

Maio, 1952. Conjuntura Econômica testemunha o nascimento da estratégica indústria de fabricação de ônibus e revela:

"Atualmente, as maiores fábricas de carroçarias de ônibus estão localizadas no Distrito Federal (Rio de Janeiro) e São Paulo, encontrando-se também em funcionamento algumas menores, principalmente no Rio Grande do Sul."

Acrescentava C E:

"Duas dessas fábricas – Carbrasa e General Motors do Brasil – já estão construindo carroçarias inteiramente metálicas, enquanto permanecem ainda no estágio da carroçaria mista – estrutura de madeira chapada a aço.

Na fabricação das carroçarias, tanto mistas como metálicas, a concorrência da matéria-prima estrangeira é bem pequena, estando representada apenas por tubos e tiras de aço inoxidável e alguns perfis de alumínio."

Mas em que pese à expansão da indústria automobilística (ônibus) o volume produzido era inferior às necessidades do mercado interno. De fato, embora a produção viesse crescendo nos últimos seis anos, a utilização dos ônibus como meio de transporte

Conjuntura

Há 35 anos

A morte do pau-de-arara

havia crescido substancialmente, passando de 4.730 unidades (1946) a 16.300 em 1951. Além disso, 1/4 da frota já havia atingido a faixa dos cinco ou seis anos de uso. Ou seja, estava obsoleta. Para a indústria nacional de ônibus, as perspectivas de crescimento eram excepcionais por volta de

1952, como testemunha Conjuntura:

"Como vimos, o crescimento vegetativo dos ônibus em tráfego no país tem-se processado na média de 2 mil unidades anuais, cifra que, pelo menos durante os próximos dois anos, permanecerá de certo inalterada, pois, além das

necessidades citadinas não estarem ainda satisfeitas, o tráfego rodoviário interestadual tende a expandir-se acentuadamente, com a inauguração de rodovias modernas como a Presidente Dutra. Com o número de veículos que requereu substituição imediata (4 mil), necessitará o Brasil, nos próximos dois anos, de cerca de 8 mil ônibus, para fazer face ao consumo normal e à renovação de material rodante."

Monoblocos & pau-de-arara

A informação da revista antecipava a breve fabricação no País dos chamados ônibus monobloco. "A carroçaria desses veículos, inspirada na técnica aeronáutica, oferece maiores vantagens que a do tipo tradicional – carroçaria montada sobre o chassis. No tipo da construção monobloco, a carroçaria e o chassis apresentam-se como uma só unidade, na qual estão adaptados os órgãos motores e os de suspensão, o que oferece ao conjunto grande rigidez."

Brevemente boa parte do transporte de passageiros que era feito em caminhões passaria aos ônibus. De fato, graças à indústria automobilística que estava nascendo, os caminhões pau-de-arara estavam morrendo.

Produção brasileira de carroçarias de ônibus

Fábricas	Unidades	
	1951	1952*
Carbrasa (DF)	96	360
Cermava (DF)	180	240
Continental (SP)	130	300
Brasina (SP)	250	300
Grassi (SP)	215	420
General Motors (SP)	280	350
Gaio (SP)	480	600
Otto (RS)	85	120
Elisrio (RS)	60	100
Total	1.756	2.790

*Estimativa.

