



❖❖❖

*No Brasil a fabricação artesanal do primeiro ônibus é atribuída aos imigrantes italianos e irmãos Luiz e Fortunato Grassi. Em 1904 eles fabricavam carruagens em São Paulo e em 1911 encarroçaram o chassis de um Ford Modelo T.*

❖❖❖

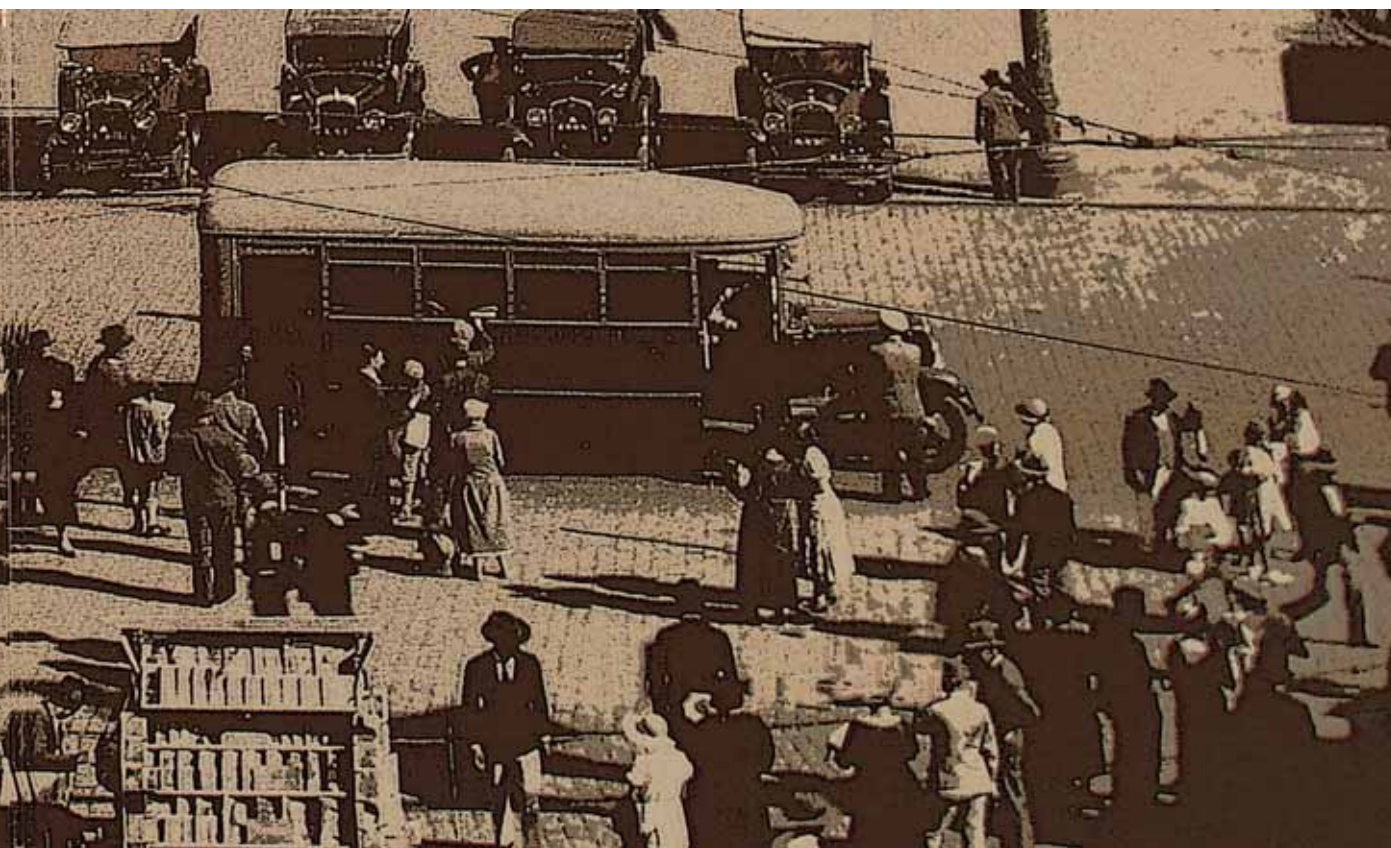
O Brasil é o maior fabricante mundial de ônibus, tendo fechado 2005 com a produção de 35.266 unidades, das quais 27.860 de ônibus urbanos, resultado 22,6% maior que o de 2004.

Há quem diga que a história dos ônibus, parecidos com o que conhecemos hoje, começa em 1895, quando o alemão Karl Benz constrói o primeiro ônibus com motor a explosão de que sem tem notícia. Outros preferem vincular sua criação à etimologia da palavra, derivada de omnibus - que em latim quer dizer para todos -, e consideram 1672 como seu marco de origem, quando é concedida a primeira permissão para exploração de transporte coletivo em Paris.

Na França reinava o Rei Sol,

Luís 14, e no Brasil, 172 anos após o descobrimento, os holandeses de Maurício de Nassau já haviam retornado para sempre à Europa, com a promessa de nunca mais voltar, naturalmente depois de receber gorda indenização de 4 milhões de cruzados de Portugal.

A história do ônibus no Brasil começa em 1837, com a chegada ao Rio de Janeiro de ônibus de dois andares, importado da França e, naturalmente, puxado por burros. No ano seguinte ali seria fundada a primeira empresa de transporte coletivo do País, a Companhia de Omnibus, sempre puxados por burros. Só muito mais tarde, em 1900, o transporte coletivo entraria na modernidade com a instalação, em São Paulo, da primeira linha de bondes elétricos, operados pela The



São Paulo Tramway, Light & Power Co. Ltda, que obviamente nada tinham a ver com os ônibus a motor de explosão e rodas de borracha maciça - da Daimler-Motoren-Gesellschaft - que em 1905 começaram a circular pioneiramente em Berlim e Paris e depois se espalharam pelo mundo. Isoladamente empresários pioneiros importaram exemplares de ônibus europeus que foram utilizados no Rio e em São Paulo. Mas só em 1923 o Rio veria sua primeira empresa regular de ônibus, e São Paulo no ano seguinte.

No Brasil a fabricação artesanal do primeiro ônibus é atribuída aos imigrantes italianos e irmãos Luiz e Fortunato Grassi. Em 1904 eles fabricavam carruagens em São Paulo e em 1911 encarroçaram o chassi de um Ford Modelo T, produzin-

do o que é considerado o primeiro ônibus brasileiro. Até 1970, quando encerrou suas atividades, a Grassi foi um dos mais importantes encarroçadores de ônibus do País.

Em 1932 a General Motors lança o primeiro ônibus com carroceria fabricada no Brasil e dezesseis anos depois, já depois da Segunda Guerra, lançaria a primeira carroceria inteiramente metálica, 100% nacional. Até os anos 50 o País importou milhares de chassis - que foram encarroçados localmente - além de ônibus montados. Por exemplo: data de 1934 o primeiro ônibus Volvo importado, o B-1, e marcaram época os GM Coach urbanos e os Parlour Coach rodoviários.

As primeiras importações volumosas de chassis curtos de caminhões, adaptados para ônibus, foram feitas em 1950,



*Entrou para a história  
o papa-filas da FNM,  
criado em 1950.*

*Na verdade um chassi de  
carreta encarroçado que,  
isolada do motorista, era  
tracionada por um cavalo-  
mecânico Fenemê.*



*Ônibus Mercedes-Benz  
movido a gás natural.*



primeiramente no Rio, por Alfred Juzykowski (veja o capítulo Os caminhões). Uma das principais utilizações desses chassis leves, para caminhões de seis toneladas, era na fabricação de lotações, microônibus que marcaram época no transporte urbano, principalmente do Rio. O sucesso do negócio leva Juzykowski a instalar linha de montagem também em São Paulo e a fundar, em 1953, a Mercedes-Benz do Brasil. Em 1956 é construída a fábrica em São Bernardo do Campo, SP, iniciando a produção.

Mas a primeira indústria produtora de ônibus nacionais a entrar nos registros da Anfavea é a Fábrica Nacional de Motores. Segundo o livro Indústria Automobilística Brasileira, editado pela Anfavea em 1960, a empresa de economia mista, controlada pelo governo federal, lança em 1951 o primeiro ônibus FNM, antes do caminhão, que viria um ano depois, com 84% do seu peso nacionalizado. Entrou para a história - mais como curiosidade do que como eficiência em transporte coletivo - o modelo denominado papa-filas da FNM, criado em 1950. A CMTC chegou a ter

frota de cinquenta desses ônibus-reboque. O curioso ônibus tinha grande carroceria para passageiros, na verdade um chassi de carreta encarroçado que, isolada do motorista, era tracionada por um cavalo-mecânico Fenemê.

Já a Mercedes-Benz começa a produzir em 1958 e revoluciona o mercado lançando o ônibus O-321 - a princípio batizado de integral e depois, monobloco -, que já saía de fábrica encarroçado. Tinha motor traseiro, o que o tornava mais silencioso, e design moderno para a época. Uma das árduas tarefas da Mercedes na época era convencer as empresas de ônibus das vantagens do motor diesel, cuja manutenção acreditava-se mais cara e complicada que dos a gasolina. Vale lembrar que a FNM também lançou, em 1959, ônibus monobloco com motor traseiro que não teve muita saída.

Em 1958 é a vez da Scania-Vabis vender 138 chassis de ônibus com 56,7% de nacionalização.

A Volkswagen só chegaria ao mercado de ônibus 29 anos depois, em 1987, depois de o Grupo Volkswagen ter adquirido 67% do controle da Chrysler Motors do Brasil, em 1979. A Volkswagen não fabricava caminhão ou ônibus na Alemanha e inicia produzindo o microônibus 7.90 e posteriormente o 8.140 CO urbano.

Vale ressaltar que a GM entrou no negócio de ônibus em 1957, saindo em 1986, e a Ford em 1992, com a Autolatina, encerrando a fabricação de chassis de ônibus seis anos após.

A Volvo chega ao Brasil em 1933 importando carros, ônibus e caminhões. Nos anos 70 instala fábrica no País e em 1977 assenta a pedra fundamental da fábrica de Curitiba, PR, que seria inaugurada em 1980. Mas

# Onde é mesmo a próxima entrega?

SADA Transportes,  
mais de 6 milhões de  
veículos transportados.

SADA Transportes,  
a maior empresa de  
transportes de veículos  
da América Latina,  
comemora os 50 anos da  
indústria automobilística,  
preparada para os novos  
desafios do futuro.



**SADA, 30 anos de experiência  
em transporte e armazenagem.**



(31) 3529 9621  
[www.sada.com.br](http://www.sada.com.br)



Uma das árduas  
tarefas da Mercedes  
na época era convencer  
as empresas de ônibus  
das vantagens do  
motor a diesel, cuja  
manutenção acreditava-se  
mais cara e complicada  
que a dos a gasolina.

em 1979 monta seu primeiro veículo, um chassi de ônibus B 58. Em 1992 sua produção de ônibus atinge o pico, 1.982 unidades, recorde que só seria quebrado em 2005, com 2.023 ônibus fabricados, dos quais vendeu 119 no mercado interno e exportou 1.894 unidades, ou 93,62% do total.

Em 1997, dez anos depois da entrada da Volkswagen Caminhões e Ônibus surge a Agrale e três anos depois a Iveco, empresa do Grupo Fiat.

Com fábrica em Caxias do Sul, RS, a Agrale começa timidamente a produzir ônibus em 1996 - cinco, em comparação com 450 caminhões - mas já em 1999 coloca no mercado 1.459 unidades, numa produção que atingiria o pico em 2004, com 4.591 ônibus, contra 743 caminhões. Em 2005 produziu 4.343 caminhões e 816 ônibus.

A Iveco foi criada na Europa em 1975 a partir da fusão de três empresas: Fiat Veicoli Industriali S.p.A. na Itália, Unic na França e Magirus Deutz AG na Alemanha. A Iveco anunciou sua vinda para o Brasil em setembro de 1997, iniciando o estabelecimento de rede própria de concessionários e a construção de sua fábrica em Sete Lagoas, MG. A fábrica de Sete Lagoas de caminhões, ônibus e comerciais leves foi inaugura-

da em novembro de 2000, quando começa a produzir chassis, alcançando o pico de produção de 773 unidades em 2003. Em 2005 suas vendas internas de ônibus nacionais e importados alcançaram 338 unidades, ano em que exportou 337.

Maior fabricante de ônibus do Brasil em 2005 a Daimler-Chrysler produziu 16.664 ônibus Mercedes-Benz, seguida pela Volkswagen, 5.674, Agrale, 4.343, Scania, 2.150, Volvo, 2.023, e Iveco, 337.

## Vendas e exportações

Em 2005 as maiores vendas de ônibus nacionais ao mercado interno foram da Daimler-Chrysler, 15.358, seguida da Volkswagen, 3.511, Agrale, 2.869, Scania, 902, Iveco, 338, e Volvo, 119. As empresas que cresceram em 2005 foram Scania, 56,6%, e Iveco, 7,3%.

Quem mais exportou ônibus em 2005 foi a Daimler-Chrysler, 12.332, seguida da Volvo, 1.894, Volkswagen, 1.737, Agrale, 1.416, Scania, 1.227, e Iveco, 337. Em 2005, produzem chassi e conjunto de força de ônibus no Brasil a Agrale, DaimlerChrysler (Mercedes-Benz), Iveco, Scania, Volkswagen e Volvo. O encarroçamento é feito por outro segmento econômico, que tem como entidade maior a Fabus.

As exportações pelas montadoras envolvem tanto conjunto chassi/plataforma e conjunto de força, para serem acabados no país de destino, como também a exportação de ônibus completos, o que é feito pelas empresas associadas à Fabus.



O VolksBus articulado  
produzido pela  
Volkswagen Caminhões e Ônibus.



**SCANIA**  
A marca que você quer.

RINO

**ANFAVEA.  
Há 50 anos  
evoluindo na  
velocidade do  
mercado.**

# SCANIA

Uma homenagem da Scania ao 50º aniversário da Anfavea - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Meio século estudando o mercado e defendendo os interesses de seus associados.

[www.scania.com.br](http://www.scania.com.br)

