre as grandes cidades brasileiras.*

A encarroçadora carioca Ciferal ficou responsável por produzir a carroçaria com esses requisitos. Na parte mecânica, a Mercedes-Benz respondeu pelo motor, transmissão e eixos, tudo encaixado numa plataforma que permitisse maior espaço no bagageiro.

Cabe aqui destacar que o aparelho de ar-condicionado ou ar-refrigerado em ônibus rodoviários era uma inovação que ainda engatinhava nos serviços, sendo visto como elemento que aumentava os custos operacionais em virtude do maior consumo de diesel nos veículos.

Com a Diretoria de Transporte Rodoviário (criada em 1974), o DNER dá um importante passo, em 1976, para materializar sua grande

proposta de modernização do sistema de linhas interestaduais, bem como na ampliação da segurança nas operações.

A autarquia federal das estradas, com muita disposição, determinou que todos os ônibus que cumprissem os serviços deveriam ter tacógrafo, para controlar a velocidade, visando reduzir os acidentes, observando o controle mais rígido pelo limite máximo de 80 km/h. O fato gerou discórdia entre os operadores, que queriam uma velocidade máxima de 90 km/h para a época.

Outra questão de segurança formalizada pelo órgão governamental foi a operação com luz baixa durante o dia, obrigando todos os veículos no transporte rodoviário de passageiros a trafegarem com os faróis acesos (mais facilidade na percepção).

No quesito conforto, o DNER também estabeleceu metas para que as empresas de ônibus adotassem WC (em linhas acima de 75 quilômetros) e o próprio ar-condicionado na operação convencional. Contudo, somente alguns anos mais tarde é que as duas opções passaram a ter mais presença nos veículos.



**Foto 09** - Um possante modelo com chassi Scania B 110 e carroçaria Diplomata durante a segunda metade da década de 1970.

Sobre os itinerários, o plano diretor do departamento federal ainda estipulou a implantação de paradas ou pontos de apoio (a cada 400 km) equipados com alojamentos para os motoristas (que eram substituídos para o seu devido descanso), ônibus reservas e mecânicos, além de proporcionar ao passageiro a ida ao toalete e também para se alimentar nos restaurantes credenciados pelo DNER.

Os anos da década de 1970 também foram palco para o fortalecimento institucional do empresariado, com a unificação de esforços e ideais em torno da defesa dos negócios em relação aos problemas financeiros, junto ao poder público concedente e regulador dos serviços e ainda no auxílio ao setor para se aperfeiçoar diante do mercado cada vez mais crescente.

Assim, em 1976, surge a Rodonal (Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Passageiros), associação de oito empresas (25 um mês depois) que deu a partida para que o segmento ganhasse corpo frente às exigências e reclamações do setor, bem como se transformar em uma entidade que permitisse a pesquisa e a troca de experiências.

Aos poucos, o êxito da entidade ganhou notoriedade e alguns anos depois de sua criação, conseguiu reunir em seu entorno quase que a totalidade das operadoras interestaduais, com importantes e referendadas conquistas para o setor, com suporte às associadas em termos de contabilidade padronizada, solicitação junto ao Governo por reajustes das tarifas e equilíbrio financeiro, aumento da produtividade, dentre outros quesitos.

O Brasil contava, em meados do decênio, com mais de 41 mil quilômetros de rodovias federais pavimentadas, favorecendo o uso do modal nos deslocamentos da população. Os bons ventos sopravam em direção à categoria e provê-la de maior representatividade foi indispensável na forma de encontrar soluções conjuntas perante às situações adversas que surgissem na convergência de interesses.

A Rodonal, que muitos anos depois se transformou em ABRATI (entidade expressiva na representatividade da defesa dos interesses do setor), foi o resultado do empenho dos operadores com pretensões que iam além do trabalho de transportar pessoas, sempre com a dedicação ao contexto do idealismo e da modernização do segmento nacional. Quis, com isso, ressaltar a importância do sistema brasileiro de transporte de passageiros por rodovias.

E, dentro de sua estratégia de estar à frente em relação às questões essenciais do setor, a Rodonal estava preocupada em trabalhar pela promoção do desenvolvimento e aperfeiçoamento das técnicas do transporte e, também, por soluções quanto aos problemas econômicos e jurídicos envolvidos com a operação.



*Foto 10 - Serviço leito que ligava a região Nordeste com as principais cidades do Sudeste. Na imagem, a carroçaria Marcopolo III sobre a plataforma Mercedes-Benz.*

Em linha com a modernização operacional, no ano de 1978, por edição do Decreto Federal nº 81.219, foi lançada uma ousada proposta para aumentar ainda mais a qualidade dos serviços prestados em pontos de apoio pelas estradas interestaduais. Havia a ideia de implantar espaços modernos e cômodos com atendimento diferenciado.

O plano era conceder, por meio de concorrências públicas, a exploração desses espaços conceituais em pontos de paradas, do tipo rodoporto, configurando-se em estrutura de apoio que daria mais segurança à operação.

Tal resolução não foi adiante. Somente na década de 1990 é que esses respectivos lugares iriam proporcionar mais qualidade ao público do transporte rodoviário.

Porém, por iniciativa própria, a Viação Itapemirim desenvolveu, sob a orientação do plano governamental, seu projeto de apoio ao passageiro nas estradas por intermédio da Rede Flecha, com um conjunto de 11 pontos visando estabelecer um padrão de conforto e segurança, com serviços de alimentação, higienização e até hotéis em áreas localizadas nas BRs 101 e 116, entre o Rio de Janeiro e a região Nordeste.

Ainda como forma de acompanhar o desenrolar dos serviços, o DNER passou a avaliar o desempenho técnico/operacional/financeiro das transportadoras, por meio de auditoria própria, estabelecendo padrões mínimos de qualidade e de gestão relacionados com a atividade, nas áreas administrativa, social, econômica e de operação, visando verificar as condições das atividades empresariais.

A determinação governamental criou uma polêmica ao estabelecer critérios que favoreceram a fixação das grandes transportadoras no trecho entre as regiões Sudeste e Nordeste em detrimento das pequenas e médias empresas, que há muito prestavam o árduo trabalho de ligação entre importantes regiões brasileiras.

Com o tempo, a rede de linhas em operação nos extensos trajetos foi ficando sob o domínio de poucos e significativos grupos detentores de maior capacidade financeira e de organização estrutural. Do ponto de vista comercial, ao longo da década, muitas empresas sucumbiram e outras tornaram-se mais robustas, difundindo suas estratégias que culminaram na vigorosa presença pelo País.

Nota-se que a presença do poder federal foi essencial para a evolução do sistema de transporte rodoviário de passageiros até o final da década de 1970. A crescente movimentação de pessoas pelas estradas estaduais e interestaduais fez com que os serviços de ônibus experimentassem elevados índices operacionais, se tornando um segmento de relevância na economia brasileira. Se o avião sempre foi reconhecido como um transporte caro, lá estava o ônibus e seu significado positivo na conjuntura da mobilidade.

A transformação do modelo de negócios impactou a formação do sistema, num processo de defesa do segmento que conhecemos até hoje, estruturado na boa organização representada pela qualificação dos serviços e da operação, com a regulamentação pelo Estado, em sintonia com os aspectos que engrandecem a atividade econômica.



**Foto 11** - Na ligação inter-regional entre o Sudeste e o Centro-Oeste, este modelo de ônibus teve participação significativa na mobilidade das pessoas. Na foto, a carroçaria Diplomata e o chassi Scania BR 116.

Mas, nem tudo significava ponto pacífico no setor. A disputa por mercados entre as transportadoras sempre fazia surgir algumas contendas, tendo o DNER o poder decisório sobre quem poderia ter a preferência em especificada área de atuação. Neste olhar sobre a trajetória do sistema rodoviário, muitos episódios confrontaram as operadoras no anseio de promover atividade em determinadas e atrativas linhas e percursos.

Assim que as rodovias iam sendo asfaltadas e ganhando importância no segmento, a disputa por novos mercados estimulava a maior concorrência dentre os participantes para a exploração dos serviços. As ambições empresariais culminaram em contestações que ultrapassaram o próprio poder administrativo do DNER.

Muitos foram os casos que chegaram à instância superior de decisão jurídica, sob o julgo do Supremo Tribunal Federal, gostando ou não as transportadoras abraçadas na disputa.

Vejamos um exemplo. Refere-se a uma história que se passou no final dos anos de 1970, quando a Viação Itapemirim já havia colocado em operação os seus ônibus leitos e executivos para as linhas que ligavam as regiões Sudeste e Nordeste. Porém, em algumas das rotas feitas pela operadora do Espírito Santo, outras empresas também cumpriam sua função de deslocar os passageiros.

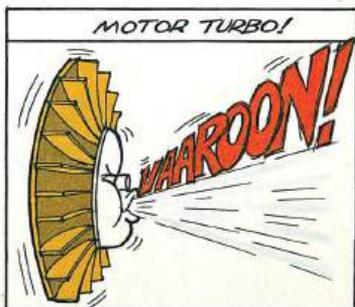
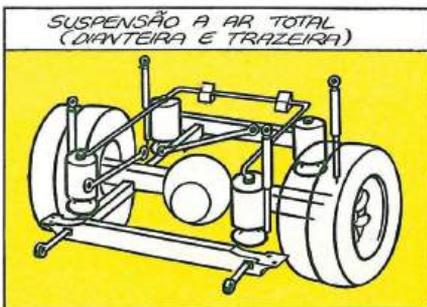
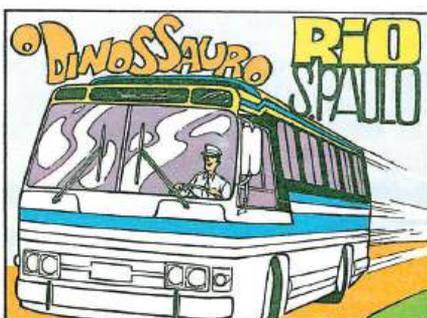
A empresa baiana Bonfinense, atuante nas citadas ligações, com operação pioneira entre São Paulo/Rio de Janeiro à Feira de Santana e outras localidades, desde a década de 1960, solicitou ao DNER, no princípio de tal período, o início da operação com ônibus leito e executivo para Petrolina (PE) e Senhor do Bonfim (BA), oferecendo aos passageiros serviços com ar-condicionado, mais conforto e atendimento a bordo, tudo muito luxuoso.

Entretanto, a autarquia federal indeferiu o pedido. Então, a transportadora realizou, novamente, a solicitação de reconsideração, requerendo nova autorização. Foi-lhe alegado que não havia um volume suficiente de passageiros para esses dois tipos de serviços.

Porém, nas entrelinhas, algo estranho e comercialmente concorrente estava atrás destes indeferimentos, pois não era de interesse que mais empresas operassem com este tipo de serviço nas rotas com o Nordeste.

Naquele período, o então vice-diretor de Transporte do DNER, não concordando com a posição de diretor de Transporte, num certo questionamento de postura hierárquica, sugeriu realizar uma pesquisa de origem e destino nas rodoviárias de São Paulo, Rio de Janeiro, Senhor do Bonfim e Petrolina. Tal levantamento deu resultado, constatando que havia sim demanda para que os serviços fossem implantados.

Assim, a rodovia Rio – Bahia, trecho da BR 116, fora consagrada como importante eixo de deslocamento para as operações que tinham como destino Feira de Santana. De lá, até outras localidades mais distantes, diversos trajetos foram utilizados.



**MAIOR NÚMERO DE HORÁRIOS!**

**COMETA**

PARA RIO		PARA S. PAULO	
08:00	10:00	08:00	10:00
08:30	10:30	08:30	10:30
09:00	11:00	09:00	11:00
09:30	11:30	09:30	11:30
10:00	12:00	10:00	12:00
10:30	12:30	10:30	12:30
11:00	13:00	11:00	13:00
11:30	13:30	11:30	13:30
12:00	14:00	12:00	14:00
12:30	14:30	12:30	14:30
13:00	15:00	13:00	15:00
13:30	15:30	13:30	15:30
14:00	16:00	14:00	16:00
14:30	16:30	14:30	16:30
15:00	17:00	15:00	17:00
15:30	17:30	15:30	17:30
16:00	18:00	16:00	18:00
16:30	18:30	16:30	18:30
17:00	19:00	17:00	19:00
17:30	19:30	17:30	19:30
18:00	20:00	18:00	20:00
18:30	20:30	18:30	20:30
19:00	21:00	19:00	21:00
19:30	21:30	19:30	21:30

Foto 12 - Propaganda da Viação Cometa e os atributos positivos de seus modernos ônibus.

A Bonfinense promoveu em seus veículos específicos, leito e executivo, a adoção dos nomes de Christina I e o Christina II. A atuação da empresa se deu até o começo da década de 1980, quando então foi adquirida pela Empresa Gontijo de Transportes, de Minas Gerais.

Outro aspecto a ser observado na cronologia do transporte terrestre naquela transição entre as décadas de 1970 e de 1980, foi o fortalecimento das grandes transportadoras da época, com a consolidação de poucas e o desaparecimento de outras tantas que estavam na atividade nas ligações entre as regiões Sudeste e Nordeste do País.

Nomes como Cia. São Geraldo, Empresa Gontijo e Viação Itapemirim, com seus domínios no negócio do transporte em rotas de longas distâncias, se sobressaíram ao encampar outras operadoras, que não estavam em boas condições financeiras no decorrer dessa época. Junte-se a isso que, no verão entre 1978 e 1979, o clima contribuiu para que muitas empresas perdessem sua capacidade operacional. Fortes chuvas na região Sudeste e na Bahia ocasionaram diversos problemas nos serviços, com ônibus perdidos pelo caminho, estradas interditadas, falta de apoio aos passageiros e postos de gasolina sem combustíveis nem alimentação, dentre outros problemas que afetaram diretamente a saúde financeira das empresas menos expressivas.



**Foto 13** - Nas linhas de longas distâncias, um modelo rodoviário muito preferido pelos transportadores na década de 1980.

Já no estado de São Paulo e na região Sul, destaque para importantes transportadoras que realizavam as ligações nas citadas regiões e com outros estados do Sudeste, como Empresa de Ônibus Pássaro Marron, Expresso de Prata, Expresso Itamarati, Expresso Brasileiro, Viação Atibaia São Paulo, Viação Cometa, Viação Danúbio Azul, Pluma Conforto e Turismo, Viação Garcia, Auto Viação Catarinense, Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, Viação Ouro e Prata, Viação Santa Cruz, dentre tantas outras, que se consolidaram no segmento (desculpem se não citei todas, pois esta página seria insuficiente).

O registro deste capítulo é resultado de algumas importantes passagens que mostram, na evolução do ônibus rodoviário, o caráter das instituições e dos modelos de serviços e infraestrutura envolvidos diretamente com a consagração do modal perante ao desenvolvimento brasileiro. Ressalta-se que o entrelaçamento de ônibus, estradas e poder público foi determinante e ainda é no contexto da mobilidade estradeira.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 14 e 15 - Por muitos anos, o caminhão foi a base dos ônibus, como nesta foto, acima, nas muitas ligações interioranas, onde as estradas de terra predominavam nas operações. Já abaixo, com as rodovias sendo pavimentadas, este modelo de ônibus, com carroçaria Ciferal e chassi Mercedes-Benz, esteve presente em muitas frotas.



## GALERIA DA ÉPOCA

---

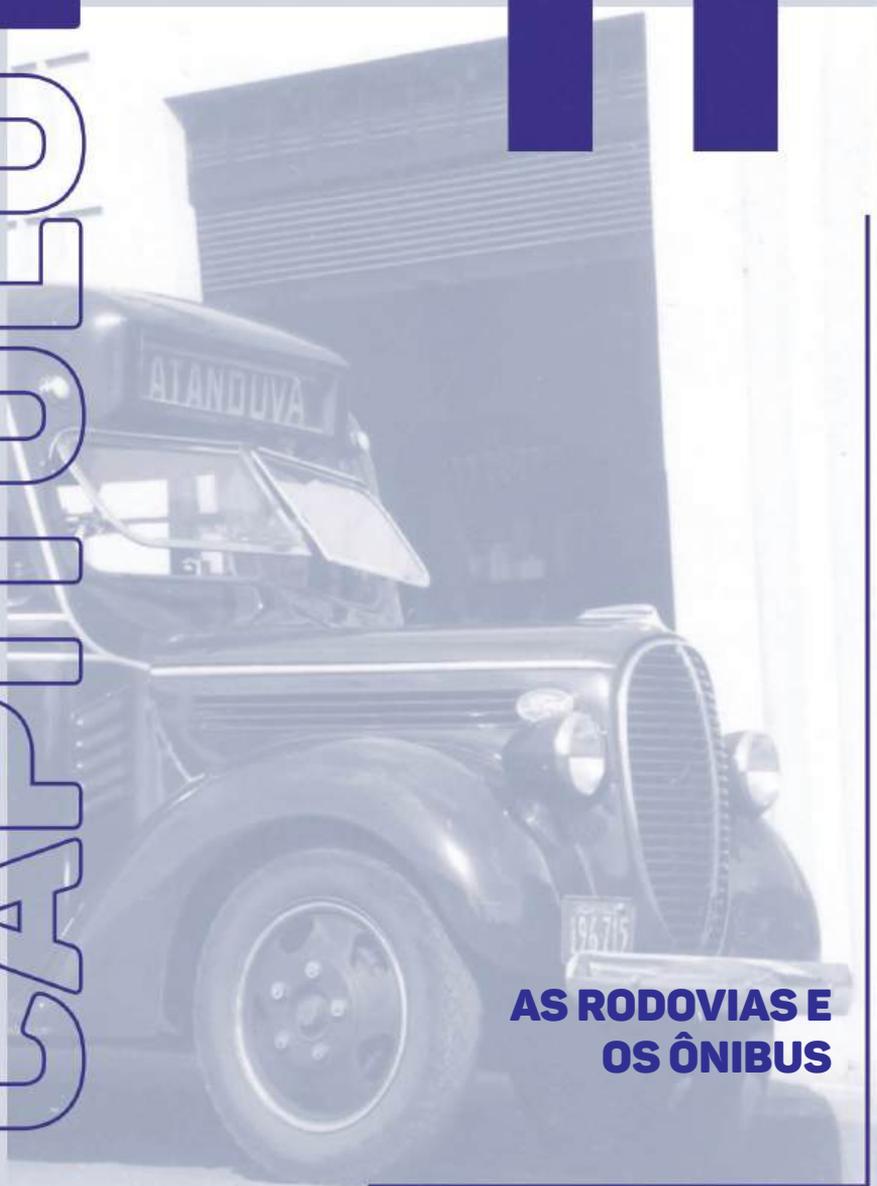


**Fotos 16 e 17** - Por muito tempo, era comum os ônibus embarcarem e desembarcarem seus passageiros em vendas e bares, que faziam o papel de rodoviária (acima). Os terminais de passageiros, específicos para o propósito, com guichês, plataformas e locais apropriados para os passageiros ganharam impulso na segunda metade da década de 1960.



# CAPÍTULO

# 11



**AS RODOVIAS E  
OS ÔNIBUS**

Narrar a história do desenvolvimento do ônibus rodoviário brasileiro sem citar a formação das rodovias e sua importância frente ao contexto da evolução do transporte daria a esta obra uma lacuna sem sentido, sendo que sempre houve harmonia entre o modal e os caminhos abertos aos quatro cantos do País.

Portanto, nada melhor do que ressaltar o processo que culminou na implantação de uma expressiva rede de estradas com o intuito de interligar as diversas regiões do Brasil. Este fato teve significância após a Segunda Guerra Mundial, quando houve um surto de progresso nos diversos setores econômicos, principalmente em transporte, energia e indústria.

Entretanto, o esboço do rodoviarismo brasileiro nasceu, ainda na primeira metade do século 20, das necessidades de transporte de pessoas e mercadorias e do desenvolvimento de regiões interioranas, com o advento da indústria automotiva e de poucas políticas públicas orientadas a promover a construção de estradas como forma de provocar o crescimento do País.

Entre 1920 e 1940, as estradas de rodagem receberam atenção de governos estaduais e do poder público federal, por intermédio de legislações específicas e investimentos essenciais para o estabelecimento de uma malha viária capaz de cobrir grandes extensões do território nacional. Dentre os governantes, o que mais ressaltou o interesse pela política rodoviária foi Washington Luís Pereira de Souza, com o seu tradicional lema “Governar é abrir estradas”.

Esse político, que fora prefeito de São Paulo, Presidente (Governador) do estado paulista e Presidente do Brasil, deu importante contribuição na formação de uma estrutura exclusiva (departamentos próprios para os projetos e obras, legislação, tributação sobre o sistema viário), bem como na construção de importantes corredores viários ligando São Paulo e Rio de Janeiro à determinadas localidades em direção ao interior do Brasil.

As primeiras abordagens desse político ressaltaram a importância de se criar uma rede estruturada de estradas, incentivada pela organização de um congresso com vistas ao assunto, isso em 1917, destacando que, além do trem, era possível ter transporte por meio de uma malha viária em complemento ao modal férreo. Cabe enfatizar que, também no mesmo ano, estava em construção a ligação entre São Paulo e Campinas, que por

sinal, empregou a mão de obra de sentenciados, em virtude da carência de trabalhadores para o feito, nos primeiros quilômetros da obra. A estrada foi inaugurada em 1921, sendo a primeira a ter modernas técnicas de construção (para a época).



**Foto 01** - *Um dos primeiros ônibus intermunicipais do Brasil, ligando cidades do interior paulista. Este, da imagem, é um Chevrolet de 1929, um capricho para a época.*

Como governador paulista no início da década de 1920, Washington Luís foi o responsável por dar início à criação de importantes troncos rodoviários em direção ao Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, litoral do estado e até ao Mato Grosso (à época, incluindo o atual Mato Grosso do Sul). Claro que as estradas ainda eram de terra, recebendo pavimento (macadame) em determinados e críticos trechos.

O pioneirismo desse governo foi além ao editar lei estadual regrido a construção das estradas, bem como a conservação das mesmas e a segurança no trânsito. Por esse instrumento, fixava padrões construtivos – cinco metros de largura mínima para o leito carroçável das estradas, raios de 30 a 50 metros e rampas de até 6% de inclinação.

No contexto nacional, mais precisamente na região Nordeste, a Inspetoria de Obras Contra as Secas (órgão federal), promoveu a abertura e conservação de estradas visando facilitar o acesso às localidades atingidas pelo flagelo da seca.

Assim que assumiu a presidência do Brasil, Washington Luís deu novos rumos ao setor de transportes com seus planos visando o engrandecimento do rodoviarismo nacional. Ele criou um fundo especial para a construção e conservação das estradas de rodagem, com recursos financeiros vindos de imposto sobre a importação de bens de consumo, tendo, ainda, incidência sobre a gasolina, veículos e até de bicicletas.

Nesse contexto, cria-se legislação federal específica objetivando a organização e fiscalização do trânsito de veículos, com medidas incipientes para regulamentar a convivência entre o transporte motorizado e a circulação de pessoas em outros meios, como a tração animal (carruagens, carroças). Desse modo, buscou-se a ordem pela disciplina e regras operacionais.

No tocante às estradas, importantes ligações intermunicipais começam a sair do papel, no ano de 1928, em substituição aos rudimentares caminhos que não favoreciam o deslocamento de pessoas e mercadorias. Desse modo, a conexão entre a capital paulista e o então Distrito Federal, Rio de Janeiro, foi considerada a principal obra, reduzindo o tempo de viagem a quem necessitava se deslocar entre as duas capitais. Nesse período, também foi inaugurada a ligação serrana, entre Rio de Janeiro e Petrópolis.

Apesar da novidade por terra e de sua notabilidade, a ligação, que passava por muitos lugares ermos, não era provida de pavimento, sendo que a poeira, a lama, os buracos, bem como as críticas situações em época de chuvas, tornavam o seu percurso um constante desafio aos viajantes, já que não havia excesso de recursos, tecnologia e maquinário específicos para a sua construção, que adotou técnicas de engenharia que nem sempre levavam em consideração os melhores conceitos de projeto.



Foto 02 - Também, no interior de São Paulo, este ônibus Ford de 1939 não deixava ninguém a pé no transporte entre cidades.

Se, hoje, uma viagem rodoviária entre as capitais São Paulo e Rio de Janeiro leva até seis horas para ser cumprida por ônibus de última geração, numa estrada com boa qualidade, pavimentada e com belas paisagens, no fim da década de 1920 e começo de 1930 o tempo gasto era de 12 horas (sem percalços pelo caminho). Em paralelo, o trem também cumpria com o seu papel de transportar pessoas e mercadorias (Estrada de Ferro Central do Brasil) nesse eixo, reconhecido pela preferência daqueles que buscavam se dirigir a uma ou outra cidade com comodidade, evidentemente.

A Cidade Maravilhosa e a Terra de Piratininga estavam unidas por terra, evocando o potencial brasileiro para o rodoviarismo e suas consequências no desenvolvimento econômico do País. Contudo, e apesar do modernismo viário, o Vale do Paraíba (com suas belezas naturais cortadas pela estrada), daquele tempo, presenciou uma condição nada animadora por um longo período, quando, então, foi retratado pelo importante escritor brasileiro, Monteiro Lobato, em seu livro “Cidades Mortas” (pela decadência do café, principal cultura na região citada).

Anteriores ao processo de modernização das estradas brasileiras, o Caminho do Mar paulista (São Paulo a Santos), a Graciosa (Curitiba ao litoral paranaense), a União e Indústria (Petrópolis a Juiz de Fora) e a Dona Francisca (Santa Catarina) foram exemplos viários construídos durante o Segundo Império Brasileiro, configurando-se como modelos dotados de pavimentos (macadame e calçamento) e condições de traçado um pouco mais propícias do que os antigos caminhos. Ficaram reconhecidas pela inovação e importância no contexto econômico em suas regiões, num período marcado pelo impulso ao modelo ferroviário de transporte.

E por falar em pavimento, a terra predominava na maioria das estradas, fossem elas paulistas ou nacionais. Todavia, o uso do concreto permitiu que alguns exemplos de rodovias se tornassem próprios para a operação sem os transtornos causados pela poeira e lama, facilitando as viagens. Assim, a pioneira estrada a receber esse elemento foi a ligação entre São Paulo e Santos, em 1926. Nos anos seguintes, a aplicação desse material se estendeu por outras regiões brasileiras, tornando-se uma inovação no mundo da engenharia rodoviária do Brasil.

É preciso ressaltar que o espírito empreendedor do estado de São Paulo determinou e orientou a criação dos muitos planos rodoviários regionais espalhados pelo Brasil, ainda na segunda metade da década de 1920, permitindo que o País sentisse os efeitos do transporte realizado por via terrestre, com o intercâmbio de mercadorias e pessoas. Viu-se, desde então, o início da amplitude que marcaria a marcha do progresso, transformando a vida do interior que conheceu as modernidades do tempo, dentre elas, o automóvel, que se tornou o principal objeto de desejo de um público cada vez mais crescente.

Nessa época, os ônibus ou aquilo que se oferecia para torná-los um veículo adequado para o transporte de pessoas (sobre chassis importados), já eram vistos como opção para as viagens entre as cidades e as regiões mais longínquas, mesmo que essas não fossem tão remotas no contexto da integração nacional. Dessa maneira, jardineiras e alguns modelos mais avançados, com características diferenciadas (estrutura fechada e com layout interno de melhor acabamento) circulavam em diversas partes do Brasil.

O regulamento aprovado pelo Decreto Federal 18.323/1928, estabelecia, no seu artigo 38, que o serviço de transporte regular por auto-omnibus dependia de permissão especial do poder competente que, ao conceder as licenças, regularia as condições de trânsito. Reconhecia-se, então, já naquela época, que os ônibus eram considerados desbravadores no sistema de mobilidade coletiva, bem como na designação das pioneiras empresas transportadoras, ainda que não fossem reconhecidas como organizações constituídas sob os critérios da administração formal.

A instituição central de governo estabelecia uma ordem sobre o sistema, mas as dificuldades eram muitas, tanto em termos de infraestrutura adequada (vias), como na carência de material rodante (veículos) para enfrentar os percalços da atividade. As modestas empresas prestadoras dos serviços de transporte de passageiros que surgiram no citado período eram exemplos extraordinários de persistência dos pioneiros em face de toda precariedade existente para a realização das operações entre as cidades.

O ciclo de avanço das estradas e da política rodoviária foi interrompido a partir de 1930 (ano em que o Brasil tinha 110 mil quilômetros de estradas), quando Getúlio Vargas, em seu governo provisório, assumiu a presidência ao destituir Washington Luís do poder, colocando o Brasil num período conturbado até 1945. Assim, num período de 15 anos, poucos foram os projetos de vulto relacionados com o desenvolvimento rodoviário.

Talvez, o que mais possa ter de significância nessa época foi a criação, no papel, do DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – órgão já extinto), após a transformação da antiga Comissão de Estradas de Rodagem Federais, fato guiado pelo Decreto Federal 18.323, acima do referido. Ainda que não estivesse de posse de estrutura, ficando somente no formato de texto por muitos anos, o respectivo órgão federal foi merecedor de destaque como legislador sobre as estradas e os então serviços de ônibus existentes em todo o território nacional.



*Foto 03 - Como primeira auto-estrada brasileira, construída para ligar São Paulo a Santos, a rodovia Anchieta foi a mais moderna para a época, com obra iniciada em 1939 e finalizada em 1947.*



Também, no mencionado decênio de 1930, os estados da Federação passam a ter seus próprios departamentos responsáveis pelas estradas em suas esferas governamentais. Os Departamentos Estaduais de Rodagens, chamados de DER, começam a surgir, objetivando o impulso ao rodoviarismo regional. Em São Paulo, o seu DER foi criado em 1934, com o Decreto nº 6.529, tendo a responsabilidade do caráter técnico e de desenvolvimento na atividade rodoviária em todo o estado.

A evolução foi constante, ainda que os recursos financeiros fossem poucos. Aos poucos, o exemplo paulista pode ser considerado um modelo que buscou dar influência ao cotidiano da vida interiorana, que se vê em transformação com a chegada das estradas, propiciando intercâmbio econômico e social, além do surgimento de novos núcleos urbanos lindeiros aos traçados, atraindo diversos setores em suas imediações, além de incentivar, cada vez mais, o transporte de pessoas e mercadorias.

Com relação ao transporte realizado pelo ônibus, a década de 1930 termina com o estabelecimento da primeira linha operacional entre São Paulo e Rio de Janeiro, em trajeto direto, feito pela empresa Pássaro Marron, pioneira na ligação entre o Vale do Paraíba e a capital paulista. Os ônibus tinham chassis Volvo e carroçarias Grassi e sacolejaram muito por um caminho repleto de dificuldades em virtude da falta de infraestrutura adequada à boa viagem.

Em paralelo ao transporte feito por estradas, acontecia no Brasil a cabotagem (navegação ao longo de nossa costa marítima), que movimentava pessoas e cargas entre as regiões Sudeste e Nordeste, além, é claro, dos próprios trilhos de ferro (trem) que uniam algumas regiões de nosso País. Com a Segunda Guerra Mundial acontecendo e os perigos dos ataques dos submarinos alemães aos navios, o embate foi motivo para que o Governo Federal passasse a olhar com mais atenção para os projetos estradeiros. Assim, investiu no início da construção da BR 116, interligando o Brasil de ponta a ponta (norte a sul) logo no começo da década de 1940.

Em 1945, por intermédio do Decreto-Lei nº 8.463 e do Decreto nº 20.164, ficam estabelecidas a criação das Seções de Tráfego, com poderes para a fiscalização e o exercício de polícia nas estradas; estabelecimento

de normas para a concessão dos serviços de transporte de passageiros; e a execução de estatísticas de tráfego, para a elaboração de estudos técnicos e econômicos sobre a construção de estradas e o desenvolvimento do transporte rodoviário; bem como a reorganização do DNER, lhe concedendo estrutura própria e maiores poderes direcionados ao sistema de rodovias.



**Foto 04** - *No início, as estradas de terra promoviam grandes desafios para quem operava os ônibus entre as cidades. Nesta foto, um modelo de caminhão Scania transformado para o transporte de passageiros no norte paranaense.*

Entretanto, era preciso mudar um quadro nada favorável que atingia em cheio toda a estrutura da malha viária nacional até a metade da década de 1940, pautado pela falta de investimento e, paradoxalmente, pelo interesse em desenvolver o rodoviarismo. Assim, com o término do conflito mundial e nos anos seguintes, a situação começou a se modificar no setor, mediante as providências governamentais para resgatar aquilo que fora proposto por Washington Luís quase duas décadas antes – construir e conservar estradas.

Até 1946, o atraso era visível. Poucas estradas uniam o Brasil em

todas as direções. As cobranças, por parte de vários setores econômicos e da própria população, representavam o sentimento nacional para que os poderes públicos investissem forte na elaboração de programas voltados à implantação de estradas de rodagem como indutoras do desenvolvimento e do comércio.

Nesse quesito, o estado de São Paulo se destacava, mais uma vez, por proporcionar uma estrada de alta categoria, ligando a sua capital ao litoral de Santos. A rodovia Anchieta foi construída sob a habilidade da engenharia brasileira, que propiciou métodos e projetos adequados para a transposição da Serra do Mar. Teve iniciada sua obra em 1939 e concluída, de acordo com o melhor acabamento, traçado e pavimentado, em 1947.

Com a reorganização do DNER, transformando-se em órgão técnico de excelência para a promoção e realização de planos rodoviários, e a criação do Fundo Rodoviário Nacional, tendo recursos financeiros oriundos de impostos sobre os combustíveis e lubrificantes, foi possível dar a partida para uma ampla e importante rede viária, em direção ao progresso brasileiro.

O Decreto-Lei nº 8.463 determinava a organização e a aprovação de normas para os projetos das estradas federais, constantes no Plano Rodoviário Nacional. E, por meio do Ministério de Viação e Obras Públicas, foram desenhados eixos rodoviários fundamentais com vistas a atender diversos polos urbanísticos e regionais. Dessa maneira, a partir do Distrito Federal, que era no Rio de Janeiro, as ligações com o Nordeste, São Paulo, Belo Horizonte e o Sul brasileiro foram planejadas, sendo iniciadas suas obras, bem como a reformulação em seus traçados existentes, dando continuidade àquilo que já havia sido começado, no caso das rodovias Rio-São Paulo (1926) e Rio-Bahia, (1939).

Os ônibus brasileiros, nessa época, podiam ser vistos em maior número pelas estradas, desde os produtos brasileiros, como os luxuosos veículos importados. Novos serviços são criados entre as cidades para atender a uma crescente demanda de viagens, principalmente nas ligações entre as capitais e as cidades interioranas.

Iniciada na década de 1950, a febre rodoviária é motivada pelo Plano Nacional Rodoviário, criado ainda na década anterior, evidenciando a estratégia governamental de se manter a política voltada para o fortalecimento do transporte terrestre. O DNER passou a contar com mais recursos financeiros e técnicos para a construção e conservação das estradas nacionais.

E, em meados do período, com a criação da Petrobras, o petróleo brasileiro passa a ser a base para o maior fornecimento de massa asfáltica, permitindo a pavimentação de um crescente número de rodovias País afora.

Outrossim, foi um momento auspicioso com o esboço, os projetos e a implantação de importantes eixos em diversos sentidos, rumo à integração brasileira. A Rodovia Presidente Dutra (trecho da BR 116) foi inaugurada em 1951 pelo presidente Eurico Gaspar Dutra, ainda como BR 2, com um moderno traçado (111 quilômetros a menos) entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro (408 quilômetros de distância), ao substituir a estrada velha que ligava as duas metrópoles, melhorando a comunicação e o transporte, além de reduzir o tempo de viagem para seis horas (antes eram necessárias 12 horas para cumprir a rota).

Um fato marcante na solenidade de apresentação da nova rodovia foi a exposição de ônibus importados da marca Twin Coach, considerados um dos melhores da época, adquiridos pela Viação Cometa, que iniciava sua trajetória na linha entre São Paulo e Rio de Janeiro, abrindo caminho para os novos serviços estradeiros.



**Foto 05** - Momento de inauguração da principal rodovia brasileira, a Presidente Dutra, com a apresentação de uma moderna frota de ônibus importado (Twin Coach) pela Viação Cometa, então operadora do trecho São Paulo – Rio de Janeiro

O projeto e a construção envolveram modernas técnicas de engenharia viária, com uso maciço de equipamentos importados, nunca antes utilizados em nosso País. Estrada nova e maiores possibilidades de negócios fizeram com que o fluxo veicular aumentasse e, em 1967, houve a sua duplicação, proporcionando viagens mais seguras e maior fluidez do tráfego, trazendo o progresso junto ao desenvolvimento brasileiro.

No contexto histórico dessa rota, as empresas de ônibus introduziram inovações tecnológicas quanto a modelos de carroçarias e chassis, revelando toda a evolução do veículo nessa passarela, desde os primórdios anos de 1950.

Enfatiza-se aqui algumas empresas pioneiras, como o Expresso Brasileiro (hoje extinta) e a Viação Cometa (as principais operadoras do transporte brasileiro sobre pneus naquela época), duas marcas que se rivalizavam na operação entre São Paulo e Rio de Janeiro com seus modelos importados e que promoveram um novo sentido em melhorias nos ônibus e serviços.

Naquela época (em que as fabricantes nacionais não produziam um veículo dotado de qualidade por aqui), elas não pouparam esforços e trataram de importar os veículos das principais marcas norte-americanas - Twin Coach, GM (General Motors), com seus Coach's (íntegrais) da família PD (Parlor Diesel) e da Flxible. Claro que os produtos nacionais também estavam presentes, como o modelo ODC 210, da General Motors do Brasil, amplamente utilizado por ambas empresas.

Era um mercado atraente e com demanda aquecida, estimulando as concorrentes a usarem de suas estratégias para atrair o passageiro, pois, afinal, viajar de avião era para poucos. Cada transportadora lançou mão de práticas comerciais específicas, com infraestruturas próprias localizadas em São Paulo e no Rio de Janeiro, dotadas de ambientes para recepção de seus clientes com ares de modernidade, bem mobiliados e com uma ponta de sofisticação.

Em 1964, uma terceira empresa, a Única Auto Ônibus, passa a fazer concorrência para a dupla de operadoras atuantes naquele momento (a Pássaro Marron deixou de operar essa ligação na década de 1950). Essa empresa, oriunda da ligação entre Rio de Janeiro e Petrópolis, foi adquirida um ano depois pelos sócios da encarroçadora paulista Caio, que reforçou sua presença no mercado utilizando os modelos de carroçaria de sua gama em produção, com destaque para o Gaivota, uma versão diferenciada, com um grande apelo aerodinâmico em seu desenho externo.

Em cada curva, reta e paisagem, os 400 quilômetros da rodovia Presidente Dutra formam uma visão fotográfica de cores, design e estéticas diferenciadas ao longo de mais de 70 anos para os ônibus brasileiros.

Acompanhando o desenvolvimento brasileiro, surgem, anos depois, novas e importantes ligações, com frentes de trabalho partindo de São Paulo, em direção a Curitiba e a Belo Horizonte; do Rio de Janeiro, rumo a Belo Horizonte e a Brasília, com projetos arrojados e desafiadores. Tais rodovias, como Fernão Dias e Regis Bittencourt, deixaram os limites das grandes cidades para cortarem regiões com pouco ou nenhum desenvolvimento, levando-lhes o progresso por meio do asfalto.

Margeando todo o litoral brasileiro, a BR 101 foi criada sobre as bases da política estradeira com o objetivo de favorecer as ligações regionais, unindo o sul ao nordeste num eixo que realça a natureza e os contornos de nossa costa. Seu traçado foi, pouco a pouco, sendo asfaltado, tendo obras de arte que consistiam em lhe dar as melhores condições operacionais.

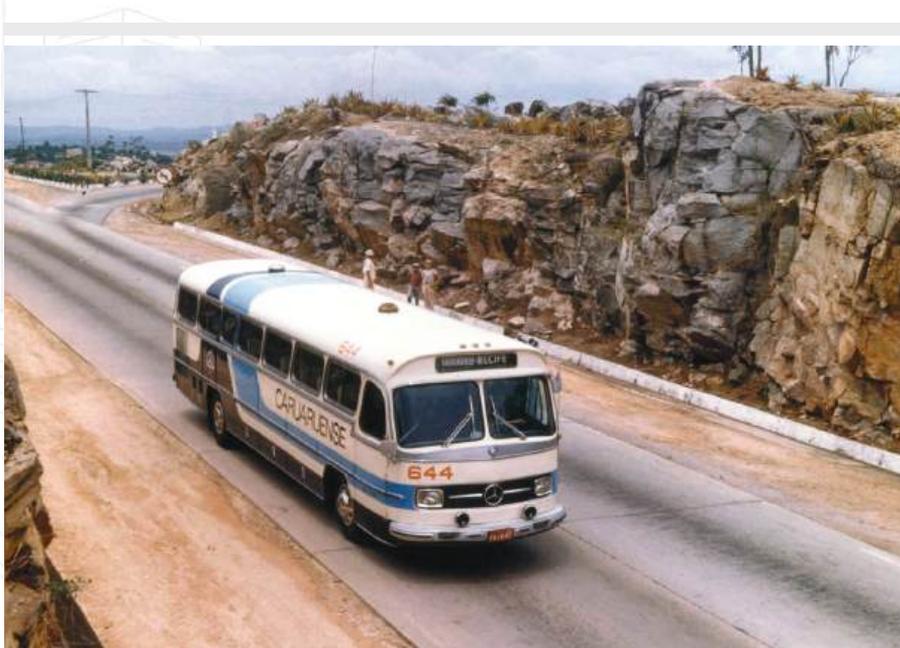


Foto 06 - Na segunda metade da década de 1960, este modelo integral O-326, da Mercedes-Benz, corta as estradas nordestinas.

Com o plano governamental promovido pelo presidente Juscelino Kubitschek, entre 1956 e 1960, houve exaltação do modelo rodoviário, consagrando as grandes obras viárias e a chegada da indústria automobilística, com a instalação de importantes nomes produtores de veículos automotores. A então política adotada era a de combater o subdesenvolvimento brasileiro naquele momento, com um horizonte demarcado pelo avanço das comunicações por terra.

Entre 1960 e 1980, a importância da malha rodoviária, sob o zelo dos governos estaduais e da gestão federal, determinou o desenvolvimento do País. Novos planos para obras foram criados e firmados a fim de solucionar os desafios da ocupação de diversas regiões distantes, por meio da implantação de estradas, muitas das quais de terra batida, mas, construídas sob o domínio de técnicas modernas, para o deslocamento de pessoas e de mercadorias. A colonização do Centro-Oeste brasileiro só foi possível com a abertura desses caminhos, mesmo que as dificuldades imperassem pela falta da pavimentação em diversos trechos. E, se os ônibus não fossem reforçados, não aguentavam as adversidades.

Estradas como Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Manaus-Porto Velho e Belém-Brasília foram caminhos abertos por intermédio de um amplo programa governamental sob o regime militar durante os anos de 1970, que buscava a integração nacional, alargando as fronteiras com foco no desenvolvimento.

No contexto geral, ao longo da grande malha que se formava, foram sendo criados os espaços dedicados para as paradas dos ônibus, sempre em postos de combustíveis, visando o rápido descanso de passageiros e motoristas. Aos poucos, essas áreas se consolidaram como pontos de apoio essenciais à operação. Mas, demoraram para se modernizar, tendo um padrão de atendimento que não era uma satisfação total.

Sobre os ideais que buscavam um melhor transporte, entre a metade final do decênio de 1970 e os anos de 1980, o sistema rodoviário brasileiro passou por uma crise sem precedentes quanto a investimentos do Governo Federal para que se mantivesse o nível de qualidade das muitas estradas. A falta de manutenção e conservação das estradas de rodagem, em consequência da mutilação do Fundo Rodoviário Nacional, pairou em toda a malha nacional.



**Foto 07** - Na década de 1970, o serviço executivo criado pelo DNER para modernizar as operações interestaduais. O veículo da foto tinha carroçaria Caio e plataforma O-355 da Mercedes-Benz.

As condições de tráfego ficaram comprometidas. A infraestrutura viária se viu num momento em que lhe faltavam recursos visando toda a operação de transporte. Naquele período, a sinalização estava saturada, deslizamentos de barrancos juntos às rodovias eram comuns, como também os buracos e trechos sem pavimentação, além dos constantes acidentes, com e sem vítimas. Sem orçamento suficiente, a União colocou em risco o principal meio de deslocamento de pessoas e cargas, afetando a política econômica do Brasil.

Apesar dos muitos questionamentos relacionados com a opção brasileira pelo modelo rodoviarista, deixando de lado um maior investimento no transporte sobre trilhos, principalmente na movimentação de cargas, as estradas continuaram a ser a artéria que fomentava o crescimento do País.

## GALERIA DA ÉPOCA

---



*Fotos 08 e 09 - Um dos símbolos do transporte rodoviário de passageiros, estrada asfaltada (acima), foi uma das responsáveis pelo avanço do modal ônibus. Abaixo, um exemplo das dificuldades vividas pelos transportadores, na carência de estradas com infraestrutura adequada para as operações.*



## GALERIA DA ÉPOCA

---



**Fotos 10 e 11** - Na imagem acima, os primeiros passos para o estabelecimento de uma rede de serviços para atender os diversos pontos de ligação pelo Brasil. Embaixo, uma bonita perspectiva da natureza brasileira com um modelo de ônibus rodoviário, numa foto símbolo do transporte de passageiros.



# CAPÍTULO

# 12



**OS MONOBLOCOS  
E SEUS DIFERENCIAIS**

Antes mesmo de se tornar a marca mundial Mercedes-Benz, o ônibus já estava presente nos ideais de seus criadores, os alemães Gottlieb Daimler e Karl Benz, com seus respectivos e incipientes produtos, no final do século 19. Quis o destino que ambos desbravadores da indústria do veículo automotor se unissem, anos depois, mesmo sem se conhecerem, formando o que é, hoje, uma das principais fabricantes de ônibus do mundo.

Para nós, brasileiros, o nome Mercedes-Benz foi apresentado bem depois, já na metade do século 20, quando o tcheco (registrado na Polônia), Alfred Jurzykowski, viu no País uma oportunidade para o aprimoramento do sistema de transporte local por intermédio dos veículos da, então, Daimler-Benz. Ao se tornar representante exclusivo da marca, em 1949, concluiu que o emblema da estrela de três pontas caíria muito bem aqui, com seus veículos adequados ao mercado nacional.

Ele estava certo. E começou fornecendo veículos com motor Diesel, um diferencial para uma época em que predominavam os caminhões e ônibus a gasolina. Anos depois, na década de 1970, os caminhões da Mercedes-Benz saíam da fábrica com a seguinte frase pintada no para-choque dianteiro: “O que é bom já nasce Diesel”. Foi um sucesso, pois enaltecia a qualidade e a confiabilidade dos motores a diesel da marca.

A segunda metade da década de 1950 foi fundamental para a indústria brasileira do ônibus. Foi nesse período que algumas das principais fabricantes de chassis que conhecemos hoje se instalaram no País. Se até aquele momento, as fábricas de carroçarias contavam, apenas, com chassis importados, a partir de 1956, o mercado já dispunha de caminhões Mercedes-Benz montados em solo brasileiro. Muitos desses veículos, como o caminhão L-312, se transformaram em chassi de ônibus (LP-312), fazendo com que a fabricante alemã reforçasse o investimento nesse modal.



**Foto 01** - Antes da chegada do monobloco, os caminhões L-312 cumpriam com a função de transportar passageiros.

Além do caminhão, a montadora logo começou a disponibilizar, para o segmento local de transporte de passageiros, um chassi específico para receber as carroçarias de ônibus, aqui produzidas por diversas e pequenas empresas. Em paralelo a isso, ela inovou ao apresentar, pouco tempo depois no mercado brasileiro, um produto integral, aumentando a competição no setor. Assim, lançou, em 1958, o monobloco O-321, um veículo que incorporou a concepção estrutural nada usual até então em terras brasileiras, específica às necessidades de um nicho de transporte, quebrando o paradigma de veículos mais simples utilizados naquele momento.

Ao trazer para cá o seu projeto e o novo conceito, lançado quatro anos antes na Alemanha, a fabricante objetivou a adaptação para o uso em solo brasileiro (ressalta-se que caiu como uma luva para a operação nacional). Com a união da carroçaria e o chassi em uma só peça, portando tubos de aço de seção retangular e revestimento externo em chapas metálicas, ele era equipado com o motor OM-321, de 120 cv de potência,

seis cilindros e caixa de câmbio com cinco marchas à frente, tendo, ainda, diversas melhorias mecânicas, destacadas pela fabricante com o intuito de proporcionar viagens otimizadas.



Foto 02 - *A primeira versão do modelo integral O-321 produzida para o mercado brasileiro.*

Lembrando que a chegada da montadora alemã ao Brasil atendeu aos requisitos do Governo Federal para, então, incentivar a instalação de um parque fabril automotivo capaz de suprir as necessidades de um Brasil que crescia, com suas demandas em todos os segmentos, principalmente o de transportes.

Visualizando um horizonte muito positivo, a Mercedes-Benz aceitou o desafio ao investir em uma nova geração de veículos, dotados de um conceito inédito, por meio da inovação dos ônibus monoblocos, que modificaram o mercado com todas as suas peculiaridades.

Tal versão de ônibus adotava uma identidade e um projeto exclusivos, trazendo uma moderna configuração para oferecer conforto e eficiência operacional. De acordo com sua fabricante, na época, o desenho externo e os detalhes dos elementos internos incorporados faziam a diferença entre outros modelos de ônibus, como as poltronas reclináveis (revestidas com

couro artificial), o isolamento térmico e acústico, a ventilação forçada no salão de passageiros, a iluminação individual, a suspensão por molas semi-elípticas e molas helicoidais nos dois eixos, que proporcionavam maior conforto e o reduzido ruído, em virtude da estrutura de uma só peça, o monobloco.

As questões mecânicas, como o motor traseiro, o sistema de arrefecimento e o sistema de injeção de combustível para o mesmo, permitindo uma melhor queima e conseqüentemente a redução do consumo e a facilidade da manutenção, foram muito bem observadas no veículo.



**Foto 03** - O ônibus O-321 caiu no gosto do operador nacional por ser um veículo econômico e adequado às necessidades do transporte.

A inovação disponibilizada pela Mercedes-Benz incentivou outras fabricantes brasileiras a investirem em projetos baseados na mesma estrutura do monobloco. A montadora FNM (Fábrica Nacional de Motores) e encarroçadoras, como Ciferal, Grassi e Massari, apresentaram seus modelos de ônibus integrais, durante a década de 1960, destacando a leveza da concepção, a resistência e os bagageiros externos passantes. Porém, apesar das várias iniciativas, apenas a versão da fabricante alemã teve sucesso por muitos anos a seguir.

## Evolução que não parou

A segunda fase dos ônibus monoblocos produzidos pela Mercedes-Benz no Brasil contemplou a chegada de dois modelos mais possantes idealizados para o transporte estradeiro. Após a primeira geração, chegou o momento, durante a segunda metade da década de 1960 e início dos anos de 1970, da montadora dar continuidade ao seu plano de projetar e oferecer veículos adequados e eficientes ao transporte rodoviário de passageiros. Se com as versões O-321 H e HL ela possibilitou atender os dois nichos de transporte (urbano e estradeiro), as novidades seguintes seriam somente produzidas nas versões rodoviárias.

O Brasil vivia um período de expansão econômica, com o avanço da melhoria das ligações por terra entre as suas diversas regiões e o aumento da circulação de pessoas no modal rodoviário. Com distâncias cada vez maiores para serem percorridas, a exigência por veículos mais potentes e com maior capacidade de passageiros foi o sinal para que a montadora pensasse em modelos compatíveis com a demanda.

Assim, ela apresentou ao mercado dois veículos que se completaram pelas características que elevaram o nível operacional em uma época marcada por ônibus mais simples, encarroçados sobre chassis. O primeiro, em 1965, foi o modelo O-326, reconhecido por ser um projeto inovador, sendo um ônibus de maior porte, proporcionando condições diferenciadas no setor, como o máximo conforto, segurança e economia.

Segundo a marca, na época de comercialização de seu produto, ele não era um apenas uma carroçaria montada sobre um chassi de caminhão, mas um projeto pensado sem improvisado, com o intuito de promover atrativos na segurança, no conforto e na rentabilidade, com mais estabilidade, ótimo desempenho e menor peso.

O novo veículo era maior, com 11,18 metros de comprimento, trazendo o motor OM 326 (nomenclatura que serviu de inspiração para o nome do ônibus) de 193 cv de potência em sua primeira geração (a segunda geração era mais potente, com 200 cv), seis cilindros, transmissão com cinco marchas à frente, freio hidráulico conjugado com ar comprimido, direção hidráulica, suspensão por molas helicoidais, feixe semi-elípticos e freio motor com maior garantia nas frenagens.



TEC... OS  
CAS... S  
PER AMBICAI S  
and... os...



Foto 04 - Com o modelo O-326, a Mercedes-Benz deu um salto e tanto em termos de tecnologia ao disponibilizar um veículo mais robusto e ajustado ao transporte em linhas de longas distâncias.

Um grande salto, se comparado ao propulsor antecessor OM 321 e seus 120 cv de potência. O motor desse novo ônibus, também localizado na traseira, foi um trunfo bem destacado pela fabricante, principalmente nas questões do conforto térmico e menor ruído, que permitia maior velocidade e torque.

A estética do modelo era composta pelas linhas com cantos arredondados, janelas inclinadas e uma área frontal modernizada para a época, com faróis retangulares (conceito europeu), mas sem fugir da identidade aplicada nos modelos O-321, na época conhecidos por “bicudinhos”.

Outro detalhe era a sua saída de emergência, composta por uma pequena porta localizada no lado esquerdo da carroçaria, próxima ao eixo traseiro. Foi o último modelo de ônibus da Mercedes a ter esse mecanismo de escape (posteriormente, outros modelos vieram equipados com as janelas de emergência).

Em 1967, a marca inova mais uma vez ao apresentar no mercado a plataforma O-326 para encarroçamento feito por terceiros. Com uma construção e o dimensionamento específico, o produto substituiu o chassi rígido, com longarinas, e seus componentes, trazendo uma suspensão caracterizada por promover mais conforto interno, além de uma construção que se harmonizava com as carroçarias, reduzindo os ruídos comuns aos ônibus convencionais.

Isso possibilitou variações nos projetos de carroçarias, em que os bagageiros ficaram maiores, as áreas envidraçadas aumentaram e o uso de uma estrutura mais leve ficou como outro ponto positivo.

A primeira plataforma foi negociada com a operadora gaúcha TTL, utilizada em uma carroçaria Nicola (hoje Marcopolo) na ligação entre Porto Alegre e a capital uruguaia Montevideú.

Quanto ao O-326 integral, que, também, recebeu apelidos carinhosos, como “bicudão” ou “Mercedão”, em virtude de sua frente inclinada e a maior potência na propulsão, ele era o símbolo da competitividade da marca Mercedes-Benz frente à concorrência (Scania e FNM), que oferecia ao mercado os seus chassis com motores localizados na frente e mais possantes.



Foto 05 - As primeiras plataformas do O-326 fornecidas para o encarroçamento de terceiros.

Para a montadora da estrela de três pontas, ter em seu portfólio um modelo diferenciado era sua estratégia comercial para atender nichos específicos de mercados com uma configuração evoluída e viável, além é claro, podendo igualar-se em termos de desempenho e rendimento operacionais.

Ele também virou uma referência ao ser escolhido pela Viação Itapemirim, operadora capixaba que teve em sua frota muitas unidades das versões O-321 e O-326, esta última para a introdução do terceiro eixo em ônibus rodoviários, um conceito inédito para a época, abrindo as portas para que o implemento ganhasse mercado muitos anos depois.

Alguns anos depois de sua apresentação, na transição entre os anos de 1960 e a década de 1970, já estando consagrada no transporte rodoviário e de turismo no Brasil, a Mercedes-Benz promoveu algumas modificações no desenho e na parte mecânica do referido modelo, abrindo as portas para que um novo veículo chegasse no mercado.

# A Viação Itapemirim acha que dar a volta ao mundo diariamente foi um bom comêço.



**Agora acrescenta 4.000 km diários, com a inauguração de suas linhas S. Paulo-Rio-Recife -João Pessoa-Campina Grande-Guarabira.**

A Viação Itapemirim participa mesmo ativamente da integração do Brasil. Já rodava 40.000 km diariamente, o que significa dar a volta ao mundo todos os dias.

Pois resolveu não parar aí. Acaba de inaugurar mais uma linha interestadual. Desta vez no trecho S. Paulo-Rio-Recife-João Pessoa-Campina Grande-Guarabira. Mantendo o mesmo conforto e segurança até hoje oferecidos a seus usuários: a cada



300 km tem uma estação de apoio técnico e operativo. E graças aos macios e confortáveis monoblocos da Mercedes-Benz, seus passageiros sempre terminam a viagem com vontade de fazer outra.

Depois de tudo isso, só resta à Viação Itapemirim receber os entusiasmados parabéns do pessoal da Mercedes-Benz do Brasil S.A.

Foto 06 - A Viação Itapemirim foi uma grande cliente da Mercedes-Benz ao adquirir um alto volume de monoblocos em todas as suas versões.

Duas alterações marcaram a nova geração do O-326 – o desenho externo de sua área frontal, mais reto, e a incorporação de um novo propulsor, o OM 355/6 (11 litros), com seis cilindros, quatro tempos e injeção direta, além dos 200 cv de potência, permitindo vencer acíves e manter a velocidade média constante.

Com a aposentadoria próxima, essa versão foi substituída, tempos depois, pelo O-355 (nomenclatura também relacionada com o novo motor). O modelo, que ficou conhecido em muitas empresas como o “jatão 355”, manteve o mesmo padrão de qualidade operacional, fator decisivo para a fidelização dos clientes.

Em linhas gerais, a estética externa manteve as mesmas formas de seu antecessor, porém com alguns detalhes novos, como os faróis dianteiros (circulares), a presença de alçapões de ar instalados no teto e o desenho da porta, mas sempre com os traços característicos proporcionados pela marca, o que sustentou o sucesso comercial de seus veículos no cenário nacional.



Foto 07 - O monobloco O-355 esteve presente em muitas frotas dos mais variados operadores brasileiros.

A Mercedes destacava no monobloco O-355 a sua mecânica, representada pela direção hidráulica (facilidade nas manobras), a suspensão que garantia mais conforto, a eficiência dos sistemas de freio (hidráulico, de serviço e motor) e os bagageiros passantes (5 m<sup>3</sup>), com espaço para acomodar malas e encomendas. O comprimento do veículo também aumentou para 11,60 metros e a capacidade máxima interna foi para 40 passageiros.

Dentre as versões citadas, ambas podiam receber WC e uma pequena cozinha para os serviços de atendimento a bordo, permitindo conforto extra em viagens de longas distâncias. Completando a comodidade aos passageiros, eram oferecidas as poltronas em duas cores, estofadas com espessas camadas de espuma, tanto na versão convencional, como na categoria leito. Outro detalhe utilizado por alguns transportadores foi a calota em todas as rodas, um adorno que outorgava um “charme” a mais à estética. Porém, com o tempo, as calotas foram eliminadas porque prejudicavam a ventilação das rodas e das lonas de freio, reduzindo a sua eficiência, o que afetava a segurança.

E a estrutura dos veículos, composta pela plataforma autoportante e carroçaria, formando o conceito monobloco ou integral, associava racionalmente grande resistência à torção com reduzido peso, aspecto também ressaltado pela estrela de três pontas. Também foi disponibilizada ao mercado a plataforma O-355 para encarroçamentos realizados pelas fabricantes de carroçarias.

De norte a sul, os monoblocos O-326 e O-355 cruzaram as estradas brasileiras, ostentando a insígnia de diversas operadoras, interligando as remotas regiões com as grandes áreas urbanizadas no contexto da integração brasileira.

Essas duas versões de ônibus transformaram o segmento do transporte rodoviário ao introduzir os conceitos acima descritos, aspectos que foram capazes de mobilizar o mercado quanto a novidades aplicadas por outras marcas tempos depois. Junto a elas, o peculiar “ronco” dos motores OM 326 e OM 355, comum pelas rodovias, acabou conquistando um grande número de fãs pelo País afora.

Infelizmente, neste capítulo da evolução do ônibus no Brasil, a memória do modelo O-326 está marcada apenas em imagens, pois até o momento, este escritor não encontrou nenhuma unidade do veículo preservada em nosso País, diferentemente do O-355, com vários exemplos conservados pelos muitos apaixonados pela versão.

Na mesma proporção que oferecia o modelo integral O-355, a Mercedes-Benz, também, dispunha em seu portfólio das versões O-352 e O-362, respectivamente, variantes menores, que foram desenvolvidas para operações em serviços de fretamento ou linhas regulares de curtas distâncias. Elas eram equipadas com motores menos potentes, de 130 e 147 cv, tendo uma configuração interna para 36 passageiros. Aliás, o modelo O-352 foi uma evolução do primeiro monobloco O-321, ao receber o inovador (para a época) motor OM-352 com injeção direta. Ambos os veículos se destacaram por terem participação significativa em muitos operadores brasileiros.

Em 1978, a principal montadora de ônibus do Brasil resolveu substituir sua linha de veículos integrais, lançando o modelo O-364, sem perder sua estratégia comercial de oferecer ao operador e cliente as versões de ônibus baseadas na rentabilidade e otimização operacional. Com isso, deixou de lado a peculiaridade do desenho anterior para renovar o design e suas nuances.



**Foto 08** - Em fins dos anos de 1970, a fabricante resolveu apresentar uma nova versão de seu modelo integral, com o modelo O-364.

Com linhas retas, tanto na estética externa, como nas áreas de janelas, o veículo era construído com estrutura de aço, com alta resistência, além de acabamento interno no padrão standard. Sua suspensão mantinha o conceito adotado nos modelos anteriores, com molas helicoidais e feixe de molas semielípticas. Equipado com duas versões de motores (OM 352, de 130 ou 156 cv de potência; OM 355/5 ou 6, com 196 ou 210 cv), o monobloco também contava com a versão de plataforma para receber carroçarias que não as da Mercedes-Benz. Foi, de fato, uma opção que caiu no gosto do mercado.

Simultaneamente à apresentação do respectivo modelo, a Mercedes-Benz iniciava a produção de seus ônibus na maior fábrica da marca fora da Alemanha, num complexo de 100 mil metros quadrados, localizado na cidade paulista de Campinas.

Após mais alguns anos, a marca da estrela de três pontas revisa seus planos quanto a atender o mercado da melhor forma possível, com um produto contemporâneo e moderno. Dessa maneira, projeta e desenvolve um veículo para surpreender o segmento, lançando, em 1984, o modelo O-370. Foi, sem dúvida, uma grande reviravolta promovida pela fabricante ao investir em um modelo de ônibus rodoviário que levou em consideração diversos fatores em seu desenvolvimento, a começar por um visual externo totalmente renovado.

Ele incorporava linhas estéticas que acompanhavam a tendência daquele momento, com para-brisa maior, novos elementos na área frontal, como o conjunto óptico e a grade em harmonia com o para-choques, laterais com chapeamento liso e traseira com vigia fechado, em fibra de vidro. Internamente, o espaço dedicado ao passageiro foi objeto de um intenso estudo para que proporcionasse aumento de conforto, melhor isolamento termoacústico, praticidade no acabamento (para as versões standard e luxo), funcionalidade, porta pacotes com tampas, iluminação em concordância com o salão e a adoção de novos materiais de revestimento e acabamento.

Destaque, também, com a atenção para o sistema de ventilação do salão de passageiros, projetado para proporcionar a melhor condição interna em qualquer clima. Opcionalmente, o sistema de ar-condicionado poderia ser instalado no novo veículo.

No tocante à mecânica, o modelo, em sua versão 4x2 (conhecida como O-370 RS para até 48 passageiros), possuía motorização OM 355/6 A de 285 cv de potência, enquanto que a variante 6x2, denominada RSD, para até 52 passageiros, portava o propulsor OM 355/6 com 320 cv de potência,

turboalimentado com aftercooler. A transmissão era de seis marchas e a suspensão, em ambos os casos, pneumática, aumentando o conforto para passageiros e motoristas.

Quanto à suspensão, esse novo veículo promoveu a substituição das molas e feixes metálicos pelos bolsões de ar, um grande avanço para as operações. Porém, um detalhe precisa ser observado: o feixe de molas utilizado pela Mercedes-Benz em seus ônibus integrais (até o modelo O-364) sempre foi instalado abaixo do eixo traseiro, diferentemente dos chassis, que recebiam esse componente acima do eixo. A explicação se faz por ser um aspecto que proporcionava menor altura em relação ao solo, facilitando o acesso dos passageiros.

Além do veículo integral, a montadora, da mesma forma com outros modelos, viabilizou comercialmente a plataforma O-370 nas duas versões (4x2 e 6x2) trazendo as mesmas considerações mecânicas do monobloco. Não é preciso dizer que os produtos da marca foram incorporados em muitas frotas de ônibus rodoviários pelo Brasil, lembrando que a Mercedes-Benz ainda lançou as versões O-371 e, depois, a família O-400, encerrando a fabricação dos monoblocos em 1996.



**Foto 09** - Com o modelo O-370, a Mercedes-Benz investiu para provocar uma grande mudança no mercado estradeiro, com um veículo otimizado para todos os nichos de operação.

E não foi só com ônibus integrais que a Mercedes-Benz conquistou seu sucesso no mercado brasileiro. As plataformas e os chassis foram produtos com grande aceitação por parte dos operadores que preferiam ter em suas frotas os veículos encarroçados. Desde seu início, a fabricante alemã disponibilizou ao segmento rodoviário seus modelos que se adequavam perfeitamente aos mais diversos tipos de carroçarias.

Dessa maneira, os chassis L312 (oriundo do pioneiro caminhão aqui montado); LP 321; LPO 321 (com características próprias para o transporte de passageiros); LP 331; LPO 344; LPO 1113; LPO 1520; OH e OF 1313; OH 1517 e LO 608 estiveram presentes na gama de produtos ônibus Mercedes-Benz. Entre 1958 e 1989, a marca vendeu cerca de 170 mil unidades, entre veículos completos, plataformas e chassis.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



**Fotos 10 e 11** - No final da década de 1960, a Mercedes-Benz passou a disponibilizar aos seus clientes a plataforma do modelo O-326. Acima, uma carroçaria Nicola sobre essa base veicular em uma operação internacional. Já abaixo, um modelo integral do O-326 nas cores da Viação Itapemirim, uma das maiores operadoras do veículo.



## GALERIA DA ÉPOCA

---



Fotos 12 e 13 - Acima, um modelo do monobloco O-352, versão intermunicipal. Logo abaixo, o O-371, nas cores da Viação Atibaia São Paulo, modelo que englobou diversos avanços tecnológicos.



# GALLERIA

## DESENHO



# O ÔNIBUS EM AGUADA E BICO DE PENNA

Dizem que a arte transforma a maneira como a pessoa imagina e entende o mundo. Também, permite que o indivíduo possa se expressar perante às mais diversas situações, sendo uma ferramenta que transmite emoções e sentimentos.

Para o atibaiano Márcio Emilio Zago, artista plástico e artista gráfico de formação autodidata, “arte” é uma das palavrinhas mais difíceis de definir. “Existem vários significados, todos corretos, embora sempre relativos. Numa definição pessoal, é tudo que me toca. Das centenas (ou milhares) de imagens que vejo diariamente, uma me altera, seja pela beleza, pelo inusitado ou pelo estranhamento... Talvez aí esteja a arte...”, reflete o artista.

Márcio é fundador do Instituto Garatuja e autor do livro “A Expressão Gráfica da Criança nas Oficinas do Garatuja”. “De resto, existe o fazer. Considero-me um artífice, que no dicionário é um trabalhador, operário, artesão que produz algum artefato ou que professa alguma das artes. Ou ainda um obreiro ou oficial que executa sua arte conforme as encomendas que recebe. Gosto de produzir, seja um desenho, um objeto de madeira ou um texto. É na conexão com o processo criativo e no trato com as ferramentas para produzir o que imagino que me sinto inteiro. Fazer coisas é minha oração”, explicou ele.

Zago é meu amigo, de longa data. Aliás, mais amigo de meus irmãos, que são mais velhos que eu (não estou chamando você de velho, Márcio). Sua família era amiga da família de meus avós paternos, por isso eu resolvi fazer esta pequena homenagem a quem trabalha para levar a cultura às pessoas e aos lugares mais longínquos.

Quando planejei em desenvolver este livro, já pensei no Márcio, em virtude de seu envolvimento com o ensino das artes plásticas proporcionado, principalmente, para a criançada, além do seu incentivo à promoção das tradições relacionadas com o histórico de Atibaia. Vi nele a oportunidade de mostrar a evolução dos ônibus, mesmo que em pequena proporção, na forma de desenhos.

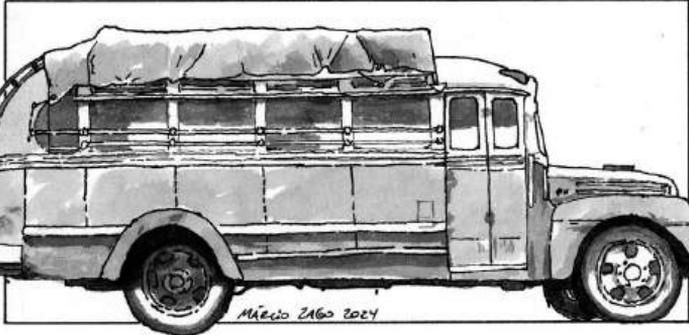
Desta maneira, conto um pouquinho da história do ônibus por intermédio da ilustração bico de pena ou ilustração aguada de nanquim, técnicas que ressaltam as linhas com diferentes intensidades de tonalidades. Obrigado ao artista de Atibaia, que não deixa a cultura cair no ostracismo, por contribuir com esta obra.

## DESENHOS



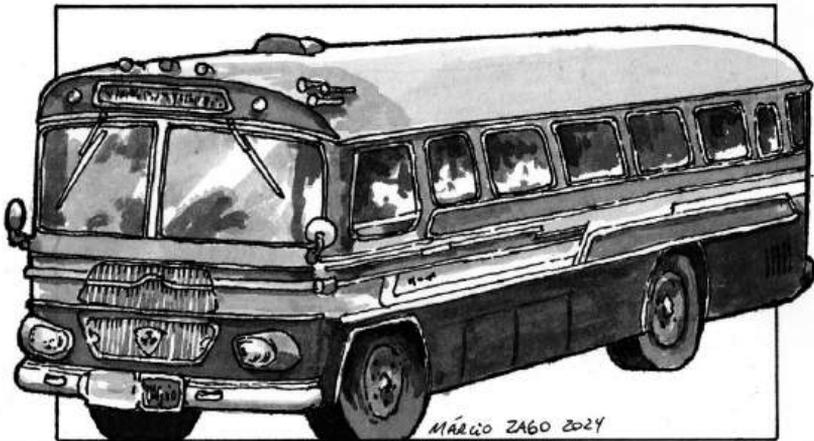
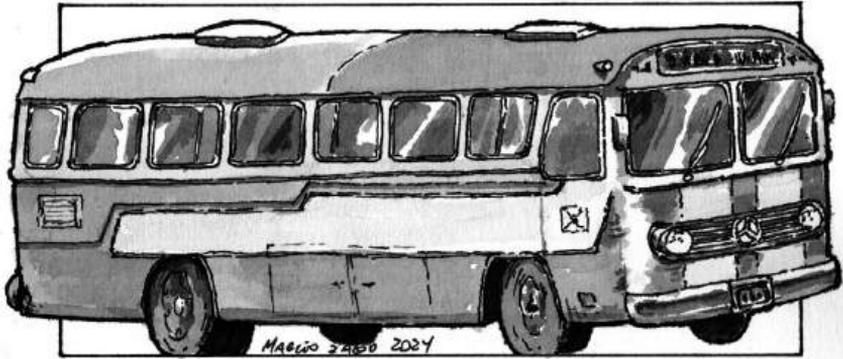
# DESENHOS

---



## DESENHOS

---



# GALLERIA HISTÓRICA



# UMA GALERIA HISTÓRICA

Não poderia finalizar este livro sem dar mais um espaço para as fotografias, afinal, é delas que podemos entender como foi a verdadeira sucessão de fatos que revelam todo o processo do desenvolvimento do ônibus moderno, chegando a 1989 como um divisor de águas em virtude de suas características, marcantes aliás, com elementos visuais que serviram de inspiração, ao longo dos anos, até chegar nos dias de hoje, com uma geração de veículos de vanguarda, onde o design dá o tom para o apelo estético junto aos serviços e a tecnologia incorporada para efetuar a plena operação.

Esta seção, digamos assim, ressalta as imagens que não couberam no miolo dos capítulos e nem na galeria de época. Não faltou vontade de produzir uma obra onde a pura mensagem seria, apenas, as fotos, que para muitos, encantam mais do que palavras (inserida naquela máxima em que ao visualizar algo muito bonito, a pessoa comenta: sem palavras). A partir do momento que pensei em escrever este livro, me atentei a promovê-lo como o resultado da iconografia, com valores na experiência sensorial para poder invocar o estímulo para se conhecer a história por meio do retrato emoldurado pelo tempo que traz o passado do transporte. O espaço percorrido neste contexto histórico permite nos colocar a cada período descrito pelos capítulos, onde a imaginação evoca, para as pessoas com maior experiência pela idade, uma lembrança e tanto, e, para outras que não viveram o intervalo narrado aqui, a oportunidade de visitar aquilo que foi fundamental para termos o que conhecemos de ônibus do século 21.

Portanto, em mais algumas páginas, você, caro leitor, poderá desfrutar de uma sensação que será única para cada pessoa, para cada entendimento sobre um modal que representou e representa ser fundamental para a mobilidade do brasileiro. Aprecie, sem moderação, essa exposição de arte, em que a peça principal é o ônibus.



# GALERIA HISTÓRICA

---



Fotos 01 e 02 - Aspectos do princípio da operação de ônibus nas ligações entre as cidades brasileiras na década de 1930. Nota-se que os dois modelos de ônibus, em questão, divergem no acabamento e no estilo em design.



## GALERIA HISTÓRICA

---



Fotos 03 e 04 - Na década de 1950, este modelo importado, da marca General Motors, esteve presente em algumas operadoras brasileiras (foto acima). Abaixo, um caminhão Ford cumprindo com a sua função de ônibus pelo interior paulista.



## GALERIA HISTÓRICA

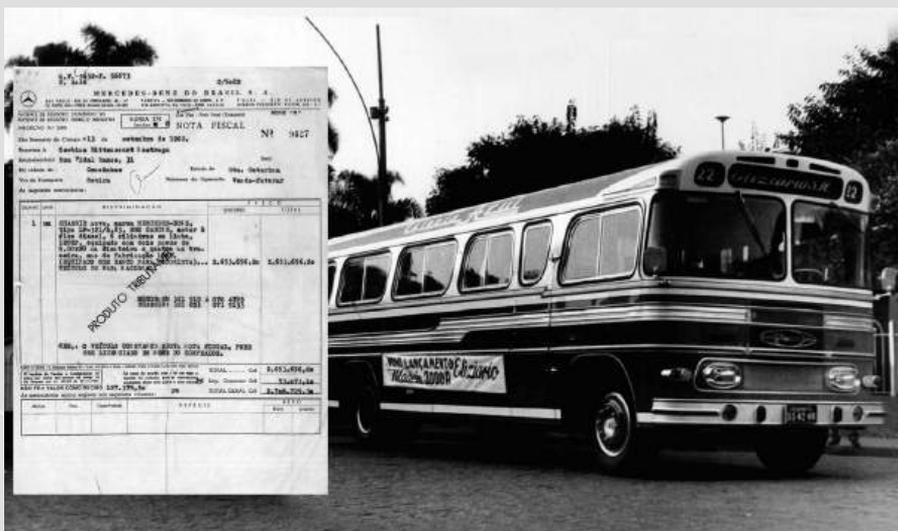
---



Fotos 05 e 06 - Nas imagens acima e abaixo, duas grandes fabricantes de carroçarias, Caio e Nicola, desenvolveram e produziram diversos modelos para o transporte de passageiros entre as cidades.



# GALERIA HISTÓRICA



Fotos 07 e 08 - Acima, duas imagens emblemáticas, de uma carroçaria Elizário e a Nota Fiscal de compra de um chassi Mercedes-Benz LP 321. Abaixo, carroçaria Striuli, marca paulistana, sobre um chassi FNM (Fábrica Nacional de Motores).



## GALERIA HISTÓRICA

---



Fotos 09 e 10 - Um inovador modelo de carroçaria Presidente, da extinta fabricante, Continental (acima), e o célebre monobloco O-355, presente em grande parte das operadoras nacionais.



## GALERIA HISTÓRICA

---



Fotos 11 e 12 - No alto, o modelo Gaiota, produzido pela Caio, com o seu desenho externo diferenciado, sobre chassi Scania (BR115) e a carroçaria Marcopolo III, uma das gerações de sucesso da fabricante gaúcha.



## GALERIA HISTÓRICA

---



Fotos 13 e 14 - Interior de uma carroçaria rodoviária no começo da década de 1970 (acima). Um elegante modelo Diplomata (Nielson) com chassi Scania se fez presente no transporte de passageiros no Sul do Brasil (abaixo).



## GALERIA HISTÓRICA

---



Fotos 15 e 16 - A carroçaria Dinossauro, da carioca Ciferal, na versão utilizada por outras operadoras, que não a Viação Cometa (imagem acima). Abaixo, a Geração IV de carroçarias da Marcopolo, inserindo um novo conceito em produtos na década de 1980.



## GALERIA HISTÓRICA

---



**Fotos 17 e 18** - *A linha Diplomata fez grande sucesso no mercado brasileiro (acima). Já o monobloco O-370 foi desenvolvido pela Mercedes-Benz para impactar o setor com os seus atributos positivos (abaixo).*



# FONTES CONSULTADAS

1. ACERVO BIBLIOTECA NACIONAL
2. ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
3. ACERVO MERCEDES-BENZ DO BRASIL
4. ACERVO REVISTAS TRANSPORTE MODERNO E TECHNIBUS
5. ACERVO SCANIA
6. ACERVO SETPESP
7. ANTONIO CARLOS BELVISO
8. ANTONIO CARLOS TEIXEIRA
9. CARLOS ALEXANDRE DE SOUZA ALMEIDA (CARLOS ASA - TAUBATÉ/SP)
10. CLAUDIO NELSON C. RODRIGUES DE ABREU
11. CRISTIANO CALDONHO
12. HEINZ KUMM JR.
13. JOSÉ CARLOS BOHRER (DESIGNER)
14. LIVRO – O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS, UM ACRESCENTAMENTO HISTÓRICO (ANTONIO RÚBIO DE BARROS GÔMARA)
15. LIVRO – SONHO SOBRE RODAS (ANTONIO RÚBIO DE BARROS GÔMARA E NÉLIO LIMA)
16. LIVRO – MEIO SÉCULO DE UMA HISTÓRIA (MARCOPOLO)
17. OSVALDO TEODORO BORN
18. SERGIO DE CAMPOS MANTOVANINNI
19. THEREZA CHRISTINA VILLELA DE ANDRADE

# CRÉDITO DAS IMAGENS

---

## CAPA

ACERVO MERCEDES-BENZ E MEMÓRIA MARCOPOLO

## INTRODUÇÃO

FOTO 01 - ACERVO VIAÇÃO SANTA CRUZ

FOTO 02 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

FOTO 03 - ACERVO VIAÇÃO OURO E PRATA

## CAPÍTULO I

FOTO 01 - ACERVO VOLVO DO BRASIL

FOTO 02 - ACERVO MARINGÁ HISTÓRICA

FOTO 03 - ACERVO SETPESP

FOTO 04 - ACERVO VIAÇÃO OURO E PRATA

FOTO 05 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 06 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 07 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 08 - ACERVO TONY BELVISO

## CAPÍTULO II

FOTO 01 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 02 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 03 - ACERVO SETPESP

FOTO 04 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JUNIOR

FOTO 05 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

FOTO 06 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 07 - ACERVO CÂMARA MUNICIPAL DE MARÍLIA

FOTO 08 - ACERVO VIAÇÃO GARCIA

FOTO 09 - ACERVO REVISTA AUTOBUS



## **CAPÍTULO III**

- FOTO 01 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 02 - ACERVO SETPESP
- FOTO 03 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 04 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 05 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 06 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 07 - ACERVO MERCEDES-BENZ
- FOTO 08 - ACERVO VIAÇÃO OURO E PRATA
- FOTO 09 - ACERVO EMPRESA IRMÃOS TEIXEIRA
- FOTO 10 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 11 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 12 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 13 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

## **CAPÍTULO IV**

- FOTO 01 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR
- FOTO 02 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 03 - ACERVO MERCEDES-BENZ
- FOTO 04 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 05 - ACERVO VIAÇÃO GARCIA
- FOTO 06 - ACERVO SCANIA DO BRASIL
- FOTO 07 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 08 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 09 - ACERVO VIAÇÃO OURO E PRATA
- FOTO 10 - ACERVO EMPRESA IRMÃOS TEIXEIRA
- FOTO 11 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 12 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

## **CAPÍTULO V**

- FOTO 01 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR
- FOTO 02 - ACERVO JOÃO H. Z. LEMOS
- FOTO 03 - ACERVO JOÃO DE DEUS CARDOSO
- FOTO 04 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 05 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR
- FOTO 06 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR
- FOTO 07 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR



## **CAPÍTULO VI**

- FOTO 01 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 02 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 03 - ACERVO EMPRESA IRMÃOS TEIXEIRA
- FOTO 04 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 05 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 06 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 07 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 08 - ACERVO VOLVO DO BRASIL
- FOTO 09 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 10 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 11 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 12 - ACERVO JOÃO DE DEUS CARDOSO

## **CAPÍTULO VII**

- FOTO 01 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 02 - ACERVO VOLVO DO BRASIL
- FOTO 03 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 04 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 05 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 06 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 07 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 08 - ACERVO SETPESP
- FOTO 09 - ACERVO CRISTIANO CALDONHO
- FOTO 10 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 11 - ACERVO VIAÇÃO SANTA CRUZ
- FOTO 12 - ACERVO FUNDAÇÃO MEMÓRIA DO TRANSPORTE - FUMTRAN
- FOTO 13 - ACERVO MILTON MULLER

## **CAPÍTULO VIII**

- FOTO 01 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 02 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 03 - ACERVO CRISTIANO CALDONHO
- FOTO 04 - ACERVO CRISTIANO CALDONHO
- FOTO 05 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 06 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 07 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO
- FOTO 08 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 09 - ACERVO REVISTA AUTOBUS



- FOTO 10 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 11 - ACERVO CRISTIANO CALDONHO
- FOTO 12 - ACERVO CRISTIANO CALDONHO
- FOTO 13 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 14 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

## **CAPÍTULO IX**

TODAS AS FOTOS SÃO DO ACERVO DE JOÃO DE DEUS CARDOSO

## **CAPÍTULO X**

- FOTO 01 - ACERVO MARINGÁ HISTÓRICA
- FOTO 02 - ACERVO MARINGÁ HISTÓRICA
- FOTO 03 - ACERVO EMPRESA IRMÃOS TEIXEIRA
- FOTO 04 - ACERVO ARQUIVO NACIONAL
- FOTO 05 - ACERVO CAIO
- FOTO 06 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLLO
- FOTO 07 - ACERVO CAIO
- FOTO 08 - ACERVO CRISTIANO CALDONHO
- FOTO 09 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 10 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 11 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 12 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 13 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 14 - ACERVO REVISTA AUTOBUS
- FOTO 15 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLLO
- FOTO 16 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR
- FOTO 17 - ACERVO RODOVIÁRIA DO RIO

## **CAPÍTULO XI**

- FOTO 01 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 02 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 03 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 04 - ACERVO SCANIA
- FOTO 05 - ACERVO TONY BELVISO
- FOTO 06 - ACERVO MERCEDES-BENZ
- FOTO 07 - ACERVO VIAÇÃO SANTA CRUZ
- FOTO 08 - ACERVO FUNDAÇÃO MEMÓRIA DO TRANSPORTE - FUMTRAN
- FOTO 09 - ACERVO EMPRESA IRMÃOS TEIXEIRA
- FOTO 10 - ACERVO EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS
- FOTO 11 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLLO



## **CAPÍTULO XII**

FOTO 01 - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR

FOTO 02 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 03 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 04 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 05 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO

FOTO 06 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

FOTO 07 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 08 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 09 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 10 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO

FOTO 11 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 12 - ACERVO VIAÇÃO SANTA CRUZ

FOTO 13 - ACERVO VIAÇÃO ATIBAIA SÃO PAULO

## **GALERIA HISTÓRICA**

FOTO 01 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 02 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 03 - ACERVO EXPRESSO PRINCESA DOS CAMPOS

FOTO 04 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 05 - ACERVO CAIO

FOTO 06 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO

FOTOS 07 (7A) - ACERVO DORIVAL PICCOLI JÚNIOR

FOTO 08 - ACERVO TONY BELVISO

FOTO 09 - ACERVO SETPESP

FOTO 10 - ACERVO MERCEDES-BENZ

FOTO 11 - ACERVO VIAÇÃO SANTA CRUZ

FOTO 12 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO

FOTO 13 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

FOTO 14 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

FOTO 15 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO

FOTO 16 - ACERVO MEMÓRIA MARCOPOLO

FOTO 17 - ACERVO REVISTA AUTOBUS

FOTO 18 - ACERVO MERCEDES-BENZ





# A JORNADA DO ÔNIBUS RODOVIÁRIO NO BRASIL

EMBARQUE NESTA VIAGEM

De 1950 a 1980



As quatro décadas referidas neste livro ressaltam o ônibus como principal agente integrador entre cidades, estados e regiões, que garante o direito do direito de ir e vir da população brasileira, sendo um paradigma da mobilidade rodoviária.

Das jardineiras pioneiras até os modelos mais modernos, com piso alto e desenhos externos arrojados, o período fundamentou a história do veículo na construção de um conceito que fortaleceu o sistema de transporte sobre pneus.

Esse ciclo virtuoso só foi possível graças à consolidação da indústria nacional, com seus ideais para intensificar o desenvolvimento de veículos que atendessem às necessidades do mercado e, também, ao lançar tendências que buscavam alcançar a diferenciação no acabamento e na estética.

Nesta obra, procurei reunir o máximo de informação numa diagramação que privilegiou as imagens como centro de uma narrativa cheia de histórias sobre como a evolução foi fundamental para que o ônibus estradeiro se transformasse em um importante meio de deslocamento das pessoas por todo o País.

Não sei se agradarei a todos, mas coloquei nela todos os meus esforços em resgatar e valorizar uma linha do tempo repleta de boas memórias que encantam as vidas de muitas pessoas.

Revista

**AutoBus**

ISBN: 978-65-997237-2-8

TP



9 786599 723728