

# REI DA ESTRADA

ANO XI Nº 53



JULHO/AGOSTO 1993



Nas águas  
da Amazônia

## A EXPANSÃO DOS PESADOS

O mercado de caminhões pesados vem tendo um ano recorde no Brasil, com as vendas globais do setor no período janeiro a agosto chegando a 8.888 veículos, 60,8% a mais que as vendas verificadas no mesmo período do ano passado (4.971 unidades).

Para a Scania, especialmente, os primeiros oito meses do ano também representaram um recorde nas vendas ao mercado interno: a empresa comercializou no período 3.413 caminhões pesados, registrando um crescimento de 70% sobre as vendas de janeiro-agosto de 1992, que foram de 2.008 veículos.

Com esses números, a Scania do Brasil, assegura sua liderança no setor, com uma participação de 38,4% do mercado, contra 36,3% no mesmo período do ano passado.

Esta expansão das vendas de caminhões pesados decorre principalmente da melhoria da atividade econômica, com a retomada da atividade industrial, das safras agrícolas e da condição dos fretes, que vêm impulsionando a renovação e a ampliação das frotas rodoviárias.

Além disso, significa, também, que as empresas transportadoras estão trabalhando cada vez mais em busca de soluções mais eficientes e competitivas, como forma de enfrentar um mercado de crescente concorrência. E estão priorizando em suas compras os caminhões pesados, que geram maior produtividade e rentabilidade. E uma prova disso é o fato deste tipo de veículo de transporte já responder, hoje, por 37% das vendas totais de caminhões no Brasil, contra apenas 13% em 1983.

Tudo indica que esta tendência deve continuar e isto faz com que a Scania acredite firmemente no futuro do Brasil. E é exatamente para atender esse futuro que a empresa está investindo US\$ 170 milhões até 1996 em novas tecnologias, na modernização de seu parque produtivo e na construção de uma moderna fábrica de cabinas, pontos fundamentais na sua filosofia de buscar constantemente melhor qualidade, maior produtividade e competitividade.

## AMAZONAS

*Deixando um pouco de lado o forte apelo místico de seus gigantescos rios, a bacia hidrográfica do Amazonas representa hoje um fator de extrema importância para o desenvolvimento nacional. Por lá circulam milhares de grandes embarcações que escoam cerca de 80% dos produtos do maior complexo de indústrias de alta tecnologia do País. Nesse fantástico mundo sobre as águas, 70% das grandes embarcações de carga e passageiros são motorizadas com Scania.*

## ITAMARACÁ

*Com uma administração moderna e totalmente voltada para a qualidade total, a Viação Itamaracá saiu do vermelho e passa a ser um exemplo de empresa de ônibus urbano em Recife.*

## OURO

*O Ouro que há milênios fascina a humanidade, tem uma extração eficiente e ecologicamente correta no sertão baiano pela Companhia Vale do Rio Doce com o auxílio de 17 bravos R 143.*

## FRETAMENTO

*O segmento de fretamento passa a contar agora com um ônibus especificamente dimensionado para esse fim: o L 113, um veículo ao mesmo tempo confortável, robusto e com maior espaço no salão de passageiros.*

## USINA

*Já estão operando os 52 Scania adquiridos pelo grupo Cosan, que controla quatro grandes usinas de cana-de-açúcar. Alguns deles, que operam na Usina Costa Pinto, fazem uma verdadeira aventura diária ao descerem totalmente carregados uma das mais sinuosas serras do interior paulista.*



4



10



12



17



18

#### REI DA ESTRADA

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

*Diretor:*  
Mauro Marcondes Machado

*Assessor de Comunicação Social:*  
Ademar Cantero

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

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

*Fotografias:*  
Eduardo Mello

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

Correspondência: Av. José Odorizzi, 151  
São Bernardo do Campo - SP - CEP 09810-902  
Fone (011) 752-9131 - Publicação filiada à Aberje.  
É autorizada a reprodução de qualquer matéria  
editorial desde que citada a fonte.

**Tiragem desta edição:**  
46.000 exemplares.

*A bacia fluvial do Amazonas é a maior do mundo, com mais de sete mil quilômetros de extensão. Lá, todo o transporte de cargas e passageiros é feito através de barcos. São mais de 50 mil embarcações, duas mil delas de grande porte, transportando mensalmente mais de 100 mil pessoas e movimentando milhões de dólares em carga. E a maior parte das embarcações de grande porte é equipada com motores Scania.*



reportagem



# NAVEGANDO NO MUNDO AMAZÔNICO

Navegar pelo rio Amazonas e seus afluentes é um ritual cultuado pelo amazonense desde os primórdios da história da região. Começando pelos índios, passando pelos caboclos e, hoje em dia, até as grandes empresas, todos usufruem da maior hidrovia do mundo para escoar sua produção e comprar o que necessitam. Os índios fazem isso com canoas, os caboclos com barcos motorizados e, as indústrias, com grandes e modernas embarcações capazes de transportar mais de 1000 toneladas de uma só vez.

Da capital do Amazonas, Manaus, sai a maior parte das embarcações. Cidade peculiar em todos os aspectos, já atravessou, em sua história, períodos de extrema riqueza, como no ciclo da borracha no século passado, de decadência econômica logo em seguida e, décadas depois, outro "boom" de crescimento com a criação da Zona Franca.

A Zona Franca experimentou sua melhor fase nas décadas de 70 e 80 com a instalação de centenas de empresas. Nesse período, Manaus cresceu e o transporte hidro-

viário passou a ser um item de primeira necessidade. "Hoje, mais de 80% dos produtos produzidos pela Zona Franca são escoados pelo rio", conta Cristovão Marques Pinto, presidente do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (Cieam).

O distrito industrial de Manaus, área que abriga 734 empresas e emprega aproximadamente 70 mil pessoas, está saindo da crise dos últimos anos e prevê, para este ano, faturamento da ordem de US\$ 7 bilhões, registrando crescimento de 78% sobre o resultado do ano passado, de US\$ 4,5 bilhões.

## Um outro mundo

O principal termômetro econômico da região é a hidrovia. "Quando os armadores estão operando a plena capacidade, quer dizer que as indústrias aqui instaladas já estão com toda a produção ocupada", justifica Nasser Abdala Fraxe, presidente do Sindarma — Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial do Estado do Amazonas.

Segundo a Capitania dos Portos, existem, no Amazonas, 20 mil embarcações registradas entre barcos comerciais e lanchas de lazer. "Mas o universo é bem superior, calculamos mais de 50 mil barcos", assegura o comandante Affonso Mendes, responsável pela Capitania. "É possível fazer um controle das embarcações comerciais



que têm como base a cidade de Manaus. Mas é complicado controlar os barcos que fazem pequenas linhas por esses rios afora", acrescenta, justificando que o Amazonas "é um mundo dentro do Brasil".

O rio Negro, de largura oceânica, serpenteia majestoso toda floresta para encontrar-se alguns quilômetros depois de Manaus, com o rio Solimões (geograficamente conhecido como Rio Amazonas). É o encontro das águas negras com as barrentas. As duas não se misturam por quilômetros. É nesse universo que circulam diariamente milhares de barcos, singrando o Negro, o Solimões, o Madeira e seus afluentes, transportando passageiros e carga.

"Nos rios amazônicos circulam, aproximadamente, cinco mil barcos especializados no transporte de passageiros, sendo mil deles embarcações de grande porte com linhas regulares para cidades mais distantes", conta o comandante Mendes.

### Novos caminhos

Segundo o Sindarma, a maior parte das grandes embarcações que navegam pelos rios amazônicos utilizam propulsão Scania. "Por sua robustez e potência, além do pioneirismo, os motores Scania passaram a fazer parte da tradição de navegação no Amazonas e o amazonense é um povo muito ligado às tradições", conta Alcy Hagge Cavalcante, presidente da Amazonav, uma das maiores e mais tradicionais empresas de navegação do Norte do País.

A história da Amazonav se confunde com a própria história da Zona Franca de Manaus. Sentindo a necessidade de um sistema mais eficiente de transporte no final da década de 60, quando grandes multinacionais já estavam produzindo na Zona Franca, Alcy desenvolveu e investiu em empurradores e chatas específicos para o sistema "roll on/roll off". "Antigamente, a maioria dos produtos consumidos e produzidos na Zona Franca eram transportados por grandes navios. Isto representava muito tempo e muito dinheiro", afirma o empresário. No sistema atual, o produto final sai da fábrica e, segundo Alcy, duas horas depois já está sendo embarcado ao destino.

Hoje, são 12 empresas de navegação de Manaus que operam com empurradores no sistema "roll on/roll off". Esse sistema responde por 85% do movimento total de carga no estado. A Amazonav tem uma frota de 14 empurradores (10 deles equipados com motores Scania) e transporta uma média de 800 carretas por mês. "Com a retomada da atividade econômica do distrito industrial, estamos operando com capacidade total", ressalta Alcy.

De jeito tranqüilo e espírito empreendedor, o empresário também foi o pioneiro na busca de novas opções para dar ainda maior agilidade à hidrovia amazonense. Enquanto a rota normal das embarcações era Manaus/Belém, a Amazonav se aventurou na rota Manaus/Porto Velho, que exige dos empurradores força redobrada para subir o tortuoso rio Madeira rumo a Porto Velho. "Perdemos um dia a mais para levar a carga a Porto Velho, mas ganhamos agilidade na carga de retorno, além de encurtar distância para os transportadores rodoviários", justifica Alcy.

A Amazonav opera apoiada numa máxima: eficiência. Com porto próprio, a empresa faz sistemática manutenção preventiva em todas as embarcações após 190 horas de trabalho. Esse esquema dá manutenção a cada retorno de Porto Velho a Manaus. "Depois de uma viagem como essa, o empurrador é docado e mecânicos especializados checam todos os sistemas", diz Alcy, acrescentando que neste tipo de trabalho, o conjunto empurrador e motor deve dar total confiança.

"Navegamos sete dias num rio gigantesco, com selva dos dois lados e transportando milhões de dólares em mercadorias com hora marcada para chegar. "A responsabilidade é grande e não podemos correr

**No universo das águas,  
o caminho do progresso.**





riscos", e conclui o empresário que, hoje, inclusive, está se lançando novamente na vanguarda da navegação comercial ao propor um consórcio de armadores locais para escoar a safra de grãos da região do Mato Grosso. "Já possuímos o "know how" e as embarcações para realização deste trabalho", diz Alcy, "com o consórcio, numa primeira etapa, colocaremos para transportar a safra uma frota de, aproximadamente, 15 embarcações, sem precisar de investimentos", finaliza.

### No meio da selva

Para compreender melhor como funciona a navegação no Amazonas, é imperativo saber que, com veículos sobre rodas, não se vai muito além dos limites de Manaus. A Navegação Mozanave, por exemplo, devido ao grande volume de trabalho, dividiu-se em duas para especializar-se em segmentos específicos. "Com a divisão, prestamos serviços mais especializados", conta Nasser Abdala Fraxe, diretor da companhia.

A Amazonave ficou encarregada do trans-

porte de derivados de petróleo com balsas tipo tanque. As balsas, cuja capacidade varia de 200 mil a 3 milhões de litros, são carregadas por gravidade e descarregadas por bombeamento. "Nessa operação, normalmente fazemos a linha Manaus/Porto Velho", diz Nasser. As chatas seguem carregadas para Belém e voltam, invariavelmente, vazias porque esse tipo de carga não permite a ocupação sadia do espaço das chatas no retorno.

No meio da floresta amazônica, a Amazonave faz uma outra aplicação "sui generis": transporte de petróleo cru do campo de Urucu, que foi descoberto pela Petrobrás em 1987. Os empurradores, todos com motorização Scania, operam no rio Tefé retirando o petróleo dos oleodutos por impossibilidade de navegação no rio Urucu, onde fica a extração do petróleo.

Outra empresa do Grupo, a Navegação Equatorial, é especializada em carga geral, com linhas para Belém, onde opera com porto próprio, e Porto Velho. As duas empresas têm uma frota de 50 balsas e 35 empurradores, desses, 22 são motorizados com

Scania. "Nossa opção por Scania é meramente técnica e econômica", diz Nasser, concluindo: "Eles têm um melhor rendimento e maior durabilidade".

Para movimentar, em terra, toda carga transportada pelas embarcações das duas empresas, Nasser possui uma frota de quatro cavalos-mecânicos Scania. "Os caminhões precisam ser bons, pois fazem muita força, dia e noite, em distâncias curtas e com aclives", afirma o empresário.

### Cidade dos motores Scania

A preferência por engenhos Scania na navegação amazônica pode ser ilustrada com um caso bem curioso e totalmente atípico: proprietário de um pequeno estaleiro em Manaus, Cordeiro Rodrigues Motta construiu seu próprio barco de madeira com 14 metros de comprimento, simples e despojado, algo semelhante a uma grande canoa.

Parada às margens do rio Negro, a rústica embarcação passa totalmente despercebida, porém navegando é o centro das atenções. A começar pelo ronco do motor, um Scania DSI 14 com 442 cv de potência, que quando coloca efetivamente a canoa gigante em movimento, em poucos minutos levanta toda a sua frente e propuliona o barco numa velocidade ao mesmo tempo assustadora e hilária. "Esse barco é como um fusquinha com motor de Ferrari", conta entusiasmado Motta, um senhor pacato que, por coincidência, usa um fusquinha para se locomover por terra. "Mas esse com motor original", explica-se antes de qualquer susto.

Como São Marcos é a capital mundial para os caminhões Scania, Manaus poderia



**"Os motores Scania fazem parte das tradições amazonenses".**  
**Alcy Hagge Cavalcante,**  
**Presidente da Amazonav.**

muito bem ser a capital mundial dos motores marítimos da marca. Outro exemplo escancarado é o porto flutuante da capital amazônica. Construído no início do século pelos ingleses, o porto flutuante funciona como uma grande rodoviária, só que, ao invés de ônibus, dezenas de embarcações aguardam os passageiros para o embarque com destino às mais diversas cidades. "Em muitas dessas cidades não é possível chegar nem com pequenos aviões", comenta o comandante Affonso Mendes, da Capitania dos Portos.

O fluxo de pessoas residentes em cidades ribeirinhas a Manaus é muito grande, devido a necessidade de aquisição de produtos industrializados e gêneros alimentícios. "Os barcos de passageiros movimentam, aproximadamente, 100 mil passageiros por mês", diz Nasser Abdala Fraxe, presidente do Sindarma.

---

#### Conforto e segurança

---

No porto flutuante de Manaus, centenas de embarcações de passageiros ficam ancoradas com placas na frente informando as localidades de sua linha de atuação, além do dia e horário de partida. Os bilhetes são vendidos no próprio barco e os preços variam de acordo com a distância e tipo de acomodação: o passageiro escolhe o trivial que é dormir na rede ou os camarotes.

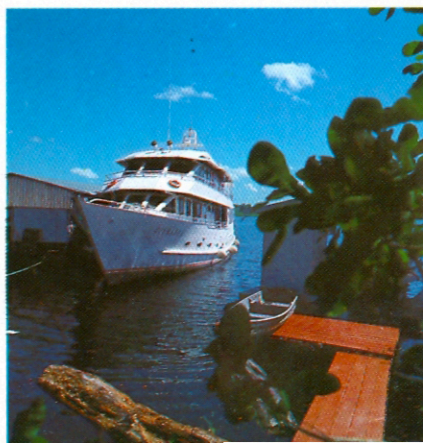
"Nossos usuários usam os camarotes apenas para transportar equipamentos eletrônicos", conta o marinheiro Mário Jorge Carvalho e Santos, responsável pela sala de máquinas da embarcação "Cidade de Jerusalém", motorizada com um DSI 14. Com capacidade para 95 passageiros, o "Cidade de Jerusalém" parte semanalmente de Manaus rumo a Codajás, interior de Amazonas, numa viagem de 18 horas. "Há 17 anos que trabalho com navegação e nunca vi um motor Scania dar problemas", conta orgulhoso o marujo Santos.

"O Lady Lourdes", normalmente ancorado ao lado do "Cidade de Jerusalém", é um pouco maior, tem capacidade para 120 passageiros e utiliza um DSI 11, com 315 cv de potência. Mais a frente está ancorado o "Voyager II", também equipado com motor DSI 11 que faz a linha Manaus/ Tabatinga, divisa com a Colômbia, numa viagem de seis dias de duração.

O "Voyager I", ancorado do outro lado do cais, também faz a mesma linha e tem capacidade para até 200 passageiros. "Os

motores Scania oferecem mais confiança para longas distâncias", justifica Denilson B. Santos, marinheiro responsável pela carga do barco. Ao contrário do que se pode imaginar, essas viagens oferecem todo o conforto, refeições, área de lazer, som ao vivo, lanchonete e até seção de vídeo. "Procuramos fazer o possível para tornar esses dias de viagem mais agradáveis. Afinal, as horas dentro de uma embarcação parecem se tornar bem mais longas", justifica Denilson.

### ***O porto flutuante de Manaus movimentada, em média, 100 mil passageiros/mês.***



O que deixa claro a vocação de Manaus para a navegação fluvial são os estaleiros instalados no perímetro urbano do rio Negro. Segundo a Arapaima, concessionária Scania da região, existem 20 estaleiros devidamente registrados e, estima-se, mais uns 150 informais espalhados pela região amazônica. "Mas 100% das embarcações de porte para transporte de carga e passageiros, além do lazer, são produzidas pelos grandes estaleiros", diz Theodoro Lauand Filho, gerente-geral da Arapaima.

Os estaleiros são o elo de ligação da concessionária Scania com os armadores (proprietários de barcos comerciais). Em Manaus existem grandes contrastes entre os estaleiros. Há os de grande porte, como o Erin, que, inclusive, fabricou o iate de Roberto Carlos, o "Lady Laura III, até um pequeno estaleiro que constrói, artesanalmente, lanchas de última geração, o São Cristóvão.

---

#### Fazer barcos, uma paixão

---

Cristóvão Marques Pinto, eminente líder empresarial do Amazonas (é presidente do Centro da Indústria do Estado e diretor-residente da Basf) tem como paixão a fabricação de lanchas de grande porte. "Fui o pri-





meiro a construir lanchas de alumínio no norte do País", conta o empresário, proprietário do estaleiro São Cristóvão. "Inclusive, para dar credibilidade ao projeto, a primeira lancha produzida foi a minha e é equipada com motor Scania", completa.

Numa instalação pequena, o São Cristóvão já produziu, desde 1983, algumas das mais modernas lanchas de lazer da região. "Nossos clientes preferem Scania primeiro pela sua indiscutível performance e, depois, pela qualidade da assistência técnica prestada pela Arapaima", justifica Cristóvão, um homem simples e apaixonado por navegação.

Alguns quilômetros rio abaixo, fica o Estaleiro Erin, um dos maiores e mais modernos da região. Só para se ter uma vaga idéia do volume de trabalho do Erin, basta citar que o estaleiro processa uma média de 1.200 toneladas de aço por mês. Sua gama de produtos cobre 90% de tudo que navega nos rios amazônicos: empurradores, supply-boats, ferry-boats, barcos de pesca, barcos de passageiros (conhecidos na região como "regionais"), embarcações para mar aberto, balsas, navios de passageiros (para até 1.000 pessoas), lanchas de lazer, iates e dragas.

Para superar a pesada crise do biênio

91/92 o Erin diversificou ainda mais. Passou a fabricar, também, estruturas metálicas, pontes, camisas metálicas (estacas de aço), usinas elétricas, etc. "Hoje, com a recuperação econômica já estamos operando com 60% de nossa capacidade", afirma o engenheiro Degor F. de Souza, diretor e sócio.

O Erin é associado ao Erig, de Belém, ambos, em 25 anos de atuação, já produziram 1.200 embarcações. Apesar de haver centenas de estaleiros na região de Manaus, o poder de fogo do Erin pode ser facil-

mente detectado através da velha matemática: 90% dos barcos de aço em atividade (a maioria empurradores) foram produzidos pelo estaleiro.

Com um quadro enxuto de 300 funcionários e trabalhando com um mesmo número de mão-de-obra terceirizada, o Erin foi o único estaleiro que manteve a produção, mesmo sem pedido, no ano passado. "Produzimos porque acreditamos no potencial deste mercado, não demitimos e hoje, com a retomada do crescimento econômico, temos embarcações para pronta entrega", diz Degor.

Nos áureos tempos do Cruzado, o Erin chegou a produzir 30 embarcações por ano. Só para não fugir à regra, nas horas de lazer, Souza não abre mão de sua lancha, de 11 metros, toda de alumínio, dimensionada para alta performance. "Equipei-a com um Scania DSI 11, com 425 cv de potência porque é o motor em que confio", completa o empresário.

#### Movimentando milhões de dólares

A navegação no Amazonas movimentava anualmente milhões de dólares e empregava direta e indiretamente milhares de pessoas. É bom lembrar que, no Brasil, 95% dos produtos eletro-eletrônicos consumidos no dia-a-dia são produzidos no distrito industrial da Zona Franca de Manaus. Esses produtos são todos escoados pela hidrovia.

Quando um gaúcho, ou um paulista, ou um paraibano estiverem ouvindo uma música num sofisticado aparelho de som, ou assistindo um belo filme em vídeo, pode se lembrar que toda aquela tecnologia em prol do conforto foi feita em Manaus e, com boa margem de acerto, foi transportada com a força de um empurrador motorizado com Scania. Segundo a concessionária Scania da região, a Arapaima, existe uma população de 350 motores marítimos Scania operando nas cercanias do Amazonas. É um motor à altura que o Negro e o Solimões merecem. ●



# UMA EMPRESA N

*A Transportadora Itamaracá, uma das principais operadoras de transporte urbano de passageiros da cidade de Recife, em Pernambuco, é uma empresa modelo neste segmento. Para chegar a este ponto, no entanto, foi necessária uma completa reestruturação filosófica e administrativa. Além, é claro, da modernização da sua frota, que possui 16 Scania modelo F.*

A Transportadora Itamaracá é uma das empresas de transporte urbano de passageiros que apostaram numa ampla reforma administrativa e que culminou, em quatro anos de trabalho, com três títulos consecutivos de "Empresa Modelo de transporte de Passageiros na Cidade de Recife", outorgado pela EMTU — Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos.

Com uma frota de 90 ônibus, a Itamaracá é considerada de médio porte, comparando-se com as demais operadoras da capital pernambucana. Mas, o que a diferencia é o elevado padrão de serviços prestados. Por isso, está sendo considerada a melhor operadora da cidade, segundo a avaliação da EMTU nos itens: índice de cumprimento de viagens, nível de reclamações dos usuários, consumo, desempenho operacional, condições físicas da garagem da empresa e, o mais importante, índice de quebra dos veículos em operação.

## Empresa nota 10

Avaliando criteriosamente cada um desses itens, todo semestre a EMTU emite uma nota de zero a dez para cada uma das 19 empresas operadoras do sistema. A Itamaracá foi a única, desde a criação deste tipo de avaliação em 1986, a receber a nota máxima por três semestres consecutivos. "Promovemos uma guinada estrutural na empresa, investindo pesadamente em tecnologia de ponta", relata Paulo Roberto de Souza Lima, diretor de operações da empresa e um dos pais do novo projeto administrativo.

A Itamaracá, na verdade não era um exemplo de empresa há alguns anos. Prestadora de serviços numa das zonas mais

distantes do centro de Recife, amargava prejuízos com uma frota envelhecida e com problemas diários de manutenção devido à longa distância e ao grande número de passageiros atendidos. "O pior prejuízo foi de nossa imagem junto ao público e ao EMTU", lembra Lima. Porém, o tempo ruim serviu como aprendizado. E a Itamaracá, de aprendiz, passou a ser mestra.

## Com os F, o início da mudança

As mudanças começaram em 1990 com a aquisição de quatro Scania modelo F 112. "Esses ônibus foram a primeira injeção de produtividade que a empresa tomou", conta Lima. Hoje são 16 Scania, todos da linha F, que operam nas linhas mais distantes e com maior fluxo de passageiros. "Os Scania não dão manutenção, são mais rápidos e mais econômicos, avalia Gbson Luiz Pereira, gerente de tráfego da empresa.

Com ônibus novos e mais competitivos, a Itamaracá passou, efetivamente, à sua reestruturação administrativa e reciclagem do pessoal à nova ordem: produtividade total. "Hoje controlamos desde serviços elementares de escritório, até todo programa de manutenção da frota por computador", conta Lima.

Além disso, a Itamaracá mantém estreito controle, através de rádio, da saída e chegada de todos os veículos dos seus oito terminais. Depois de um dia de trabalho, as informações a respeito do número de passageiros, fechamento do caixa e desempenho de todos os veículos são armazenadas num computador. "Com esse procedimento, somos capazes de detectar e solucionar problemas sem transtornos para os passagei-



# OTA DEZ



ros ou para a empresa", afirma o empresário.

Operando com 13 linhas e atendendo cinco municípios (Paulista, Abreu Lima, Itapissuma, Itamaracá e Igarassu) a Itamaracá é a segunda empresa em PMA (percurso médio anual) de Recife. Só para se ter uma idéia, a linha de Itamaracá a capital tem 50 km. "Com os Scania, cobrimos esse percurso, nos horários de pico, em 1,5 hora", diz Gbson. Para desbancar a concorrência



de empresas clandestinas que faziam linhas de menor percurso dentro de sua área de atuação, a Itamaracá teve uma idéia criativa: criou a empresa Transpovo. "Para essa empresa destinamos os ônibus mais velhos de nossa frota e fazemos pequenos percursos com tarifas reduzidas", diz Lima.

## Reestruturação integral

A adaptação à nova estrutura administrativa, segundo Lima, foi muito dolorosa para o pessoal mais antigo. "Uma parte dos funcionários relutou muito para se integrar à modernidade. Mas obtivemos êxito com mais de 60% do pessoal que entenderam a chance de crescer com a empresa", relata. Para proporcionar esse crescimento, a Itamaracá ministrou palestras e cursos sobre administração, gerenciamento e, o mais importante, informática. Hoje, inclusive, o objetivo da empresa é operar com 80% do pessoal com conhecimento neste tipo de equipamento.

Faz parte, também, das inovações estruturais da Itamaracá, um novo "lay out" da



sede da empresa. Tudo foi modificado de forma a propiciar um ambiente mais agradável e produtivo. "Ao sair de sua sala, qualquer funcionário administrativo depara-se com um imenso jardim a céu aberto", conta Lima. Após um pátio impecavelmente limpo, chega-se à oficina. Nesta área, onde se faz manutenção e revisão diária nos veículos da frota, cada box de trabalho, mesmo operando no limite, mantém uma ordem e limpeza de fazer inveja a uma sacristia.

Pode parecer fantasia em se tratando de oficina, mas a fórmula Lima não faz questão de esconder: "Delegamos a cada grupo de funcionários da oficina a responsabilidade pela limpeza e ordem", conta. Para o sucesso da operação, a Itamaracá reserva os últimos trinta minutos do dia para a realização do trabalho. "Com essa medida não precisamos mais contratar pessoal de limpeza e o pessoal da oficina procura, ao máximo, manter a ordem e limpeza para sair mais cedo", explica.

Com criatividade e calcado num consistente projeto administrativo (onde todos os detalhes inerentes a uma empresa foram relevados e discutidos), a Itamaracá é hoje um modelo no segmento de transporte urbano de passageiros. Seus veículos se destacam até mesmo no congestionado trânsito de Recife por estarem reluzindo de tão limpos.

"A imagem é muito importante", justifica Lima. Para os próximos anos, a empresa espera, em mais uma tacada de ousadia, aumentar sua frota de pesados Scania para fazer o percurso Itamaracá-Recife, num corredor específico para ônibus que já está sendo construído. "Vamos nos antecipar para continuar sendo, sempre, a empresa nota 10", afirma Lima. ●

*O ouro continua sendo um dos principais símbolos de riqueza do mundo. Sua exploração sempre despertou grandes paixões e aventuras, mas hoje é realizada racionalmente com a mais alta tecnologia, inclusive em transportes, como é o caso de duas minas da Cia. Vale do Rio Doce no interior da Bahia. Lá, onde dezessete caminhões Scania trabalham 24 horas por dia na extração do nobre e precioso metal.*

# EM BUSCA



# DO OURO

reportagem

Ao sucumbir aos encantos de todo aquele brilho que seduz até os mais insensíveis, o passante não imagina que cada peça de ouro exposta na requintada vitrine da joalheria tem uma história toda peculiar, com lances até dramáticos e aventureiros nas profundezas de rios, crateras gigantes ou, ainda, no próprio centro da terra.

O minério mais valioso do planeta pode ser encontrado no Brasil, por exemplo, por extração mais artesanal, como o garimpo, ou por exploração industrial como as minas de sub-solo e de superfície. O primeiro caso, a exemplo de Serra Pelada, é o que mais aparece e menos produz. O segundo caso, como as minas exploradas pela Companhia Vale do Rio Doce, pouco se conhece mas, de longe, é de onde provém a maior parte do ouro beneficiado no Brasil.

Em duas das mais produtivas minas desta estatal, a Fazenda Brasileiro e a Fazenda Maria Preta, ambas no sertão da Bahia, pode-se ter um exemplo real da mais moderna exploração e beneficiamento de ouro do País, com o emprego de tecnologia de ponta apoiada num moderno sistema de sondagem geológica.

A operação não é simples. Após detectar-se o exato local onde se encontra o precioso metal, técnicos da Vale do Rio Doce avaliam, também, a viabilidade econômica da sua exploração. "Para comermos a explorar uma determinada região, levamos em consideração dois fatores básicos: o

**No meio da mina subterrânea, o calor infernal é compensado pela emoção de ver o brilho do ouro estampado em fragmentos nas rochas.**

teor de ouro por tonelada de minério e a cotação do produto no mercado mundial", relata Hécio Roberto Martins Guerra, gerente geral de mineração da mina Fazenda Brasileiro, acrescentando que, com esse procedimento, a Vale do Rio Doce recupera em menos de dois anos os investimentos necessários para abertura de uma nova mina.

## Viagem ao centro da Terra

A Vale do Rio Doce é a segunda maior produtora de ouro do Brasil, com uma estimativa para este ano, de 12 toneladas. A Fazenda Brasileiro é a segunda maior mina da empresa em produção, respondendo por cerca de 37,5% do total da produção de ouro da estatal e sendo a única mina com extração de subsolo (95% do minério extraído vem do subsolo). Operando desde 1984, suas cavas subterrâneas chegam a 200 metros de profundidade onde as rampas principais possuem mais de 2 mil metros.

Na Fazenda Brasileiro funcionam seis cavas. A entrada da mina fica há dezenas de metros abaixo do nível do solo, numa imensa cratera. É um buraco feito na medida para passar um caminhão. Entrando-se na mina, uma estreita estrada segue a cava abaixo como se dali fosse o caminho direto ao centro da Terra.

"A perfuração é feita em pedra sólida por isso não há, absolutamente, perigo de desmoronamento", explica Sérgio Roberto Reza, técnico em mineração e geologia da Vale. Ao longo da descida da rampa principal, encontram-se várias vias vicinais onde o ouro já foi explorado. "Dependendo da mina, perfuramos de 100 a 200 metros por mês", afirma Antonio Euclides Joaquim, gerente de planejamento da Fazenda Brasileiro.

Quanto mais se desce, mais elevada fica a temperatura. No meio da mina, aproximadamente a um quilômetro da entrada, o termômetro aponta os 40 graus. Nesse trecho há pouca ventilação e o calor é constante. As máquinas estão operando nas sub-es-

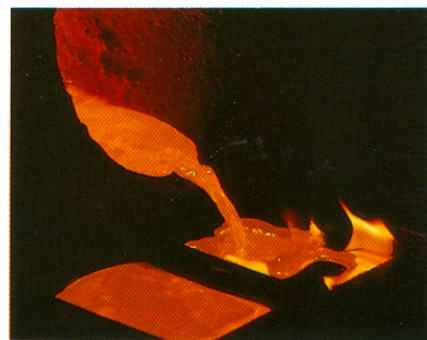


Foto: Image Bank

tações apenas para carregar os caminhões de minério. Os túneis estreitos e ângulos fechados exigem caminhões articulados para a retirada do minério. O trabalho é feito por turno, dia e noite.

Carregado, o articulado deixa a mina e transporta o minério para a primeira britagem. De lá para frente entra em ação um caminhão nacional muito conhecido nas estradas, o Scania.

## Dois quilos de ouro por dia

A Cia. Vale do Rio Doce adquiriu, recentemente, dezessete caminhões Scania R 113 E 6x4, equipados com carroceria basculante para operar em suas minas de ouro. A Fazenda Brasileiro ficou com cinco desses veículos, e a Fazenda Maria Preta com as demais dozes unidades. Esses caminhões transportam parte do material estéril e minério das britagens. "A opção por Scania deveu-se à sua robustez e agilidade para este tipo de aplicação", explica Hécio Guerra, gerente geral da mina.

A agilidade dos Scania, segundo Guerra, se traduz em mais toneladas por hora trabalhada (tomando-se como exemplo uma mesma distância, o Scania, puxando a mesma quantidade de carga, faz duas viagens enquanto que os veículos substituídos eram capazes de fazer apenas 1,5). A primeira vista, parece uma diferença pequena, mas depois de um dia de trabalho, computa-se várias toneladas a mais. ▶

Levando-se em consideração o teor médio de ouro por tonelada da Fazenda Brasileiro que está em torno de cinco gramas, cada Scania que leva 22 toneladas de minério estará levando, nesse montante, aproximadamente 100 gramas de ouro por viagem. Como trabalham num raio de, no máximo, 10 quilômetros, fazem uma média de 20 viagens por dia.

Cada caminhão leva, portanto, dois quilos de ouro por dia. Considerando-se que o preço do grama do ouro oscila em torno de US\$ 12, no final de um dia de trabalho cada Scania transportou US\$ 24 mil do precioso metal. Só a nível de ilustração, no final de um mês cada Scania já transportou 60 quilos de ouro, algo em torno de US\$ 720 mil.

Esse ouro todo pouca gente vê. Na verdade, ele é tocado por, no máximo, meia dúzia de pessoas. O beneficiamento do metal é feito na usina dentro da Fazenda Brasileiro mas, a cada etapa do processo, que é muito complexo, vai diminuindo o número de envolvidos na operação.

Depois de deixar a mina, toneladas de minério passam por três britagens e sofrem decantação por interferência química num imenso tanque a céu aberto. Até este ponto, tudo o que se vê são pedras nas britagens e uma água enlameada no tanque. Essa água, na verdade está impregnada de ouro e segue em canaletas para o interior da usina. Daí para frente dá-se o processo de separação de material e beneficiamento do que realmente interessa. Após isso, uma vez armazenado em local secreto e extritamente seguro, o ouro é remetido logo depois em dias aleatórios para o Banco Central.



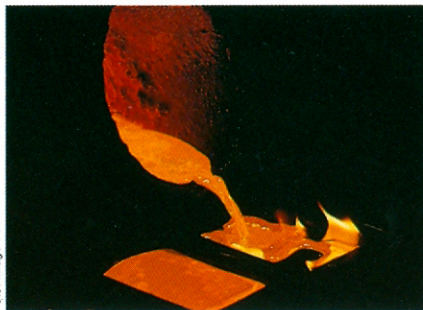


Foto: Image Bank

**Misturados nas 22 toneladas de minérios carregados pelo Scania estão dispersos 100 gramas de ouro.**



### Melhorando a produtividade

Na mina Fazenda Maria Preta, distante uns 40 quilômetros da Fazenda Brasileiro, operam os outros 12 Scania adquiridos pela Vale do Rio Doce. "Com os Scania, passamos a transportar 200 mil toneladas/mês de minério e material estéril. Um aumento de, aproximadamente, 30% na produção", afirma João Carvalho de Oliveira Júnior, gerente de operação da mina.

Na Maria Preta, cuja estimativa de produção de ouro para este ano é de 800 kg (no ano passado foram produzidos 650 kg) funcionam as tradicionais lavras de superfície, onde as cavas têm de 25 a 30 metros de profundidade. Nesta mina, todo o transporte

de minério é feito por caminhões Scania. "Os Scania transportam, em média, oito mil toneladas por dia de minério", diz Oliveira.

Nesta mina, os Scania trabalham em condições muito severas, trafegando, invariavelmente, por rampas com 15% de inclinação, em estradas pavimentadas com minério estéril e operando, ininterruptamente, num raio de 20 quilômetros dentro da mina. "Tomamos todos os cuidados com manutenção para estender ao máximo a vida útil dos caminhões", conta Oliveira.

A Fazenda Maria Preta terceirizou quase todos os setores de produção e prestação de serviços. "Os caminhões são nossos, mas os motoristas são funcionários de uma empresa prestadora de serviços", relata Oliveira, acrescentando que, com isto, eles têm um rigoroso controle do desempenho de cada Scania através de relatórios diários. "Como esta empresa utiliza equipamento nosso, eles são obrigados a relatar, diariamente, as condições de cada veículo para que possamos fazer o acompanhamento técnico".

A produção da Fazenda Maria Preta é de

3,2 gramas de ouro por tonelada explorada, "é uma média ainda baixa, mas devemos levar em consideração que a exploração desta mina é recente", salienta Oliveira. Como a Vale está destinando substanciais investimentos em pesquisas e novos projetos de mineração, ele acredita que o teor de ouro por tonelada vai aumentar nos próximos anos. "A região é muito promissora para este minério nobre. Esses doze Scania por exemplo, constituíram um importante passo para uma maior produtividade", ressalta o técnico. Um passo, por sinal, que vale ouro. ●

# O TRANSPORTE OTIMIZADO

*Cresce a participação de caminhões da linha R no mercado brasileiro de pesados devido às suas vantagens operacionais. Para ratificar ainda mais essa tendência, a Scania lançou uma promoção que visa provar, na prática, através de "test drive" com motoristas profissionais, porque esses veículos proporcionam a otimização no transporte de carga.*



Foto: Valdir A. Merlini

Para mostrar na prática as vantagens dos caminhões da linha R (cara-chata) frente aos caminhões pesados convencionais, a Scania lançou, em meados de julho, a promoção "R" — Transporte Otimizado", onde três conjuntos com cavalo e semi-reboque, divididos nas três faixas de potência (320, 360 e 450 cv) ficaram à disposição de carreteiros para um "test drive". A promoção, que foi até meados de setembro, aconteceu nos postos de estradas das cidades de São Paulo/SP, Rondonópolis/MT, Maringá/PR, Curitiba/PR, Itajaí/SC e Porto Alegre/RS.

Para participar, os carreteiros preenche-

ram uma ficha cadastral e pilotaram um Scania da linha R, sempre carregado, num percurso médio de 15 quilômetros. Todos os "tests drivers" foram acompanhados por um técnico-motorista da própria empresa, que aferiu, através de computador, o consumo médio do percurso. O participante de cada cidade que obteve o melhor resultado a nível de economia de combustível, foi premiado com um televisor de cinco polegadas colorido.

O departamento de marketing da Scania, que coordenou a promoção, informa que participaram 1.500 carreteiros, considerando uma média de 250 participantes por cidade envolvida na promoção. "A maioria dos carreteiros entrevistados destacou o conforto e melhor visibilidade dos cami-

nhões da linha R em comparação com outros caminhões pesados", relata José Henrique Senna, chefe da engenharia de vendas da Scania.

O objetivo principal da promoção "R — Transporte Otimizado" é provar que o emprego de caminhões de cabine avançada proporciona uma maximização da carga, ou seja, um melhor aproveitamento das seis toneladas permitidas por lei no eixo dianteiro com o avanço da carreta sem o risco de interferência com a cabine permitindo o transporte de uma tonelada a mais de carga em relação às composições normais. Em se tratando de cargas volumosas, "os caminhões da linha R podem levar, sem problemas, até 10% a mais de volume de carga", afirma Senna. E neste caso, fazendo-se as contas, numa matemática simples, fica fácil concluir que os veículos de cabine avançada numa composição otimizada transportariam em dez viagens o que os outros caminhões pesados convencionais fariam em 11.

Essa é a principal vantagem dos veículos cara-chata sobre os convencionais. Mas existem outras que merecem destaque: facilidade de manutenção, menor comprimento, maior visibilidade e melhor manobrabilidade. Tudo isso foi constatado, na prática, pelos motoristas que participaram da promoção. De olho em todas essas vantagens que proporcionam um considerável ganho de produtividade no transporte de carga e seguindo uma prática já consolidada no mercado europeu, os transportadores brasileiros vêm utilizando, cada vez mais, veículos pesados de cabines avançadas em suas frotas.



## lançamento

*A partir de agora, o chassi para ônibus modelo L 113 está disponível também para o segmento de fretamento. Com seu motor traseiro inclinado longitudinalmente a 60 graus, este veículo possibilita aproveitamento total do salão de passageiros e apresenta características ideais para este tipo específico de transporte de passageiros.*



Fotos: Valdir A. Merini

## SCANIA LANÇA L 113 PARA O SEGMENTO DE FRETAMENTO

O perfil do transporte de passageiros no Brasil, tanto no que se refere ao segmento urbano, como rodoviário e fretamento, está se aproximando cada vez mais do que hoje acontece nos países de primeiro mundo. Ou seja, existe atualmente uma grande tendência de utilização cada vez mais de veículos pesados.

Esta situação já está consolidada no segmento de rodoviários, onde os veículos da categoria de pesados absorvem mais de 90% do mercado. Mais recentemente esta mudança de perfil começou a ocorrer também nos segmentos de urbanos e fretamento. Neste último, basicamente o que se tem feito é adaptar-se veículos rodoviários ao serviço.

### Uma nova opção

Atenta a este fato, a Scania do Brasil está oferecendo ao mercado, a partir de agora, uma nova opção de chassi de ônibus pesados para o segmento de fretamento e transporte intermunicipal de passageiros de curta distância. Trata-se do L 113, um dos mais

modernos chassis para ônibus disponíveis no nosso País e que, até este momento, era comercializado somente na versão destinada ao transporte urbano.

A principal característica do chassi L 113 é o seu motor traseiro inclinado a 60 graus, possibilitando aproveitamento total do salão de passageiros, com ótimas soluções de lay-out na parte traseira do veículo a nível de espaço para assentos e circulação de passageiros. Com isto, o L 113 permite a instalação de até 52 assentos, dentro de um espaçamento bastante confortável.



Este tipo de motor inclinado longitudinalmente constitui um novo conceito bastante apropriado para este tipo de serviço, uma vez que possibilita uma construção de chassi que permite um encarroçamento baixo, que, em conjunto com o lay-out da carroceria, proporciona um veículo com características bastante interessantes, tais como, excelente manobrabilidade, visibilidade e agilidade num trânsito urbano.

Além disso, permite também a construção de carrocerias com bagageiro totalmente passante, característica bastante apropriada para a utilização do veículo em finais de semana, feriados e outras aplicações específicas de fretamento.

Em termos de motorização, o L 113 está entre os veículos mais potentes do Brasil a este tipo específico de serviço, e pode ser adquirido nas versões de aspiração natural, com 203 cv de potência a 2.200 rpm e torque de 77 MKgf a 1.330 rpm; ou turbo-alimentado, com potência de 258 cv a 2.000 rpm e torque de 112 MKgf a 1.000 rpm, ambos com opções para suspensão a mola ou a ar.

# UMA PROVA DE GRANDE

*O Grupo Cosan, que controla quatro grandes usinas de cana-de-açúcar no Estado de São Paulo, adquiriu 52 caminhões Scania para o transporte da safra deste ano, na maior operação deste tipo já realizada pela Scania do Brasil. Estes caminhões operarão durante sete meses praticamente sem esfriar o motor, enfrentando muita poeira, serras sinuosas e calor escaldante, trabalhando dia e noite para garantir a produção de álcool e de açúcar da empresa.*

Uma das aplicações mais interessantes de treminhão no transporte de cana-de-açúcar no Brasil acontece na Usina Costa Pinto, de Piracicaba, no interior de São Paulo. Os cavalos-mecânicos, todos R 143, em uma das rotas, buscam a cana no alto da Serra de São Pedro, cujas rampas, muitas vezes, ultrapassam 15% de aclave. Sobem vazios, mas descem completamente carregados, com aproximadamente 40 toneladas. "Para esse trabalho, só utilizamos Scania. Não podemos arriscar", justifica Rodolfo Geraldi, superintendente agrícola da usina. O grupo Cosan que controla a Costa Pinto além de outras três usinas de grande porte, adquiriu, recentemente, 52 caminhões da marca para o transporte em usinas, na maior operação de venda da história da Scania do Brasil para uma usina de cana-de-açúcar. Desse lote de veículos, 30 unidades (25 R e 5 T) foram para Costa Pinto, a maior do grupo.

## **Melhor custo benefício**

"Nossa opção pelos Scania deveu-se, exclusivamente, à relação custo/benefício que esses veículos nos oferecem", conta Geraldi. A usina possui uma frota de 75 caminhões, dos quais 53 são pesados. "E estamos desenvolvendo um estudo para dinamizar mais a nossa operação de transporte" relata.

Como experiência, a usina está testando o emprego de rodotrens (cavalo-mecânico puxando um semi-reboque e um reboque) para escoar uma parte da safra deste ano. "Esse tipo de equipamento permite mais agilidade ao processo de escoamento da cana, levando-se em conta que os caminhões só precisam desengatar a carreta va-

zia e engatar na carregada", complementa Geraldi.

A Costa Pinto planeja moer este ano 3,4 milhões de toneladas de cana (o que representa 42,5% da capacidade total de moagem de todas as usinas do grupo). Deste total, metade será transformada em álcool e a outra metade em açúcar. De toda esta produção, 55% provem de terras próprias, que somam 26 mil hectares.

A frota de caminhões da Costa Pinto responde pelo transporte de 53% de toda cana processada na usina. Com um quadro de cinco mil funcionários (70% operando na área agrícola), a empresa está operando,

hoje, na sua capacidade total de moagem (cerca de 22 mil toneladas de cana-de-açúcar por dia), com três turnos de trabalho e 24 horas por dia.

"No período de safra (que vai de maio a novembro), os caminhões só esfriam o motor se furar um pneu", conta o superintendente.

---

**55 mil quilômetros  
em cada safra**

---

Os programas de manutenção preventiva e corretiva só são feitos de dezembro a abril, quando os veículos ficam ociosos devido

Fotos: Emanuel A. P.



# RESISTÊNCIA



**Operando no limite, os Scania enfrentam de tudo durante a safra.**



à entressafra. Só para se ter uma idéia do volume de trabalho de cada caminhão, basta conferir seu hodômetro: nos sete meses de safra, cada Scania roda uma média de 55 mil quilômetros. Considerando que a distância média para o transporte da cana na usina é de 32 km, pode se fazer uma idéia do movimento diário dos caminhões.

"Durante a safra é só pauleira, os caminhões operam no limite. Por isso preferimos caminhões novos. E Scania", diz Geraldi. A Costa Pinto, dentro de seu programa de melhorar a produtividade, pretende, também, consolidar a padronização de sua frota. "Por enquanto, a padronização ainda é uma realidade distante. Mas estamos trabalhando para isso", afirma o superintendente da usina. A vantagem do emprego de caminhões pesados no transporte de cana-de-açúcar é meramente econômica. "Os Scania, além de serem mais rápidos, transportam praticamente o dobro se comparados aos caminhões médios", explica.

Para não comprometer o desempenho

dos caminhões durante a safra, visto o volume de trabalho a que são submetidos, a Costa Pinto (obviamente que no período da entressafra) ministra um rigoroso curso de reciclagem a seus motoristas. "Graças a esse programa de treinamento, estamos trabalhando há anos com índices irrelevantes de acidentes com caminhões", afirma Geraldi. Com uma rota de 24 horas pela sinuosa Serra de São Pedro, é bem compreensível tamanha preocupação com o treinamento dos motoristas. ●

fatos

## TUR-BUS, DO CHILE, ADQUIRE 55 ÔNIBUS SCANIA



A Scania está exportando um lote de 55 ônibus rodoviários para o Chile, adquiridos pela Tur-bus, a maior empresa de ônibus rodoviários e um dos mais tradicionais clientes Scania daquele país. O lote é composto por 26 chassis KT 113 com carroceria Marcopolo, 20 K 113 com carroceria Nielson Busscar e 9 K 113 com carroceria Ciferal.

Proprietária de uma frota de 300 ônibus, com uma idade média de 3 anos, a Tur-Bus é a maior operadora de transporte rodoviário de passageiros do Chile, representando aproximadamente 15% da frota total de ônibus rodoviários atualmente em circulação naquele país. A empresa atende aproximadamente 150 cidades chilenas e transporta uma média de 15 mil passageiros/dia. 90% da frota da Tur-Bus (cerca de 270 unidades) é composta por veículos Scania, o que lhe confere, também, o título de maior frota Scania do Chile.

A Scania vendeu recentemente oitenta caminhões da marca para 48 clientes — a maioria serrarias — da região de Paragominas, município localizado a cerca de 400 quilômetros de Belém, no Pará, numa venda recorde a um grupo de clientes paraenses de uma só vez. Desse total, 76 unidades já foram entregues e as demais 4 unidades serão entregues nos próximos dias.

A venda contou com financiamento da agência FINAME, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS); operações de leasing e crédito direto ao consumidor (CDC), tudo com assessoramento direto da Guatapará Motores e Veículos Ltda, concessionária Scania no Estado do Pará, e da própria Scania, em conjunto com o sindicato de Serrarias, Carpintarias, Tanoarias, Madeiras Compensadas e Aglomeradas e Chapas de Fibra de Madeira de Paragominas (Sindiserpa).

Os 76 caminhões já entregues pela Scania se compõem de 23 com tração 6x4, dos quais dez do modelo T (com capô) 113 E 320, onze T 113 E 360, um R (cara-chata) 113 E 320 e um R 113 E 360. Os demais têm tração 4x2, dos quais vinte T 113 H 320, quinze T 113 H 320 RC (c/ redução no cubo), nove T 113 H 360, quatro T 113 H 310, três T 113 H 360 RC, um T 113 H 310 RC e um R 113 H 320 RC. As quatro unidades que ainda serão entregues são do modelo T 113 E 6x4 360.

## VENDA RECORDE DE CAMINHÕES NO PARÁ



clientes



**Outro** que entra para o mundo privilegiado dos reis das estradas: Cláudio Rieth, com seu primeiro Scania.



**Giacomo Di Raimo**, grande cultivador de soja do interior paulista, adquiriu sua unidade de Scania da Movepa, de Ourinhos.



**Esse T 113** foi adquirido pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem da Paraíba na concessionária Novepa, através de acirrada concorrência pública.



**Trabalhando** com diversos tipos de cargas, a Palmasola Madeiras e Agricultura, da cidade de Palma Sola/SC, adquiriu mais dois T 113 da Ediba, Chapecó/SC.



**O sortudo** Benedito Vieira Lima foi contemplado com um T 113 pelo Consórcio Nacional Scania depois da primeira prestação paga. O veículo foi entregue pela Itaim, de Teresina/PI.



**Através do** Consórcio Nacional Scania, a Ediba, de Lages, entregou mais um T 113 ao cliente Jarbas Tureli, da Fuscar Transportes Rodoviários.



**O primeiro Scania** ninguém esquece. Nel-sindo J. Lersch, de Santa Cruz do Sul/RS, que o diga.



**A Itaipu**, de Contagem/MG, entregou mais um lote de cinco T 113 à Sid. Itapeva, de Divinópolis/MG. O empresário Flávio Eugênio Carneiro possui sete caminhões da marca e pretende chegar a uma dezena até o final do ano.



**Ratificando** a presença dos veículos da linha R no mercado brasileiro, a Ctil — Containers Transportes Integrados adquiriu da Suvessa, de Eldorado do Sul/RS, um lote de cinco R 113.



**A Concorde** é uma nova transportadora que está sendo criada no Ceará. E já começa com o pé direito comprando Scania.



**A Santa Clara** Indústria e Comércio de Alimentos está ampliando sua frota com Scania. Na foto, sua mais recente aquisição da Cevepe, de Fortaleza.



**Comemorando** os bons resultados do ano passado, a Rodal — Rodoviário Araguaçu promoveu uma grande carreta com toda sua frota no final do ano passado.



**A Transportadora Ferfabio** adquiriu seu sexto Scania da concessionária Covepe, de Muriaé/MG.



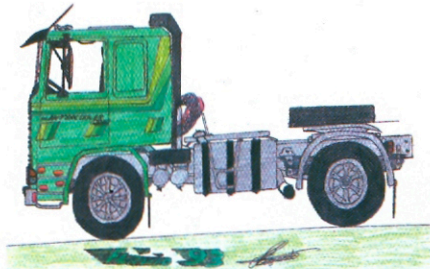
**Transportadora Jovair** incrementando sua frota com mais um Scania.



**Para escoar** com maior agilidade produtos eletro-eletrônicos para todo o Brasil, a CCE de Manaus adquiriu seu 25º pesado, um T 113 H, da Arapaima.

clube do rei

O garoto Flávio, de 13 anos, tem talento para o desenho e a prova está aqui impressa. Falta fazer um bom curso para se profissionalizar. Vamos lá Flávio, não perca tempo!



Um singelo desenho de Ronald Gehrmann, de Joinville/SC, com um pedido especial para ser publicado no Rei da Estrada. Pronto, pedido realizado.



Marcelo Marques, de Registro/SP, tem 12 anos e presta uma homenagem especial para a Scania e o Brasil.



Fábio Fernandes da Silva, de Governador Valadares/MG, o primeiro da esquerda para a direita é um grande fã da Scania e aproveitou sua estadia em São Paulo para conhecer de perto como são feitos os reis da estrada. De presente, deixou alguns de seus desenhos como esse "streamline".



Marcelo Ferreira Dias, de Poços de Caldas, enviou esse desenho só para mostrar do que é capaz.



Esse é o ônibus ecológico de Marco A. G. Brandemarte, de Mirassol/SP.



O garoto Alex Pereira dos Santos deve ter se inspirado em algum circo para desenhar esse Scania.



Iron Francisco dos Santos homenageia seus dois tios: Aparecido Ivani da Silva e Eustá-

quio Natalício da Silva, ambos com mais de 20 anos de carreiros.



# CONCESSIONÁRIAS - BRASIL

SCANIA DO BRASIL LTDA. - Av. José Odorizzi, 151 - Tel.: (011) 752-9333 - Telex (011) 44066 - Caixa Postal 188 - CEP 09810-902 - São Bernardo do Campo - SP - Brasil

## VEÍCULOS

**ALAGOAS**  
**Maceió (Rio Largo)** — CEP 57100-000  
 Novopa Nordeste Veículos Pesados Ltda.  
 BR-101, Norte, km 75 - Tel. (082) 241.6833

**AMAZONAS**  
**Manaus** — CEP 69073-040  
 Arapaima Motores e Veículos Ltda.  
 Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo - Tel. (092) 237.4043

**BAHIA**  
**Feira de Santana** — CEP 44063-640  
 Moveva Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
 Av. Sudene, 2735 - C.I.S. - Tel. (075) 221.3434

**Salvador** — CEP 41305-280  
 Moveva Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
 BR-324, km 11,5 - Tel. (071) 594.9911 - 594.7003

**Vitória da Conquista** — CEP 45100-000  
 Moveva Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
 BR-116, km 837  
 Tel. (073) 422.5135 - 422.5136

**CEARÁ**  
**Fortaleza** — CEP 60664-190  
 Cevepe - Ceará Veículos Pesados Ltda.  
 BR-116, n.º 7200 - Cajazeiras  
 Tel. (085) 295.3355

**DISTRITO FEDERAL**  
**Brasília** — CEP 71200-020  
 Vespasa Veículos Pesados Ltda.  
 Setor IAS - Quadra 2, n.º 251 - Tel. (061) 233.6755

**ESPIRITO SANTO**  
**Vitória (Viana)** — CEP 29135-000  
 Venac Veículos Nacionais Ltda.  
 BR-262, km 9 - Tel. (027) 336.7944

**Cachoeiro do Itapemirim** — CEP 29306-010  
 Venac Veículos Nacionais Ltda.  
 Rua João Valcino, 14 - Tel. (027) 522-1044

**GOIÁS**  
**Aparecida de Goiânia** — CEP 74984-903  
 Vespasa Veículos Pesados Ltda.  
 BR-153, km 14 - Tel. (062) 283.6363

**Rio Verde** — CEP 75901-970  
 Vespasa Veículos Pesados Ltda.  
 BR-060, km 420 - Tel. (062) 621.3233

**MARANHÃO**  
**Imperatriz** — CEP 65903-390  
 Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
 BR-010, km 1349, n.º 506  
 Tel. (098) 723.1922

**São Luís** — CEP 65051-070  
 Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
 Av. Guajajaras s/n.º - Quadra 65 - Tirinal  
 Tel. (098) 245.1919

**MATO GROSSO**  
**Cuiabá** — CEP 78090-000  
 Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
 BR-364, km 6,5 - n.º 623 - Tel. (065) 361.3260 - 361.3460

**Rondonópolis** — CEP 78745-000  
 Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
 BR-364, km 200 - Dist. Ind. - Tel. (065) 421.3555 - 421.3642

**MATO GROSSO DO SUL**  
**Campo Grande** — CEP 79063-000  
 Moveva Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.  
 Rod. M. da Costa Lima (BR-163), 3341  
 Tel. (067) 787.3277

**Dourados** — CEP 79841-000  
 Moveva Mot. e Veic. de Mato Grosso do Sul Ltda.  
 BR-163, km 9 - Tel. (067) 421.0133

**MINAS GERAIS**  
**Contagem** — CEP 32280-680  
 Itapu Máquinas e Veículos Ltda.  
 Rod. Ferrão Dias, BR-381, n.º 4000 - Tel. (031) 396.1622

**Governador Valadares** — CEP 35044-050  
 Covepe Comércio de Veículos Pesados Ltda.  
 Av. Um. n.º 59 - Vila Isa - Tel. (0332) 21.3130

**Juiz de Fora** — CEP 36085-000  
 Itapu Máquinas e Veículos Ltda.  
 Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 2955  
 Tel. (032) 221.3092 - 221.3694

**Muriae** — CEP 36890-000  
 Covepe Com. de Veículos Pesados Ltda.  
 BR-116, km 706 - Tel. (032) 721.3474 - 721.3444

**Uberlândia** — CEP 38406-267  
 Vespasa Veículos Pesados Ltda.  
 BR-050, km 73 - Tel. (034) 212.2511

**PARÁ**  
**Belém (Ananindeua)** — CEP 67100-000  
 Guatapará Motores e Veículos Ltda.  
 BR-316, km 11, n.º 2807 - Tel. (091) 255.3011

**PARAIBA**  
**João Pessoa (Bayeux)** — CEP 58309-600  
 Novopa Nordeste Veículos para Paraíba Ltda.  
 BR-101, Norte, km 158 - Tel. (083) 232.1686

**PARANÁ**  
**Cascavel** — CEP 85803-650  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
 BR-277, km 588 - Tel. (0452) 23.4611

**Curitiba**  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda. — CEP 82590-400  
 BR-116, km 400, n.º 7484 - Tel. (041) 362.1515  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda. — CEP 81690-300  
 BR-116, km 106,5, n.º 1749 - Tel. (041) 346.2525

**Foz do Iguaçu** — CEP 85854-250  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
 Rua Carlos Sotelo Major, 1011 - J. Jupira  
 Tel. (0455) 22.2022 - 22.2205

**Guarapuava** — CEP 85030-230  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
 BR-277, km 350 - Bairro Trevo - Tel. (0427) 23.7945

**Londrina** — CEP 86025-440  
 Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
 Av. Brasília, 3126 - Tel. (0432) 29.0780

**Maringá** — CEP 87045-000  
 Irmãos Lopes & Cia. Ltda.  
 BR-376, km 120 - Parque Industrial - Tel. (0442) 28.5757

**Pato Branco** — CEP 85503-300  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
 BR-158, km 339 - Tel. (0482) 24.2598 - 24.2841

**Ponta Grossa** — CEP 84062-000  
 Cotrasa Com. de Transp. e Veículos Ltda.  
 Av. Souza Naves, 2601 - Tel. (0422) 22.2366

**PERNAMBUCO**  
**Recife** — CEP 51170-001  
 Novopa Nordeste Veículos de Pernambuco Ltda.  
 Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 2160  
 Tel. (081) 339.3911

**PIAUI**  
**Terezina** — CEP 64022-200  
 Itaim Máquinas e Veículos Ltda.  
 BR-316, km 03, n.º 4785 - Tel. (086) 227.1777 - 227.1767

**RIO DE JANEIRO**  
**Barra Mansa** — CEP 27335-640  
 Equip. Máquinas e Veículos Ltda.  
 Roc. Pres. Dutra, km 265,5 - Tel. (0243) 42-2332

**Rio de Janeiro** — CEP 21535-500  
 Equip. Máquinas e Veículos Ltda.  
 Rod. Presidente Dutra, 2351, km 2 - Pavuna  
 Tel. (021) 474.5040

**RIO GRANDE DO NORTE**  
**Parnamirim** — CEP 59150-000  
 Carajás Veículos Ltda.  
 BR-101, km 109,5 - Tel. (084) 272.2693 - 272.2849

**RIO GRANDE DO SUL**  
**Canoas** — CEP 93202-240  
 Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
 Rua Liberdade, 1051 - Tel. (081) 476.2211

**Carazinho** — CEP 99500-000  
 Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora  
 Av. Flores da Cunha, 5200 - Vila Fay  
 Tel. (054) 331.1122 - 331.1292 - 331.1785

**Caxias do Sul** — CEP 95010-000  
 Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora  
 Av. Júlio de Castilhos, 350 - Tel. (054) 222.5344

**Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora**  
 Av. Júlio de Castilhos, 350 - Tel. (054) 222.5344

**Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora** — CEP 95055-180  
 Rod. BR 116, n.º 12.500 - Tel. (054) 222.5577 - 222.5870

**Eldorado do Sul** — CEP 92990-000  
 Suvesa Super Veic. Ind. Com. Transportes Ltda.  
 BR-116, km 285 - V. Mecianeira - Tel. (051) 481.1900

**Ijuí** — CEP 98700-000  
 Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora  
 BR-285, km 337, s/n.º - Tel. (055) 332.3155

**Lajeado** — CEP 95900-000  
 Brasdiehl S.A. Comercial e Importadora  
 Rod. BR-386, km 341, s/n.º - Tel. (051) 714.1481 - 714.1822

**Palmeira das Missões** — CEP 98300-000  
 Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mepal  
 Rod. RS-569, km 1 - Tel. (055) 342.1770 - 342.1771

**Passo Fundo** — CEP 99001-970  
 Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mevepas  
 BR-285, km 181, Valinhos - Tel. (054) 312.3692 - 312.3000

**Pelotas** — CEP 96070-560  
 Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
 BR-116, km 519,5 - n.º 4646 - Tel. (0532) 23.0144

**Santa Maria** — CEP 97070-160  
 Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
 BR-392, km 351, n.º 2425 - Tel. (055) 222.2544

**São Leopoldo** — CEP 93115-540  
 Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
 Av. Senador Salgado Filho, 2857 - Scharifau  
 Tel. (051) 592.3144

**Uruguaiana** — CEP 97500-162  
 Suvesa Super Veículos Ind. Com. e Transp. Ltda.  
 Rua Dr. Maya, s/n.º B. Cidade Nova  
 Tel. (055) 412.4141 - 412.4994

**Vacaria** — CEP 95200-000  
 Mecânica Comercial e Importadora Ltda. - Mecacil  
 BR-116, n.º 8523 - Tel. (054) 231.1433 - 231.1434

**RONDÔNIA**  
**Porto Velho** — CEP 78900-000  
 Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.  
 BR-364, km 2 - Tel. (069) 222.2766 - 222.1211

**Vilhena** — CEP 78995-000  
 Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.  
 BR-364, Quadra 81 - Setor 06 - Tel. (069) 321.3715

**SANTA CATARINA**  
**Chapecó** — CEP 89801-960  
 Eciba Elétri Diesel Battistella Ltda.  
 BR-282, km 538 - Colonia Cella  
 Tel. (0497) 28.0111

**Concordia** — CEP 89700-000  
 Eciba Elétri Diesel Battistella Ltda.  
 BR-153, km 95 - Tel. (0499) 44.2411 - 44.2556

**Itajaí** — CEP 88311-550  
 Mecânica de Veículos Pícarras Ltda. - Mevale  
 BR-101, km 117 - Tel. (0473) 46.1447

**Joinville** — CEP 89217-001  
 Mecânica de Veículos Pícarras Ltda. - Meville  
 BR 101, km 37 - Tel. (0474) 25.2597 - B. Costa e Silva

**Lages** — CEP 88514-400  
 Eciba Elétri Diesel Battistella Ltda.  
 BR 116, km 248 - Área Industrial - Tel. (0492) 22.3411

**Pícarras** — CEP 88380-000  
 Mecânica de Veículos Pícarras Ltda. - Mevepi  
 Rod. BR-101, km 101 - Tel. (0473) 45.0577 - 45.0776

**Tubarão** — CEP 88708-352  
 Sobrave Soc. Brasileira de Veículos Ltda.  
 BR 101, km 335. B. Humaitá - Tel. (0486) 22.3511 - 22.3132

**SÃO PAULO**  
**Araçatuba** — CEP 16021-000  
 Transcam Comércio de Veículos Ltda.  
 Rua Marcos Toquetão, 50  
 Tel. (0186) 23.2118

**Araçuaia** — CEP 14808-095  
 Tarral Filhos & Cia. Ltda.  
 Av. Tarral, 1086 - Rod. W. Luis, km 269  
 Tel. (0162) 22.5766 - 22.5800

**Bauru** — CEP 17001-970  
 Transcam Comércio de Veículos Ltda.  
 Rod. Marechal Roncon, km 336  
 Tel. (0142) 23.2944

**Caçapava** — CEP 12280-000  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Rod. Presidente Dutra, km 131  
 Tel. (0122) 52.1611 - 52.1645

**Guarulhos** — CEP 07034-906  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Rod. Presidente Dutra, km 228,1 - Tel. (011) 940.2422

**Mariília** — CEP 17520-010  
 Transcam Comércio de Veículos Ltda.  
 Rua Alcides Nunes, 1020 - Tel. (0144) 22.4144

**Osasco** — CEP 06298-190  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Av. Presidente Kennedy, 2559 - Tel. (011) 705.9900

**Ouro Preto** — CEP 19900-000  
 Moveva Motores e Veículos de São Paulo S.A.  
 Rod. Raposo Tavares, km 379,5  
 Tel. (0143) 22.2933 - 22.2521

**Presidente Prudente** — CEP 19067-550  
 Moveva Motores e Veículos de São Paulo S.A.  
 Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 569,4  
 Tel. (0182) 21.4522

**Registro** — CEP 11900-000  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 BR-116, km 449 - Tel. (0138) 21.1711

**Ribeirão Preto** — CEP 14077-210  
 Escandinávia Veículos Ltda.  
 Av. Brasil, 3939 - V. Anhangüera, km 318  
 Tel. (016) 626.9900 - 626.9910

**São André** — CEP 09220-570  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Av. dos Estados, 2257 - Utinga - Tel. (011) 447.2755

**Santos** — CEP 11090-001  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Marginal direita da Via Anchieta, 2645  
 Tel. (0132) 30.2978 - 30.2980

**São José do Rio Preto** — CEP 15057-430  
 Tarral Filhos & Cia. Ltda.  
 Av. Tarral, 3210 - Tel. (0172) 24.0200

**São Paulo** — CEP 04247-020  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Av. Raimundo Pereira Magalhães, 1780 - B. Piqueri  
 Tel. (011) 876.4777

**Sorocaba** — CEP 18001-970  
 Codema Comercial e Importadora Ltda.  
 Rod. Raposo Tavares, km 102 - B. Vossoroca  
 Tel. (0152) 21.1611

**Sumaré** — CEP 13177-070  
 Quinta Roda Máquinas e Veículos Ltda.  
 Via Anhangüera, km 114,5 - Tel. (0192) 64.1890

**SERGIPE**  
**Araçajú (Nossa Senhora do Socorro)** — CEP 49160-000  
 Moveva Motores e Veículos do Nordeste S.A.  
 BR-101, km 93 - Tel. (079) 224.2184 - 224.1204

**TOCANTINS**  
**Guapui** — CEP 77402-210  
 Vespasa Veículos Pesados Ltda.  
 BR-153, km 624 - Tel. (063) 851-1440 - 851-1564

## MOTORES

**ALAGOAS**  
**Maceió** — CEP 57061-000  
 Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
 Av. Duval de Goes Monteiro, 7777  
 Tel. (082) 324.1926 - 324.1851

**AMAZONAS**  
**Manaus** — CEP 69073-040  
 Arapaima Motores e Veículos Ltda.  
 Av. Pres. Costa e Silva, 95 - B. Crespo  
 Tel. (092) 237.4043 - 237.5710

**BAHIA**  
**Salvador** — CEP 41150-170  
 Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
 BR-324, km 10 - Retiro - Tel. (071) 244.3344

**CEARÁ**  
**Fortaleza** — CEP 60165-082  
 Ceauto Motores Peças e Serviços Ltda.  
 Av. da Abolição, 4140 - Tel. (085) 263.1166

**ESPIRITO SANTO**  
**Vitória (Viana)** — CEP 29135-000  
 Venac Veículos Nacionais Ltda.  
 BR-262, km 9 - Tel. (027) 336.8353

**MARANHÃO**  
**Imperatriz** — CEP 65903-390  
 Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
 BR 010, km 1349, n.º 506  
 Tel. (098) 723.1922

**São Luís** — CEP 65051-070  
 Alpha Máquinas e Veículos do Nordeste S.A.  
 Av. Guajajaras s/n.º - Quadra 65 - Tirinal  
 Tel. (098) 245-1919

**MATO GROSSO**  
**Cuiabá** — CEP 78080-000  
 Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
 Av. Fernando Correa da Costa, 5.221  
 Tel. (065) 661.1605

**MINAS GERAIS**  
**Belo Horizonte** — CEP 31150-170  
 Euminas Máquinas e Equipamentos Ltda.  
 R. Itapetinga, 4086 - Tel. (031) 441.2400

**PARÁ**  
**Ananindeua** — CEP 67100-000  
 Guatapará Motores e Veículos Ltda.  
 BR-316, km 11, n.º 2807 - Tel. (091) 255.3011

**PARANÁ**  
**Curitiba** — CEP 82530-040  
 Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
 Rua Frei Orlando, 1453 - Alto Cajuru - Tel. (043) 262.4323

**PERNAMBUCO**  
**Abreu e Lima** — CEP 53420-000  
 Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
 Estr. PE 18, km 1 - Distr. Ind. Paulista - Tel. (081) 542.1222

**Recife** — CEP 50750-000  
 Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
 Estrada dos Remédios, 1462 - Tel. (081) 445-2855

**RIO DE JANEIRO**  
**Rio de Janeiro** — CEP 21041-020  
 Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
 Av. Paris, 408 - Bonsucesso - Tel. (021) 280.6346

**RIO GRANDE DO NORTE**  
**Natal** — CEP 59063-000  
 Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
 Rua Senador Salgado Filho, 1904 - Tel. (084) 831.0611

**RIO GRANDE DO SUL**  
**Porto Alegre** — CEP 91110-000  
 Orbis S.A. Indústria e Comércio  
 Av. Assis Brasil, 4750 - Tel. (051) 344.1822

**Rio Grande** — CEP 96200-410  
 Orbis S.A. Indústria e Comércio  
 R. Francisco Campelo, 465 - Tel. (0532) 32.5373 - 32.6641

**RONDÔNIA**  
**Porto Velho** — CEP 78900-000  
 Arapaima Porto Velho Motores e Veículos Ltda.  
 BR-364, km 2, s/n.º - Tel. (069) 222.2766 - 222.1211

**Vilhena** — CEP 78995-000  
 Arapaima Vilhena Motores e Veículos Ltda.  
 BR-364 - Quadra 81 - Setor 06 - Tel. (069) 321.3715

**SANTA CATARINA**  
**Itajaí** — CEP 88301-030  
 Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
 Rua Dr. Pedro Ferreira, 180 - Tel. (0473) 44.5079

**SÃO PAULO**  
**Pedernheiras** — CEP 17280-000  
 Estaleiros Centro-Oeste S.A.  
 Barranca Rio Tietê s/n.º - Tel. (0142) 52.3166 - 52.3087

**Presidente Epitácio** — CEP 19470-000  
 Estaleiro Centro Oeste S.A.  
 Barranca do Rio Paraná, s/n.º  
 Tel. (0182) 81.2344 - 81.2023

**São Paulo** — CEP 05318-000  
 Maquigeral Ind. Com. Máquinas Ltda.  
 Rua Baumann, 1246 - V. Humberguesa  
 Tel. (011) 261.9888

**SERGIPE**  
**Araçajú** — CEP 49085-100  
 Leon Heimer Indústria e Comércio Ltda.  
 Av. Chanceler Cavalcão Aranha, n.º 2020 - B. Vermelho  
 Tel. (079) 224.5124 - 224.6256

## Representantes Latinoamérica

**BOLÍVIA**  
**São Cruz de la Sierra**  
 Coral Corporación Automotriz Ltda.  
 km 3 Carretera Norte - Casilla 3571  
 Tel. (005913) 42.1444.42.1555.42.1800.42.2229.42.1091  
 Telex 4361 - Telefax (005913) 42.0677

**CHILE**  
**Santiago**  
 Kleinkopf Autos S.A.  
 Alameda 333  
 Tel. (00562) 639.3055.639.3056.639.3057  
 Telex 340022 - Telefax (00562) 639.2197  
 Scania Servicios S.A.  
 Vicuna Mackenna, 1796  
 Tel. (00562) 555.3496.555.2644.555.0480  
 Telefax (00562) 555.1945

**COSTA RICA**  
**San José**  
 Eurobus S.A.  
 Calle 40, Avenidas 5 y 7 P.O. Box 33.1005 - Barrio Mexico  
 Tel. (00506) 21.7037 - Telefax (00506) 57.1321

**ECUADOR**  
**Quito**  
 Mecanos S.A.C.  
 Av. de las Americas (Ed. Mecanos) Apartado 5608  
 Tel. (005934) 289100  
 Telex 43264 - Telefax (005934) 280351

**NICARÁGUA**  
**Managua**  
 NIMAC - Nicaragua Machinery Company  
 km 7,5 Carretera Norte Apartado 469  
 Tel. (005052) 31.151 a 31.159  
 Telex 1058 - Telefax (005052) 31.541.31.661

**PANAMÁ**  
**Panamá 5**  
 Euro Motor S.A.  
 Via Simon Bolívar-Ed. Euro Motor Frente al Ed. 16 de Marzo  
 de la Caja de Seguro Social P.O. Box 8821  
 Tel. (005077) 61.4317.61.4265 - Telefax (005077) 61.4233

**PARAGUAI**  
**Assunção**  
 Diesa S.A.  
 Av. Eusebio Ayala, km 4,5 - Casilla de Correo 2523  
 Tel. (0059521) 5



# "EU CONHEÇO CADA PALMO DESTE CHÃO!"

A qualquer momento, em qualquer lugar, nas ruas e estradas do Brasil, você cruza com um Scania. São caminhões pesados transportando cargas essenciais ou ônibus levando gente num ir e vir sem fim por esse País afora. É a presença constante da Scania na vida brasileira, neste momento em que chegamos a mais um marco histórico: 100.000 veículos Scania produzidos no



**100.000°  
SCANIA  
BRASIL**

Brasil. São caminhões e ônibus de primeiro mundo, com avançada tecnologia e que, ao longo de nossos 36 anos de Brasil, mudaram profundamente o conceito e o perfil do transporte rodoviário do País.

Agora, a marca dos 100.000 veículos produzidos é um novo ponto de partida para nós, rumo ao futuro. Rumo ao Brasil do Scania 100.001, 100.002, 100.003...

**TRANSPORTANDO O DESENVOLVIMENTO**