

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**A CONTRIBUIÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS PARA A  
CONTÍNUA REDEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA**

**RONALDO GOULART DUARTE**

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE  
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO  
GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS.

**Orientador: Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu**

**Rio de Janeiro  
2001**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**A CONTRIBUIÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS PARA A  
CONTÍNUA REDEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA**

**RONALDO GOULART DUARTE**

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE  
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO  
GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS.

APROVADA:

---

Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu  
(Presidente da Banca)

---

Prof. Dr. Roberto Lobato Corrêa

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Susana Mara Miranda Pacheco

Rio de Janeiro  
2001

DUARTE, Ronaldo Goulart

A contribuição dos transportes públicos para a contínua redefinição da centralidade de Madureira/Ronaldo Goulart Duarte. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001.

xvi, 412p.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro/PPGG, 2001

Bibliografia: p. 253-259

1. Transportes Urbanos – Rio de Janeiro (cidade) – Teses. 2. Descentralização Urbana – Teses. 3. Subcentros Funcionais – Teses. I. UFRJ/PPGG.

*Ao Rei dos Séculos, toda a honra e toda a glória...*

À Fatinha, esposa-amiga que soube compreender a importância deste trabalho e ser solidária em todo o percurso.

À Rute e Renata, as meninas dos meus olhos e da minha vida.

Aos meus pais, Nilton e Palmyra, pelo apoio incondicional e imediato em todos os momentos que precisei.

Ao Maurício, um amigo, cuja orientação competente e objetiva transmitiu a segurança e a tranquilidade que precisei para realizar esta dissertação.

## **AGRADECIMENTOS,**

Ao Prof. Roberto Lobato Corrêa pelo inestimável aprendizado proporcionado nos cursos que ministrou no campo da Geografia Urbana, os quais incluíam conversas, orientações e sugestões valiosas voltadas especificamente para a temática de cada pós-graduando. Sua incansável dedicação e genuíno interesse foram lastro fundamental para a estruturação deste trabalho.

Aos demais professores do curso de pós-graduação em geografia da U.F.R.J., os quais, de diferentes maneiras, contribuíram para minha formação e para as idéias apresentadas nesta dissertação.

Aos senhores José Carlos Martins, Sérgio Meirelles e Carlos Bortone, os quais ocupavam, no final de 1999, respectivamente os cargos de Presidente, Assessor de Comunicação Social e Diretor Técnico da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos, pelo livre acesso aos arquivos da instituição e pelo constante e irrestrito apoio ao longo de todo o tempo que realizei a pesquisa naquele órgão.

Ao Sr. Eurico Divon Galhardi, vice-presidente da N.T.U., Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos, empresário do setor de transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro, além de estudioso e profundo conhecedor da história dos ônibus no Brasil, e que compartilhou todo o material disponível, recebendo-nos em diversas ocasiões para conversar e trocar idéias sobre o setor.

À professora Marta Foeppe Ribeiro, do Departamento de Geografia da UERJ, pelas sugestões e apoio concernentes à confecção dos mapas que integram esta pesquisa.

À UERJ e aos colegas do DCHIS-CAP pela liberação parcial de minha carga horária para cumprimento dos créditos e levantamento dos dados.

Aos colegas da Coordenação de Estudos Sociais do CEFET pela redução informal de minha carga horária em sala de aula durante a fase dos créditos.

Aos funcionários da Biblioteca da ALERJ pelo apoio solícito na tarefa de fazer o levantamento da legislação pertinente à temática.

Aos funcionários da Biblioteca Nacional, setor de periódicos e microfilmagem, agradeço pelo auxílio no levantamento de informações que foram imprescindíveis para este trabalho.

Aos funcionários do PPGG pelo carinho e profissionalismo demonstrados ao longo do curso.

A todos os meus amigos que me apoiaram e incentivaram neste projeto, a minha mais profunda e sincera gratidão.

## RESUMO

Neste trabalho realizamos uma investigação das mudanças na centralidade de Madureira ao longo do tempo, correlacionada com a acessibilidade proporcionada pelos diferentes meios de transporte que, sincrônica e/ou diacronicamente, serviram de suporte físico para os fluxos de pessoas com foco no bairro.

Nesta investigação, tentou-se fugir do equívoco de naturalizar a rede de transporte, conferindo-lhe uma autonomia que essa materialidade não possui, uma vez que é da sociedade que emanam os impulsos que dão forma e conteúdo ao sistema de transporte.

Dessa forma, buscamos considerar em nossa análise um conjunto de fatores que permitem compor um quadro mais completo e elucidativo sobre a temática em tela, abrangendo aspectos como os atributos técnicos das redes de transporte, os agentes sociais envolvidos e mesmo a percepção que a população tinha de cada meio de transporte em diferentes momentos históricos.

A partir dessa ótica, o cerne da proposta é avaliar o peso relativo dos diferentes meios de transporte para o afluxo de pessoas em direção ao subcentro de Madureira nas décadas de 1940, 1950 e 1960, no bojo do processo de descentralização das atividades comerciais na cidade do Rio de Janeiro e das mudanças nos padrões de circulação na cidade.

## ABSTRACT

This dissertation examines the changes that have occurred through time in the centrality of Madureira, an important commercial subcenter of Rio de Janeiro. Our aim is to relate the emergence of the subcenter to the increasing degrees of accessibility provided by different means of transportation. An effort is made to avoid "naturalizing" the transportation network, as if it had a supreme power to structure space. It is society that is the sole responsible for this.

The study begins with a discussion of the technical dimension of the transportation network, of the social agents involved in it, and of the changing perceptions shared by the population with regard to each mode of transportation. In the subsequent chapters, we evaluate the growing/declining importance of these different modes to the emergence of the subcenter, focussing attention on the period 1940-1970. The analysis follows a contextual approach and relates the emergence of the subcenter to the overall process of urban decentralization of Rio de Janeiro City and to the changing patterns of intra-urban circulation.



## Sumário

<b>I – Introdução</b>	1
<b>II – Transportes e a proposta de “reconstrução” dos espaços geográficos do passado</b>	12
2.1 – A Geografia dos Transportes no âmbito da epistemologia geográfica: breves considerações	12
2.2 – A Geografia e o instrumental teórico para se “enxergar” o passado.	15
2.3 – Os transportes no âmbito do esforço de reconstrução das geografias do passado	19
2.3.1 – As redes de transporte urbano: componente importante da materialidade artificial constituinte do espaço intra-urbano	19
2.3.2 – As redes de transporte urbano e os sistemas de ações	25
2.3.3 – A dimensão simbólica dos transportes	29
2.3.4 – Um breve comentário sobre a questão da escala do fenômeno	32
<b>III - O processo de descentralização das atividades terciárias na cidade do Rio de Janeiro: um quadro sinótico de referência</b>	34
3.1 – As temporalidades mais gerais nas quais se desenrola o processo de descentralização comercial na cidade do Rio de Janeiro	34
3.1.1 – O tempo do mundo	34
3.1.2 – O tempo do Estado-nação e seus impactos sobre o tempo do lugar	38
3.2 – As sociedades, seus meios de transporte e o processo de descentralização: algumas considerações	41
3.2.1 - A cidade pré-industrial	43
3.2.2 - A Revolução Industrial, os novos meios de transporte e as mudanças na organização interna da cidade capitalista	46
3.2.3 - Os novos sistemas técnicos, as mudanças sociais e a cidade flexível.	53
3.3 - O sítio da cidade do Rio de Janeiro e sua contribuição ao processo de configuração do espaço urbano e do sistema de transporte carioca	62

<b>IV- Madureira: importância da sua posição relativa na fase anterior à II Guerra</b>	68
4.1 - A centralidade de Madureira-Cascadura, no âmbito da circulação anterior ao trilhos.	69
4.2 – Trens e bondes: novos sistemas técnicos, novos fluxos, novas centralidades.	81
4.3 – Os novos sistemas técnicos de transporte, no âmbito do processo de expansão da cidade do Rio de Janeiro, em particular nos subúrbios	87
4.4 - Os anos 30 e os fatores que propiciaram a subsequente constituição de Madureira como subcentro	97
4.4.1 – A partir de quando Madureira pode ser considerado um subcentro?	97
4.4.2 – A dinâmica urbana da cidade do Rio de Janeiro e os fatores que permitiram a consolidação do centro funcional de Madureira	105
4.4.3 – O desenvolvimento de um fixo fundamental para Madureira: o Mercado	109
4.4.4 – O panorama de Madureira no final dos anos 30	117
4.5 – Conclusão do capítulo	119
<b>V – Os padrões de circulação de pessoas que afetavam o bairro de Madureira no final da década de 30 e na primeira metade dos anos 40.</b>	122
5.1 – A importância do trem	122
5.2 – O Bonde em Madureira	128
5.3 – Os ônibus em Madureira na primeira metade da década de 40	135
5.3.1 – O surgimento dos ônibus no Rio de Janeiro: uma sinopse	135
5.3.2 – Os ônibus em Madureira no período até 1945	137
5.4 – Um balanço geral e comparado dos transportes em Madureira na primeira metade dos anos 40	149
5.5 – O papel dos agentes sociais que controlavam os transportes cariocas no período 1937-45	156

<b>VI – O pós-guerra e as novas temporalidades que alteraram o sistema de transportes da cidade do Rio de Janeiro e a centralidade de Madureira.</b>	162
6.1 – O pós-guerra e o declínio do transporte sobre trilhos	162
6.1.1 – O declínio dos trens	162
6.1.2 – O declínio dos bondes	165
6.2 – A expansão do transporte rodoviário urbano	169
6.2.1 – O rodoviarismo e os tempos do mundo e do Estado-Nação	170
6.2.2 – O rodoviarismo e o tempo do lugar: as políticas locais que favoreceram a expansão do sistema urbano de transporte rodoviário	172
6.2.3 – Outros fatores que explicam a explosão do transporte coletivo rodoviário no Rio de Janeiro dos anos 50	174
6.3 – A expansão do subcentro de Madureira nos anos 50 e o papel dos ônibus para a sua centralidade.	180
6.3.1 – O crescimento do subcentro.	180
6.3.2 – O crescimento e a mudança das linhas de transporte rodoviário que serviam ao bairro, ao lado do declínio do transporte sobre trilhos.	182
6.3.3 – Uma nova opção de transporte coletivo rodoviário ganha força no pós-guerra: os lotações.	198
6.3.4 – A área de influência do subcentro de Madureira e a rede de linhas de ônibus focadas no bairro em 1960.	203
6.4 – Algumas conclusões.	208
<b>VII – Os anos de 1960, a primazia do transporte rodoviário e a construção de uma nova centralidade para Madureira.</b>	210
7.1 – A extinção dos bondes	210
7.2 – O declínio das ferrovias suburbanas	211
7.3 – O transporte rodoviário assume a primazia dos deslocamentos e redefine a circulação e as centralidades na cidade do Rio de Janeiro	213
7.3.1 – A opção rodoviária enquanto uma política de Estado: justificativas	213

7.3.2 – A opção rodoviária enquanto política de Estado: sua implementação	218
7.3.3 – Madureira: expressão das renovadas centralidades proporcionadas pela transição para o transporte coletivo rodoviário na cidade do Rio de Janeiro	229
7.3.4 – Algumas conclusões a respeito do sistema rodoviário de transporte coletivo do Rio de Janeiro dos anos de 1960 e a centralidade de Madureira	243
<b>VIII – Conclusões</b>	245
<b>Documentação</b>	251
<b>Bibliografia</b>	253
<b>Anexos</b>	
<b>Anexo 1</b> – Itinerários das linhas de bondes e ônibus que passavam por Madureira – 1941-1970	
<b>Anexo 2</b> – Legislação referente aos ônibus e lotações na cidade do Rio de Janeiro.	
<b>Anexo 3</b> – Entrevistas	
<b>Anexo 4</b> – Modelos do formulário de “Levantamento de Empresa” do BTC.	
<b>Anexo 5</b> – Tabela com o número de linhas ligando cada bairro da cidade diretamente a Madureira de 1941 a 1970	

## Índice de Tabelas

Tabela 4.1 -	Densidades demográficas brutas por Km <sup>2</sup> segundo as freguesias (1906-1920)	88
Tabela 4.2 -	Passageiros transportados por ferrovia no Rio de Janeiro	90
Tabela 4.3 -	Números totais de passageiros segundo as estações da EFCB de 1886 a 1896	91
Tabela 4.4 -	O processo de loteamento em Anchieta e municípios da Baixada Fluminense	106
Tabela 4.5 -	Dados prediais nos subúrbios cariocas - 1941	118
Tabela 5.1 -	Empresas e linhas de ônibus em Madureira - 1937	137
Tabela 5.2 -	Total de passageiros em transporte público por modalidade (em milhões de passageiros e percentuais) - 1940	149
Tabela 5.3 -	Movimento mensal de passageiros nas principais estações da EFCB (exceto a Central) - 1940	150
Tabela 5.4 -	Movimento de passageiros nos bondes da cidade do Rio de Janeiro em 1940	151
Tabela 5.5 -	Número de passageiros transportados nas linhas de ônibus que passavam em Madureira no ano de 1940	155
Tabela 5.6 -	Passageiros transportados em linhas de bondes e ônibus	156
Tabela 6.1 -	Relação entre espaçamento das estações e a velocidade média desenvolvida pelos trens	177
Tabela 6.2 -	O Setor Terciário em alguns Subcentros Cariocas - 1960	180
Tabela 6.3 -	Passageiros transportados por modalidade - 1960	209
Tabela 7.1 -	Linha e Frota de algumas empresas de ônibus em 1964/65	224
Tabela 7.2 -	Aquisições de empresas de ônibus do Rio de Janeiro em 1967/68	226
Tabela 7.3 -	Frota de algumas empresas de ônibus do Rio de Janeiro em 1967/68	227
Tabela 7.4 -	Frota das linhas que serviam a Madureira no período 1968	234

## Índice de Figuras

Figura 3.1 -	Tanto na acrópole grega	44
Figura 3.2 -	Paris de 1592	44
Figura 3.3 -	Modelos de morfologia urbana de BOAL	59
Figura 3.4 -	Modelos de morfologia urbana de MULLER	59
Figura 3.5 -	Modelos de Metrópole segundo MULLER	60
Figura 3.6 -	Plano rádio-concêntrico.	64
Figura 3.7 -	Plano Bonnier para o Rio de Janeiro	65
Figura 4.1 -	Açougueiro	77
Figura 4.2 -	Transporte de esteiras por carroça	78
Figura 4.3 -	O lixeiro	78
Figura 6.1 -	Comparação do transporte por bondes e ônibus da Light	168
Figura 6.2 -	Os modernos meios de transporte aumentaram o dia útil do carioca	171

## Índice de Gráficos

Gráfico 3.1 -	Transporte coletivo nos EUA.	55
Gráfico 3.2 -	Relação entre o tempo médio de viagem por transporte coletivo e a forma e o porte da cidade.	63
Gráfico 6.1 -	Evolução da demanda pelo serviço de trens suburbanos na cidade do Rio de Janeiro	183
Gráfico 6.2 -	Evolução da demanda pelo serviço de bondes na cidade do Rio de Janeiro	183
Gráfico 6.3 -	Evolução da demanda pelo serviço de ônibus e micro-ônibus na cidade do Rio de Janeiro	184

**Índice de Mapas**

Mapa 4.1 - Caminhos para o Rio de Janeiro no século XVIII.	70
Mapa 4.2 - Relevo do Município do Rio de Janeiro.	72
Mapa 4.3 - Rio de Janeiro: As freguesias urbanas e o Sertão Carioca. 1850-1890.	75
Mapa 4.4 - Principais linhas de abastecimento do Rio pelo sistema carroçável 1850-1890	79
Mapa 4.5 - Principais linhas de abastecimento do Rio pelo sistema carroçável 1850-1890 - II	80
Mapa 4.6 - Cascadura e arredores na década de 20	93
Mapa 4.7 - Ruas em Madureira e adjacências	104
Mapa 4.8 - A mancha urbana do Rio de Janeiro nos anos 40 confirma a condição de área de contato do bairro.	108
Mapa 4.9 - A mancha urbana da cidade do Rio de Janeiro nos anos de 1920.	115
Mapa 5.1 - Áreas atendidas pela rede ferroviária conectada a Madureira - 1940-1970	127
Mapa 5.2 - Linhas de bondes no Rio de Janeiro: 1907-1946.	129
Mapa 5.3 - Bairros atendidos pelas linhas de bondes que passam por Madureira - 1941	132
Mapa 5.4 - Bairros atendidos pelas linhas de bondes que passam por Madureira - 1945	134
Mapa 5.5 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1940	142
Mapa 5.6 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1945	145
Mapa 6.1 - Bairros atendidos pelas linhas de bondes que passam por Madureira - 1949	187
Mapa 6.2 - Bairros atendidos pelas linhas de bondes que passam por Madureira - 1955	188
Mapa 6.3 - Bairros atendidos pelas linhas de bondes que passam por Madureira - 1960	189
Mapa 6.4 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1949	191

Mapa 6.5 -	Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1955	193
Mapa 6.6 -	Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1960	197
Mapa 6.7 -	Comércio de confecções, cama e mesa - Madureira	205
Mapa 6.8 -	Comércio de aparelhos eletro-domésticos e móveis - Madureira	205
Mapa 7.1 -	Bairros atendidos pelas linhas de bondes que passam por Madureira - 1964	212
Mapa 7.2 -	Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1964	230
Mapa 7.3 -	Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1966	232
Mapa 7.4 -	Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1970	237
Mapa 7.5 -	População ativa residente que faz compras em Madureira - 1968	239

### **Índice de Fotos**

Foto. 4.1 -	Bonde da linha Madureira-Irajá na década de 20.	85
Foto. 4.2 -	Filial em Madureira das Casas Pernambucanas	100
Foto. 4.3 -	Casa Maia	101
Foto. 4.4 -	Madureira em 1937	103
Foto. 4.5 -	Construção do Mercado de Madureira	112
Foto 4.6 -	Foto do Mercado de Madureira já concluído e funcionando na década de 30.	113
Foto 4.7 -	Mercado de Cascadura em 1916.	114
Foto 5.1-	Interior de vagão de passageiros do trem elétrico em 1937	124
Foto 5.2 -	“Um contraste edificante. De um lado a locomotiva fumegante – o passado – e de outro, o trem elétrico”	125
Foto 5.3 -	Ponto final da linha Madureira-Irajá em Madureira	138
Foto 5.4 -	Ponto final da linha Madureira-Irajá em Irajá.	138
Foto 6.1 -	Mercedes-Benz O-312	202
Foto 8.1 -	Madureira em 1971	249



## I - INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo contribuir para ampliar o conhecimento acerca do peso relativo dos diversos sistemas públicos de transporte de passageiros (sejam ou não considerados de massa<sup>1</sup>) na definição da centralidade do bairro que se transformou no maior subcentro suburbano da cidade do Rio de Janeiro, Madureira, bem como na extensão/configuração de sua área de influência.

Dessa forma, nosso objeto de estudo está inserido em processos mais amplos. O primeiro, que serve de pano de fundo de nossa análise, é o de descentralização das atividades terciárias na cidade do Rio de Janeiro, assinalando o momento de passagem de uma cidade com padrão monocêntrico para aquele definido por uma estrutura policêntrica.

Outro processo, o mais importante para os propósitos desta investigação, diz respeito aos padrões de circulação na cidade e as centralidades que eles ajudaram a construir, em especial no que se refere ao recorte temporal das décadas de 1940, 1950 e 1960. Segue-se que a compreensão das temporalidades mais amplas que contextualizam os meios de circulação que servem de suporte para os fluxos intra-urbanos cariocas no pós-guerra também será objeto de nossa análise, de forma que o conteúdo da reelaboração da centralidade de Madureira seja alcançado.

---

<sup>1</sup> Estamos empregando o conceito de transporte de massa (ou de trânsito rápido) de acordo com a concepção adotada por BARAT (1975, p.37) como sendo aqueles “que utilizam uma infra-estrutura viária própria ou direitos preferenciais de passagem”. Distinguem-se assim do transporte coletivo complementar que “usa as vias urbanas para coleta e distribuição dos usuários do primeiro ou, simplesmente, para viagens estritamente locais”. Na prática porém, o próprio autor reconhece que, nas aglomerações metropolitanas brasileiras “o transporte de massa realiza-se, indevidamente, através dos ônibus, de maneira predominante” (*Ibid*, p.245).

Dentro desse propósito, faremos um estudo focalizado em Madureira, priorizando o período de sua formação e consolidação como subcentro carioca, especialmente durante as décadas de 40, 50 e 60. A escolha desse recorte temporal vincula-se ao cerne da investigação, exposto no parágrafo inicial, uma vez que nossa maior preocupação não está em averiguar a importância do sistema de transporte para explicar os primórdios da urbanização e do desenvolvimento comercial do bairro, mas sim, reiteramos, na sua constituição como subcentro.

Para atingir essa meta, nossa análise irá abarcar as redes de trens, bondes, ônibus e lotações, tendo Madureira como ponto focal. O transporte privado, representado nas sociedades urbano-industriais modernas pelo automóvel (particulares e táxis), estará fora do nosso campo de investigação em função de seu papel extremamente modesto para a configuração de um subcentro como o de Madureira, localizado na área suburbana da cidade, atendendo, sobretudo, a uma população de nível de renda baixo. Mesmo para o conjunto da cidade do Rio de Janeiro, no momento histórico apreciado, a participação relativa desses meios de transporte era muito pequena.

Também o transporte de mercadorias não será foco de nossa análise, uma vez que concordamos com aqueles que defendem a premissa de que a estruturação do espaço intra-urbano é derivada dos deslocamentos do ser humano, seja como força de trabalho, seja como consumidor, ao contrário do espaço regional, estruturado fundamentalmente a partir dos fluxos de mercadorias e informações<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> A esse respeito ler o capítulo 2 do livro Espaço Intra-Urbano no Brasil, de Flávio Villaça. Nele o autor preocupa-se em distinguir as metodologias adequadas ao tratamento de fenômenos que ocorrem em escalas geográficas distintas, realçando as especificidades do espaço intra-urbano em relação ao regional.

Dentre os transportes públicos que contribuíram para o processo em questão, procuraremos dar especial relevância à rede rodoviária de transportes coletivos, os ônibus e lotações. Essa opção articula-se a um conjunto de fatores que serão melhor explicitados ao longo da dissertação mas cujos fundamentos podemos, de forma preliminar, pontuar nessa introdução.

Primeiramente, já existe um razoável consenso acerca da importância do transporte ferroviário tanto como indutor do processo de ocupação dos subúrbios cariocas e da Baixada Fluminense, quanto para o impulso inicial da formação do subcentro de Madureira (ver: ABREU, 1987; BERNARDES, 1961b, 1968a e 1968b; SOARES, 1960, 1968b; CARDOSO, 1968; BOTELHO E CARDOSO, 1965/66; SILVA, A, 1974). O bonde, por sua vez, sempre esteve muito mais associado ao transporte nas Zonas Sul, Norte (Tijuca e adjacências) e Centro, sendo avaliada como modesta a sua contribuição para a ocupação dos subúrbios em geral, a não ser em casos específicos como o de Jacarepaguá (ver BERNARDES, 1987/1968b; SILVA, M, 1992; FREIRE, 1992 e ABREU, 1987b).

Já os ônibus e lotações, a despeito de sua reconhecida importância para o adensamento da ocupação suburbana, não foram alvo de nenhum estudo sistemático capaz de indicar com alguma acurácia o verdadeiro papel desses meios de transporte para a configuração do espaço urbano dessa porção da cidade do Rio de Janeiro. O presente trabalho visa contribuir para diminuir um pouco essa lacuna na geografia histórica dos subúrbios cariocas.

Um segundo fator, prende-se à própria natureza de nosso objeto de análise, a contribuição da centralidade/acessibilidade de Madureira para a sua constituição como

subcentro regional na cidade do Rio de Janeiro. Ocorre que os fluxos de pessoas para fins de lazer e compras são bastante distintos dos deslocamentos diários da força de trabalho, os chamados movimentos pendulares. Enquanto estes são mais adequadamente atendidos pelos transportes de massa, aqueles demandam transportes cujas condições e custos operacionais sejam adequados ao atendimento de fluxos de pequena e média densidades, com grande diversidade de horários e origem dos passageiros. Os ônibus e lotações possuem essa flexibilidade (assim como os automóveis) e como é o deslocamento de pessoas para compras, lazer e serviços que define o subcentro como um lugar central (de acordo com a aceção desse termo na Teoria de Christaller) entendemos que a importância desses meios de transporte é, por conseguinte, evidente.

Contudo, a afirmativa acima não ignora a particularidade de Madureira, localizado no “entroncamento” de dois eixos ferroviários importantes da cidade, cujos fluxos pendulares muito contribuíram para a sua constituição como centro de comércio e serviços. O que estamos buscando delinear com alguma clareza é o peso da participação do transporte rodoviário nesse processo e mesmo se houve uma diacronia entre uma fase de primazia do trem, sucedida por outra do transporte rodoviário.

Dentre os outros fatores que contribuíram para a opção pelos transportes coletivos rodoviários como viés de investigação basilar da pesquisa, podemos citar ainda:

- as especificidades do sítio urbano da cidade do Rio de Janeiro e sua influência no processo da ocupação/expansão do espaço da cidade.
- caráter não planejado de sua evolução urbana, o que favoreceria os meios de transporte mais flexíveis e de menor custo de implantação da infra-estrutura.

- a “opção” brasileira pelo transporte rodoviário justamente no período de configuração de Madureira como subcentro.

Cabe aqui também esclarecer de que centralidade estamos falando. Esse conceito está fortemente associado, especialmente na Geografia, à Teoria dos Lugares Centrais de Walter Christaller. A partir desse referencial teórico, temos que o grau de importância de um lugar central, ou seja, sua maior ou menor centralidade, será definido a partir do alcance espacial de suas funções centrais ou, em última análise, pelo grau de desenvolvimento e sofisticação do seu setor de comércio e serviços, associado à convergência de pessoas que ele suscita.

Nossa análise partirá da questão da acessibilidade, reconhecidamente fundamental para todas as teorias da localização. Estaremos trabalhando aqui com a definição de BARAT (1975:14), que entende a acessibilidade como a “disponibilidade de infra-estrutura viária e sistemas operacionais adequados à circulação de bens e pessoas”.

No tocante especificamente à temática desta dissertação, a correlação entre a gênese dos subcentros e a acessibilidade proporcionada pelos diversos meios de transportes é enfatizada por todos aqueles que se ocuparam dos processos espaciais intra-urbanos de descentralização, dentre os quais destacamos os comentários de BERRY (1963:363), COLBY (1933:290-291) BOAL e JOHNSON (1965:371), KELLEY (1955:211), HOYT (1964:86), VANCE (1958:223), DUARTE (1974:55), BARAT (1975:82), ERTHAL (1980:270) e SOARES (1968c:127).

Nesse sentido, a centralidade que será objeto de análise diz respeito à facilidade de acesso a um determinado ponto do espaço, no caso o subcentro de

Madureira, em função de sua posição na rede de transportes considerada. É, portanto, um conceito derivado da noção topológica de lugar central (que será extrapolada para a dimensão espacial). Dessa forma, estamos buscando estabelecer em que medida a rede de transportes coletivos rodoviários contribuiu para favorecer a posição relativa de Madureira como nó da rede de transportes da cidade do Rio de Janeiro, ou seja, sua centralidade topológica, de maneira a permitir a construção de sua condição de lugar central.

A escolha dessa metodologia está vinculada a um problema bastante conhecido dos pesquisadores do espaço urbano em geral, mas que se revela particularmente dramático quando se tenta reconstruir aspectos de processos sócio-espaciais pretéritos de áreas ocupadas por população de baixa renda, como no caso dos subúrbios do Rio de Janeiro. Trata-se da extrema exigüidade de dados e pesquisas anteriores acerca da natureza e origem dos fluxos de consumidores convergindo para Madureira, e os meios de transporte utilizados, de forma que permitisse o cotejo de uma série diacrônica de configurações da área de influência do subcentro com a correspondente intensidade do uso de cada tipo de sistema de transporte. Uma vez que o primeiro trabalho visando delimitar a área de influência do subcentro em questão data do início dos anos 60 (BOTELHO e CARDOSO, 1965/66), não existe a possibilidade de definir com precisão qual era, por exemplo, a área de influência de Madureira no início dos anos 50, muito menos compará-la com o número de trabalhadores que afluíam ao bairro através de cada sistema de transporte separadamente (basicamente pela falta de dados referentes aos ônibus e lotações). Dessa forma, temos consciência de que estamos trabalhando com variáveis *proxis*, o que não impede de forma alguma que algumas conclusões extremamente relevantes e fundamentadas sejam obtidas.

## **Organização do capítulos**

Apresentamos no capítulo II alguns aspectos do nosso balizamento teórico buscando delinear não apenas o papel que atribuímos aos meios de transporte (na verdade aos agentes sociais que os produzem e consomem) na estruturação do espaço intra-urbano, mas também a associação entre este viés de análise e o instrumental teórico mais adequado para a investigação do passado.

No capítulo III analisamos o processo de descentralização das atividades terciárias na cidade do Rio de Janeiro. Nele desenvolvemos três eixos que consideramos fundamentais para a compreensão do processo em tela. O primeiro eixo visa enquadrar nossa análise em temporalidades mais amplas, situando-a adequadamente em seu presente histórico. Para isso, apresentamos os aspectos comuns à descentralização nas cidades capitalistas, seguidos dos fatores que caracterizavam o tempo do Estado-nação no momento em que tal processo ocorria na cidade do Rio de Janeiro, vinculando assim aquela temporalidade ao tempo do lugar.

O segundo eixo de análise foi a realização de um resgate histórico da circulação no interior da cidade associada aos atributos técnicos dos meios de transporte e à estrutura espacial verificada. O terceiro buscou realçar a importância do sítio urbano carioca na compreensão do processo de descentralização das atividades terciárias e na configuração da rede de transporte da cidade.

Os capítulos IV a VIII buscam reconstruir intelectualmente a diacronia da centralidade de Madureira à luz das mudanças nas possibilidades de circulação intra-urbana, associada aos mais variados e cambiantes elementos do sistema de ações, os quais dão sentido e inteligibilidade às redes e seus fluxos. Em cada um deles buscou-se

reconstituir as diversas temporalidades atuantes e como elas explicam as mudanças na circulação da cidade em geral e de Madureira em particular. Ao mesmo tempo, buscamos investigar como essas redefinições repercutiram na condição do subcentro em tela como lugar central.

O capítulo IV abarca as questões relativas à centralidade/acessibilidade de Madureira desde o período anterior ao transporte sobre trilhos até os anos de 1930, discutindo inclusive sua emergência como subcentro funcional e os fatores intervenientes situados fora do campo direto da temática dos transportes, como por exemplo, a construção e ampliação do Mercado de Madureira.

Este primeiro período não significa que entendemos o período anterior à década de 30 como fase de um processo homogêneo no padrão de circulação suburbano. Ao contrário, conforme fica claro no capítulo, ele abrange pelo menos duas ou três fases. O recorte teve por objetivo compor, a seqüência cronológica da centralidade de nossa área de estudo, sem nos debruçarmos em demasia sobre um período que não é central para os propósitos deste trabalho.

O capítulo V aborda o final dos anos de 1930 até meados dos 40, envolvendo basicamente o momento da II Guerra, ocasião na qual ocorreram várias inflexões importantes para os desdobramentos do processo em análise nesta dissertação. Dentre esses podemos destacar o apogeu dos carris e do trem, em termos do número de passageiros transportados, a crise dos transportes na cidade, causada por um conjunto de situações ligadas ao conflito mundial, e a emergência dos lotações.

No capítulo VI a análise recai sobre o imediato pós-guerra, abrangendo a fase que vai até o final dos anos de 1950. Esse recorte temporal foi escolhido por ser o



momento de transição dos transportes públicos na cidade, no qual se verifica o declínio do transporte sobre trilhos e a ascensão do rodoviário, ao lado de um momento político e econômico no qual, em diferentes escalas, a “opção rodoviária” é implementada.

O capítulo VII encerra a seqüência temporal do trabalho enfocando a década de 1960, ocasião na qual o transporte rodoviário assume a absoluta primazia da circulação na cidade e são definidas as linhas-mestras que, em boa medida, ainda são válidas para a compreensão da rede de transporte carioca nos dias de hoje.

O último capítulo foi reservado a algumas conclusões fundamentais resultantes do percurso da investigação.

### **Algumas notas quanto à operacionalização do trabalho**

Gostaríamos ainda nesta introdução de esclarecer alguns pontos relativos a decisões metodológicas de caráter operacional que foram adotadas neste trabalho.

Um primeiro e importante ponto a ser explicitado diz respeito à elaboração dos mapas com as linhas de ônibus e bondes em diferentes épocas. Para os propósitos de nossa análise, intimamente vinculada à constituição, consolidação e expansão do subcentro de Madureira, entendemos que o período mais relevante para o mapeamento seria o das décadas de 40, 50 e 60, fase na qual o referido processo teria ocorrido. Escolhemos um intervalo quinquenal por considerar que ele seria adequado ao propósito de mostrar as mudanças e permanências na correlação transporte-centralidade que se pretendia desnudar.

A este propósito inicial tivemos que adequar a disponibilidade de dados para realizar o mapeamento. Os itinerários foram obtidos em publicações como os guias Rex, Levi, Gutman e Almanaque Suburbano. Para dar maior acurácia às informações, buscamos, para cada mapa, confrontar os itinerários e linhas constantes em mais de uma publicação referente a um mesmo ano base.

Em caso de linha ausente em uma publicação e presente em outra, usamos como critério a inclusão do maior número possível de linhas, desde que verificássemos que um guia não estava considerando como linha independente aquilo que, na verdade eram seções de uma mesma linha constantes no outro guia.

No caso de discrepância entre publicações para itinerários de uma linha em um mesmo ano, buscamos compará-las ao mapa de ruas da época e aos itinerários de períodos anteriores e posteriores, o que invariavelmente nos apontava o trajeto correto.

Devido a este cuidado, em algumas épocas mais remotas de nosso recorte temporal tivemos que alterar em um ano a data originalmente prevista para levantamento dos dados que serviram de base para os mapas. É o caso do ano de 1941 e o de 1949, em lugar dos anos de 1940 e 1950, respectivamente. Esta mudança teve por objetivo manter fidelidade ao propósito de consultar pelo menos duas publicações em cada ano, o que não seria possível para os anos inicialmente previstos, devido à disponibilidade de apenas um dos guias no acervo da Biblioteca Nacional.

No caso dos mapas relativos aos anos de 1964 e 1966, duplicando o que seria esperado, ou seja, apenas um mapa relativo a 1965, não se tratou de falta de dados mas de um propósito metodológico de captar uma importante mudança que estava ocorrendo na rede de transporte da cidade, conforme esclareceremos no capítulo VIII.

A base cartográfica utilizada foi o mapeamento digital do município, realizado pelo Instituto Pereira Passos para confecção do Atlas do Município do Rio de Janeiro. Em formato *CorelDraw*, e com muitas camadas ou *layers* para cada item do mapa, essa base cartográfica apresentou grande flexibilidade de edição permitindo a construção dos mapas apresentados na dissertação. O ponto de partida foi um mapa base com a divisão atual dos bairros da cidade. Em outro mapa digital desta série, contendo as principais ruas, traçávamos os itinerários das linhas referentes a um ano específico e depois transferíamos essa camada de dados para o mapa base com os bairros. O passo seguinte era colorir cada bairro de acordo com o número de linhas com destino a Madureira, buscando captar a intensidade dos fluxos.

Quanto às entrevistas realizadas com comerciantes e moradores antigos de Madureira, tivemos como ponto de partida a sugestão, feita pelo Prof. Marcelo José Lopes de Souza, de entrevistarmos o Comendador Nelson Prudente de Moraes, o qual indicou outras pessoas relevantes a serem inquiridas sobre o assunto. Alguns dos entrevistados foram contatados por ocasião de nossas visitas ao Mercado de Madureira, nas quais buscamos os comerciantes mais antigos e tradicionais que estivessem dispostos a dar o seu depoimento.

A entrevista realizada com o Sr. Acácio, sócio-proprietário de algumas empresas de ônibus cariocas, foi fruto de contatos realizados por funcionários da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos.

## **II – Transportes e a proposta de “reconstrução” dos espaços geográficos do passado**

### **2.1 – A Geografia dos Transportes no âmbito da epistemologia geográfica: breves considerações**

De forma geral a temática dos transportes na geografia sempre teve a sua abordagem estreitamente vinculada aos paradigmas gerais norteadores da disciplina. Como não poderia deixar de ser, todas as chamadas “escolas” ou “geografias” do passado marcaram profundamente a ótica dos estudos acerca dos transportes nessa disciplina, fosse esse tema objeto de estudos sistemáticos ou não.

A partir dos anos 50, os estudos sobre o espaço intra-urbano estiveram fundamentadas em duas óticas bem definidas e conhecidas, a saber, a “Escola de Ecologia Humana” ou “Escola de Chicago” e a “Escola Econômica Neoclássica”. Por conseguinte, os estudos acerca dos transportes seguiram, nessa fase, uma e/ou outra perspectiva, freqüentemente amalgamando contribuições de ambas. Muitos modelos propostos por estudiosos da Escola de Chicago tinham fundamento nos princípios da economia clássica ou na teoria econômica marginalista, e muitas analogias foram possíveis entre os princípios ecológicos da competição e as leis do mercado.

Nessa fase, o paradigma neopositivista também foi incorporado à disciplina, sendo a geografia dos transportes um dos ramos precursores do uso dessa metodologia na ciência geográfica. Podemos citar como exemplos relevantes, pioneiros como Edward Ulmann, considerado por BEY e PONS (1991:16) como o iniciador da geografia teórica dos transportes, com seu trabalho de 1957 sobre fluxos aéreos nos

Estados Unidos, e William Garrison, com seu estudo sobre conectividade no sistema de auto-estradas norte-americanas (1959).

A despeito das importantes contribuições fornecidas pela “Escola de Ecologia Humana”, pela “Escola Econômica Neoclássica” e pela Geografia Quantitativa, é fundamental reconhecer as limitações que elas apresentam, em particular nos estudos relativos aos transportes, como forma de superá-las dialeticamente, incorporando/negando suas proposições.

Uma das críticas mais pertinentes a essas abordagens é o fato de que elas não incorporam em suas análises a estrutura social a partir da qual emanam os impulsos que irão produzir o espaço da cidade e, por conseguinte, deixam de lado os processos sociais (e espaciais) capazes de explicar a essência das formas urbanas, bem como de suas funções e dinamismo.

De forma geral, podemos dizer que os estudos sobre a temática dos transportes, realizados até os anos 70, enveredavam por uma via utilitário-funcionalista, ora enxergando-os como condicionadores do desenvolvimento urbano, ora entendendo-os como condicionados, mero reflexo das diferentes funções de cada porção do espaço geográfico, seja na escala intra-urbana, seja em escalas geográficas mais amplas. A causa básica para isso é a matriz epistemológica positivista comum a essas análises e que situam o cientista em um referencial a partir do qual as inter-relações desse aspecto da realidade com os demais são inescrutáveis.

A principal contribuição das abordagens radicais (para empregar a denominação de CAPEL) para a geografia dos transportes, foi a de situar o tema em seu contexto social e histórico, oportunizando análises muito mais esclarecedoras do que os estudos descritivos e/ou ahistóricos anteriores, baseados em uma concepção de espaço

absoluto, ou seja, um espaço-receptáculo, amorfo, refletindo passivamente as ações de um homem igualmente abstrato.

Portanto, encarar o sistema de transporte no bojo das suas inter-relações sociais, econômicas e espaciais, é fundamental para uma compreensão da realidade que se deseja investigar.

É muito interessante notar que, a despeito de não ter sido essa a linha de trabalho na maior parte dos estudos da geografia dos transportes até o último quartel do século XX, o clamor por uma abordagem mais abrangente é mais antigo do que se imagina. É notável ler as afirmações de um economista como C.H. Cooley em seu artigo *The Theory of Transportation*, publicado originalmente em 1894:

“Não pode haver uma adequada teoria do transporte que se preocupe apenas com um aspecto da sua função social, como o aspecto econômico. Esse não é o único aspecto, nem se pode verdadeiramente dizer que ele seja mais importante do que os outros.

(...) Transporte sendo um processo geral e fundamental, influenciando e sendo influenciado por nossa organização econômica, militar, cultural e política, pertence à sociedade como um todo mais do que a alguma de suas partes.”<sup>3</sup>

Dessa forma, entendemos a análise do urbano a partir dos transportes como um ângulo de visão do que é a cidade, estando essa, por sua vez, inserida na totalidade maior que lhe dá forma e conteúdo. Ainda que conscientes das dificuldades operacionais de tal proposta e, obviamente, sem a pretensão de abarcar a realidade *in totum*, acreditamos que o escrutínio do espaço urbano sob esse prisma é um importante caminho para explicá-lo. O que se quer evitar aqui é o erro comum de privilegiar um

---

<sup>3</sup> “There can be no adequate theory of transportation which has regard only to some one aspect of its social function, as the economic aspect, nor can one truly say that it is more importante than the others” (...) “Transportation being a fundamental and general process, influencing and being influenced by our political, cultural, military and economic organization, pertains to society as a whole rather than to any particular part of it”. Cooley, C.H. *The Theory of Transportation*, reimpresso em *Transportation Geography: An Overview* por Michael E. Eliot Hurst (1974). Originalmente publicado no *American Economic Association*, vol. IX, nº3, May 1894.

ângulo de observação como se ele fosse o único capaz de entender o espaço da cidade, seguindo a crença falaciosa de que o todo pode ser compreendido pela análise estanque das partes.

## **2.2 – A Geografia e o instrumental teórico para se “enxergar” o passado.**

Toda a discussão travada na seção anterior acerca das diferentes abordagens dos transportes ainda não está completa para definir a moldura teórico-conceitual que balizará o presente trabalho. Isso porque estaremos conduzindo uma investigação que, ao contrário do que rezam os tradicionais cânones da ciência geográfica, irá se debruçar sobre o espaço do passado sem a preocupação primordial de estabelecer uma diacronia capaz de explicar o espaço do presente.

Nesse sentido, corroboramos a afirmação de ABREU (1999):

Podemos e devemos utilizar a categoria presente para orientar nosso método, mesmo porque, (...) são as ações que transcorrem no presente que redefinem as heranças do passado e preparam o futuro. Só que este presente não tem necessariamente que ser o presente atual. Podemos vê-lo também como um “presente de então” ou, como queria Mackinder, como um “presente histórico” (DARBY, 1962: 128 *apud* ABREU, 1999).

O espaço e o tempo são reconhecidamente categorias absolutamente fundamentais para a vida e para a ciência. A despeito disso, a dissociação entre os dois é uma constante e os sectarismos e compartimentações da ciência positivista só contribuíram para tornar mais agudo esse divórcio. São numerosas as trocas de acusações entre geógrafos, criticando aqueles que fazem uma ciência sem espaço, e

historiadores, economistas, entre outros, que denunciam uma geografia que não considera o tempo.

Ainda que o tempo esteja cada vez mais presente nos estudos geográficos, essa é uma questão que, conforme afirmou Milton SANTOS (1996:41), continua “escorregadia”. Essa afirmação do autor vem a reboque da constatação de que ainda existe uma certa “frouxidão conceitual” que representa um sério obstáculo às boas intenções e discursos sobre a necessidade de união do tempo com o espaço, propósito sintetizado na máxima de Élisée Reclus: “A Geografia é a História no espaço e a História é a Geografia no tempo”.

A Geografia Histórica representa um esforço no sentido de reconciliar as duas categorias artificialmente separadas, ou como afirma SANTOS (1996:42) “buscando fazer uma geografia no tempo, reconstruindo as geografias do passado”. Mas, logo em seguida, o próprio Santos acrescenta, com extrema clareza, a grande dificuldade para se atingir esse intento:

“A geografia histórica pretende retrair o passado, mas ela o faz assentada no presente, isto é, a partir do momento em que é escrita. Em que medida ela pode revelar o que arbitrariamente se chama de passado, quando, em vez de mostrar a coerência simultaneamente espacial e temporal de um mesmo momento, apenas reúne instantes disparatados e distantes da mesma flecha do tempo? *Enfrentamos, aqui, o difícil problema de discernir, através de uma geografia retrospectiva, o que, num dado ponto do passado era, então, o presente. Essa questão continua sendo um pesadelo para os geógrafos.*” (grifo nosso) (Ibid. p.42)

Visando tornar possível a superação desse pesadelo, buscaremos delinear o quadro teórico-metodológico específico deste trabalho a partir de um artigo de ABREU (1999), por sua vez ancorado nas discussões mais amplas do Prof<sup>o</sup> Milton Santos a



respeito da epistemologia da geografia, em especial naquelas contidas na sua obra, “A Natureza do Espaço” (1996).

Assim, parte-se de uma concepção do espaço geográfico enquanto um “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 1996:19). ABREU (1999), buscando alargar o entendimento dessa afirmação, nos assevera que:

“Para o autor essa união é fruto de uma lógica que é, ao mesmo tempo, a lógica da história passada (sua datação, sua realidade material, sua causação original) e a lógica da atualidade (seu funcionamento e sua significação presentes). Em outras palavras, é através da ação que se exerce a cada momento sobre objetos vindos de outros tempos, através da "intrusão da sociedade nessas formas-objetos", que tem origem o espaço geográfico, compósito de objeto e ação. Por essa razão, "o espaço é sempre um Presente, uma construção horizontal, uma situação única" (SANTOS, 1996: 51; 61; 83, Apud ABREU, 1999).

Mas como alcançar este “Presente” que é o espaço em permanente estado de metamorfose? Como viabilizar a universalidade das categorias sistemas de objetos e sistemas de ações, em sua relação dialética, dotando-as da transtemporalidade (para usar a expressão de ABREU) necessária ao balizamento da pesquisa geográfica em qualquer momento do tempo?

Para SANTOS (Apud ABREU, 1999), é preciso torná-lo empírico e isso pode ser operacionalizado através do enquadramento temporal adequado dos sistemas de objetos e dos sistemas de ações. No primeiro caso, atinge-se tal objetivo conjugando-se à análise, os sistemas técnicos hegemônicos durante o período de tempo em estudo. ABREU (1999) faz a lembrança da afirmativa de SANTOS de que a materialidade artificial, componente fundamental do espaço geográfico, “pode ser datada, exatamente,

por intermédio das técnicas: técnicas da produção, *do transporte* (grifo nosso), da comunicação, do dinheiro, do controle, da política, e também, técnicas da sociabilidade e da subjetividade...” (SANTOS, 1996: 44, 39, 46-47, Apud ABREU, 1999). É no bojo dessas digressões que SANTOS (1996:46-49) fala da “idade do lugar”, estreitamente ligada à idade do conjunto das técnicas incorporadas à vida de uma dada sociedade ou grupo social. Nesse mesmo trecho da sua obra o autor nos lembra uma citação famosa de Marx (contida no volume I do Capital): “o que distingue as épocas econômicas umas das outras, não é o que se faz, mas como se faz, com que instrumentos de trabalho”. Assim, a técnica realiza a fusão do espaço com o tempo, na medida em que ela é historicamente determinada.

Para o segundo caso, o enquadramento temporal dos sistemas de ações, a proposta é a de considerar o caráter relativo do tempo, abordando-o em suas múltiplas dimensões sincrônicas, de forma a abarcar diferentes temporalidades:

“(…) cada lugar do planeta é, em cada "Presente", um produto da interrelação de três tempos: o tempo geral do modo de produção (ou "tempo do mundo"), o tempo particular dos Estados em que se inserem (ou "tempo do Estado-Nação"), e o tempo singular do próprio lugar (ou "tempo do lugar"). Por essa razão, cada lugar é, ao mesmo tempo, universal, particular e singular.” (ABREU, 1999)

### **2.3 – Os transportes no âmbito do esforço de reconstrução das geografias do passado**

O estudo das redes de transporte urbano na cidade do passado está inserida assim na ótica exposta anteriormente de tentar “enxergar” o que era, então, o presente. De saída, precisamos nos cingir da necessária humildade para reconhecer a impossibilidade de reconstrução *in totum* desse passado. ABREU (1998:16) alerta-nos acerca dessa limitação de “atingir o sonho de recuperar o passado tal qual ele aconteceu” e cita a afirmativa de Lowenthal (1985) de que o “passado é um país estrangeiro, uma terra que nunca conseguiremos conhecer plenamente”. Mas, acrescenta Abreu, “isso não impede, entretanto, que tentemos nos aproximar desse país, mesmo sabendo que o desembarque jamais poderá ser concretizado”.

Feita essa ressalva, podemos situar o transporte urbano na proposta teórico-metodológica esboçada na seção anterior.

#### **2.3.1 – As redes de transporte urbano: componente importante da materialidade artificial constituinte do espaço intra-urbano**

As redes de transporte urbano constituem elemento fundamental do sistema de objetos presente nas cidades e que viabilizam, nesse espaço, numerosos fluxos (e, portanto, numerosas ações). Essa afirmação reveste-se da necessária consciência de que só da sociedade emanam os processos que estruturam as cidades. Afirmar que os transportes o fazem seria fetichizá-los e cair no determinismo tecnológico da “Escola de Chicago” no tocante aos meios de deslocamento enquanto

condicionantes da organização do espaço da cidade, criticado, entre outros autores, por GOTTDIENER (1997, pp.26, 49).

Contudo, é inegável que o sistema de transporte, enquanto resultado de uma determinada dinâmica social (incluindo os conflitos sociais), é um dos principais elementos para explicar o arranjo territorial do espaço urbano. Essa premissa está baseada em um conjunto de argumentos inter-relacionados. O primeiro deles diz respeito à importância de um atributo fundamental do espaço geográfico para se poder explicar a configuração espacial de uma dada cidade: a localização. Nesse sentido, só podemos concordar com VILLAÇA, quando este autor, aproveitando algumas idéias desenvolvidas por David Harvey em *Limits to Capital* afirma que:

Os produtos específicos resultantes da produção do espaço intra-urbano não são os objetos urbanos em si; as praças, as ruas ou os edifícios, mas suas localizações. A produção de edifícios ou de conjuntos de edifícios enquanto objetos urbanos certamente é produção de espaço. Entretanto o é tanto quanto a produção de cadeiras, árvores, ou canetas. A produção dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações. A localização é, ela própria, também um produto do trabalho e é ela que especifica o espaço intra-urbano. Está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois refere-se às relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais. (VILLAÇA, 1998, p.24)

Sabemos que o fator primordial para qualificarmos a localização de um determinado ponto do espaço geográfico é a sua acessibilidade. O próprio VILLAÇA, destaca que “A terra urbana só interessa enquanto “terra-localização”, ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda a cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana” (p.74). Isto posto, a evidente correlação entre

acessibilidade e sistema de transporte de passageiros na escala intra-urbana atesta a sua importância para explicar a organização interna do espaço urbano.

É importante, contudo, distinguir entre o transporte de mercadorias e o de passageiros (que constituirá o centro de nossa análise). Os sistemas de transporte viabilizam a divisão espacial do trabalho, fundamental para o funcionamento do modo de produção capitalista. O transporte de passageiros possui a especificidade de influir também na divisão social do espaço intra-urbano, mecanismo importante para a reprodução das classes sociais nesse sistema. Outra peculiaridade é que o custo do transporte onera a mão-de-obra e, por conseguinte, a empresa. O mesmo não pode ser dito sobre o tempo de viagem para o trabalho, que recai apenas sobre o trabalhador. Esse fator é fundamental para se explicar porque existe, por parte do poder público, uma preocupação em manter baixos os custos com o transporte urbano de passageiros, mas não necessariamente uma atenção equivalente com a sua qualidade e rapidez.

Além disso, partimos do pressuposto (que será mais detalhado no item 2.3.4) de que os deslocamentos de pessoas são os mais importantes na estruturação do espaço intra-urbano, o que justifica sua escolha enquanto foco de análise.

Assim, coerente com nossa proposta teórica, a maneira adequada de abordagem consiste em enquadrá-lo temporalmente, em termos da “idade técnica” dos meios de transporte presentes na cidade em estudo, durante o recorte temporal escolhido.

Temos então que as redes geográficas em geral, e as de transporte em particular, são impregnadas pela técnica e não podem ser compreendidas desvinculadas do sistema técnico no qual se inserem. Mais ainda, na sua manifestação concreta no

lugar, elas adquirem realidade histórica pois, enquanto redes técnicas, elas não são explicadas em função de uma técnica específica, mas na sua relação com as outras técnicas presentes no espaço e que têm idades distintas.

Dessa forma, o papel das redes de transporte coletivo é variável. Uma mesma rede ou segmento de rede pode ter sua relevância totalmente modificada se forem alterados os seus atributos técnicos. É o caso da antiga Estrada de Ferro Rio d'Ouro, outrora desativada e, posteriormente, reestruturada para servir de suporte à linha dois do metrô. A simples criação de uma via expressa ou a troca de composições antigas de metrô por outras mais rápidas e confortáveis podem provocar importantes alterações no conteúdo e nas funções da rede como um todo.

Para o caso da urbanização, os avanços tecnológicos no setor de transportes são inseparáveis do processo de expansão horizontal das cidades. Jorge SCHNOOR (1975), lembra-nos que nenhuma cidade da Antigüidade ou da Idade Média tinha mais do que 12 quilômetros de diâmetro. A cidade de Roma, na época do império, possuía 5 km de diâmetro. Os limites eram definidos, fundamentalmente em função da reduzida possibilidade de locomoção da época, resultando em uma elevada densidade de ocupação do espaço urbano.

Essa observação realça o papel singular da tecnologia de locomoção, alargando consideravelmente o espaço físico contido no interior da isócrona de uma ou de duas horas (ou da que se julgar mais conveniente), resultando nas grandes metrópoles modernas, absolutamente inviáveis, não fora a aceleração da velocidade de deslocamento no espaço intra-urbano. Em outras palavras, pode-se fazer a leitura de que as grandes cidades sempre tiveram o mesmo tamanho, se este for medido em termos de

tempo de deslocamento. O que mudou foi o espaço métrico que ela ocupa em função das possibilidades abertas pela técnica.

A “idade técnica” dos transportes é, fundamental também para definir a própria morfologia da cidade. Bastante elucidativo é o artigo de BOAL (1970) a respeito da interação entre tecnologia (fundamentalmente do setor de transportes, mas incluindo também engenharia, comunicações e energia) e forma urbana, em uma perspectiva diacrônica. O autor identifica três tipos básicos de morfologia urbana. A primeira é a cidade dos pedestres (*The pedestrian city*), característica do período pré-industrial em que o deslocamento era basicamente a pé, limitando bastante o raio de crescimento horizontal da cidade. O resultado era um núcleo urbano densamente ocupado com um labirinto de ruas estreitas, indiferenciado do ponto de vista econômico e com distinção sócio-espacial muito mais ligada à forma de residência do que à sua localização. O segundo tipo é a cidade do trilho e da máquina a vapor (*The steam engine and wheel-track city*), com forma urbana de estrela, em que cada ponta corresponde a um eixo de mobilidade relativamente alta em função da presença da ferrovia e/ou do bonde, alargando consideravelmente o tamanho da área urbanizada. Uma divisão territorial do trabalho na escala intra-urbana começa a ocorrer, bem como uma reorganização da segregação social urbana que vai culminar com o padrão definido pelo modelo de Burgess.

O último caso, denominado de cidade flexível (*The flexible city*), é resultante de um leque de importantes inovações técnicas nas quais se destacam a disseminação do uso da energia elétrica, o avanço das telecomunicações e da engenharia de construções com estruturas metálicas e, sobretudo, pelo desenvolvimento do transporte rodoviário. A flexibilidade desse novo meio de transporte é apontada como a

principal causa das profundas alterações na forma urbana, marcada por múltiplas interconexões entre os diversos subespaços da cidade, resultando em novos e complexos padrões de organização que modelos como o de Harris e Ullman tentam captar.

Seguindo essa mesma linha de tentar estabelecer as múltiplas e interagentes determinações entre tecnologia dos transportes e o espaço da cidade estão os artigos de MAYER (1970/1958) e MULLER (1986), além do livro de SHAEFFER e SCLAR (1975). Esse último trabalho também estabelece uma classificação urbana de acordo com a temática dos transportes semelhante à de Boal identificando de forma análoga a cidade do pedestre, a cidade sobre trilhos e a cidade da borracha em uma alusão aos pneus dos automóveis.

Essa questão da forma da cidade impactando sobre a malha viária e, conseqüentemente, sobre a fluidez do tráfego no interior do espaço citadino, é vital para definir a maior ou menor acessibilidade ao distrito central de negócios e, portanto, será uma das principais variáveis determinantes do momento em que terão início os processos de descentralização espacial das atividades econômicas. Obviamente, isso abrange também o processo de formação dos subcentros comerciais, merecendo assim uma referência mais cuidadosa no tocante a esse processo na cidade do Rio de Janeiro, singularmente para Madureira.

Diga-se, desde já, que a particularização para o caso do Rio de Janeiro da associação morfologia urbana-descentralização já foi observada por numerosos estudiosos da cidade cujas análises farão parte de nossa dissertação, como é o caso de SOARES (1987/1968c:127), BERNARDES (1968a:165) e DUARTE (1974:55 e 68).



Uma última observação acerca da questão relativa à idade técnica dos transportes diz respeito a sua vinculação com a dinâmica social. Se a acessibilidade é profundamente influenciada pela “idade técnica” do sistema de transporte, ela também é socialmente definida pelos distintos meios de locomoção utilizados pelas diferentes classes sociais. Um exemplo clássico (e antigo) é o de identificar quem depende de transporte público para se deslocar e quem possui transporte individual, bem como as diferenças entre os atributos técnicos de ambos. Em outras palavras, para um dado recorte temporal em uma mesma formação social, é freqüente a coexistência de redes de transportes com “idades técnicas” e conteúdos bem distintos, para as diferentes classes sociais que deles fazem uso.

### **2.3.2 – As redes de transporte urbano e os sistemas de ações**

Sabemos que os sistemas de objetos e os sistemas de ações são inseparáveis. Para SANTOS (1996:63) os sistemas de objetos “não podem constituir isoladamente o espaço pois sua realidade vem apenas da materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima”.

Dessa forma, não se pode falar das redes de transporte urbano do passado sem situá-las temporalmente no sistema de ações no qual elas estavam inseridas. Para isso, conforme já apontamos anteriormente, precisamos identificar os “três tempos” que compõem o “presente de então” de qualquer lugar: o “tempo do mundo”, o “tempo do Estado-Nação” e o “tempo do lugar”. Dessa forma, acreditamos que estaremos nos aproximando mais de uma abordagem que contemple a unidade sistêmica do real e a compreensão dialética da totalidade de KOSIK (1995/1963).

O “tempo do mundo” é o tempo do modo de produção, e os meios de transporte precisam estar referenciados à combinação específica entre forças produtivas e relações de produção para que a sua temporalidade mais genérica comece a ganhar sentido.

No caso do modo de produção capitalista, os transportes constituem o suporte físico da acumulação, na medida em que são eles que viabilizam os fluxos dos meios de produção e da mão-de-obra, que, juntos, constituem o capital produtivo. Acrescente-se que a mais valia só se concretiza através da distribuição/comercialização das mercadorias, viabilizada pelo transporte. Fica evidente que os transportes cumprem um papel central na determinação da velocidade do ciclo de reprodução do capital.

Entretanto, há que se ter o devido cuidado de reconhecer que o tempo do mundo contribui relativamente pouco para se explicar o arranjo territorial intra-urbano de uma dada cidade. É claro que tudo está ligado ao modo de produção ou ao regime de acumulação, inclusive a organização interna das cidades. Porém, isso fornece apenas uma moldura mais geral e comum a muitas cidades de uma determinada época. Esse pano de fundo porém é importante pois a partir dele se desdobrarão outras temporalidades reveladoras dos processos socioespaciais que conformam as cidades.

Esse quadro mais geral só começa a adquirir operacionalidade quando regulamos o foco de análise para averiguarmos a formação social específica na qual se inscreve o sistema de transporte que é objeto do trabalho em questão, ou seja, quando analisamos o “tempo do Estado-Nação”. Adotaremos aqui o conceito de formação social proposto por HARNECKER (1983, p.141), entendendo que o modo de produção é um *constructo* teórico, que só adquire existência real em “uma totalidade social

concreta historicamente determinada”, a qual corresponderia à idéia de formação social<sup>4</sup>.

Isto posto, averiguar os diferentes aspectos da formação social particular que estamos analisando constitui procedimento indispensável para se entender o sistema de transportes em sua essência, capaz de explicar os processos sociais e espaciais que estão por trás das formas e funções que ele assume para uma totalidade social específica. Assim, é necessário conhecer a estrutura social em questão, bem como as relações de produção subjacentes, uma vez que fatores como a distribuição de renda, distribuição da PEA por setores de atividades, e a própria complexidade da estrutura social vão ser determinantes na segregação residencial e, conseqüentemente, na direção e natureza dos fluxos de pessoas no interior da cidade.

Outro aspecto basilar dessa averiguação acerca da temporalidade do Estado-Nação é a estrutura jurídico-política, definida por HARNECKER (1983:115) como o “conjunto de aparelhos institucionais e normas destinados a regulamentar o funcionamento da sociedade em seu conjunto”. YUJNOVSKY, afirma categoricamente que:

“...a estrutura político-institucional de tomada de decisões é para nós a variável fundamental ou estratégica de conformação da estrutura urbana (...) Nela se expressa a estrutura de poder da sociedade pelos meios formais ou informais que existem.” YUJNOVSKY (1971:27)

---

<sup>4</sup> Convém registrar que esse conceito de formação social está estreitamente vinculado ao estruturalismo. TOM BOTTOMORE (1997, p.159), afirma que a expressão foi empregada raras vezes por Marx e que ela era aplicada como um sinônimo para sociedade. A distinção, com o sentido de uma sociedade particular (nacional) ou tipo de sociedade (feudal, capitalista, etc.) foi efetuada pelos estruturalistas e BOTTOMORE a considera de pouca utilidade analítica. O autor prefere a expressão formação econômica e social, por explicitar a concepção marxista de articulação entre economia e sociedade em uma só estrutura.

Assim, temos que a estrutura que define o processo de tomada de decisões em uma sociedade, em um dado momento do tempo, explica as opções feitas no setor de transportes em geral e de passageiros em particular, bem como os rebatimentos espaciais dessas escolhas. É quase desnecessário lembrar a posição central ocupada pelo Estado nessa estrutura decisional e o imperativo de se esmiuçar a sua atuação, bem como os interesses conflitantes que servem de impulso às suas deliberações e estratégias, uma vez que o Estado atua como regulador, investidor em infra-estrutura e prestador de serviços na área de transportes

As duas temporalidades já comentadas seriam suficientes para um trabalho acerca da geografia histórica dos transportes na escala do estado-nação. Mas para completar o devido enquadramento do sistema de ações que explica a materialidade do espaço na escala intra-urbana, é necessário também compreendermos o “tempo do lugar”. ABREU sugere que, além da história do urbano e da história da cidade, propostas por SANTOS (1994:69-70), deve ser acrescentado o estudo da “história daquela determinada cidade”. E complementa sua argumentação:

(...) esta última é mais do que a soma das duas primeiras. Ela é a síntese de como aquelas duas histórias se empirizaram, como materialidade e como ação humana, não no espaço geográfico em geral, mas naquele lugar.

A história de uma determinada cidade não dispensa portanto a análise da dimensão única, idiográfica, do lugar. Ao contrário. Se abandonarmos essa dimensão poderemos até recuperar o urbano, mas não a cidade (...). ABREU (1998:19)

Nesse escrutínio da temporalidade específica do lugar, devemos explicitar e conhecer as práticas dos agentes sociais diretamente envolvidos com a questão dos

transportes em um determinado lugar, como é o caso do Estado (com as suas diversas esferas de poder político-administrativo), dos empresários do setor e dos usuários, cada um atuando segundo lógicas distintas e, freqüentemente, conflitantes, resultando em práticas sociais e espaciais que serão fundamentais para o trabalho de dar compreensão à configuração que os transportes de passageiros assumem em uma dada cidade.

### **2.3.3 – A dimensão simbólica dos transportes**

O espaço da cidade capitalista é, em grande parte, a concretização da produção/acumulação de capital que nela se realiza, isto é, de sua economia. Mas ele não é apenas isso. Como afirma Carlos Nelson Ferreira dos Santos (1977:21): “Como símbolo, ele mesmo é significativo, desde que expressa outras relações para além das econômicas e permite uma leitura em si, conotada à sintaxe particular, diferente, portanto, da dos elementos constituintes”.

Isto posto, não se pode desconsiderar a importância da valorização simbólica dos diferentes meios de transportes para as diferentes classes e frações de classe que compõem uma dada formação social. Ao longo de toda a história, a identidade de uma classe social, sempre teve como um de seus importantes elementos constituintes as formas de locomoção por ela utilizadas. Assim, o “status” associado às várias modalidades de deslocamento, em um dado momento do tempo, tem um peso decisivo para sua maior ou menor implementação, mesmo que a racionalidade econômica aponte para outras escolhas mais adequadas, tanto do ponto de vista

individual quanto coletivo, como poderia ser lembrado para o caso da questão ambiental<sup>5</sup>.

Além disso, as diferentes valorações qualitativas (ou a imagem social, conforme a terminologia empregada por Carlos N. F. dos SANTOS (1977) atribuídas aos subespaços da cidade, a partir de conteúdos sociais distintos, irão repercutir sobre a percepção que se tem dos meios de transportes que servem a cada uma dessas zonas da cidade. O mesmo SANTOS lista algumas dessas associações como: bonde/Zona Sul/estilo de vida moderno; bonde/Zona Norte/afirmação da classe média tradicionalista; Centro/aglomeração/Convergência; trem/subúrbio/pobreza. Esta última associação é particularmente interessante pois constitui o trinômio do que SOARES (1987/1960) definiu como sendo o “conceito carioca de subúrbio”, um claro exemplo de representação ideológica que integra transportes, espaço e conteúdo social, conforme atesta o trabalho de FERNANDES (1995).

Acrescente-se a este enfoque o caráter diacrônico dessa valorização subjetiva dos meios de transporte, conforme afirma Plínio Oswaldo Assman, citado por SANTOS:

“(...)as opiniões das pessoas sobre sistemas de transporte alteram-se com o tempo. Essas situações são influenciadas por situações conjunturais, com maior ou menor sensibilidade para problemas tais como o congestionamento, poluição, preço do combustível e preservação de áreas verdes”. SANTOS (1977:23)

---

<sup>5</sup> A respeito das repercussões ambientais dos transportes ver Transporte e Ecologia de Josef. BARAT (1973).

Devemos incluir também nesta análise as transformações técnicas e a percepção que as pessoas adquirem das novas e velhas tecnologias como mais um atributo das construções ideológicas envolvendo os meios de transporte de uma cidade. Sem dúvida, só incorporando essa dimensão simbólica dos transportes torna-se possível compreender plenamente, por exemplo, como os bondes, alçados à condição de símbolos do progresso, da civilidade e do alto status social no início do século, chegam à década de 60 (no Brasil) relegados à condição inversa. Encarados como obsoletos, responsáveis pelos problemas de fluxo de tráfego da cidade, verdadeiros obstáculos ao “progresso” do transporte rodoviário, são finalmente extintos em 1964 (com exceção da linha de Santa Teresa).

O imaginário social carioca ligado aos transportes rodoviários, especialmente o caso dos ônibus, será considerada neste trabalho, posto que pode contribuir para fundamentar a hipótese norteadora desta dissertação. Alguns autores vinculam os ônibus a uma idéia favorável de status social na cidade do Rio de Janeiro, tais como BARAT (1975:20) e FREIRE (1992:58) e acreditamos que essa imagem social estava associada à valorização do automóvel enquanto símbolo da modernidade emergente do pós-guerra na cidade.

Em suma, a dimensão simbólica dos transportes constitui fator fundamental para se compreender a temática em tela, tornando possível particularizar a importância atribuída a determinados meios de deslocamento em uma formação social específica em um momento considerado de sua história. Muitas ações efetivadas em objetos componentes da materialidade do espaço geográfico são mediadas por essa esfera simbólica/subjetiva, imersa no caldo de cultura específico da formação social singular que vive e produz um determinado espaço.

### **2.3.4 - Um breve comentário sobre a questão da escala do fenômeno**

Corroborando a idéia, reafirmada por CASTRO (1996), de que a escala é uma estratégia de apreensão da realidade, entendemos ser importante explicitar essa estratégia na esfera dos estudos relativos ao espaço intra-urbano em geral, em cujo âmbito se encerra o estudo relativo à temática dos transportes e centralidade que iremos desenvolver.

Essa preocupação é muito importante uma vez que há, conforme nos lembra a autora (p.126), uma importante variação dos atributos do fenômeno a ser analisado, entre a grande e a pequena escala (entendidas aí como sinônimo de escala cartográfica). O corolário é que “inferências se tornam falaciosas quando transferem situações de uma escala a outra” (p.127).

Os estudos relativos ao urbano são um bom exemplo da afirmativa acima. As duas escalas de análise clássicas são aquela relativa ao escrutínio do espaço regional, do qual o urbano constitui um dos elementos (ainda que fundamental) e a escala de análise concernente aos estudos do espaço intra-urbano. Um mesmo fenômeno, bem como os processos a ele associados, podem ter importância e dinâmica totalmente distintas, conforme a escala de análise adotada.

Um bom exemplo diz respeito aos fluxos de energia e comunicações. Se para o espaço regional, a configuração e a intensidade de tais fluxos é importante para a compreensão da organização espacial, na escala intra-urbana seu peso é ínfimo, se é que tem algum. Isso porque, conforme nos lembra VILLAÇA:

(...) em qualquer ponto do espaço intra-urbano ou intrametropolitano, os custos da energia e das comunicações são iguais (ou apresentam diferenças



desprezíveis, quando as têm), tornando esses espaços uniformes ou homogêneos do ponto de vista da disponibilidade de energia e das comunicações”. (1998, p.21)

Por outro lado, no tocante aos transportes, temática central em nosso trabalho, o espaço intra-urbano é extremamente heterogêneo. Dessa constatação deriva uma conclusão fundamental para a pertinência da escala do fenômeno analisado neste estudo (o transporte intra-urbano de passageiros), enquanto definidor de centralidades intra-urbanas (subcentros) e do próprio arranjo territorial da cidade como um todo. Mais uma vez, recorreremos a VILLAÇA:

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral—eventualmente até da mercadoria força de trabalho. *O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho—como no deslocamento casa/trabalho— seja enquanto consumidor — reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano.* (grifo nosso) (1998, p.20)

### **III - O processo de descentralização das atividades terciárias na cidade do Rio de Janeiro: um quadro sinótico de referência**

#### **3.1 – As temporalidades mais gerais nas quais se desenrola o processo de descentralização comercial na cidade do Rio de Janeiro**

Buscando manter a coerência com nosso marco teórico, exposto no capítulo anterior, iniciaremos a caracterização do presente histórico relativo à temática deste trabalho, situando-o, de forma bastante sinótica, no âmbito das suas temporalidades mais amplas (o tempo do mundo e o tempo do Estado-Nação). Esse quadro geral de referência é importante, conforme reconhece YUJNOVSKY (1971:100) ao abordar a importância do sistema decisional para a estruturação da cidade: “É assim que cada regime social apresenta tipos básicos de estruturas urbanas, cujo conteúdo pode diferenciar-se claramente de outros regimes ou sociedades<sup>6</sup>”.

##### **3.1.1 – O tempo do mundo**

O processo de descentralização das atividades terciárias nas cidades capitalistas em geral é fruto de uma série de transformações, geradoras de processos socioespaciais que irão redefinir a estrutura urbana.

Partindo dessa perspectiva, podemos dizer que, antes de mais nada, o processo de descentralização é consequência direta do crescimento da cidade,

---

<sup>6</sup> “Es así que cada régimen social presenta tipos básicos de estructuras urbanas, cuyo contenido puede diferenciarse claramente de otros regímenes o sociedades.”

especialmente no tocante à sua expansão horizontal, resultando em um aumento da distância entre os locais de residência e a área central.

A partir desse processo básico, temos uma série de transformações que irão gerar deseconomias de aglomeração na área central e, ao mesmo tempo, condições atrativas de localização em áreas periféricas.

Charles Colby (1933), no clássico artigo “*Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography*”, identifica algumas dessas transformações. Partindo de uma concepção de cidade com três divisões básicas: zona interior ou núcleo, zona intermediária e zona exterior ou periférica, COLBY registra o processo de periferização nas grandes cidades americanas e afirma que as forças centrífugas que explicam essa descentralização são o resultado de dois componentes interrelacionados: uma urgência em partir e um convite para vir (“*an urge to leave and an invitation to come*”:289). Em outras palavras, as forças centrífugas envolvem, ao mesmo tempo, o que COLBY chama de condições desenraizadoras na zona central (*uprooting conditions in the central zone*) e as qualidades atrativas da zona periférica (*attractive qualities of the peripheral zone*).

No caso das condições desenraizadoras, o geógrafo norte-americano destaca seis, dentre as quais se destacam o congestionamento do tráfego e o alto custo do transporte na área central. Ao mesmo tempo que tais fatores contribuem para tornar a localização na área central desinteressante para muitas atividades, o processo de descentralização só ocorre se existirem condições atraentes em áreas localizadas fora do antigo centro.

Assim, concordamos com a visão de CORRÊA (1997:129), quando afirma que a descentralização “De certa forma repete o fenômeno de centralização tornando a organização espacial da cidade mais complexa (...)”. Em outras palavras, a descentralização pressupõe a formação de novas centralidades no espaço intra-urbano. Ela não conduz a uma homogeneização espacial mas sim à transformação estrutural da cidade de um padrão monocêntrico para um padrão policêntrico, bem mais complexo.

No caso específico da descentralização das atividades terciárias, alguns atributos que conferem uma certa seletividade a esse processo vinculam-se à lógica geral do ciclo de reprodução do capital e são, portanto, observáveis em qualquer estudo de caso sobre essa temática, no âmbito da cidade capitalista. Outros atributos, porém, evidenciam a conexão entre um grupo social específico e o espaço no qual ele concretamente vive e produz, nesse caso, a cidade. Um exemplo está na afirmação, aparentemente simples, de que o referido processo começa a se verificar a partir de um determinado tamanho atingido pela cidade. CORRÊA aponta que essa dimensão urbana a partir da qual ocorre a descentralização não é fixa, podendo variar “...em função das peculiaridades do espaço físico, do sistema de transportes intra-urbano, das funções urbanas e do nível de renda da população, isto implicando em poder aquisitivo e mobilidade espacial” (1997:128).

Temos assim que, em um mesmo momento do tempo cronológico, duas metrópoles capitalistas com o mesmo número de habitantes poderão experimentar processos de descentralização do setor de comércio e serviços absolutamente distintos, em função das diferenças que eventualmente apresentem no tocante às variáveis apontadas acima. O sítio urbano é outra variável de grande importância, especialmente no caso do Rio de Janeiro, de forma que merecerá uma menção em separado na seção

3.3. Desde já enfatizamos que ele constitui um atributo que singulariza a descentralização comercial.

Da mesma forma, e relacionada ao item anterior, está a questão do sistema de transporte intra-urbano, a respeito do qual o balanço entre transporte público e privado e as modalidades de transporte mais utilizadas são questões cruciais para a compreensão das especificidades da temática em tela. Trataremos desse aspecto na seção 3.2 e em outras diluídas ao longo do trabalho.

Mas talvez o aspecto mais claramente social dessa seletividade da descentralização comercial seja a questão dos níveis de renda, afetando diretamente a mobilidade espacial, vinculada também aos hábitos e padrões de consumo de uma dada sociedade, bem como à percepção que o grupo tem do seu espaço diretamente vivido. O poder de compra imprime uma identidade própria ao processo de descentralização ocorrido em uma cidade. Ele é um dos atributos mais importantes a ser considerado para a compreensão da dinâmica geradora dos subcentros regionais. Caso nosso objetivo fosse estudar a descentralização das atividades industriais, por exemplo, esse aspecto não teria importância tão significativa.

Assim, não podemos esquecer que o processo de descentralização comercial só adquire maior amplitude nos Estados Unidos, originando os denominados subcentros regionais, a partir do momento em que o poder aquisitivo de uma parcela significativa da população urbana atinge patamares mais expressivos. Só uma cidade cuja população contenha muitas pessoas residindo fora da área central, e que recorrem ao comércio e serviços menos frequentes, pode gerar os atrativos (*the urge to come*, como diria COLBY) necessários para que as lojas localizadas no centro da aglomeração decidam abrir filiais em outros pontos do tecido urbano.

Podemos perceber a importância do quesito nível de renda observando que o processo de descentralização das moradias foi muito anterior ao processo de descentralização comercial. SCHAEFFER e SCLAR (1975) afirmam que, em geral, já entre 1830 e 1850 as cidades dos países industriais cresciam com mais rapidez na periferia do que no núcleo e passaram a perder população no núcleo a partir de 1860. Contudo, os mesmos autores asseveram que a descentralização comercial só adquire (para o conjunto das cidades norte-americanas e não para uma em particular) verdadeira magnitude após 1945.

Em suma, queremos dizer que o processo de formação de subcentros só pode ser verdadeiramente compreendido no âmbito das múltiplas e interrelacionadas variáveis que o compõem. Estipular a sobredeterminação de um componente do sistema urbano em relação aos demais (como, por exemplo, afirmar que são os transportes que deflagram o referido processo) pode conduzir a erros analíticos sérios, resultantes da reificação do referido componente, dotando-o de uma autonomia em relação à sociedade que ele não possui.

### **3.1.2 – O tempo do Estado-nação e seus impactos sobre o tempo do lugar**

É extremamente significativo considerar que, se nos Estados Unidos a formação de subcentros está ligada ao surgimento do consumo de massa proporcionado pelo fordismo, no Brasil, onde o acesso ao consumo mais amplo de bens e serviços continua restrito à minoria da população, é evidente que esse processo vai ser distinto do norte-americano.

Contudo, buscando apenas traçar um superficial panorama do contexto social no qual se desenrola a formação de subcentros no Brasil, podemos perceber que também aqui o referido processo está profundamente atrelado às mudanças sociais em curso na primeira metade do século. E, convém registrar, a cidade do Rio de Janeiro encontrava-se na vanguarda dessas mudanças, dada a sua condição de capital e maior centro urbano nacional do período.

Assim, a despeito de ABREU (1987) nos informar que já na primeira metade do século XIX tem início a desconcentração residencial da elite carioca (graças ao maior poder de mobilidade desse segmento social) em direção à Lapa, Catete, Glória, Botafogo e S. Cristóvão, as condições sociais para a descentralização comercial ainda demorariam cerca de um século para amadurecer. O principal entrave estava na própria sociedade escravista da época, tornando o consumo um privilégio de pouquíssimas pessoas. A longevidade do escravismo no país contribuiu para retardar a constituição de uma formação social capitalista, condição *sine qua non* para se pensar em desconcentração comercial.

Ainda que a debacle do regime escravista já fosse visível na década de 1870, a transição para uma sociedade capitalista só se concretizou no final do século (ainda que as conseqüências da finada formação social estejam presentes até os dias de hoje). Ao mesmo tempo, a expansão horizontal da urbe carioca, viabilizada pelo trem e pelo bonde, não apenas ampliava a mancha urbana, mas transformava sua estrutura através da segregação social do espaço urbano que essa expansão diferencial possibilitou.

Contudo, a rede de transporte implantada, a segregação social e o aumento das distâncias a percorrer até o Centro, não foram, de início, suficientes para

promover a descentralização das atividades terciárias. As mudanças na composição da sociedade brasileira, à medida que avançavam a industrialização e a urbanização a partir de 1930 e, sobretudo, nas décadas que sucederam o pós-guerra, acrescentaram o ingrediente que faltava. A formação de uma massa cada vez maior de assalariados tornou a sociedade brasileira (especialmente a carioca) muito mais complexa. Isso não apenas ampliou o volume das vendas do comércio como diversificou essa demanda, contribuindo decisivamente para o processo de descentralização do comércio e dos serviços.

Ao mesmo tempo, a industrialização contribuiu para o grande crescimento demográfico da cidade do Rio de Janeiro, aumentando a população e a densidade de ocupação da cidade, particularmente nos subúrbios. Entre 1930 e 1950, a população carioca saltou de aproximadamente 1.400.000 pessoas para quase 2.500.000. Esse crescimento aconteceu sobretudo nos subúrbios mas também foi expressivo na Zona Sul, fornecendo a “massa crítica” necessária ao processo de descentralização. DUARTE (1974:58) resume a questão:

“(...) o crescimento demográfico não só impôs, cada vez mais, dificuldades de acesso ao Centro como ampliou em vários bairros o mercado consumidor, sendo o responsável pela descentralização do setor terciário na cidade do Rio de Janeiro”.

Dessa forma, por mais desigual que tenha sido, é inegável que o processo de industrialização/urbanização brasileiro contribuiu para aumentar a classe média, ampliando também o número de pessoas (não pertencentes à classe média) que recorrem ao mercado para satisfazer uma crescente demanda por bens e serviços. Esse processo de constituição de um mercado consumidor urbano, com gritantes diferenças



entre os dois vetores básicos de expansão da cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XX, é o ponto de partida para a formação dos subcentros regionais.

### **3.2 – As sociedades, seus meios de transporte e o processo de descentralização: algumas considerações**

Se entendermos o espaço geográfico como o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, como postula SANTOS (1996), já temos aí um ponto de partida para considerarmos com cuidado a questão desse sistema de objetos tão importante que é o sistema de transporte (ao mesmo tempo, um sistema técnico). Sem cair no extremo de conferir a essa materialidade uma autonomia que ela não possui, é inegável que a organização espacial de qualquer cidade, em qualquer tempo, será profundamente afetada pelas possibilidades de circulação em seu interior. Não é exagero afirmar que o sistema de transporte constitui uma das variáveis fundamentais para se compreender o espaço intra-urbano. VILLAÇA é categórico ao afirmar que:

“(...) o estudo da estrutura intra-urbana não será satisfatório se não der conta das *localizações* (grifo do autor) dos elementos da estrutura nem das correlações entre eles e outros elementos e/ou partes da metrópole. (...) Para explicar essa estrutura, teriam que ser estudados o sistema viário e os transportes urbanos. (1998:35)

Uma das causas para essa importância é que enquanto outras redes técnicas do espaço intra-urbano podem ser praticamente ubíquas (como as de comunicação e energia), a rede de transporte não possui esse atributo, mesmo nas cidades dos países desenvolvidos, o que confere à acessibilidade (ou em última instância, à localização) a condição de um importante elemento de diferenciação e de

estruturação do espaço citadino. Mesmo se considerarmos que no interior das cidades dos países periféricos as redes técnicas em geral (e não apenas a de transporte) se distribuem de forma bastante desigual, há duas considerações a serem feitas.

A primeira é que, no caso de determinadas redes técnicas, como de energia e de comunicações, os custos são praticamente invariantes na escala intra-urbana. Ninguém paga uma conta mais cara de água, esgoto, luz ou telefone, porque mora neste ou naquele bairro. Portanto nas áreas de uma cidade onde haja completa estrutura urbana não ocorrerá diferenciação por conta dessas redes técnicas, pois sua influência limita-se ao binômio ausência/presença. Já no caso dos transportes a questão do custo é fundamental e amplamente variável de um local para outro da urbe, afetando a todos, mas, especialmente, as camadas mais pobres, o que nos leva à segunda observação. Quando falamos do papel estruturador dos transportes na escala intra-urbana, estamos nos referindo especificamente ao deslocamento de pessoas, seja enquanto força de trabalho, seja enquanto consumidores. O transporte de mercadorias não tem, de forma alguma, essa força estruturante. Essa afirmação independe da presença ou não de outras redes técnicas em uma dada porção do espaço da cidade. Nesse sentido, concordamos integralmente com VILLAÇA (1998:23), quando diz que:

“A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transporte de passageiros”.

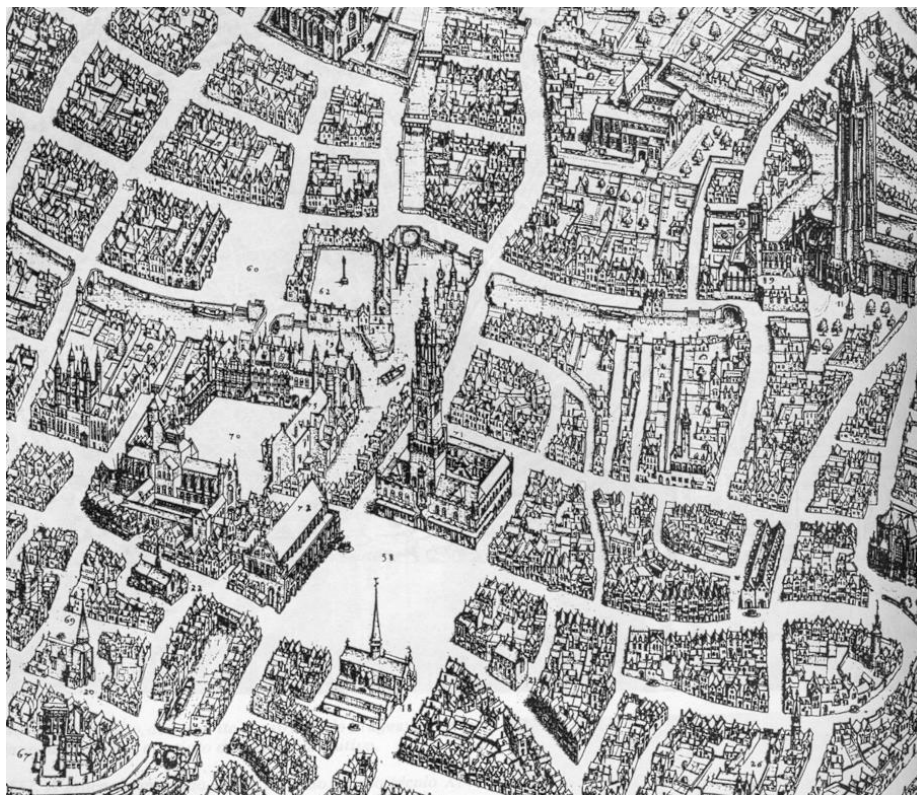
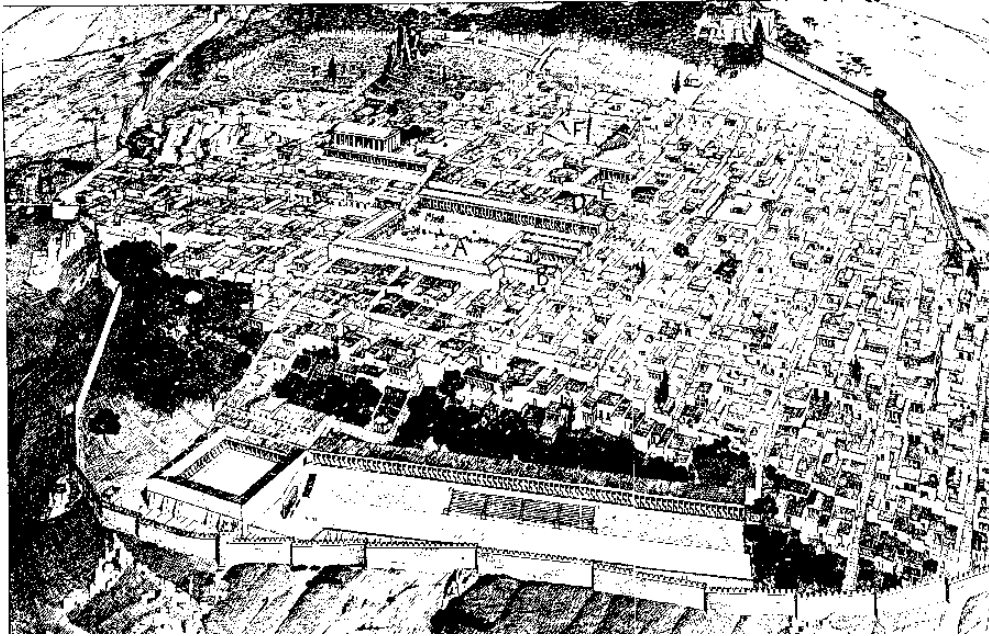
Podemos identificar os traços mais gerais dessa importância a partir das três formas básicas da cidade ao longo de sua história, sob uma ótica que privilegia a questão dos transportes, as quais caracterizaremos a seguir.

### 3.2.1 - A cidade pré-industrial

Durante milhares de anos, o padrão urbano correspondeu àquilo que SCHAEFFER e SCLAR (1975) chamaram de *The Walking City* e BOAL (1970) denominou *The Pedestrian City*, o que nos dois casos poderia ser traduzido por cidade dos pedestres.

Essa cidade pré-industrial era extremamente compacta. A distância que podia ser percorrida a pé limitava o raio de crescimento da cidade a alguns quilômetros. Tais restrições explicam porque, já no século XVI, a realeza européia tomava medidas para limitar a expansão física de suas principais cidades. Segundo HAROUEL (1998), em 1584, Henrique IV proibiu qualquer nova ampliação de Paris. Em 1580 a rainha Elisabeth já havia feito o mesmo em Londres.

À primeira vista, uma cidade assim, com suas ruas estreitas e tortuosas, pode aparentar um *design* ineficiente e anárquico. Havia contudo uma lógica nesse traçado. Para uma população que se deslocava a pé, a trama irregular, mas que assumia um padrão geral de várias rotas concêntricas, cortadas por vias radiais, garantia uma excelente acessibilidade a todos os pontos e uma flexibilidade muito grande para escolha do caminho a seguir. Além disso, as ruas estreitas significavam uma importante economia do precioso espaço urbano. No interior da cidade, ruas largas e parques eram elementos praticamente desconhecidos até o século XIX, com raras exceções, como o caso de Washington, nos EUA. Para se ter uma idéia, o Passeio Público da cidade do Rio de Janeiro, inaugurado em 1783, é considerado o primeiro parque urbano das Américas.



**Figuras 3.1 e 3.2** – Tanto na acrópole grega da antigüidade (ao alto) quanto na Paris de 1592, o padrão urbano pré-industrial tinha determinados traços em comum que contribuíram para uma diferenciação relativamente pequena da acessibilidade na escala intra-urbana.  
Fonte: BENÉVOLO (1999:120;316)

O interessante resultado, como nos lembra BOAL (1970:75), é que todas as ruas eram igualmente importantes e favoráveis ao deslocamento, com exceção apenas de algumas que conduziam aos arrabaldes da cidade e que eram mais relevantes.

Em outras palavras, com exceção da área mais central da cidade, o restante da aglomeração apresentava pouca diferença em termos de acessibilidade, o que contribuía para a pequena diferenciação sócio-espacial desse modelo de cidade.

Mas a cidade pré-industrial era diferente das atuais não apenas por ser mais densamente povoada. O arranjo sócio-espacial também era bem distinto. Se observarmos, por exemplo, a população das cidades européias antes da Revolução Industrial veremos que ela não era organizada em unidades familiares, mas em unidades domésticas (*household units*), segundo a denominação usada por SCHAEFFER e SCLAR (1975). Elas eram unidades econômicas primárias de produção e consumo, mais do que unidades de reprodução biológica e nutrição. A unidade doméstica era um negócio: uma ferraria, uma padaria, uma alfaiataria. O dono desse negócio, o artesão, vivia lá com sua mulher, crianças, parentes, aprendizes, jornaleiros, servos e dependentes, que eram necessários para tornar viável a empresa doméstica enquanto empreendimento.

Esse ambiente urbano de vida coletiva abarcava todas as idades e classes, não deixando tempo ou espaço para solidão ou privacidade. Ao mesmo tempo, o ambiente eliminava a necessidade de maior parte das viagens que hoje congestionam as ruas. Não havia viagens entre a casa e o trabalho e a necessidade de compras e negócios pessoais era drasticamente reduzida. Mais uma vez notamos que as ruas estreitas e tortuosas não eram um problema para a circulação da época pois os fluxos eram consideravelmente pequenos.

De forma geral, os mais ricos e poderosos moravam no centro da aglomeração e os pobres na periferia. Se por um lado esse padrão tinha relação com a maior facilidade de acesso dos poderosos aos centros de culto e de poder político, por outro era também uma questão de proteção das elites, envoltas por um “cinturão” de habitantes que as mantinham mais resguardadas de ataques externos.

### **3.2.2 - A Revolução Industrial, os novos meios de transporte e as mudanças na organização interna da cidade capitalista**

Com a Revolução Industrial, o padrão da cidade dos pedestres entrou em colapso. As pessoas não podiam mais morar onde trabalhavam e essa foi uma drástica mudança para a vida de seus habitantes, com profundas implicações para a circulação e a organização interna da cidade. A crescente divisão do trabalho aumentava a especialização das fábricas, as quais recebiam matérias-primas de uma ampla fonte de fornecedores e enviavam seus produtos para mercados cada vez maiores. Todas essas atividades necessitavam de transportes que fossem mais eficientes do que um par de pernas ou uma parelha de cavalos puxando uma carroça. Até que esses transportes mais eficientes fossem criados, a cidade industrial dos pedestres sufocou congestionada.

Essa primeira e terrível versão da cidade industrial, na qual a produção fabril já era uma realidade mas não existiam ainda os meios de transporte capazes de expandir consideravelmente os limites da urbe, descongestionando-a, foi denominada por MUMFORD (1991) de *Coketown*, emprestando a expressão de Charles Dickens, em “Tempos Difíceis”. Como afirmou BLUMENFELD (1971:231), esse tipo de cidade mostrou-se um fenômeno transitório, correspondente ao lapso de tempo existente entre

o impacto da Revolução Industrial nos transportes interurbanos e nos transportes e comunicações intra-urbanos.

O *omnibus* foi a primeira tentativa de aumentar a mobilidade dos cidadãos. A origem latina do nome significa “para todos”, mas esses veículos puxados por cavalos nunca mereceram apropriadamente essa denominação. O mais antigo *omnibus* ou *carrosse à cinq sous*, foi criado por Blaise Pascal e seus sócios e debutou em Paris em 1662. Após um início que despertou muito interesse das classes altas, essa carruagem coletiva caiu rapidamente em desuso, por não atrair número suficiente de usuários com condições de pagar por sua utilização. Vê-se que a disponibilidade técnica do *omnibus* não foi suficiente para transformá-lo em um elemento capaz de alterar a estrutura espacial das cidades de então, uma vez que a estrutura social da época, marcada por uma extrema desigualdade na distribuição da renda e uma ínfima fração da sociedade com poder de compra, não lhe favoreceu a expansão.

Além disso, nesse momento da Paris pré-industrial, como de resto em todas as grandes cidades, as elites não tinham necessidade de se deslocar diariamente entre dois pontos fixos de um itinerário pré-estabelecido. O mais comum era o deslocamento em carruagens próprias, proporcionando liberdade de escolha de caminhos e destinos. Mas mesmo assim, tratava-se, na grande maioria dos casos, de viagens fortuitas, muitas vezes ligadas à prática da vilegiatura, ou seja, o “veraneio” em um local fora da área urbana, fugindo dos seus inconvenientes. Mesmo aqueles que optavam por fixar-se nos arrabaldes não precisavam estar cotidianamente na cidade. Já o restante da população estava limitada a deslocar-se basicamente a pé.

SCHAEFFER e SCLAR (1975) afirmam que o *omnibus* só reapareceu em Bordeaux em 1812, Paris, em 1827 e Londres, em 1829, mas nunca chegou a ser um

transporte de grande expressão, dados os muitos problemas que enfrentou, inclusive quanto a seus inconvenientes técnicos<sup>7</sup>.

Note-se que não é por acaso que os *omnibus* são reintroduzidos nas grandes cidades européias no início do século XIX, após um século e meio de sua fracassada estréia. A industrialização, com todos os seus impactos ambientais (poluição) e sociais, alterou o padrão de mobilidade das elites, bem como o número de pessoas interessadas e com nível de renda suficiente para se deslocar com mais freqüência no espaço intra-urbano. Sobretudo, estimulou a descentralização da moradia em direção aos subúrbios, livres da poluição e nos quais era possível reproduzir as então valorizadas condições bucólicas de vida.

Dois novos sistemas técnicos vieram alterar esse quadro: a ferrovia e os bondes movidos a tração animal. A partir de sua disseminação, e dos novos padrões de mobilidade que proporcionaram, houve uma notável alteração na organização do espaço urbano, originando a “cidade dos trilhos” (*The Tracked City* para SCHAEFFER e SCLAR ou *Wheel-Track City* de BOAL). Porém, esse processo levou algumas décadas até que as inovações técnicas viabilizassem novos processos sócio-espaciais capazes de alterar a estrutura da cidade.

Segundo nos informa BARAT (1975), o primeiro sistema efetivo de transporte urbano por carris foi iniciado em 1852, em Nova York. Nos quatro anos subseqüentes, sistemas similares apareceram em Boston e na Filadélfia. Na Inglaterra os primeiros trilhos para os bondes foram colocados em Birkenhead, em 1860 e em Londres em 1861. Ao longo da década, todas as grandes cidades foram implantando

---

<sup>7</sup> SCHAEFFER e SCLAR (1975, p.21) fazem ótima análise desses problemas.



seus sistemas. Porém esse sistema possuía suas limitações, conforme podemos ver em SCHAEFFER e SCLAR:

“O trânsito pendular começou com o bonde a cavalo, mas apenas em bases limitadas pois o cavalo era uma fonte de energia inadequada sobre a qual se basear a expansão das cidades. Além disso, com uma velocidade de 7 a 10 km por hora, pouco mais rápido do que caminhar, a energia do cavalo era cara. Enquanto o condutor trabalhava normalmente 10 a 12 horas por dia, os cavalos não agüentavam mais do que 4 ou 5 horas e duravam poucos anos, ao final dos quais tinham que ser vendidos bem barato para tarefas mais leves. Isso para não mencionar que os cavalos, sendo animais e não máquinas, ficavam doentes e eram sujeitos a epidemias”. SCHAEFFER e SCLAR (1975, p. 22)

Esse quadro explica porque as possibilidades de expansão do tecido urbano através dos bondes de tração animal ainda eram relativamente limitadas, o que levou alguns geógrafos, como MULLER (1986), a criar uma periodização na qual eles estão enquadrados como uma espécie de epílogo da cidade dos pedestres. É o que MULLER chamou de *Walking-Horsecar Era*.

A solução para esses problemas só foi encontrada no posterior desenvolvimento da eletricidade como força motriz para os bondes, resolvendo também os problemas ambientais que afetavam os trens e viabilizando os sistemas de metrô, sendo que estes últimos só apareceram na virada do século XIX para o XX.

Quando as primeiras ferrovias foram construídas, em muitas cidades não foi permitido que entrassem ou atravessassem áreas povoadas. Isso foi particularmente verdadeiro no caso das capitais e grandes cidades européias. As ferrovias possuíam seu terminais no que então eram os limites da cidade. Como resultado, muitas antigas grandes cidades não possuem uma grande estação ferroviária central, mas tantas quantas

fossem as linhas que a servissem. O fator principal para essa postura estava ligado a fatores ambientais, dada a poluição causada pelas locomotivas a vapor.

De qualquer forma, as ferrovias não foram construídas para ser um meio de transporte urbano de passageiros (e o Rio de Janeiro não foi uma exceção a essa regra). A ferrovia tornou possível às indústrias mudarem-se da boca da mina, onde a força de trabalho era escassa, para qualquer local onde suas matérias-primas (especialmente o carvão) pudesse ser transportado de forma economicamente viável. Com as ferrovias as indústrias puderam se deslocar para a periferia das cidades, onde havia a proximidade do mercado e da mão-de-obra e terra disponível.

No entanto, SCHAEFFER e SCLAR apontam um aspecto muito relevante quanto à localização industrial nas metrópoles européias e norte-americanas, com profundos impactos para explicar a diferenciação registrada nos processos de segregação social das áreas urbanas do Velho e do Novo Mundo.

Os autores explicam que nas cidades dos Estados Unidos não houve, de forma geral, maiores restrições à localização das indústrias, de maneira que o cinturão industrial envolvia toda a cidade e, sob qualquer condição dos ventos, a fumaça engolfava a cidade. Onde a indústria não possuía essa liberdade, como no caso das capitais nacionais e grandes cidades comerciais européias, o cinturão era geralmente restrito ao setor da cidade a sotavento.

Como as ferrovias e indústrias não ocupavam todo o espaço dessa porção da cidade, o espaço disponível era “ideal” para abrigar a mão-de-obra migrante rural e não especializada que acorria à cidade. Com isso, as cidades passaram a ter novas áreas residenciais construídas para serem bairros pobres.

Com a chegada dos bondes elétricos, os dois tipos de cidades começaram a se expandir territorialmente, mas de forma diferenciada. Na cidade com cinturão parcial as classes média e alta moviam-se cada vez mais para o setor a sotavento. As classes baixas espalharam-se para além do cinturão industrial, ocupando as outras áreas da cidade.

Nas cidades completamente envolvidas pela indústria, todos, menos os pobres, fugiram para além do cinturão. Nessas cidades, o status de uma pessoa não tinha relação com a direção do seu deslocamento e sim com a distância em que ela se estabelecia em relação à cidade, ou mais especificamente, ao cinturão industrial. Os desqualificados permaneceram nos bairros pobres (*slums*) onde podiam caminhar para o trabalho. Os trabalhadores mais qualificados e a classe média procuravam mudar para além do cinturão o máximo que o transporte urbano (os bondes elétricos) permitisse. Finalmente, a classe alta, mudava para calmas cidadezinhas na periferia da aglomeração, os subúrbios, que só podiam ser alcançados por ferrovia. Como esse grupo podia controlar suas horas de trabalho, transporte pouco frequente e limitado não era uma desvantagem séria em comparação ao espaço, ar puro e tranquilidade do subúrbio.

É importante destacar que esse processo de suburbanização dos afluentes não ocorreu imediatamente após o surgimento das ferrovias. De fato, se no subúrbio a casa podia estar perto da estação, o mesmo podia não acontecer na cidade, inviabilizando o movimento diário. Só com o desenvolvimento de meios de transporte urbano, como os bondes, é que esse processo tornou-se viável.

À medida em que os ricos mudavam-se para além do cinturão, terras na área central da cidade tornaram-se disponíveis para escritórios e estabelecimentos

comerciais. A introdução de elevadores, por volta de 1870, tornou possível edifícios mais altos e ampliou essa expansão. Os novos prédios eram mais suscetíveis de serem localizados próximos à estação ferroviária, de onde os trens partiam para os subúrbios mais afluentes. Estruturava-se o que os modelos da Escola de Chicago denominaram de Área Central de Negócios (CBD).

A organização espacial resultante de todas essas transformações era muito distinta daquela da cidade pré-industrial. A mobilidade proporcionada pelos meios de transporte sobre trilhos era linear. Logo, a cidade não podia se espalhar de forma concêntrica em anéis a partir do núcleo central. Esse padrão só se desenvolvia até onde houvesse transporte entrecortando a cidade, o que ficava a cargo do bonde, de custo de implantação e manutenção menor do que o trem e que podia ser implantado nos logradouros já existentes. Além desse limite, a cidade se expandia ao longo das linhas ferroviárias e de bondes, que corriam radialmente em relação ao núcleo.

Além disso, conforme registra BOAL (1970:76) “a ferrovia não aumenta a acessibilidade ao longo de toda a sua extensão, mas apenas nas estações”<sup>8</sup>. O mesmo autor esclarece que o grande gasto de energia necessário para que uma locomotiva a vapor saísse da inércia, acelerasse e ganhasse velocidade, impunha um afastamento bastante considerável entre uma estação e outra. A expressão espacial desse fato era um povoamento suburbano em núcleos que mantiveram-se separados por bastante tempo, preservando sua identidade. A posterior eletrificação das linhas suburbanas (ou, pelo menos, sua substituição por locomotivas a diesel) viabilizou a abertura de estações mais próximas entre si, permitindo a coalescência dos núcleos.

---

<sup>8</sup> “However, the railroad does not improve accessibility all along its length but only at the stations”.

Todos esse fatores deram às metrópoles dos trilhos uma forma de estrela, mais patente em cidades com um cinturão industrial completo envolvendo a cidade (caso da maior parte das americanas) e menos óbvia naquelas com cinturões parciais, como nas européias.

### **3.2.3 - Os novos sistemas técnicos, as mudanças sociais e a cidade flexível.**

As primeiras décadas do século XX marcaram o início da transição para a terceira forma urbana de nossa análise. Trata-se da cidade da borracha (*rubber city*) de SCHAEFFER e SCLAR ou, em uma denominação a nosso ver mais apropriada, a cidade flexível (*flexible city*) de BOAL.

Tanto os trens quanto os bondes foram muito importantes para a expansão das cidades ao longo do século XIX. Porém, eles padeciam da rigidez de itinerários imposta pelo próprio fato de serem transportes sobre trilhos. À medida em que as sociedades industriais foram se tornando mais ricas e complexas, um número crescente de pessoas tinha interesse em realizar os mais variados deslocamentos para compras, lazer e convívio que fugiam à oferta preestabelecida pelos trilhos. Os ricos podiam apelar para as carruagens e os menos afortunados, a partir do final do século XIX, tinham a bicicleta, ainda que esta fosse acessível somente aos que tinham condições físicas de utilizá-la, além de limitada quanto ao seu uso em determinadas situações adversas, como nos dias de tempo muito frio ou chuvoso.

É nesse quadro que três desdobramentos do desenvolvimento do motor a explosão mostraram-se decisivos para a guinada nas possibilidades de deslocar-se nas cidades dos países industriais: o caminhão, o ônibus e o automóvel.

O primeiro foi importante porque conferiu uma flexibilidade muito maior ao processo de distribuição de mercadorias na cidade (até então continuava-se a utilizar as carroças), oportunizando uma maior dispersão dos estabelecimentos comerciais. O ônibus<sup>9</sup> incorporava uma série de vantagens em relação ao bonde e a outros meios de transporte coletivo. De qualquer forma, assim como seu homônimo predecessor movido a tração animal, o ônibus motorizado também não nasceu para todos. Ele incorporava, nessa época, o caráter elitista do automóvel. Os primeiros ônibus operaram em Londres em 1904 e em Paris e Nova York no ano seguinte. Nessa cidade, aliás, os primeiros ônibus operaram na Quinta Avenida, então a melhor rua de compras e residência da cidade. Esses veículos garantiam a cada passageiro um lugar sentado e cobravam o equivalente ao dobro dos bondes e metrô.

Já o automóvel começou a tornar-se uma opção de transporte no início do século XX. Inicialmente restrito aos mais afortunados, começou a se popularizar principalmente após as inovações na sua fabricação introduzidas por Ford na década de 1910. Seu uso inicial, contudo, era suplementar, usado principalmente para recreação no fim de semana. Era um meio de escapar da cidade tumultuada para uma saída ao campo.

Essas três inovações, associadas à expansão dos elevados e metrô e ao sistema de carris pré-existentes, proporcionaram uma oferta abundante de transporte e um certo equilíbrio para os fluxos intra-urbanos das metrópoles do início do século.

---

<sup>9</sup> As duas grafias são corretas para a mesma expressão latina: *omni* ou *oni*. Ambas significam tudo, todos.

Contudo essa situação durou pouco. O equilíbrio havia sido alcançado por uma onda de aumento tanto do transporte privado quanto do transporte público. Porém, pelo menos nos EUA, o transporte privado continuou a crescer e o público minguou, causando a ruptura do equilíbrio. A partir daí, as diferenças entre os padrões espaciais das grandes cidades da Europa e dos Estados Unidos irão se acentuar bastante. O Velho Mundo continuou privilegiando o transporte público, relegando o automóvel a um plano bem inferior àquele verificado nos EUA. O resultado foi a retenção de um padrão metropolitano com estrutura espacial bem mais compacta do que as “espalhadas” metrópoles norte-americanas.

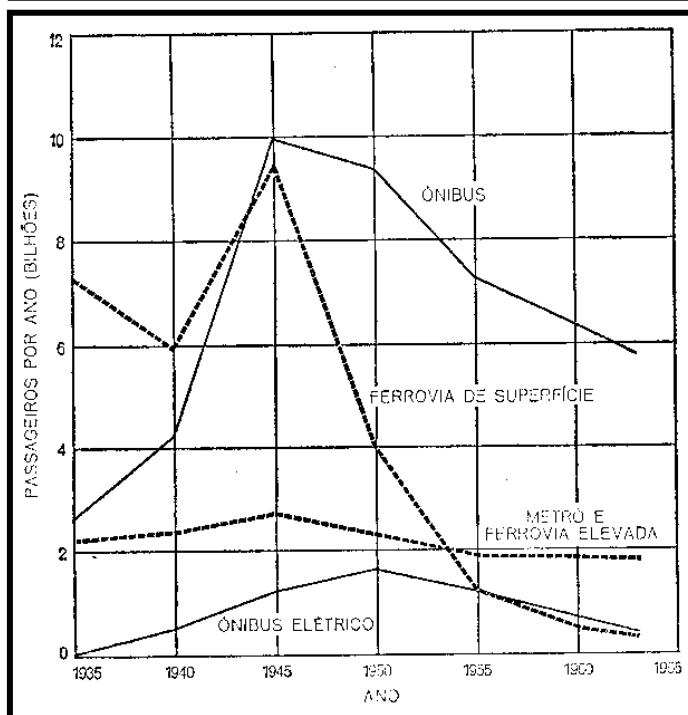
Uma vez que nosso trabalho está ligado à questão geral do papel do transporte rodoviário na desconcentração comercial nos subúrbios do Rio de Janeiro,

daremos maior ênfase à metropolização dos EUA, por acreditarmos que sua análise permitirá algumas correlações com o processo ocorrido na metrópole carioca (ainda que esse tenha sido muito distinto daquele).

Apesar da afirmação acima, fuge completamente ao escopo

**Gráfico - 3.1 Transporte coletivo nos EUA.**

Fonte: DYCKMAN (1977:151)



deste trabalho detalhar as causas do declínio do transporte público nos EUA ao lado da disseminação do transporte privado. Contudo, alguns pontos merecem ser destacados

pela sua importância para os desdobramentos do padrão espacial da cidade que irá emergir dessa nova realidade.

Primeiramente, é importante realçar que o processo ao qual nos referimos no parágrafo acima só vai realmente deslançar após a II Guerra. A grande depressão dos anos 30 e o conflito mundial de 1939-45, impondo o racionamento de combustíveis e a reconversão do parque industrial norte-americano para o esforço de guerra, representaram um estímulo ao uso do transporte público.

Temos assim que os processos de suburbanização das metrópoles norte-americanas pré e pós-45 são bastante distintos. Não é por acaso que MULLER (1986) prefere subdividir o período da *flexible city* em dois: a Era do automóvel para recreação (*Recreational Auto Era*) e a Era das autoestradas (*Freeway Era*).

Havia dois tipos de subúrbios na fase pré-45. Os subúrbios do bonde e os subúrbios ferroviários. Os subúrbios servidos por carris eram, quase sempre, fruto de um empreendimento no qual os promotores imobiliários implantavam uma linha de bondes que garantia a acessibilidade a uma nova área, de sua propriedade, a ser loteada com grandes lucros. Essa prática foi amplamente reproduzida no Brasil e exemplos como o de Copacabana e Vila Isabel, no Rio de Janeiro, são emblemáticos.

Nesse tipo de subúrbio, o tamanho dos lotes tinha que ser dimensionado de forma a garantir uma densidade populacional mínima ao novo bairro, para viabilizar o serviço de carris, o que na prática significava lotes não muito grandes. No entanto, como a parte mais lucrativa do negócio era a valorização dos terrenos, as operadoras do serviço fixavam inicialmente as tarifas em valores muito baixos, visando tornar o local mais atraente para moradia. Havia um ímpeto do setor privado em construir, subsidiar,



operar e mesmo renovar as linhas. Isso, por outro lado, comprometeu a viabilidade financeira das empresas, quando a fase de rápida valorização dos terrenos se esgotou. A saída foi pressionar o poder público por aumentos de tarifas, o que até aconteceu, mas não na proporção pretendida pelos empresários. A razão para isso é que, no campo de forças sociais que compõem a cidade, havia também as contrapressões dos moradores e dos empregadores para que não houvesse a majoração.

O resultado é que essa situação tornou o setor pouco ou nada atraente para novos capitais, marcando o início do declínio desse meio de transporte coletivo nos Estados Unidos.

Sem dúvida, a falta de investimento nos carris representou um poderoso estímulo ao uso do automóvel nas cidades dos EUA, o que só não ganhou mais expressão nessa fase em função das limitações impostas pela conjuntura do período 1930-45. Para que se tenha uma idéia, no final da Guerra as viagens de automóvel haviam regredido a níveis per capita similares aos de 1920 (DYCKMAN:1977).

Já o segundo tipo de subúrbio, o ferroviário, caracterizava-se pelo seu caráter nucleado em torno das estações. Foram neles, segundo SCHAEFFER e SCLAR (1975), que os efeitos provocados pelo automóvel na mudança do uso do solo urbano começaram propriamente. A partir dos anos 20, segundo nos informam os mesmo autores, ninguém ousava oferecer uma casa nestes subúrbios sem que houvesse uma garagem, pois o deslocamento até a estação já não podia mais ser feito a pé.

Mas as grandes mudanças no uso do solo metropolitano nos Estados Unidos e, ainda que de forma diferenciada, nos países desenvolvidos em geral, vieram no período do pós-guerra. Esses anos trouxeram uma enorme demanda por crescimento

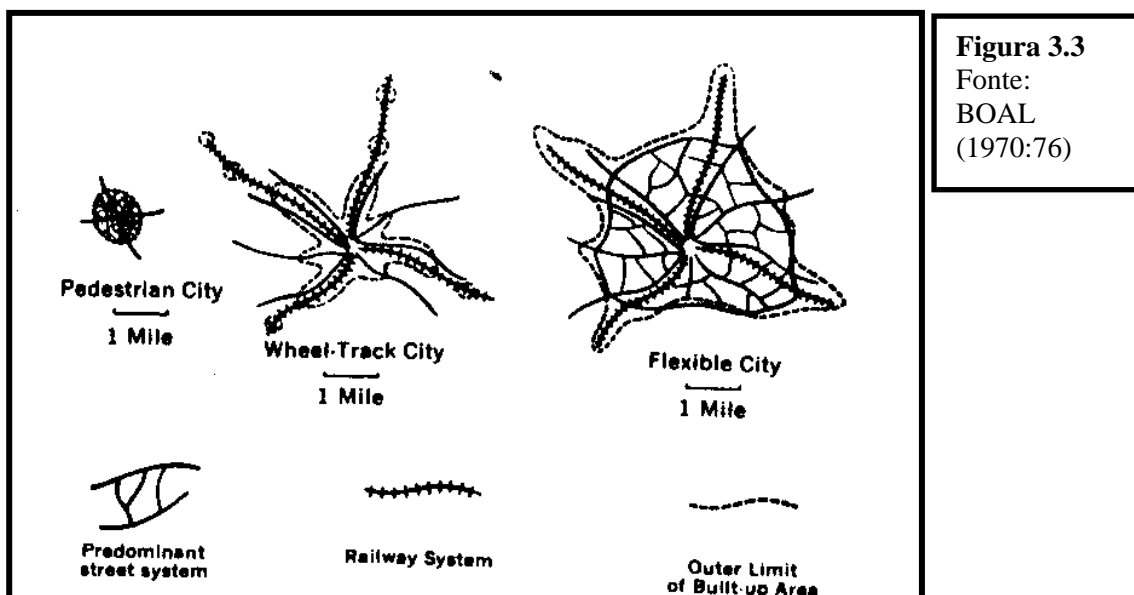
das áreas metropolitanas. Novos espaços eram necessários. Uma vez que qualquer família que pudesse comprar uma casa possuía um carro, qualquer espaço livre que tivesse acesso à cidade por rodovia serviria. O fordismo garantiu que um número cada vez maior de pessoas estivesse nessa situação. Ao mesmo tempo, os novos padrões de consumo e a mobilidade viabilizada pela indústria automobilística contribuíram para que DYCKMAN (1977:152) observasse que “a dispersão generalizada das atividades e funções nas áreas metropolitanas tornou o sistema ferroviário fixo menos eficiente no transporte de passageiro de porta a porta”. A grande ampliação do sistema interestadual de auto-estradas nos EUA e, um pouco depois, na Europa Ocidental, resultou em importantes eixos de expansão suburbana, muito especialmente na América do Norte.

Esse processo de formação dos “subúrbios do automóvel” nas metrópoles dos Estados Unidos fornece-nos um interessante exemplo de como os sistemas de transporte afetam e são afetados pelo espaço. Como nos lembra BLUMENFELD (1971: 234), o automóvel permitiu o desenvolvimento de um padrão de baixa densidade de ocupação nos subúrbios norte-americanos, com suas casas confortáveis, terrenos espaçosos, ruas largas e muita área verde e de lazer. Contudo, esse mesmo fato faz com que essas áreas não possam mais vir a ser servidas (pelo menos enquanto durar o padrão atual) por meios de transporte público de massa, pois eles requerem uma densidade de ocupação maior para que possa haver um número mínimo de usuários que os tornem viáveis economicamente,

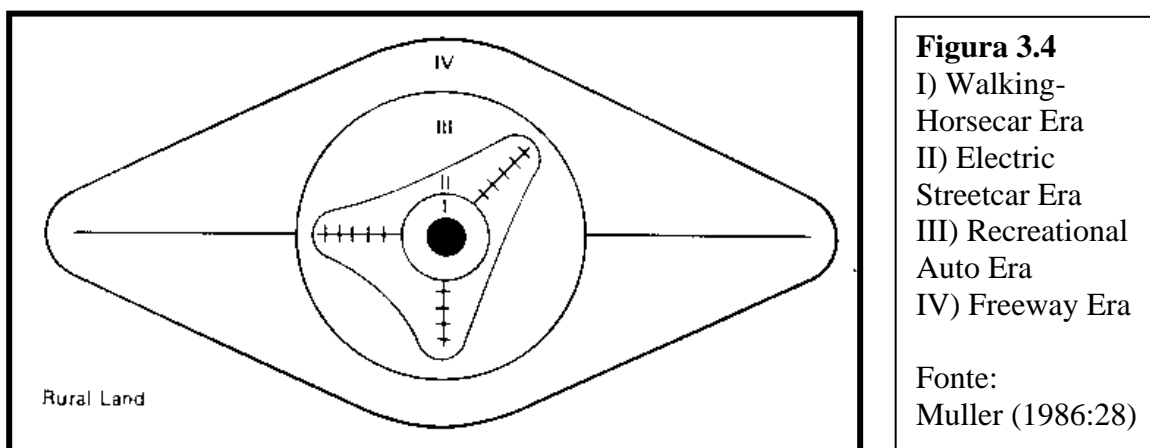
BOAL (1970:77) acrescenta ainda outras inovações que contribuíram para a constituição da “cidade flexível”, tais como a difusão da energia elétrica, da rede de telefonia e o desenvolvimento de novas técnicas na construção civil que permitiram a verticalização de áreas muito valorizadas, como o CBD.

Sob esse conjunto de influências, as áreas entre os braços da estrela do padrão da cidade dos trilhos tornaram-se disponíveis para ocupação. As rodovias que serviam para o lazer tornaram-se estradas para o movimento pendular dos suburbanos e o padrão estrela deu lugar à cidade espalhada cujos limites são indefinidos.

BOAL (1970) representa essa mudança de padrão espacial da cidade em função das novas tecnologias, apresentando a seqüência abaixo:



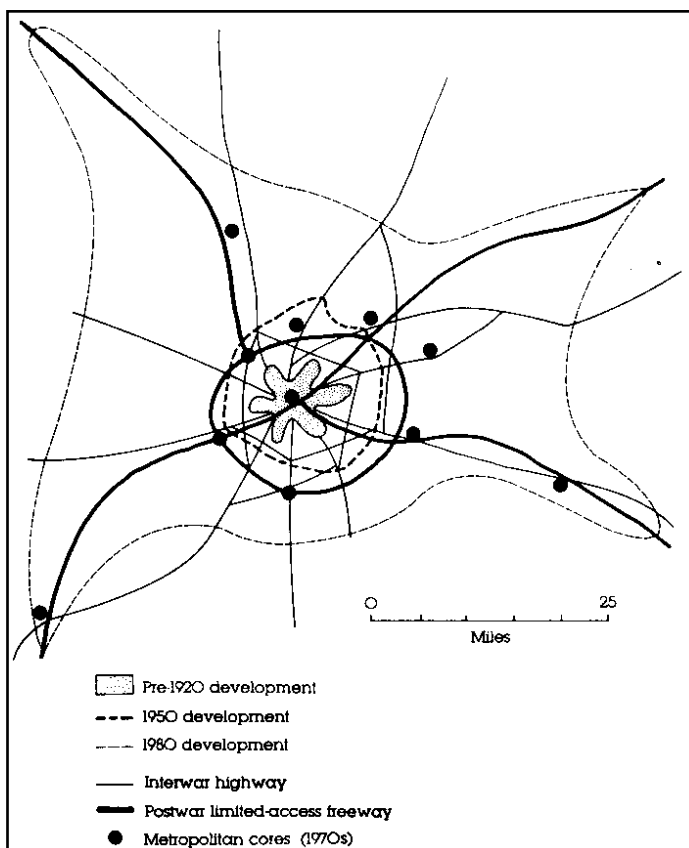
MULLER, ao discriminar as duas fases da emergência do automóvel como meio de transporte, detecta também as diferentes estruturas espaciais resultantes, para o caso das metrópoles norte-americanas, as quais ele sintetiza no esquema abaixo:



Com a formação da rede rodoviária na escala intra-urbana, o transporte se tornou muito mais abundante e ubíquo do que antes, ampliando enormemente as possibilidades de deslocamento. Uma das conseqüências desses fatos foi viabilizar o enorme crescimento da cidade, a ponto de formarem-se regiões metropolitanas que abrigam milhões de habitantes e que chegam a medir mais de 100 km de uma extremidade a outra da área construída.

MULLER (1986) apresenta um modelo gráfico que sintetiza e ilustra a dimensão e a proporção desse crescimento espacial dos subúrbios da metrópole norte-americana pós-1920.

**Figura 3.5** - Fonte: Muller, P.O. The Role of the Suburbs in Contemporary Metropolitan Systems. Columbus, Ohio, 1982:257. In: MULLER (1986:41)



Sem pretender entrar em detalhes a respeito do processo de reestruturação do espaço urbano no pós-guerra, o fato incontestável é que a mobilidade proporcionada pelo transporte rodoviário teve papel decisivo na transformação da estrutura unicêntrica em torno de um CBD das metrópoles em uma policêntrica, na qual encontramos pequenos distritos de negócios e de indústrias espalhados pela área metropolitana. É BARAT (1975:16), referindo-se aos países desenvolvidos, quem afirma que: “Sem dúvida, o processo de descentralização de atividades (...) deveu-se,

em grande parte, à mobilidade adquirida com o uso do automóvel, pelos habitantes suburbanos e dos municípios periféricos”.

VANCE (1970:215) chega a afirmar que “Sem dúvida, o mais importante fator dinâmico afetando a estrutura comercial tem sido a mudança nos meios de transporte pessoal”<sup>10</sup>. O mesmo autor reconhece também a importância de outros fatores como as mudanças no poder de compra, nos hábitos e o planejamento urbano.

DUARTE (1974:71), ao comentar a importância do sistema de transporte para a formação de centros funcionais, chega a afirmar que: “Sua importância é de tal ordem que uma modificação do esquema de circulação de uma área da cidade pode trazer repercussões para uma nova hierarquia dos centros funcionais.

Dito de outra forma, espacializou-se um processo de desconcentração e, ao mesmo tempo, de criação de novas centralidades no interior do tecido urbano das metrópoles capitalistas que mudou radicalmente sua forma, bem como o conteúdos das conexões realizadas entre os elementos que compõem o sistema urbano. Os meios de transporte rodoviários tiveram um papel decisivo nesse fenômeno, especialmente devido à sua flexibilidade, capaz de atender de forma muito mais adequada as novas demandas de deslocamento no interior da metrópole moderna. No caso norte-americano, BLUMENFELD (1971), em artigo originalmente publicado em 1961, já previa que a proporção de viagens feitas com o uso do automóvel particular continuaria a crescer nas cidades do país. O motivo: o aumento da dispersão de destinos das viagens para trabalhar, fazer compras e lazer. Em outras palavras, para maior flexibilidade de deslocamentos, meios de transporte mais flexíveis.

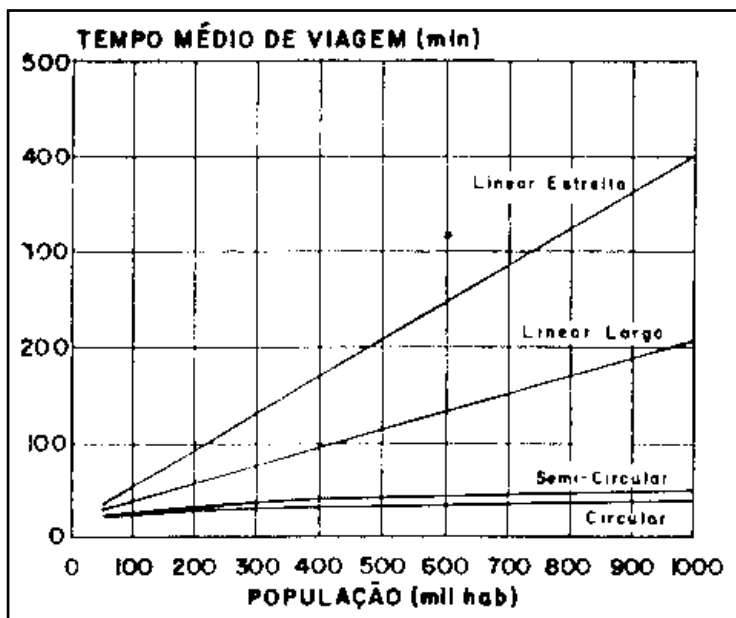
---

<sup>10</sup> “Without question the most important dynamic factor affecting commercial structure has been the changing means of personal transportation”.

### **3.3 - O sítio da cidade do Rio de Janeiro e sua contribuição ao processo de configuração do espaço urbano e do sistema de transporte carioca**

A maior ou menor facilidade de acesso à área central da cidade é elemento fundamental para a deflagração do processo de descentralização das atividades terciárias. Da mesma forma, como já afirmamos anteriormente, a boa acessibilidade a uma porção significativa do espaço da cidade que reúna um expressivo mercado consumidor é um atributo fundamental para a formação dos subcentros regionais. Nos dois casos, o papel representado pelo sítio da cidade e pela trama urbana a ele associada são elementos de extrema relevância, dada sua importância para a fluidez do tráfego intra-urbano. Essa relevância é reconhecida por todos os estudiosos do urbano, dos quais destacamos a observação de SANTOS (1989:196) de que “Salvo exceções, o sítio orienta o plano, assim como, freqüentemente, o funcionamento da cidade, as articulações interiores e exteriores do organismo urbano(...)”.

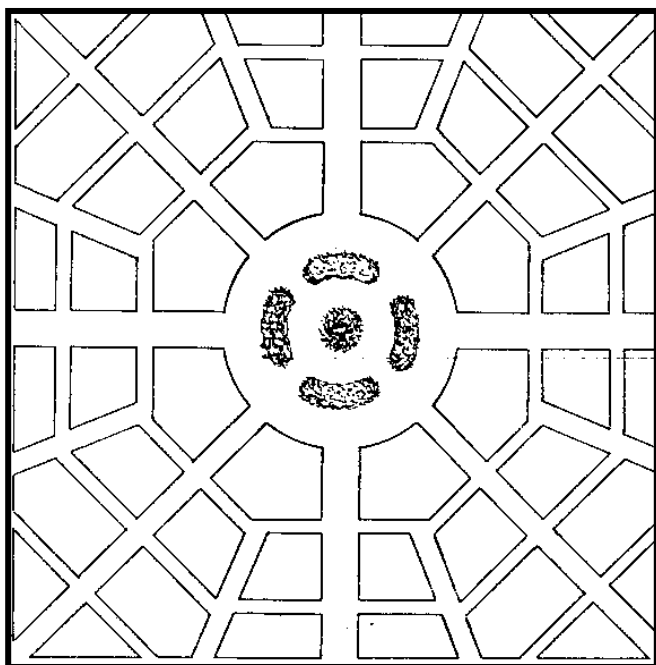
A importância do sítio começa com a sua influência sobre a forma geral da mancha urbana e, conseqüentemente, sobre a circulação no interior da cidade. FERRAZ, MACÊDO e SILVA (1994) demonstraram essa correlação entre as diferentes morfologias urbanas e o tempo gasto nas viagens de transporte coletivo. O critério utilizado pelos autores levou em consideração três aspectos relativos à cidade: a forma, o porte e a densidade. A conclusão a respeito da relação entre o tempo médio de viagem por transporte coletivo e a forma e o porte da cidade pode ser observada no gráfico a seguir.



**Gráfico 3.2** – Relação entre o tempo médio de viagem por transporte coletivo e a forma e o porte da cidade.  
 Fonte: FERRAZ, MACÊDO e SILVA (1994:77)

Como se percebe a partir da leitura do gráfico, as cidades com forma linear sofrem um aumento muito mais acentuado do tempo médio de viagem, a medida que seu porte aumenta, do que o registrado em cidades de padrão circular ou semi-circular. Evidentemente esse fator irá impactar sobre o processo de formação de subcentros, na medida em que implica em um diferencial de acessibilidade ao centro da aglomeração de acordo com a forma da cidade. No exercício hipotético de mantermos constantes todas as demais variáveis que afetam o processo de descentralização comercial, incluindo aí a questão do porte da cidade, as áreas urbanas com forma alongada tenderiam a gerar subcentros antes daquelas de formato circular ou semi-circular. Isso porque demoraria mais a surgir um número expressivo de moradores desestimulados a viajar até o centro para ter acesso a comércio e serviços mais sofisticados nas cidades circulares ou semi-circulares do que nas de padrão linear.

CAVALCANTI (1941), em artigo sobre a geografia urbana e sua influência sobre o tráfego, também trata da mesma correlação entre sítio urbano e plano viário da cidade. O autor apresenta o plano rádio-concêntrico como sendo aquele que maximiza as possibilidades de circulação em termos de acessibilidade aos diferentes pontos do espaço urbano, viabilizando o deslocamento centro-periferia pelo menor caminho possível. Trata-se pois do plano ideal, verdadeiro paradigma da circulação eficiente (veja a figura 3.6), adotado em várias cidades, como Paris, Berlim e Moscou. Tal organização das vias de circulação seria mais eficiente do que o plano ortogonal, já que nesse caso, a inexistência das vias radiais tornaria mais longo o trajeto até certos pontos da periferia.

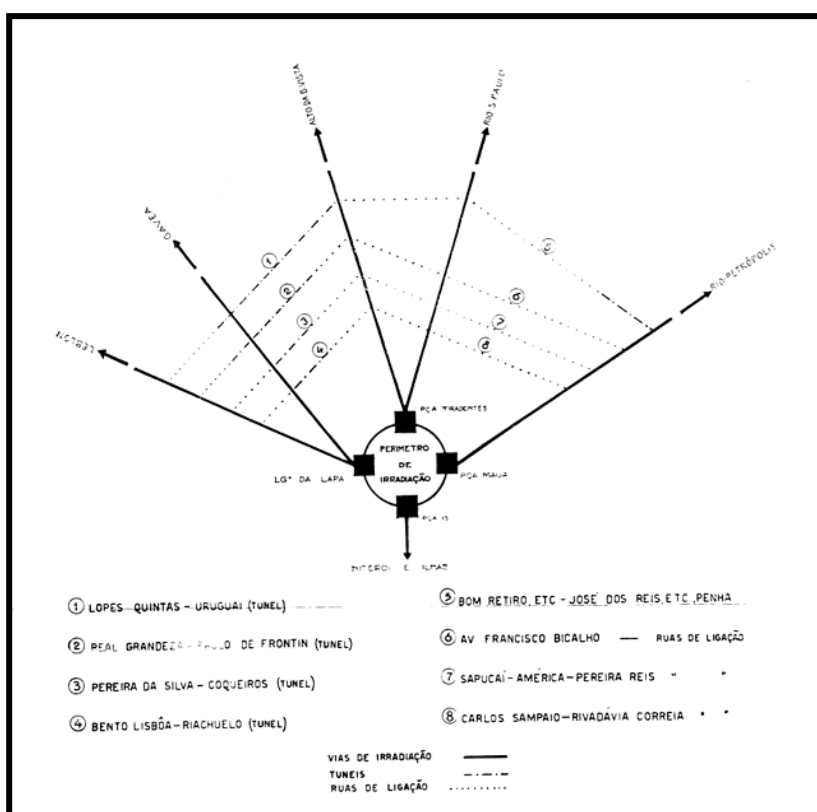


**Figura 3.6**  
Plano rádio-concêntrico.  
Fonte: CAVALCANTI  
(1941:3)

O autor adverte que esse plano ideal pode ser obstado pelas adversidades topográficas. Ele analisa especificamente o caso do Rio de Janeiro, cidade que, em função da altimetria, impôs, segundo o autor, um esforço maior ao urbanista carioca.



Para ele, “o fator geográfico (*leia-se orográfico*) foi e continua a ser decisivo na gênese, na expansão e na consecução do plano de tráfego do Rio de Janeiro” (1941:18). Sua proposta de plano ideal de circulação do então Distrito Federal seria a adoção de um traçado urbano do tipo *Bonnier* (fig. 3.7), dos cinco dedos e pulso. Trata-se apenas e tão somente de uma adaptação do modelo rádio-concêntrico ao caso de uma cidade como o Rio de Janeiro, cujo CBD possui uma localização excêntrica e cujos vetores de expansão urbana foram limitados a praticamente um quadrante, em função do mar.



**Figura 3.7**  
Plano Bonnier para  
o Rio de Janeiro  
Fonte:  
CAVALCANTI  
(1941:18)

Contudo, as vias diametrais que comporiam esse modelo ideal teriam que enfrentar o poderoso obstáculo representado pelos maciços, o que obrigaria à construção de numerosos (e onerosos) túneis, na busca do caminho mais curto entre as vias radiais, o que sempre foi limitado, na prática pelas restrições orçamentárias do poder público. A cidade do Rio de Janeiro nunca atingiu, ou mesmo se aproximou deste

modelo ideal de vias de circulação que tornariam bem mais fluido o tráfego nessa metrópole.

A partir desse quadro geral de referência podemos afirmar que as características do sítio carioca, sua origem portuária, resultando em um CBD excêntricamente localizado, e o relevo acidentado, sempre dificultaram a circulação, gerando verdadeiros “gargalos” para os transportes no interior da cidade do Rio de Janeiro. Esse fato é reconhecido por muitos daqueles se dedicaram à geografia urbana da cidade, tais como ABREU (1987), BARAT (1975), BERNARDES (1961b; 1962; 1968a; 1968b), CARDOSO (1968), CAVALCANTI (1941), DUARTE (1974), SILVA, A.(1974), SOARES (1965; 1968c) CASTRO (1975) apenas para citar alguns.

CASTRO é bastante explícita quanto à essa relação sítio x forma da cidade x processo de descentralização:

“No Rio de Janeiro, o aparecimento de subcentros, (...) foi devido às próprias condições do sítio da cidade que orientou as linhas gerais seguidas pelos eixos de circulação. Esta orientação longitudinal nas áreas suburbanas, levou o povoamento nas áreas suburbanas a grande distância da área central, ao contrário do que ocorre em cidades radiais, onde as distâncias dos diversos pontos da periferia ao centro se equivalem e são menores”. CASTRO (1975:61)

Esses fatores constituíram importante variável para a compreensão da ocorrência relativamente precoce (levando-se em conta o nível sócio-econômico da população da cidade) do processo de descentralização das atividades de comércio e serviços no Rio de Janeiro, tanto em termos cronológicos quanto na sua intensidade, dado o grande número de centros regionais de comércio que se constituíram no seu tecido urbano.

Soares (1968:91) ao fazer uma breve análise comparativa entre as duas metrópoles nacionais do país, destaca o fato dos subcentros serem muito mais numerosos no Rio de Janeiro do que em São Paulo. Isso apesar desta já abrigar, na época em que o artigo foi escrito, uma população bem maior do que aquela. Em outro artigo (1965:8) a autora explicita a causa dessa diferença:

“Assim, o número de bairros que se enquadram dentro de uma unidade de relevo é grande no Rio de Janeiro, o que não acontece em outras cidades em sítios mais planos. É ainda essa compartimentação do espaço urbano carioca um dos incentivos no desenvolvimento comercial de várias áreas, com o aparecimento de subcentros, pois os pontos de ligação entre os compartimentos são sempre áreas de congestionamento do trânsito (...).”

Corroborando esta assertiva, GEIGER (1968:153) afirma textualmente que “A descentralização, na Guanabara, é, certamente, superior à paulistana, influenciando, naturalmente, a forma do plano urbano”.

Temos assim que o papel do sítio urbano da cidade do Rio de Janeiro foi absolutamente fundamental para o processo de descentralização terciária nela ocorrida. O sítio teve peso decisivo na orientação dos eixos de expansão da mancha urbana (inicialmente através dos transportes sobre trilhos) e esse crescimento axial da cidade contribuiu não só para o aumento das distâncias até o centro da urbe, como também gerou os famosos “gargalos” na malha viária, dificultando a circulação em algumas direções e facilitando em outras, reduzindo a acessibilidade ao Centro, mas criando novas centralidades.

Os rebatimentos deste processo para o caso de específico de Madureira serão analisados no capítulo IV.

#### **IV- Madureira: importância da sua posição relativa na fase anterior à II Guerra**

As variáveis que definem a centralidade estão intimamente relacionadas aos conceitos de posição/situação, clássicos na Geografia. Segundo ABREU (1994) é justamente a partir desse binômio que a cidade se inscreve no temário geográfico moderno, já a partir de Ratzel, para quem “o conceito fundamental da análise geográfica da cidade era o de *Lage*, palavra que em português corresponde ao mesmo tempo à de posição (isto é, localização segundo às coordenadas geográficas) e à de situação, ou seja, localização, em relação a outro elemento ou conjunto de elementos” (p.22).

É preciso considerar também que os atributos que definem essa posição relativa do lugar têm sua importância alterada com o passar do tempo. Em um primeiro momento, os elementos do quadro natural, com especial destaque para a topografia, eram determinantes. Depois, a rede viária passou a ter papel preponderante (o que não significa de forma alguma a anulação da influência dos fatores físicos do sítio). Atualmente, no caso das redes urbanas, as grandes redes de telemática definem/redefinem novas centralidades, freqüentemente excluindo localidades baseadas em formas pretéritas de centralização.

É dentro dessa dinâmica da centralidade intra-urbana, associada aos conceitos de posição/situação, que pretendemos situar nossa análise acerca do processo de estruturação do subcentro suburbano de Madureira. O objetivo é identificar os fatores que definiram sua centralidade em diferentes recortes temporais, de forma a compreender como estes redefiniram continuamente as formas e conteúdos desse bairro-subúrbio.

Ainda que não seja o propósito deste trabalho realizar um histórico da evolução do bairro/subcentro de Madureira, consideramos importante destacar, alguns aspectos dessa história que nos auxiliem a compreender a gênese da posição privilegiada de Madureira no contexto da cidade, bem como a diacronia de sua centralidade.

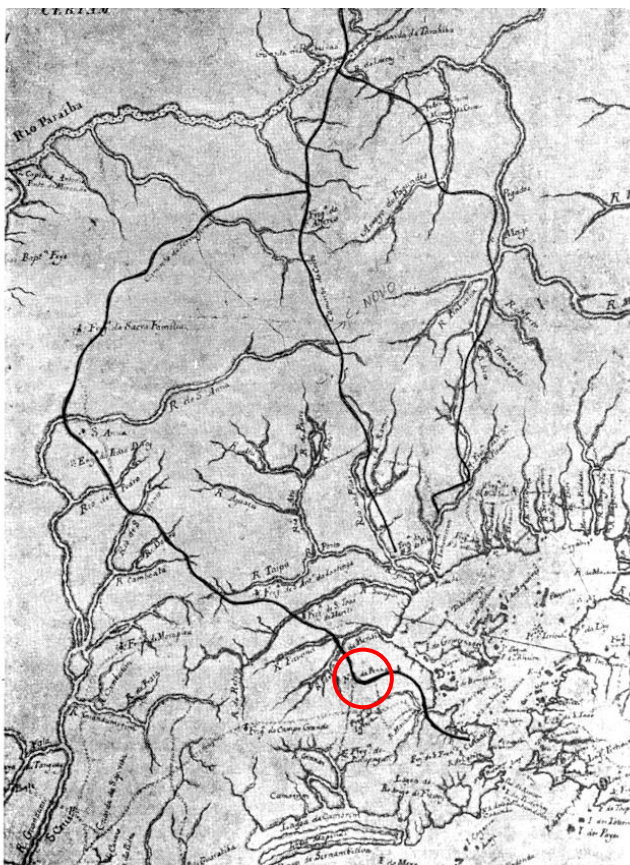
#### **4.1 - A centralidade de Madureira-Cascadura, no âmbito da circulação anterior ao trilhos.**

O espaço atualmente ocupado por Madureira fez parte até o final do século XIX da área rural da cidade do Rio de Janeiro. Pertencia à Freguesia do Irajá, da qual só veio a se desmembrar em 1926, quando esta já não era mais oficialmente freguesia, mas distrito. A fase inicial da ocupação vinculou-se sobretudo ao cultivo de cana-de-açúcar, em uma época na qual a área dos atuais bairros-suburbanos (para usar a denominação de Soares, 1968c), era ocupada por grandes fazendas como a do Campinho, cujas terras englobavam os atuais bairros de Campinho, Madureira Cascadura, Quintino e Osvaldo Cruz.

Com a descoberta do ouro no século XVIII tornou-se imperativo estabelecer eixos de comunicação entre a cidade do Rio de Janeiro e a região das minas. Segundo BERNARDES (1961a:37), em função das peculiaridades da rede hidrográfica das Baixadas da Guanabara e Fluminense e das características da topografia da escarpa da Serra do Mar nessa área, “o esgalhamento da rede de circulação não se faria depois de alcançado o planalto, como em São Paulo, mas a partir da própria baixada”. O resultado é que a autora identifica três vias de acesso ao planalto que partiam do setor

ocidental da Baía de Guanabara, convergindo para um único ponto antes de atravessar o vale do Paraíba do Sul em direção a Minas Gerais (veja o Mapa 4.1).

Se observarmos a trajetória do caminho mais ocidental veremos que, em que pese a imprecisão de um mapa como este, elaborado no século XVIII, o seu traçado atravessava a Freguesia de Irajá, passando por Madureira/Cascadura, justamente no ponto em que o mapa indica uma inflexão para oeste nesse caminho (círculo vermelho no mapa), com certeza para contornar o obstáculo representado pelo afloramento cristalino dos morros do Juramento e do Dendê. Não por acaso essa via de circulação era conhecida como Caminho da Terra Firme, uma vez que evitava os terrenos pantanosos e os charcos da futura região da Leopoldina, preferindo as áreas de colinas amplas e pequena altitude que facilitavam o deslocamento.



**Mapa 4.1** – Caminhos para o Rio de Janeiro no século XVIII.  
Fonte: BERNARDES (1961a:38)

Essa mesma opção seria feita no final do século seguinte quando da implantação da E. F. D. Pedro II (atual E.F. Central do Brasil) e da E. F. Melhoramentos do Brasil (Linha Auxiliar).

As evidências colhidas indicam que o Caminho da Terra Firme foi o primeiro importante eixo de circulação de caráter não local a atravessar a região de Madureira e Cascadura, primeiro com o ouro das minas e, na primeira metade do século XIX, o café do Vale do Paraíba. Ele também constituía uma das rotas de abastecimento de víveres produzidos no entorno da área urbana da cidade.

Nessa fase do transporte por tropas de muares podemos dizer que começa a história de Madureira. A Sesmaria do Campinho foi concedida no início do século XVII e, após muitas sucessões, chegou ao início do século XIX tendo como proprietário o Capitão Francisco Ignácio do Canto, o qual, em 1816, arrendou uma parte das terras da Fazenda do Campinho ao agricultor Lourenço Madureira, que lá passou a residir e a cultivar milho e mandioca. O arrendatário prosperou com a lavoura e, após o falecimento de Inácio Couto, tentou ganhar a posse das terras, no que foi considerado o primeiro grande processo por posse de terras na Justiça do Rio de Janeiro, gerando grande notoriedade para o autor da demanda pelo ineditismo da iniciativa.

Na segunda metade do século XIX a viúva do Capitão Francisco Ignácio do Canto, D<sup>a</sup> Rosa Santos, fez diversas doações de terras da fazenda do Campinho, beneficiando, entre outros, o inventariante Domingos Lopes da Cunha, que tornou-se um político influente na então Freguesia do Irajá. Iniciava-se assim o processo de gradativo retalhamento da fazenda em unidades menores, ainda, e por bastante tempo, dedicadas à produção rural.

Portanto, até o advento do trem, Madureira era uma parte da zona rural da cidade do Rio de Janeiro, mas com a peculiaridade de estar localizada em uma zona de passagem para aqueles que, vindos de fora, buscavam acesso à capital.

Para entender melhor essa condição de local de passagem precisamos primeiramente observar sua posição em relação a dois dos famosos “gargalos” de circulação proporcionados pela disposição do relevo carioca.



Fonte: VALVERDE (1968:7)

Podemos ver no mapa 4.2 que a região de Cascadura-Madureira possui uma localização privilegiada em relação à compartimentação do relevo carioca, situando-se em um local de passagem quase obrigatória para todos aqueles que desejassem deslocar-se da atual Zona Oeste para a urbe. Além disso, a localização nas proximidades do colo de flanco de Madureira-Largo do Tanque (VALVERDE, 1968:6), único corredor de acesso entre a Baixada da Guanabara e a Baixada de Jacarepaguá, tornava esta região tributária da área em questão, para onde afluía boa parte da produção rural a ser encaminhada para o abastecimento das freguesias urbanas.



Porém, nessa fase pré-ferroviária, Madureira estava situada um pouco à margem do que era então a localização ideal, ou de maior conectividade, em termos das vias mais utilizadas na época. A primazia era do atual Largo do Campinho, antigamente denominado Campo do Marangá, cuja posição no século XIX conferia-lhe uma centralidade superior à de Madureira (reiterando que nessa época nenhum dos dois locais eram conhecidos por essas toponímias).

Já no século XVIII, o Largo do Campinho era o ponto de convergência da estrada que, partindo de Jacarepaguá, seguia até Irajá (da qual faziam parte as atuais Cândido Benício, Domingos Lopes, Edgar Romero e Monsenhor Félix) e da Estrada dos Jesuítas (depois chamada Estrada Real de Santa Cruz abarcando as atuais D. Hélder Câmara/Suburbana, Ernani Cardoso e Estr. Intendente Magalhães). Essa condição de entroncamento levou os tropeiros a escolherem o Campinho como ponto de parada para as tropas de animais que provinham das fazendas dos Jesuítas em Santa Cruz, ou de regiões bem mais distantes como as províncias de Minas Gerais e São Paulo.

Por volta de 1850, verificou-se uma importante transição nas características do abastecimento da cidade do Rio de Janeiro por via terrestre. Nessa parte do trabalho estaremos fundamentados principalmente no livro “Cocheiros e Carroceiros”, da historiadora Ana Maria da Silva Moura (1988). A pesquisadora realizou um minucioso escrutínio do transporte por carroças na então capital nacional no período entre 1850 e 1890, a partir de amplo levantamento em fontes primárias. O clássico trabalho de NORONHA SANTOS (1934) também serviu de referência, ainda que o autor não tenha manifestado a preocupação de MOURA com relação às rotas de abastecimento da cidade.

A autora identifica a virada da primeira para a segunda metade do século XIX como sendo o momento em que o antigo sistema de tropas é, em boa parte, substituído por “veículos que, de acordo com o tamanho e o volume de carga recebiam o nome de carroças, carroções, ômnibus ou diligências, entre outros”<sup>11</sup>. Ela afirma que sua investigação está ligada à existência de uma séria lacuna na historiografia da cidade, a qual desconsidera a importância desse sistema de transporte. Para a historiadora:

“O estudo do setor de transporte pelas carroças é como tomar a pulsação da cidade. As pastas do Arquivo Geral do Rio de Janeiro multiplicam-se para um mesmo ano – a partir de 1852-53 – assim como há uma incrível diversificação na aplicação das carroças”. (MOURA, 1988:41)

Uma das causas para a crescente inadequação do sistema de abastecimento baseado exclusivamente em tropas de muares estava no próprio crescimento da população da cidade do Rio de Janeiro e sua expansão física, resultado do início do processo de retalhamento de antigas chácaras, localizadas em freguesias rurais mais próximas da área urbana, como as da Glória e Engenho Velho. De uma população estimada em 50 mil pessoas em 1808, temos, segundo LOBO (1978), 112.695 habitantes em 1821 e 137.078 em 1838.

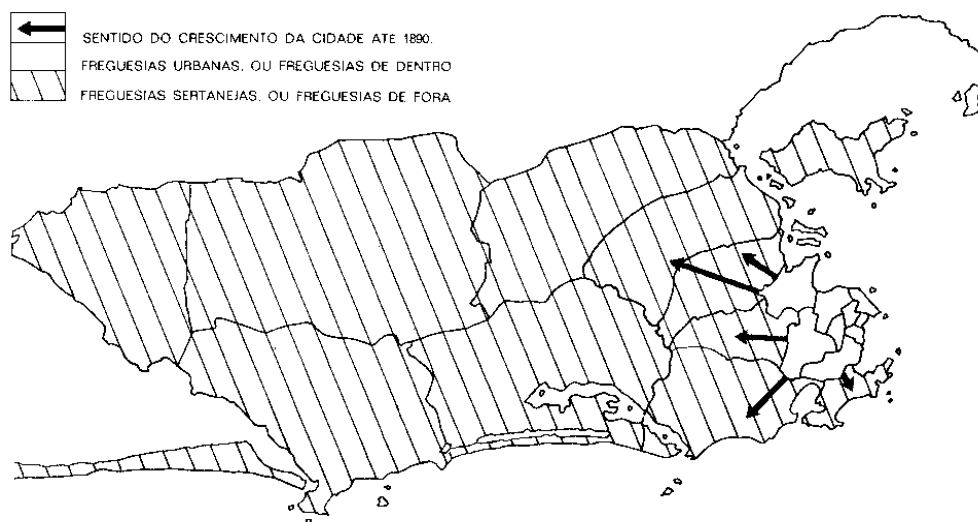
A situação das freguesias urbanas e rurais na época pode ser observada no mapa 4.3. É nessa nova situação que cresce vertiginosamente o sistema carroçável autônomo e, posteriormente, as companhias de carga e de transporte. Eles serão os responsáveis pela quase totalidade do transporte de pessoas e mercadorias na cidade e seus arrabaldes, nas décadas que antecedem a implantação dos carris e das ferrovias.

---

<sup>11</sup> NORONHA SANTOS, no volume 1 de “Meios de Transporte no Rio de Janeiro”, faz ampla e detalhada análise desses e de outros veículos a tração animal da época (como a gôndola, por exemplo).

Mesmo após o surgimento desses meios de transporte as carroças continuaram durante muitas décadas sendo importantes para a circulação na cidade<sup>12</sup>.

**Mapa 4.3** – Rio de Janeiro: As freguesias urbanas e o Sertão Carioca. 1850-1890.



Fonte: Noronha Santos. *As freguesias do Rio antigo vistas por*. Ed. O Cruzeiro. 1965.

Fonte: MOURA (1988:33)

No que tange ao transporte de passageiros, a importância desse sistema só é considerável para explicar o início da ocupação permanente das residências situadas nas chácaras de freguesias como a da Glória e do Engenho Velho, por parte da população de alto status. Os *omnibus*, as gôndolas e os coches de aluguel foram os precursores meios de transporte da urbanização dessas áreas.

Porém, ao contrário do que acontecerá no restante de nossa investigação acerca dos transportes na cidade do Rio de Janeiro, nesse recorte 1859-1890 será o transporte de mercadorias o de maior interesse para nossa análise. MOURA (1988)

<sup>12</sup> Noronha Santos (1934, Vol.2) registra não apenas a continuidade do uso das carroças para a distribuição de alimentos na zona rural, no início da década de 30 (p.19) como apresenta dados referentes a 1932, mostrando que o serviço de limpeza pública possuía 1.297 veículos de tração animal, contra apenas 143 veículos automotores, sendo de 411 o total de veículos desse tipo pertencentes à municipalidade.

demonstra que são as carroças as responsáveis pelo transporte de mercadorias no então município neutro. São elas que trazem os víveres do “sertão” para a área urbana e também realizam a distribuição varejista. Afinal, dada a dificuldade de deslocamento, via de regra não era o consumidor que ia até a mercadoria, mas o contrário:

“Numa cidade de ruas estreitas, sujas e tortuosas, os pequenos carroceiros proliferam cobrindo todo o tipo de serviços: mudanças, trastes (revenda de roupas e móveis usados), carregamento de material de construção, aterro, lixo, água, forragens para os animais das cocheiras da cidade; revenda do artesanato da região; fretes de café, couro, tabaco, mandioca em farinha; azeite, vinho, frutas européias para as casas de importação e exportação; transporte e revenda de esteiras, cerâmica, barro vindo do sertão carioca; (MOURA, 1988:44)

No início, entre 1850 e 1870, esse sistema de transporte por carroça era amplamente dominado pelos autônomos, os chamados carroceiros, mão-de-obra livre porém desqualificada e que constituía um baixo estrato social. MOURA descobriu que era uma atividade “de rendimentos tão parcos que sequer atraía os proprietários de escravos ao ganho” (p.45). Contudo a pesquisadora conclui que a importância dos carroceiros foi muito grande, chegando a afirmar que eles foram: “(...) os pioneiros da formação da infra-estrutura de abastecimento e serviços urbanos por via terrestre, que vão abrir os caminhos e ligar os mercados da cidade” (p.44).

A partir do final dos anos 60 do século XIX, proliferam as companhias de transporte (por carroças e carruagens), dando um novo porte ao setor. A autora destaca que essas empresas representavam uma importante fatia do empresariado, com capital social muito expressivo para a época, comparável ao das empresas de carris. O surgimento desse segmento da nascente burguesia carioca não significou o fim dos carroceiros, os quais continuaram atuando sincronicamente com aqueles.

Em suma, todo esse quadro revelador acerca de meios de circulação até então pouco considerados nos estudos sobre a geografia dos transportes no Rio de Janeiro conduz MOURA à ousada afirmação de que:

“O crescimento e a formação do espaço urbano carioca são feitos pelo sistema carroçável, cujo pioneirismo desbravador de rotas e caminhos de circulação de mercadorias e transporte de passageiros permitiu uma rede de escoamento sem a qual a produção agrícola, manufatureira, artesanal ou fabril não teria como chegar ao grande mercado do Rio de Janeiro”. (MOURA, 1988:81)

Vale a pena destacar que, em reforço ao que assevera a autora, no início dos anos 30 do século XX, na Baixada de Jacarepaguá, ainda parte do sertão carioca, Magalhães Corrêa, em minuciosa descrição desse espaço, comprovou que as carroças (além dos muares e eqüinos) ainda eram a espinha dorsal do transporte de mercadorias nessa parte da cidade. Elas foram inclusive retratadas em muitos desenhos a bico de pena feitos pelo autor, dos quais selecionamos apenas alguns (figuras 4.1, 4.2 e 4.3).



**Figura 4.1** -  
Fonte:  
CORRÊA  
(1936:187)



O transporte de esteiras empacotadas, em carroça — Marangá

**Figura 4.2 -**  
Fonte:  
CORRÊA  
(1936:97)



O lixeiro

**Figura 4.3 –**  
Fonte:  
CORRÊA  
(1936:243)

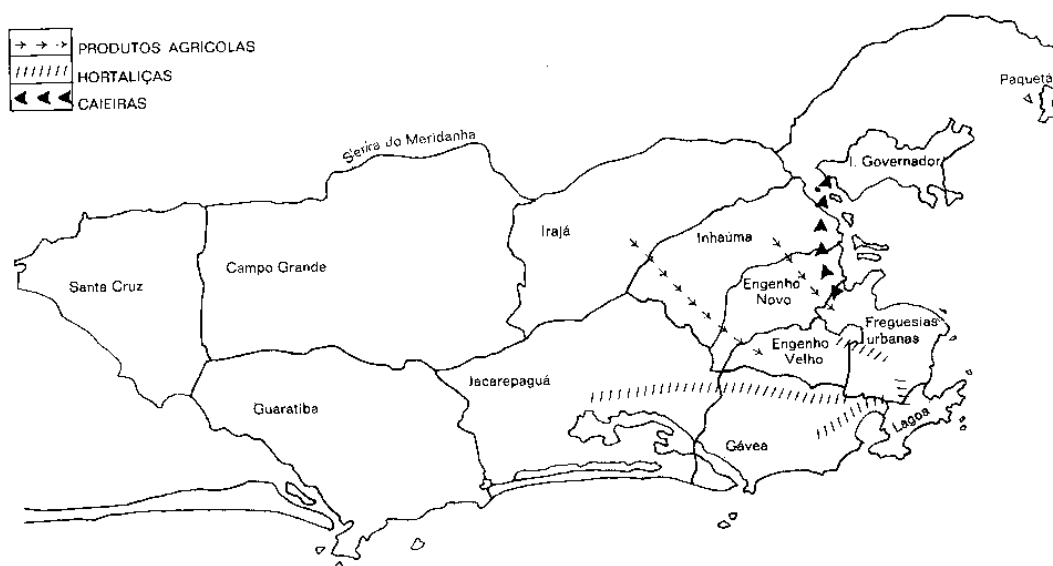
Para os propósitos do nosso trabalho a importância da análise desse sistema carroçável está na investigação da posição da nossa área de estudo em relação às suas principais vias de circulação.

Em primeiro lugar é importante frisar que, até o final do século XIX, a freguesia de Irajá, dentro da qual estava situada Madureira, era parte das chamadas freguesias de fora, também conhecidas como o sertão carioca, denominações que designavam a zona rural do Rio de Janeiro de então. Sua economia primária abastecia o

centro urbano. Mercadorias como tijolos, cerâmicas, lenha, carvão, cestarias, pescado, carne, hortifrutigranjeiros, entre muitos outros, atravessavam suas estradas em mulas, cavalos e carroças. No final do século XIX, segundo NORONHA SANTOS (1965) a freguesia de Irajá era o principal celeiro dos mercados da cidade do Rio de Janeiro para os pequenos produtos da lavoura.

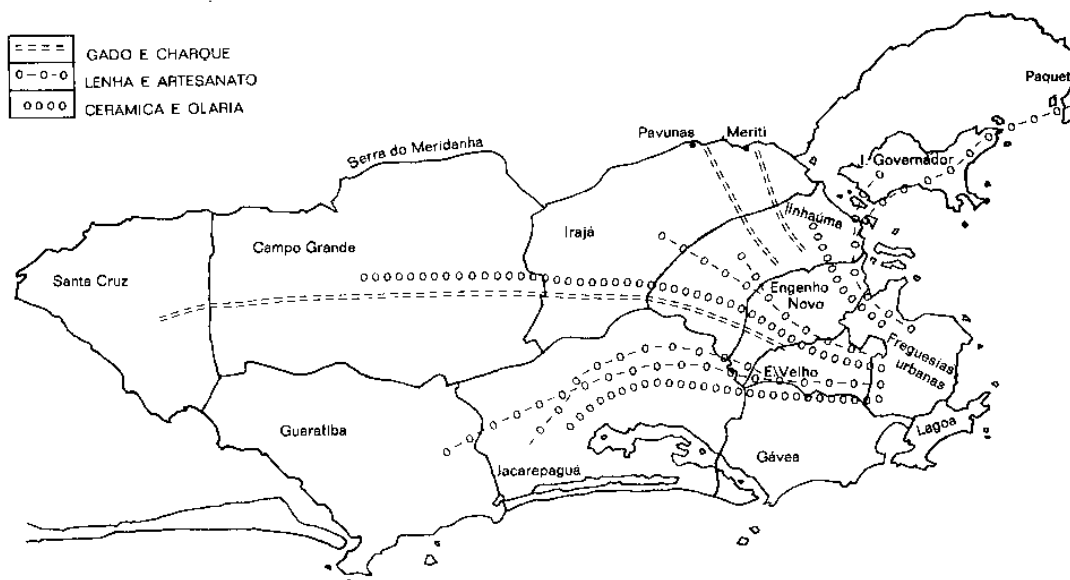
A centralidade da região de Madureira-Cascadura no contexto dos fluxos de abastecimento da cidade, pode ser percebida pelos mapas elaborados por MOURA, a partir dos dados obtidos nos registros das cocheiras, companhias de transporte e memórias das posturas municipais (Arq. Geral da Cidade do Rio de Janeiro e Arquivo Nacional).

**Mapa 4.4** - PRINCIPAIS LINHAS DE ABASTECIMENTO DO RIO DE JANEIRO PELO SISTEMA CARROÇÁVEL. 1850-1890.



Fonte: MOURA (1988:37)

**Mapa 4.5** PRINCIPAIS LINHAS DE ABASTECIMENTO DO RIO DE JANEIRO PELO SISTEMA CARROÇÁVEL, 1850-1890



*Fonte:* Reconstituição de dados das cocheiras, companhias de transporte e memórias das Posturas municipais (A.G.R.J./A.N.).

Fonte: MOURA (1988:38)

Como pode ser depreendido da análise dos mapas 4.4 e 4.5, a região dos atuais bairros de Madureira e Cascadura era realmente um importante local de passagem das carroças que abasteciam a cidade, especialmente no tocante aos produtos agrícolas e ao gado. Mas nesta fase, como já dissemos, a maior centralidade em nossa área de estudo estava no Largo do Campinho. A explicação para isso, reiteramos, é a sua localização na encruzilhada de várias estradas que constituíam importantes rotas de abastecimento da cidade.

Já nos primórdios dos anos 30 do século XX, em plena era ferroviária, MAGALHÃES CORRÊA (1936)<sup>13</sup> atestava essa ótima conectividade do Campinho:

“No largo do Campinho começa a marcação quilométrica das estradas de rodagem para Petrópolis, São Paulo e Guaratyba. À direita, a estrada

<sup>13</sup> Apesar do livro de Corrêa ter sido impresso em 1936, o prefácio é de 1932 e, obviamente, os relatos e a grande quantidade de desenhos foram obtidos em um período anterior.



que vae para Petrópolis, via Irajá; ao centro, a estrada Intendente Magalhães ou Rio São Paulo e, à esquerda, a rua Cândido Benicio, estrada do Valle de Jacarepaguá; CORRÊA (1936:181)

#### **4.2 – Trens e bondes: novos sistemas técnicos, novos fluxos, novas centralidades.**

O resultado da centralidade identificada no item anterior é que o Campinho tornou-se um ponto de convergência da produção rural do município. Não é por acaso que nas suas cercanias foi instalada uma das quatro estações do primeiro trecho da E.F. D. Pedro II, inaugurado em 1858. O fato da estação de Cascadura não ter sido construída exatamente no local de maior centralidade no contexto da circulação local até então, o Campo do Marangá, tem como uma de suas causas mais importantes a lógica que presidiu a definição do traçado da ferrovia. Afinal, a D. Pedro II não foi construída com o objetivo primordial de transportar víveres para o abastecimento da capital (muito menos passageiros dos arrabaldes) e sim o café do Vale do Paraíba. De qualquer forma, a antiga centralidade do Campinho (para usar a denominação atual) começou a ser deslocada para Cascadura com o surgimento do novo sistema técnico de transporte, ainda que o impacto nos primeiros anos de funcionamento da futura EFCB tenha sido mínimo.

Além disso, o Campinho não ficou totalmente à margem da era ferroviária. Havia um ramal que o alcançava, partindo de Cascadura, contruído com um duplo objetivo: permitir o retorno das composições até a Central e atender à Fábrica de Artigos Pirotécnicos do Exército ou Laboratório Pirotécnico, localizado no Campinho, onde hoje ainda funciona o 15º Regimento de Cavalaria Mecanizada do Exército (ReC-Mec). Nesse local havia uma parada, conhecida como Parada do Laboratório, na qual os

agricultores e comerciantes aproveitavam para embarcar produtos agrícolas para a área urbana do município.

Em 1897, conforme nos informa NORONHA SANTOS (1934:479), foi inaugurada a linha circular dos subúrbios, após a construção de um retorno de 945 metros de extensão, o qual separava-se da linha tronco pouco antes da estação de Madureira, entroncando-se com a mesma ferrovia um pouco depois da referida estação. Nesse contorno foi aberta, no mesmo ano, a Estação D. Clara, situada a apenas 300 metros do Largo do Campinho.

Em 1876, outro novo sistema técnico alcança a região com os bondes da Companhia de Jacarepaguá. Sua primeira linha ligava a estação ferroviária de Cascadura ao Largo do Tanque, passando pelo Campinho. Confirmando o que já foi dito a respeito da então Freguesia de N. Sra. do Loreto de Jacarepaguá, SILVA (1992:37) nos aponta que “ao lado de um tráfego ainda incipiente de passageiros, os bondes desta companhia servem, sobretudo, ao transporte de produtos agrícolas daquela zona rural para a concentração urbana principal”.

A partir de 1861 foi inaugurado o serviço regular de trens até Cascadura. Em que pese a inadequação dos horários oferecidos (contrários ao do fluxo pendular) e o preço elevado das passagens para a maioria da população, é inegável que esse fato representou um importante incentivo para a ocupação da área entre a estação e o centro da urbe. Em 1870, conforme nos informa ABREU (1987:50) a linha de Cascadura passou a ser servida por mais dois trens diários e os horários foram adequados às necessidades de deslocamento dos trabalhadores “inaugurando-se de fato o sistema suburbano de transporte”. Já em 1875, segundo NORONHA SANTOS (1934:480) era inaugurada a linha dupla até Deodoro (então Sapopemba). As novas estações se

sucediam e em 1890 é inaugurada a Parada do Cunha, então batizada em homenagem a Domingos Lopes da Cunha, político influente da região. No mesmo ano a parada é elevada à categoria de estação. No entanto, por ocasião da escolha do nome definitivo acabou prevalecendo o nome do arrendatário que foi um dos pioneiros na ocupação daquelas terras, selando assim a denominação da estação e, por extensão, do bairro.

Nessa época Madureira ainda não possuía qualquer expressão urbana. Uma descrição de um morador do bairro, o Dr. Adalberto Lima de Almeida (Odontólogo), que ali chegou quando jovem, no ano de 1894, revela a fisionomia do local:

“Madureira apresentava então um aspecto rústico de roça. Era uma verdadeira “tapera”, com ruas esburacadas, tortuosas, sem higiene. Não havia iluminação pública. Apenas existia no largo de Madureira um grande lampeão, colocado sobre o tanque que servia de bebedouro público, onde os tropeiros desedentavam e proviam a sua botija para prosseguir na jornada até a Côte”. (Entrevistado pela Revista Rio Ilustrado de 1937)

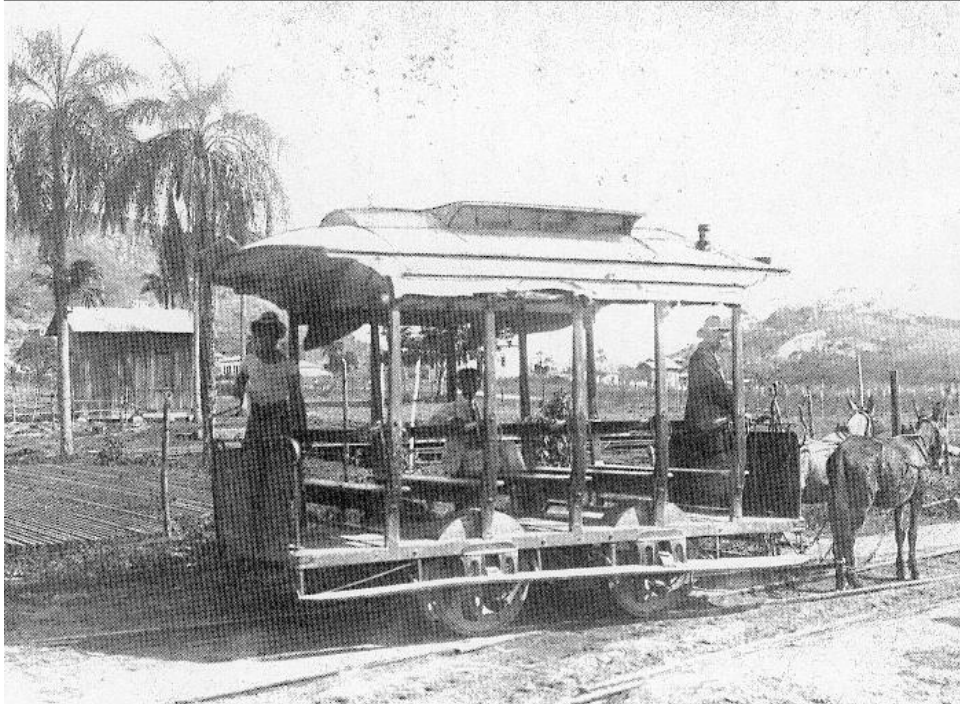
É interessante registrar duas outras informações fornecidas nessa mesma entrevista. A primeira delas, refere-se ao fato de que os primeiros postes de iluminação pública foram implantados pela Light no Campinho e só mais tarde se estenderam até Madureira, atestando o caráter secundário dessa localidade. Além disso, o entrevistado afirmou também que no final do século XIX, a atual R. Domingos Lopes fazia parte de uma estrada que ligava o Campinho a Irajá, por onde passavam os cargueiros e diligências que vinham do interior com destino à cidade, confirmando essa área como integrante dos fluxos de abastecimento da cidade pelo sistema carroçável, conforme afirmamos anteriormente.

Essas informações são corroboradas por um outro entrevistado, o Sr. Honório do Amaral, o qual afirmou que o tanque do Largo de Madureira servia de bebedouro para os animais conduzidos pelos boiadeiros em direção ao matadouro de São Diogo. Em Madureira descansavam e faziam compras nos armazéns aí situados. O lampião a base de gás acetileno era mantido aceso até as dez horas da noite e cuidado em sistema de revezamento pelos *quatro* comerciantes que existiam no Largo (grifo nosso). Só em 1910 a luz elétrica chegou às casas em Madureira e em 1917 às suas ruas.

Em 1898 foi inaugurada a estação de Magno da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, localizada a apenas 400 m da de Madureira em função das já citadas características de relevo da área. Esse fato geraria brutal interferência em favor de Madureira, em termos das condições de centralidade/acessibilidade de nossa área de estudo, ainda que seu efeito não tenha sido imediato, nem unicamente devido ao trem.

Uma comprovação do que foi afirmado acima está na história dos bondes que serviam ao bairro. A partir de 1911, Madureira passa a contar com os serviços da Linha Circular Suburbana da Tramways, ligando o bairro ao Irajá, através das estradas Marechal Rangel (atual Av. Ministro Edgard Romero) e Monsenhor Félix (hoje avenida), em concessão outorgada ao Barão de Santa Cruz. Ainda que a maior parte das linhas de carris da cidade já estivessem eletrificadas (inclusive a de Jacarepaguá, em 1907) a Suburbana era de bondes puxados a burro, tendo sido a última da cidade a adotar a tração elétrica, em 1928, após sua encampação pela Light.

**Foto. 4.1** – Bonde da linha Madureira-Irajá na década de 20. Notar o caráter absolutamente rural da área atendida pelo serviço. DUNLOP (1973, p.33)



Justamente por conta desse atraso técnico, essa linha não atendia plenamente às necessidades da população dessa parte dos subúrbios. Uma outra elucidativa entrevista da Rio Ilustrado nos ajuda a reconstruir uma parte da história dos bondes nessa área. O entrevistado em questão era o Sr. Eduardo de Almeida, comerciante residente no bairro desde 1905, tendo sido uma das maiores lideranças empresariais da região, com destacado papel em momentos cruciais para o bairro, inclusive no episódio referente ao Mercado Municipal (o qual abordaremos adiante), tendo ao lado outra expressiva liderança local, o Sr. Antonio Pereira.

O Sr. Eduardo Almeida explicou que, em 1910, Madureira era ponto de intenso movimento, convergência de lavradores provenientes de uma vasta área agrícola não servida pelos trilhos dos trens. Os bondes da linha Madureira-Irajá já constituíam um total anacronismo técnico. Segundo o Sr. Eduardo:

“Esses bondes eram um caso sério. Saíam a todo instante das linhas e, em taes apuros, eram os passageiros que, saltando, ajudavam o condutor a repo-los sobre os trilhos. Vagarosos, enervantes, gastavam horas de viagem. E pagava-se por isso uma taxa pesada, ou pelo menos, em nada compensadora”.

Como resultado de uma das cláusulas do acordo de unificação e eletrificação das linhas de ferrocarris, celebrado entre a Light (controladora das três empresas que foram unificadas) e a Prefeitura do Distrito Federal em 6 de novembro de 1907, foi prolongada a linha do Engenho de Dentro até a estação de Cascadura, conectando-a à área central. Esse fato animou os moradores mais influentes a organizarem seus esforços no sentido de solicitar à Light a extensão do término da linha supra até Madureira, o que esbarrava nos interesses do Barão de Santa Cruz.

O relato da encontro de uma comissão, encabeçada pelo próprio entrevistado, que foi solicitar (sem sucesso) ao Barão que renunciasse aos seus direitos de concessão, de forma a facilitar o intento dos comerciantes locais é revelador do caráter de entreposto de mercadorias rurais que Madureira já possuía: “Não queríamos bondes de passageiros. Já nos contentaríamos com um serviço de carga, para transporte apenas de mercadoria”.

O fato concreto é que, a despeito da oposição do Barão, em 1917 os bondes elétricos da Light chegavam ao bairro, aumentando o alcance espacial das atividades desenvolvidas no bairro.

### **4.3 – Os novos sistemas técnicos de transporte, no âmbito do processo de expansão da cidade do Rio de Janeiro, em particular nos subúrbios**

É muito importante contextualizar as sucessivas implantações desses novos fixos no âmbito do processo da expansão demográfica e territorial por que passava a cidade do Rio de Janeiro nesse período de transição de sua estrutura urbana, particularmente os seus arrabaldes. A cidade crescia rapidamente. Os 274.972 habitantes recenseados em 1872, transformaram-se em 522.651, segundo o censo de 1890, 805.335 e em 1906 (LOBO, 1978:828). Note-se que a proporção de moradores nas freguesias suburbanas e rurais aumentou ao longo de todo esse período. Eles eram 16,8% dos moradores do município em 1872, 17,7% em 1890, 23,0% e em 1906.

Mas até a primeira década do século XX, essa região ainda estava na típica etapa inicial de suburbanização ferroviária, marcada pela linearidade da urbanização (o “padrão-estrela” da “cidade dos trilhos ao qual nos referimos no item 3.2.2). A rapidez do crescimento da população suburbana explica a velocidade com que foi superada a etapa inicial, de caráter descontínuo, constituído por núcleos em torno das estações. Já em 28 de junho de 1884, a Gazeta Suburbana noticiava que “Da estação de São Francisco Xavier até Cascadura margeando a estrada de ferro, não há nesse cordão de edificações, uma solução de continuidade;” (Apud ABREU, 1987b:23)

Já o artigo “Recenseamento de 1900”, escrito em 1901, e citado por SOARES, descreve a paisagem dessa região na virada do século XIX para o XX:

“A continuidade da cidade propriamente dita é tal, que em grande parte se torna impossível estabelecer limites entre as paróquias chamadas urbanas e suburbanas. Todo o percurso da EFCB, até além da estação de Cascadura, é marginado de habitações, formando sem quebra de continuidade inúmeras ruas, que a frequência e a rapidez do transporte

incorporam naturalmente à cidade. O mesmo se dá com relação à vasta planície servida pelas linhas suburbanas do Norte, da Melhoramentos do Brasil e da Rio D'Ouro". SOARES (1968c, p.79)

Ao mesmo tempo, atestando o caráter meramente residencial dessa porção da cidade, o autor acrescenta em seguida que: "Esses subúrbios não têm existência própria e suas relações são íntimas e freqüentes com o Centro da cidade". Tratavam-se pois de verdadeiros subúrbios-dormitório, dotados apenas de comércio rudimentar ligado às necessidades mais básicas e cotidianas, evidenciando o padrão ainda monocêntrico do Rio de Janeiro.

O crescimento dos subúrbios continua acelerado no início do século XX. Em 1920, a cidade já é uma metrópole com 1.147.599 habitantes, segundo o Censo desse ano, sendo que quase um terço deles, 31,0% eram residentes nas áreas suburbanas e rurais. Obviamente, isso significava também um adensamento da ocupação suburbana, cuja média de habitantes por quilômetro quadrado saltou de 191, em 1906, para 357 em 1920. Contudo, esse dado agregado não explica quase nada do que realmente estava ocorrendo

**Tabela 4.1 – Densidades demográficas brutas por Km<sup>2</sup> segundo as freguesias (1906-1920)**

Freguesias	Habitantes por km <sup>2</sup> 1906	1920	Crescimento (%)
Zona Urbana	3.928	4.808	22
Candelária	14.748	11.005	- 25
Santa Rita	41.118	18.618	- 55
Sacramento	41.295	42.765	4
São José	43.196	25.805	- 40
Santo Antonio	29.320	36.988	26
Santa Teresa	1.617	1.407	- 13
Glória	10.105	11.991	19
Lagoa	3.976	7.442	87
Gávca	362	449	24
Copacabana (1915)	-	2.816	-
Santana	29.114	31.659	9
Gamboa	27.718	29.689	7
Espírito Santo	12.872	16.579	29
São Cristóvão	9.202	11.969	30
Engenho Velho	5.853	7.580	30
Andaraí	3.177	5.291	67
Tijuca	190	283	49
Engenho Novo	3.430	5.033	47
Méier	2.488	4.124	66
Zona Suburbana	191	357	87
Inhaúma	1.568	3.059	96
Irajá	212	770	264
Jacarepaguá	69	91	32
Campo Grande	127	200	57
Guaratiba	99	127	28
Santa Cruz	139	129	- 7
Faquetá	2.087	2.666	28
Ilha do Governador	194	304	57
Outras ilhas	348	301	- 14
Distrito Federal	721	986	37

Fonte: Prefeitura do Distrito Federal, Cidade do Rio de Janeiro: Remodelação, Extensão e Embelezamento, Paris, Foyer Brésilien, 1930, p.99. Apud ABREU, 1980, p. 81.



na região. O processo de ocupação era tremendamente desigual nessa porção da cidade.

Analisando a tabela 4.1, percebemos os diferenciais no processo de ocupação do que era classificado pelo censo como zona suburbana, mas que na verdade englobava freguesias ainda rurais, como Jacarepaguá, Guaratiba e Santa Cruz. Salta aos olhos, por outro lado, o caso da freguesia de Inhaúma, com uma densidade dez a quinze vezes maior do que a maioria das outras e relativamente próxima da média de algumas freguesias consideradas urbanas, como a do Meier, por exemplo. Irajá destaca-se pelo maior incremento relativo de população no período, atestando o vigor de seu processo de (sub)urbanização, ainda que em intensidade bem menor do que a de Inhaúma.

Sem dúvida, a proximidade física com as freguesias urbanas é uma explicação para essa fato pois era razoavelmente esperado (ainda que não necessariamente) que a expansão da mancha urbana atingisse primeiro essas áreas do que outras. Além disso, as quatro linhas férreas que cortam as freguesias, garantiam uma maior oferta de transporte em relação a freguesias sem esse meio de transporte, como Jacarepaguá, Guaratiba e Ilha do Governador, ou com apenas uma linha, como Santa Cruz e Campo Grande<sup>14</sup>.

Contudo, é fundamental destacar que os processos de urbanização de Inhaúma e Irajá não tinham nada de homogêneo. No padrão-estrela ao qual nos referimos anteriormente, alguns “braços” tinham uma ocupação muito mais intensa do que outros. Ainda que os dados dos censos estejam agregados e que não se disponha de nenhum mapeamento ou estudo sobre a extensão da urbanização do espaço da freguesia, algumas inferências podem ser obtidas, a partir dos fluxos de passageiros nas ferrovias.

---

<sup>14</sup> Para maiores detalhes acerca das causas do crescimento dos subúrbios nessa época ver ABREU (1987, pp. 79-82)

O primeiro passo dessa aproximação do quadro da urbanização em curso nos subúrbios cariocas no início do século XX está na constatação de que havia uma profunda desigualdade na mobilidade oferecida pelos quatro eixos ferroviários que cortavam a região. Sem pretender aqui entrar em detalhes das causas dessa diferenciação<sup>15</sup>, o que foge aos nossos propósitos, é preciso enfatizar que a linha tronco da EFCB teve nesse momento um papel muito mais expressivo na urbanização/ocupação dos subúrbios do que as outras três reunidas.

Como referência geral, apresentamos a tabela 4.2 que expressa a disparidade a qual nos referimos.

<b>Tabela 4.2 - Passageiros transportados por ferrovia no Rio de Janeiro</b>				
Ano	Número de passageiros transportados			
	Central do Brasil	Linha Auxiliar	Rio D'Ouro	Leopoldina
1906	19.239.236	N.D.	N.D.	1.163.681
1915	28.186.057	N.D.	N.D.	4.305.414
1920	36.654.388	2.578.999*	N.D.	2.578.999
1925	54.549.342	3.768.676	1.464.319	15.371.688
* Dados de 1921. Fonte: NORONHA SANTOS (1934, vol. 1:483, 495, 498, 500)				

Em 1906, para cada passageiro transportado pela E.F. Leopoldina, aproximadamente dezesseis trafegavam pela EFCB. Em 1925 a linha tronco era responsável por cerca de 72% do total de passageiros.

Noronha Santos (1965:75), em comentário referente à situação da freguesia de Inhaúma no início do século, afirmava que a E.F.C.B. atravessava “os

<sup>15</sup> Sobre esse assunto ver SOARES (1968c), BERNARDES (1968a) e ABREU (1987)

centros populosos da freguesia” e a Leopoldina “percorre a zona de lavoura”. As demais eram tão pouco expressivas que não tinham estações mas apenas paradas.

É patente que a faixa urbanizada ao longo da EFCB era muito mais expressiva do que as demais. Mas para descer a uma escala de análise ainda mais detalhada, podemos verificar o movimento por estações e averiguar em quais delas a ocupação, e por conseguinte, a urbanização é maior. O quadro do final do século XIX pode ser observado na tabela 4.3.

<b>Tabela 4.3 - Números totais de passageiros segundo as estações da EFCB de 1886 a 1896</b>	
São Francisco Xavier	2.340.663
Rocha	1.397.744
Riachuelo	1.950.958
Sampaio	1.405.975
Engenho Novo	3.490.954
Meyer (a partir de 1889)	3.266.585
Todos os Santos	2.112.142
Engenho de Dentro	4.542.508
Encantado (a partir de 1889)	1.438.385
Piedade	2.219.576
Dr Frontin (Quintino Bocayuva)	988.425
Cascadura	4.058.513
Madureira (a partir de 1890)	374.434
Sapopemba (Deodoro)	365.182
Total	29.952.044
Fonte: NORONHA SANTOS (1934, p.483)	

Como vemos acima, Cascadura ocupava posição de destaque não apenas como a mais movimentada da freguesia de Inhaúma, mas como a segunda em toda a linha, atrás apenas de Engenho de Dentro. Madureira, na vizinha freguesia do Irajá, era a penúltima em movimento, superando ligeiramente a de Sapopemba, a mais distante do centro entre todas as estações que aparecem na tabela. Mesmo o fato de que a estação só

foi inaugurada em 1890 deve ser relativizado. Afinal, a do Meier começou a operar apenas um ano antes e apresentou movimento quase dez vezes maior.

Em resumo, até o final do século XIX e primeiras décadas do XX, Cascadura possuía maior centralidade do que Madureira, beneficiando-se do seguinte conjunto de fatores:

1) Ter sido uma das mais antigas estações da EFCB e terminal do tráfego suburbano entre 1861 e 1875, quando, após a duplicação da linha até Sapopemba (atual Deodoro), foi estendido o trecho da ferrovia destinado ao tráfego suburbano. Sem dúvida esse fato contribuiu para um maior impulso inicial à ocupação urbana de Cascadura, em relação à outras localidades suburbanas (como Madureira) que só mais tarde puderam contar com um meio de transporte regular que viabilizasse o movimento pendular focado na área central.

2) Nas condições de deslocamento que prevaleciam na fase anterior aos transportes sobre trilhos, o Campinho, nó da rede de estradas carroçáveis, era o ponto de maior conectividade de nossa área de estudo. As novas redes técnicas viabilizaram a absorção dessa localidade por parte de Cascadura, distante apenas cerca de um quilômetro. No caso do trem, isso foi possível através do pequeno ramal de retorno das composições e que também servia à Fábrica de Artigos Pirotécnicos do Exército, em cuja parada os agricultores embarcavam os víveres destinados à área urbana.



A linha de bondes para Jacarepaguá também contribuiu para essa “cooptação da centralidade”, na medida em que passava pelo Campinho, em trajeto que utilizava as estradas carroçáveis da Baixada de Jacarepaguá, mas tinha ponto final em Cascadura, reforçando a acessibilidade desse bairro.

É sempre oportuno reiterar que os novos fixos não eliminaram as formas pregressas de deslocamento, seja pela oferta reduzida, em áreas como Jacarepaguá, seja pelo fato de que a acessibilidade proporcionada pelos bondes e, sobretudo pelos trens, era restrita tanto por sua linearidade quanto pelo caráter pontual dos locais de embarque/desembarque. Assim, as carroças e animais de carga tiveram, por muito tempo, uma papel suplementar muito importante na distribuição de bens (sobretudo alimentos) e prestação de serviços (pelo poder público e por agentes privados). No tocante a esse aspecto, lembramos que o caso do Rio de Janeiro não foi muito diferente do registrado nas cidades industriais dos países centrais (ver SHAEFFER e SCLAR, 1975:37).

Particularmente no caso de Jacarepaguá, a importância desses meios de transporte continuou sendo enorme durante várias décadas, especialmente para o transporte de produtos primários, conforme é detalhadamente descrito no já citado trabalho de Magalhães Corrêa.

3) A superposição de vias dos três sistemas de transporte supracitados contribuiu para que o Campinho fosse agraciado, no início da década de 30, com a construção do Mercado Municipal, a respeito do qual fala CORRÊA:

“O Mercado do Campinho está localizado na estrada Intendente Magalhães, em um terreno adquirido pela sociedade dos lavradores que o ofereceu

á Prefeitura para nelle construir um mercado, o que foi feito pelo Prefeito Prado Junior e inaugurado na Interventoria do dr. Pedro Ernesto.

Esse grande mercado, de construcção metálica, cobertura de zinco tem inumeras locações divididas por paredes baixas, revestidas de azulejos brancos; passa pelo interior o bagageiro para o serviço do mesmo. As locações são gratuitas, a titulo precario, até dezembro; na parte posterior do mercado, em dois refugios, se installam os lavradores, em feira, das 4 horas da manhã ás 11, quando são obrigados a partir, de modo que, si nesse espaço de tempo não venderem as suas mercadorias, obrigados pelas circunstâncias, fazem, por assim dizer, leilão, quando os intermediarios arrematam tudo, para venderem em suas locações, a preços que bem entendem”.

Sem dúvida, a iniciativa do poder público de construir o Mercado do Campinho só veio ratificar o papel que esse espaço já possuía nas rotas de abastecimento da cidade.

O novo padrão de circulação baseado nos transportes sobre trilhos acabou por “soldar” a centralidade do Campinho à de Cascadura, compondo um dos espaços mais dinâmicos dos subúrbios da Central, no início do século.

Ainda que no início do século XX a primazia da centralidade em nossa área de estudo pertencesse a Cascadura, a acessibilidade proporcionada pela confluência da E.F.C.B. e da E.F. Melhoramentos do Brasil, praticamente na virada do século, fez com que o processo de ocupação/urbanização de Madureira fosse gradativamente acelerado, à medida que decorriam as primeiras décadas do século.

Dentre as evidências que corroboram essa afirmação estão as várias iniciativas de concessões de linhas de bondes a partir de Madureira, já no período da virada do século XIX para o XX. Ainda que a maioria delas não tenha se concretizado,

sua iniciativa demonstra a percepção de setores da burguesia e/ou profissionais liberais, das potencialidades do bairro no âmbito da nova rede de circulação que se estabelecia na cidade. NORONHA SANTOS (1934:307-311) e a documentação da Light (1941) registram cinco casos desse tipo:

- Duas concessões (uma de 1895 e a outra de 1899) para construir uma linha entre Madureira e Engenho de Dentro, tendo ambas caducado sem que a linha fosse implementada.
- Duas concessões (1900 e 1905) para a linha Madureira-Irajá, sendo que vingou apenas a segunda.
- Uma concessão de 1913 para construir uma linha de ferrocarril de Madureira a Santa Cruz, cancelada em 1916.

Outro fator importante que impulsionou o crescimento de Madureira no início do século foi a extensão da urbanização para além dos limites do então Distrito Federal, iniciando o processo de ocupação urbana da Baixada Fluminense, no que constituiu a gênese da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Para isso foi fundamental o saneamento, ainda que parcial, da região, efetuado por Nilo Peçanha.

Nilópolis, São João de Meriti e Caxias foram rapidamente loteados, seguindo o clássico e já comentado padrão da urbanização ao longo de eixos ferroviários, desmembrando-se do então Município de Iguazu (atual Nova Iguaçu). Para o crescimento de Madureira foram especialmente importantes o crescimento de São João de Meriti, servido pela Linha Auxiliar e Nilópolis, pela E.F.C.B. Nova Iguaçu,



ainda que servida pela Linha Tronco, manteve-se essencialmente rural nessa fase, em função da força da citricultura no município.

Podemos concluir que nas primeiras décadas do século XX Madureira passava por um importante processo de ocupação e urbanização, constituindo-se como um dos mais dinâmicos subúrbios da Central.

#### **4.4 - Os anos 30 e os fatores que propiciaram a subsequente constituição de Madureira como subcentro**

##### **4.4.1 – A partir de quando Madureira pode ser considerado um subcentro?**

Não pretendemos responder de forma cabal a pergunta acima, uma vez que essa não é a temática central desta dissertação. Contudo, não podemos deixar de registrar nossas inquietações frente a alguns fatos que emergiram do material pesquisado. Referimo-nos em especial a dois números da Revista Rio Ilustrado, de 1937 e 1938, em particular o primeiro, uma edição especial com cerca de 200 páginas quase integralmente dedicadas a Madureira, com o sugestivo título de “A cidade que surge”.

Publicada por ocasião da inauguração do primeiro trecho eletrificado da linha tronco, a revista fez uma ampla radiografia do bairro naquela época, abordando seus principais estabelecimentos, sua história e personagens. Ainda que o propósito fosse claramente o de enaltecer a “pujança” de Madureira, o grande número de imagens, depoimentos e informações oferecem uma razoável “visão” daquele momento e permite algumas conclusões e questionamentos.

Se é recorrente entre os estudiosos do assunto a afirmação de que não se pode falar em subcentros regionais na cidade do Rio de Janeiro antes de 1940<sup>16</sup>, é notório que as pré-condições específicas e decisivas para a constituição de Madureira como subcentro irão se consubstanciar na década de 30. Porém, antes de falar nelas, desejamos levantar uma questão. Se não há dúvida que Madureira adquire expressão nas décadas de 40 e 50, com uma área de influência que extrapolava os limites do antigo Distrito Federal, alguns fatos nos levam a concluir que nos anos 30 o bairro já mereceria ser considerado um subcentro funcional, especialmente se levarmos em conta que existe uma hierarquia de centros funcionais, como, por exemplo, a apresentada por DUARTE (1974).

Madureira poderia estar, na década de 30, na condição de subcentro de 2<sup>a</sup> ou 3<sup>a</sup> categoria, classificação que considera o grau de sofisticação do comércio local de acordo com a frequência do consumo de seus produtos: cotidiano, frequente, pouco frequente e raro. O primeiro caracteriza os centros de bairro, o último a Área Central e os outros dois, embora também presentes no núcleo da cidade, caracterizam os centros funcionais. Outros fatores como a função financeira, serviços profissionais e de divulgação e cultura também foram considerados para a hierarquização elaborada pela autora. Os subcentros eram assim considerados quando apresentavam, no mínimo quatro das vinte funções pesquisadas, todas de consumo pouco frequente.

Não estamos aqui sugerindo, de forma alguma, que seria viável aplicar a metodologia proposta por DUARTE nos anos 70 para averiguar a condição de Madureira enquanto centro funcional nos anos 30. Temos plena consciência que as diferenças entre as duas temporalidades tornam inútil essa iniciativa. As condições de

---

<sup>16</sup> Veja, por exemplo, DUARTE (1974:58) e VILLAÇA (1998), este no Capítulo 11.

consumo nos anos 30 eram muito distintas daquelas existentes nos anos 70 ou nos dias que correm. Estamos apenas questionando se não é possível afirmar, no âmbito das condições sociais e econômicas daquele momento, que Madureira já se configurava como centro funcional, partindo do princípio que o bairro parecia polarizar uma área que extrapolava consideravelmente seu espaço.

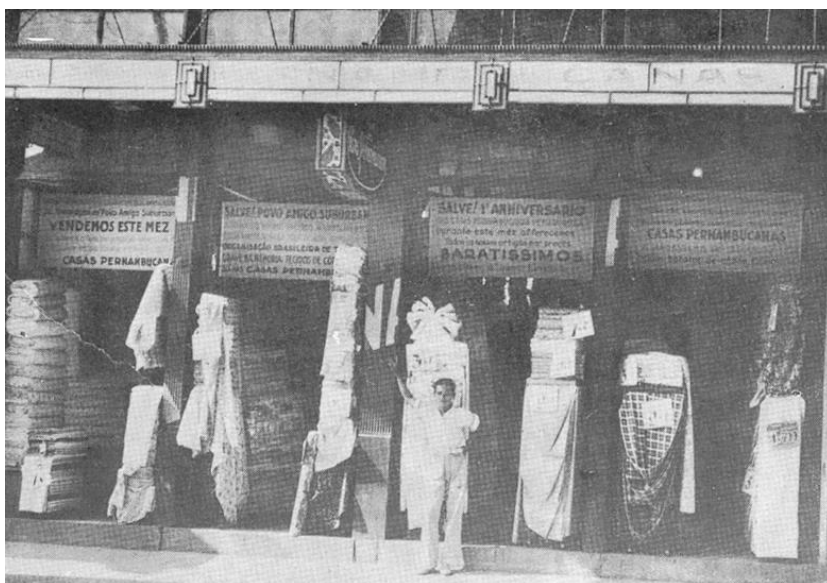
As razões que nos conduziram a esta conclusão são as seguintes:

1) Em 1937, segundo a revista Rio Ilustrado, Madureira possuía 1.200 estabelecimentos comerciais. Desses, mais de uma centena aparecem nas páginas das edições de 1937 e 1938. Não é possível saber com total segurança qual o critério de “escolha” dos estabelecimentos, retratados sob a forma de “reportagens” com direito a fotos, endereço e telefone. Porém, o destaque que mereceram, junto aos rasgados elogios ao empreendimento e seu(s) proprietário(s), levantam a suspeita de que a deferência contribuiu para cobrir as despesas com a edição comemorativa.

Independentemente desta questão, a parcela do setor empresarial madureirense retratada por Rio Ilustrado já era por si só expressiva. Destacamos o registro de vários estabelecimentos de comércio e prestação de serviços de consumo freqüente e pouco freqüente: 8 farmácias, 12 consultórios dentários, 4 consultórios médicos (um ginecologista e três clínicos gerais), 3 hospitais, uma maternidade, um laboratório, cinco escolas de nível secundário, uma agência dos correios e telégrafos, 3 lojas de material de construção, 4 de móveis, 16 de tecidos roupas e armarinho, 5 joalherias e relojoarias, 2 sapatarias, 2 de eletrodomésticos (uma só de rádio), uma de cristais e louças e um escritório de contabilidade, sendo essa lista não exaustiva.

2) O setor bancário já se fazia presente com uma agência do Banco do Brasil e outra da Caixa Econômica do Rio de Janeiro.

3) Uma outra característica comumente associada aos centros funcionais, a abertura de filiais de estabelecimentos com matriz na Área Central, também já se fazia sentir. Exemplos: uma filial das Casas Pernambucanas, o escritório de contabilidade E.C.C.A, a Casa Diamante (móveis, colchões e tapetes), a filial das Drogarias Brasileiras (filiais também no Meier e Copacabana) e a Correia Leite (loja de tintas).



**Foto. 4.2** –  
Filial em  
Madureira das  
Casas  
Pernambucanas  
Fonte: (Rio  
Ilustrado  
1937)

Além disso, algumas lojas de Madureira já possuíam filiais em outros bairros, como a Casa Portuguesa (tecidos, armarinhos e roupas), com filial na Penha, o Bazar Garotinha (louças, cristais, luminárias) com filial em Vaz Lobo e a Sapataria União, com filial na Penha.

4) Algumas dessas lojas já possuíam inclusive um bom padrão comercial, conforme atesta a foto da Casa Maia, extraída da Revista Rio Ilustrado de 1937.

**Foto 4.3**



5) Um fator fundamental, a nosso ver, é o alcance espacial das atividades terciárias de Madureira as quais, extrapolando muito o espaço do bairro serviam, já nessa época, a uma área de influência considerável.

Achamos oportuno retirar alguns trechos da revista, os quais, ainda que não fossem fruto de investigação acadêmica ou levantamentos oficiais, constituem testemunho eloqüente da afirmativa acima:

“A Farmacia Humanitaria tem como divisa uma legenda: vender tudo e muito pelos preços menores. Daí a preferencia com que se distinguem todos os seus inumeros freguezes. Estes não se localizam apenas em Madureira. Vêm de longe. Às vezes de pontos afastados, porque sabem que tudo ali é bom, e é,

sobretudo, barato. De Vaz Lobo, de Irajá, de Campinho, e, até de Cascadura ha quem vá á Madureira (...)"

Banco do Brasil:

"(...) dispondo de um solícito quadro de funcionarios e desde sua instalação vem atendendo aos interesses de toda a zona suburbana – de Piedade a Campo Grande e Santa Cruz – proporcionando a toda essa extensa zona as vantagens e facilidades inerentes ás suas varias finalidades (...)"

Metalurgia Rodrigues:

"Madureira, Vaz Lobo, Irajá e as localidades como Oswaldo Cruz, Coelho Neto e Rocha Miranda não se utilizam de outras oficinas.

6) Os serviços de saúde em particular merecem destaque. O Instituto Clínico de Madureira, inaugurado em 1932, era considerado, em 1937, a maior organização hospitalar dos subúrbios da cidade. Contava com departamentos dentário, farmacêutico de raio X e de hospitalização, além de serviço de socorro de urgência. Abrangia as clínicas médica, infantil, cirúrgica, otorrinolaringologia, obstetrícia, urologia, dermatologia e laboratório clínico. Ao seu lado, o Hospital dos Estivadores, inaugurado em 1938, contava com uma equipe de 31 médicos das mais diversas especialidades e duas modernas ambulâncias.

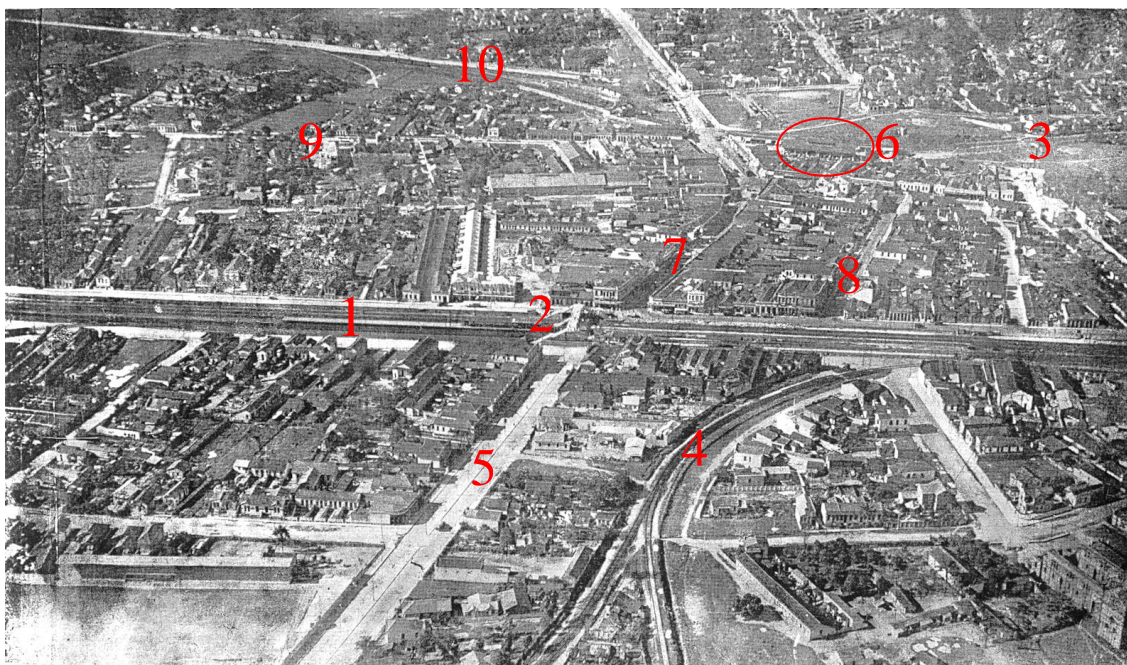
A Casa de Saúde e Maternidade Madureira, equipada com centro cirúrgico e dotada de modernas instalações, completava a tríade de estabelecimentos cuja esfera de atuação abrangia, sem dúvida, ampla área suburbana.

7) O setor de cultura e lazer também era muito expressivo. O bairro contava com dois cinemas, o Alfa e o Beija-Flôr (o primeiro do bairro, inaugurado em 1904) e, em término de construção, no ano de 1938, encontrava-se o Cine Teatro Coliseu

(posteriormente inaugurado). Obra de porte para os padrões da época, possuía capacidade para 3 mil espectadores, ar condicionado, acabamento aprimorado, sendo aclamado como a maior e mais elegante casa de diversões do subúrbio.

Acrescente-se ainda que o bairro abrigava dois clubes, o Madureira Atlético Clube e o Magno Futebol Clube.

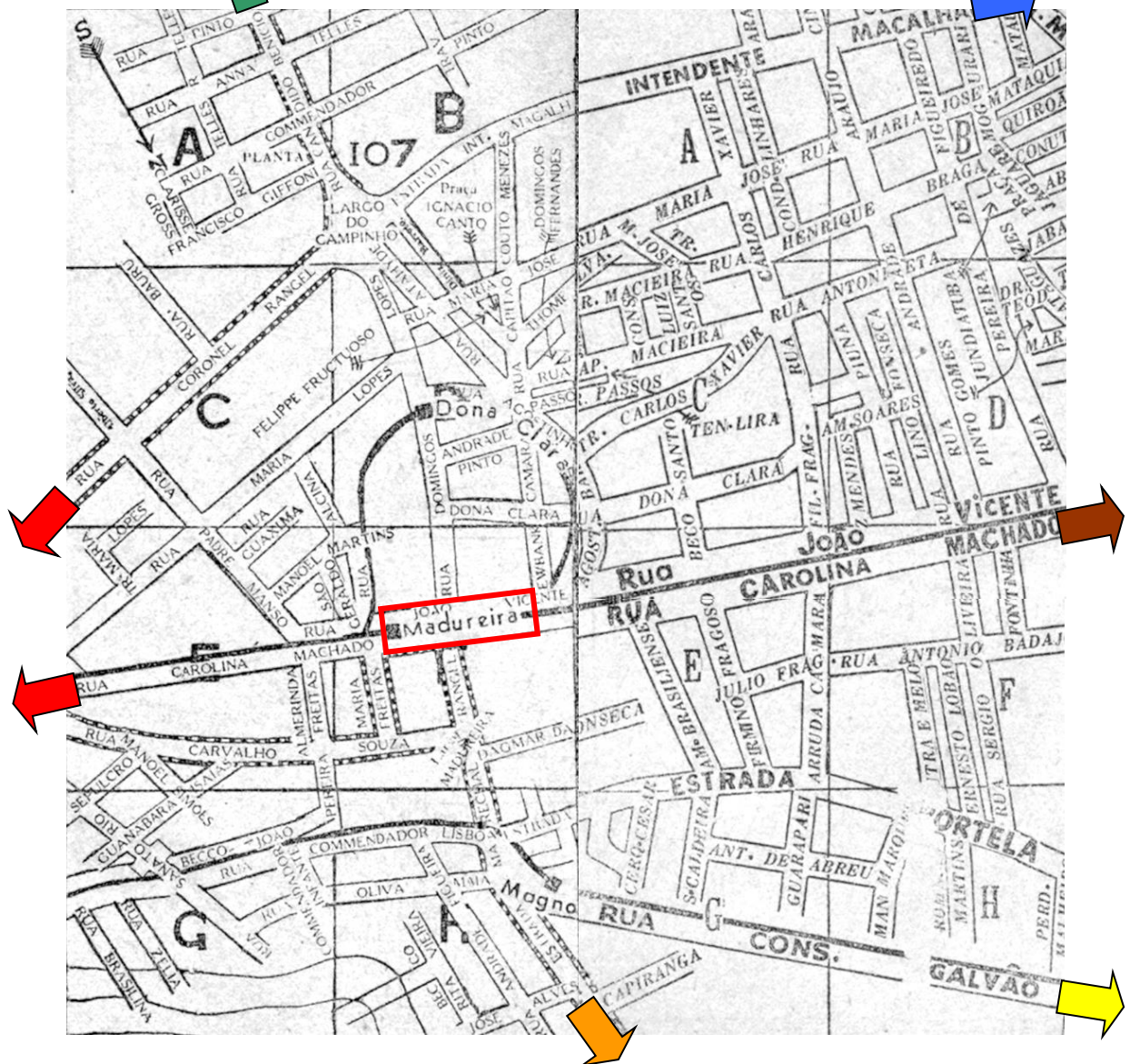
Por todos os fatores expostos, ainda que essa questão mereça uma investigação mais meticulosa, parece-nos bastante seguro afirmar que, na década de 1930, Madureira já podia ser considerado como subcentro funcional da cidade do Rio de Janeiro, antecipando em cerca de uma década o momento usualmente atribuído para que o bairro suburbano alcançasse esta condição.









**Foto. 4.4 – Madureira em 1937** (Rio Ilustrado 1937 – Foto aérea tirada pelo serviço fotográfico da Escola de Aviação Militar do Exército)

1) Linha Tronco da Central do Brasil 2) Estação de Madureira 3) Linha Auxiliar  
4) Linha Circular de Dona Clara 5) R. Domingos Lopes 6) Mercado de Madureira  
7) Estr. Mal Estrada Marechal Rangel (atual Av. Min. Edgar Romero) 8) R. Maria Freitas  
9) Estr do Portela 10) Estr. Conselheiro Galvão

**Mapa 4.7 – Ruas em Madureira e adjacências**



Escala não informada pelo Guia.

-  Para Cascadura, Méier e Centro
-  Para Irajá e Zona da Leopoldina
-  Para Rocha Miranda, Costa Barros e Pavuna
-  Para Deodoro Zona Oeste e Nova Iguaçu
-  Para a Zona Oeste
-  Para a Baixada de Jacarepaguá

Fonte: Guia Gutman 1949.



#### **4.4.2 – A dinâmica urbana da cidade do Rio de Janeiro e os fatores que permitiram a consolidação do centro funcional de Madureira**

Os aspectos ligados à temporalidade mais geral que envolvem o processo de descentralização comercial no Rio de Janeiro já foram abordados no capítulo III. Queremos pois nessa seção destacar as particularidades deste processo nos anos 30 que, sincronicamente com os eventos na escala do lugar, possibilitaram a consolidação de Madureira como subcentro.

Dentro desse elenco de fatores, podemos começar destacando a eletrificação da linha tronco da Central, concluída em 1937, tendo o tráfego com as composições movidas a eletricidade se iniciado em julho desse mesmo ano. Nessa ocasião foram adquiridas sessenta trens-unidade elétricos, segundo dados de SILVA (1992:130). Essa iniciativa significou uma alteração de grande impacto para o que já era o sistema técnico mais importante para a circulação na área suburbana da cidade. A redução da distância-tempo nos deslocamentos para os subúrbios e a elevação da qualidade do transporte suburbano (pelo menos por algum tempo) representou um poderoso estímulo para o processo de adensamento e melhoria da infra-estrutura urbana dos subúrbios da Central.

Porém, mais importante ainda para situação futura de Madureira foi o que a eletrificação representou em termos de aumento da acessibilidade dos núcleos urbanos da Baixada Fluminense. O trem elétrico e o saneamento dos municípios dessa área (iniciados de forma intensiva a partir de 1936), estão entre os fatores responsáveis pela deflagração do processo de ocupação urbana desses espaços, iniciado, como afirmamos na seção anterior, nos anos 20, aprofundado nos anos 30 e exacerbado nos anos 40 e 50, conforme pode ser depreendido a partir dos dados da tabela 4.4:

<b>Tabela 4.4 - O processo de loteamento em Anchieta e municípios da Baixada Fluminense</b>						
Municípios e R.A.	Até 1929		1930-1939		1940-1949	
	Nº de Loteamentos	Nº de Lotes	Nº de Loteamentos	Nº de Lotes	Nº de Loteamentos	Nº de Lotes
Duque de Caxias	7	3.302	11	9.162	65	38.617
Nova Iguaçu	7	866	3	311	367	36.959
São João de Meriti	6	5.356	6	3.169	14	25.592
Nilópolis	1	11.000	2	2.770	1	10.386
R. A. de Anchieta	-	-	4	2.904	2	32
Fonte: CPU/IBAM e Prefeituras Municipais. Apud ABREU (1987:110)						

A ocupação da Baixada Fluminense repercutiu na centralidade topológica de Madureira, e sobre a sua condição de lugar central (na concepção de Christaller). Ainda que composto por uma população predominantemente de baixa renda, o crescimento populacional do Recôncavo criou um mercado consumidor capaz de incentivar o surgimento de atividades terciárias.

Ocorre que essa crescente massa populacional residia em local consideravelmente distante da área central da cidade. A estação de Nova Iguaçu está localizada a 36 km da antiga gare Pedro II, o que significava uma viagem, segundo o guia LEVI de 1940, com 46 minutos de duração. Deslocar-se até Madureira levava apenas 20 minutos. Para quem morava em Nilópolis, 10 minutos.

Dessa forma, Madureira começou a construir sua situação privilegiada de zona de contato entre duas áreas com níveis de ocupação bem diferentes. Uma com densidade de ocupação mais elevada, constituída pelo *continuum* urbano entre esta estação e a área central, e as novas áreas em processo de ocupação, tanto na região de Anchieta, quanto, e principalmente, na Baixada. Essa posição em relação à mancha urbana dessa parte da metrópole carioca nos anos 40 e décadas seguintes constitui uma das explicações-chave para a função comercial que o bairro passou a desempenhar no

interior do sistema urbano que estava se constituindo, neste que é o momento de mudança para uma estrutura policêntrica.

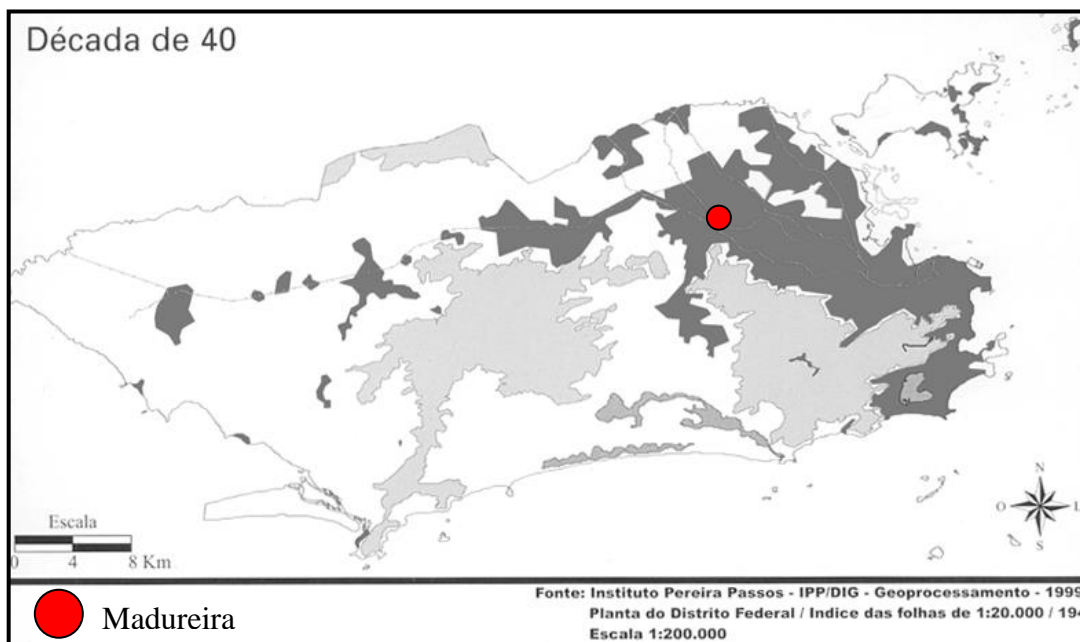
Madureira passou assim a ser o principal ponto de apoio da urbanização dos novos subúrbios, já que estava na área limítrofe entre o que algumas décadas mais tarde a geógrafa M<sup>a</sup> Therezinha de Segadas Soares (1968c) chamaria de bairros-suburbanos e aqueles que a mesma autora classificaria na década de 60 como subúrbios propriamente ditos (localizados além de Madureira, mas ainda no atual município do Rio de Janeiro) e subúrbios periféricos (Baixada Fluminense).

Dessa forma, a expansão horizontal da cidade do Rio de Janeiro nos anos 30 e subseqüentes fez com que Madureira passasse a ter essa condição de interface entre a área urbana e as zonas suburbana e rural, levando SOARES a fazer a seguinte afirmação-chave acerca da posição/situação de Madureira:

“ Madureira, situada no limite dos bairros suburbanos, é uma verdadeira “bôca de sertão”, pois não só é importante subcentro para os subúrbios que lhe seguem, como seu grande mercado, concentra grande parte da produção da zona rural do estado da Guanabara e municípios vizinhos”.  
SOARES (1965:370)

Essa assertiva, feita na época em que o subcentro já estava consolidado, sintetiza duas das três explicações fundamentais da emergência do subcentro em apreço, sendo a primeira delas o foco de análise desse trabalho, a acessibilidade proporcionada pelos meios de transporte. A segunda é sua condição de zona de contato, explicitada acima por Soares. Veja o mapa 4.8:

**Mapa 4.8** - A mancha urbana do Rio de Janeiro nos anos 40 confirma a condição de área de contato do bairro.



É interessante notar que essa localização privilegiada de Madureira não passava despercebida ao setor empresarial local. Uma pequena entrevista com Mario Jaguaribe, industrial do bairro, engenheiro e proprietário de uma fábrica de azulejos e ladrilhos, revela essa consciência:

“Quem observar o mapa do Distrito Federal percebe de pronto, sem maior esforço, o segredo do progresso de Madureira. Acompanhando o leito da Central, é a primeira estação que se nota com as mais amplas possibilidades de expansão, quer á margem direita, quer á margem esquerda. As suas ruas de penetração, Domingos Lopes e Estrada Marechal Rangel, partem em direção quase normal ao eixo da Estrada de Ferro e continuam na mesma direção, com outros nomes, por uma dezena de quilômetros.” (Rio Ilustrado 1937)

#### **4.4.3 – O desenvolvimento de um fixo fundamental para Madureira:**

##### **o Mercado**

A localização estratégica da antiga Parada do Cunha foi a responsável por um terceiro e decisivo fator para o papel catalizador de consumidores que o bairro passou a possuir e que resultou no intenso desenvolvimento de sua atividade comercial: a transferência do mercado municipal de Cascadura para Madureira.

A história dessa transferência é pouquíssimo documentada. A espinha dorsal das informações, que permitiram a construção de um quadro geral da gênese e importância desse mercado, foi a entrevista do Sr. Eduardo de Almeida à *Rio Ilustrado*. Junto com o Sr. Antonio Pereira, outra destacada liderança empresarial do bairro, eles podem ser considerados os “pais” do Mercado de Madureira. Procuramos, tanto quanto possível, cotejar as declarações do entrevistado com outras fontes de maneira a dar maior sustentação ao relato, ainda que essa iniciativa tenha sido limitada pela extrema exigüidade de material encontrado a respeito da história do Mercado.

Segundo o comerciante madureirense, havia em Cascadura, em terreno localizado junto à estação, um velho mercado. O Prefeito Bento Ribeiro concedeu autorização a várias localidades da cidade para que fossem instalados recintos semelhantes. Madureira, antigo ponto de convergência de lavradores, conforme já registrado em outros pontos deste trabalho, também foi autorizada a construir o seu. O entrevistado não fornece maiores informações sobre esse primitivo mercado, nem mesmo quanto à sua localização. O fato é que ele foi inaugurado, conforme o relato do comerciante, em 1914, com certeza de forma bastante precária. A data fornecida coincide com o período do mandato do prefeito Bento Ribeiro, 1910-1914, conforme consta em REIS (1977:57).

Nessa época porém, um acontecimento não planejado, aliado à iniciativa e visão de um grupo de lideranças locais conferiram à Madureira a primazia de entreposto rural da região.

“Acontece que por escassez de espaço, o mercado de Cascadura se transferiu para o Campo dos Cardosos, na estação de Engenheiro Leal<sup>17</sup>. Um grupo de moradores de Madureira, do qual faziam parte, entre outros, Antonio Pereira (...) e este seu criado, buscou entendimento com os mercadores do Campo dos Cardosos e lhes propôs ocupar o Mercado de Madureira, já então instalado”.

O relato dessa iniciativa, inclusive quanto a um de seus participantes, vem ratificar e dar maior precisão à entrevista a nós concedida por um dos mais destacados líderes comerciais do bairro nos dias de hoje, particularmente do Mercadão, o Sr. Nelson Prudente de Moraes. Nascido em 1921 e morador do bairro desde a infância, o Sr. Nelson notabilizou-se como um dos mais atuantes comerciantes do Mercadão, tendo ocupado a posição de síndico em diversas ocasiões, além de ter assumido por um curto período o mandato de vereador da Câmara do Rio de Janeiro, para a qual tinha sido eleito como suplente.

Seu relato confirma a existência de pelo menos um personagem-chave no processo de transferência do antigo Mercado:

“O Mercado veio para Madureira através de um português que, dizem, era analfabeto mas tinha dinheiro. Antonio Pereira era o seu nome. Se hoje temos o Mercadão de Madureira, devemos agradecer a Antonio Pereira. Ele trouxe o Mercado de Cascadura para Madureira, alegando ele aos seus patrícios que aqui em Madureira, na estação de Magno, tinha um ferradouro. Ele vinha com as suas mercadorias para Cascadura e vendia. Depois, quando tinha que ferrar um animal tinha que vir aqui para Madureira. Então ele foi lá e

---

<sup>17</sup> Estação da Linha Auxiliar localizada a aproximadamente 800 m da de Cascadura.

convenceu a turma a trazer as mercadorias para Madureira. Então eles traziam as mercadorias para Madureira, deixavam os animais no ferradouro e depois que vendiam tudo, iam lá e pegavam os animais e iam embora. Alguns alegavam que a freguesia já estava em Cascadura. Aí ele pediu ao pessoal para avisar aos fregueses que daqui a trinta dias eles sairiam de Cascadura para Madureira. Se a mercadoria ficar enalhada eu pago as mercadorias a vocês, disse o Sr. Antonio Pereira”.

Registre-se que, a partir do relato acima, fica claro que Madureira possuía, no início do século XX, uma função herdada da época das carroças.

O “Mercadão News”, jornal que se intitulava como o veículo de comunicação do Mercadão de Madureira, em uma de suas edições históricas comemorativas do aniversário de 40 anos de construção do novo Mercadão (Ano III, nº 31), também faz referência à pessoa de Antonio Pereira como o idealizador do antigo mercado, sem, contudo, esclarecer maiores detalhes sobre sua participação.

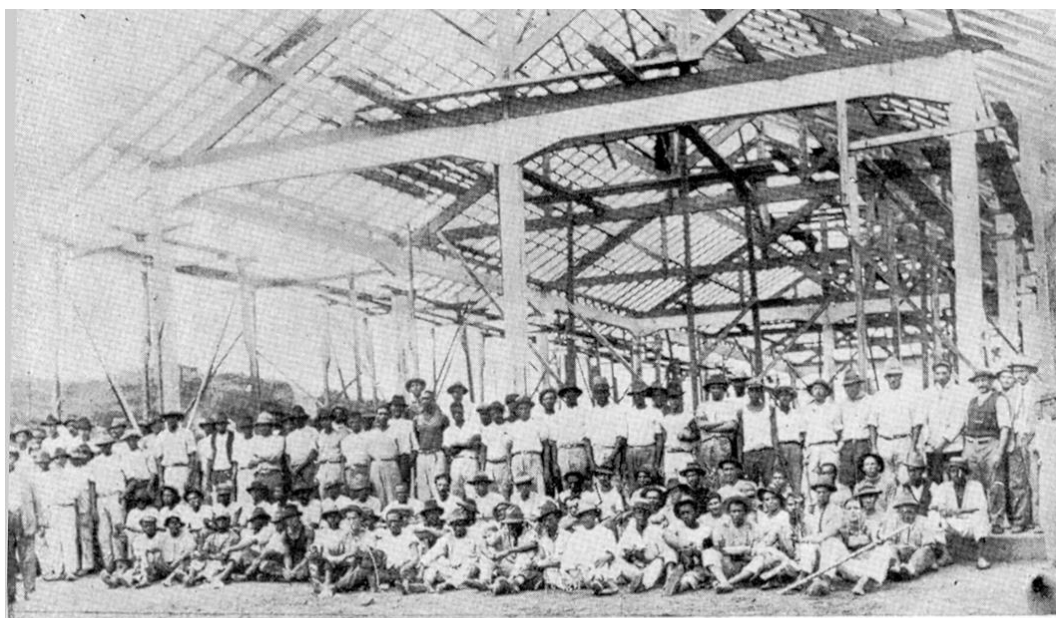
Na própria Rio Ilustrado há uma entrevista com o Sr. Antonio Pereira. Ocupando duas páginas e com várias fotos (mesmo destaque dado ao Sr. Eduardo de Almeida), distinção conferida a poucos personagens do bairro, confirma o papel destacado do Sr. Antonio Pereira nos acontecimentos.

Uma vez convencidos os comerciantes a mudarem suas atividades do Campo dos Cardosos para Madureira, passaram a trabalhar por uma área mais ampla para o mercado, de forma a comportar o maior movimento. Conseguiram um terreno doado pela Light na Rua Oliva Maia. Segundo o Sr. Eduardo o novo mercado foi inaugurado na gestão do Prefeito Amaro Cavalcanti (15/01/1917 a 15/11/1918). Essa informação encontra respaldo em REIS (1977:65), o qual sublinha que a característica principal da administração desse prefeito “foi, sem dúvida, o interesse manifestado pela

zona rural e suburbana, no propósito de aumentar a produção agrícola do Distrito Federal”.

Em momento subsequente, não especificado pelo Sr. Eduardo, a E. F. Central do Brasil necessitou utilizar a área da R. Oliva Maia onde funcionava o mercado e propôs uma troca, oferecendo o terreno ao lado da estação de Magno (onde hoje encontra-se a E. S. Império Serrano) e que abrigou o Mercado até 1959, quando foi transferido para sua localização atual.

A data precisa dessa transferência não foi especificada, contudo, é certo que um novo galpão foi construído a partir do final da década de 1920 e inaugurado na interventoria do Prefeito Pedro Ernesto (1931-1936).



*Em Junho de 1929 era essa a colmeia de trabalhadores que se achavam entregues à construção do Mercado de Madureira.*

**Foto. 4.5** – Fonte: Revista Rio Ilustrado 1937

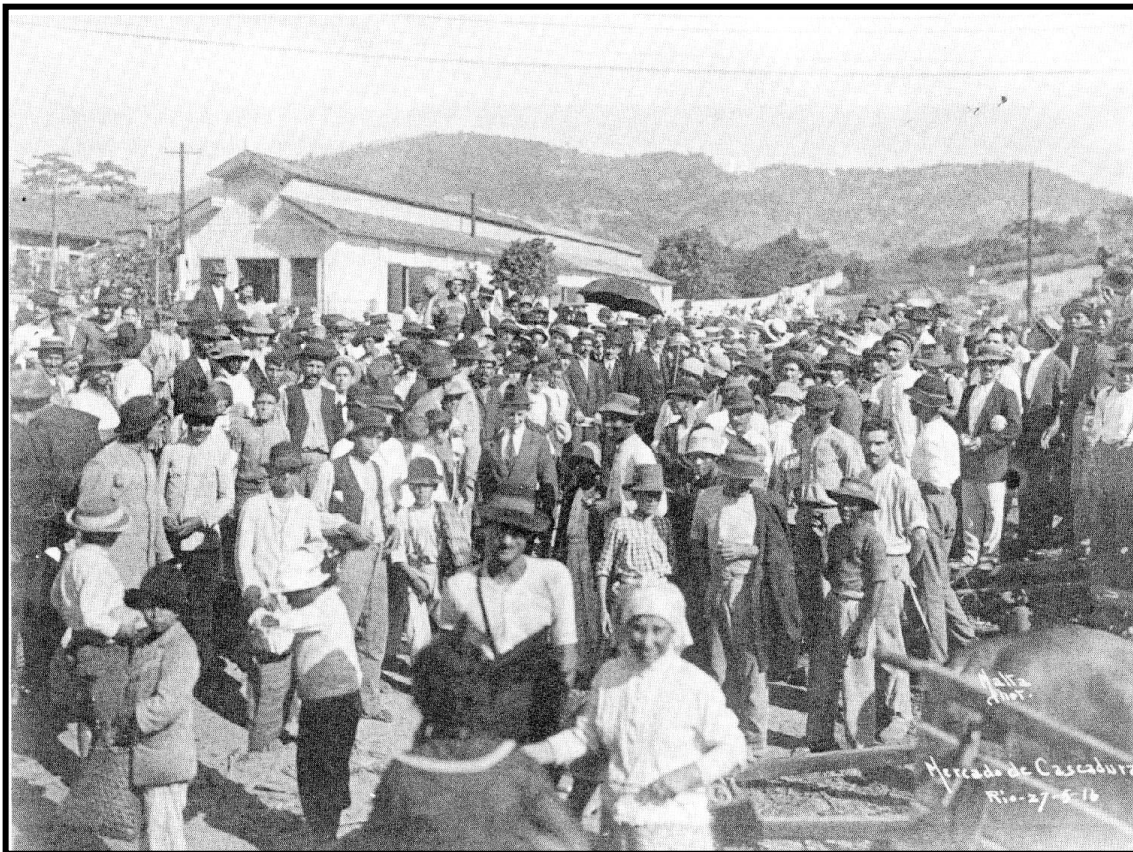




**Foto 4.6**– Foto do Mercadão de Madureira já concluído e funcionando na década de 30. O intenso movimento atesta o vigor desse entreposto de produtos agrícolas e o seu poder catalisador de pessoas e mercadorias. Fonte: AGCRJ.

Na verdade, não sabemos sequer com segurança se houve de fato uma transferência ou se, mesmo com a conclusão do Mercado de Madureira o de Cascadura ainda manteve suas atividades e, se foi esse o caso, até quando isso teria ocorrido. A foto 4.7 nos mostra que em 1916 o mercado de Cascadura era abrigado por uma construção sólida e à qual atendiam muitas pessoas. Neste momento o seu congênere madureirense, com apenas dois anos de inauguração, funcionava de forma extremamente precária.

De qualquer forma, é certo que sincronicamente com o mercado de Madureira funcionou, durante algum tempo, outro mercado localizado no Campinho, ao qual nos referimos anteriormente.

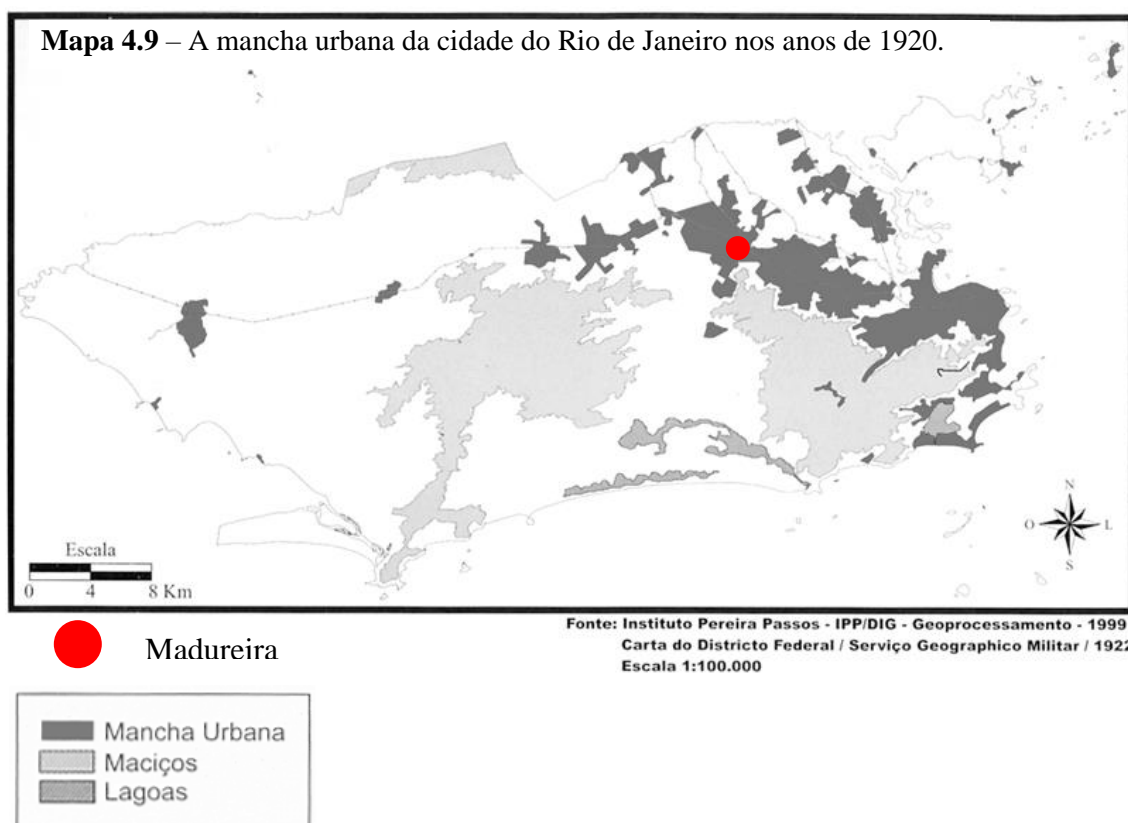


**Foto 4.7** – Mercado de Cascadura em 1916. Foto de Augusto Malta.  
Fonte: **SANTOS, Afonso C. M. dos (Coord.)**. *O Rio de Janeiro de Lima Barreto*, 1983.

A despeito de algumas lacunas ainda a preencher e/ou confirmar, acreditamos que a origem do mercado de Madureira aqui apresentada é bastante fidedigna. De qualquer forma, o fato concreto é que a posição/situação de Madureira no âmbito da circulação de produtos agrícolas na metrópole em expansão tornou o bairro cada vez mais interessante para a localização de um grande mercado de produtos agrícolas.

A localidade foi se configurando como o grande entreposto dos hortifrutigranjeiros que abasteciam a cidade, das mais diversas procedências. Havia uma expressiva produção nas imediações, especialmente em Jacarepaguá, e nos bairros cariocas servidos pela Linha Auxiliar da EFCB, cujo processo de urbanização foi muito

mais lento do que o efetivado ao longo da Linha Tronco<sup>18</sup>. Não é por acaso que o antigo Mercado Municipal foi instalado junto à estação de Magno. Observe no mapa 4.9 que enquanto o eixo de urbanização da linha tronco já estava quase todo preenchido, o da linha auxiliar mantinha-se quase exclusivamente rural, bem como Jacarepaguá.



Além disso, o Mercado era ainda o destino de produtos agrícolas procedentes dos municípios da Baixada Fluminense, da Região Serrana do estado (Petrópolis, Teresópolis e Nova Friburgo) e até de São Paulo. Todo esse movimento foi transformando o Mercado Municipal de Madureira em uma verdadeira “CEASA dos subúrbios”, cuja importância na cidade ficava atrás apenas do mercado da Praça XV.

Vejamos o que dizia o Almanaque Suburbano (1941):

<sup>18</sup> Ainda hoje é possível observar, do alto da Pedra de S. José, onde fica a capela do mesmo nome, várias pequenas chácaras lindeiras à Auxiliar ou nos terrenos onde ficam as torres de energia da Light.

“A Auxiliar tem dentro de Madureira uma estação, a de Magno, cujo movimento de passageiros e de cargas é animadíssimo. Estas se destinam ao mercado público da lavoura, procedentes, na maioria, do território fluminense. Somam dezenas de contos de réis as vendas diárias nesse entreposto”.

Acrescente-se as declarações do Sr. Antonio Pereira à Revista Rio Ilustrado (1937), as quais, mesmo passando pela necessária depuração, são bastante reveladoras:

“ O mercado de Madureira abastece, pode-se assim dizer, todo o Distrito federal. Seu movimento diário é de cem contos de réis. Tal cifra apenas se refere às mercadorias que veem por Magno, procedentes do Estado do Rio. Não das que transitam pela Central e da grande quantidade que nos vem de Jacarépaguá. Devo dizer-lhe ainda que o Mercado Municipal, o da Praça 15, quando se vê superlotado, envia todo o excedente de seus produtos para Madureira, certo de que encontra, aqui, para tudo, aceitação imediata.”

Na mesma entrevista, o Sr. Antonio Pereira reclama que as instalações do Mercado já estavam precárias para o seu movimento e urgia sua ampliação.

Sem dúvida, não poderia haver melhor elemento aglutinador da população suburbana daquela época. Afinal, dada a baixa capacidade de consumo da classe trabalhadora como um todo naquele momento histórico, no qual a esmagadora maioria consumia poucos produtos industriais, somente o comércio de alimentos, mercadoria absolutamente imprescindível para a reprodução da força de trabalho, seria capaz de gerar uma expressiva convergência de pessoas e um ativo comércio que extravasasse o caráter local.

Essa gênese comercial de Madureira ligada ao comércio de gêneros alimentares destinados, sobretudo, à população de baixa renda, lançava também as bases para o que viria a ser uma das características comerciais do bairro, extremamente vinculada ao conteúdo social da área por ele servida: seu caráter de mercado popular. De fato, foram comuns, entre os antigos comerciantes e moradores do bairro que foram entrevistados, declarações do tipo: “O pessoal vinha ao Mercado e aproveitava para fazer compras nas outras lojas”. Não há dúvida quanto ao caráter vital dessa presença no que tange ao alcance espacial da atividade comercial de Madureira.

#### **4.4.4 – O panorama de Madureira no final dos anos 30**

Todos os eventos abordados nesse capítulo contribuíram, em conjunto, para as profundas transformações em Madureira nas primeiras décadas do século, o que pode ser captado pelo comentário de NORONHA SANTOS, no início dos anos 30, atestando o desabrochar comercial do bairro já nessa época:

“Madureira, a humilde estação da Central (...) alcançou em trinta e dois anos um avanço formidável. Vale mais do que muitas cidades do interior do paiz. Desde 1918 que se transformou o aprazível suburbio (...).

Conta animadissimo commercio, cafés, confeitarias, lojas de modas, armarinho, mercado, ostentando algum luxo em quatro ou cinco casas principaes. O progresso alcançado nestes últimos annos tem sido vertiginoso”.  
(NORONHA SANTOS, 1934:310)

O Almanaque Suburbano (1941, p.27) refere-se à localidade dizendo que “Madureira é também uma cidade. E uma cidade movimentada”. A mesma publicação

nos dá uma noção da urbanização de Madureira frente a outros subúrbios, a partir dos dados oficiais da estatística predial referentes ao ano de 1937:

<b>Tabela 4.5 – Dados prediais nos subúrbios cariocas - 1941</b>	
Subúrbios	Nº de prédios (de alvenaria e rústicos)
Madureira	15.133
Realengo	13.753
Piedade	13.108
Penha	13.052
Jacarepaguá	12.159
Engenho Novo	11.593
Inhaúma	11.352
Irajá	10.455
Meyer	10.338
Pavuna	6.802
Campo Grande	5.834
Anchieta	5.375
Santa Cruz	3.677
Guaratiba	2.728
Fonte: Almanaque Suburbano – 1941.	

Apesar desse “progresso”, não se pode esquecer que Madureira apresentava todas as contradições e mazelas comuns aos subúrbios cariocas da época. É o mesmo Almanaque Suburbano que afirma: “Vemos ainda, enfeitando as ruas principais, ladeando prédios esplêndidos e lojas bem montadas, casebres que estão gritando por picareta...”(p.29). Já o periódico quinzenal “O Suburbano”, em sua edição de 15 de outubro de 1940, em “reportagem-apelo” às autoridades, referentes aos problemas de Campinho e Cascadura, nos dá um amplo quadro do abandono que ainda imperava nessa porção da cidade, do qual destacamos um pequeno trecho: “Citar as ruas sem nivelamento, esburacadas, sem água e luz, sem limpeza, invadidas pelo mato, seria cansar o leitor com uma longa discriminação. Basta percorrer Madureira e Campinho para se ter uma impressão desagradável”.

É interessante notar que, ao lado do processo de emergência de Madureira, a partir da gradativa construção/ampliação de sua centralidade, começa a ocorrer, paralelamente, um declínio relativo do outrora dominante subúrbio de Cascadura. O Almanaque Suburbano assim descreve o processo ocorrido nesse subúrbio na década de 30:

“Deu-se um fenômeno interessante. Foi o da deslocação de sua atividade comercial para ponto mais afastado da estação. Produziu-o a construção da maior obra da EFCB no Distrito Federal: o viaduto. O comércio, na sua maioria, passou para os extremos da imensa ponte, isto é, R. Coronel Rangel<sup>19</sup> e Av. Suburbana. Uma fila de outras casas caiu na mais franca decadência. Algumas cerraram as portas. Até o cinema!” (p.27)

#### **4.5 – Conclusão do capítulo**

Conforme já afirmamos, o propósito deste capítulo foi traçar uma sinopse referente à diacronia da centralidade de Madureira até o período inicial de sua constituição como subcentro.

Vimos que na fase anterior aos transportes sobre trilhos, principalmente por imposição do sítio da cidade, a área atualmente ocupada pelos bairros de Cascadura, Campinho e Madureira já se constituía como importante local de passagem, convergência dos caminhos e estradas que serviam tanto à comunicação da cidade com sua hinterlândia mais ampla e sua periferia mais imediata, quanto para a conexão entre os pontos de seus arrabaldes.

Nesse contexto de circulação, a futura localidade de Madureira encontrava-se ligeiramente à margem do que seria o ponto de maior centralidade/conectividade da época, o qual corresponderia ao Largo do Campinho.

---

<sup>19</sup> Atual Av. Ernâni Cardoso.

O privilégio de Cascadura como uma das estações pioneiras da ferrovia, somada à limitação do tráfego ferroviário suburbano até essa estação durante as primeiras décadas de existência da EFCB e à existência do desvio que passava pelas instalações do Exército no Largo do Campinho, estão entre os fatores mais importantes para se entender porque o eixo Cascadura-Campinho desfrutava de uma acessibilidade superior à de Madureira.

De fato, Cascadura-Campinho, unidos pela R. Coronel Rangel, usufruíam da condição de pontos de convergência de todos os meios de transporte significativos para a circulação na cidade do Rio de Janeiro na virada do século XIX para o XX: Trens, carris e estradas de chão, estas particularmente importantes para a movimentação de cargas e pessoas na periferia de então. Acreditamos não ser exagero afirmar que tratava-se da localidade mais bem servida por transportes (portanto, de maior centralidade) dos arrabaldes da cidade, naquele período. Os dados sobre o movimento de passageiros por estações da EFCB (tabela 4.3) e a localização inicial do Mercado Municipal de hortifrutigranjeiros nessa área confirmam e reforçam essa condição.

Aos poucos porém, a circulação nesses arrabaldes tornou-se cada vez mais calcada nas ferrovias, à medida que o “padrão-estrela” de expansão horizontal da cidade se configurava e expandia. A ampliação e extensão desse processo, ao lado da construção de outras linhas férreas, foi fundamental para que a pretérita centralidade de Cascadura-Campinho fosse deslocada para Madureira-Magno, sendo que a segunda localidade desse último binômio foi de tal forma absorvida pela anterior que a estação sequer serviu de denominação para os arredores. É considerada uma estação dentro de Madureira.



A expansão da cidade em direção à Baixada Fluminense, a eletrificação da EFCB, a localização de Madureira na interface de duas áreas em diferentes estágios de urbanização e a construção do Mercado Municipal em Madureira, estão entre os principais fatores que, até o final da década de 30 do século XX, consolidaram a supremacia desse bairro em termos de acessibilidade, em detrimento de Cascadura, já em declínio na década de 30.

Assim, as condições para a estruturação de Madureira como subcentro de caráter eminentemente popular já estavam consolidadas no final da década de 30, “aguardando” apenas as mudanças que consubstanciarão de forma inequívoca essa condição nos anos seguintes.

## **V – Os padrões de circulação de pessoas que afetavam o bairro de Madureira no final da década de 30 e na primeira metade dos anos 40.**

### **5.1 – A importância do trem**

Não há dúvida de que, na primeira metade da década de 1940, o transporte ferroviário suburbano respondia por grande parte dos fluxos pendulares de população dessa porção da cidade e das cidades-dormitório da Baixada Fluminense. Mesmo no caso de deslocamentos com outras finalidades (lazer, compras, visitas a parentes e amigos, etc.), o trem constituía, para muitos, a melhor opção (quando não a única), tanto por seu custo, quanto pela maior possibilidade de destinos que oferecia em relação às outras redes de transporte que atendiam aos subúrbios do então Distrito Federal.

Alguns fatores contribuíram decisivamente para essa situação nos anos 40. O primeiro deles foi a já citada eletrificação da Linha Tronco da Central do Brasil, inaugurada em 1937<sup>20</sup>, com a correspondente aquisição de novas e modernas composições, as quais conferiram, a princípio, um alto grau de confiabilidade, segurança, rapidez e conforto ao sistema, principalmente considerando-se os padrões anteriores. Em outras palavras, uma vez que os atributos técnicos da rede foram modificados (alterando sua idade técnica), a capacidade desse fixo de influir na organização do espaço interno da cidade também foi potencializada. Vejamos o que diz a reportagem de Rio Ilustrado (1937) a respeito desse meio de transporte:

“Os trens eletricos permitem, já agora, a qualquer morador dos suburbios, uma viagem comoda, segura, rapida e barata como se não encontra em qualquer outra especie de transporte, (...). São mais baratos que os onibus, mais seguros e mais rapidos que estes, oferecendo, ainda, ao passageiro um conforto que excede a toda expectativa. O proprio automovel, de praça ou particular, não faz o percurso entre Madureira e a praça Cristiano Ottoni em 33 minutos, como os eletricos estão regularmnte fazendo.”

A própria percepção que os moradores dos subúrbios possuíam desse meio de transporte foi significativamente afetada na medida que houve uma forte correlação (estimulada pela máquina de propaganda do Estado Novo) entre a eletrificação e a chegada do progresso e da modernidade aos subúrbios. Seleccionamos três exemplos que consideramos mais significativos dessa associação.

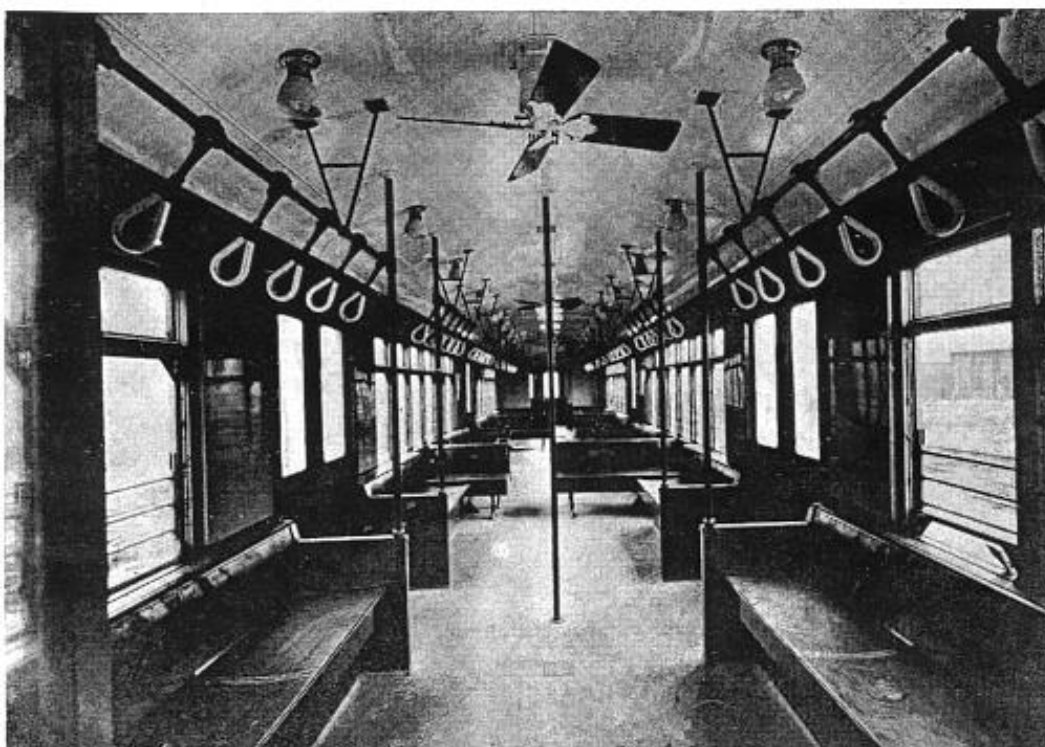
A primeira encontra-se na capa do Almanaque Suburbano, de 1941, cujo organizador era o jornalista Henrique Dias da Cruz, o mesmo que publicaria no ano seguinte “Os subúrbios cariocas no regime do Estado Novo”, ao qual faremos referência mais adiante. Na capa do Almanaque, aparecem em destaque um trem elétrico e um carro de boi com duas parrelhas, sugerindo o contraste entre os elementos do passado rural/“atrasado” do subúrbio em oposição à modernidade urbanizadora que despontava, simbolizada pelo moderno meio de transporte.

Os outros dois exemplos foram observados na Revista Rio Ilustrado de 1937. Já na capa dessa edição integralmente dedicada a Madureira destacava-se uma novíssima composição de trem elétrico suburbano, desenhada na diagonal, do canto superior direito para o canto inferior esquerdo. Em uma das metades apareciam

---

<sup>20</sup> A proposta de reestruturação da rede ferroviária suburbana constituía um dos eixos do formalmente

representados elementos de uma paisagem rural e na outra elementos urbanos fortemente associados à idéia de progresso, especialmente para o imaginário da época, tais como comércio e indústrias com suas chaminés fumegantes. O recado não poderia ser mais claro. A eletrificação era o “divisor de águas” entre o passado de Madureira e o futuro promissor da “cidade que surge”.



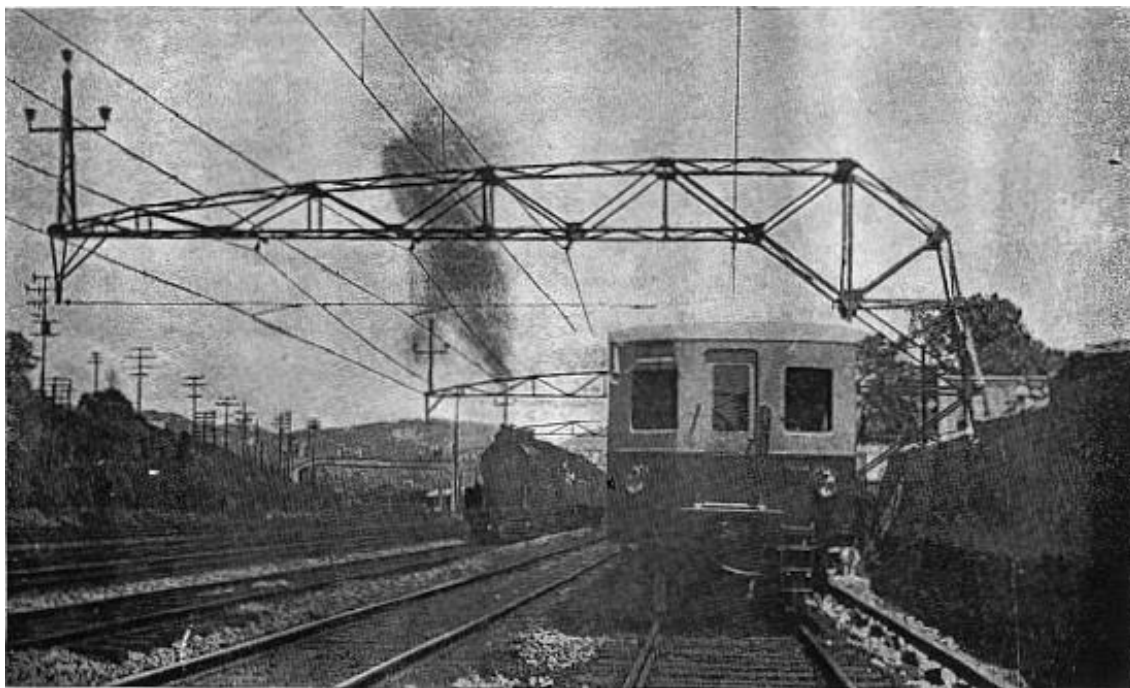
**Foto 5.1** – Foto publicada na Revista Rio Ilustrado de 1937 com a seguinte legenda: “Um carro de 2ª classe, vendo-se as suas adaptações de conforto e higiene”.

No interior da revista essa associação fica mais explícita na sua primeira grande reportagem, a qual tratava da inauguração do trecho eletrificado, cuja celebração ocorreu justamente em Madureira, contando inclusive com a presença do Presidente da República, Getúlio Vargas. Nela encontramos tanto a figura 5.1 acima, quanto a figura

---

“engavetado” Plano Agache. A esse respeito ver SILVA (1992:80) e, STUCKENBRUCK (1996).

5.2, representada a seguir e cuja legenda não poderia ser mais clara acerca da percepção do momento com relação ao transporte ferroviário suburbano.



**Foto 5.2** – “Um contraste edificante. De um lado a locomotiva fumegante – o passado – e de outro, o trem elétrico” (Rio Ilustrado – 1937).

Outro fator importante para o destaque do transporte ferroviário na primeira metade dos anos 40 foram as limitações impostas pela eclosão da II Guerra Mundial, tais como a crise de combustíveis e a dificuldade de importação de material de transporte. É claro que isso afetou todas as modalidades de transporte urbano da cidade, porém isso ocorreu em um momento em que a Linha Tronco encontrava-se equipada com material rodante relativamente recente e cuja rapidez de obsolescência é menor do que a do transporte rodoviário, por exemplo. Além disso, ao contrário dos ônibus, o trem da Central utilizava energia elétrica, passível de ser obtida no território nacional, ao contrário do que acontecia com o petróleo naquela época.

Mas acima de tudo isso está o fato de que, no início dos anos 40, a rede de ferrovias constituía o mais amplo sistema de transporte dos subúrbios, ao contrário do que ocorria nas áreas mais densamente urbanizadas da cidade. De fato, para realizar os movimentos pendulares diários para a Área Central, boa parte da população do subúrbio tinha no trem a única opção. O mesmo pode se dizer de deslocamentos para outros fins, os quais eram limitados apenas pela linearidade dos deslocamentos e destinos proporcionados pelas vias férreas.

No caso de Madureira, a situação privilegiada quanto à Linha Tronco e ao Ramal Auxiliar, aliada à possibilidade de acesso ao Ramal de Santa Cruz através de baldeação em Deodoro, tornavam possível atingir um total de 53 bairros da cidade do Rio de Janeiro<sup>21</sup>, além dos municípios vizinhos na Baixada Fluminense, cada vez mais povoados, como Nilópolis, Nova Iguaçu e São João de Meriti. Nenhum outro meio de transporte oferecia tão ampla variedade de destinos a um custo relativamente baixo. Observe o mapa 5.1.



## 5.2 – O Bonde em Madureira

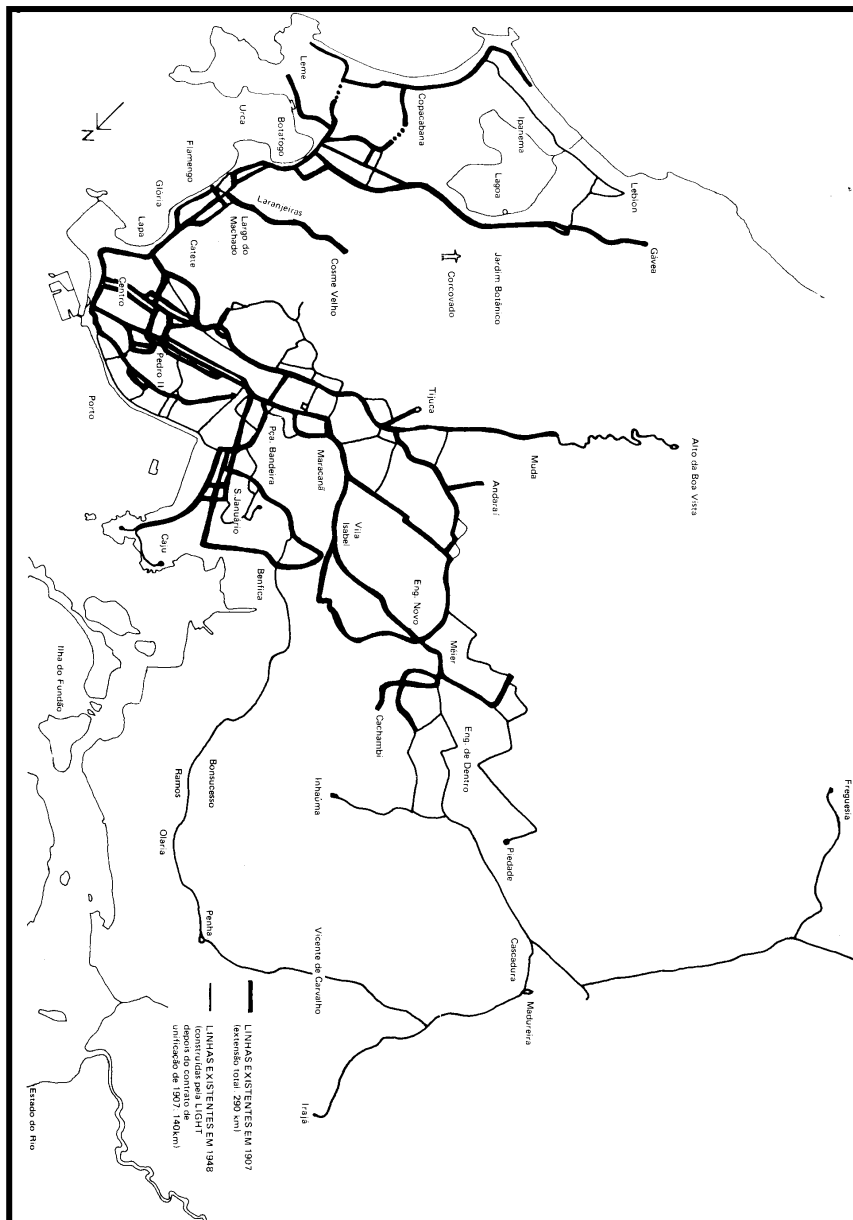
Já afirmamos no capítulo IV, a importância dos carris para a consolidação de Madureira como subcentro. De fato o bonde constituía, na primeira metade da década de 40, um meio de transporte cujo papel era crucial para o desenvolvimento comercial do bairro.

Contudo, antes de analisarmos a rede de carris que atendia Madureira no período em tela, é importante lembrar que esse meio de transporte era muito mais presente e significativo na área urbana propriamente dita da cidade de então, ou seja, a Área Central, a Zona Sul e a Zona Norte (Tijuca, Vila Isabel, Grajaú, Andaraí, e arredores). Constituía um meio de transporte mais urbano do que suburbano.

Segundo dados de BARAT (1975), os bondes eram responsáveis por 71,9% do transporte de passageiros no Rio de Janeiro em 1940, enquanto os trens respondiam por apenas 14,6%. Todavia, não se pode esquecer que a população suburbana constituía apenas 34,28% do total do então Distrito Federal, segundo o Censo Demográfico daquele mesmo ano. Associando-se essa informação com a visualização do mapa 5.2 constata-se que o predomínio do bonde era uma realidade muito mais pela grande concentração de linhas na parte mais densamente ocupada da cidade, e na qual a ferrovia era ausente, do que pela sua onipresença no tecido urbano.

A razão para esse fato é simples e prende-se às próprias características operacionais dos carris e seu caráter de empreendimento privado, os quais só viabilizam o retorno do investimento se forem implantados em áreas densamente ocupadas, proporcionando uma utilização intensa da rede, o que não era o caso dos subúrbios.





Em resumo, se era verdade que nas primeiras décadas do século XX o bonde dominava o transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro, não era verdade que isso fosse extensivo a todo o espaço urbano. Os subúrbios, juntamente com a Zona Rural, não espelhavam essa proporção esmagadora de transporte por carris. Madureira não constituía uma exceção e também ali, a despeito dos bondes terem a sua relevância,

eles sempre estiveram em segundo plano em relação ao trem, pelo menos, para falar com segurança, durante as primeiras décadas de ocupação do bairro.

Isso pode ser constatado pela observação dos mapas 5.3 e 5.4, referentes às áreas servidas por linhas de bondes ligando Madureira a outros pontos da cidade. No mapa referente a 1941, podemos observar que as quatro linhas então existentes<sup>22</sup> ligavam a localidade em questão a um total de 26 outros bairros, um pouco menos da metade do que era possível atingir por trem (sem mencionar os municípios da Baixada).

Apesar disso, as estratégias da empresa que monopolizava o transporte por carris na cidade, a Light, permitiram que o bonde tivesse importância significativa para o desenvolvimento do subcentro em análise.

Primeiramente, observamos no mapa que a única linha de carris que ligava Madureira à Área Central possuía um traçado que, convenientemente, guardava uma certa equidistância entre as linhas férreas da Central (Tronco e Auxiliar), evitando a concorrência direta com o trem e dando acesso a localidades não servidas por esse meio de transporte.

Contudo, para efeito da expansão comercial madureirense, a importância dessa linha era bastante reduzida, uma vez que partia do ponto de maior atração comercial da urbe e passava pelo subcentro do Meier, então o mais importante desse eixo, a ponto de ser denominado de “A capital dos subúrbios”. Na prática, apenas algumas áreas dos bairros de Piedade e Quintino podiam potencialmente contribuir com algum afluxo de compradores para Madureira em função dessa linha de bondes.

---

<sup>22</sup> Os números e itinerários de todas as linhas de bondes e ônibus que passavam por Madureira, nos anos referentes aos levantamentos realizados, encontram-se discriminadas no anexo 1 deste trabalho.

Já no tocante às outras três linhas a história é outra. As linhas para Vaz Lobo, Irajá e Penha possuíam um traçado transversal ao das linhas férreas, viabilizando deslocamentos impossíveis de serem efetuados por trem. Acrescente-se a isso, a ausência de subcentros concorrentes nessas áreas para concluirmos que foi extremamente relevante o papel dos carris para a incorporação desses espaços à área de influência do nascente subcentro.

A linha Madureira-Penha, inaugurada em 1935, antes da construção da Av. Brasil e em época na qual o transporte de passageiros pela E.F. Leopoldina ainda era bastante deficiente, foi a grande responsável pela inclusão da Penha, por algum tempo, na área polarizada por Madureira. De fato, o jornalista Henrique Dias da Cruz (1942) registra que de todas as linhas de carris que serviam à zona suburbana, a mais economicamente expressiva era a Madureira-Penha<sup>23</sup>.

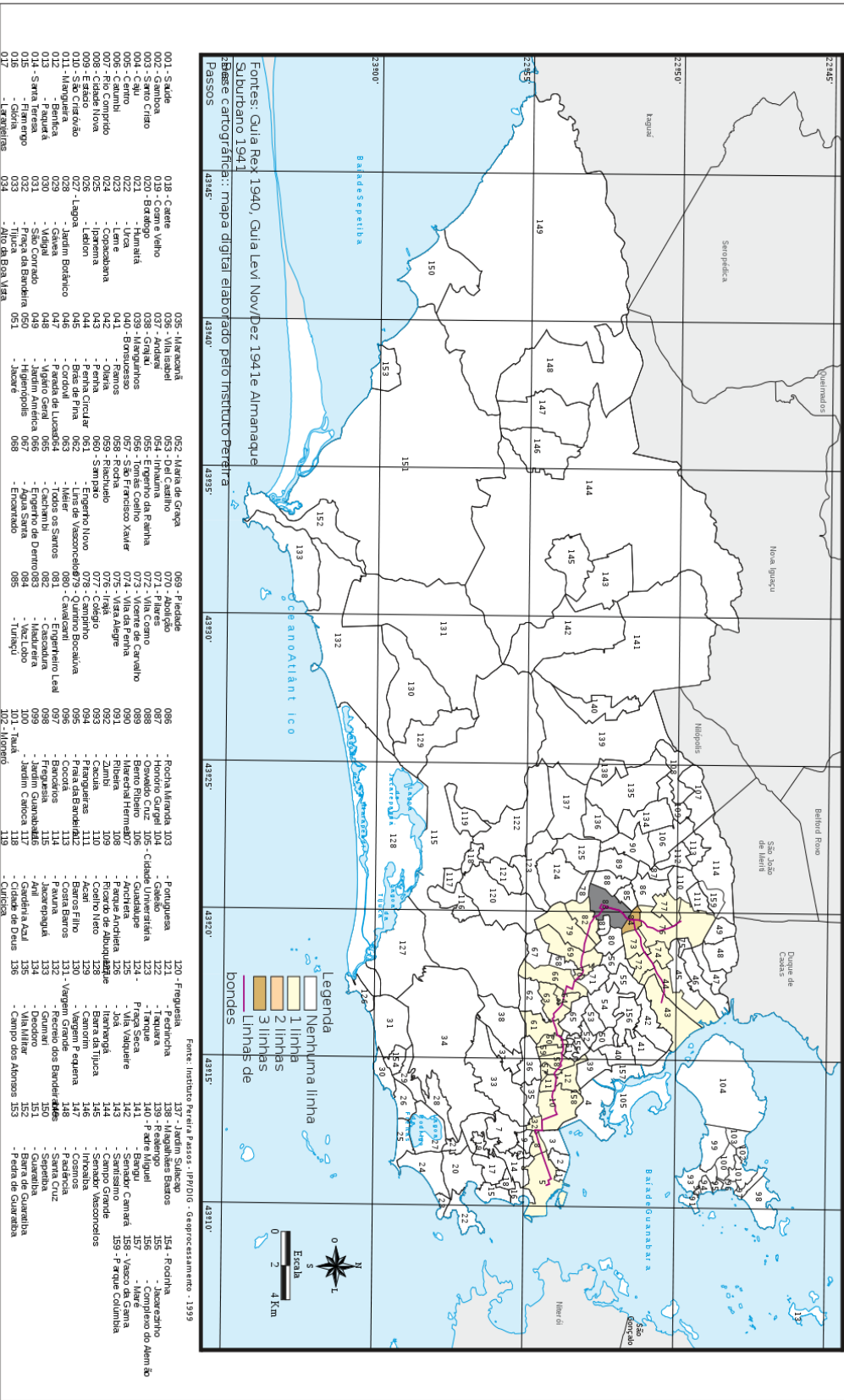
Essa situação foi posteriormente alterada, reduzindo a polarização exercida por Madureira sobre a região da Leopoldina, à medida que as condições de circulação na cidade se modificaram (com a inauguração da Av. Brasil e as melhorias na E.F. Leopoldina) e também pelo fato da Penha, mais tarde, ter se constituído como subcentro (ainda que de categoria inferior a Madureira).

Observando o mapa 5.4, referente às linhas de bondes em 1945, deparamo-nos com o momento que corresponde ao auge do transporte por carris na cidade do Rio de Janeiro, fato que se expressa também na nossa área de estudo.

---

<sup>23</sup> A referida publicação, intitulada “Os subúrbios cariocas no Regime do Estado Novo”, era uma produção do D.I.P. (Departamento de Imprensa e Propaganda), engrenagem importante da máquina de propaganda do regime, inspirado em seus congêneres nazi-fascistas, não podendo portanto ser considerado criticamente. Contudo, alguns dados e aspectos factuais puderam ser aproveitados.

# Mapa 5.3 - Bairros atendidos por linhas de bondes que passam por Madureira - I



Dentre os fatores de ordem mais geral que podemos superficialmente citar para explicar esse apogeu dos bondes estão as já comentadas dificuldades geradas pela II Guerra e os esforços empreendidos pela Light na expansão de suas empresas de transporte (que incluíam os auto-ônibus), uma vez que a empresa travava uma “queda-de-braço” com o governo e outros segmentos sociais reivindicando o exercício do monopólio dos transportes públicos na cidade<sup>24</sup>.

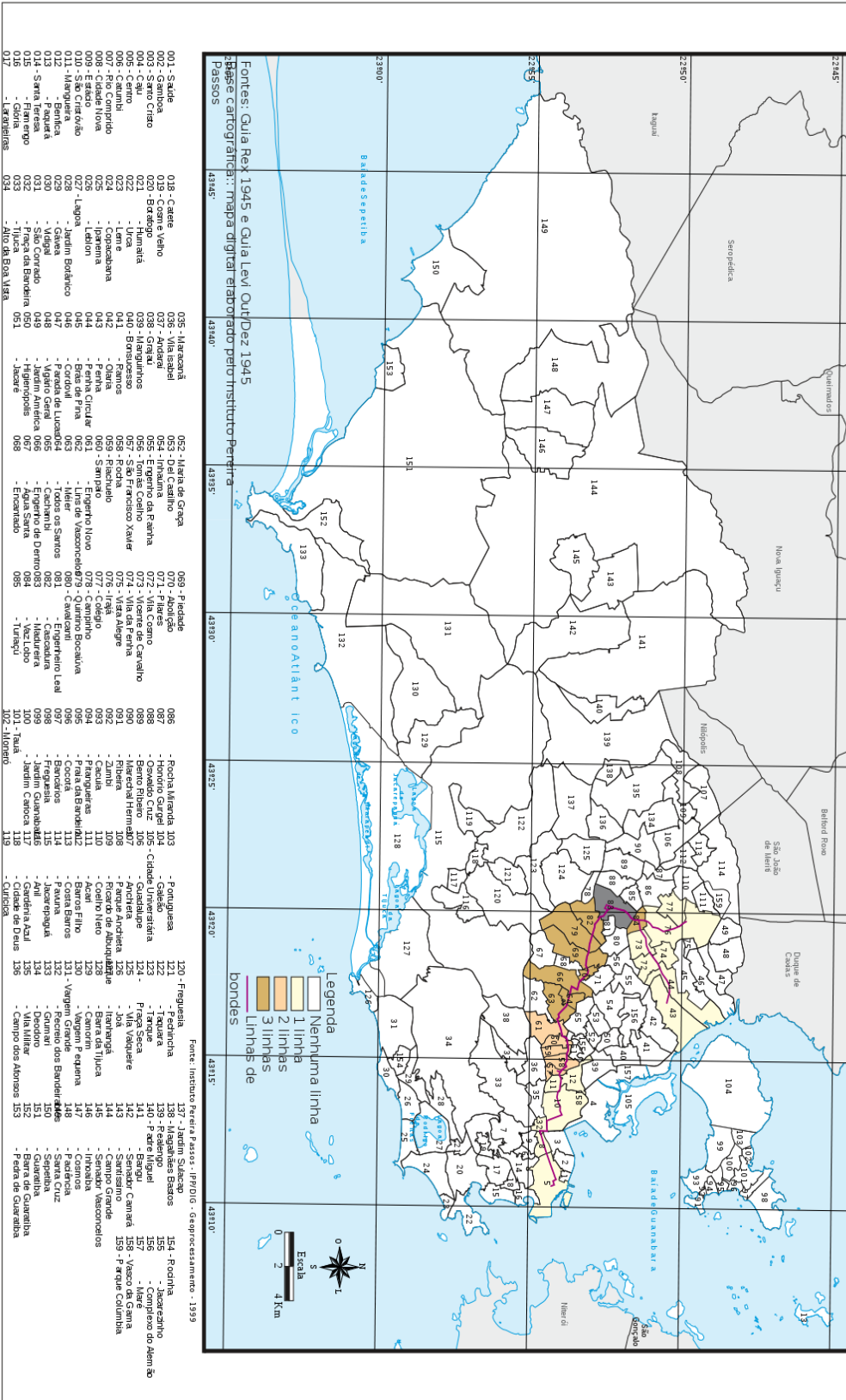
O reflexo disso para nossa temática pode ser facilmente verificado através da análise do mapa 5.4. Em 1945 Madureira contava com seis linhas de bonde, número que não foi mais superado ou igualado na história posterior do bairro. A despeito disso, note-se que a área servida pelos carris é idêntica a de 1941, o que sugere que o aumento de linhas em questão deveu-se muito mais a uma compreensível elevação da demanda em vista daquela conjuntura do que a uma alteração significativa na natureza dos fluxos proporcionados pelos carris.

Na verdade, as duas novas linhas não exigiram investimentos expressivos da concessionária, uma vez que aproveitaram os trilhos da linha pré-existente ligando Cascadura ao Largo de São Francisco (cujo ponto final era em Madureira). Respondiam ambas ao crescimento dos deslocamentos da população dos subúrbios da Central em direção aos seus dois principais subcentros, Meier e Madureira, em um momento no qual o Rio de Janeiro crescia aceleradamente, os subúrbios se adensavam e o transporte público era relativamente escasso.

---

<sup>24</sup> A esse respeito ver o trabalho de FREIRE (1992) o qual faz pormenorizada análise das disputas e transformações do setor de transporte urbano, no período de 1906 a 1948.

Mapa 5.4 - Bairros atendidos por linhas de bondes que passam por Madureira - 1945



### **5.3 – Os ônibus em Madureira na primeira metade da década de 40**

#### **5.3.1 – O surgimento dos ônibus no Rio de Janeiro: uma sinopse**

O marco inicial do serviço de ônibus na cidade do Rio de Janeiro pode ser datado em 07 de junho de 1906, quando o então prefeito Pereira Passos sancionou o decreto 1093<sup>25</sup>, isentando de impostos por 20 anos “a todos quantos se propuzessem a fazer trafegar no Distrito Federal, omnibus automóveis destinados unicamente ao transporte de passageiros e cargas” (DUNLOP; 1940:3).

Registre-se que essa iniciativa, não por acaso pelas mãos de Pereira Passos, ocorreu apenas dois anos após a estréia da primeira linha em Londres e um ano após o mesmo fato em Paris e Nova York. Apenas mais dois anos se passaram para que a primeira linha fosse efetivamente implantada, com percurso da Praça Mauá ao Passeio Público, passando pela Av. Central, principal artéria da cidade.

Essa estréia marca o caráter inicialmente elitista do auto-ônibus, conforme aliás também ocorreu nos países desenvolvidos (vide comentários no capítulo III). De fato, durante as duas primeiras décadas após seu surgimento, o ônibus era um meio de transporte caro demais para a população de baixa renda e, por isso mesmo, restrito à área urbana propriamente dita, residência da população de renda mais elevada. Os ônibus teriam surgido assim, não como um concorrente aos carris (muito menos aos trens), mas como um serviço complementar, destinado a uma fatia específica da sociedade, estando assim associado a um conceito geral de prestígio e status.

---

<sup>25</sup> Toda a legislação encontrada acerca do serviço de ônibus na cidade do Rio de Janeiro está no anexo 2 deste trabalho. As fontes principais foram as coletâneas da legislação da Biblioteca da ALERJ e uma publicação da Light de 1941.

Nos dez primeiros anos de atividade o crescimento do serviço foi extremamente lento e restrito ao Centro e adjacências. Em 1920, BARAT (1975:136) estimava que os ônibus eram responsáveis por apenas 0,2% do total de passageiros transportados na cidade do Rio de Janeiro.

Na década de 20 começa a expansão. Várias empresas de ônibus surgiram e começaram a operar na cidade, inclusive uma pertencente à Light (a Viação Excelsior, a maior delas até 1948). Em 1927 havia 35 linhas no então Distrito Federal, segundo BARAT (1975:112). A frota total no mesmo ano, segundo FREIRE (1992:89), era de 170 ônibus, sendo que *“havia apenas uma empresa de atuação regular em toda a zona suburbana”* (grifo nosso), a Viação Suburbana, do empresário Mario Bianchi.

No final dos anos 20 e início dos 30, aproveitando da legislação ainda bastante liberal, surgiram várias empresas de ônibus, inclusive nos subúrbios. Segundo FREIRE (p.105), entre 1927 e 1933 foram criadas 47 novas empresas na área urbana e 34 na suburbana, ainda que não seja informado por quanto tempo elas sobreviveram.

Esse processo foi freado pelo decreto 3.926 de 23 de junho de 1932, na gestão do prefeito-interventor Pedro Ernesto, o qual aumentou bastante as exigências e padrões de qualidade exigidos aos postulantes a uma concessão de linhas de ônibus na cidade. Apesar disso, em 1939, segundo dados oficiais apresentados por BARAT (p.112) havia 119 linhas de ônibus na cidade e, segundo o mesmo autor, esse sistema já transportava 13,5% do total de passageiros em 1940, quase igualando o percentual dos trens.



### 5.3.2 – Os ônibus em Madureira no período até 1945

Já na década de 30 Madureira era um foco importante de transporte coletivo rodoviário, especialmente considerando a situação geral do serviço na época, em particular na zona suburbana. SILVA (1974:61), utilizando dados de 1934, revela que nesse ano Madureira já era ponto final de sete linhas de ônibus, cada uma delas ligando o bairro a Bento Ribeiro, Irajá, Marechal Hermes, Penha, Sapê, Vila Santa Tereza e Méier. O vizinho bairro de Cascadura era o término de quatro linhas.

É interessante a assertiva de SILVA a respeito da importância desse meio de transporte para Madureira, quando cotejado com a rede de ferrocarris que atendia o bairro naquele período:

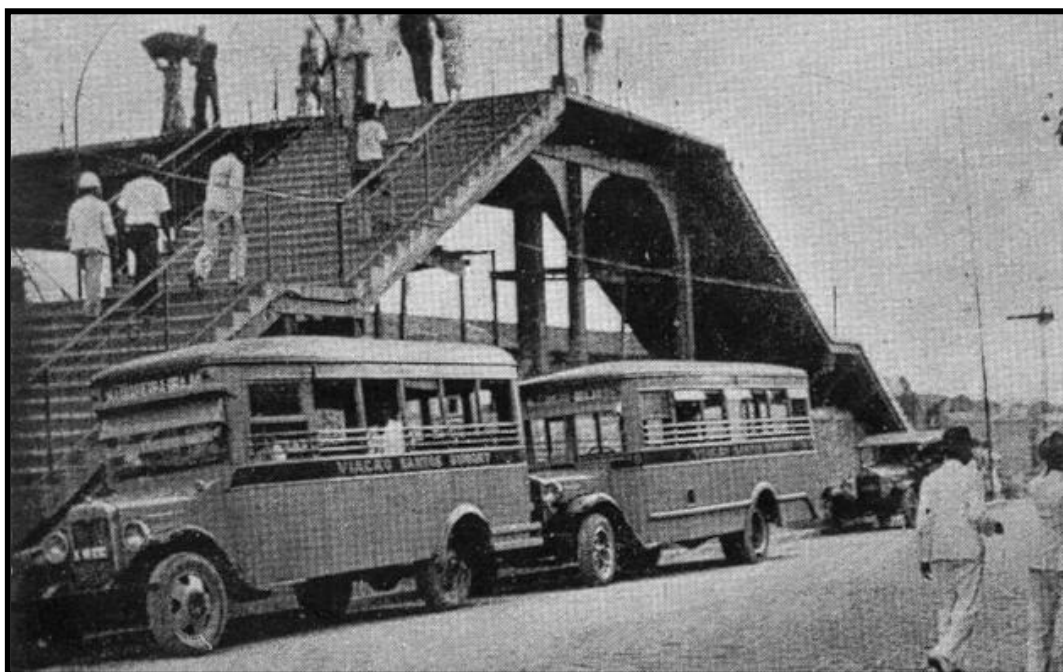
“Com base nos dados referentes ao fluxo de transportes coletivos e de bondes para Madureira, em 1934, constatou-se claramente que os ônibus atendem uma área maior. Isto se deve não apenas ao número mais elevado de linhas de transportes coletivos mas também à grande ramificação das mesmas”. SILVA (1974:61)

A revista Rio Ilustrado de 1937 corrobora as afirmações de SILVA, na medida em que realiza várias matérias a respeito das empresas de ônibus com linhas que atendiam à “cidade que surge”. Havia, pelo menos, três que serviam à localidade:

<b>Tabela 5.1 – Empresas e linhas de ônibus em Madureira - 1937</b>		
<b>Empresas</b>	<b>Linhas</b>	<b>Observações</b>
<b>Viação Santa Teresa</b>	<b>Madureira-Pavuna Madureira-Rocha Miranda Madureira-Coelho Neto</b>	- Fundada em 1931 - Cerca de 12.000 passageiros transportados diariamente - Frota de 12 ônibus
<b>Viação Santos Dumont</b>	<b>Madureira-Penha Madureira-Irajá</b>	- Frota de 12 ônibus
<b>Viação Suburbana</b>	<b>Meyer-Madureira</b>	- Começou a operar em Madureira em 1922. - Frota de 16 ônibus

Fonte: Revista Rio Ilustrado 1937.

O caráter de serviço fundamentalmente complementar dos ônibus, em relação aos trens e bondes, fica patente por diversos fatores. Em primeiro lugar, a escolha dos pontos finais do transporte rodoviário, coincidia com as estações de embarque e desembarque do transporte sobre trilhos. Isso é observável em todas as linhas da tabela 5.1 e pode ser exemplificado pelas imagens das figuras 5.3 e 5.4.



**Foto 5.3** – Ponto final da linha Madureira-Irajá, em frente à estação da EFCB em Madureira (Fonte: Revista Rio Ilustrado-1937)



**Foto 5.4** – Ponto final da mesma linha em Irajá. (Fonte: Revista Rio Ilustrado-1937)

Vários trechos das reportagens de Rio Ilustrado, em 1937 e 1938, também esclarecem acerca desse papel complementar do ônibus nos subúrbios. O que destacamos abaixo é emblemático da lacuna deixada pelos transportes sobre trilhos, que os empresários do setor de transporte rodoviário tão bem souberam ocupar:

“As populações que se acumulam nos pontos afastados da cidade vivem a braços com um problema: o transporte. Buscando nos subúrbios a casa humilde e barata, o empregado no comércio, o pequeno funcionário, o proletário enfim, pensa todos os dias, de manhãzinha, na maçada das grandes distâncias que o separam da fábrica, da repartição (...) Que sacrifício andar de casa até o trem! Que martírio patinar na lama até encontrar o bonde! Já agora, entretanto, com os recursos que as conquistas do progresso nos facultam, o problema do transporte está, praticamente resolvido. O omnibus, reduzindo distâncias, aproxima os homens, aproximando, por igual, os logradouros distantes, por mais segregados que estejam da comunhão social. Assim, o que fora outrora, um sacrifício – andar de casa até ao bonde ou, em lugares não servido por estes, da estação ferroviária ao lar – é, já agora, um pulo, desde que o passageiro se utilize dos omnibus.” Rio Ilustrado-1937

Note-se como as características aludidas acima iam ao encontro das demandas da população suburbana, à medida que a ocupação dessa porção da cidade começava a se adensar e aumentavam as distâncias entre a moradia e a estação ferroviária ou à linha de bonde.

Ao mesmo tempo, também era perceptível um certo grau de concorrência do transporte rodoviário em relação ao transporte sobre trilhos, especialmente nos momentos e locais onde esses eram precários. Um exemplo claro era a linha Meier-Madureira, da Viação Suburbana, que concorria diretamente com os trens e, pelo menos em boa parte do trajeto, com os ferrocarris. Um relato pitoresco do proprietário da empresa, Mario Bianchi, a respeito da habilidade de um de seus motoristas no início dos

anos de 1920, de manter as rodas do ônibus sobre os trilhos do bonde, evitando os muitos buracos das ruas suburbanas da época, serve de ilustração literal da superposição de itinerários dos dois meios de transporte. Outro exemplo está nos itinerários das linhas da Viação Santos Dumont para Penha e Irajá que eram os mesmos praticados pelas linhas de bondes da Light.

Mas talvez seja ainda mais relevante, a respeito dessa questão, o relato, até certo ponto surpreendente (considerando-se a época) encontrado no Almanaque Suburbano (1941):

“Quem olha o mapa rodoviário do Distrito Federal deve de interrogar a si mesmo da razão porque os principais daqueles caminhos correm lado a lado das vias férreas. Transforma-se uma rodovia em ferrovia (como aconteceu com as estradas do século passado), nunca porém se aproveitam leitos de aço para se traçar estradas de rodagem. Estas devem suprir a falta daqueles. Quando se juntam dá-se o conflito econômico. E usufruem maior vantagem as segundas. A própria administração da EFCB atribuiu, certa vez, como causa principal do depauperamento de suas rendas essa concorrência. A concorrência das rodovias às estradas de ferro é bem sensível. Nos trechos intermediários dos subúrbios os ônibus têm grande parte da frequência dos trens.”

Ainda que seja discutível se a concorrência acima referida possuía ou não a dimensão atribuída pelo repórter, parece inegável que ela existia e não era desprezível. Não sabemos também se a eletrificação/modernização da linha tronco até Madureira reduziu temporariamente a força dessa concorrência no segmento da rede ferroviária em questão, mas ela deve ter se mantido no restante da rede de trens suburbanos, cujas condições de tráfego eram muito precárias.

O fato é que, na primeira metade dos anos 40, o contínuo aumento da importância dos ônibus como meio de transporte na então capital da República foi duramente golpeada pelas já referidas restrições impostas pela II Guerra. Estas contribuíram para a expansão dos transportes de massa e refrearam, pelo menos temporariamente, a expansão das linhas rodoviárias, reduzindo sua participação relativa em relação aos índices atingidos em 1940. Segundo FREIRE (1992) o número de ônibus na cidade caiu de 929 em 1940 para 880 em 1944.

Em Madureira esse impacto foi particularmente significativo, por ter sido o bairro contemplado com a eletrificação e a aquisição de modernas composições para a linha que trafegava até essa localidade, pouco antes do início do conflito mundial.

O mapa 5.5 atesta a importância que os ônibus já haviam atingido para Madureira, em 1940<sup>26</sup>, expresso no número de linhas com foco no bairro (nove) e pela extensão da área por elas servida (23 bairros). Contudo, quase todos os bairros são servidos apenas por uma linha, exceto aqueles vizinhos a Madureira e que se constituem em pontos de passagem ou entroncamento de vias que conduzem a outros bairros.

---

<sup>26</sup> A metodologia utilizada para o levantamento que resultou nos mapas com as linhas de ônibus considerou apenas aquelas que passavam pelo bairro, descartando as possibilidades de baldeação a partir de outras linhas, uma vez que seria extremamente difícil aferir, dentre as múltiplas combinações possíveis, aquelas que seriam viáveis em relação a outras possibilidades. Para dar uma idéia da intensidade das ligações, optou-se por indicar o número de linhas que atendem ao bairro. Mesmo sabendo que esse indicador não é totalmente seguro (uma vez que nem todas as linhas têm a mesma frota e não transportam o mesmo número de passageiros) consideramos que ele é válido como variável *proxi*, uma vez que um maior número de ligações tende a resultar em um número maior de pessoas transportadas.



Ainda assim, é interessante observar que os itinerários existentes são reveladores da área que o nascente subcentro estava polarizando. Note-se que a região atendida pelos ônibus engloba aqueles bairros que, em 1937, são apontados pelos comerciantes de Madureira como sendo os principais pontos de origem dos compradores do comércio local (ver seção 4.4.1). É claro que o traçado dessas linhas não foi prioritariamente estabelecido para trazer consumidores, mas trabalhadores que realizariam o restante de seu movimento pendular utilizando os trens. Todavia, isso não impedia, ao contrário incentivava, que a baldeação entre os dois meios de transporte fosse ocasionalmente aproveitada para efetuar compras, beneficiando o bairro com essa condição de passagem obrigatória de milhares de pessoas.

A esse respeito, lembramos também do conceito de tráfego gerado, desenvolvido na área de engenharia de transportes, o qual, a grosso modo, significa que uma vez oferecidas novas possibilidades de deslocamento intra-urbano (implicando, na prática, em uma sensível redução da distância-tempo), viagens que antes não eram realizadas ou eram pouco frequentes (por exemplo com a finalidade de compras, lazer, visitas a parentes e amigos), tornam-se comuns. Sem dúvida isso ocorreu no caso de Madureira pois a comodidade da existência das linhas de ônibus tornou-se um atrativo para que deslocamentos anteriormente evitados passassem a ser mais frequentes. Isso reforçou a polarização do subcentro sobre as áreas atendidas pelo serviço.

Note-se também, a partir do mapa 5.5, que a existência de linhas com itinerários que margeiam a linha férrea é explicada por alguns aspectos da concorrência mais favorável aos ônibus. Eles ofereciam maior possibilidade de pontos de parada, mais próximos de casa para aqueles que não residiam nas proximidades das estações, além de conforto superior, rapidez e comodidade para deslocamentos curtos. Mas, ao

mesmo tempo que tais linhas eram concorrentes, elas também eram complementares dos trens, uma vez que interligando as estações de uma mesma via férrea, contribuía para a coalescência dos núcleos suburbanos, inicialmente isolados, que se formavam em torno de cada uma delas.

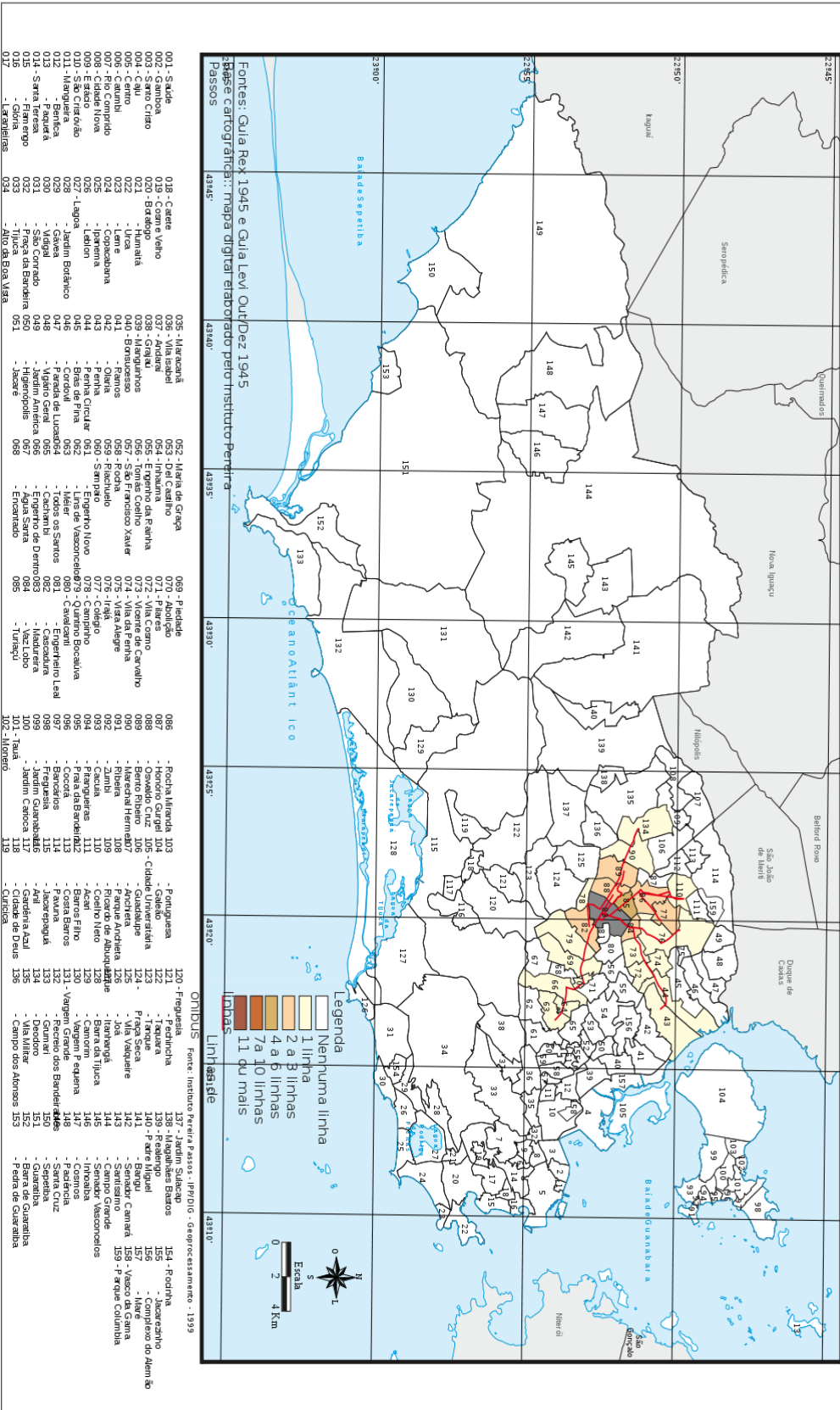
A existência de linhas de ônibus com itinerários idênticos aos praticados pelos carris para Irajá e Penha atesta o grande volume de pessoas desses bairros, muito especialmente do primeiro, que necessitavam de acesso a Madureira em função das condições precárias de tráfego nas ferrovias Rio d'Ouro e Leopoldina. No caso da Penha essa influência era bem menor, uma vez que os deslocamentos para Madureira deveriam ser fundamentalmente destinados às compras e ao lazer (cinemas, clubes, etc.). Irajá acrescia a este propósito os fluxos pendulares com baldeação na estação de Madureira, o que contribuiu, junto com sua proximidade, para que, pelo menos desde os anos de 1940, esse grande bairro estivesse na região de influência do subcentro em tela.

Já a linha Meier-Oswaldo Cruz, passando por Madureira, interligava os dois maiores subcentros da Linha Tronco. Sua contribuição para o fluxo de compradores para Madureira, estava restrita àquelas pessoas oriundas de bairros próximos (como Quintino e, principalmente, Oswaldo Cruz), pois para as outras localidades servidas pela linha a polarização exercida pelo Meier era muito maior.

Analisando o mapa 5.6, referente a 1945, verificamos que a área total atendida pela rede de linhas de ônibus focadas em Madureira era a mesma de 1941, refletindo as dificuldades impostas ao transporte rodoviário durante a II Guerra. Contudo, a manutenção das linhas e seus itinerários não significa necessariamente uma estagnação do sistema, pois o número de passageiros transportados poderia crescer



# Mapa 5.6 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1945



através do aumento da frota de ônibus em circulação. Infelizmente, não tivemos acesso a dados sobre essa variável que confirmem ou não essa possibilidade.

Apesar disso, diante do sabido aumento da demanda no período, é provável que esse aumento tenha ocorrido, inclusive através de adaptações de chassis de outros veículos (principalmente caminhões) para o transporte de passageiros, prática tolerada durante o conflito mundial, especialmente em se tratando da zona suburbana.

Observemos também que a área atendida pelos ônibus, no período 1940-45, contribuía para a construção de uma centralidade para Madureira extremamente coerente com a sua condição de zona de contato entre áreas com diferentes níveis de urbanização, a qual nos referimos no item 4.4.2 do capítulo 4. De fato, com exceção do eixo Madureira-Meier, os demais bairros atendidos pelo transporte rodoviário e com acesso direto a Madureira, constituíam-se, no início dos anos 40, como áreas em processo de adensamento da urbanização.

A constatação de que as linhas ainda não atingiam os bairros limítrofes do antigo Distrito Federal (como Pavuna, Acari, Ricardo de Albuquerque, entre outros) devia-se justamente ao fato de que, naquele momento, tais espaços ainda não estavam incorporados à mancha urbana da cidade, conforme podemos visualizar no mapa 4.6, no capítulo anterior<sup>27</sup>. A fusão efetiva com o restante da urbe só ocorreria um pouco depois com o saneamento da área e a construção da Av. Brasil (cujo primeiro trecho ficou pronto em 1946).

As localidades fluminenses servidas pelas linhas Tronco e Auxiliar, e que recorriam em alguma medida (provavelmente ainda pequena) ao comércio

---

<sup>27</sup> A respeito do “salto” dessa área, cuja urbanização foi posterior à de vários núcleos urbanos da Baixada Fluminense, ver ABREU (1987).

madureirense, eram atendidas de forma muito mais vantajosa pelo trem. O ônibus encontrava-se em desvantagem em função da distância, especialmente considerando-se as condições então reinantes nas estradas de rodagem que atendiam aquela porção do espaço metropolitano. Além disso, sabendo-se que o poder aquisitivo dos moradores desses municípios vizinhos era muito baixo, não havia como as empresas de ônibus oferecerem uma opção com custo inferior à tarifa ferroviária única instituída para todo o Grande Rio pelo governo do Estado Novo.

Sendo assim, constatamos que a área servida pelas linhas de ônibus em análise na primeira metade da década de 40 coincidia com o que provavelmente era a área de influência mais direta do subcentro em apreço, ainda que isso não possa ser comprovado com exatidão, em virtude da ausência de qualquer estudo referente à questão nos anos 40.

Ainda aproveitando os comentários acerca do transporte rodoviário, não podemos também deixar de lembrar, que nesse momento um tanto caótico do transporte público carioca, combinando uma cidade em ritmo acelerado de crescimento com restrições à ampliação do sistema, uma outra modalidade se expandiu: os lotações.

Não se sabe quando os lotações começaram a atuar na cidade do Rio de Janeiro, até pelo seu caráter inicialmente informal. STIEL (1984:361) apresenta um interessante relato do que pode ter sido a iniciativa pioneira, ocorrida por ocasião da entrada em serviço de novos ônibus da Viação Excelsior da Light, em 1927:

“Esses lançamentos provocaram uma pequena revolta entre os motoristas de taxi, pois se acharam prejudicados pelos auto-ônibus. Resolveram então criar uma linha à qual deram o nome de “linha de autolotação”, que com uma taxa comum, mediante sinal convencionado – uma flâmula vermelha – se transformaria em ônibus, fazendo-se assim, pelo preço de 1\$500, sem espera,

qualquer percurso entre a Praça Mauá e a Igreja de Copacabana e vice-versa. Esse serviço foi inaugurado em 21 de novembro de 1927, levando cada automóvel quatro pessoas para os pontos extremos da cidade”.

É no decreto 3.400 de 1930, que é encontrado o primeiro amparo legal conhecido para a atividade. A legislação em questão estabelecia exigências mais flexíveis para as empresas de auto-omnibus que atuassem nas zonas suburbana e rural, não apenas admitindo um número mínimo de apenas dois carros (enquanto na área urbana esse número era de 6) como também determinando que podiam “ser admitidos carros-automoveis de typo pequeno com lotação minima de sete (7) passageiros” (Dunlop;1940:p.15).

Os decretos seguintes, baixados ao longo da década de 30, embora cada vez mais restritivos e preocupados com a necessidade de disciplinar o transporte por auto-omnibus (inclusive por causa da grande pressão exercida pela Light), sempre contemplaram a possibilidade de utilização dos lotações nas zonas suburbana e rural.

É claro que é impossível mensurar o papel dos lotações nos subúrbios até a II Guerra, em função da ausência de dados e do caráter não oficial de muitas dessas iniciativas. Madureira não é uma exceção. O fato porém é que, diante da crise nos transportes públicos durante o grande conflito mundial, os lotações foram tolerados em toda a cidade, o que contribuiu para uma grande disseminação dos mesmos e lançou as bases para a sua expansão no pós-guerra.

#### 5.4 – Um balanço geral e comparado dos transportes em Madureira na primeira metade dos anos 40

Para dar mais consistência à análise desenvolvida neste capítulo, traremos alguns dados a respeito do movimento de passageiros na zona suburbana da cidade do Rio de Janeiro, com destaque para a nossa área de estudo. O ano base é 1940.

Os números levantados para as diferentes modalidades de transporte público traduzem realidades bem diferentes e, por isso, precisam ser considerados com extrema cautela para não conduzirem a conclusões falaciosas. Em alguns casos, mesmo diante de números precisos acerca do movimento de passageiros, as inferências possíveis são limitadas. Ainda assim, os valores obtidos permitem, no mínimo, levantar algumas questões acerca dos transportes em Madureira, e também nos subúrbios em geral, no início dos anos 40.

A tabela 5.2 mostra o quadro geral do transporte público na cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1940, atestando o predomínio geral dos carris na cidade e o volume expressivo transportado pelos ônibus, praticamente igualando-se aos trens.

<b>Tabela 5.2 - Total de passageiros em transporte público por modalidade (em milhões de passageiros e percentuais) - 1940</b>		
<b>Tipo de transporte</b>	<b>Passageiros</b>	<b>Percentual</b>
Rio de Janeiro	798	100
Trem	110	14,6
Bonde	574	71,9
Ônibus	108	13,5
Fonte: FREIRE (1992:141)		

Note-se que, neste mesmo ano, somente o trecho eletrificado da Linha Tronco transportou 57.537.106 passageiros, o que correspondia a 52% do total

transportado por trens em toda a cidade (CRUZ, 1942:48). Esse número mostra a importância assumida pelo transporte ferroviário no eixo dos subúrbios da Central, cujos bairros eram responsáveis por mais da metade de todo o movimento de passageiros nessa modalidade de transporte, compondo o maior corredor ferroviário da cidade, extrapolando inclusive seus limites político-administrativos.

Nesse contexto, Madureira destacava-se como a estação de maior movimento, se não considerarmos a estação Central, com um total de passageiros muito maior do que Cascadura e Meier, estações que ocupavam as posições seguintes (veja tabela 5.3). Se projetarmos esse número para o ano, temos um total de 7.740.000 passageiros embarcando nessa estação, o que representava nada menos do que 13,45% do total transportado em todo o trecho eletrificado da EFCB, ou ainda, 7% de todo o volume de passageiros transportados por trem no Distrito Federal.

<b>Tabela 5.3 – Movimento mensal de passageiros nas principais estações da EFCB (exceto a Central) - 1940</b>	
<b>Estação</b>	<b>Movimento de passageiros</b>
Madureira	645.000
Cascadura	390.560
Meier	255.900
Engenho de Dentro	210.000
Fonte: Almanaque Suburbano-1940	

Se acrescentássemos os números relativos à estação de Magno, só reforçaríamos essa posição ímpar de Madureira como grande centro ferroviário da cidade, o que confirma a grande importância desse meio de transporte para aquele bairro no início da década de 1940.

Todavia, o exame minucioso da tabela 5.4 nos traz algumas indagações inquietantes acerca de certas verdades consagradas sobre o transporte de passageiros nos subúrbios.

<b>Tabela 5.4 - Movimento de passageiros nos bondes da cidade do Rio de Janeiro em 1940</b>	
<b>Linhas</b>	<b>Número de passageiros e percentuais</b>
<b>Total do Rio de Janeiro</b>	<b>574.000.000</b>
<b>Da cidade para os subúrbios</b>	<b>173.670.000</b>
<b>Percentual do total da cidade</b>	<b>30,25 %</b>
Cascadura (final em Madureira)	40.800.000
Penha	27.400.000
Piedade	26.800.000
Uruguaiana-Engenho Novo	18.800.000
Vila Isabel- Engenho Novo	17.580.000
Engenho de Dentro	14.300.000
Lins e Vasconcelos	12.800.000
Ramos	8.490.000
Meyer	6.700.000
<b>De uns para outros subúrbios</b>	<b>53.820.000</b>
<b>Percentual do total da cidade</b>	<b>9,37 %</b>
Madureira-Irajá	8.900.000
Madureira-Penha	1.650.000
Madureira-Vaz Lobo	10.700.000
<b>Subtotal Madureira</b>	<b>21.250.000</b>
<b>Percentual do tráfego intersuburbano</b>	<b>39,48 %</b>
Cascadura-Taquara	5.900.000
Cascadura-Freguesia	10.500.000
Cascadura-Pça. B. da Taquara (Pça Seca)	820.000
<b>Subtotal Cascadura</b>	<b>17.220.000</b>
<b>Percentual do tráfego intersuburbano</b>	<b>31,99 %</b>
Triagem-Meyer	500.000
Meyer-Inhaúma	7.700.000
Meyer-Cachambi	3.400.000
Meyer-Boca do Mato	1.850.000
Meyer-José Bonifácio	1.800.000
<b>Subtotal Meyer</b>	<b>15.350.000</b>
<b>Percentual do tráfego intersuburbano</b>	<b>28,52 %</b>
Fonte: Almanaque Suburbano-1940	

Antes de qualquer inferência a partir dos dados da tabela, convém lembrar dos limites que eles nos impõem. O volume de passageiros embarcados em uma estação de trem é um número bem diferente daquele oferecido pelo total de passageiros em uma linha de bonde ou de ônibus. No primeiro caso temos a quantificação relativa a um ponto do espaço, oportunizando uma acurácia muito maior no que tange ao conhecimento da intensidade do fluxo de pessoas convergindo para um bairro ou subcentro específico, conforme é o nosso caso.

No segundo, a informação remete a um eixo, uma sequência de pontos no espaço urbano, abrangendo vários bairros da cidade. Para que fosse possível uma comparação direta seria necessário ter acesso ao número de passageiros que embarcaram no bonde/ônibus em cada um de seus pontos de parada, ou, pelo menos, em cada bairro. Evidentemente esse tipo de informação não existe, e só poderia ser obtida através de uma pesquisa de campo de grande envergadura.

Assim sendo, os números em questão precisam de uma análise caso a caso e não podem ser friamente cotejados com aqueles apresentados anteriormente para o movimento de passageiros dos trens em Madureira.

Mesmo com essa ressalva, não podemos deixar de notar que os totais relativos aos bondes nos subúrbios são impressionantes sob vários aspectos.

Analisando primeiramente os dados agregados, é expressivo que o total de passageiros transportados pelas linhas do centro para os subúrbios seja de 30,25% do total da cidade. Se acrescentarmos o percentual das linhas que interligam os subúrbios, esse número chega a 40%. Mesmo considerando que parte do trajeto das linhas centro-subúrbios ocorra na área central, é pouco provável que um número muito expressivo de



passageiros usa-se essas linhas para deslocamento exclusivo entre um ponto e outro do Centro da cidade. Até pelo motivo de que essa área responde por um trecho muito pequeno dos itinerários dessas linhas.

Sendo assim, ainda que estes números confirmem o que já foi argumentado por vários estudiosos da cidade do Rio de Janeiro quanto à maior presença do bonde nas áreas mais nobres da cidade (pelo menos no período que vai do final do século XIX até as primeiras décadas do XX), eles também parecem mostrar que o transporte suburbano do início dos anos de 1940 não era tão assentado nos trens quanto usualmente se acredita. Afinal, os 173.670.000 passageiros das linhas centro-subúrbios superam em 57% o total de passageiros por trens em toda a cidade do Rio de Janeiro. Dado o caráter axial dessas linhas e o número de passageiros transportados, fica clara também a importância dos bondes para a realização dos movimentos pendulares dos suburbanos, em concorrência direta com o trem.

Os 53.820.000 das linhas intersuburbanas, por sua vez, ainda que representando apenas 9,37% do movimento dos bondes no Distrito Federal, equivaliam a quase 50% do total transportado pelas ferrovias, quase se igualando ao volume transportado pelo trecho eletrificado da EFCB.

Falando especificamente de Madureira, as quatro linhas que serviam ao bairro transportaram um total de 62.050.000 passageiros, superior ao verificado no trecho eletrificado da Linha Tronco. É preciso, contudo, fazer a ressalva de que cerca de dois terços desse montante refere-se à linha de carris com maior movimento da cidade, a Cascadura-Largo de São Francisco, cujo ponto final ficava, na verdade, em Madureira. Ocorre que, além de ser a linha suburbana mais extensa da Light, passando por quase todos os subúrbios da Central, seu itinerário incluía também os subcentros do Meier e

Cascadura. Não podemos, portanto, creditar seu grande movimento exclusivamente à polarização exercida por Madureira.

Mesmo assim, se observarmos o tráfego nas três linhas intersuburbanas com ponto final em Madureira, veremos que os números também são significativos pois os 21.250.000 passageiros transportados correspondiam a 39,48 % do volume intersuburbano e expressam um número significativo de pessoas transportadas, deixando para trás os subcentros do Meier e Cascadura.

É claro que não podemos comparar friamente esse número com os da estação ferroviária de Madureira. Apesar disso, consideramos inquietante e revelador o montante de passageiros referente à linha Madureira-Vaz Lobo. Vaz Lobo é um bairro vizinho de Madureira e o Largo no qual se localizava o ponto final do bonde ficava quase no limite com Madureira. Assim, ficava praticamente vedada a possibilidade de alguém embarcar em um dos veículos da linha sem ter o subcentro vizinho como destino. Partindo dessa premissa, os 10.700.000 passageiros transportados (número superior ao movimento das estações de Madureira e Magno somadas) são um bom ponto de partida para estarmos abertos a uma possível reavaliação da importância relativa do transporte por carris nos subúrbios.

Quanto aos ônibus, seu papel ainda extremamente modesto nesse período pode ser atestado pelo número de passageiros transportados pelas linhas com itinerário passando ou partindo de Madureira, conforme exposto na tabela 5.5. O somatório das linhas aponta para uma participação relativa em relação ao conjunto da modalidade na cidade de 4,1%, número bastante inferior ao obtido para os trens (7% sem contar a estação de Magno) e bondes (10,81%).

<b>Tabela 5.5 - Número de passageiros transportados nas linhas de ônibus que passavam em Madureira no ano de 1940</b>	
Linhas	Passageiros transportados
Meier-Oswaldo Cruz	2.200.000
Cascadura-Deodoro	300.000
Madureira-Penha	250.000
Madureira-Irajá	850.000
Madureira-Vaz lobo	56.000
Madureira-Coelho Neto	380.000
Madureira-Rocha Miranda	260.000
Madureira-Colégio	136.000
<b>Total</b>	<b>4.432.000</b>
Participação no total de passageiros transportados por ônibus na cidade	4,1%
Fonte: Almanaque Suburbano - 1941	

Mais revelador do que comparar a participação relativa no âmbito de cada modalidade de transporte público isoladamente, é comparar os números absolutos envolvidos. Nesse caso, os 4.432.000 passageiros transportados por ônibus mostram-se pouco significativos quando cotejados com os montantes já apresentados para os casos dos bondes e trens. Esse número poderia ser ainda menos significativo se percebermos que apenas uma linha é responsável por metade desse movimento e ela parte do subcentro do Meier, cortando também o vizinho subcentro de Cascadura. É bastante provável que a polaridade de Madureira tenha um papel secundário no movimento de passageiros nessa linha, dado o seu itinerário. No mínimo, temos que admitir que uma parcela expressiva dos passageiros trafegasse em busca de acesso a um dos dois outros subcentros em seu trajeto, em especial o do Meier.

Outrossim, é interessante contrastar os volumes transportados nas três linhas de ônibus e bondes que possuíam itinerários e destinos idênticos. Veja o resultado na tabela 5.6.

<b>Tabela 5.6 – Passageiros transportados em linhas de bondes e ônibus</b>			
Linha	Bonde (A)	Ônibus (B)	B/A aprox.
Madureira-Penha	1.650.000	250.000	1/7
Madureira-Irajá	8.900.000	850.000	1/10
Madureira-Vaz Lobo	10.700.000	56.000	1/191
Fonte: Almanaque Suburbano - 1941			

Sem dúvida, a importância dos ônibus para a convergência de consumidores para Madureira era bastante reduzida nos primórdios da configuração do subcentro. Em compensação, a importância dos bondes era bastante expressiva, rivalizando ou talvez até superando a dos trens, em número de passageiros transportados.

### **5.5 – O papel dos agentes sociais que controlavam os transportes cariocas no período 1937-45**

A comparação desenvolvida nas páginas anteriores, não pode ficar restrita a seus aspectos quantitativos. Não podemos esquecer que as diferentes modalidades de transporte que serviam a Madureira não atendiam aos mesmos espaços e propósitos de deslocamento.

Ainda que nos faltem estudos e dados mais precisos, as evidências coletadas parecem deixar claro que havia um binômio concorrência/complementaridade envolvendo os diferentes meios de transporte suburbanos, os quais só podem ser

compreendidos adequadamente a partir do escrutínio da atuação dos agentes sociais responsáveis por sua implementação.

Claro está que as duas linhas que serviam a Madureira, ambas controladas pelo Governo Federal, atendiam primordialmente (mas não exclusivamente) aos deslocamentos pendulares da população suburbana, principalmente daquelas residentes nas áreas mais afastadas do Centro e fora dos limites da cidade. Aliás, para estas a única opção era mesmo o trem, uma vez que não eram servidas por linhas de ferrocarris ou de ônibus que as conectassem à Área Central.

Sem dúvida, a posição estratégica de nossa área de estudo nesses corredores ferroviários estimulou o desembarque com finalidade de fazer compras e de lazer (este, provavelmente, menos frequentes) de pessoas cujo destino final estaria localizado em estações mais distantes. Não é possível dimensionar, nos anos de 1940, a magnitude dos desembarques para fins de compras no subcentro de Madureira, realizados por pessoas que residiam em outros subúrbios ferroviários, uma vez que inexistem dados ou pesquisas sobre o tema. Porém, as entrevistas que conduzimos com alguns comerciantes, lideranças empresariais e moradores antigos do bairro (encontradas no anexo 3 desta dissertação) indicam que elas eram expressivas. Ainda assim, acreditamos que, naquela época, esse número constituía uma parcela minoritária do movimento ferroviário de Madureira e Magno. Considerando trabalhos como os de ABREU (1987) BARAT(1975) e SILVA (1992), entre outros, parece razoavelmente consensual que o movimento casa-trabalho-casa era predominante.

No caso do lazer, as mesmas entrevistas indicaram que as opções em Madureira nos anos 40 e 50 estavam restritas ao Teatro Zaquia Jorge (anos 50), aos cinemas, que chegaram a totalizar quatro, dos quais o mais importante era o Coliseu, e

às escolas de samba. É pouco provável que esse leque de possibilidades fosse responsável por um número expressivo de desembarque de *commuters* de localidades distantes, particularmente se considerarmos o baixo poder aquisitivo e as longas jornadas de trabalho às quais a maioria estava submetida.

Quanto à estação de Magno, seu movimento estava fortemente ligado ao Mercado Municipal de Madureira e ao papel que ele conferia ao bairro como grande centro distribuidor de produtos agropecuários, relacionado ainda ao caráter eminentemente rural das áreas atendidas pela Linha Auxiliar e que ficavam a montante daquela estação (aspectos detalhados no item 4.4.3, no capítulo IV).

O controle desse meio de transporte pelo governo federal trouxe resultados ambíguos. É verdade que esse agente social viabilizou a popularização do transporte ferroviário através do controle do custo das tarifas, instrumento particularmente importante no governo populista de Vargas. Nesse quadro, os transportes urbanos tinham dupla importância, ajudando na estratégia de governar para a burguesia nacional contando com o apoio das camadas populares. Por um lado, transporte ferroviário barato e de qualidade (logo após a eletrificação) constituía um importante mecanismo de cooptação das massas, favorecendo a exaltação da liderança nacional e contribuindo para o objetivo geral de aplacar os movimentos sociais urbanos em andamento. É nesse contexto que deve ser compreendida a iniciativa de eletrificação e modernização do sistema. Por outro lado, essas práticas iam ao encontro dos interesses empresariais, na medida em que subsidiando os custos do transporte até o local de trabalho, o poder público desonerava os empresários, uma vez que reduzia o valor mínimo necessário para a reprodução da força de trabalho.

A ambigüidade está no fato de que esse mesmo agente não tinha arraigados compromissos com o atendimento da demanda e a lucratividade do serviço. Esse fator, aliado às limitações inerentes ao transporte ferroviário, incluindo a rigidez de seu traçado e mais a decadência da qualidade no período anterior à eletrificação, abriram campo para que outros meios de transporte não apenas explorassem as brechas de demanda não atendidas pelo trem, como também se tornassem seus concorrentes em determinados trajetos.

No caso dos carris, o agente social diretamente responsável pelo serviço era a Light, uma empresa de capital canadense, a qual praticamente monopolizava o serviço na cidade. Poderosíssima na época, suas áreas de atuação chegaram a incluir também o transporte por ônibus (a Excelsior, controlada pela empresa, chegou a ter cerca de 1/3 da frota total da cidade), os serviços de telefone e eletricidade. O “polvo canadense”, como era chamada por seus críticos, monopolizava assim grande parte dos serviços públicos da cidade nas décadas de 1930 e 1940, constituindo-se como a maior entidade privada em atuação na capital da República. Como não poderia deixar de ser, seu poder de pressão sobre a autoridade pública era enorme, especialmente durante a República Velha.

Esse fato explica por que os serviços de bonde expandiram-se para áreas da cidade nas quais concorriam diretamente com o trem, roubando-lhe passageiros que realizavam seus deslocamentos para o trabalho. Os dados da tabela 5.4 indicam, inclusive, que o total transportado nas linhas centro-subúrbios era maior do que aquele efetuado pelas ferrovias. Isso a despeito da área suburbana não ser, de forma alguma, a prioridade da Light para seus carris (FREIRE:1992).

Além disso, a empresa não perdeu a oportunidade de lucrar estabelecendo ligações intersuburbanas, não realizáveis por trem, assumindo também um caráter complementar em relação a esta modalidade.

A despeito de todo esse poder, a empresa começou a enfrentar problemas com o poder concedente, a partir da ascensão do populismo, em particular após a instauração do Estado Novo. Esse regime, de caráter nacionalista e preocupado em manter o delicado equilíbrio político que lhe dava sustentação (o que incluía alguns “afagos” à classe trabalhadora) começou a exercer um controle das tarifas de bonde que reduziram gradativamente as margens de lucro da empresa na segunda metade dos anos de 1930 e na década de 1940.

A contrapartida da empresa se deu em várias frentes de manobra. Uma delas, detalhadamente descrita por FREIRE (1992) foram as propostas junto ao poder público de exercer o completo monopólio dos transportes urbanos cariocas. Outra, também destacada pelo mesmo autor, foi a gradativa eliminação da 2ª classe em seus bondes, impondo uma majoração compulsória das tarifas. Além disso, a companhia diminuiu acentuadamente seus investimentos, praticamente parализando a abertura de novas linhas e reduzindo significativamente a renovação do material rodante.

Tal situação abriu a perspectiva para que o pequeno empresariado nacional, na maioria das vezes a partir de iniciativas individuais, oferecesse a alternativa do transporte rodoviário, aproveitando-se das brechas deixadas pelos trens e bondes e tomando partido das vantagens oferecidas por esse meio de transporte e o prestígio social a ele associado na época.



De qualquer forma, não se pode dizer que, no início dos anos 40, os ônibus constituíam um meio de transporte popular com peso relevante no movimento de pessoas na cidade. Isso era particularmente verdadeiro no subúrbio e Madureira não constituía exceção, conforme demonstraram os números expostos anteriormente.

Assim, a importância do ônibus era secundária em relação ao bonde e ao trem, dada a sua característica de transporte complementar, fundamentalmente chegando onde os trilhos não existiam. Todavia, gradativamente os empresários do setor foram ousando invadir os territórios dos meios de transporte de massa, conforme demonstra a coincidência de certos itinerários de ônibus com o de trens e bondes, já em 1940.

A despeito disso, até os anos de 1940, a atuação dos ônibus estava restrita aos deslocamentos entre os subúrbios, não havendo linhas ligando essas áreas diretamente ao Centro. Uma das causas desse fato estava nas pressões da Light sobre a Prefeitura, no sentido de não autorizar concessões de linhas de ônibus concorrentes com os carris, em especial aquelas diametrais, que atendiam aos deslocamentos para a Área Central.

Assim sendo, a contribuição do transporte rodoviário para os movimentos pendulares restringia-se ao transporte de passageiros até os pontos de embarque nos trens e bondes. Por outro lado, essas características e os itinerários das linhas tornavam essa modalidade de transporte bastante adequada a viagens que não fossem de deslocamento para o trabalho, conferindo a esse modal uma importância relativamente maior no que tange à gênese de lugares centrais no tecido urbano.

## **VI – O pós-guerra e as novas temporalidades que alteraram o sistema de transportes da cidade do Rio de Janeiro e a centralidade de Madureira.**

### **6.1 – O pós-guerra e o declínio do transporte sobre trilhos**

#### **6.1.1 – O declínio dos trens**

O impacto altamente benéfico do processo de eletrificação e modernização da linha tronco da EFCB teve alcance temporal limitado. O grande crescimento da demanda durante os anos 40 (período de grande crescimento demográfico na nascente região metropolitana, especialmente em sua periferia), aliado à falta de investimentos no sistema, contribuíram para a sua acelerada obsolescência.

GAWRYSZEWSKI (1995:204), citando informações obtidas no jornal *Folha Carioca*, destaca que, entre 1937 e 1947, o número de passageiros triplicou, enquanto que o número de carros disponíveis não teve qualquer aumento até 1946. Nesse ano, segundo SILVA (1992:130), consultando relatórios da EFCB, foram adquiridas trinta novas unidades para tentar diminuir a desproporção verificada. Uma das causas para esse fato é que a eletrificação, que em 1937 chegava apenas até Madureira, já alcançava Nova Iguaçu em 1940, sem que fossem adquiridas novas unidades para compensar o aumento do número de passageiros. Segundo a pesquisa da autora:

“Os atrasos foram uma constante que, somado ao excesso de passageiros, fez com que a população desse tipo de condução acabasse por reagir

através de quebra-quebras, seja de trens ou estações ferroviárias, ou por invasões de trens especiais, na busca de obter respostas da administração pública para seus anseios.”

Se esse era o panorama no melhor eixo do sistema ferroviário suburbano, não fica difícil imaginar as péssimas condições nas outras linhas da Central. A Auxiliar, por exemplo, contava com apenas três composições, as quais partiam com intervalos de uma hora, quando não havia nenhum atraso. A Rio d’Ouro conseguia estar em piores condições, sendo a mais criticada na época.

Os poucos investimentos realizados pelo Governo Federal, tais como a eletrificação de novos trechos das linhas Mangaratiba, Tronco e Auxiliar e a aquisição de seis novas unidades, foram insuficientes para mitigar a rápida decadência das ferrovias suburbanas no pós-guerra. Além disso, segundo informações oficiais obtidas por SILVA (1992), houve uma enorme negligência quanto aos investimentos na manutenção dos trens, agravada pelas dificuldades de importação impostas pela II Guerra e também, no período de 1951 a 1955, em função da Guerra da Coreia e da reforma cambial implementada pelo governo Vargas. O resultado é que, no início dos anos 50, apenas dois terços dos trens podiam funcionar ao mesmo tempo.

Para que se tenha uma idéia do quadro caótico resultante dessa combinação entre aumento acentuado de demanda com investimentos decrescentes, reproduzimos um trecho do relatório de 1953, produzido pela própria administração da Central do Brasil, retirado do livro de SILVA (1992:131). A razão para apresentá-lo aqui, em um trabalho cujo objetivo principal não é falar dos trens, é porque acreditamos ser ele de extrema utilidade para a compreensão do grau de carência do transporte

suburbano de então e o anseio que ele gerava por algum outro meio que representasse uma possibilidade mais confortável e segura de deslocamento na cidade.

Em outras palavras, dimensionar o grau de falência das ferrovias no período 1949-1955 constitui um dos fatores primordiais para se compreender a mudança nos transportes públicos que estava ocorrendo na cidade, afetando diretamente nossa área de estudo, a qual teve seu desenvolvimento fundamentado nos trilhos durante longo tempo.

“Os trens de subúrbio trafegam com uma sobrecarga que chega, às vezes, a ser o dobro da carga para que foram construídos; os motores elétricos, calculados para tração de determinada carga, (...) queimam-se constantemente. E mesmo que a substituição do motor queimado se faça com grande presteza, o trem-unidade não poderá ser posto em operação sem quebra de ritmo do transporte (...).

O número de molas quebradas, devido a esta sobrecarga, é quase inacreditável. É ocorrência comum a volta de trens-unidade às oficinas de conservação apenas oito dias após delas haverem saído para substituição das molas quebradas.

(...) A situação também acarreta um estado de permanente irritação por parte dos passageiros, pois os trens não podem obedecer rigorosamente o horário.

Quando chove, a água penetra pelas fendas das janelas ou através das vidraças quebradas, alcançando os tubos que contém os fios elétricos. (...) O isolamento dos fios encontra-se também em más condições, de maneira que a água provoca curtos-circuitos na instalação e, conseqüentemente, a parada do trem.

Atualmente é impossível garantir-se que um trem correrá no seu horário, ou que, chegando à estação Pedro II, poderá voltar imediatamente.

É do conhecimento público que, por mais de uma vez, os passageiros suburbanos foram dominados pelo pânico devido aos curto-circuitos (...) assim o pânico se estabelece entre os passageiros, que procuram saltar do trem em movimento, ferindo-se, quebrando braços e pernas e até encontrando a morte.”

A insatisfação popular expressou-se de várias formas. A mais radical foi através dos “quebra-quebras”, como os de 1953 e 1956 (SILVA:1992). A mais pacífica pode ser medida pelo declínio do número de passageiros transportados pelos trens na cidade. Após acentuado crescimento nos anos de 1937 a 1949 (quando chegou a transportar cerca de 220 milhões de passageiros), o volume reduz-se gradativamente até o montante de 190 milhões em 1953. Isso em um período no qual o proletariado urbano crescia rapidamente em função das mudanças pelas quais passava o país.

Fica por demais evidente que havia um forte anseio por parte da população por uma alternativa ao transporte ferroviário, cujas condições de tráfego muito contribuíram para a visão depreciativa que se consolidou até nossos dias acerca desse meio de circulação. Contribuiu também para a associação deste com os subúrbios enquanto local de residência da população pobre da cidade (elementos básicos na composição do conceito carioca de subúrbio de SOARES, 1987/1960). Andar de trem na cidade do Rio de Janeiro passou a estar associado, no imaginário carioca, ao baixo status social, o que, sem dúvida, passou a constituir um elemento poderoso no sentido de estimular a procura por opções alternativas de transporte.

### **6.1.2 – O declínio dos bondes**

O pico histórico do transporte por carris na cidade do Rio de Janeiro foi alcançado em 1944: 709 milhões de passageiros (BARAT, 1975:147). Desse ano até a extinção do sistema, vinte anos depois, os números apresentados por BARAT e FREIRE indicam contínua redução. O único momento de modesto crescimento, ainda

que sem retornar aos valores da II Guerra, ocorreu entre os anos de 1949-52, em virtude da crise do transporte ferroviário, que obrigou muitos trabalhadores a “optarem” pelo bonde. Contudo, essa expansão se deu pela sobreutilização dos veículos existentes e não por qualquer iniciativa da concessionária no sentido de melhorar os serviços prestados.

GAWRYSZEWSKI (1995:205) apresenta dados indicando que, no período 1945-50, o número de carros teve um aumento ínfimo, de apenas 35 unidades (5,7% do total de carros). Além disso, a extensão das linhas foi reduzida de 558 para 489 Km. Nesse ínterim, a população da cidade cresceu cerca de 40%. O mesmo autor destaca a baixa qualidade do serviço no período, com bondes que “costumavam andar superlotados, com horários irregulares, com espaços de tempo muito grandes entre um e outro e maquinário obsoleto”.

Para agravar o problema nos subúrbios, a Light privilegiava suas linhas nos bairros de maior poder aquisitivo, de forma que, segundo dados da Prefeitura do Distrito Federal, as linhas na Zona Sul tiveram um aumento de 17%, enquanto que as áreas do Centro, Zona Norte e Subúrbios tiveram uma redução de 20%, 12% e 11%, respectivamente (GAWRYSZEWSKI:205).

Mas se o bonde era o meio mais importante de circulação na cidade, com algo próximo de 80% dos passageiros transportados no final da Guerra, por que ele entrou em declínio?

As causas são várias e não faz parte de nosso objetivo nos estendermos na sua explicação, mas apenas destacar seus aspectos mais gerais, que nos ajudem a compreender o panorama da transição nos transportes públicos da cidade e seus impactos sobre a circulação em Madureira.

Primeiramente, havia a questão da lucratividade do serviço, comprometida pelo controle de tarifas realizado pela Prefeitura e que já há tempos corroía a margem de lucro da empresa controladora, conforme já comentamos no item 5.4 do capítulo V.

Durante algumas décadas a Light aspirou ao exercício do monopólio dos transportes coletivos na cidade, posição que quase alcançou na prática, formalizando essa intenção por pelo menos duas vezes em planos apresentados ao poder público, uma em 1929 (revelando as preocupações da empresa com o Plano Agache, em elaboração) e outra mais claramente monopolista na década de 40. Tal intenção constitui uma das causas da atuação da empresa no setor de ônibus com a Viação Excelsior.

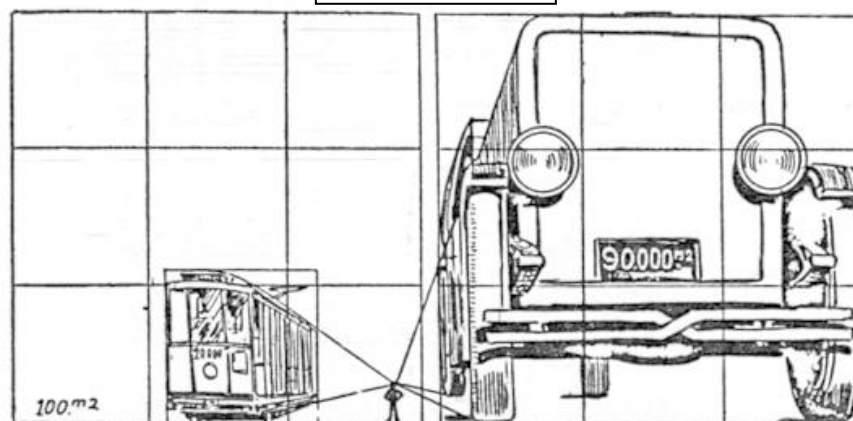
O malogro dessas iniciativas e a aproximação do término das concessões da empresa para a exploração dos serviços de carris na cidade (previstos para 1960 e 1970), ajudam a entender o crescente desinteresse da Light pelos transportes coletivos, preferindo priorizar seus investimentos em outros setores mais atraentes. FREIRE (1992:352) levantou dados que confirma que o serviço de carris era responsável por 17,63% da renda líquida da empresa, no ano de 1930. Em 1939, época ainda de expansão do serviço, sua participação já havia sido reduzida para apenas 7%. Para o autor esse fato pode e deve ter contribuído para que a empresa concentrasse investimentos em áreas em contínua expansão, como no caso do abastecimento de energia elétrica.

O autor conclui que: “As décadas de 1930 e 1940, portanto, foram momentos de retração de novos investimentos nos serviços de transportes da empresa. Optou-se, claramente, pela manutenção dos espaços já ocupados” (FREIRE:359).

Além disso, a partir dos anos 50, a empresa de bondes começou a sentir, de forma muito mais intensa, a concorrência de um novo meio de transporte, o qual se fazia cada vez mais presente justamente naquela porção do espaço da cidade que constituía o “filet mignon” da companhia, ou seja, o eixo centro-zona sul: o automóvel. A frota de automóveis da cidade, que era de 37.784 unidades em 1947, passa para 83.735 em 1959, com um total estimado de passageiros transportados de 113.042.060, segundo dados e estimativas realizadas por BARAT (1975:179).

Por tudo o que foi dito acima, desenvolveu-se ao longo dos anos 50 uma crescente associação do bonde com atraso e congestionamento do tráfego, tornando cada vez mais negativa a imagem desse meio de transporte junto à opinião pública em geral. A ideologia desenvolvimentista, forte a partir do governo de JK, enxergava o bonde como um anacronismo, um verdadeiro obstáculo ao progresso, o qual deveria ser substituído por meios de transporte mais modernos e velozes.

**Figura 6.1**



*O bonde transporta por dia um milhão de passageiros e quase não ocupa espaço, comparado com os autos, que apenas conduzem 45.000 pessoas.*

*Os 980 bondes da Light ocupam uma área de 20.000 m<sup>2</sup> enquanto os autos cobrem uma superfície de 90.000 m<sup>2</sup>.*

*Os nossas 150 omnibus ocupam uma área apenas de 2.000 m<sup>2</sup> e transportam por dia 80.000 passageiros!*

Fonte: Revista Light de agosto de 1932 (apud STIEL, 1984)



Essa concorrência com o automóvel já dava sinais de preocupar a Light na década de 30, conforme pode ser observado na figura 6.1.

## **6.2 – A expansão do transporte rodoviário urbano**

Em contraste com o que ocorreu com o transporte sobre trilhos, os anos de 1946 a 1964 constituíram-se como um período de rápida ampliação do transporte rodoviário. O interessante desse processo, quando comparado à expansão do transporte sobre trilhos no final do século XIX e início do XX, é que ele se fez presente em toda a cidade e não apenas em uma parte dela. É verdade que, até o início da década de 1950, as linhas de ônibus suburbanas eram minoritárias, porém eram as que apresentavam maior crescimento.

As causas para essa explosão rodoviária são muitas e referem-se a temporalidades distintas, as quais, atuando sincronicamente, explicam a mudança ocorrida nos transportes públicos da cidade em geral e em Madureira em particular.

No que se refere ao tempo do mundo, o pós-guerra constituía a fase do *boom* do automóvel no mundo, em particular nos Estados Unidos, conforme já analisamos no capítulo III. Esse fato, conforme era de se esperar no caso de uma economia dependente como a brasileira, não tardaria a ter seus reflexos por aqui, ainda que as peculiaridades da formação social brasileira em geral, e particularmente do segmento desta que habitava a capital do país, tenham imprimido a esse processo características próprias, como veremos a seguir.

### 6.2.1 – O rodoviário e os tempos do mundo e do Estado-Nação

A situação do transporte por ônibus era muito ruim ao término da II Guerra. As já referidas restrições impostas ao setor durante o conflito resultaram em um serviço deficiente, com veículos obsoletos, lentos, desconfortáveis e que viviam superlotados. Para que se tenha uma idéia, segundo dados oficiais obtidos por GAWRYSZEWSKI (1995), no período 1945-50 houve um aumento de 57% no número de passageiros transportados nas linhas urbanas e de 95% nas suburbanas. Ocorre que o número de viagens realizadas manteve-se praticamente estabilizado naquelas (um decréscimo de 0,8%) e aumentou apenas 45% nestas. Fica patente que o aumento do número de passageiros só pode ter sido absorvido às custas de uma combinação entre a aquisição de unidades com maior capacidade e a superlotação dos veículos.

Mesmo assim, o período em questão foi inegavelmente marcado pela expansão do sistema, assinalando o início da transição do transporte urbano baseado nos trilhos para aquele sobre rodas de borracha. Para isso contribuiu a legislação de importações extremamente liberal implantada pelo governo Dutra, que facilitou as importações de veículos automotores.

Segundo dados de GAWRYSZEWSKI, em 1946 foram importados, especificamente para a cidade do Rio de Janeiro, 148 novos ônibus. Em 1948 mais 323 e outros 213 no ano seguinte. BARAT (114), afirma que essa política liberal de importações do pós-guerra “... favoreceu a introdução de veículos norte-americanos de grande capacidade com elevada capacidade unitária e grande velocidade – os chamados “gostosões” – que *tornaram irreversível a preferência dos usuários pelos ônibus* (grifo nosso)”. Estas novas aquisições só contribuíram para reforçar a imagem positiva desse meio de transporte junto à população, reforçando um conceito que os associava a

conforto, rapidez, modernidade e prestígio social. Exatamente o oposto do que estava ocorrendo com os demais meios de transporte da época.

Reiteramos que essa concepção acerca dos ônibus não era nova e, conforme destacamos nos capítulos III e IV, o ônibus sempre foi valorizado socialmente, inclusive por seus atributos de conforto e rapidez. Um exemplo ilustrativo pode ser observado abaixo em propaganda na Revista da Light de agosto de 1932, a mesma que demonstrava preocupação com o avanço dos automóveis na cidade:



**Figura 6.2** – Fonte: Revista Light de agosto de 1932 (apud STIEL, 1984)

Todo esse panorama de facilidade de importações de veículos automotores no imediato pós-guerra articulava-se a uma política nacional marcadamente rodoviária, em consonância, reafirmamos, com as mudanças no paradigma tecnológico que ocorriam nos países centrais. Esta articulação é reconhecida por todos os que se debruçaram sobre o assunto, como SILVA (90-95), FREIRE (320-340) e BARAT. Este último afirma explícita e categoricamente que o tráfego desviado do transporte sobre trilhos para o rodoviário:

“... foi consequência, a nível urbano, de uma política de transportes ao nível nacional que enfatizou as soluções rodoviárias – especialmente a

construção de infra-estrutura viária e produção de veículos auto motores – em detrimento da reestruturação administrativa e modernização operacional das soluções ferroviárias e hidroviárias.” (BARAT, 220)

### **6.2.2 – O rodoviário e o tempo do lugar: as políticas locais que favoreceram a expansão do sistema urbano de transporte rodoviário**

Na esfera do poder local, o rodoviário ficava claramente manifesto nas políticas municipais implementadas após 1945 para o setor de transportes urbanos. FREIRE (p.191) destaca em seu estudo que se a fase até 1945 foi marcada pelo intervencionismo, “... a segunda, a partir dessa data, estimulava o surgimento de novas empresas de ônibus e lotações, favorecendo assim a liberalização do serviço”.

Após um período de tolerância com o crescimento do transporte rodoviário sem que houvesse qualquer quadro jurídico a ampará-la, a Prefeitura do Distrito Federal baixou o decreto 10.197, de 28 de fevereiro de 1950, aprovando o novo regulamento dos serviços de transporte coletivo de passageiros por meio de veículos automóveis. O novo decreto revogou o 3.926, de 1932.

Já na introdução do decreto fica clara a motivação que levou à necessidade de sua criação, ou seja, a necessidade de regulamentar os lotações na cidade: “Considerando que *os serviços de autolotações, incipientes em 1932, tomaram grande desenvolvimento, exigindo o interesse público que sejam regulamentados;*(grifo nosso)” (LEX, Distrito Federal, 1950, p 29. Biblioteca da ALERJ).

O decreto estabelece critérios diferenciando os ônibus dos lotações e procura trazer o controle para as mãos do poder público municipal, ao estipular a necessidade de licenças expedidas pela Prefeitura para a exploração dos serviços.

Foi aberta assim, de forma legal, a oportunidade de participação no sistema dos proprietários de auto-lotações de pequeno porte, na prática automóveis particulares utilizados para esse fim, contribuindo para a pulverização do sistema.

Mais uma vez, a legislação se preocupou com uma maior tolerância para com os coletivos das zonas suburbana e rural, ao determinar no seu artigo 10º que os veículos para tráfego nessas zonas poderiam, a juízo da Prefeitura, possuir carrocerias com “acabamento, peças e dispositivos mais simples, adequados ao gênero de serviço e às condições de pavimentação dessas regiões” (LEX, 1950:29). Note-se que com essa redação tão genérica, sem estabelecer parâmetros que limitassem o quão mais simples seriam os veículos, ou qual o gênero de serviço a que se refere a lei, ficava aberta a porta para o uso de veículos nas mais variadas (e precárias) condições para o transporte coletivo nessas porções da cidade, o que, sem dúvida, muito estimulou o crescimento dos individuais e das pequenas empresas.

Talvez preocupada com o caráter excessivamente liberal do decreto 10.197/50, ou pressionada pelas empresas de ônibus e pela Light, a Prefeitura baixou a Lei 775, de 27 de agosto de 1953, que manifestava a preocupação de aumentar o controle público sobre a expansão do transporte rodoviário na cidade. Ocorre que essa lei só veio a ser regulamentada cinco anos depois, através do decreto 13.965, de 4 de agosto de 1958, que revogou o decreto 10.197, de 28 de fevereiro de 1950. A legislação em questão constituiu a mais abrangente e minuciosa regulamentação até então elaborada para o setor, composta de 125 artigos, distribuídos em dezesseis capítulos, atestando a importância que o poder público conferia à necessidade de organizar o setor.

Contudo, esse intervalo de cinco anos, no qual acabou vigorando a legislação mais liberal de 1950, foi mais do que suficiente para a rápida e intensa

disseminação do serviço de lotações na cidade. Houve assim, nesse período, uma desconcentração do setor, pois grande parte das empresas de ônibus então existentes, não conseguiu fazer frente aos lotações, mais ágeis, flexíveis e com custo operacional bem mais baixo. Para FREIRE (p.326) “Fechava-se o primeiro ciclo da história das empresas e empresários de ônibus. A grande maioria das novas empresas surgiram dos lotações”.

Um ingrediente que pode ser adicionado a essa receita do poder municipal no campo dos transportes é indicado por FREIRE, o qual sugere o interesse dessa esfera governamental em reduzir a influência da Light e seu poder de barganha, estimulando o surgimento de novos interlocutores no setor. Na prática, a legislação excessivamente liberal dos anos 50 retardou esse projeto na medida em que a excessiva pulverização do sistema acabou enfraquecendo o grupo de empresários de ônibus que havia se fortalecido no imediato pós-guerra e que lutava para ocupar esse espaço político.

### **6.2.3 – Outros fatores que explicam a explosão do transporte coletivo rodoviário no Rio de Janeiro dos anos 50**

No item 3.2.3, tivemos oportunidade de analisar o papel do transporte rodoviário no processo de preenchimento dos espaços urbanos que permaneciam vazios entre os “braços” do padrão estrela das “cidades dos trilhos” (*Tracked City* de SCHAEFFER e SCLAR). Vimos que nos países desenvolvidos, em especial nos Estados Unidos, foi através do uso do transporte rodoviário que a forma espacial das cidades foi alterada por novos processos sócio-espaciais deflagrados a partir da disseminação desse sistema técnico.

No Rio de Janeiro, também foi o transporte rodoviário o viabilizador dos novos processos e das novas formas espaciais que resultaram na fusão dos eixos ferroviários de urbanização. Porém as semelhanças param aí. Primeiramente porque o conteúdo social das novas áreas ocupadas era radicalmente distinto daquele verificado nas metrópoles dos EUA, e daí resulta um grande número de diferenças. Segundo, o transporte rodoviário suburbano, no caso carioca, foi o ônibus e não o automóvel particular.

Todavia, apesar dessas diferenças, as especificidades do auto-ônibus mostraram-se tão ou mais adequadas às características do processo de ocupação suburbano nos anos 50, quanto o automóvel o foi para a sua contrapartida estadunidense.

MELLO (1981) destaca a flexibilidade dos ônibus, segundo o autor “a forma mais flexível de se transportar pessoas nas áreas urbanas” (p.73). Essa característica mostrou-se especialmente importantes em face do processo de adensamento dos subúrbios cariocas. Vejamos alguns aspectos.

Como é sobejamente reconhecido, não houve qualquer planejamento na urbanização dos subúrbios. Não houve um plano diretor ou urbanístico que buscasse coordenar cronológica e espacialmente os loteamentos e arruamentos que surgiam a partir de iniciativas corporativas ou individuais, um verdadeiro estado de *laissez-faire*<sup>28</sup>, como expressou-se BARAT (p.69) a respeito.

---

<sup>28</sup> A partir de 1902 passou a haver, pelo menos, a exigência do Plano de Alinhamento para as novas ruas.

O relato de Lima Barreto, ainda que retratando uma situação observada nas primeiras décadas do século, é lapidar:

“Os subúrbios do Rio de Janeiro são a mais curiosa cousa em matéria de edificação da cidade. (...)

Nada mais irregular, mais caprichoso, mais sem plano qualquer pode ser imaginado. As casas surgiram como se fossem semeadas ao vento e, conforme as casas, as ruas se fizeram. Há algumas delas que começam largas como *boulevards* e acabam estreitas que nem vielas; dão voltas, circuitos inúteis e parecem fugir ao alinhamento reto com um ódio tenaz e sagrado.”

(Lima Barreto, Afonso Henriques de. Triste Fim de Policarpo Quaresma. São Paulo, Brasiliense, 1956, p.131-3. Apud SANTOS:1983)

Dessa forma, somente um meio de transporte capaz de alterar seus itinerários com certa facilidade, seria capaz de adaptar-se continuamente à ocupação desordenada e à contínua alteração da malha viária dessa porção da cidade. Os transportes sobre trilhos, por outro lado, teriam dificuldade muito maior para adaptar-se sem comprometer suas características operacionais e seu retorno financeiro para os controladores das empresas, quando privadas.

Assim, apenas o ônibus, com seu baixo custo operacional e grande número de paradas, estava habilitado a oferecer uma densa rede de linhas de curta e média extensão, capazes de viabilizar a ocupação dos espaços interferroviários, alguns dos quais esparsamente povoados em função do caráter precário do transporte por trem (a área servida pela E.F. Rio d’Ouro é um ótimo exemplo). Aliás, como já dissemos, mesmo para promover a coalescência dos aglomerados em torno das estações, o papel dos ônibus foi importante.

Outro aspecto a ser levantado é o reduzido investimento inicial necessário ao empreendimento, bastante adequado a um serviço destinado a uma população de recursos limitados e em áreas cuja densidade de ocupação era inicialmente



baixa. As sucessivas legislações municipais que regulamentavam o transporte público rodoviário deram sua contribuição a esse atributo do serviço ao contemplar as zonas suburbana e rural com exigências de frota mínima e condições de operação menos exigentes do que aquelas em vigor nas áreas já urbanizadas. Tudo isso tornou possível aos pequenos empreendedores a alocação de seus capitais nesse serviço, facilitando enormemente sua disseminação.

Ainda no quesito baixo custo, MELLO lembra muito apropriadamente que esse modal possibilitava a melhoria das vias por etapas. Em outras palavras, era possível iniciar o serviço a partir de um pavimento de terra e, a medida que o fluxo de tráfego aumentasse, seria possível a gradativa implantação de revestimentos de melhor qualidade e maior custo. Já o transporte sobre trilhos requer um investimento inicial muito maior pois desde o início da operação há a necessidade de implantação de completa infra-estrutura. Isso para não falarmos na questão da rigidez e dificuldade de mudança de itinerários, uma vez implantado o sistema.

No tocante à rapidez, os ônibus, mesmo com um grande número de paradas, tendem a ser mais rápidos para pequenas e médias distâncias, perdendo nas grandes distâncias (típicas dos movimentos pendulares) para os meios de transporte de massa. No caso do Rio de Janeiro, essa diferença a favor do trem é atenuada pela proximidade das estações ferroviárias. Analisemos o quadro abaixo:

<b>Tabela 6.1 – Relação entre espaçamento das estações e a velocidade média desenvolvida pelos trens</b>	
<b>Espaçamento médio entre as estações (milhas)</b>	<b>Velocidade média (milhas por hora)</b>
0-1	20-25
1-2	35-40
2-3	45-50
mais de 3	50-55

Fonte: Characteristics of Urban Transportation Systems. U. S. Transp. Dep. 1974. Apud MELLO (1981:97)

Como se pode perceber, quanto menor o espaçamento, menor a velocidade média. Como a distância média entre as estações da Linha Tronco, no trecho do ramal de Deodoro, é de 1.161m, resulta que a velocidade média das composições fica prejudicada, reduzindo sua vantagem em relação ao ônibus.

Outro fator que ajuda a explicar a emergência dos ônibus no contexto em análise foi a transformação da estrutura interna da cidade e de seus fluxos. À medida que uma metrópole muda sua estrutura de unicêntrica para policêntrica ela torna-se muito mais complexa e, por conseguinte, a variedade de motivos de viagens, origens e destinos aumenta brutalmente.

Notadamente, tal aglomerado urbano tende a ter mais fluxos não-pendulares, como aqueles destinados a compras, lazer, consumo de serviços, consultas e profissionais liberais, etc. O ônibus é o transporte mais adequado para atender esses deslocamentos que cresciam rapidamente no Rio de Janeiro dos anos 50, conforme atesta BARAT: “O mercado não-pendular, por sua vez, não torna viável a prestação de serviços de transporte de massa, favorecendo pelas suas características o transporte coletivo por ônibus e micro-ônibus e o transporte individual” (p.240).

Outro aspecto da nova geometria dos fluxos de passageiros na cidade do Rio de Janeiro, no período em tela, está associado ao surgimento dos subcentros, conforme reconhece BERNARDES (1968a:167). Esses novos lugares centrais na escala intra-urbana são também, à semelhança da área central, pontos de convergência de fluxos pendulares em função da grande concentração de oportunidades de trabalho. Tais fluxos não necessariamente reproduziriam o padrão axial daquele existente em direção ao Centro, o que significa que os trens não estariam automaticamente em condições de atendê-los. Madureira, configurando-se como o maior subcentro suburbano, tornou-se,

sem dúvida um dos nós mais importantes da teia de deslocamentos para o trabalho na cidade, dando origem a novas demandas que o transporte sobre trilhos, em declínio, não podia atender.

Para finalizar esse rol de fatores que atestam a plena adequação dos ônibus ao novo momento do processo de ocupação suburbano, achamos oportuno destacar um aspecto subjetivo, mas de grande relevância, que é a percepção da população carioca com relação ao ônibus.

Conforme já ressaltamos, a associação do ônibus com modernidade, conforto e prestígio social acompanha essa modalidade desde os seus primórdios. Diante do quadro cada vez mais decadente e caótico dos bondes e, sobretudo, dos trens, a opção por uma modalidade de transporte anteriormente restrita à população de renda mais elevada revelou-se bastante atraente aos olhos de muitos cariocas.

Esse componente do imaginário da época é reconhecido por BARAT (p.20) ao tratar da fase inicial da transição dos transportes em direção aos ônibus na cidade: “Os habitantes mais favorecidos dos subúrbios passaram a utilizar-se dos ônibus, inclusive como afirmação de *status* social”.

Desta forma, o panorama geral que emerge das páginas anteriores atesta o processo de ampla mudança na matriz dos transportes públicos da cidade, inclusive de seus subúrbios, em direção a um papel cada vez mais central dos ônibus na configuração dos fluxos de pessoas no interior da metrópole carioca nos anos de 1945-60.

### 6.3 – A expansão do subcentro de Madureira nos anos 50 e o papel dos ônibus para a sua centralidade.

#### 6.3.1 – O crescimento do subcentro.

A década de 50 marca o momento de consolidação de Madureira como o maior subcentro de toda a área suburbana e o segundo maior da cidade, atrás apenas de Copacabana, superando o Meier e a Praça Saens Peña.

Podemos aferir a situação no final da década a partir dos dados do Censo de 1960. A tabela 6.2 nos fornece uma idéia da situação de Madureira frente aos demais centros regionais.

<b>Tabela 6.2 – O Setor Terciário em alguns Subcentros Cariocas - 1960</b>						
Circunscrição censitária	COMÉRCIO VAREJISTA			SERVIÇOS		
	Estabelecimentos	Capital (Cr\$ 1000)	Pessoal ocupado	Estabelecimentos	Capital (Cr\$ 1000)	Pessoal ocupado
Madureira	1.147	260.742	2.976	536	80.618	1.079
Meier	652	193.500	2.040	356	78.296	863
Copacabana	1.163	794.627	6.851	936	1.342.207	6.596
Tijuca	346	155.389	1.773	253	138.130	1.397
Penha	972	196.915	2.362	855	225.625	2.171

Fontes: Censo Comercial e dos Serviços de 1960. ES-RJ-GB. IBGE

A análise da tabela permite concluir que a condição de Madureira como lugar central na escala intra-urbana vinculava-se muito mais à sua situação de pólo comercial varejista do que como centro de lazer e serviços. Tal constatação vai ao encontro dos relatos que obtivemos nas entrevistas realizadas com pessoas que

vivenciaram aquela década e que foram unânimes em afirmar a carência de opções de lazer no bairro, as quais estavam fundamentalmente ligadas a manifestações de caráter cultural e popular, em especial as Escolas de Samba. Esta situação é também coerente com o perfil sócio-econômico da maioria dos freqüentadores/consumidores do bairro.

Além disso, o caráter de subcentro predominantemente popular é evidenciado também pelo fato de que o grande número de estabelecimentos varejistas, que não encontra equivalência no volume de capital aplicado e no número de pessoas ocupadas. Por exemplo, virtualmente empatado com Copacabana em número de casas comerciais varejistas, o volume de capital das mesmas corresponde em Madureira a apenas 1/3 do montante registrado no subcentro da Zona Sul, o mesmo para o pessoal empregado. Isto evidencia o menor porte dos estabelecimentos comerciais do subcentro suburbano, ainda mais se considerarmos que neste total de pessoas ocupadas estão incluídos os familiares que trabalham no estabelecimento sem perceberem remuneração.

Outro dado que atesta o caráter terciário do bairro é o percentual da população economicamente ativa empregada no setor, 73,86%, segundo o Censo de 1960.

É interessante observar a relevância comercial alcançada pelo bairro da Penha, já então o maior subcentro da Zona da Leopoldina, e definitivamente fora da área de influência de Madureira.

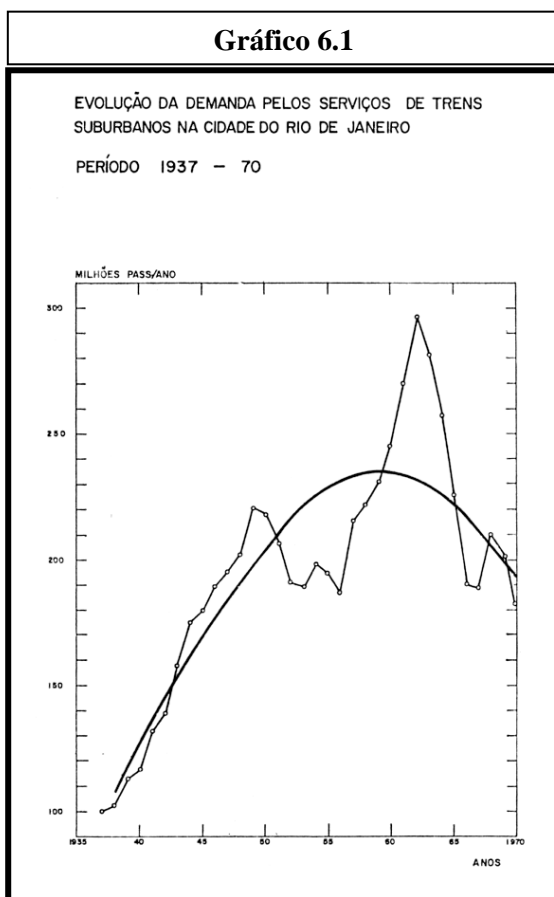
A despeito dessa emergência da Penha, ligada ao adensamento da ocupação daquela porção da cidade, os dados apontam para uma posição de destaque de Madureira em relação às demais áreas comerciais fora da Área Central, configurando-se na década de 50, sem a menor dúvida, como um subcentro de primeira categoria.

Nas entrevistas que conduzimos com alguns comerciantes e moradores antigos do bairro, praticamente todos recordaram-se da existência, nos anos de 1950, de grandes lojas no bairro, algumas vendendo artigos mais sofisticados como roupas finas e eletrodomésticos, tais como a Ducal, Casa Tavares, Seda Moderna, Casa Neno, o Rei da Voz, Dorex, etc. Um dos entrevistados, o Sr. Dagoberto, chegou a declarar que “Madureira sempre teve comércio que atendesse todas as classes, desde o pobre até o remediado, com boas condições, em lojas mais finas”. Essa afirmativa refere-se à fase a partir dos anos de 1950, levando-se em conta a experiência de vida do entrevistado. O interessante é que ela não só vem confirmar o desenvolvimento comercial do bairro naquele momento, como também o perfil social dos que a ele recorriam, uma vez que o subcentro “atendia do pobre ao remediado com boas condições”.

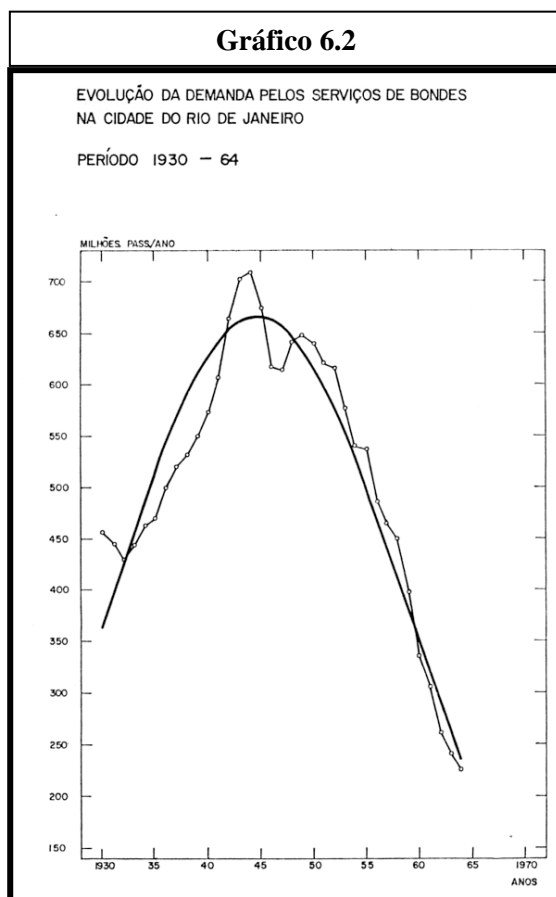
### **6.3.2 – O crescimento e a mudança das linhas de transporte rodoviário que serviam ao bairro, ao lado do declínio do transporte sobre trilhos.**

Se os anos 50 marcam, como afirmamos na seção anterior, um momento de afirmação incontestável de Madureira como grande subcentro, vivia-se, como vimos nas seções 6.1 e 6.2, o momento de uma grande transição dos transportes públicos na cidade, crescentemente dependente do transporte rodoviário.

De fato, os gráficos a seguir, elaborados por BARAT (1975), expressam o que estava acontecendo.



Fonte: BARAT (1975:148)



Fonte: BARAT (1975:152)

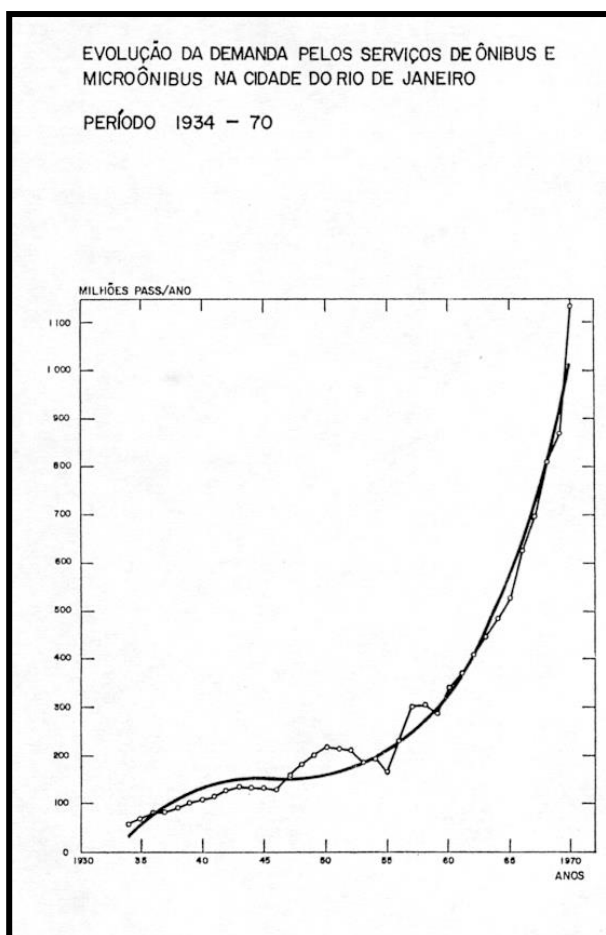


Gráfico 6.3

Fonte: BARAT (1975:158)

A análise dos gráficos demonstra, em primeiro lugar, o declínio notório dos bondes (Gráfico 6.2). Após uma breve retomada no crescimento do número de passageiros nos anos de 1947-53, o total transportado reduz-se de forma extremamente acentuada, fruto dos fatores já apontados na seção 6.1.2.

O caso dos trens é diametralmente oposto ao dos bondes, pelo menos no contexto dos anos 50. O transporte ferroviário declinou continuamente até 1955, em um momento de grande crescimento demográfico da cidade. Após este momento, contudo, o sistema entrou em acelerada expansão, absorvendo, em parte, o tráfego desviado dos bondes.

Todavia, ao contrário do que parece, isso não representou uma redenção do trem como meio de transporte nos subúrbios, pelo menos em seu aspecto qualitativo.



Isso porque os investimentos do poder público nesse meio de transporte ficaram muito aquém do crescimento da demanda, tornando o serviço cada vez mais deplorável aos olhos da população dos subúrbios.

Sucessivos e violentos “quebra-quebras”, como os de 1953 e 1956, até que compeliavam o poder público a algumas atitudes paliativas, como a entrada em operação de locomotivas a diesel puxando composições de passageiros, iniciativas que estavam longe das reais necessidades de operacionalização do sistema em níveis aceitáveis.

Gradativamente, o trem tornou-se a “opção” daqueles que moravam nos limites da cidade ou além dele, os quais não contavam com outras modalidades de transporte ou não podiam arcar com seus custos. Os moradores de subúrbios menos distantes utilizavam-se, cada vez mais, de um nascente meio de locomoção urbano, os lotações.

Analisando o gráfico 6.3, observamos que, no processo inverso ao dos bondes, os ônibus e micro-ônibus, após uma queda na fase 1951-55, o volume de passageiros transportados passa a crescer de forma ininterrupta. A breve redução apontada (a única em toda a história desse modal) teve duas causas básicas.

Primeiramente, entre 1951-55 houve restrição às importações em função da guerra da Coreia e da reforma cambial implementada pelo governo. Em segundo lugar, os dados do movimento de passageiros não incluíam os lotações, o que leva autores como BARAT (p.157) a concluir que essa queda retratava a concorrência deste meio de transporte, que conduziu inclusive, conforme já afirmamos, numerosas empresas de ônibus à bancarrota. De qualquer forma, visto no seu conjunto, o transporte

rodoviário de passageiros teve notável incremento nos anos de 1950, absorvendo, sobretudo a partir de 1955, boa parte do tráfego desviado dos bondes e do próprio tráfego gerado pelo crescimento da cidade e pelos novos padrões de circulação que surgiam em seu interior.

Esse processo, como seria de se esperar, pôde ser observado também em Madureira.

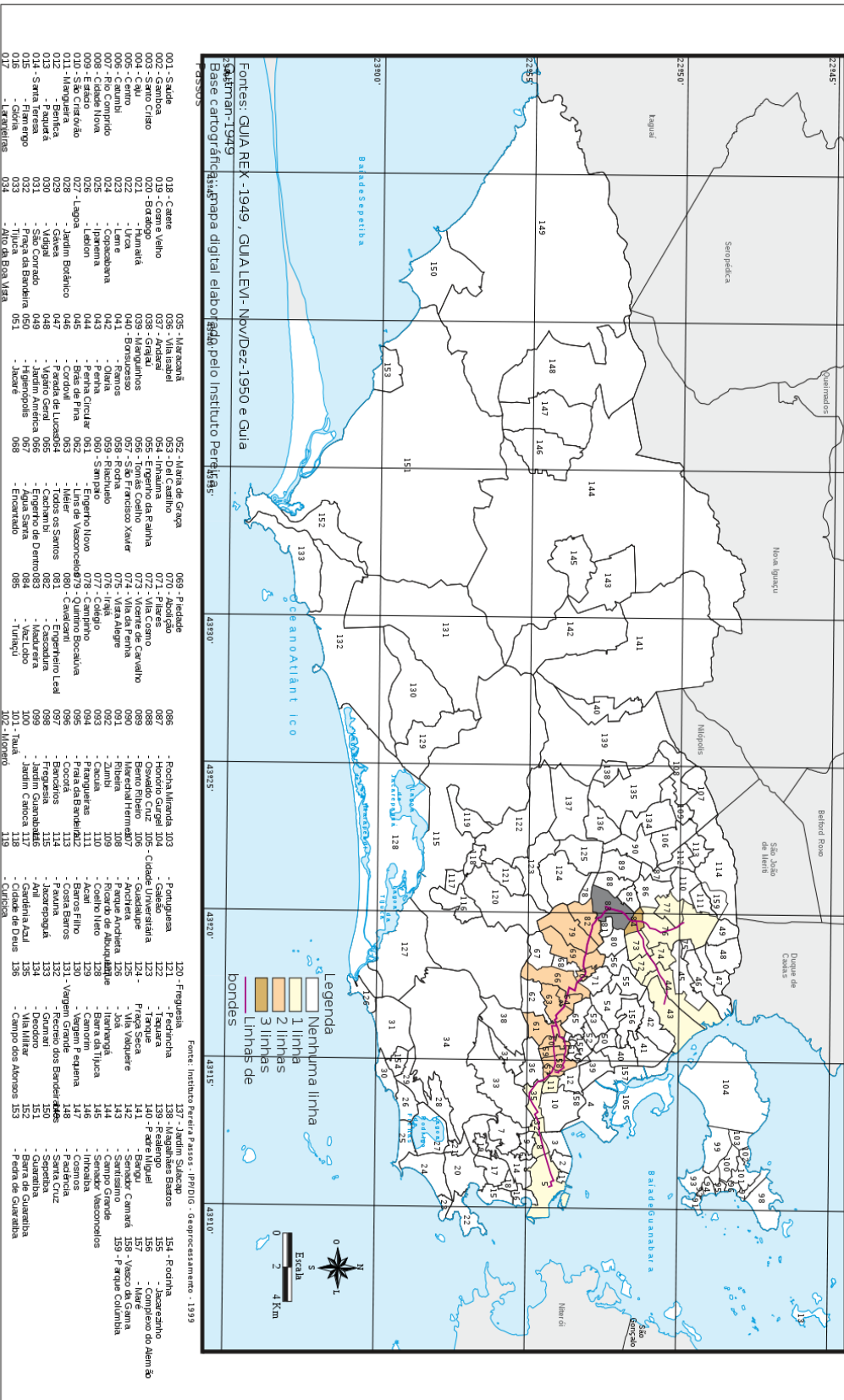
O mapa 6.1, mostra que as linhas de bondes já haviam sofrido uma pequena redução, com o cancelamento da linha Meier-Madureira, reduzindo a oferta desse meio de transporte entre os dois grandes subcentros da Central de três para duas linhas. Contudo, a área atendida pelos carris continuou a mesma e o total de linhas é reduzido para cinco.

No mapa 6.2, referente a 1955, a situação praticamente não se altera. Com exceção da mudança de itinerário da linha 78 (Cascadura-Largo de São Francisco), que deixa de passar por São Cristóvão e Benfica e passa a trafegar pelo Maracanã, a rede focada em Madureira mantém-se idêntica.

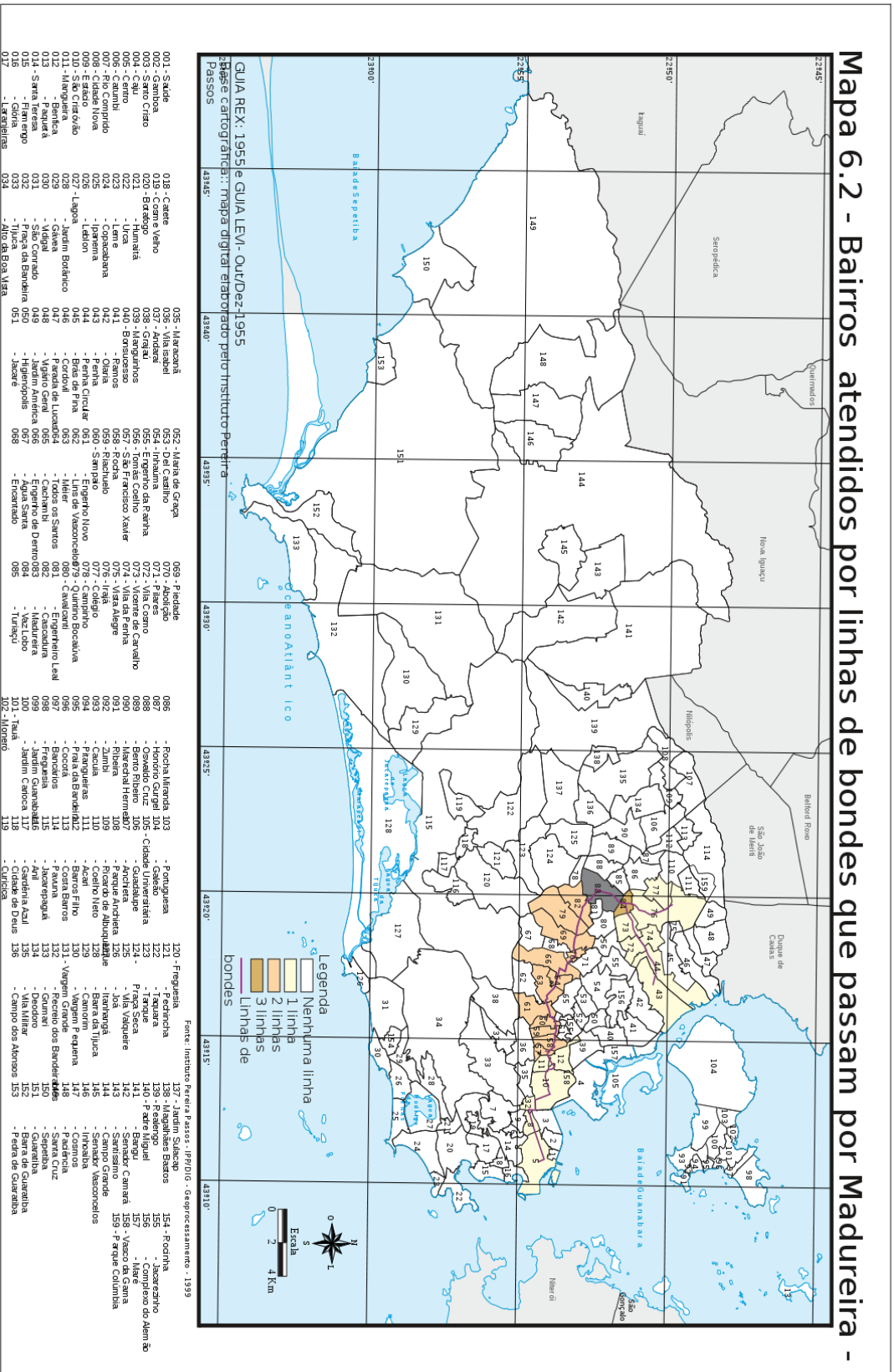
Em 1960, só a observação atenta do mapa 6.3 permite notar que o bairro de Vaz Lobo passa a contar com duas e não mais três linhas de carris, em função da extinção da linha entre este bairro e Madureira. Este subcentro passa a contar com apenas quatro linhas de ferrocarris.

Devemos notar que esse quadro de aparente estabilidade significa, na verdade, acentuado declínio, uma vez que Madureira constituía-se como uma das áreas da cidade de maior crescimento demográfico. A circunscrição fiscal de Madureira passou de 111.333 habitantes em 1940 para 157.796 em 1950 e 208.200 no ano de

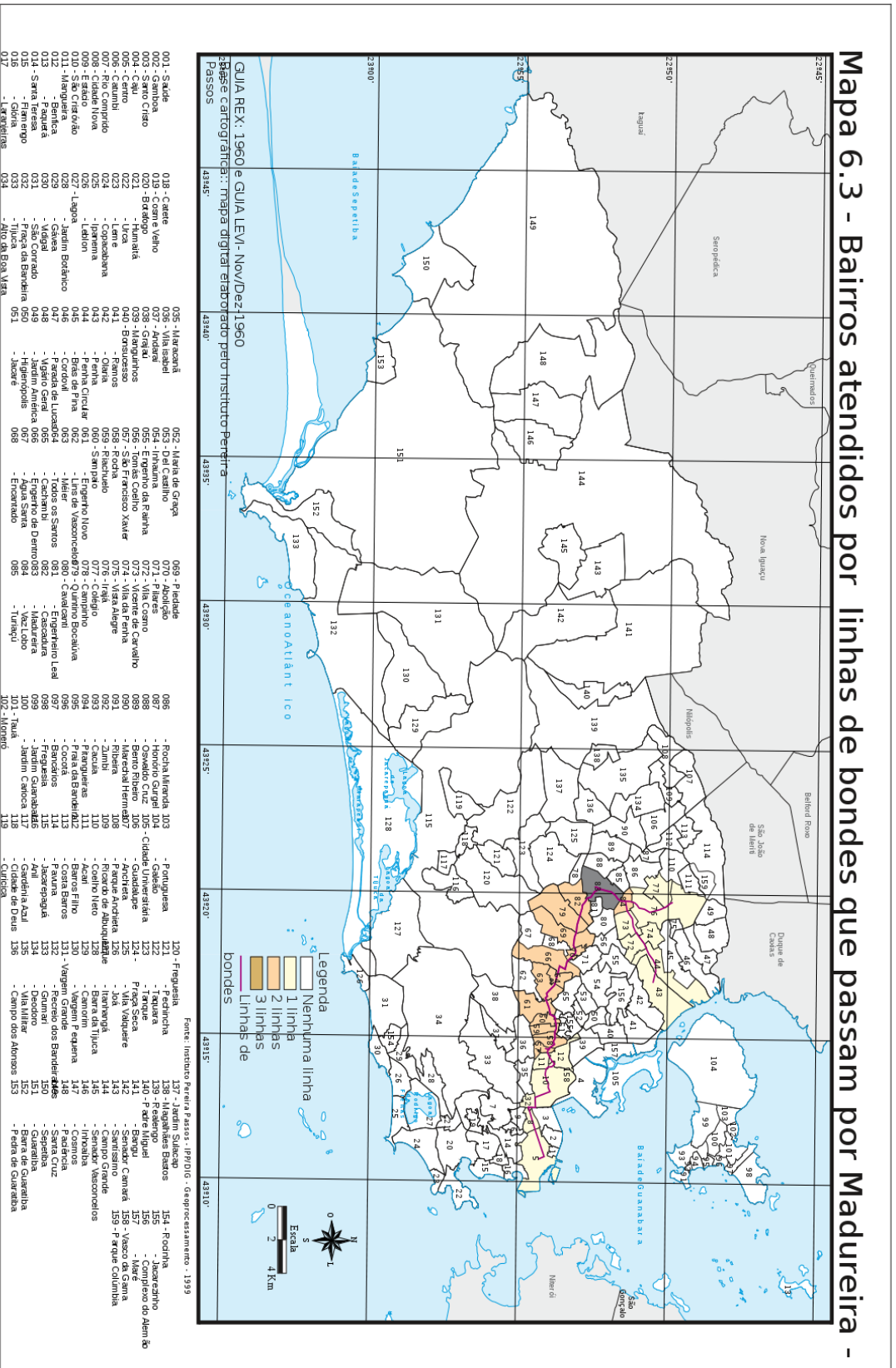
Mapa 6.1 - Bairros atendidos por linhas de bondes que passam por Madureira - 1949



Mapa 6.2 - Bairros atendidos por linhas de bondes que passam por Madureira - I



Mapa 6.3 - Bairros atendidos por linhas de bondes que passam por Madureira - I



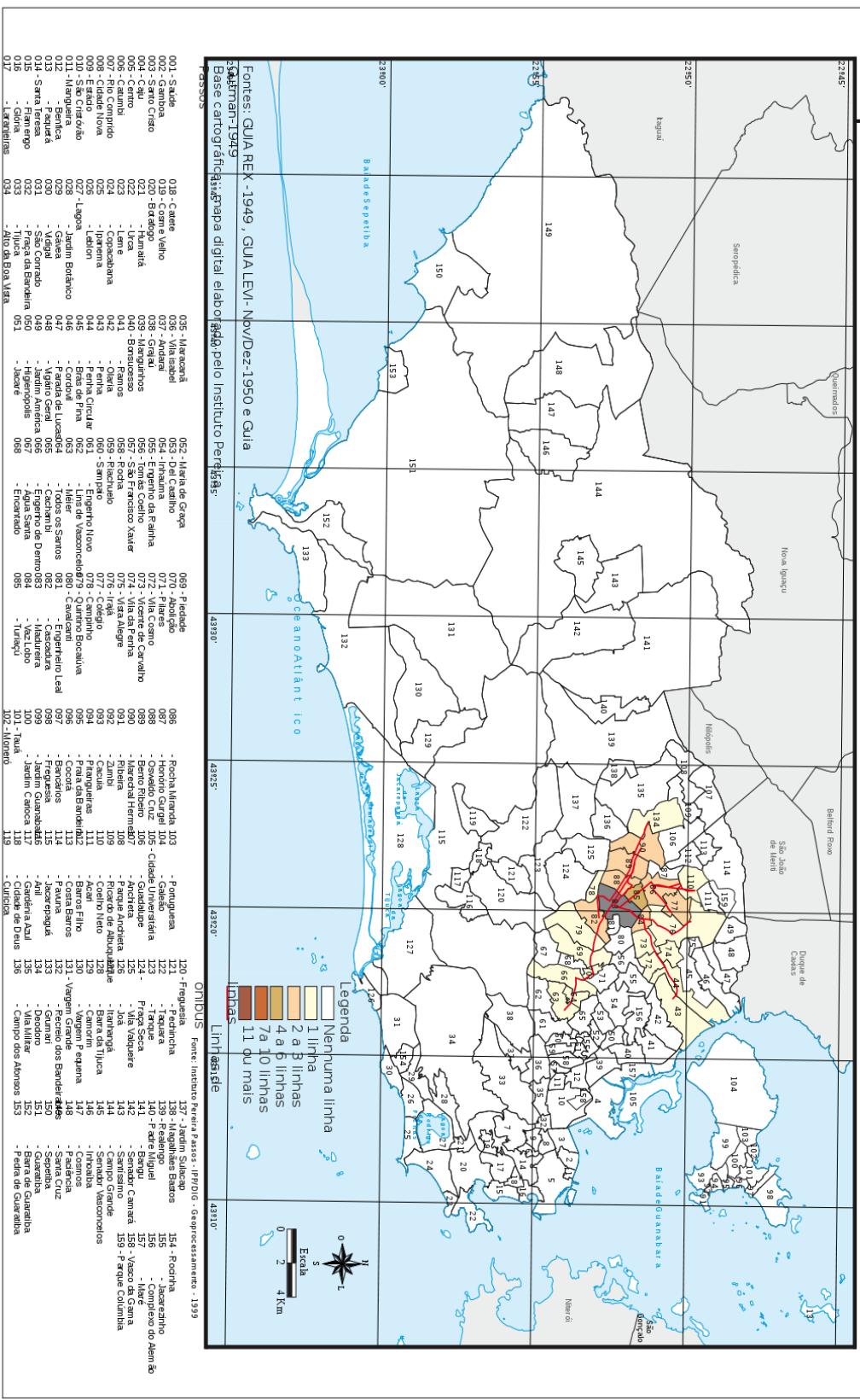
1960, segundo dados dos Censos desses anos. Praticamente dobrou em 20 anos e o crescimento nos anos de 1950 foi de quase um terço. Se adicionarmos a isto o aumento do fluxo de pessoas para o bairro, em função de sua condição cada vez mais destacada de lugar central, veremos que o declínio do bonde enquanto modalidade de transporte para o bairro torna-se muito mais gritante.

É claro que o número de passageiros transportados poderia ter aumentado através do acréscimo de um número maior de carros às linhas. Porém, como já vimos na seção 6.1.2, isso não ocorreu no conjunto da cidade, e Madureira não foi exceção, em função das estratégias da concessionária. Além disso, o gráfico 6.2 indica a tendência de queda neste modal, a qual, com segurança refletia-se nas linhas do bairro.

O quadro referente aos ônibus era bem distinto. O mapa 6.4, referente a 1949, revela uma situação ainda semelhante à de 1945 no que se refere ao número de linhas (nove) e à quantidade de bairros abrangidos pelo sistema (vinte e três). É claro que isso não significa que o número de passageiros transportados tenha permanecido o mesmo, pois é de se esperar que o número de veículos em circulação tenha aumentado. Todavia, não obtivemos dados que comprovassem e quantificassem o incremento do período. Mesmo sem este dado, cremos que é possível obter pelo menos duas conclusões sobre os ônibus em Madureira no período 1945-49.

A primeira é que esse meio de transporte manteve sua condição de coadjuvante dos demais, limitando-se preferencialmente a atender os deslocamentos entre o nascente subcentro e os bairros mais próximos, os quais, em sua maior parte, estavam na área de alcance espacial das atividades terciárias madureirenses.

# Mapa 6.4 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1949



A segunda conclusão é a de que se houve aumento na participação relativa dos ônibus no transporte urbano de/para Madureira, ela deve ter sido bastante modesta, uma vez que os trens (com todos os seus problemas) ampliavam o volume de passageiros transportados e os bondes, ainda que em declínio no restante da cidade, continuavam como uma das opções mais baratas de deslocamento dos cariocas, o que era uma variável especialmente importante nos subúrbios.

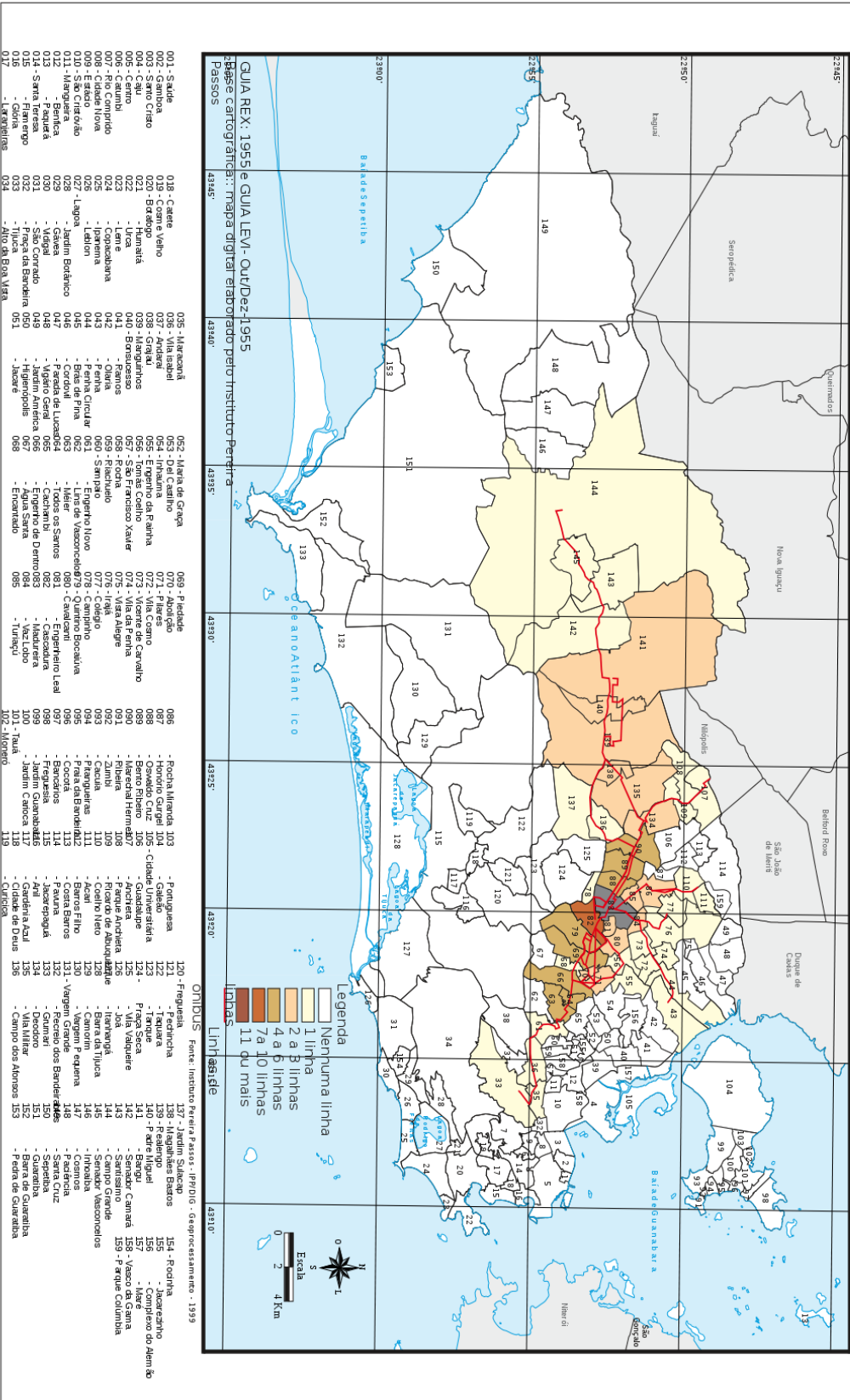
No entanto, é oportuno reiterar o que já afirmamos nesse capítulo. O aumento do número de passageiros nos trens e em algumas linhas de bondes, em um contexto de congelamento do número de composições, contribuiu para a saturação desses sistemas e por uma demanda crescente por alternativas de transporte.

Em 1955 (mapa 6.5) deparamo-nos com uma realidade bem diferente. A evolução não é perceptível através do aumento do número de linhas focadas no bairro. Pelo contrário, este se mantém no mesmo quantitativo dos anos anteriores. A diferença (que “salta aos olhos” pela comparação dos mapas 6.4 e 6.5) está na abrangência do itinerário das novas linhas, cuja análise é reveladora ao mesmo tempo da crescente importância do subcentro em tela e da magnitude que o serviço de transporte coletivo rodoviário começa a assumir na cidade.

Para que se tenha uma idéia dos novos fluxos atendidos pelo serviço de ônibus, nenhuma das nove linhas que serviam a Madureira em 1949 continuaram existindo em 1955. Ainda assim, nenhum bairro servido pelo sistema na década de 1940 deixou de estar conectado à nossa área de estudo em 1955. Ao contrário, o número de bairros dobrou, atingindo um montante de 47 localidades.



# Mapa 6.5 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1955



As novas linhas passaram a ter itinerários mais extensos cujos traçados são bastante reveladores. Onze bairros da Zona Oeste passaram a ter ligação direta com Madureira, através de duas linhas. Note-se que isso ocorria em uma época na qual Campo Grande e Bangu não se constituíam ainda como subcentros, tornando natural intuir que essas localidades precisavam recorrer ao comércio e aos serviços do centro regional em análise<sup>29</sup>.

Graças à linha Cascadura-Nilópolis foram incorporados ao sistema focado em Madureira novos bairros da faixa suburbana que se encontrava em urbanização nos anos de 1950. É o caso de Anchieta, Ricardo de Albuquerque e Parque Anchieta.

A Tijuca passou a ter ligação rodoviária com o bairro em questão através da linha Marechal Hermes-Praça Saens Peña, a qual representava uma prática espacial que se tornaria comum entre as empresas de ônibus na hora de escolher o itinerário de suas linhas. Trata-se de interligar dois ou mais subcentros como forma de atender a variados fluxos focados nessas localidades. No caso da linha supra citada, três dos quatro maiores centros regionais da cidade figuravam em seu percurso (Saens Peña, Meier e Madureira). Confirmando essa tendência, percebemos pelo mapa que o eixo Madureira-Meier, atendido por apenas uma linha em 1949, passa a contar com quatro linhas.

É digno de registro que a maior parte das linhas de ônibus do mapa 6.5 possuem itinerário paralelo às ferrovias, evidenciando a crescente concorrência dos

---

<sup>29</sup> De fato, no trabalho de DUARTE (1974), realizado quase vinte anos depois, Bangu ainda aparece como subcentro de terceira categoria e Campo Grande de segunda categoria.

pneus com os trilhos. Note-se que essa competição aberta refere-se, sobretudo, à Linha Tronco da Central, a melhor (ainda que precária) do sistema ferroviário suburbano.

O mapa de 1960 (mapa 6.6) nos fornece um panorama ainda mais nítido do avanço do transporte coletivo rodoviário ao longo dos anos de 1950. Mais uma vez não é o aumento do número de linhas mas seus itinerários que se mostram reveladores. Um primeiro argumento a corroborar essa afirmativa é que, mesmo diante de um ínfimo incremento no total de linhas (de 9 para 10), o quantitativo de bairros atendidos pula de 47 para 60.

A observação atenta das áreas atendidas pelo sistema nos traz algumas informações relevantes. Uma delas resulta justamente da redução de sua abrangência, verificada no caso dos quatro bairros da Zona Oeste que deixaram de estar conectados à rede em análise (Campo Grande, Senador Vasconcelos, Santíssimo e Senador Camará). Isso foi um reflexo do crescimento das atividades terciárias em Campo Grande, reduzindo a dependência de seus moradores de recorrerem a outros subcentros, inclusive Madureira. Por outro lado, Bangu e os bairros intermediários entre esta localidade e Madureira continuaram usufruindo de duas linhas de ônibus, sugerindo que um número ainda expressivo de seus moradores recorria às funções centrais do bairro da Linha Tronco.

Outro caso de redução foi o fim da linha Cascadura-Nilópolis, deixando de servir a três bairros na área de Anchieta, os quais encontravam-se ainda com pequena densidade de ocupação.

No conjunto, entendemos que a informação mais relevante que pode ser depreendida da análise comparativa dos mapas de 1955 e 1960 refere-se ao grande

avanço do sistema coletivo rodoviário sobre os demais modais de transporte, configurando-se de forma cada vez mais sólida como alternativa de absorção do tráfego desviado dos demais. Os aspectos que, a nosso ver, fundamentam essa afirmação são vários.

Primeiramente podemos citar o acréscimo de dezessete novos bairros situados nas áreas servidas pelas demais ferrovias suburbanas, reforçando a comunicação interbairros dessa porção da cidade, um tipo de fluxo quase sempre mal atendido (ou mesmo não atendido) pelas ferrovias e carris. Ao mesmo tempo, o desvio de tráfego dos trilhos para os pneus pode ser observado pela coincidência, que passa a ser total, de trajetos das linhas de ônibus em relação às de trens e carris (veja os mapas 5.1 e 6.3).

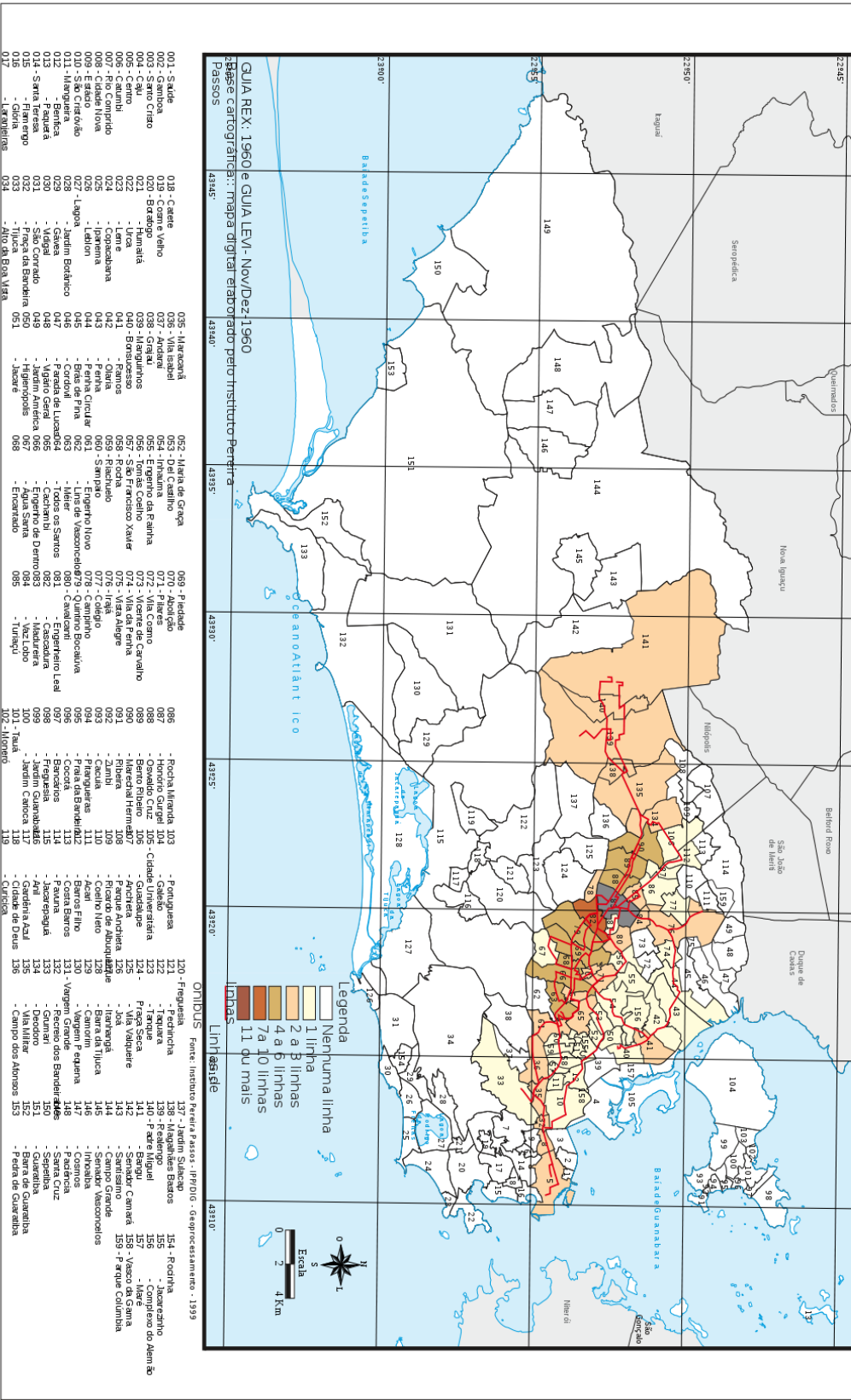
Ainda dando sustentação ao que afirmamos dois parágrafos atrás, o mapa de 1960 aponta, pela primeira vez, a existência de uma conexão rodoviária direta entre Madureira e a Área Central da cidade, através da linha Tiradentes-Marechal Hermes. Os ônibus ensaiavam assim absorver o tráfego dos movimentos pendulares Centro-Subúrbios, até então domínio exclusivo das ferrovias e, em segundo plano, dos carris<sup>30</sup>.

Esse conjunto de aspectos tornam inequívoca a conclusão de que houve um grande aumento da magnitude do transporte por ônibus nos subúrbios ao longo dos anos de 1950, conforme atesta o caso de nossa área de estudo.

---

<sup>30</sup> A respeito desse fato em meados da década de 1960 ver BERNARDES (1968a).

# Mapa 6.6 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1960



### **6.3.3 – Uma nova opção de transporte coletivo rodoviário ganha força no pós-guerra: os lotações.**

Os lotações expandiram sua atuação na cidade na época da II Guerra, ocasião em que o poder público assentiu, de forma tácita, a existência do serviço. A origem informal da atividade e a grande pulverização da oferta tornaram muito difícil o controle e a quantificação dos totais transportados.

Apesar disso, todos os estudiosos do assunto e os ainda numerosos testemunhos orais do período atestam a importância que essa modalidade assumiu para o transporte da cidade nos anos 50 do século XX.

GAWRYSZEWSKI (1995:206), referindo-se ao início dos anos 50, afirma que “Poucos são os dados para os lotações (...)” mas “As notícias referentes aos lotações geralmente são relacionadas aos subúrbios cariocas, dando a entender que aí o tráfego era dominado por eles”.

BARAT (1975:157), estranhando a redução da demanda pelo transporte público (trens, bondes e ônibus) no período 1950-59 e descartando a hipótese dessa redução significar um aumento expressivo do transporte individual (automóvel), conclui que “(...) reconheceu-se novamente a deficiência dos dados de movimentação nos ônibus, por não incluírem o transporte em lotação”.

Todas as evidências comprovam que os lotações emergiam como uma nova opção de transporte, dotada de flexibilidade maior (até pela informalidade) e custo operacional menor do que os demais (inclusive os ônibus), indo ao encontro das expectativas de uma expressiva parcela da população suburbana, extremamente

insatisfeita com os serviços prestados pelas demais modalidades de circulação intra-urbana.

A importância dos lotações no pós-guerra pode ser atestada pelo o conjunto de considerações elencadas na introdução do decreto 10.197, de 28 de fevereiro de 1950, como justificativa do mesmo. Esse decreto é o primeiro a se preocupar com a regulamentação do serviço de lotações, até então praticamente à margem de qualquer controle por parte do poder público, até pela própria falta do instrumento legal voltado para esse fim. É para suprir essa lacuna jurídica que o decreto 10.197 foi elaborado.

“Considerando que a prática do Regulamento aprovado pelo Decreto número 3.926, de 23 de junho de 1932, tem indicado a conveniência e necessidade de sua revisão;

Considerando que *os serviços de autolotações, incipientes em 1932, tomaram grande desenvolvimento, exigindo o interesse público que sejam regulamentados;* (grifo nosso)

Considerando a conveniência de um Regulamento único, com disposições correlatas para o serviço de auto-ônibus e de auto-lotações.”

(LEX, Distrito Federal, 1950, p 29. Biblioteca da ALERJ)

Visando “por ordem na casa”, consta no artigo 4º que “Nenhum serviço de transporte coletivo de passageiros por meio de veículos automóveis poderá ser executado, no Distrito Federal, sem licença prévia da Prefeitura” (LEX-DF, 1950:28).

Ao mesmo tempo, o decreto dava margem para serviços não oficiais de transporte, na medida em que o parágrafo 2º do artigo 4º estipulava que não estariam sujeitos aos termos do decreto, “os automóveis do tipo comum, de aluguel, com lotação máxima de 6 passageiros e *quando eventualmente utilizados no transporte de*

*passageiros mediante pagamento de passagem individual*” (grifo nosso) (LEX-DF, 1950:28).

Mais uma vez, a legislação se preocupou com uma maior tolerância para com os coletivos das zonas suburbana e rural, ao determinar no seu artigo 10º que os veículos para tráfego nessas zonas, poderiam, a juízo da Prefeitura, possuir carrocerias com “acabamento, peças e dispositivos mais simples, adequados ao gênero de serviço e às condições de pavimentação dessas regiões” (LEX, 1950:29).

Com tantas brechas legais para a informalidade, esse tipo de serviço de transporte foi o que mais prosperou nos subúrbios da década de 1950, tornando seu controle pelo poder público virtualmente impossível.

As legislações subseqüentes mantiveram a possibilidade de atuação dos individuais, como nos casos dos decretos 11.288 (1952) e 12.467 (1954). Neles ficou reforçada a idéia de que a exploração individual deveria ser exercida pelo proprietário do veículo, permitindo o segundo decreto que fosse matriculado um segundo motorista, além do proprietário, desde que, neste último caso, o proprietário se obrigasse a dois turnos de trabalho. Na prática isso significou, conforme nos relataram alguns de nossos entrevistados, a possibilidade do proprietário ser alguém dedicado a outra atividade (como um comerciante), ou mesmo de possuir mais de um lotação.

Na entrevista que realizamos com o Sr. Acácio Inácio da Silva, um dos proprietários das empresas de ônibus Verdun, Saens Peña e Transurb e que vivenciou a fase dos lotações individuais (ele começou em 1952 como dono de metade de um lotação de 20 lugares), várias dessas estratégias são desnudadas e muitas explicações para o “sucesso” dos lotações aparecem.



Inquirido acerca da proibição de ser proprietário de mais de um lotação o entrevistado informou que “Não podia, mas muita gente comprava o lotação e colocava em nome de outro, alguém da família, um amigo”.

Sobre a correlação entre o desaparecimento, ao longo dos anos de 1950, da maior parte das empresas de ônibus então existentes e a concorrência dos lotações, o empresário nos asseverou que “O fato é que os lotações eram mais rápidos, mais ágeis. Não pagavam impostos, não havia direitos trabalhistas, logo, a margem de lucro era grande. O sujeito pagava 20 a 25% da fêria bruta para o motorista e o resto era dele”.

Durante muito tempo, conforme confirmaram nossos entrevistados que foram proprietários de lotações, parava-se em qualquer lugar onde houvesse um passageiro fazendo sinal, o que, obviamente, dava a este modal uma flexibilidade que nenhum outro possuía. Só em 1958 surgiu uma lei (Decreto 13.965/58) determinando que esses veículos deveriam parar em pontos estabelecidos, o que, segundo recordava o Sr. Acácio, parece coincidir com a época em que começaram a ser definidos os pontos de parada para os lotações.

Mesmo com as leis determinando, a partir do início dos anos 50, que os lotações tinham a obrigatoriedade de circular em linhas específicas, com itinerários previamente aprovados, na prática havia uma certa margem para o que o nosso empresário entrevistado chamou de “bandalha”. Tratava-se da prática de modificar o itinerário oficial para atender as demandas detectadas pelo motorista/proprietário, ou mesmo trafegar em apenas uma parte do percurso pré-estabelecido.

Até mesmo a proibição de viajar em pé, a qual limitaria um pouco os ganhos dos lotações, era freqüentemente burlada “O próprio passageiro quando fazia

sinal e via que estava cheio, já fazia assim (sinal com a mão indicando a intenção de viajar abaixado)”.

**Foto 6.1 – Mercedes-Benz O-312.** Com capacidade para 20 passageiros e carroceria de fábrica, ou como era mais comum, encarroçado por empresas nacionais, esse modelo foi o mais utilizado, na década de 50, entre os lotações de maior capacidade.  
Fonte: Acervo da N.T.U. (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos)



Em suma, o entrevistado expressa assim a liberdade que os proprietários de lotações possuíam na época:

“Não tinha horário, cada um fazia o que queria daquele itinerário. Só passou a ter controle de horário quando virou empresa, antes era a “bandalha”, não tinha obrigação quase nenhuma, rodava a hora que queria, desde que não circulasse em linha diferente da que foi autorizada podia praticamente tudo, só não podia circular em outra linha que aí sim a coisa ficava feia.”

Diante de relatos como esse, não é difícil compreender por que muitas empresas de ônibus sucumbiram, diante de um adversário com tamanha margem de manobra e lucratividade, enquanto elas estavam submetidas aos rigores da legislação.

Resta-nos o problema de que jamais será possível quantificar a importância dos lotações no transporte da cidade em geral e suburbano em particular. Fica, contudo, irrefutável a afirmação de que o transporte coletivo rodoviário avançou muito ao longo dos anos 50, seja através dos ônibus, seja com os lotações. Isso, reiteramos, no momento em que Madureira tornava-se um subcentro de primeira magnitude na cidade, conforme já afirmamos na seção 6.3.1.

#### **6.3.4 – A área de influência do subcentro de Madureira e a rede de linhas de ônibus focadas no bairro em 1960.**

São vários os autores que reconhecem a importância do transporte rodoviário para o processo de descentralização das atividades terciárias na cidade capitalista. Exemplos são SHAEFFER e SCLAR (1975), VILLAÇA (1998) e BARAT (1975). Este último afirma textualmente que “(...) o transporte rodoviário contribuiu de maneira importante para promover as *ondas de descentralização metropolitana subseqüentes ao movimento inicial condicionado pelas ferrovias (...)*” (grifo nosso, p.275).

Partindo da premissa de que essa correlação é válida e, mesmo sabendo das limitações impostas à nossa análise pela ausência de dados que incluam o

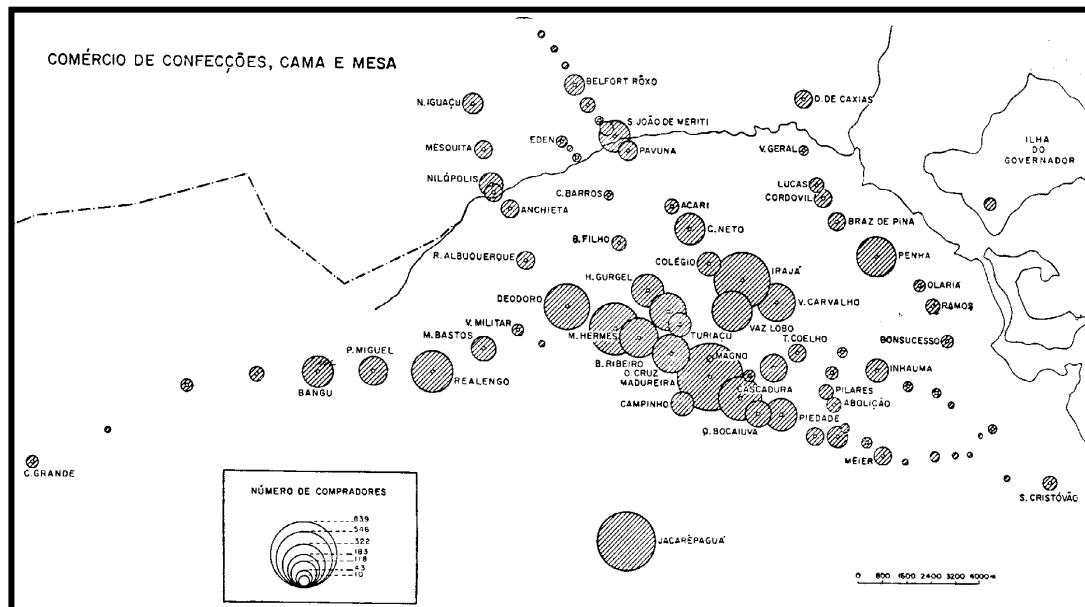
movimento de passageiros das lotações e ônibus em Madureira, procederemos o cotejo da área de influência do Subcentro de Madureira no início dos anos 60 e a rede de itinerários do mapa 6.6.

O objetivo desta comparação é aferir se há uma certa correspondência entre as áreas servidas pelos ônibus que interligam Madureira a outros bairros da cidade e as principais localidades de origem dos consumidores que recorriam ao comércio de Madureira, tendo por base o mais antigo trabalho sobre o alcance espacial do comércio do subcentro em tela. Trata-se do trabalho de BOTELHO E CARDOSO (1965), cuja pesquisa ocorreu no início da década de sua publicação.

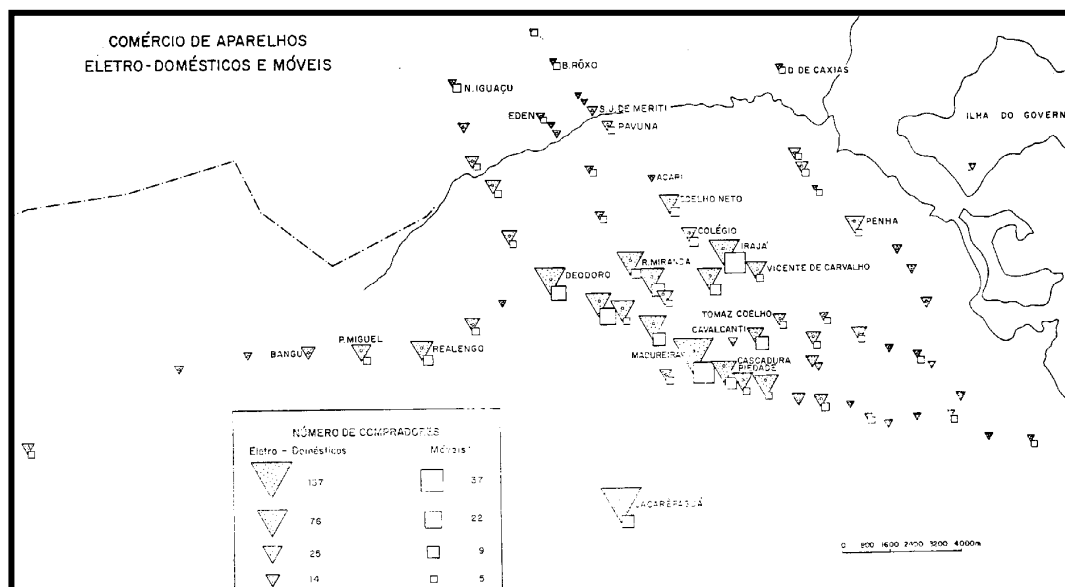
Desde já alertamos que não seria cabível encontrar perfeita congruência entre os bairros servidos pela rede do mapa 6.6 e as localidades com maior incidência de compradores de mercadorias em Madureira, segundo o estudo citado. A razão para isso é simples. A metodologia utilizada pelas duas autoras consistiu em investigar os endereços constantes nas fichas de crediário de alguns estabelecimentos de três ramos comerciais (confeções, eletro-domésticos e móveis), mapeando a quantificação resultante conforme pode ser observado nos mapas 6.7 e 6.8.

Ocorre que ao proceder assim, o estudo, ainda que válido e correto, deixa de averiguar a origem dos que recorriam a outras funções centrais de caráter não comercial (como os serviços). Se tivessem, por exemplo, pesquisado o endereço dos alunos da Escola Normal Carmela Dutra (situada na Av. Edgar Romero), teria sido possível detectar o alcance espacial desse serviço, o qual poderia ou não coincidir com aquele relativo ao comércio varejista.

Além disso, como já tivemos oportunidade de afirmar, Madureira tornara-se foco de movimentos pendulares, que também eram atendidos pelos ônibus. Isso para não mencionar que esse modal começava também a atender os movimentos pendulares para a Área Central.



Mapa 6.7 – Fonte: BOTELHO E CARDOSO (1965:198)



Mapa 6.8 – Fonte: BOTELHO E CARDOSO (1965:199)

Em suma, não se poderia esperar perfeita coincidência entre os mapas uma vez que a lógica dos empresários do setor de ônibus era a de atender fluxos variados e não apenas os dos compradores dos ramos comerciais pesquisados.

Feita essa ressalva, podemos partir para o cotejo dos três mapas e percebermos a riqueza de informações que eles nos trazem.

Primeiramente, observando os mapas 6.7 e 6.8, verificamos que a maior afluência de consumidores era proveniente das seguintes áreas da cidade:

1. Bairros da Central situados no eixo entre Deodoro e Piedade.
2. Bairros de Turiaçu, Rocha Miranda e Honório Gurgel, na Linha Auxiliar.
3. Eixo Coelho Neto, Irajá e Vicente de Carvalho na E. F. Rio do Ouro.
4. Vaz Lobo.
5. Eixo Deodoro-Bangu, do Ramal de Santa Cruz da EFCB.
6. Penha
7. Jacarepaguá

Observando o mapa 6.6, verificamos que, mesmo nos bairros acessíveis por trem (ramais Deodoro, Sta Cruz e Linha Auxiliar), a concorrência dos ônibus (e dos lotações) era uma realidade. Ainda que não seja possível quantificá-la em termos de número de passageiros, é digno de registro que as localidades do eixo número 1 (de onde afluíam a maior parte dos consumidores) são as que possuem maior densidade de linhas de acesso a Madureira (de 4 a 6), o que sugere uma competição não desprezível.

No eixo número 5, o número extremamente reduzido de compradores situados além de Bangu só vem confirmar o que já afirmamos na seção 6.3.2, quanto ao fato de que, em 1960, as conexões rodoviárias com Madureira deixaram de ir até Campo Grande e ficaram limitadas a Bangu. De fato, este bairro constituía o limite oeste da área de influência madureirense no início dos anos 60, a partir do qual a atração do subcentro de Campo Grande tornava-se maior. Coincide assim, neste eixo, a área de influência comercial do subcentro da Central com o espaço servido pelo serviço de transporte coletivo rodoviário.

Reiterando a conclusão do parágrafo anterior, obtida a partir da análise da rede em tela, citamos SOARES (1965:373):

“Nenhum subcentro de importância se desenvolveu nesses subúrbios, que abrangem as circunscrições censitárias de Marechal Hermes, Magalhães Bastos, Realengo, Padre Miguel, Bangu e Santíssimo (...). Esta zona está na área de influência dos subcentros que se desenvolveram ao longo da Central: Madureira e Meier, só dispondo de um comércio modesto de subsistência e primeira necessidade.”

As demais localidades (3, 4, 6 e 7) só eram acessíveis por ônibus/lotações ou pelos bondes. Estes, nesse período do início dos anos 60, estavam na iminência de extinção, transportando um número rapidamente declinante de passageiros. Ou seja, com certeza não eram os maiores responsáveis pelo transporte de pessoas para Madureira.

No caso de Jacarepaguá, pode causar estranheza o fato de que essa localidade não possuía ligação direta com o bairro de Madureira por trem, carris ou ônibus. Contudo, havia duas linhas de bondes e sete de ônibus que, partindo de

Cascadura, tinham como destino as diversas localidades da grande área que então era genericamente considerada como o bairro de Jacarepaguá. Ocorre que todas essas linhas passavam pelo Largo do Campinho, distante apenas cerca de 900m da estação de Madureira, viabilizando o acesso ao respectivo subcentro.

Em nossa metodologia optamos por considerar apenas as linhas com acesso direto a Madureira, contudo, não há dúvida que várias linhas com ponto final no vizinho e decadente subcentro de Cascadura, serviam também para dar acessibilidade àquele centro regional, mesmo quando o itinerário não cortava a área do bairro.

#### **6.4 – Algumas conclusões.**

Por tudo o que foi apresentado neste capítulo, acreditamos ser possível fazer com certa segurança algumas afirmações.

A primeira delas é que, sem sobra de dúvida, a cidade do Rio de Janeiro passou por uma grande crise dos transportes na década de 1950, justamente no momento de rápida expansão física e demográfica da cidade que já virara metrópole. Essa crise caracterizou-se pelo acentuado declínio dos carris, pela deteriorização das ferrovias e pela emergência do transporte rodoviário, ainda que de forma um tanto caótica, rapidamente absorvendo as demandas não supridas pelos transportes sobre trilhos. A tabela 6.3 nos dá uma idéia da dimensão dessa transição.



**Tabela 6.3 – Passageiros transportados por modalidade - 1960**

	Absoluto (em milhões)	%
Cidade do Rio de Janeiro	1.226	100
Ferrovias	188	15,33
Bondes	335	27,32
Ônibus/Micro-ônibus	554	45,18
Automóveis/Táxis	115	9,38
Barcas	34	2,77

Fonte: BARAT (1974) Apud SILVA (1992:61)

O transporte coletivo rodoviário já havia assumido com folga, em 1960, a liderança da circulação de passageiros na cidade do Rio de Janeiro. Note-se que, conforme afirmamos anteriormente, a expressiva participação de 45,18% do total, não inclui o movimento realizado pelos pequenos lotações, sobre os quais não há estatísticas de qualquer tipo.

Esse processo de transição reproduziu-se, com suas especificidades, nos subúrbios e Madureira não constitui exceção, conforme relatamos neste capítulo. Ocorre que essa mudança coincidiu com o auge da configuração do subcentro em tela, ao longo dos anos de 1950, o que nos leva à conclusão de que o transporte sobre pneus teve um papel expressivo nessa consolidação, ainda que não seja possível quantificá-la ou mesmo dizer se foi a influência mais expressiva.

A despeito disso, manter a idéia de que Madureira emergiu como centro regional de 1ª categoria (o segundo mais importante da cidade naquela época) essencialmente pela acessibilidade proporcionada pelo trem e pelo bonde parece-nos totalmente sem propósito, diante de tudo o que foi apresentado neste capítulo.

Mas a conclusão da transição dos transportes cariocas e suas influências sobre a centralidade de Madureira só pode ser apreciada pela análise do que ocorreu ao longo dos anos de 1960, o que será feito no próximo capítulo.

## **VII – Os anos de 1960, a primazia do transporte rodoviário e a construção de uma nova centralidade para Madureira.**

### **7.1 – A extinção dos bondes**

O início dos anos de 1960 marca a agonia dos bondes como meio de transporte na cidade. As razões são várias e já foram, em grande parte, apontadas em outros capítulos deste trabalho.

A mais importante diz respeito aos dois principais agentes envolvidos na questão, o Estado e a Light. Esta foi se desinteressando pelo serviço na mesma medida em que seus planos de monopolizar o transporte público na cidade foram frustrados e a perspectiva de renovação das concessões, que venceriam nas décadas de 1960, foram desaparecendo. Isso resultou em paralisação de investimentos, redução de linhas, obsolescência de equipamentos e acentuado declínio no número de passageiros transportados, conforme visto no gráfico 6.2.

O poder público municipal, em uma fase de regime mais democrático como foi o período 1946-1964, sabia da importância do custo do transporte para a reprodução da força de trabalho e também dos efeitos negativos que os aumentos de tarifas produziam sobre sua popularidade. Dessa forma, exercia rigoroso controle sobre o preço das passagens, comprimindo as margens de lucro da operadora.

Além disso, FREIRE (1992) afirma que crescia no seio do aparelho de Estado o interesse pela diversificação de interlocutores no campo dos transportes, pois

até o final dos anos 40 estes eram poucos e poderosos, deixando a Prefeitura em uma correlação desigual de forças.

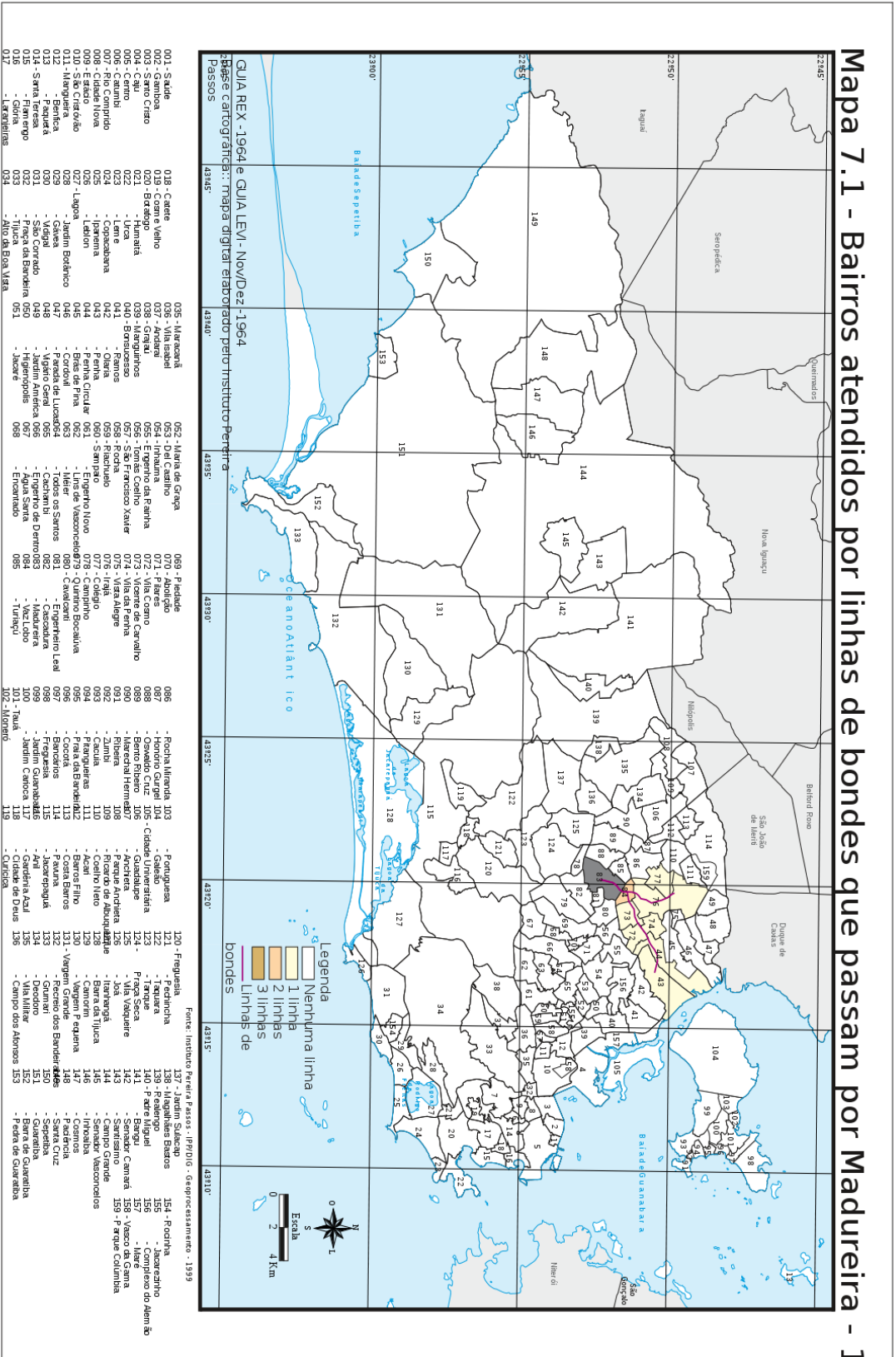
A decadência do sistema contribuiu para que o bonde, símbolo do progresso no início do século, ganhasse no imaginário coletivo a imagem oposta. Desconforto, atraso, lentidão e obstáculo ao tráfego tornaram-se parte do conceito que o carioca possuía do bonde, o que, sem dúvida, muito contribuiu para a decisão do então governador da Guanabara, Carlos Lacerda, de encampar a empresa de carris com a criação da C.T.C. (Companhia de Transportes Coletivos) e extinguir os bondes no ano de 1964. Nessa época eles transportavam cerca de 200 milhões de passageiros ano, número muito inferior aos mais de 700 milhões no final da II Guerra.

Em Madureira, como vemos no mapa 7.1, os bondes estavam reduzidos a duas linhas, uma para Penha e outra para Irajá, abarcando uma área com apenas oito bairros. Era o epílogo do bonde como meio de acesso ao subcentro.

## **7.2 – O declínio das ferrovias suburbanas**

Se ao longo dos anos de 1950 as ferrovias suburbanas cariocas experimentaram uma degradação acentuada na qualidade do serviço paralela a uma curva ascendente de passageiros transportados (gráfico 6.1), nos anos 60 do século XX o sistema conhece um acentuadíssimo declínio, passando de 300 para 190 milhões de passageiros/ano entre 1960 e 1965.

Mapa 7.1 - Bairros atendidos por linhas de bondes que passam por Madureira - 1999



Ainda que a possibilidade física de acessibilidade a amplas parcelas da cidade estivesse mantida, na prática, os já citados problemas de superlotação, atrasos, excessivo intervalo entre composições de certos ramais, falta de segurança, quebra-quebras, redução no número de composições por problemas diversos, etc., forçavam a busca de uma alternativa para o transporte na cidade.

Uma das soluções mais discutidas e só implementada muito mais tarde foi o metrô. Já nos anos 50, SILVA (1992) relata os conflitos entre as diferentes esferas de governo pelo controle do novo meio de transporte, disputa que contribuiu bastante para postergar a efetiva implantação da rede de subterrâneos na cidade.

O fato concreto é que, no início dos anos de 1960, a crise dos transportes na cidade atinge seu clímax com o declínio do único transporte sobre trilhos que ainda tinha alguma expressão (ainda que reduzida e declinante) na cidade.

### **7.3 – O transporte rodoviário assume a primazia dos deslocamentos e redefine a circulação e as centralidades na cidade do Rio de Janeiro**

#### **7.3.1 – A opção rodoviária enquanto uma política de Estado: justificativas**

É amplamente conhecida a política rodoviarista do governo federal, notavelmente aprofundada a partir do governo de JK. Sabemos também que tal política resultou na implantação de um expressivo número de empresas automobilísticas e

petrolíferas e conduziu muitos governos de diferentes esferas a priorizarem investimentos em infra-estrutura viária que viabilizassem os fluxos rodoviários, inclusive na escala intra-urbana.

Assim sendo, o tempo do mundo e o tempo do Estado-Nação em tudo contribuíam para uma solução rodoviária para a grave crise dos transportes que se avolumou ao longo dos anos 50 do século passado, na cidade do Rio de Janeiro.

O que pretendemos brevemente nesta seção é introduzir, nesse contexto de temporalidades mais amplas e conhecidas, os aspectos do tempo do lugar que dão inteligibilidade à transição dos transportes na cidade do Rio para que possamos, a seguir, compreender sua expressão sobre a centralidade de Madureira.

Um aspecto que precisa ser lembrado para compor o quadro da crise dos transportes dos anos de 1950 e a sua “solução” nos anos de 1960 está na natureza da transição rodoviária dos anos 50. Já apontamos, através da análise dos gráficos 6.1, 6.2 e 6.3 e da tabela 6.3, que, neste período, o transporte rodoviário estava gradativamente substituindo o transporte sobre trilhos. Contudo, isso não significa que esse processo foi linear ou que o novo meio de transporte que emergia fosse um modelo de qualidade e eficiência.

Como já vimos no capítulo VI, o transporte coletivo rodoviário avançava cada vez mais para um modelo extremamente pulverizado nos lotações, no qual uma mesma linha era explorada por numerosos individuais, submetidos a poucas obrigações e cuja fiscalização eficiente era extremamente difícil de ser executada por parte do poder público em função do próprio número de veículos envolvidos.

São numerosas as queixas ao serviço, ao longo dos anos de 1950. Em 9 de maio de 1950, o jornal O GLOBO estampava no alto de sua primeira página a manchete: “Em sobressalto a população com os ônibus assassinos!”. Na reportagem acerca de acidentes com esses veículos, destacamos o trecho que revela alguns aspectos desse serviço naquela época: “Como das vezes anteriores, o ônibus, *transportando passageiros em excesso* (grifo nosso), põe em risco vidas humanas numa revoltante inconsciência, que urge reprimir energicamente”.

No final da década, quando os lotações dominavam o cenário, a manchete de primeira página no mesmo jornal, do dia 19 de agosto de 1958, era: “Pânico nas ruas da cidade com o perigo dos lotações”. Tratava-se de editorial no qual a insatisfação com o sistema de transporte baseado nos lotações é explícito em meio a críticas aos que estariam impedindo a implementação de um novo plano para os transportes na cidade. O trecho abaixo é representativo do sentimento crescente entre os cariocas a respeito da forma anárquica como vinha evoluindo o transporte na cidade, gerando um anseio cada vez maior de que o Estado assumisse a coordenação do setor:

“(…) É evidente, desde logo, a ação perturbadora dos lotações no tratamento do problema dos transportes no Rio. (...) O que temos de enfrentar é a realidade, isto é, a presença, em número cada dia maior, dos lotações nas ruas cariocas, a sua atuação irresponsável, as ameaças permanentes que representam para a segurança do trânsito no Rio.

(...) Efetivamente, nos últimos meses, vimos assistindo a multiplicação surpreendente de lotações em serviço, (...). Os trajetos mais surpreendentes são liberados pelos serviços municipais, despreocupados das conseqüências práticas dessa plethora de lotações em determinados trajetos.

Desde logo a solução mais racional é aplicar o plano recém-aprovado. Mesmo que tal plano contenha falhas não se lhe pode negar o merecimento de coordenar o que hoje está disperso, de entrosar o que está diluído.

(...) Tudo se reduz a uma questão de ordem (...) ordem para restabelecer nas ruas da cidade o império da lei.”

Ao mesmo tempo que essa insatisfação se avolumava, a crescente decadência dos trens e a já esperada e iminente extinção do serviço de bondes sinalizavam a necessidade de encontrar um meio de transporte capaz de atender de forma adequada a demanda em expansão, absorvendo inclusive o tráfego desviado do transporte sobre trilhos.

A opção do governo local foi, como bem sabemos, pelo transporte coletivo rodoviário, o qual assumiu até hoje uma primazia praticamente sem paralelo mesmo entre as grandes cidades brasileiras. Porém o modelo adotado nos anos 60, em vigor até hoje, era bastante distinto daquele existente na década anterior e, em grande parte, atendia o clamor expresso naquele editorial de O GLOBO de 1958. Há uma gama extremamente variada de razões que desnudam a lógica da estratégia implementada e a sua aceitação por parte da população. Buscaremos apresentar as que julgamos mais relevantes nas linhas a seguir.

Acreditamos que uma das maiores explicações para a opção rodoviária foi que, pela primeira vez na história da cidade, ela permitiu o usufruto do mesmo sistema de deslocamento por diferentes classes sociais, ainda que de forma diferenciada. Deixou de haver uma dualidade de modais para diferentes áreas da cidade, simplificada representada no modelo trem-subúrbios/bonde-Zona Sul. A escolha do ônibus para substituir o bonde viabilizava um modelo de transporte intra-urbano ao mesmo tempo uno e dual, tanto em termos espaciais quanto sociais. Ao mesmo tempo que houve uma unificação do sistema pela opção rodoviária, manteve-se a dualidade através do binômio ônibus/automóvel.



O que se fez foi fazer coincidir a necessidade imperiosa e inevitável de deslocamento da força de trabalho com as demandas de um modelo econômico (mundial e nacional) e com os anseios das classes mais abastadas de deslocar-se utilizando o novo símbolo de status e modernidade que tornara-se acessível à classe média, o automóvel.

A mesma avenida asfaltada, o mesmo viaduto, o mesmo túnel servia tanto ao conforto dos que dispunham do transporte individual, quanto para os coletivos que deslocavam a massa dos habitantes da cidade. A mesma obra viária que alegrava a classe média poderia ser inaugurada com discursos que proclamavam os benefícios que ela traria para todos os moradores da cidade, minorando o risco de ser acusado de estar governando para os ricos. O rodoviarismo ou a “febre viária” como chamou ABREU (1987) livrou o poder público de dividir os esforços e recursos entre a rede dos ricos e a dos pobres. Investir na recuperação das ferrovias, por exemplo, era gastar com um sistema não utilizado pelos estratos mais elevados da sociedade. As ruas e avenidas atendiam, ainda que de forma desigual, reiteramos, às diferentes classes sociais.

Ao mesmo tempo, o governo local ganhava um interlocutor muito mais fácil de negociar e controlar do que a toda poderosa Light e as ferrovias federais, sobre as quais o governo do antigo Estado da Guanabara tinha pouca ou nenhuma ingerência. Sem dúvida, para o bem ou para o mal, o controle dos transportes coletivos da cidade passou quase que exclusivamente às mãos da esfera de poder local na medida em que a transição foi efetivada. Como benefício adicional, o Estado continuava na confortável situação de poder concedente e fiscalizador, sem precisar prover diretamente os meios de deslocamento dos moradores da cidade, no que significou a manutenção de um modelo fundamentalmente privado de transporte de passageiros

Quanto à população em geral, a insatisfação generalizada com o transporte sobre trilhos e uma certa associação, no imaginário popular, do ônibus com um conceito de meio de transporte de maior status social (como já afirmamos na seção 6.2.3), contribuíram para a boa receptividade dessa política.

### **7.3.2 – A opção rodoviária enquanto política de Estado: sua implementação**

A substituição dos bondes pelos ônibus foi uma política de estado planejada e executada metodicamente pelo governo de Carlos Lacerda, e que, após consumada, ganhou continuidade nas administrações seguintes. Isto pode ser depreendido tanto da análise da legislação concernente ao tema no período em questão, quanto a partir das medidas tomadas pelos órgãos responsáveis pela questão dos transportes coletivos. No primeiro caso, contamos com o levantamento que realizamos na Biblioteca da ALERJ<sup>31</sup>, no segundo com a pesquisa realizada nos arquivos da SMTU (Secretaria Municipal de Transportes Urbanos), sucessora do órgão estadual B.T.C (Bureau de Transportes Concedidos) e do municipal D.G.T.C. (Departamento Geral de Transportes Concedidos).

Desde o final da década de 50 a esfera de poder público local vinha demonstrando preocupação com a crise dos transportes em geral e com os lotações em particular, demonstrando, de forma cada vez mais inequívoca, o propósito de promover

---

<sup>31</sup> Toda a legislação encontrada a respeito dos ônibus e lotações está reproduzida no anexo 2 desta dissertação, incluindo algumas curiosidades que extrapolam os limites deste trabalho, como a cópia do documento original do decreto de Pereira Passos estabelecendo a primeira regulamentação de omnibus-automóveis do país e o decreto de 1817 com a primeira concessão de linha omnibus (coches).

a concentração e a coordenação do serviço. Um exemplo disso foi o decreto 13.965 de 4 de agosto de 1958, regulamentando, com cinco anos de atraso, a Lei 775, de 1953. A legislação em questão constituiu a mais abrangente e minuciosa regulamentação até então elaborada para o setor, composta de 125 artigos, distribuídos em dezesseis capítulos, atestando a importância atribuída, por parte do poder público, à necessidade de organizar o setor.

O decreto ampliava as medidas restritivas quanto ao uso de veículos menores para o transporte coletivo de passageiros, estabelecia que os micro-ônibus e lotações com capacidade inferior a 16 passageiros só seriam admitidos para uso na zona rural e estimulava a concentração ao determinar que os serviços que atendem a uma determinada linha ou região se unificassem em uma empresa. O prazo da concessão seria de cinco anos. Caso a unificação da exploração não fosse atingida, o prazo da concessão seria de apenas dois anos.

As intenções do poder público municipal também transpareciam no decreto através da redação do parágrafo único do artigo 101 determinando que as autorizações para os microônibus e autolotações teriam caráter precário e validade garantida por apenas um ano, além de exigências muito mais rígidas para a expedição da licença.

Apenas cinco dias depois da publicação do decreto, ou seja, em 6 de agosto de 1958, outro decreto, de número 13.974, aprovava o Plano de Transporte Coletivo de que tratava o decreto anterior, objeto de defesa de sua implementação pelo editorial de O GLOBO que citamos anteriormente.

O decreto N. 395, de 20 de março de 1961, ampliou o leque de possibilidades de cassação das licenças de transporte coletivo, visando tornar mais difícil a atuação pulverizada das linhas com lotações individuais.

O ano de 1962 foi marcado por uma efervescência de novas legislações, com um total de sete decretos versando sobre o transporte coletivo rodoviário. Em um deles é possível observar um detalhe revelador na sua redação. Trata-se do decreto 988, cujo artigo 1º expressava claramente a intenção de favorecer a concentração no setor, eliminando os lotações individuais: “Ficam sujeitos às disposições do presente Regulamento os “Auxiliares”, as “Empresas”, as “Companhias” e os “Permissionários-Individuais” (*enquanto existirem*) (grifo nosso) (...)” (LEX-GB; 1962;121). Registre-se que a observação grifada acompanhava a categoria “Permissionários-Individuais” toda vez que era mencionada no Decreto.

O importante decreto 1.507, de 29 de janeiro de 1963, foi mais um passo na estratégia de transição planejada pelo Estado. A legislação começou a tornar compulsório o uso de ônibus para a exploração do transporte coletivo, na medida em que determinava, em seu artigo 1º, que o Departamento de Concessões não mais autorizaria o licenciamento de micro-ônibus e auto-lotações, mesmo para substituir os que estivessem em tráfego.

Ao mesmo tempo, buscando estimular a concentração no setor, diante da necessidade premente de ampliar a oferta de assentos do sistema frente ao término da circulação dos bondes, o parágrafo único do artigo 2º da lei estipulava o prazo de sessenta dias para que os proprietários de veículos auto-lotações ou micro-ônibus individuais se incorporassem à empresa já existente ou formassem novas empresas.

Essa imposição levou os proprietários individuais de lotações a se organizarem em empresas de lotações gerando uma “febre” associativa da qual ninguém podia escapar. A grande maioria das atuais empresas de ônibus foi constituída nesse período. A Viação Campo Grande, por exemplo, em correspondência enviada ao B.T.C., em 11/08/1964, afirma que existia há apenas dez meses. A Viação Amigos Unidos, em correspondência da mesma época, explicitava que seguiu “determinações de administrações anteriores do BTC organizando-se em sociedade anônima com os antigos individuais”.

O Sr. Acácio, nosso entrevistado, fez o seguinte relato desse momento: “Na organização das empresas, sob a forma de S.As, cada um entrava com o seu carro, ou os seus carros, como parte do capital. Quem tinha mais tinha 3 ou 4 carros”. Inquirido a respeito da empresa de que participou da constituição, ele nos contou tratar-se da Viação Verdun, fundada em 1962, resultado da reunião de 37 donos de lotações que faziam a linha Verdun-Praça XV e que foi a primeira linha da nova empresa.

O Sr. Mandragoa, outro entrevistado, fornece-nos descrição que corrobora as afirmações do Sr. Acácio:

Os lotações dão lugar aos ônibus no tempo do governo de Carlos Lacerda, que querendo acabar com esse meio de transporte, mandou que legalizássemos nossa situação. Alguns eram contra, como eu, e outros a favor, que acabaram fundando empresas com carros maiores de 30 lugares. Dessas, algumas estão aí até hoje, e estão bem, e outras sucumbiram. Todos começaram como donos ou motoristas de lotação, como o Jacó Barata e o Expedito.”

A regulamentação, que marca a consumação da nova orientação para o transporte coletivo de passageiros na cidade do Rio de Janeiro no exato momento em que um outrora importante sistema estava para ser desativado (os carris), estava contida no Decreto “N” N.45, de 13 de agosto de 1963. Nele foram aprovadas as diretrizes básicas do Sistema de Transporte Coletivo do Estado da Guanabara, revogando o Decreto 13.974, de 1958, que aprovava o plano anterior.

Caberia à Comissão Estadual de Controle de Serviços Concedidos de Transporte Coletivo (CCT) por em prática as novas diretrizes.

Dentre as principais deliberações do decreto, podemos destacar:

- A completa reorganização da rede de linhas de ônibus da cidade, incluindo uma nova classificação, sua redistribuição e a adoção de um número indicativo para cada linha.
- Adjudicação de novas linhas cuja criação fosse necessária.
- Levantamento do tempo médio de espera em todas as linhas, visando à imposição de aumentos de frota.
- Proibiu, a partir de 1º de março de 1964 a utilização de micro-ônibus e auto-lotações nas linhas de transporte coletivo na Zona Sul, dentro de um plano de substituição por etapas desses veículos. Os mesmos seriam contudo tolerados nas linhas da Zona Norte, desde que tivessem menos de 7 anos de fabricação.
- Todas as empresas de ônibus e lotações então existentes teriam que passar por um amplo levantamento de sua situação para verificar se suas condições operacionais eram adequadas para prestar o serviço dentro dos padrões exigidos pela CCT. As que fossem aprovadas assinariam o termo de obrigação como permissionária do

serviço por um prazo de 5 anos. Às que não apresentassem condições seria dado um prazo de seis meses para se adequarem às novas normas, findo os quais assinariam novo contrato de concessão ou teriam a permissão sumariamente cassada, caso continuassem fora das exigências da CCT.

No anexo do Decreto N. 45, item 7.1, ficava estabelecido que: “os auto-lotações deverão ser gradativamente extintos por ser tecnicamente contra-indicado o emprego generalizado desses veículos” (LEX-GB; 1963;254).

De fato, foi possível comprovar a aplicação destas determinações, a partir da análise da documentação do B.T.C. (atual S.M.T.U.) então o órgão executor da política de transportes definida pela C.C.T.

Entre julho e agosto de 1964, todas as empresas de ônibus e lotações foram visitadas pelos funcionários do B.T.C. para realização do levantamento a que alude o decreto “N” de 1963<sup>32</sup>. A investigação minuciosa, incluía o número de linhas, frota (discriminando ônibus e lotações), condições da garagem, oficinas, capital social, condições do pessoal empregado, entre outras informações. Ao final, um espaço para apreciação do entrevistador, freqüentemente preenchido com uma frase do tipo, “apresenta condições de operação”.

O “Levantamento de Empresa” constitui uma interessante radiografia dos primórdios do atual sistema de transporte rodoviário pois as empresas, a maioria das quais de organização bastante recente, possuíam apenas uma linha (algumas poucas

---

<sup>32</sup> Os dois modelos de formulários de “Levantamento de Empresa” estão reproduzidos no anexo 4.

operavam duas linhas) e uma frota que raramente ultrapassava 20 unidades. Muitas ainda possuíam lotações em sua frota, conforme pode ser atestado na tabela 7.1.

<b>Tabela 7.1 – Linha e Frota de algumas empresas de ônibus em 1964/65</b>			
Empresa	Linha(s)	Frota	
		Ônibus	Lotações
Auto-Viação Alpha S/A	616- Sta Alexandrina-Usina	00	20
Viação Campo Grande S/A	813- Bangu-Campo Grande	09	12
Auto-Viação Jabour	786- Camará-Marechal Hermes	05	15
Viação Madureira Candelária	355- Madureira-Candelária	00	13
Viação Andorinha	723- Cascadura-Guadalupe	00	06
Viação N.S. de Lourdes S/A	680 – Meier-Braz de Pina	03	18
Viação Rubanil Ltda	928- Madureira-Ramos	00	15
Auto-Viação Verdun S/A	225- Carioca-Verdun	00	34
Fonte: Arquivos da SMTU.			

Por ocasião desse levantamento, todas as empresas receberam também um ofício-circular do BTC, que revelava com clareza a estratégia gradativamente implantada pelo governo Lacerda de conduzir a transição dos lotações para o ônibus, ampliando a oferta de assentos nessa modalidade de transporte, de forma a dar conta do tráfego que deixaria de ser feito pelos bondes.

No ofício foram encaminhados uma série de questionamentos às empresas, tais como, saber se a empresa pretendia ou não operar com ônibus e, em caso positivo, qual o cronograma de substituição previsto, se ela tinha garagem e oficinas próprias, etc..

O passo final da política do Estado veio através da Portaria “N” Nº 5, de 16 de setembro de 1964. Nela são redefinidas as condições mínimas de operação para empresas de transportes coletivos, determinando inclusive a proibição da continuidade do uso de lotações. Alguns dias depois da publicação da Portaria, todas as empresas receberam a Circular 617/64 do BTC, com uma cópia em anexo da nova legislação e



demandando uma resposta quanto ao “compromisso de cumprí-la ou declaração de que não poderia fazê-lo”.

A nova exigência pegou de surpresa muitas empresas as quais, mesmo diante da evidência de que os lotações seriam substituídos pelos ônibus, acreditavam que o processo seria mais gradual. Algumas, como a Empresa de Lotações Estrela, chegou a encaminhar ofício ao Governador, afirmando ser impossível realizar imediatamente a transição por razões econômicas e financeiras pois alegava que a receita operacional não suportaria os investimentos necessários à aquisição de uma frota nova de ônibus. Afirmava, contudo, que desejava continuar operando uma linha circular de lotações no subúrbio, conforme entendimentos verbais com o presidente do BTC. O fato é que, possivelmente confrontada com a inevitabilidade da mudança, a empresa acabou substituindo sua frota por ônibus e passou a ser denominada Transportes Estrela S.A.

Com essa medida e a implementação do novo sistema de linhas de ônibus (com nova numeração) estavam lançadas as bases do sistema que até hoje vigora na cidade, que assumiu a primazia do transporte coletivo em toda a área urbana.

O governo atingiu assim seu objetivo de centralizar em suas mãos o domínio sobre este setor vital para o ciclo de reprodução do capital no espaço intra-urbano, na medida em que eliminou uma situação de extrema pulverização do sistema para outra na qual o número de interlocutores foi drasticamente reduzido, tornando possível exercer um controle muito mais eficaz.

Essa prática, no entanto, não parou aí, uma vez que o poder concedente continuou induzindo as empresas à concentração, como fica nítido através da edição do

decreto E 1.482, de 1967, que fixou a frota mínima das empresas de ônibus em 60 veículos.

O resultado prático dessa legislação foi deflagrar uma onda de fusões e aquisições entre as empresas, de modo a se adequarem à nova legislação. Na tabela 7.2 temos alguns exemplos que encontramos nos arquivos da SMTU.

<b>Tabela 7.2 – Aquisições de empresas de ônibus do Rio de Janeiro em 1967/68</b>			
Empresa vendida	Frota	Compradora(s)	Documento/Ano
Viação Vista Alegre	10	Amigos Leopoldinense	Circ.605 10/11/1967
Viação S. Sebastião	N.D.*	Auto-Viação Bangu S/A	Of. BTC 516/67
Transp. Coletivo Sta Cruz	09	Auto-Viação Jabour	Of. BTC 508/67
Transporte Vera Cruz S/A	16	Auto-Viação Jabour	Of. BTC 508/67
Viação Luar Ltda	N.D.*	Viação Madureira-Candelária	Of. BTC 613/67
Auto Viação Bandeira	18	Viação N.S. de Lourdes S/A	Of. BTC 391/67
Viação Castelineier S/A	15	Viação Novacap S/A	Of. BTC 495/67
Viação Almirante S/A	29	Viação Novacap S/A	Of. BTC 114/68
Transporte Rosane Ltda	40	Transportes Oriental S/A	Of. BTC 418/67
Viação Elizabeth S/A	46	Transportes Oriental S/A	Of. BTC 122/68
Auto Viação Kennedy S/A	N.D.	Viação Pavunense S/A	Of. BTC 231/67
Auto Viação Sofia Ltda	20	Viação Pavunense S/A	Of. BTC 627/68
Viação Encantado S/A	12	Viação Pavunense S/A	Of. BTC 642/68
Viação Leme S/A	23	Real Auto Ônibus	Of. BTC 160/68
Viação Cisiotar Ltda	20	Viação Redentor S/A	Of. BTC 436/67
Viação N. S <sup>a</sup> do Loreto S/A	26	Viação Redentor S/A	Of. BTC 436/67
Transportes N. S <sup>a</sup> da Glória S/A	N.D	Viação Rubanil Ltda	Of. BTC 522/67
Viação Coração de Maria S/A	19	Viação Santa Sofia Ltda	
Viação Brasília Ltda	22	Auto-Viação Verdun S/A	Of. BTC 102/68
Fonte: Arquivos da SMTU			* Não disponível

Nosso empresário entrevistado, o Sr. Acácio, lembra perfeitamente dessa época ao narrar o processo de crescimento da Viação Verdun após formar-se com sua linha original:

“Depois ela foi crescendo, conseguiu outras linhas. Mais tarde, não sei se foi em 66 ou 67, o governo obrigou as empresas a terem uma frota mínima de 60 ônibus. Aí nós compramos outras empresas menores para atingir esse total. E, a partir daí nós fomos em frente...”

Assim como a Verdun, outras empresas também “foram em frente” e, em 1968, a frota desse número menor de empresas maiores já estava em novo patamar, conforme atesta a tabela 7.3.

<b>Tabela 7.3 – Frota de algumas empresas de ônibus do Rio de Janeiro em 1967/68</b>			
Empresa	Ano	Frota	Linhas exploradas pela empresa
Viação Andorinha S/A	1968	63	742 – 777 – 725 - 960
Castelo Auto-ônibus S/A	1968	63	123 – 128 – 172 - 312
Transportes Catumbi S/A	1967	65	202 - 403 - 410
Transportes Choupal Ltda	1968	65	952 – 736 – 285
Viação Elite S/A	1968	62	107 – 336 – 346
Viação Estrela de Prata	1968	67	277 – 650 – 670 - 685
Auto Viação Paraense S/A	1968	71	484 – 274 – 126
Viação São Ricardo S/A	1967	75	257 – 263 - 269
Rodoviária A. Matias	1968	66	234 – 606 - 667
Viação Acari S/A	1968	70	688 – 299 – 254
Transportes América S/A	1966	62	373 – 374 – 943
Transportes Amigos Unidos	1967	100	6 linhas na Zona Sul
Auto Diesel S/A	1968	89	378 – 384 – 908
Auto Viação Bangu S/A	1967	60	744 – 745 - 746
Viação Forte S/A	1968	70	346 – 349 – 350 – 661 – 662
Viação Campo Grande S/A	1968	69	786 – 815 – 846 – 392 – 393
Transportes Estrela Ltda	1968	60	260 – 651 – 652 - 678
Viação Ideal S/A	1968	61	324 – 326 – 696
Auto Viação Jabour Ltda	1968	85	12 linhas na zona oeste, exceto a 918 p/Bonsuc.
Transportes Mosa S/A	1968	60	157 – 164 – 334 – 942
Viação N.S. de Lourdes S/A	1968	70	136 – 661 – 662 – 679 – 622
Viação Novacap S/A	1968	84	284 – 624 – 723 – 916 – 917
Transportes Oriental S/A	1968	93	397 – 398 – 689 – 784 – 812
Viação Redentor S/A	1967	88	266 – 267 – 636 – 748 – 766 (setembro)
Viação Rubanil Ltda	1968	61	625 – 928 – 900
Transportes São Silvestre S/A	1968	60	571 – 572 - 247
Auto-Viação Verdun S/A	1968	62	217 – 409 - 422
Transportes Vila Isabel S/A	1968	65	222 - 433 – 438
Auto-Viação Tijuca S/A	1967	50	220 – 221 – 232
Auto Viação Três Amigos S/A	1968	56	712 – 721 - 676
Viação Santa Sofia Ltda	1968	42	821- 822 - 828 – 830 – 839 - 841 - 858 – 859
Transportes Santa Maria Ltda	1968	52	249 - 747 – 749 – 761 - 762 – 763 - 764 – (set)
Real Auto Ônibus	1968	58	121 – 127 – 226
Viação Pavunense S/A	1968	45	779 – 896 – 793 - 732 (outubro)
Transportes Estrela Azul S/A	1968	55	464 – 434
Caprichosa Auto-Ônibus Ltda	1968	59	905 – 774 – 940 – 661 – 662 (outubro)
Viação Meier S/A	1968	55	272 – 442

Fonte: Arquivos da SMTU

Podemos perceber a existência de algumas empresas que no ano de 1968 ainda não atingiam o número mínimo de 60 veículos, o que sugere uma certa complacência da autoridade pública com as dificuldades para o cumprimento imediato do decreto, principalmente no tocante às empresas com atuação na zona rural e subúrbios mais distantes. De qualquer forma, a concentração ocorreu pois a frota média aumentou e o número de linhas por empresa também.

Muito interessante, e digno de uma investigação específica, foi a percepção de algumas práticas espaciais das empresas de ônibus, inclusive nesse momento de concentração compulsória. Muitas empresas requeriam suas linhas e compravam concorrentes, sempre procurando conquistar ou manter o monopólio (às vezes um duopólio) de atuação em uma certa área da cidade.

Houve vários casos de empresas que adquiriram outras que operavam linhas fora de sua área operacional as quais, mais tarde, foram permutadas, ou simplesmente vendidas, para outras empresas. Apesar de não ter sido alvo de nossa análise, foi possível perceber nos arquivos da SMTU uma atuação consciente das empresas em termos de gestão do seu espaço de atuação, freqüentemente agindo de forma que sugeria uma articulação entre os empresários.

Ao ser indagado se era comum os empresários negociarem entre si as linhas concedidas por questões de conveniência tais como proximidade da garagem da empresa e das outras linhas exploradas por ela, o Sr. Acácio respondeu-nos de forma lacônica porém afirmativa: “Era”.

Em 1981, um outro decreto, o 3.239, promoveu nova rodada de concentração ao redefinir o número mínimo em 120 veículos.

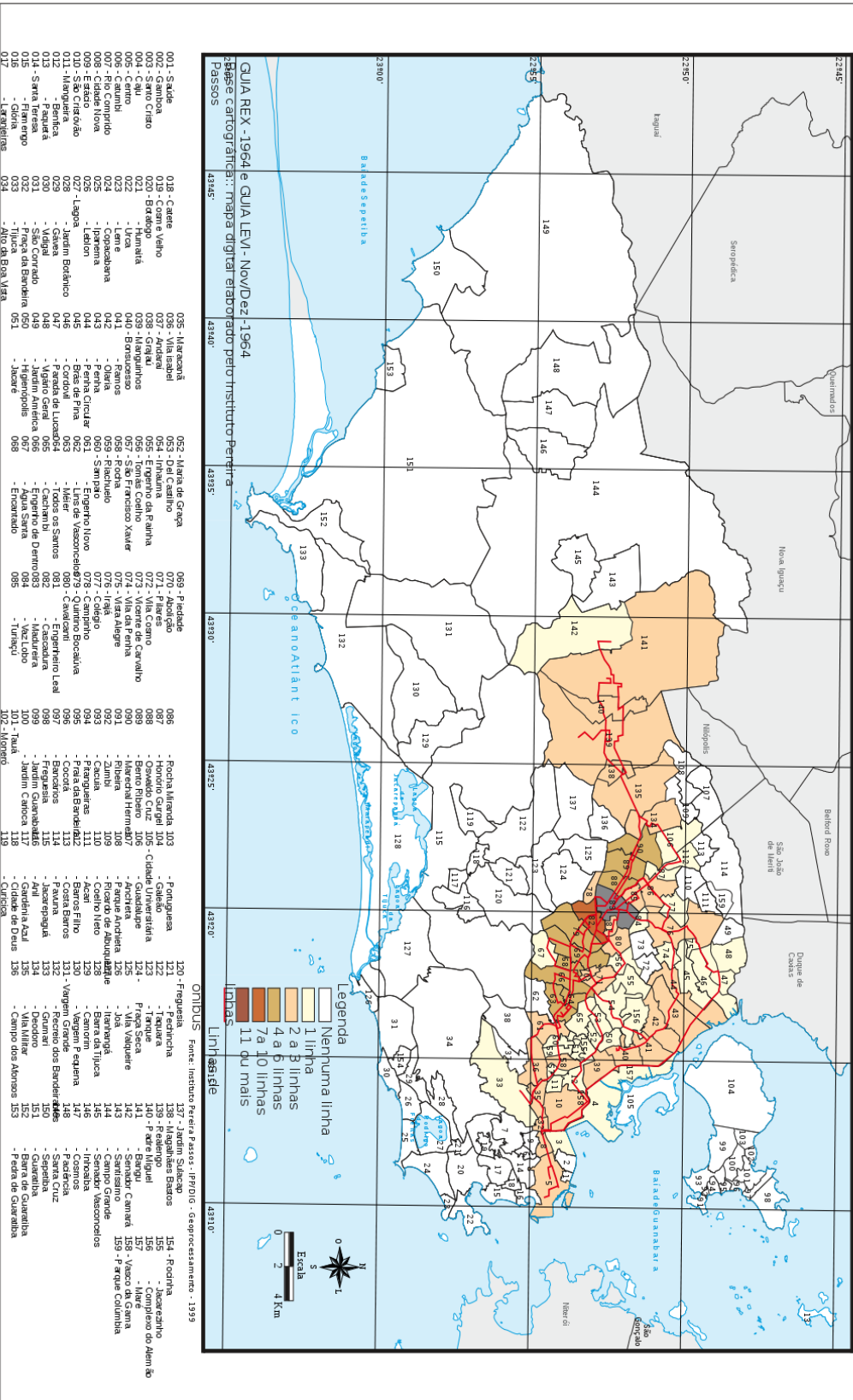
### **7.3.3 – Madureira: expressão das renovadas centralidades proporcionadas pela transição para o transporte coletivo rodoviário na cidade do Rio de Janeiro**

Ao contrário da série histórica quinquenal que fizemos até este ponto do trabalho, optamos por fazer um comparativo entre a rede de linhas de ônibus focada em Madureira em 1964 (dados de 1963), ano que antecede a implantação do novo sistema de ônibus na cidade, e o ano de 1966 (dados de 1965) captando o momento imediatamente subsequente àquela mudança. Para captar a consolidação do processo incluímos ainda um mapa com os dados de 1970.

No mapa 7.2 (1964), vemos o alcance espacial do transporte por ônibus a partir de Madureira continuava a crescer. Mais uma vez isso não se deu pelo aumento do número de linhas, até porque, como já vimos, a legislação vinha limitando o surgimento de novas linhas em função das críticas à expansão não-planejada do sistema. De fato, se é verdade que Madureira continuava sendo servida, em 1964, por dez linhas de ônibus e lotações (mesmo número de 1960), também é verdade que o total de linhas da cidade também não se alterou (104 em 1960 e 103 em 1964).

Contudo, o número de bairros atendidos pela rede focada em Madureira passou para 71 (eram 60 em 1960). A conectividade aumentou sobretudo na área da Leopoldina, onde novos bairros (9) foram acrescentados à rede e alguns que só possuíam uma linha para ligá-los a Madureira passaram a contar com duas linhas.

# Mapa 7.2 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1964



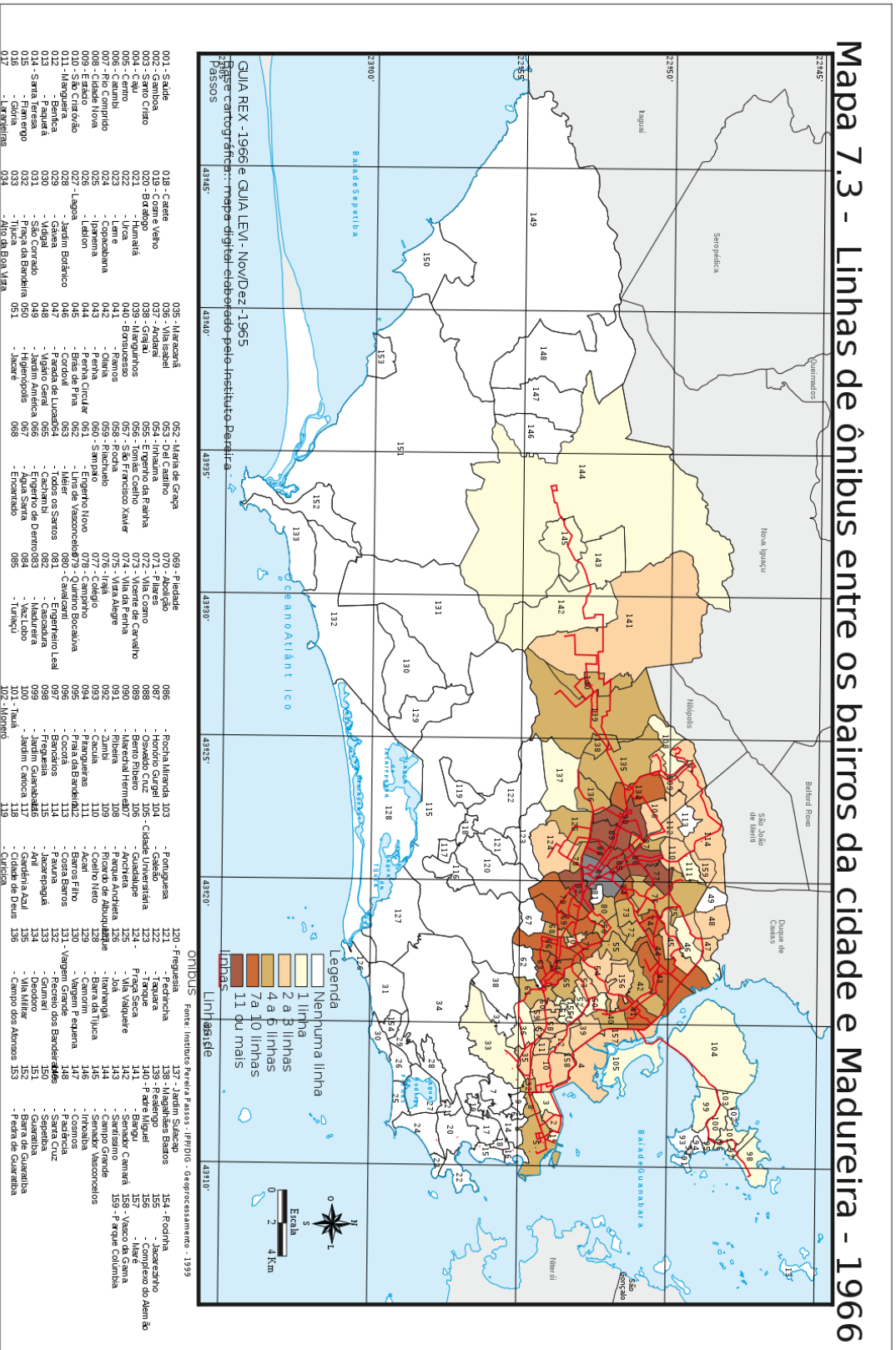
Mas é no mapa 7.3 que visualizamos como foi repentina a reorganização do sistema rodoviário urbano na cidade do Rio de Janeiro. O número de linhas sai de 10 para 32, um aumento de 220%, incremento muito maior do que o verificado no conjunto da cidade cujo total de linhas evoluiu de 103 para 228 (121% de aumento).

O número de bairros que faziam parte da rede também subiu de forma significativa, atingindo o patamar de 96 bairros, quase dois terços do total da cidade. O espaço da cidade alcançado pelo sistema continuou excluindo toda a Zona Sul, a qual nunca (até a data referente ao mapa) contou com qualquer linha com itinerário que incluísse o subcentro suburbano. Isso mesmo no momento em que os ônibus tornam-se o grande elemento de integração dos fluxos de passageiros na cidade. A nosso ver isso demonstra a pequena expressão das viagens entre Madureira e Zona Sul, uma vez que a população desta região da cidade praticamente não recorria ao subcentro da Central e vice-versa.

A Baixada de Jacarepaguá, outra grande região ausente na rede de 1966, é um caso a parte pois, como já dissemos no capítulo VI, a população desta região possuía acesso a Madureira através das linhas com ponto terminal em Cascadura, o que explica o número expressivo de consumidores desta área que fazia suas compras em Madureira, conforme aparece no trabalho de BOTELHO e CARDOSO.

Feitas estas ressalvas, todo o restante da cidade, praticamente sem exceção estava diretamente ligada a Madureira por uma ou, na maioria dos casos, mais linhas. Do Centro a Campo Grande, incluindo quase todos os bairros suburbanos e a Ilha do Governador, a rede de coletivos rodoviários disponibilizou aos moradores desta porção da cidade um leque de opções de deslocamentos muito maior do que jamais foi possível com o transporte sobre trilhos.

Mapa 7.3 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1966





Contudo, mais do que o aumento da abrangência da rede no ano de 1966 (por si só extremamente significativa), o que mais desperta a nossa atenção é o aumento da intensidade das conexões, a qual pode ser captada pelo número de linhas de ônibus entre as diferentes localidades da cidade e o centro regional de Madureira.

Enquanto em 1964 apenas uma dezena de bairros contava com mais de 3 linhas, em 1966 encontramos 7 bairros com 11 ou mais linhas para Madureira, 12 com 7 a 10 linhas e 22 bairros com 4 a 6 linhas. Os bairros da Central entre Deodoro e o Meier continuaram sendo os mais conectados à nossa área de estudo, assim como alguns bairros da Leopoldina (especialmente Penha, Vila da Penha, Penha Circular e Ramos). Os bairros da Zona Oeste até Bangu reforçaram as ligações com o foco da rede, a maioria passando a contar com 4 linhas. Mesmo no tipo de deslocamento no qual o trem é mais adequado, o pendular para a Área Central, os ônibus ampliaram sua atuação passando a oferecer cinco linhas contra três em 1960.

Na vasta área suburbana situada entre a Linha Tronco e a Leopoldina, dezenas de bairros tiveram suas ligações ampliadas ou passaram a ter acesso direto com Madureira, inclusive o amplo arco suburbano limítrofe com a Baixada Fluminense, o qual havia sido urbanizado apenas a partir da década anterior.

Se levarmos em consideração que o número de ônibus na frota das empresas que fazem parte da rede cresceu de forma também acentuada, torna-se irrefutável a afirmação de que o deslocamento para o subcentro de Madureira passa a ser majoritariamente realizado por ônibus. A tabela 7.4 nos dá uma idéia do número de ônibus nas linhas que atendiam ao Bairro em questão nessa época.

<b>Tabela 7.4 – Frota das linhas que serviam a Madureira no período 1968</b>		
Linha	Empresa	Frota
952- Penha-Praça Seca	Transporte Choupal Ltda	22
650- Engenho Novo-Marechal Hermes	Viação Estrela de Prata	15
670- Meier-Madureira	Viação Estrela de Prata	12
685- Meier-Coelho Neto	Viação Estrela de Prata	18
638- Saens Pena-Marechal Hermes	Viação Suburbana	42
908- Bonsucesso-Guadalupe	Auto-Diesel S/A	22
347- Tiradentes-Vaz Lobo	Federal Auto-Ônibus	30
940- Ramos-Madureira	Caprichosa Auto-Ônibus Ltda	11
918- Bonsucesso-Bangu	Auto-Viação Jabour	18
689- Meier-Campo Grande	Transportes Oriental S/A	37
779- Madureira-Pavuna	Viação Pavunense S/A	17
781- Cascadura-M.Hermes (Via P.Seca)	Viação Pavunense S/A	07
782- Cascadura-M.Hermes (Via R. Miranda)	Viação Pavunense S/A	07
896- Inhaúma-Acari	Viação Pavunense S/A	20
732- Cascadura-Pavuna	Viação Pavunense S/A	12
327- São Francisco-Madureira	Auto Viação Caju	30
928- Madureira-Ramos	Viação Rubanil Ltda	23
763- Madureira- Santa Maria	Transportes Santa Maria Ltda	06
764- Madureira-Pau da Fome	Transportes Santa Maria Ltda	08
676- Meier-Penha	Auto Viação Três Amigos S/A	16
Média 1968		18,65

Fonte: Arquivos da SMTU

O ano escolhido foi o de 1968 pois foi aquele para o qual encontramos um maior número de levantamentos das frotas das empresas nos arquivos consultados. Fica constatado que o quantitativo de cerca de 18 veículos por linha é bastante expressivo, mesmo quando comparado ao verificado em linhas de outras áreas da cidade, o que significa um volume muito expressivo de passageiros transportados.

Infelizmente, os registros mais antigos da SMTU, referentes ao total de passageiros transportado por linha/ano, são do ano de 1978, o que impossibilitou um comparativo direto com o total de passageiros desembarcados nas estações de Madureira e Magno. Mesmo se tais dados existissem, a peculiaridade do transporte por ônibus tornaria impossível (sem um levantamento de campo) discriminar, dentre os

passageiros que embarcaram em uma dada linha que passa por Madureira, aqueles que efetivamente dirigiram-se ao bairro e os que não o fizeram. Dessa forma, o que temos são variáveis *proxi*, que nos auxiliam a dimensionar o movimento do transporte por ônibus.

Apesar desta limitação, podemos realizar um exercício matemático de estimativa do volume total de passageiros na rede de ônibus que servia à Madureira na segunda metade da década de 1960. O ponto de partida para esse cálculo foi um “Levantamento de horário e quantidade de Passageiros”, efetuado pelo BTC no dia 13/06/1967 (uma terça-feira) na linha 721, Cascadura-Vila Cruzeiro, passando por Madureira. Neste minucioso escrutínio, realizado no horário das 6:00 às 24:00 h, foi aferido o total de passageiros em cada ônibus da linha durante o dia. A totalização dos números apontou um montante de 7.490 passageiros transportados em uma frota operante de 19 ônibus. Isso nos dá uma média de 394 passageiros por ônibus/dia nessa linha.

Sabemos que a totalização para apenas uma linha é uma amostragem muito reduzida das 32 linhas da rede existente em 1966. Porém, se quisermos usar este número como representativo do movimento médio das demais, somente para termos noção da dimensão dos fluxos na rede, podemos utilizar o número médio de veículos por linha que passava em Madureira extraído da tabela 7.4 (número altamente fidedigno por abarcar a média de 20 linhas) para estimarmos o movimento diário de passageiros no conjunto da rede.

Multiplicando a média diária de 394 passageiros por ônibus/dia da linha 721 pela média de 18,65 veículos por linha, teremos um total médio de 7.348

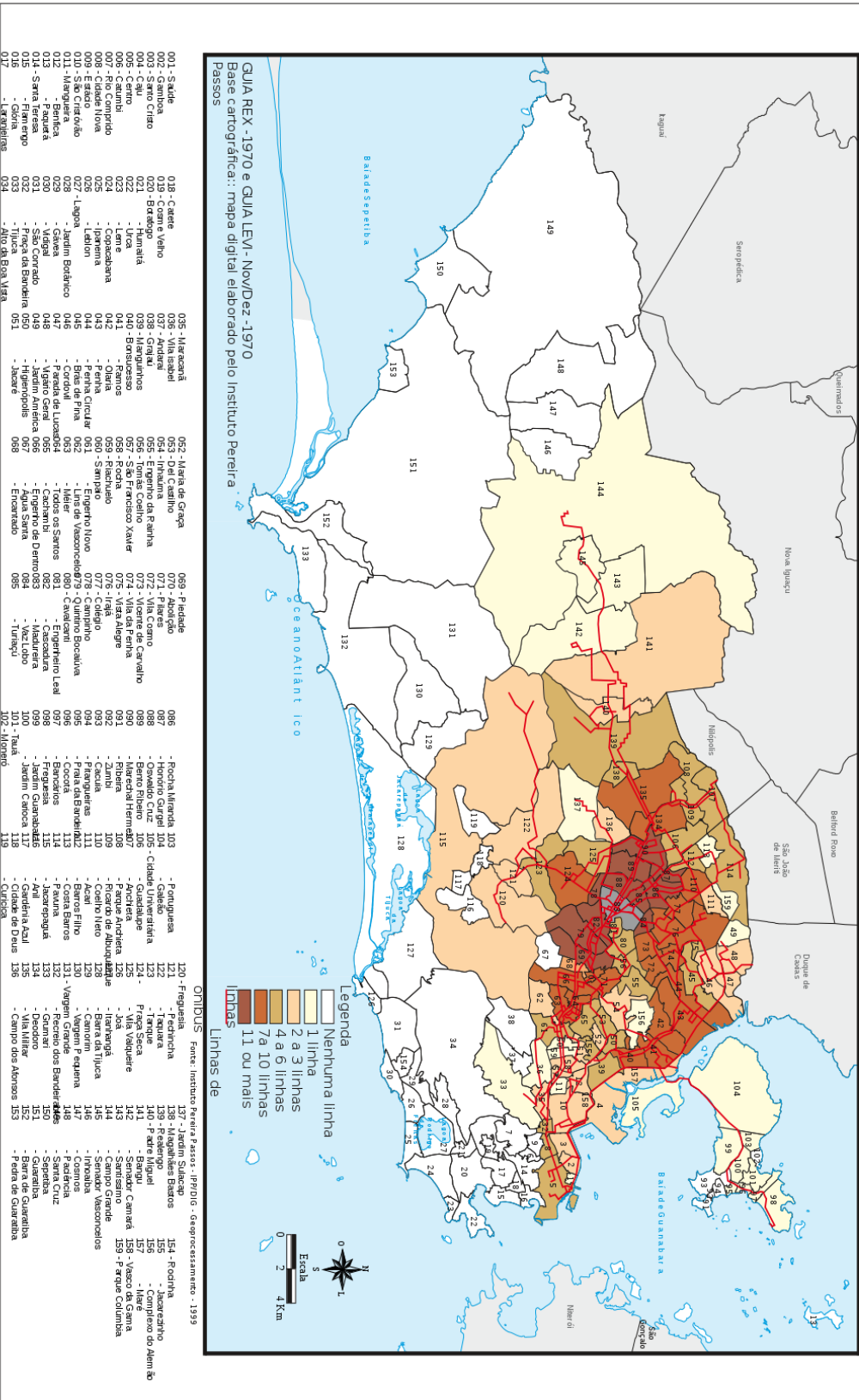
passageiros transportados por linha. Multiplicando-se pelo total de 32 linhas, teríamos um movimento diário para a rede de 235.139 pessoas.

Para fazer uma projeção mensal, poderíamos multiplicar este número por 26, considerando assim um mês típico de 30 dias e desconsiderando os domingos, dia de ínfimo movimento em Madureira. O sábado, por outro lado, deve, ao nosso ver, ser contado como um dia normal da semana, uma vez que o comércio funciona em regime de meio expediente, mantendo assim a necessidade de fluxos pendulares de trabalhadores para o bairro, além de ser um dia de grande movimento de compras. Teríamos assim 6.113.619 passageiros transportados ao mês, número que extrapolado para o ano alcançaria 73.363.430 pessoas.

Não seria apropriado comparar esse quantitativo com o número de passageiros desembarcados nas estações de Magno e Madureira, uma vez que, mesmo se dispuséssemos de dados precisos para o movimento de cada linha, seria impossível saber quem saltou do ônibus em Madureira e quem utilizou as linhas para outros deslocamentos. A despeito disso, não deixa de ser significativo o fato de que o conjunto das quatro ferrovias suburbanas do Rio de Janeiro transportou, em 1967, 189 milhões de passageiros. Ou seja, na hipótese de nossos dados serem representativos, apenas a rede de ônibus que passava por Madureira (cujo número de linhas representava apenas 14% do total da cidade) movimentava naquele ano 39% do movimento total da rede ferroviária da cidade.

A magnitude da rede continua crescendo de forma significativa ao longo dos anos 60 e em 1970, o mapa 7.4 não deixa dúvidas quanto ao papel crucial do transporte coletivo rodoviário para a centralidade do subcentro de Madureira.

Mapa 7.4 - Linhas de ônibus entre os bairros da cidade e Madureira - 1970



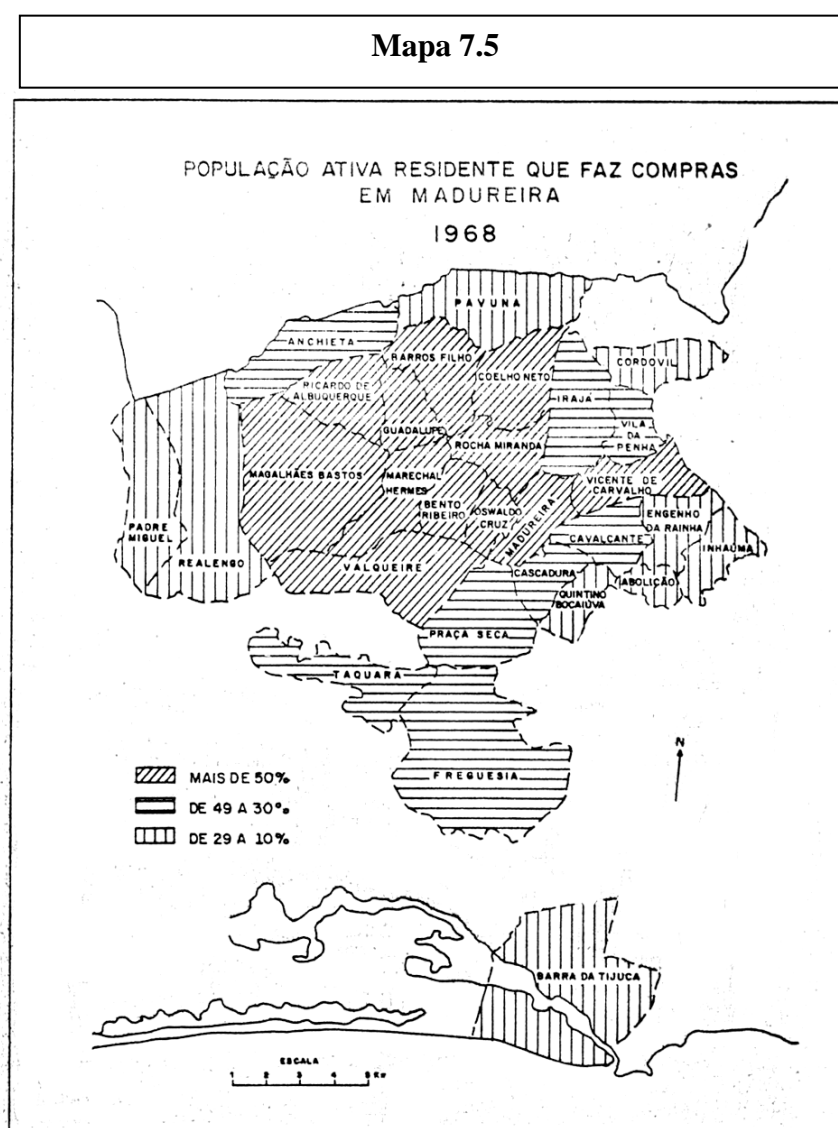
Com 43 linhas, e passando a abarcar um conjunto de 106 bairros, a rede centrada em Madureira praticamente só deixa de fora a Zona Sul e o extremo oeste do município. O número de bairros com ligações extremamente intensas com Madureira (11 ou mais linhas) sobe para onze. Aqueles servidos por um total de 7 a 10 linhas passam a ser de dezenove. De forma geral, só os bairros situados na periferia da rede e nas proximidades de subcentros como Copacabana e Saenz Peña e Campo Grande, encontram-se pouco ligados ao bairro (apenas uma linha).

Os trabalhos acerca da área de influência do centro funcional de Madureira realizados por SILVA (1974) e CASTRO (1975) e o de DUARTE (1974) versando sobre o conjunto dos centros funcionais da cidade do Rio de Janeiro, indicam uma forte correspondência entre a área de influência do subcentro em tela e os bairros mais intensamente conectados a ele por linhas de ônibus. É importante destacar que, nos três trabalhos, os dados referentes ao percentual de consumidores que efetuam suas compras em Madureira foram obtidos a partir do mesmo levantamento realizado pelo IBGE, em 1968.

Observando o mapa 7.5, notamos que a área de influência do centro regional de Madureira, apesar de muito extensa, foi restringida pela concorrência de outros subcentros que, mesmo sem a magnitude daquele centro funcional, possuíam a vantagem da proximidade.

Antes de efetuar uma comparação entre os mapas 7.4 e 7.5 é oportuno lembrar que o mapa com o número de linhas por bairros acaba refletindo também a estratégia das empresas de transporte de interconectar, em um mesmo itinerário, dois ou mais subcentros, tornando maior o movimento de passageiros. Assim, é natural que eixos rodoviários de Madureira para Meier, Penha e, em menor escala, Bangu, acabem

sendo servidos por um número expressivo de linhas. Isso significa que não deveríamos esperar que todo e qualquer bairro com elevado número de linhas para Madureira necessariamente figuraria na área de influência do subcentro. Parte do trajeto dessas linhas atende a fluxos direcionados a outros centros funcionais.



Fonte: CASTRO (1975).

Feita essa ressalva, o comparativo entre os dois fornece algumas informações interessantes.

Em primeiro lugar, a área polarizada pelo centro funcional de Madureira espalha-se em direção à porção norte da zona suburbana, em função da concorrência de outros subcentros da cidade. Isto encontra correspondência com o mapa 7.4, na medida em que há uma certa congruência entre a área mais geral de influência do bairro e as localidades servidas por um maior número de linhas com trajeto passando em Madureira. De fato, o número de linhas por bairro vai diminuindo em direção ao sul do município e só não é menor em função das conexões de nossa área de estudo com a Área Central da cidade, o que faz com que determinadas localidades que praticamente não registram fluxos de compradores para Madureira sejam atravessadas por alguns itinerários da rede do mapa 7.4 (destinadas a dar conta dos fluxos pendulares para o Centro).

Uma segunda observação refere-se aos bairros de influência direta de Madureira (com mais de 50% de população que realiza compras no centro funcional). Ainda que a divisão em distritos censitários seja diferente da moderna divisão por bairros que adotamos, é possível encontrar grande correspondência entre as localidades com maior proporção de consumidores que afluem ao subcentro em análise e aquelas servidas por um número maior de linhas de ônibus.

Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro, Marechal Hermes, Rocha Miranda, Turiacú, Honório Gurgel e Vaz Lobo, todos dentro dessa área de influência mais direta, estão entre aqueles com conexão rodoviária muito elevada com Madureira, possuindo mais de 11 linhas de acesso ao bairro. Outras localidades dessa área de influência mais direta também são muito conectadas ao centro funcional em tela, como é o caso da Vila Militar (9 linhas), Deodoro (8), Coelho Neto (8), Vicente de Carvalho (7), Vila Cosmos (7), Barros Filho (5), Guadalupe (5) Ricardo de Albuquerque (5) e Vila Valqueire (5).



Entre as áreas de atuação atenuada (30 a 50%), é importante destacar aquelas localidades que, estando nessa classe, apresentam percentuais próximos de 50%, como é o caso de Irajá, Freguesia, Taquara, e Praça Seca. No primeiro caso, temos um bairro que sempre esteve na área de influência de Madureira em função da ligação pelas Estradas Marechal Rangel (atual Min. Edgar Romero) e Monsenhor Felix, a qual era servida por nada menos do que nove linhas diretas com o centro da rede. No caso das localidades na Baixada de Jacarepaguá, o número de linhas não expressa tanto a verdadeira conexão existente pois, como já dissemos, nesta região encontramos numerosas linhas com ponto final em Cascadura, as quais também serviam para dar acesso à Madureira. Ainda assim, se considerarmos, a ocupação de Jacarepaguá na época, veremos que o total de sete linhas para a Praça Seca e quatro para Tanque-Taquara não era um número desprezível. Note-se que nestes quatro bairros citados, o trem nunca possuiu qualquer papel para oferecer conectividade com o centro regional em análise.

Outros bairros nessa área de atuação atenuada também desfrutaram de muitas linhas de ônibus ligadas ao centro da rede do mapa 7.4, como seriam os casos de Cascadura (29 linhas) e Vila da Penha (8), ou pelo menos um número mediano de conexões, como em Cavalcanti e Engenheiro Leal (4) e Anchieta (4).

O caso de Cascadura é atípico em relação aos demais uma vez que, ao mesmo tempo que é um bairro vizinho de Madureira e passagem praticamente obrigatória das vias de comunicação para a Zona Oeste, Baixada de Jacarepaguá e subúrbios mais distantes da Central e Auxiliar, ainda era considerado em 1970, segundo DUARTE, como um subcentro de segunda categoria. Todavia a decadência deste centro

funcional já era antiga, conforme já pontuamos neste trabalho, e a maioria das linhas com ponto final no bairro atendiam, na verdade, às demandas do subcentro vizinho.

Os bairros de influência remota (10 a 29%), configuravam-se como verdadeiras localidades de sobreposição da área de influência de Madureira com outros subcentros da cidade ou mesmo fora dela. Exemplos seriam Realengo e Padre Miguel, já sofrendo a influência de Bangu, então um subcentro de 2ª categoria que, apesar de muito menos equipado do que Madureira, usufruía da maior proximidade dos dois bairros.

Quintino, Abolição, Pilares, Engenho da Rainha e Inhaúma, dividem a polarização entre Madureira e Meier, com maior incidência para este último. A boa conectividade dos três primeiros com Madureira é explicada pelas linhas com trajetos passando pelos dois subcentros mas que, no caso destes bairros, serviam para atender a fluxos mais intensos para o Meier do que para Madureira.

Note-se que os bairros da Leopoldina já se encontravam totalmente fora da área de influência madureirense em função da consolidação de subcentros como os da Penha, Ramos e Bonsucesso, o que explicava também a influência remota do centro funcional em análise sobre Cordovil, bairro ainda ligado a Madureira por seis linhas de ônibus.

Já a Pavuna, com 25% de moradores realizando compras em Madureira e 5 linhas para este bairro, também já reduzia sua dependência do grande centro funcional em função do desenvolvimento do comércio e serviços em S. J. de Meriti, mais limitado porém muito mais próximo.

### **7.3.4 – Algumas conclusões a respeito do sistema rodoviário de transporte coletivo do Rio de Janeiro dos anos de 1960 e a centralidade de Madureira**

Não há dúvida que a década de 1960 marca a conclusão da transição dos transportes na cidade do Rio de Janeiro em direção a um modelo rodoviário que não só estava em harmonia com os interesses hegemônicos da temporalidade daquele momento, como permitiu integrar as diferentes classes sociais em um sistema ao mesmo tempo único (rodoviário) e dual (transporte individual x transporte coletivo).

Se o transporte rodoviário (ônibus, carros e taxis) já inaugura a década transportando a maioria dos cariocas (54,56%) ele termina o período na condição de absoluta primazia (88,53%, sendo que 66,33% por ônibus), segundo os dados de BARAT.

A reprodução desse processo em Madureira fica evidenciado, a partir dos mapas 7.2, 7.3 e 7.4, os quais demonstram a rápida expansão do número de linhas e bairros servidos pela rede focada no bairro.

Assim, se é discutível (diante da ausência de dados conclusivos a respeito) se na segunda metade dos anos de 1950 o transporte rodoviário já havia se transformado no principal suporte dos fluxos para a localidade, parece-nos não haver dúvida de que a centralidade e a acessibilidade de Madureira nos anos de 1960 estava baseada nos pneus e não mais nos trilhos.

Considerando que o período ainda constitui um momento de formação e expansão do subcentro, torna-se inegável a relevância do transporte coletivo rodoviário na constituição de Madureira como lugar central.

## VIII – Conclusão

O percurso realizado neste trabalho aponta para um conjunto de conclusões que, no seu todo, guardam uma certa articulação entre si.

A primeira coisa que podemos ressaltar refere-se à confirmação do caráter diacrônico da centralidade de um certo ponto do espaço em função de fatores diversos, em especial a variabilidade da topologia e dos atributos técnicos da rede de circulação que continuamente define/redefine a acessibilidade àquele ponto.

O caso de Madureira demonstrou a afirmativa acima, na medida em que a localidade em questão ficava à margem dos pontos de maior conectividade com o restante da cidade no momento em que a circulação era presidida por um padrão baseado nos caminhos e estradas nos quais o transporte era fundado na tração animal. A implementação de uma nova rede técnica na segunda metade do século XIX não beneficiou, de início, o bairro de Madureira, o qual manteve-se em plano secundário, em termos de acessibilidade, em relação a Cascadura.

Apenas com algumas mudanças cruciais nos atributos topológicos da rede ferroviária carioca é que a centralidade/acessibilidade do bairro ganha novas dimensões. A extensão da rede para além de Cascadura, o início e intensificação do tráfego de passageiros e a abertura da Cia. Melhoramentos do Brasil (Ramal Auxiliar), implantando uma segunda estação em Madureira, compuseram um coletivo de fatores que viabilizaram a gradativa emergência desse bairro suburbano como lugar central de maior importância em uma vasta área do subúrbio carioca, cooptando grande parte do magnetismo anteriormente associado a Cascadura.

Ficou demonstrado, nesse momento de mudança de centralidade, que a hegemonia de uma nova rede técnica não significa a superação/eliminação das formas pretéritas de deslocamento, as quais inclusive podem atuar em sinergia com os novos meios de circulação reforçando sua eficácia. Tal foi o caso do sistema carroçável, que continuou valendo-se do sistema de estradas de chão existente no início do século XX para complementar as necessidades de viagens de pessoas e mercadorias que não poderiam ser realizadas pelo trem.

Além disso, novas redes de transporte, de caráter secundário para a circulação em nossa área de estudo, foram surgindo e atuando sincronicamente com a rede ferroviária, contribuindo para aumentar a acessibilidade à Madureira. Primeiramente, os bondes e, depois, os ônibus.

Claro está também que, conforme tivemos oportunidade de pontuar neste trabalho, juntamente com as mudanças na rede de transporte, outros fatores reforçaram a centralidade de Madureira, como é o caso da implantação e crescimento do Mercado Municipal (ainda que isso tivesse correlação com a questão da acessibilidade) e a sua situação em relação a áreas com diferentes níveis de urbanização na cidade de então.

Todo esse quadro, detalhado no capítulo IV, ajuda a explicar a gênese de Madureira enquanto lugar central e a sua constituição como subcentro regional, talvez já a partir da segunda metade da década de 30, mas, com segurança, a partir dos anos 40 do século XX. Até essa década, é incontestável a preponderância do transporte sobre trilhos, em particular por trem, nos fluxos de pessoas que recorriam à localidade em questão para servirem-se das atividades centrais de comércio e serviços ali sediadas. O transporte rodoviário, ainda que em expansão, era um mero coadjuvante dessa história.

Nessa época houve, inclusive, um reforço da primazia do transporte ferroviário para a porção da cidade da qual fazia parte Madureira, a partir de uma importante modificação de seus atributos técnicos, a eletrificação, e com a decisão política do governo populista de unificar as tarifas cobradas pelas passagens.

Todavia, o final dos anos de 1940 e a década seguinte assinalam um momento de transição nos transportes públicos na cidade, do qual o centro funcional em tela não poderia deixar de ser afetado.

O rápido declínio dos bondes e a degenerescência dos trens, paralelamente a uma política liberal de controle do transporte rodoviário, favoreceram a expansão desse modal que termina a década já como o mais importante da cidade, com cerca de 50% do movimento total de passageiros. Essa conta subdimensiona a verdadeira importância do sistema, na medida em que não considerava a participação dos lotações.

É evidente que esses números referentes ao conjunto da cidade do Rio de Janeiro não podem ser transplantados para Madureira, sob pena de cairmos na armadilha de transferir de um uma escala de análise para outra conclusões que são pertinentes a apenas uma delas. Acreditamos que a emergência do transporte rodoviário era mais intensa nas áreas não servidas pelo trem e nas quais o poder de comprar era mais elevado. Madureira, com a singularidade de contar com acesso a dois eixos ferroviários e atendendo a uma população de modesto poder aquisitivo, parece ter resistido um pouco mais à esta transição para o pneu.

Por outro lado, a evolução da rede de linhas de ônibus focada em Madureira no período entre 1949 e 1960, confirma o crescimento da importância dessa

modalidade de transporte, mesmo não incluindo a “explosão” dos lotações verificada no período.

Note-se que, conforme destacado no capítulo VI, os anos de 1950 marcam a consolidação de Madureira como centro funcional de primeira categoria na cidade do Rio de Janeiro, justamente o momento da transição em questão. Não nos foi possível obter dados que comprovassem estatisticamente que, nessa fase, o peso relativo dos transportes rodoviários na localidade já superasse os demais. Se isso ocorreu naquela década, o que é duvidoso, só seria cabível nos últimos anos da mesma, até porque, antes disso não houve queda no total de passageiros transportados por trens na cidade.

Por outro lado, acreditamos ter evidências suficientes para, no mínimo, afirmar que, no decênio em análise, o transporte coletivo rodoviário passou de um coadjuvante de mínima importância para a centralidade do bairro em questão para a situação de copartícipe importante no desenho dos fluxos com finalidades de compras e lazer no subcentro.

Se a década de 50 do século XX não nos permite asseverações contundentes, os anos 60 delimitam o momento incontestável no qual o transporte coletivo rodoviário assume a posição primaz na circulação da cidade e Madureira constitui um ótimo exemplo desse processo.

A configuração de Madureira como lugar central no Rio de Janeiro passa daquela época até os dias de hoje a estar associada aos ônibus. Ainda que a rede técnica que primeiro construiu essa condição nodal não tenha desaparecido, ela foi tornada secundária por um conjunto de fatores expostos ao longo desta dissertação. É



interessante perceber que a maioria destes fatores não têm relação com o caráter técnico das ferrovias. Ou seja, o trem não é um meio de transporte inviável ou irremediavelmente ultrapassado. Ao contrário, ele continua sendo a opção mais adequada para determinados deslocamentos, como demonstram os sistemas de metrô existentes em muitas cidades. Numerosos são os especialistas em transporte que denunciam o erro da escolha exclusivamente rodoviária feita em muitas cidades brasileiras e da qual o Rio é um exemplo extremo.

**Foto 8.1 - Madureira em 1971.** Fonte: Acervo Iconográfico do Jornal "Correio da Manhã" PH/FOT/5200. Arquivo Nacional.



O que aconteceu foi uma escolha tomada pelo aparelho decisional governamental, com um certo apoio da população, conforme discorreremos no capítulo VII. Para essa escolha numerosos fatores não-técnicos tiveram peso, mas o fato concreto é que ela afetou profundamente as possibilidades de circulação no interior da urbe (re)definindo centralidades e acessibilidades e o caso de Madureira comprova este processo.

Dessa forma, não há dúvida que ao final dos anos de 1960, o crescimento do centro funcional em questão não teria ocorrido sem a rede de transporte rodoviário e o trem é substituído pelo ônibus, conforme ilustrado na foto 8.1.

## **Documentação:**

### **1.1) Publicações oficiais**

IBGE – Recenseamento Geral do Brasil – 1940 – Série Regional – Parte XVI – Distrito Federal. Censo Demográfico.

IBGE – Censo Comercial e dos Serviços de 1960. ES-RJ-GB. Série Regional, Vol. IV, Tomo VII.

IBGE – Censo Demográfico de 1960 – Guanabara - Série Regional, Vol I, Tomo XII.

ESTADO DA GUANABARA – Legislação do Estado da Guanabara – 1961/1966 - Biblioteca da ALERJ.

PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL – Legislação do Distrito Federal – 1950/1959 – Biblioteca da ALERJ.

### **1.2) Jornais e Revistas**

Mercadão News – Nº 30 – Ano III – Outubro de 1999

Mercadão News – Nº 31 – Ano III – Novembro de 1999

O GLOBO - Agência de Pesquisa O GLOBO

O Suburbano – Ano XXVI – Nº: 1252 – 15 de outubro de 1940 – Biblioteca Nacional.

Revista Rio Ilustrado – 1937 – Edição especial: Madureira – A Cidade que Surge. 200 pp.

Revista Rio Ilustrado – 1938. 152 pp.

### **1.3) Outras Publicações**

Almanaque Suburbano – 1941 – Ano I , Nº 1. Org.: Henrique Dias da Cruz e Octávio Guimarães. Biblioteca Nacional.

Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda. – Concessões – Tramways – Outubro/1941. 841p.

Cia. de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro, Ltda. – Concessões – Auto-Onibus – Outubro/1940. 198p.

Guia Rex – Ed. Carioca – 1941 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04,01

Guia Rex – Ed. Carioca – 1945 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04, 04

Guia Rex – Ed. Carioca – 1949 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04, 05

Guia Rex – Ed. Carioca – 1955 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04, 06

Guia Rex – Ed. Carioca – 1964 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04, 13

Guia Rex – Ed. Carioca – 1966 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04, 15

Guia Rex – Ed. Carioca – 1970 – Biblioteca Nacional. Cod. 1-378, 04, 19

Guia Levi – 1940 - Biblioteca Nacional. AGO-DEZ. Cod. 2-224,01,08

Guia Levi – 1945 - Biblioteca Nacional. OUT-DEZ. Cod. 2-220,03,04

Guia Levi – 1950 - Biblioteca Nacional. OUT-DEZ. Cod. 2-221,03,06

Guia Levi – 1955 - Biblioteca Nacional. OUT-DEZ. Cod. 2-222,03,11

Guia Levi – 1960 - Biblioteca Nacional. NOV-DEZ. Cod. 2-224,03,09

Guia Levi – 1965 - Biblioteca Nacional. NOV-DEZ. Cod. 2-220,04,11

Guia Levi – 1970 - Biblioteca Nacional. NOV-DEZ. Cod. 2-224,04,01

Mapa portátil e guia de ruas do Rio de Janeiro e seus subúrbios por Eugeni Gutman – 1949

#### **1.4) Documentos em arquivo**

Arquivos da SMTU – Secretaria Municipal de Transportes Urbanos

Acervo iconográfico da NTU – Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos

## BIBLIOGRAFIA

- **ABREU, Maurício de A.** Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, IPLAN/ZAHAR, 1987. 147p.
- \_\_\_\_\_ A perifeira de ontem: o processo de construção do espaço suburbano no Rio de Janeiro (1870-1930). Espaço e Debates, 21, 1987b.
- \_\_\_\_\_ O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação - Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 56 (1/4): 21-122, jan./dez. 1994.
- \_\_\_\_\_ Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. Mim., 1999.
- **ALONSO, William.** Location and Land Use. Cambridge, Harvard University Press, 1964.
- \_\_\_\_\_ A Theory of the Urban Land Market. In: Internal Structure of the City, Toronto, Oxford Press, 1971, 361-367.
- **BAHIANA, Luis C.C.** Agentes Modeladores e Uso do Solo Urbano. In: Anais da AGB, vol. XIX. São Paulo, Ed. Promocional, 1978.
- **BARAT, Josef.** Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo de caso no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975. 291p.
- \_\_\_\_\_. Transporte e Ecologia. Revista de Administração Municipal. Ano XX, nº 11. Rio de Janeiro, jul./ago., 1973, pp.19-34.
- **BENÉVOLO, Leonardo.** História da Cidade. São Paulo, Perspectiva, 1999, 728p.
- **BERNARDES, Lysia M. C.** As grandes vias de comunicação do setor ocidental da baixada da Guanabara, nos primeiros séculos de colonização. In: Rio de Janeiro Cidade e Região, Bernardes, Lysia M. C. e Soares, M<sup>a</sup> T. S.. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1987 (1961a), 31-41.
- \_\_\_\_\_ Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro. In: Rio de Janeiro Cidade e Região, Bernardes, Lysia M. C. e Soares, M<sup>a</sup> T. S.. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1987 (1961b), 81-104.
- \_\_\_\_\_ Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. In: Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro. Maurício Abreu (org.). Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992 (1962), 37-53.

- \_\_\_\_\_ Deslocamentos diários de população – A circulação. In: Curso de Geografia da Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE, 1968a, p. 155-169.
- \_\_\_\_\_ A faixa suburbana. Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro. In: Rio de Janeiro Cidade e Região, Bernardes, Lysia M. C. e Soares, M<sup>a</sup> T. S.. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1987 (1968b), 147-159.
- **BERRY, B. J. L.** General Features of Urban Commercial Structure. In: Internal Structure of the City. Toronto, Oxford Press, 1971, 361-367.
- **BEY, Joana M<sup>a</sup> P., PONS, Joana M<sup>a</sup> Segui.** Geografía de redes y sistemas de transporte. Madrid, Ed Sintesis, 1991, 170 p.
- **BLUMENFELD, Hans.** Transportation in the Modern Metropolis. In: Internal Structure of the City. Toronto, Oxford Press, 1971, 231-239,
- **BOAL, Frederick W.** Technology and Urban Form. In: A Geography of Urban Places. Toronto, Methuen Publications, 1970, 73-80. Reimpressão de Journal of Geography (April, 1968).
- **BOAL, F. W. & JOHNSON, D. B.** The Functions of Retail and Service Establishments on Commercial Ribbons. In: Internal Structure of the City. Toronto, Oxford Press, 1971, 368-379.
- **BOTELHO, M. E. T. & CARDOSO, M. F. T.** Madureira: Tentativa de Determinação da Área de Influência de um Subcentro da Metrópole Carioca. In: Boletim Carioca de Geografia, AGB, Seção Regional do Rio de Janeiro, 1965/66, ano XVII, 31-48.
- **BOTTOMORE, Tom B. (org.)** Dicionário do Pensamento Marxista. Rio de Janeiro, Zahar, 1997. 454p.
- **CAPEL, Horácio.** Filosofía y Ciencia en la Geografía Contemporánea. Barcelona, Barcanova, 1981. 509p.
- **CARDOSO, M<sup>a</sup> Francisca.** O crescimento do aglomerado. In: Curso de Geografia da Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE, 1968, p. 15-26.
- **CASTELLS, Manuel.** A Questão Urbana. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2000. 590p.
- **CASTRO, Iná Elias de.** O Problema da Escala. In: Geografia: Conceitos e Temas (org. Castro, Gomes e Correa). Rio de Janeiro, Bertrand, 1996. p. 117-140.
- \_\_\_\_\_ Análise Funcional do Subcentro de Madureira. In: Leituras em Organização Espacial, COPPE/UFRJ, set/1975.
- **CAVALCANTI, Jerônimo.** Geografia urbana e sua influência sobre o tráfego. Rio de Janeiro, Revista Brasileira de Geografia, RJ, v3, (3), pp495-532, jul/set 1941b.

- **COLBY, Charles C.** Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography. *Annals of the Association of American Geographers*, 23(1). 1933. Reimpresso em: Readings in Urban Geography. Chicago, The University of Chicago Press, 1967.
- **COOLEY, C.H.** The Theory of Transportation, reimpresso em Transportation Geography: An Overview. Hurst, Michael E. Eliot (org.). New York, McGraw-Hill Book Company, 1974, pp.15-28. Originalmente publicado no *American Economic Association*, vol. IX, nº3, May 1894.
- **CORRÊA, Magalhães.** O Sertão Carioca. Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Coleção Memória do Rio, 1978 (1936).
- **CORRÊA, Roberto Lobato.** Processos espaciais e a cidade. In: Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro, Bertrand, 1997, 302p.
- **CRUZ, Henrique Dias da.** Os subúrbios cariocas no regime do Estado Novo. Rio de Janeiro, D.I.P, 1942.
- **DYCKMAN, John W.** Transporte Urbano. In: Cidades: a urbanização da humanidade (Davis, et alii). Rio de Janeiro, Zahar, 1977.221p. 1ª edição 1965.
- **DUARTE, H. S. B.** A Cidade do Rio de Janeiro: Descentralização das Atividades Terciárias – Os Centros Funcionais. In: Revista Brasileira de Geografia, 35(1), 1974, 53-98.
- **DUNLOP, Charles.** Os meios de transporte no Rio antigo. Rio de Janeiro, Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.
- \_\_\_\_\_ . O Rio antigo. Rio de Janeiro, Rio Antigo, 1963. 3v.
- **DURÁN, Ramon F.** Transporte, Espacio Y Capital. Madrid, Editorial Nuestra Cultura, 1980. 107p.
- **ERTHAL, Rui.** Organização espacial das atividades terciárias em Niterói. Dissertação de Mestrado, PPGG-UFRJ, 1980.
- **FERNANDES, Nelson da N.** O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1945). Dissertação de Mestrado, PPGG-UFRJ, 1995.
- **FERRAZ, Antonio C.P., MACÊDO, Márcia H. e SILVA, Néilson R. da.** Em que medida os padrões urbanos influenciam os tempos de viagem por transporte coletivo. Revista de Administração Municipal, Rio de Janeiro, v.41, n.212, p.73-80, jul/set 1994.
- **FREIRE, Américo O.G.** Empresas e empresários de ônibus na cidade do Rio de Janeiro: A política municipal, a Viação Excelsior e os “Faiscadores” do transporte coletivo (1906-1948). Dissertação de Mestrado em História, IFCS-UFRJ, 1992.

- **GARRISON, William L.** Connectivity of the Interstate Highway System. In: Spatial Analysis. Edited by Brian Berry and Duane F. Marble. New Jersey, Prentice-Hall Inc Englewood Cliffs, 1968.
- **GAWRYSZEWSKI, Alberto.** Transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro (DF) – 1945/50. In: Anais do VII Encontro Regional da ANPUH, 1995, pp. 204-207.
- **GEIGER, Pedro P.** Importância do comércio e dos serviços. In: Curso de Geografia da Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE, 1968, p. 143.154.
- **GERSON, Brasil.** História das Ruas do Rio. Rio de Janeiro, Lacerda, 2000. 513p.
- **GOMES, Paulo César da C.** Geografia e Modernidade. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1996. 366p.
- **GOTTDIENER, Mark.** A produção social do espaço urbano. São Paulo, Edusp, 1997. 310p.
- **HARNECKER, Marta.** Os Conceitos Elementares do Materialismo Histórico. São Paulo, Global, 1983. 296p.
- **HAROUEL, Jean-Louis.** História do Urbanismo. Campinas, Papirus, 1998. 150p.
- **HARVEY, David** A condição pós-moderna. São Paulo, Loyola, 1992. 349p.
- **HEILBRONER, Robert L.** A formação da sociedade econômica. Rio de Janeiro, Zahar, 1979, 366p.
- **HOYT, Homer.** Centralização e descentralização urbanas. In: Pierson, D. Estudos de Ecologia Humana. São Paulo, Livraria Martins Fontes Editora, 1945.
- **HURST, M. E. Eliot.** The Geographic Study of Transportation, Its Definition, Growth and Scope. In: Transportation Geography – Comments and Readings, Edited by Michael E. Eliot Hurst. New York, McGraw-Hill Book Company, 1974, 530 pp.
- **JOHNSTON, R. J.** Railways, Urban Growth and Central Place Patterns: An Example from South-East Melbourne. In: Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie, 59, jan-fev 1968, 33-41.
- **KOSIK, Karel.** A Dialética do Concreto. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1995 (1963). 248p.
- **KELLEY, E. J.** Retail Structure of Urban Economy. In: A Geography of Urban Places. Toronto, Methuen Publications, 1970, 201-214.



- **LAMEGO, Alberto.** O Homem e a Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE/Conselho Nacional de Geografia, 1964.
- **LEFEBVRE, Henri.** The Production of Space. Oxford, Blackwell, 1998 (1974).
- **LOBO, Eulália M. L.** História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao industrial e financeiro). Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, 2v. 994p.
- **MAYER, Harold M.** Cities, Transportation and Technology. In: A Geography of Urban Places. Toronto, Methuen Publications, 1970, 101-110. Reimpressão de Land, The Yearbook of Agriculture (1958).
- **MELLO, José Carlos.** Planejamento dos Transportes Urbanos. Rio de Janeiro, Ed. Campus, 1981, 261p.
- **MITCHELL, Robert B., RAPKIN, Chester.** Urban Traffic A Function of Land Use. New York: Columbia University Press, 1954. 226p.
- **MONBEIG, Pierre.** O estudo geográfico da cidade. Boletim Geográfico, Ano I, Nº 7, outubro de 1943.
- **MOURA, Ana M. da Silva** Cocheiros e carroceiros – Homens livres no Rio de senhores e escravos. São Paulo, Hucitec, 1988. 108p.
- **MULLER, Peter O.** Transportation and Urban Form. New York, Guilford Press, 1986.
- **MUMFORD, Lewis.** A cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo, Ed. Martins Fontes, 1991. 741p. 1ª ed. 1961.
- **NELSON, H. J.** The Form and Structure of Cities. In: Internal Structure of the City. Toronto, Oxford Press, 1971, 75-83.
- **NORONHA SANTOS, Francisco A.** As freguesias do Rio Antigo. Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1965.
- \_\_\_\_\_ . Meios de Transporte no Rio de Janeiro Volumes 1 e 2. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1934. 503p.(vol1). 332p. (vol.2).
- **PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO.** O bonde na paisagem carioca. Rio de Janeiro, 1984.
- **POTRYKOWSKI, M., TAYLOR, Z.** Geografía del Transporte. Barcelona, Ed. Ariel S.A., 1984. 298p.
- **REIS, José Oliveira.** O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

- **SANTOS, Afonso C. Marques dos (Coord.).** O Rio de Janeiro de Lima Barreto Vol. 1. Coleção Roteiro Artístico e Literário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RIOARTE, 1983, 381pp.
- **SANTOS, Carlos Nelson F. dos.** Transportes de Massa: Condicionadores ou condicionados? In: Revista de Administração Municipal, set/out, 1977.
- **SANTOS, Milton.** A Natureza do Espaço - Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo, Hucitec, 1996. 308p.
- \_\_\_\_\_ Manual de Geografia Urbana. São Paulo, Hucitec, 1989. 214 p.
- **SCHNOOR, Jorge.** A harmonia do desenvolvimento urbano em função da rede de transporte coletivo de massa. Rio de Janeiro, BNH/Secretaria de Divulgação, 1975. 127p.
- **SHAEFFER, K.H. e SCLAR, E.** Access for all. Harmondsworth, England, penguin Books, 1975. 182p.
- **SILVA, A.F.** O Centro Funcional de Madureira. Boletim Geográfico, 242, set/out, 1974, ano 33, IBGE, 52-87.
- **SILVA, Maria L.P.** Os transportes coletivos na Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992.179p.
- **SOARES, Maria T. S.** Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro. In: Rio de Janeiro Cidade e Região, Bernardes, Lysia M. C. e Soares, M<sup>a</sup> T. S.. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1987, 134-146. Transcrito dos Anais da A.G.B., v.XII (1958-59), São Paulo, 1960, p187-205.
- \_\_\_\_\_ Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro. Revista Brasileira de Geografia, ano XXVII, jul/set, 1965 (3), 329-383.
- \_\_\_\_\_ A organização interna das cidades brasileiras segundo seu estágio de desenvolvimento. In: Boletim Geográfico, nº 203, ano 27, 1968, 86-93.
- \_\_\_\_\_ As diversificações do espaço urbano. In: Curso de Geografia da Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE, 1968b, p. 47.56.
- \_\_\_\_\_ Bairros, bairros suburbanos e subcentros. In: Rio de Janeiro Cidade e Região, Bernardes, Lysia M. C. e Soares, M<sup>a</sup> T. S.. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1987, 121-133.(1968c)
- **STIEL, WALDEMAR C.** História do Transporte Urbano no Brasil. Brasília, EBTU/PINI, 1984.
- **STUCKENBRUCK, Denise C.** O Plano Agache e o Ideário Reformista dos Anos 20. Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ-FASE, 1996, 135p.

- **VALVERDE, Orlando.** O Sítio da Cidade. In: Curso de Geografia da Guanabara. Rio de Janeiro, IBGE, 1968, p. 3-14.
- **VANCE, J. E. Jr.** Emerging patterns of commercial structure in American cities. In: A Geography of Urban Places. Toronto, Methuen Publications, 1970, 215-239.
- **VILLAÇA, Flávio.** Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Nobel, 1998. 373 p.
- **TAAFFE, Edward J. and GAUTHIER, Howard L. Jr.** Geography of Transportation. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1973, 226 p.
- **YUJNOVSKY, Oscar.** La estructura interna de la ciudad. El caso latinoamericano. Buenos Aires, Ediciones Siap, 1971.
- **ZARATE, A.** El Espacio Interior de La Ciudad. Madrid, Ed. Síntesis, 1991.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**A CONTRIBUIÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS PARA A CONTÍNUA  
REDEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA**

**RONALDO GOULART DUARTE**

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS.

**Orientador: Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu**

# **ANEXOS**

**Rio de Janeiro  
2001**

## Anexo 1

### Itinerários das linhas de bondes e ônibus que passavam por Madureira – 1941-1970

#### Guia Rex-1941, GUIA LEVI- Nov/Dez-1940 e Almanaque Suburbano

##### BONDES

**61– Cascadura- Largo de São Francisco:** Largo de São Francisco, R. dos Andradas, R. Buenos Aires, Praça da República, R. Senador Euzébio, Av. Francisco Bicalho, Estação Barão de Mauá, Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, Campo de São Cristóvão, Praça Vicente Neiva, R. São Luiz Gonzaga, R. Ana Neri, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**71– Madureira – Irajá:** Estação de Madureira, R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, Estr. Monsenhor Félix e Largo do Irajá.

**72– Madureira – Vaz Lobo:** Estação de Madureira, R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira e Estrada Marechal Rangel.

**73– Madureira – Penha:** Estação de Madureira, R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, Estrada Vicente de Carvalho, Estrada Brás de Pina e Estrada da Penha.

##### ÔNIBUS

**Cascadura – Deodoro:** R. Coronel Rangel, R. Domingos Lopes, R. João Vicente e Estação de Deodoro.

**Madureira – Penha:** R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Estrada Marechal Rangel, Estrada Vicente de Carvalho, R. Brás de Pina e Estação da Penha.

**Madureira – Bento Ribeiro:** Estrada Marechal Rangel, Estrada do Portela, R. Sapê, R. Frei Beto, R. Carolina Machado e Estação de Bento Ribeiro.

**Madureira – Irajá:** Estrada Marechal Rangel, Av. Monsenhor Félix, Praça Honório Gurgel.

**Madureira – Estação do Colégio:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estrada de Rocha Miranda, Estrada do Barro Vermelho até a Estação do Colégio.

**Madureira – Coelho Neto:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estação de Rocha Miranda, R. Diamantes, R. Ururaí, Estrada do Areal (atual Av. dos Italianos) até a Estação de Coelho Neto.

**Madureira – Rocha Miranda:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estação de Rocha Miranda

**Madureira-Vaz Lobo** – Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo.

**Meier-Oswaldo Cruz:** R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado.

### **GUIA REX: 1945 e GUIA LEVI- Out/Dez-1945**

#### **BONDES**

**78– Cascadura:** Largo de São Francisco, R. dos Andradas, R. Buenos Aires, Praça da República, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, Estação Barão de Mauá, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, Campo de São Cristóvão, Praça Vicente Neiva, R. São Luiz Gonzaga, R. Ana Neri, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça do Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**79– Licínio Cardoso:** R. Ana Neri, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**80– Méier – Madureira:** R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**96– Madureira – Vaz Lobo:** Estação de Madureira, R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo.

**97- Madureira – Penha:** Estação de Madureira, R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, Estrada Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Estrada de Brás de Pina, Largo da Penha.

**98– Madureira – Irajá:** Estação de Madureira, R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, Estr. Monsenhor Félix e Largo do Irajá.

### ÔNIBUS

**S-15 Cascadura – Deodoro:** R. Coronel Rangel, R. Domingos Lopes, R. João Vicente e Estação de Deodoro.

**S-21 Madureira – Estação do Colégio:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estrada de Rocha Miranda, Estrada do Barro Vermelho até a Estação do Colégio.

**S-22 Madureira – Irajá:** Estrada Marechal Rangel, R. Monsenhor Félix, Praça Honório Gurgel.

**S-23 Madureira – Penha:** R. Carolina Machado, R. Maria Freitas, R. Carvalho de Souza, Estrada Marechal Rangel, R. Vicente de Carvalho, R. Brás de Pina e Estação da Penha.

**S-24 Madureira-Bento Ribeiro:** Estrada Marechal Rangel, Estrada do Portela, Estr. do Sapê, R. Frei Bento, R. Carolina Machado até a Estação de Bento Ribeiro.

**S-25 Madureira – Coelho Neto:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estação de Rocha Miranda, R. Diamantes, R. Ururai, Estrada do Areal (atual Av. dos Italianos) até a Estação de Coelho Neto.

**S-26 Madureira – Rocha Miranda:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estação de Rocha Miranda

**Meier-Oswaldo Cruz:** R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado.

**Madureira-Vaz Lobo:** Estr. Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo

**GUIA REX -1949 , GUIA LEVI- Nov/Dez-1950 e Guia Gutman-1949**

**BONDES**

**78– Cascadura – Largo de São Francisco:** Largo de São Francisco, R. dos Andradas, R. Buenos Aires, Av. Passos, Av. Presidente Vargas, Praça da Bandeira, R. Pará, R. Senador Furtado, R. General Canabarro, R. São Francisco Xavier, R. Vinte e Quatro de Maio, R. Silva Freire (Túnel do Engenho Novo) R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**79– Licínio Cardoso:** R. Ana Neri, R. Dr Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. Abolição, Av. Suburbana, Carolina Machado, R. Carvalho e Souza e Largo de Madureira.

**96– Madureira – Vaz Lobo:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo.

**97- Madureira – Penha:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, Estrada Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Estrada de Brás de Pina, R. José Maurício, R. Romeiros, Largo da Penha.

**98– Madureira – Irajá:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix e Praça Honório Gurgel.

**ÔNIBUS**

**LINHAS SUBURBANAS**

**Cascadura – Deodoro:** R. Coronel Rangel, R. Domingos Lopes, R. João Vicente e Estação de Deodoro.

**Madureira – Irajá:** Estrada Marechal Rangel, R. Monsenhor Félix, Praça Honório Gurgel.

**Madureira – Rocha Miranda:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão até a Estação de Rocha Miranda

**Madureira-Bento Ribeiro:** Estrada do Portela, R. Sapé, R. Frei Bento, R. Carolina Machado e Estação de Bento Ribeiro.



**Madureira-Coelho Neto:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão, Praça Expedicionário, R. dos Diamantes, R. Ururai, Estr. do Areal até a Estação de Coelho Neto.

**Madureira-Colégio:** Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão, Estação de Rocha Miranda, R. Topázios, Estrada do Barro Vermelho, Estação de Colégio.

**Madureira-Penha:** Estrada Marechal Rangel, Largo de Vaz Lobo, Estr. Vicente de Carvalho, Estr. Braz de Pina.

**Madureira-Vaz Lobo:** Estrada Marechal Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo.

**Meier-Marechal Hermes:** R. Frei Fabiano, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, Largo da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, R. Carolina Machado até a Estação de Marechal Hermes.

### **GUIA REX: 1955 e GUIA LEVI- Out/Dez-1955**

#### **BONDES**

**78– Cascadura – Largo de São Francisco:** Largo de São Francisco, R. dos Andradas, R. Buenos Aires, Av. Passos, Av. Presidente Vargas, Praça da Bandeira, R. Pará, R. Senador Furtado, R. General Canabarro, R. São Francisco Xavier, R. Vinte e Quatro de Maio, R. Silva Freire (Túnel do Engenho Novo) R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**79– Licínio Cardoso:** R. Ana Neri, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**96– Madureira – Vaz Lobo:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo.

**97- Madureira – Penha:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, Estrada Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Estrada de Brás de Pina, R. José Maurício, R. Romeiros, Largo da Penha.

**98– Madureira – Irajá:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix e Praça Honório Gurgel.

## ÔNIBUS

**76– Marechal Hermes – Praça Saens Pena:** R. Almirante Cochrane, R. São Francisco Xavier, Av. Vinte e Oito de Setembro, Praça Barão de Drumond, R. Visconde de Santa Isabel, R. Barão de Bom Retiro, Av. Vinte e Quatro de Maio, R. Silva Freire, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Coração de Maria, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. João Pinheiro, R. Goiás, R. Cupertino, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado até a Estação Marechal Hermes.

**S1– Méier – Marechal Hermes:** R. Arquias Cordeiro número 224, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Coração de Maria, R. Arquias Cordeiro, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, R. Padre Nóbrega, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado (Estação de Marechal Hermes)

**S3– Méier – Rocha Miranda:** Arquias Cordeiro número 224, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Coração de Maria, R. Arquias Cordeiro, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão e Praça Oito de Maio.

**S5 - Méier – Colégio:** R. Arquias Cordeiro número 224, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Coração de Maria, R. Arquias Cordeiro, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, Largo de Vaz Lobo, Av. Monsenhor Félix, Av. Automóvel Clube, Estrada do Colégio (Estação de Colégio).

**S9– Méier – Penha:** R. Santa Fé, R. Lucídio Lago, R. Castro Alves, R. Coração de Maria, R. Arquias Cordeiro, R. Goiás, R. Vital, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, Largo de Vaz Lobo, Estrada Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Av. Brás de Pina, R. Custódio de Melo.

**S17– Cascadura – Campo Grande:** Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, Praça Montese, R. General Osvaldo Cordeiro de Faria, R. General Savaget, R. Xavier Curado, Praça General Aranha, Av. Mal. Fontenele, Av. Santa Cruz, R. Barão de Capanema, R. da Feira, AV. Santa Cruz, R. Artur Rios, Av. Cesário de Melo, R. Coronel Agostinho e Praça Três de Maio.

**S26 – Cascadura – Acari:** R. Sidônio Paes, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Topázios, Estrada Areal (atual Av. dos Italianos), Praça Professora Virgínia Cidade, Av. Automóvel Clube até a Estação de Acari.

**S28– Nilópolis – Cascadura:** Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Marechal Alencastro, Estrada Engenho Novo, R. Cardoso de Castro (barreira interestadual), Av. Getúlio de Moura, R. Augusto Paris, R. Soares Neiva, R. Marques Canário (Estação de Nilópolis).

**S41– Madureira – Bangú:** R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, Praça Padre Miguel, R. General Sezefredo, R. Bernardo Vasconcelos, Campo de Marte, Ponte de Realengo, R. Marechal Joaquim Inácio, R. Marechal Abreu Lima, R. Marechal Marciano, Rua K, Rua C, R. Coronel Tamarindo, R. Chita, R. Sul América e Estrada Retiro (Estação de Bangú).

### **GUIA REX: 1960 e GUIA LEVI- Nov/Dez-1960**

#### **BONDES**

**78– Cascadura – Largo de São Francisco:** Largo de São Francisco, R. dos Andradas, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, Campo de São Cristóvão, R. São Luiz Gonzaga, R. Prefeito Olimpio de Melo, Viaduto Ana Neri, R. Major Sukov, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mairink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Largo da Abolição, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Av. Marechal Rangel e Estação de Madureira.

**79– Licínio Cardoso:** R. Licínio Cardoso, R. Major Sukov, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, R. Marechal Rangel e Estação de Madureira.

**97- Madureira – Penha:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, Estrada Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Estrada de Brás de Pina, R. José Maurício, R. Romeiros, Largo da Penha.

**98– Madureira – Irajá:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix e Praça Honório Gurgel.

## ÔNIBUS

**75– Tiradentes – Marechal Hermes:** Praça Tiradentes, R. da Constituição, Praça da República, Praça Duque de Caxias, Av. Presidente Vargas, Praça Pio XI, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, R. Elpídio Boamorte, Praça da Bandeira, R. Mariz e Barros, R. São Francisco Xavier, R. 24 de Maio, Av. Amaro Cavalcante, Praça Sargento Eudóximo Passos, R. Clarimundo de Melo, R. Assis Carneiro, R. Elias da Silva, Praça Quintino Bocaiuva, R. Nerval Gouvêa, R. Garcia Pires, R. Cesário de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente e Praça Montese.

**243- Castelo – Turiacu:** Praça Presidente José Antônio de Almeida, Av. Presidente Antônio Carlos, Av. Nilo Peçanha, Av. Rio Branco, Av. Presidente Vargas, Praça Pio XI, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, R. Campo de São Cristóvão, R. São Luiz Gonzaga, Largo de Benfica, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Melo Moraes, R. Iguacu, R. do Sanatório, R. Oliva Maia, R. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldina de Oliveira, Estrada Otaviano e R. Ricardo Silva.

**S6- Méier – Madureira:** R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, Av. Amaro Cavalcanti, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Viaduto de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Travessa Almeirinda Freitas.

**S11- Ramos – Madureira:** R. Professor Lacê, R. Uranos, R. Euclides Faria, Largo do Itararé, Caminho do Itararé, Av. Itaoca, Estrada Velha da Pavuna, Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, Praça Botafogo, R. Álvaro Miranda, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, R. Padre Nóbrega, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**S13- Méier – Madureira (via Água Santa):** R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, Av. Amaro Cavalcanti, R. 2 de Fevereiro, R. Borja Reis, R. Monteiro da Luz, R. da Pátria, R. Torres de Oliveira, R. Assis Carneiro, R. Elias da Silva, R. da República, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho e R. Domingos Lopes.

**S16– Cavalcanti – Irajá:** R. Silva Vale, Esquina de Itirapina, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Av. Marechal Rangel, Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix, Praça Honório Gurgel, Estrada do Portinho e conjunto residencial de Irajá.

**S29- Bonsucesso – Bangu:** R. Clemenceau, R. St. Hilaire, Av. Itaoca, Praça 19 de Novembro, Av. dos Democráticos, R. Uranos, R. Ibiapina, Av. Brás de Pina, Largo da Penha, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Estrada Padre Roser, R. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, R. Marechal Rangel, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto de Bento Ribeiro, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano da Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, Estrada de Realengo, R. Santa Cecília, R. Silva Cardoso, Av. Santa Cruz e Av. Cônego de Vasconcelos.

**S30- Méier – Bangu:** R. Santa Fé, R. Lucídio Lago, R. Torres Sobrinho, R. Capitão Rezende, R. Cachambi, R. Capitão Jesus, Praça Avaí, R. Cirne Maia, R. José Bonifácio, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. General Clarindo, R. Guilhermina, R. José Domingues, R. Angelina, R. Goiás, R. Bernardino de Campos, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, Viaduto de Coronel Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Marechal Joaquim Inácio, R. Marechal Abreu Lima, R. Marechal Xavier da Câmara, R. Marechal Modestino, R. Marechal Marciano, R. General Gomes de Castro, R. Figueiredo de Camargo, R. Chita, R. Gil Amora e Estrada do Retiro até a estação de Bangu.

**S50- Cascadura – Barata:** Av. Suburbana esquina com R. da Bica, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Av. Marechal Rangel, R. Conselheiro Galvão, Praça 8 de Maio, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. das Bandeiras, Estrada do Camboatá, Viaduto de Deodoro, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, R. Dr. Lessa, R. Bernardo Vasconcelos, R. do Imperador, R. dos Limites, R. do Governo e R. Ocaibi até a esquina de R. Açu.

**S76- Praça Saens Pena – Marechal Hermes:** R. Almirante Cochrane, R. São Francisco Xavier, Av. Vinte e Oito de Setembro, Praça Barão de Drumond, R. Visconde de Santa Isabel, R. Barão de Bom Retiro, Av. Vinte e Quatro de Maio, R. Silva Freire, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. André Moreira, R. Lucídio Lago, R. Torres Sobrinho, R. Capitão Rezende, R. Cachambi, R. Capitão Jesus, Praça Avaí, R. Cirne Maia, R. José Bonifácio, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Largo da Abolição, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense e R. Carolina Machado até a Estação de Marechal Hermes.

#### GUIA REX-1964 e GUIA LEVI- Nov/Dez-1964

*Bondes*

**97- Madureira – Penha:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, Estrada Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Estrada de Brás de Pina, R. José Maurício, R. Romeiros, Largo da Penha.

**98– Madureira – Irajá:** Sai da cancela da Estação de Magno, seguindo pela Estrada Marechal Rangel até o Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix e Praça Honório Gurgel.

### *Ônibus*

**75– Tiradentes – Marechal Hermes:** Praça Tiradentes, R. da Constituição, Praça da República, Praça Duque de Caxias, Av. Presidente Vargas, Praça Pio XI, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, R. Elpídio Boamorte, Praça da Bandeira, R. Paraíba, R. Oswaldo Aranha, R. Mariz e Barros, R. São Francisco Xavier, R. 24 de Maio, Av. Amaro Cavalcante, Praça Sargento Eudócio Passos, R. Clarimundo de Melo, R. Assis Carneiro, R. Elias da Silva, Praça Quintino Bocaiuva, R. Nerval Gouvêa, R. Garcia Pires, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente e Praça Montese.

**80- Candelária – Madureira:** Praça Pio X, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, Av. Brasil, R. Mundaú, R. Bulhões Marcial, R. Lucas Rodrigues, R. Cordovil, Estrada de Água Grande, Praça Honório Gurgel, Av. Monsenhor Félix, Av. Automóvel Clube, Estrada do Barro Vermelho, Estrada do Sapê, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado e Estação de Madureira.

**243- Castelo – Turiaçu:** Praça Presidente José Antônio de Almeida, Av. Presidente Antônio Carlos, Av. Nilo Peçanha, Av. Rio Branco, Av. Presidente Vargas, Praça Pio XI, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, R. Campo de São Cristóvão, R. Bela, R. Pref. Olímpio de Melo, Largo de Benfica, R. São Luiz Gonzaga, Largo de Benfica, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Enaldo dos Santos Araújo, R. Melo Moraes, R. Iguaçu, R. do Sanatório, R. Oliva Maia, R. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldina de Oliveira, Estrada Otaviano e R. Ricardo Silva.

**S6- Méier – Madureira:** R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, Av. Amaro Cavalcanti, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Viaduto de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Travessa Almeirinda Freitas.

**S11- Ramos – Madureira:** R. Professor Lacê, R. Uranos, R. Euclides Faria, Largo do Itararé, Caminho do Itararé, Av. Itaoca, Estrada Velha da Pavuna, Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, Praça Botafogo, R. Álvaro Miranda, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, R. Padre Nóbrega, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Largo de Madureira.

**S13- Méier – Madureira** (via Água Santa): R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, Av. Amaro Cavalcanti, R. 2 de Fevereiro, R. Borja Reis, R. Monteiro da Luz, R. da Pátria, R. Torres de Oliveira, R. Assis Carneiro, R. Elias da Silva, R. da República, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho e R. Domingos Lopes.

**S29- Bonsucesso – Bangu:** R. Clemenceau, R. St. Hiaire, Av. Itaoca, Praça 19 de Novembro, Av. dos Democráticos, R. Uranos, R. Ibiapina, Av. Brás de Pina, Largo da Penha, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Estrada Padre. Roser, R. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, R. Marechal Rangel, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto de Bento Ribeiro, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano da Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, Estrada de Realengo, R. Santa Cecília, R. Silva Cardoso, Av. Santa Cruz e Av. Cônego de Vasconcelos.

**S30- Méier – Senador Camará:** R. Santa Fé, R. Lucídio Lago, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. General Clarindo, R. Guilhermina, R. José Domingues, R. Angelina, R. Goiás, R. Bernardino de Campos, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, Viaduto de Coronel Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Marechal Joaquim Inácio, R. Marechal Abreu Lima, R. Marechal Xavier da Câmara, R. Marechal Modestino, R. Marechal Marciano, R. General Gomes de Castro, R. Figueiredo de Camargo, R. Chita, R. Gil Amora, Estrada do Retiro, R. Coronel Tamarindo, Viaduto de Bangu, Av. Santa Cruz e R. Alberico de Morais.

**S50- Cascadura – Barata:** Av. Suburbana esquina com R. da Bica, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Av. Ministro Edgar Romero, R. Conselheiro Galvão, Praça 8 de Maio, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. das Bandeiras, Estrada do Camboatá, Viaduto de Deodoro, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, R. Dr. Lessa, R. Bernardo Vasconcelos, R. do Imperador, R. dos Limites, R. do Governo e R. Ocaibi.

**S76- Praça Saens Pena – Marechal Hermes:** R. Almirante Cochrane, R. São Francisco Xavier, Av. Vinte e Oito de Setembro, Praça Barão de Drumond, R. Visconde de Santa Isabel, R. Barão de Bom Retiro, Av. Vinte e Quatro de Maio, R. Silva Freire, R. Souza Barros, Praça Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Coração de Maria, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Av. Suburbana, Largo de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense e R. Carolina Machado até a Estação de Marechal Hermes.

**GUIA REX-1966 e GUIA LEVI- Nov/Dez-1965**

**262- Mauá – Madureira:** Praça Mauá, R. do Acre, R. Uruguaiana, Av. Presidente Vargas, Viaduto dos Marinheiros, Praça da Bandeira, R. Oswaldo Aranha, R. São Francisco Xavier, R. 24 de Maio, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, R. Amaro Cavalcante, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. Dona Clara, R. Ewbank da Câmara e R. João Vicente.

**Volta:** R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Telêmaco, R. Clarimundo de Melo, Av. Amaro Cavalcante, Dr. Bulhões, R. Dias da Cruz, R. 24 de Maio, R. São Francisco Xavier, Av. Maracanã, Av. Oswaldo Aranha, R. Teixeira Soares, Praça da Bandeira, Av. Presidente Vargas, R. Visconde de Itaboraí, R. do Rosário, R. 1º de Março, R. Dom Gerardo e Praça Mauá.

**269- Tiradentes – Marechal Hermes:** Praça Tiradentes, R. da Constituição, Praça da República, Av. Presidente Vargas, Viaduto dos Marinheiros, Praça da Bandeira, R. Oswaldo Aranha, R. Paraíba, R. Mariz e Barros, R. São Francisco Xavier, R. 24 de Maio, Av. Amaro Cavalcante, R. Clarimundo de Melo, R. Assis Carneiro, R. Elias da Silva, R. Nerval de Gouvêia, R. Garcia Pires, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Dr. Thompson Mota, Av. Engenheiro Assis Ribeiro e Praça Montese.

**Volta:** Praça Montese, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Telêmaco, R. Clarimundo de Melo, R. Garcia Pires, R. Nerval de Gouvêia, R. Elias da Silva, R. Assis Carneiro, R. Clarimundo de Melo, Av. Amaro Cavalcante, R. 24 de Maio, R. São Francisco Xavier, R. Mariz e Barros, Praça da Bandeira, Av. Presidente Vargas, Av. Passos e Praça Tiradentes.

**307- Castelo – Colégio:** Av. Erasmo Braga, R. Dom Manuel, R. 1º de Março, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, R. Campo de São Cristóvão, R. São Luís Gonzaga, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, R. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldina de Oliveira, Estrada Otaviano, Estrada do Barro Vermelho, Av. Automóvel Clube e Praça Violante Bivar.

**Volta:** Praça Violante Bivar, Av. Automóvel Clube, Estrada do Barro Vermelho, Estrada Otaviano, Travessa Leopoldina de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Cerqueira Daltro, R. Maria Passos, R. Silva Vale, R. João Ribeiro, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, R. São Luís Gonzaga, Av. do Exército, Campo de São Cristóvão, R. Escobar, R. São Cristóvão, R. Francisco Eugênio, Av. Francisco Bicalho, Av. Presidente Vargas, R. Uruguaiana, R. da Assembléia, Av. Presidente Antônio Carlos, R. Nilo Peçanha e Av. Erasmo Braga.

**355- Tiradentes – Madureira:** Praça Tiradentes, R. da Constituição, Praça da República, Praça Duque de Caxias, R. Visconde da Gávea, R. Marçílio Dias, Praça Cristiano Otoni, R. Bento Ribeiro, Túnel João Ricardo, R. Rivadávia Corrêa, Av.



Rodrigues Alves, Av. Rio de Janeiro, R. Vereador Odilon Braga, Av. Brasil, Av. Lobo Júnior, Viaduto João XXIII, Av. Brás de Pina, Estrada de Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela e R. Américo Brasiliense.

**Volta:** R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Estrada de Vicente de Carvalho, Av. Brás de Pina, Viaduto João XXIII, Av. Lobo Júnior, Av. Brasil, Av. Rodrigues Alves, Av. Barão de Tefé, R. Camerino, Av. Passos e Praça Tiradentes.

**357- São Francisco – Madureira:** R. Ramalho Ortigão, Largo de São Francisco de Paula, R. dos Andradas, R. Buenos Aires, Praça da República, Av. Presidente Vargas, Av. Francisco Bicalho, Av. Pedro II, R. Figueira de Melo, R. São Cristóvão, R. Benedito Ottoni, R. Monsenhor Manuel Jones, Av. Brasil, R. Saracá, R. Anamá, R. Bulhões Marcial, R. Lucas Rodrigues, R. Cordovil, Estrada de Água Grande, R. Monsenhor Félix, R. Automóvel Clube, Estrada do Barro Vermelho, Estrada do Sapé, Largo do Sapé, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense e R. Carolina Machado.

**Volta:** R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, Estrada do Sapé, Estrada do Barro Vermelho, R. Automóvel Clube, R. Monsenhor Félix, Estrada da Água Grande, R. Cordovil, R. Álvaro de Macedo, Av. Brasil, R. Bela, R. Escobar, R. São Cristóvão, Av. Pedro II, Av. Francisco Bicalho, Av. Presidente Vargas, R. Uruguaiana, R. 7 de Setembro e R. Ramalho Urtigão.

**638- Saens Pena – Marechal Hermes:** Praça Saens Pena, R. Almirante Cochrane, R. São Francisco Xavier, Av. 28 de Setembro, Praça Barão de Drumond, R. Visconde de Santa Isabel, R. Barão do Bom Retiro, R. 24 de Maio, R. Silva Freire, R. Souza Barros, Praça do Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, R. Marapendi, R. Mipibu, R. Cabralia e R. Carolina Machado.

**650- Engenho Novo – Marechal Hermes:** Praça do Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Padre André Moreira, R. Lucídio Lago, R. Torres Sobrinho, R. Capitão Resende, R. Capitão Jesus, R. Cirne Maia, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, R. João Ribeiro, R. Moacir de Almeida, R. Cardoso Quintão, R. Virgem Peregrina, R. Padre Nóbrega, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Estrada do Portela, Estrada do Sapé, R. Tacaratu, R. Dr. Gonçalves Lima e R. Aurélio Valporto.

**670- Méier – Madureira:** R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, Av. Amaro Cavalcante, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Viaduto de Cascadura, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Travessa Almeirinda Freitas.

**682- Méier – Rocha Miranda:** R. Aristides Caire, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Padre Idelfonso Penalba, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R.

Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Conselheiro Galvão e Praça 8 de Maio.

**685- Méier – Coelho Neto:** R. Ana Neri, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, Av. Amaro Cavalcante, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Conselheiro Galvão, R. dos Diamantes, R. Ururaí, Av. dos Italianos e Praça Professora Virgínia Cidade.

**689- Méier – Campo Grande:** R. Santa Fé, R. Lucídio Lago, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Arquias Cordeiro, R. Goiás, R. Bernardino Campos, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, R. Ernani Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Comandante Possolo, Av. Duque de Caxias, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Marechal Joaquim Inácio, R. Marechal Abreu Lima, R. Marechal Marciano, R. Barão do Triunfo, Estrada da Água Branca, R. General Jacques Ourique, R. General Gomes de Castro, R. Figueiredo Camargo, R. Sidney, R. Coronel Tamarindo, Estrada do Engenho, R. Dr. Augusto Figueiredo, R. Ubatã, R. Eugênio de Paiva, R. Albino Paiva, Av. Santa Cruz, Av. Joaquim Magalhães, Av. Cesário de Melo, Estrada Caroba, R. Lucília, R. Campo Grande, R. Barcelos Domingos, R. Alfredo de Moraes, R. Albertina e R. Campo Grande.

**712- Cascadura – Irajá:** Praça Marajá Anibá, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Ministro Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix, Estrada do Portinho e Av. Brasil (IAPC de Irajá).

**721- Cascadura – Vila Cruzeiro:** R. Anibá, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Ministro Edgar Romero, Estrada Vicente de Carvalho, Av. Brás de Pina, Largo da Penha, Av. Nossa Senhora da Penha e Praça São Lucas.

**725- Cascadura – Vila Pompéia:** Praça Marajá, R. Anibá, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. Brasil, Estrada Camboatá, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Marechal Alencastro, R. Japoarã, R. Itaiçi e R. São Bernardo.

**732- Cascadura – Pavuna:** R. Silva Gomes, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, R. Tapajós, Av. dos Italianos, Av. Automóvel Clube e R. Sargento Fernandes Fontes.

**742- Cascadura – Barata:** Praça Marajá Anibá, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. Brasil, Estrada Camboatá, Viaduto de Deodoro, Av. Duque de Caxias, Estrada Mal. Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, R. Dr. Lessa, R. Bernardo de Vasconcelos, R. do Imperador, R. dos Limites, R. dos Governo e R. Ocaibi.

**774- Madureira – Lucas:** R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Av. Monsenhor Félix, Estrada da Água Grande, R. Cordovil, R. Piracema e R. Luíza Prata.

**776- Madureira – Mariópolis:** Praça Patriarca, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Padre Manso, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, Estrada Intendente Magalhães, R. Xavier Curado, R. General Savaget, R. General Osvaldo Cordeiro de Farias, Praça Montese, R. João Vicente, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Marechal Alencastro, Estrada do Engenho Novo, R. Apiruí, R. General Augusto Sisson, R. Leopoldina Borges, R. Senador Gabriel Salgado e R. Juarana.

**777- Madureira – Padre Miguel:** R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldino de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. Brasil, Estrada Camboatá, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Comandante Possolo, Av. Duque de Caxias, , Estrada Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, R. Dr. Lessa, R. Bernardo de Vasconcelos, R. do Imperador, R. dos Limites, R. Olímpia Esteves, R. Murundu, Estrada de Realengo, R. Estância e Praça Abrolhos.

**779- Madureira – Pavuna:** R. São Geraldo, R. João Vicente, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Marechal Alencastro, Av. Nazaré, R. Mot Luís de Abreu, R. Macaíba, Praça Nossa Senhora de Nazaré, Estrada do Rio do Pau, R. Comendador Guerra e Largo da Pavuna.

**781- Cascadura – Marechal Hermes (Circular via Praça Seca):** R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Baronesa, R. Luís Beltrão, R. das Camélias, Estrada Intendente Magalhães, R. Xavier Curado, R. General Savaget, R. General Osvaldo Cordeiro de Farias, R. João Vicente, Viaduto de Bento Ribeiro, R. Carolina Machado, R. Américo Rocha, R. Coruripe, R. Safiras, R. Conselheiro Galvão, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Sidônio Paes, R. Barbosa e R. Brasililina.

**782- Cascadura – Marechal Hermes (Circular via Rocha Miranda):** R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Conselheiro Galvão, R. Safiras, R. Coruripe, R. Américo Rocha, R. Carolina Machado, Viaduto de Bento Ribeiro, R. João Vicente, R. General Osvaldo Cordeiro de Farias, R. General Savaget, R. Xavier Curado, R. Intendente Magalhães, R. das Camélias, R. Luís Beltrão, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, Av. Ernâni Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, R. Sidônio Paes, R. Barbosa e R. Brasililina.

**896- Inhaúma – Vila Santa Teresa:** Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, R. Álvaro Miranda, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldina de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, R. Diamantes e R. Ururá (até esquina da Av. dos Italianos).

**908- Bonsucesso – Marechal Hermes:** Praça 19 de Novembro, Av. dos Democráticos, R. Uranos, R. Diomedes Trota, Estrada do Itararé, Av. Itaoca, Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, Praça Botafogo, R. Álvaro Miranda, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense e Carolina Machado até o fim.

**910- Bananal – Madureira:** Travessa Teotônio Freire, R. Comendador Bastos, Av. Paranapuã, Praça Olaria, R. Capitão Barbosa, R. Tenente Cleto Campelo, Estrada do Cacua, Estrada do Galeão, Av. Brigadeiro Trompowski, Av. Brasil, R. Gerson Ferreira, R. Nossa Senhora das Graças, R. Barreiros, R. André Pinto, R. Leopoldina Rego, R. Nicaragua, R. Santiago, R. Delfina Enes, Viaduto João XXIII, Av. Brás de Pina, Estrada da Água Grande, Praça Honório Gurgel, R. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo e Av. Ministro Edgar Romero.

**917- Bonsucesso – Mallet:** R. Saint Hilaire, Av. Itaoca, Av. dos Democráticos, R. Manuel Fontenele, R. Darke de Matos, Estrada Velha da Pavuna, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, Estrada Henrique de Melo, Estrada do Fontinha, Estrada Intendente Magalhães e Av. Marechal Fontenele.

**918- Bonsucesso – Bangu:** R. Clemenceau, R. Saint Hilaire, Av. Itaoca, Av. dos Democráticos, R. Uranos, R. Ibiapina, Av. Brás de Pina, R. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Clarimundo de Melo, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto de Bento Ribeiro, R. João Vicente, Av. Duque de caxias, R. Salustiano Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, Estrada de Realengo, R. Santa Cecília, R. Silva Cardoso, Av. Santa Cruz, Av. Cônego de Vasconcelos, R. Rio da Prata e R. Cairo.

**926- Ramos – Madureira:** R. Professor Lacê, R. Uranos, R. Diomedes Trota, Largo do Itararé, Av. Itaoca, Estrada Velha da Pavuna, Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, R. Álvaro Miranda, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Travessa Almeirinda Freitas.

**928- Ramos – Madureira:** Av. Teixeira de Castro, R. Barreiros, R. João Romário, R. Cardoso de Morais, R. Leopoldina Rêgo, R. Nicaragua, R. Santiago, R. Delfina Enes, Viaduto João XXIII, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Av. Meriti, Estrada de Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela e R. Américo Brasiliense.

**939- Penha – Quintino:** R. Plínio de Oliveira, R. José Maurício, R. Leônidas, R. Brás de Pina, Estrada Vicente de Carvalho, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Vital e R. Goiás.

**940- Penha (IAPI) – Madureira:** Conjunto Residencial IAPI da Penha, R. Leopoldina Rego, R. Nicaragua, R. Santiago, R. Delfina Enes, Av. Lobo Júnior, R. Cintra, R. Tiboim, R. Piriá, Av. Arapogi, Viaduto Brás de Pina, R. Bento Cardoso, R. Itabira, Estrada do Quitungo, Av. Brás de Pina, Estrada da Água Grande, Av. Monsenhor Félix, R. Automóvel Clube, R. Luíza de Carvalho, Estrada Vicente de Carvalho, R. Agrário Menezes, R. Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela e R. Américo Brasiliense.

**952- Penha – Praça Seca:** R. Plínio de Oliveira, R. José Maurício, R. Leônidas, Av. Brás de Pina, Estrada Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. João Vicente, R. Andrade Araújo, R. Intendente Magalhães, R. Amália Franco, R. Pinto Teles, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Baronesa e R. Marangá.

### **GUIA REX/1970 e GUIA LEVI- Nov/Dez-1970**

**E-21 – Viera Fazenda – Madureira:** Av. dos Democráticos, R. Uranos, R. Ibiapina, R. Monsenhor Alves da Rocha, Largo da Penha, Av. Brás de Pina, Praça do Carmo, Estrada Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo e Av. Ministro Edgar Romero.

#### **Linhas de coletivos interestaduais consideradas de pequeno percurso.**

- 1) **Engenho de Dentro – Mesquita:** R. Goiás, R. Pedreira, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, Estrada Marechal Alencastro, Estrada do Engenho Novo, R. Cardoso de Castro e Divisa do Estado do Rio de Janeiro.
- 2) **Cascadura – São João de Meriti** (via Estrada do Barro Vermelho): R. Anibá, Praça Três Lagoas, R. Arapuã, R. Miguel Rangel, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, Estrada Otaviano, Estrada do Barro Vermelho, Av. Automóvel Clube e Divisa do Estado do Rio de Janeiro.
- 3) **Cascadura – São João de Meriti** (via R. Safira): R. Anibá, Praça Três Lagoas, R. Arapuã, R. Miguel Rangel, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Conselheiro Galvão, R. Safira, R. Ururaí, Av. dos Italianos, Av. Automóvel Clube e Divisa do Estado do Rio de Janeiro.
- 4) **Cascadura – Nilópolis:** R. Nerval de Gouveia, R. Souto, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Av.

Duque de Caxias, Estrada Marechal Alencastro, Estrada do Engenho Novo, R. Cardoso de Castro e Divisa do Estado do Rio de Janeiro.

- 5) **Cascadura – Nova Iguaçu:** R. Nerval de Gouveia, R. Souto, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Manso, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, Estrada Marechal Alencastro, Estrada do Engenho Novo, R. Cardoso de Castro e Divisa do Estado do Rio de Janeiro.
- 6) **Freguesia – Caxias:** Largo do Pau Ferro: Estrada dos Três Rios, R. Geremário Dantas, Estrada do Tindiba, Av. Nelson Cardoso, R. Cândido Benício, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix, Estrada da Água Grande, R. Cordovil, Av. Meriti, R. Barão Melgaço, R. Major Conrado, R. Bulhões Marcial e Divisa do Estado do Rio de Janeiro.

#### **Linhas de coletivos no âmbito do Estado da Guanabara (245 linhas – 05/1969)**

**261- Praça XV – Madureira:** Praça XV de Novembro, Av. Alfredo Agache, R. Visconde de Itaboraá, Praça Barão do Ladário, Av. Primeiro de Março, R. D. Gerardo, Av. Rio Branco, Praça Mauá, Av. Rodrigues Alves, Ponte dos Suspiros, Av. do Rio de Janeiro, R. Vereador Odilon Braga, Av. Brasil, Praça Santa Edwiges, R. Igrejinha, Campo de São Cristóvão, R. São Luís Gonzaga, Largo do Carmelo, R. São Luís Gonzaga, Largo do Benfica, Av. Suburbana, Viaduto de Benfica, Av. Suburbana, Viaduto Emílio Baumgart, Av. Suburbana, R. dos Pilares, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Av. Ministro Edgar Romero, Estrada do Portela, Praça Paulo da Portela

**Volta:** Praça Paulo da Portela, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Av. Suburbana, R. dos Pilares, Av. Suburbana, Viaduto Emílio Baumgart, Av. Suburbana, Viaduto de Benfica, Av. Suburbana, Largo do Benfica, R. Senador Bernardo Monteiro, Praça Guilherme Guinle, R. Ana Neri, Largo do Pedregulho, R. São Luís Gonzaga, Largo da Cancela, R. João Ricardo, Av. do Exército, Campo de São Cristóvão, R. Santos Lima, Praça Santa Edwiges, Av. Brasil, Ponte dos Suspiros, Av. Rodrigues Alves, Praça Mauá, Av. Rio Branco, Av. Almirante Barroso, Praça do Expedicionário, Praça Marechal Âncora, Av. Alfredo Agache e Praça XV de Novembro.

**262- Mauá – Madureira:** Praça Mauá, R. Acre, R. Uruguaiana, Av. Presidente Vargas, Viaduto dos Marinheiros, Praça da Bandeira, R. Oswaldo Aranha, R. São Francisco Xavier, R. 24 de Maio, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, R. Amaro Cavalcante, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. Dona Clara, R. Ewbank da Câmara.

**Volta:** R. Ewbank da Câmara, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Telêmaco, R. Clarimundo de Melo, Av. Amaro Cavalcante, R. Dr. Bulhões, R. Dias da Cruz, R. Hermengarda, R. Padre Roma, R. Maria Antonieta, R. General Belegarde, Av. Marechal Rondon, R. Souza Dantas, R. São Francisco Xavier, Av. Maracanã, Av. Oswaldo Aranha, R. Teixeira Soares, Praça

da Bandeira, Av. Presidente Vargas, R. Visconde de Itaboraí, R. do Rosário, R. Primeiro de Março, R. Dom Gerardo e Praça Mauá.

**269- Tiradentes – Marechal Hermes:** Praça Tiradentes, R. da Constituição, Praça da República, Av. Presidente Vargas, Viaduto dos Marinheiros, Praça da Bandeira, Av. Oswaldo Aranha, R. Paraíba, R. Mariz e Barros, R. Ibituruna, R. General Canabarro e R. São Francisco Xavier, R. 24 de Maio, Av. Amaro Cavalcante, R. Clarimundo de Melo, R. Assis Carneiro, R. Elias da Silva, R. Nerval de Gouvêia, R. Garcia Pires, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Dr. Thompson Mota, Av. Engenheiro Assis Ribeiro e Praça Montese.

**Volta:** Praça Montese, Av. Engenheiro, Assis Ribeiro, R. Dr. Thompson Mota, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, Av. Ernâni Cardoso, R. Padre Telêmaco, R. Clarimundo de Melo, R. Garcia Pires, R. Nerval de Gouveia, R. Elias da Silva, R. Assis Carneiro, R. Clarimundo de Melo, Av. Amaro Cavalcante, R. Medina, R. Ana Barbosa, R. Hermengarda, R. Padre Roma, R. Maria Antônia, R. Belegarde, R. Marechal Rondon, R. Souza Dantas, R. São Francisco Xavier, R. Mariz e Barros, R. Afonso Pena, R. Gonçalves Crespo, R. Felisberto de Menezes, R. Mariz e Barros, Praça da Bandeira, Viaduto dos Fuzileiros, Av. Presidente Vargas, Av. Passos e Praça Tiradentes.

**298- Castelo – Coelho Neto:** Ida: R. Araújo Porto Alegre, Av. Graça Aranha, R. Almirante Barroso, Praça do Expedicionário, Praça Marechal Âncora, Av. Alfredo Agache, Av. Presidente Vargas, R. Francisco Bicalho, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, Campo de São Cristóvão, R. São Luís Gonzaga, Largo da Cancela, R. São Luís Gonzaga, Largo de Benfica, Av. Suburbana, Viaduto de Benfica, Av. Suburbana, Viaduto Emílio Baungarten, Av. Suburbana, R. Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Melo Morais, R. Iguaçu, Viaduto José Lins do Rego, R. Sidônio Paes, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldino de Oliveira, Estrada Otaviano, Praça Catende, R. Dr. Luís Bicalho, Estrada do Barro Vermelho, Av. Automóvel Clube, R. Bagé, R. Guaçupi.

**Volta:** Guaçupi, Praça Professora Virgínia Cidade, Av. Automóvel Clube, Estrada do Barro Vermelho, R. Dr. Luís Bicalho, Praça Catende, Estrada Otaviano, Travessa Leopoldino de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, R. Cerqueira Daltro, R. Gaspar Viana, R. Francisco Vale, R. Itamarati, R. Sidônio Paes, Viaduto José Lins do Rego, R. Iguaçu, R. Melo Morais, R. Maria Passos, R. Silva Vale, Av. João Ribeiro, R. Pilares, Av. Suburbana, Viaduto Emílio Baungarten, Av. Suburbana, Viaduto de Benfica, Av. Suburbana, Largo do Benfica, R. Senador Bernardo Monteiro, Praça Guilherme Guinle, R. Ana Neri, Largo do Pedregulho, R. São Luís Gonzaga, Largo da Cancela, R. João Ricardo, Av. do Exército, Campo de São Cristóvão, R. Escobar, R. São Cristóvão, R. Francisco Eugênio, R. Francisco Bicalho, Viaduto dos Pracinhos, Av. Presidente Vargas, R. Uruguaiana, R. da Assembléia, Av. Presidente Antônio Carlos, R. Nilo Peçanha e R. Debret.

**355- Tiradentes – Madureira:** Praça Tiradentes, R. da Constituição, Praça da República, Praça Duque de Caxias, R. Visconde da Gávea, R. Marcílio Dias, Praça

Cristiano Otoni, R. Bento Ribeiro, Túnel João Ricardo, R. Rivadávia Corrêa, Av. Rodrigues Alves, Av. Rio de Janeiro, R. Vereador Odilon Braga, Av. Brasil, Av. Lobo Júnior, Viaduto João XXIII, R. Bento Cardoso, R. Jacaraú, Av. Brás de Pina, Estrada de Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Av. Ministro Edgar Romero, Estrada do Portela e R. Américo Brasiliense.

**Volta:** R. Américo Brasiliense, Estrada do Portela, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Estrada de Vicente de Carvalho, Av. Brás de Pina, Viaduto João XXIII, R. Lobo Júnior, R. Bernardo de Figueiredo, R. Honduras, R. Belisário Pina, Av. Brasil, Ponte Suspiros, R. Rodrigues Alves, Av. Barão de Tefé, R. Camerinos, Av. Passos e Praça Tiradentes.

**357- São Francisco - Madureira:** R. Ramalho Ortigão, Largo de São Francisco, R. dos Andradas, R. Buenos Aires, Praça da República, Av. Presidente Vargas, R. Francisco Bicalho, R. Francisco Eugênio, R. Figueira de Melo, R. São Cristóvão, R. Benedito Ottoni, R. Monsenhor Manuel Gomes, Av. Brasil, Trevo de Lucas, R. Bulhões Marcial, R. Lucas Rodrigues, R. Cordovil, Estrada de Água Grande, R. Monsenhor Félix, R. Automóvel Clube, Estrada do Barro Vermelho, Estrada do Sapé, Largo do Sapé, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso e R. Carolina Machado.

**Volta:** R. Carolina de Souza, Av. Ministro Edgar Romero, Estrada do Portela, Estrada do Sapé, Largo do Sapé, Estrada do Sapé, Estrada do Barro Vermelho, R. Automóvel Clube, R. Monsenhor Félix, Estrada de Água Grande, R. Cordovil, R. Álvaro de Macedo, Av. Brasil, R. Belo, Campo de São Cristóvão, R. Escobar, Campo de São Cristóvão, R. Francisco Eugênio, Av. Francisco Bicalho, Viaduto dos Pracinhos, Av. Presidente Vargas, R. Uruguaiana, R. Sete de Setembro e R. Ramalho Urtigão.

**638- Saens Pena – Marechal Hermes:** Ida: Praça Saens Pena, R. Almirante Cochrane, R. São Francisco Xavier, Av. Professor Manoel de Abreu, R. Turfe Clube, Praça Maracanã, Av. 28 de Setembro, Praça Barão de Drumond, R. Visconde de Santa Isabel, R. Barão do Bom Retiro, Av. Marechal Rondon, R. Souto de Carvalho, Av. 24 de Maio, R. Silva Freire, R. Souza Barros, Praça do Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso, R. Carolina Machado, R. Marapendi, R. Massenet, R. Jabiri, R. Carolina Machado, R. Cabrália.

**Volta:** R. Cabrália, R. Carolina Machado, R. Jabiri, R. Massenet, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. da Abolição, R. José dos Reis, R. Arquias Cordeiro, Praça do Engenho Novo, R. Souza Barros, R. Silva Freire, Av. 24 de Maio, R. Alan Kardec, R. Barão do Bom Retiro, R. José do Patrocínio, R. Visconde de Santa Isabel, Praça Barão de Drumond, Av. 28 de Setembro, Praça Maracanã, R. São Francisco Xavier, R. Almirante Cochrane e Praça Saens Pena.

**650- Engenho Novo – Marechal Hermes:** Praça do Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Padre André Moreira, R. Lucídio Lago, R. Torres Sobrinho, R. Capitão Resende, R. Capitão Jesus, R. Cirne Maia, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, Largo dos Pílares, R. João Ribeiro, R. Moacir de Almeida, R. Cardoso Quintão, R. Virgem Peregrina, R. Padre Nóbrega, R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, R. Carolina



Machado, R. Carvalho de Souza, Estrada do Portela, Estrada do Sapé, R. Tacaratu, R. Dr. Gonçalves Lima e R. Aurélio Valporto.

**Volta:** R. Aurélio Valporto, R. Dr. Gonçalves Lima, R. Tacaratu, Estrada do Sapé, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Cerqueira Daltro, R. Valério, R. Barão do Bananal, R. Padre Nóbrega, R. Virgem Peregrina, R. Cardoso Quintão, R. Moacir de Almeida, Av. João Ribeiro, R. dos Pilares, Av. Suburbana, R. José dos Reis, R. Arquias Cordeiro e Praça do Engenho Novo.

**666- Madureira – Licínio Cardoso** (Circular): Praça Paulo de Portela, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. da Abolição, R. das Oficinas, R. Dr. Padilha, R. Arquias Cordeiro, Praça do Engenho Novo, R. Souza Barros, R. Dois de Maio, Largo do Jacaré, R. Lino Teixeira, R. Conselheiro Mayrink, R. Dr. Garnier. R. Ana Neri, R. Licínio Cardoso, R. Major Suckov, R. Dr. Garnier, R. Conselheiro Mayrink, R. Lino Teixeira, Largo do Jacaré, R. Dois de Maio, R. Souza Barros, Praça do Engenho Novo, R. Arquias Cordeiro, R. Dr. Padilha, R. das Oficinas, R. da Abolição, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Av. Edgard Romero, Estrada do Portela e Praça Paulo de Portela.

**670- Méier – Madureira:** Ida: R. Constância Barbosa, R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, R. Amaro Cavalcante, Praça Sargento Eudóxio Passos, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, R. Ernani Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, Praça Nossa Senhora do Amparo, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza e Travessa Almeirinda Freitas. **Volta:** Travessa Almeirinda Freitas, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, Praça Nossa Senhora do Amparo, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, R. Ernani Cardoso, R. Padre Telêmaco, R. Clarimundo de Melo, Praça Sargento Eudóxio Passos, R. Amaro Cavalcante, R. Dr. Bulhões, R. Dias da Cruz, R. Ana Barbosa e R. Constância Barbosa.

**676- Méier – Penha** (Via Cascadura): Ida: R. Arquias Cordeiro, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Arquias Cordeiro, R. José dos Reis, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Av. Suburbana, R. João Pinheiro, R. Goiás, R. Cupertino, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Estrada de Vicente de Carvalho, Av. Brás de Pina e R. Plínio de Oliveira.

**Volta:** R. Plínio de Oliveira, R. José Maurício, R. Leônidas, Av. Brás de Pina, Estrada Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Negrão de Lima, R. Padre Manso, R. Ernani Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, R. Vital, R. Goiás, R. João Ribeiro, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, R. José Bonifácio, R. Cirne Maia, R. Getúlio e R. Arquias Cordeiro.

**682- Méier – Guadalupe:** Ida: R. Aristides Caire, R. Arquias Cordeiro, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Padre Idelfonso Penalba, R. José Bonifácio, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, R. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Francisco Vale, R. Iguaçú, Viaduto José Lins do Rego, R. Sidônio Paes, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldina de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Topázios, R. Rubis, Estrada do Barro Vermelho, Av. Automóvel Clube, R. Taiaçú, Av. Brasil, R. Marcos de Macedo.

**Volta:** R. Marcos de Macedo, Av. Brasil, R. Taiapu, Av. Automóvel Clube, Estrada do Barro Vermelho, Av. dos Italianos, R. Topázios, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Cerqueira Daltro, R. Gaspar Viana, R. Francisco Vale, R. Itamarati, Viaduto José Lins do Rego, R. Iguapu, R. Francisco Vale, R. Maria Passos, R. Silva Vale, R. João Ribeiro, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, R. José Bonifácio, R. Arquias Cordeiro, R. Coração de Maria, R. Santa Fé e R. Aristides Caire.

**685- Méier – Coelho Neto:** R. Constaça Barbosa, R. Ana Barbosa, R. Dias da Cruz, R. Adolfo Bergamini, R. Amaro Cavalcanti, Praça Eudóxio Passos, R. Clarimundo de Melo, R. Padre Telêmaco, Av. Ernani Cardoso, R. Mendes de Aguiar, R. Maria Lopes, R. Padre Manso, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Diamantes, R. Ururai, Av. dos Italianos e Praça Prof<sup>a</sup> Virgínia Cidade.

**Volta:** Praça Virgínia Cidade, Av. dos Italianos, R. Ururai, R. Diamantes, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Padre Manso, R. Ernani Cardoso, R. Padre Telêmaco, R. Clarimundo de Melo, Praça Eudóxio Passos, R. Amaro Cavalcanti, R. Dr. Bulhões, R. Dias da Cruz, R. Manuela Barbosa e R. Constança Barbosa.

**689- Méier – Campo Grande:** R. Santa Fé, R. Lucídio Lago, R. Castro Alves, R. Getúlio, R. Arquias Cordeiro, R. Goiás, R. Bernardino Campos, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, R. Ernani Cardoso, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Marechal Joaquim Inácio, R. Marechal Abreu Lima, R. Marechal Xavier da Câmara, R. Marechal Modestino, R. Marechal Marciano, R. Marechal Barbedo, R. Barão do Triunfo, Estrada da Água Branca, R. General Jaques Ourique, R. General Gomes de Castro, R. Figueiredo Camargo, R. Chita, R. Gil Amora, Av. Ministro Ari Franco, R. Sul América, R. Ceres, R. Coronel Tamarindo, Viaduto de Bangu, Av. Santa Cruz, R. Artur Rios, Av. Cesário de Melo, R. Aurélio de Figueiredo, Viúva Dantas, R. Coronel Agostinho e R. Ferreira Borges.

**Volta:** R. Ferreira Borges, R. Aurélio de Figueiredo, Av. Cesário de Melo, R. Artur Rios, Av. Santa Cruz, Viaduto de Bangu, R. Coronel Tamarindo, Av. Ministro Ari Franco, R. Gil Amora, R. Chita, R. Figueiredo de Camargo, R. General Gomes de Castro, R. General Jaques Ourique, Estrada da Água Branca, R. Barão do Triunfo, R. Marechal Falcão da Frota, R. Marechal Modestino, R. Marechal Joaquim Inácio, Estrada São Pedro de Alcântara, Viaduto Coronel Magalhães Bastos, R. Salustiano Silva, R. Duque de Caxias, R. João Vicente, R. Padre Manso, R. Ernani Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, R. Divino Salvador, R. Goiás, R. Arquias Cordeiro, R. Carolina Méier, R. Castro Alves, R. Aristides Caire e R. Santa Fé.

**712- Cascadura – Irajá:** Ida: R. Silva Gomes, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, R. Monsenhor Félix, R. Jaçanã, R. Padre Fonseca, R. Horácio Wells, R. Galeno, Praça Cônego Monteiro e Av. Brasil.

**Volta:** Av. Brasil, R. Horácio Wells, Estrada do Portinho, R. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina

Machado, R. Carvalho de Souza, R. Bornéu, R. Miguel Rangel, R. Arapuá, R. Coronel Magalhães e R. Silva Gomes.

**721- Cascadura – Vila Cruzeiro:** Ida: R. Silva Gomes, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Ministro Edgar Romero, Estrada Vicente de Carvalho, Av. Brás de Pina, Largo da Penha, Av. Nossa Senhora da Penha e Praça São Lucas.

**Volta:** Praça de São Lucas, Av. Nossa Senhora da Penha, Largo da Penha, R. Monsenhor Alves da Costa, R. Ibiapina, R. José Maurício, R. Leônidas, Av. Brás de Pina, Estrada de Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, R. Bornéu, R. Miguel Rangel, R. Arapuá, R. Coronel Magalhães e R. Silva Gomes.

**725- Cascadura – Pompéia:** R. Anibá, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldino de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Safiras, R. Ururaí, Av. dos Italianos, Av. Araçatuba, R. Taiapu, Av. Brasil, Estrada Camboatá, Viaduto de Deodoro, Praça Deodoro, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Marechal Alencastro, R. Japoarã e R. Itaici.

**Volta:** R. Itaici, R. Japoarã, Estrada Marechal Alencastro, Estrada São Pedro de Alcântara, R. Comandante Possolo, Av. Duque de Caxias, Viaduto de Deodoro, Estrada de Camboatá, Av. Brasil, Estrada João Paulo, R. Safiras, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, R. Bornéu, R. Miguel Rangel, R. Arapuã, Praça Três Lagoas e R. Anibá.

**732- Cascadura – Pavuna:** Ida: R. Silva Gomes, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Topázios, R. Rubis, Av. dos Italianos, R. Araçatuba, Av. Automóvel Clube, Praça Copérnico e R. Mercúrio.

**Volta:** R. Mercúrio, Av. Automóvel Clube, R. Araçatuba, Av. dos Italianos, R. Topázios, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, R. Domingos Fernandes, Travessa Leopoldo de Oliveira, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, R. Bornéu, R. Miguel Rangel, R. Arapuá, R. Coronel Magalhães e R. Silva Gomes.

**742- Cascadura – Barata:** R. Anibá, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldino de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. Brasil, Estrada Camboatá, Viaduto de Deodoro, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, R. do Imperador, R. Limites, R. do Governo, R. Ocaibi e R. Tecobé.

**Volta:** R. Tecobé, R. Ocaibi, R. do Governo, R. do Imperador, Av. Santa Cruz, Estrada General Canrobert da Costa, R. Salustiano, Silva, Av. Duque de Caxias, Viaduto de Deodoro, Estrada Camboatá, Av. Brasil, Estrada João Paulo, R. Safiras, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado,

R. Carvalho de Souza, R. Bornéo, R. Miguel Rangel, R. Arapuã, Praça Três Lagoas, R. Anibá.

**763- Madureira – Santa Maria:** Ida: R. São Geraldo, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, R. Godofredo Viana, Av. Nelson Cardoso, Praça da Taquara, Estrada Rio Grande, Estrada Rio Pequeno e Hospital de Santa Maria.

**Volta:** Hospital Santa Maria, Estrada Rio Pequeno, Estrada Rio Grande, Praça da Taquara, Av. Nelson Cardoso, R. Godofredo Viana, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Padre Manso, R. Manuel Martins e R. São Geraldo.

**764- Madureira – Pau da Fome:** Ida: R. São Geraldo, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, R. Godofredo Viana, Av. Nelson Cardoso, Praça da Taquara, Estrada Rio Grande e Estrada do Pau da Fome.

**Volta:** Estrada do Pau da Fome, Estrada Rio Grande, Praça da Taquara, Av. Nelson Cardoso, R. Godofredo Viana, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Padre Morisco, R. Manuel Martins e R. São Geraldo.

**766- Freguesia – Pavuna:** Estrada dos Três Rios, Av. Geremário Dantas, Largo do Pechincha, Av. Geremário Dantas, Largo do Tanque, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, Largo do Campinho, Av. Ernâni Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Travessa Leopoldina de Oliveira, R. Domingues Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. José Arantes deMelo, Estrada Botafogo, Av. Automóvel Clube, Praça Copérnico e R. Mercúrio.

**Volta:** R. Mercúrio, Av. Automóvel Clube, Estrada Botafogo, Estrada João Paulo, R. Safiras, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Travessa Almeirinda Freitas, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, Largo do Tanque, Av. Geremário Dantas, Largo do Pechincha, Av. Geremário Dantas, R. Araguaia, R. Xingu e Estrada dos Três Rios.

**774- Madureira – Jardim América:** R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Av. Monsenhor Félix, Estação do Irajá, Av. Monsenhor Félix, Praça Honório Gurgel, Estrada da Água Grande, R. Cordovil, R. Lucas Rodrigues, R. Bulhões Marcial, R. Anamá, Av. Brasil, R. Isidro Rocha, Estrada de Vigário Geral, R. Marechal Antônio de Souza e R. Jornalista Geraldo Rocha.

**Volta:** R. Jornalista Geraldo Rocha, R. Marechal Antônio de Souza, Estrada de Vigário Geral, R. Xavier Pinheiro, R. Correia Dias, R. Bulhões Marcial, R. Lucas Rodrigues, R. Cordovil, Estrada da Água Grande, Praça Honório Gurgel, Av. Monsenhor Félix, Estação do Irajá, Av. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar

Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela e R. Américo Brasiliense.

**777- Madureira - Padre Miguel:** Ida: R. Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldino de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Safiras, Estrada João Paulo, Av. Brasil, Estrada do Camboatá, Viaduto de Deodoro, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, R. General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, R. do Imperador, R. Nepomuceno, R. Olímpia Esteves, R. Murundu, Estrada do Realengo, R. Estância, Praça Abrolhos e R. Estância.

**Volta:** R. Estância, Praça Abrolhos, R. Estância, Estrada do Realengo, R. Murundu, R. Olímpia Esteves, R. Nepomuceno, R. do Imperador, Av. Santa Cruz, R. General Canrobert da Costa, R. Salustiano Silva, Av. Duque de Caxias, Viaduto de Deodoro, Estrada do Camboatá, Av. Brasil, Estrada João Paulo, R. Safiras, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela e R. Américo Brasiliense.

**779- Madureira – Pavuna:** R. São Geraldo, R. João Vicente, R. Divisória, R. Marina, R. Xavier Curado, R. General Savaget, Av. Osvaldo Cordeiro de Farias, Praça Montese, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, Praça Deodoro, Estrada São Pedro de Alcântara, Estrada Marechal de Alencastro, Viaduto Ricardo de Albuquerque, Av. Nazaré, Estrada Rio do Pau e R. Comendador Guerra.

**Volta:** R. Comendador Guerra, Estrada Rio do Pau, Av. Nazaré, Viaduto Ricardo de Albuquerque, Estrada Marechal de Alencastro, R. Manacá, R. João Vicente, Praça Montese, Av. Osvaldo Cordeiro de Farias, R. General Savaget, R. Xavier Curado, R. Marina, R. Divisória, R. João Vicente, R. Padre manso, R. Manuel Martins e R. São Geraldo.

**781- Cascadura – Marechal Hermes (Circular via Praça Seca):** R. Cerqueira Daltro, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernâni Cardoso, Largo do Campinho, R. Cândido Benício, Praça Barão da Taquara, R. Baronesa, R. Luís Beltrão, R. das Camélias, Estrada Intendente Magalhães, R. Xavier Curado, R. General Savaget, R. General Osvaldo Cordeiro de Farias, R. João Vicente, Viaduto de Bento Ribeiro, R. Carolina Machado, R. Jarina, R. Sirici, R. Américo Rocha, R. Coruripe, R. Safiras, Praça Oito de Maio, R. Topázio, R. Rubis, Estrada do Barro Vermelho, R. Guiraréia, R. Carolina Amado, Av. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Cerqueira Daltro, R. Brasilina e Praça Nossa Senhora do Amparo.

**782- Cascadura – Marechal Hermes (Circular via Rocha Miranda):** Praça Nossa Senhora do Amparo, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Av. Monsenhor Félix, R. Carolina Amado, R. Guiraréia, Estrada do Barro Vermelho, Estrada do Sapé, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Safiras, Cancela de Honório Gurgel, R. Coruripe, R. Américo Rocha, R. Siriri, R. Jarina, R. Carolina Machado, Viaduto de Bento Ribeiro, R. João Vicente, R. General Osvaldo Cordeiro de Farias, R. General Savaget, R. Xavier Curado, R. Intendente Magalhães, R. das Camélias, R. Luís Beltrão, Praça Barão da Taquara, R. Cândido Benício, Av. Ernâni

Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, Cerqueira Daltro, R. Brasilina e Praça Nossa Senhora do Amparo.

**896- Inhaúma – Acari:** Ida: Estrada Velha da Pavuna, Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, Praça Constança, Av. Automóvel Clube, R. José dos Reis, Viaduto Cristóvão Colombo, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Travessa Leopoldo de Oliveira, R. Domingos Fernandes, R. Conselheiro Galvão, Praça Oito de Maio, R. Diamantes, R. Ururaí, Av. dos Italianos, Praça Professora Virgínia Cidade, Av. Automóvel Clube e Estação de Acari.

**Volta:** Av. Automóvel Clube, R. Araçatuba, Av. dos Italianos, R. Ururaí, R. Diamantes, Praça Oito de Maio, R. Conselheiro Galvão, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Viaduto Cristóvão Colombo, R. José dos Reis, Av. Automóvel Clube, Praça Constança, R. Padre Januário, Praça 24 de Outubro e Estrada Velha da Pavuna.

**908- Bonsucesso – Guadalupe:** Ida: R. Clemenceau, R. Uranos, , R. Diomedes Trota, Estrada do Itararé, Av. Itaoca, Praça 24 de Outubro, R. Padre Januário, Praça Constança, R. Álvaro Miranda, R. Ibaté, R. José dos Reis, Viaduto Cristóvão Colombo, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. João Ribeiro, R. Silva Vale, R. Maria Passos, R. Melo Moraes, R. Iguaçú, Viaduto José Lins do Rego, R. Sidônio Paes, Av. Suburbana, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Av. Edgar Romero, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso, R. Carolina Machado, R. Jarina, R. Aurélio Valporto e R. Luis Coutinho Cavalcanti.

**Volta:** R. Luis Coutinho Cavalcanti, R. Aurélio Valporto, R. Jarina, R. Carolina Machado, Av. Suburbana, R. Cerqueira Daltro, R. Gaspar Viana, R. Francisco Vale, R. Itamarati, Viaduto José Lins do Rego, R. Iguaçú, R. Francisco Vale, R. Maria Passos, R. Silva Vale, Av. João Ribeiro, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Viaduto Cristóvão Colombo, R. José dos Reis, R. Nova, R. Álvaro Miranda, Praça Constança, R. Padre Januário, Praça 24 de Outubro, Av. Itaoca, Estrada do Itararé, Largo do Itararé, R. Euclides Farias, R. Uranos, Av. dos Democráticos e R. Clemenceau.

**910- Bananal – Madureira:** Travessa Costa Carvalho, Praça Guanabara, Travessa Teotônio Freire, Estrada Quilombo, R. Comendador Bastos, Praça Calcutá, Av. Paranapuã, Praça Olaria, R. Capitão Barbosa, R. Tenente Cleto Campelo, Estrada do Cacuia, Estrada do Galeão, Av. Brigadeiro Trompowski, Av. Brasil, R. Gerson Ferreira, R. Nossa Senhora das Graças, R. Leopoldina Rego, R. Nicaragua, R. Santiago, R. Delfina Enes, Av. Lobo Júnior, Viaduto João XXIII, R. Bento Cardoso, R. Jacaraú, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Estrada Padre Roser, Av. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso e R. Carolina Machado.

**Volta:** R. Carolina Machado, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo. Av. Monsenhor Félix, Estrada Padre Roser, Praça Rubey Wanderley, Av. Brás de Pina, Viaduto João XXIII, Av. Lobo Júnior, R. Guaianases, R. Nicarágua, R. Lins do Rego, R. Cardoso de Moraes, R. João Romariz, R. Barreiros, R. Nossa Senhora das Graças, Estrada Engenho da Pedra, R. Operário Fortes, Av. Brasil,

Av. Teixeira de Castro, R. Barros Barreto, R. Cardosos de Moraes, Praça das Nações, R. Dona Isabel, R. Leopoldo Bulhões, Av. Novo Rio, Av. Brasil, Av. Brigadeiro Trompowsky, Estrada do Galeão, Estrada do Cacuia, R. Capitão Barbosa, Praça Olaria, Av. Paranapuã, Praça Calcutá, R. Comendador Bastos e Travessa Costa Carvalho.

**916- Bonsucesso – Sulacap:** R. Saint Hilaire, Av. Itaoca, R. Uranos, Av. Democráticos, Av. Suburbana, Viaduto Emílio Baumgart, Av. Suburbana, R. Faleiro, R. Turi, R. Álvaro Miranda, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernani Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, Estrada Henrique de Melo, Estrada Intendente Magalhães, Av. Marechal Fontenele, R. Pacífico Pereira, R. Olímpio de Castro, R. Gonçalo Rolemberg, R. Bárbara Heliadora e R. Fernandes Sampaio.

**Volta:** R. Fernandes Sampaio, R. Olímpio de Castro, R. Pacífico Pereira, Av. Marechal Fontenele, Estrada Intendente Magalhães, Estrada Henrique de Melo, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, Av. Ernani Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Av. Suburbana, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Viaduto Emílio Baumgart, Av. Suburbana, Av. dos Democráticos, R. Capitão Bragança, R. Uranos, R. General Galiene e R. Saint Hilaire.

**917- Bonsucesso – Mallet:** Ida: R. Saint Hilaire, Av. Itaoca, Av. dos Democráticos, R. Manuel Fontenele, R. Darke de Matos, Estrada Velha da Pavuna, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Viaduto de Cascadura, Av. Ernani Cardoso, Largo do Campinho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, Estrada Henrique de Melo, Estrada Intendente Magalhães e Av. Marechal Fontenele.

**Volta:** Av. Marechal Fontenele, Estrada Intendente Magalhães, Estrada Henrique de Melo, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, Largo do Campinho, Av. Ernani Cardoso, Viaduto de Cascadura, Av. Suburbana, Largo da Abolição, Largo dos Pilares, Av. Suburbana, Estrada Velha da Pavuna, R. Darke de Matos, Av. dos Democráticos, R. Capitão Bragança, R. General Galiene e R. Saint Hilaire.

**918 – Bonsucesso – Bangu:** R. Clemenceau, Av. dos Democráticos, Av. Itaoca, R. Uranos, R. Ibiapina, Av. Brás de Pina, Largo da Penha, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Estrada Padre Roser, Av. Monsenhor Félix, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Clarimundo de Melo, Largo de Madureira, Estrada do Portela, R. Firmino Fragoso, R. Carolina Machado, Américo Brasiliense, R. Carolina Machado, Viaduto de Bento Ribeiro, R. João Vicente, Av. Duque de Caxias, R. Salustiano Silva, Estrada General Canrobert da Costa, Av. Santa Cruz, Estrada de Realengo, R. Santa Cecília, R. Silva Cardoso, Av. Santa Cruz, Av. Cônego de Vasconcelos, Praça da Fé, Av. Cônego de Vasconcelos, R. Rio da Prata, R. Cairo, R. Paulo Rôla, R. Marmiari, R. Armistício, R. Alcebiades Sodré e R. Paulo Rôla.

**Volta:** R. Paulo Rôla, R. Cairo, R. da Prata, R. Açudes, Av. Santa Cruz, Av. Cônego Vasconcelos, R. Francisco Real, Av. Santa Cruz, Estrada General Canrobert da Costa, R. Salustiano Silva, R. Duque de Caxias, R. João Vicente, Viaduto de Bento Ribeiro, R. Carolina Machado, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Ministro Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Av. Monsenhor Félix, Estrada Padre Roser, Praça Rubey Wanderley, Av. Brás de Pina, Largo da Penha, Monsenhor Alves Rocha, R. Ibiapina, R. Uranos, Av. dos Democráticos, Av. Itaoca R. Uranos e R. Clemenceau.

**928 – Ramos – Madureira:** Av. Almirante Frontin, Av. Brasil, Av. Teixeira de Castro, R. Barreiros, R. Pereira Landim, R. Leopoldina Rêgo, R. Nicaragua, R. Santiago, R. Apiaí, Av. Lobo Júnior, Viaduto João XXIII, R. Bento Cardoso, R. Jacaraú, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Av. Meriti, Estrada de Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira, Estrada do Portela e R. Américo Brasileiro.

**Volta:** R. Américo Brasileiro, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Estrada de Vicente de Carvalho, Av. Meriti, Praça Rubens Wanderley, Av. Brás de Pina, Viaduto João XXIII, Av. Lobo Júnior, R. Guaianases, R. Nicaragua, R. Leopoldina Rêgo, R. Cardoso de Moraes, R. João Ramariz, R. Barreiros, Av. Teixeira de Castro, Av. Brasil, Viaduto Eny Edno Machado, Av. Brasil e Av. Almirante Frontin.

**940- Praia de Ramos – Madureira:** Estrada do Engenho da Pedra, Praça Dr. Miguel, R. Nossa Senhora das Graças, R. Leopoldina Rêgo, R. Nicaragua, R. Santiago, R. Apiaí, Av. Lobo Júnior, R. Bernardo de Figueiredo, R. Honduras, R. Conde Agrolongo, R. Irani, Av. Lobo Júnior, R. Cintra, R. Boa Viagem, R. Paxiúba, R. Piriá, Av. Arapogi, R. Bento Cardoso, R. Itabira, Estrada do Quitungo, Av. Meriti, Praça Rubey Wanderley, Av. Brás de Pina, Estrada da Água Grande, Av. Monsenhor Félix, Estrada Coronel Vieira, R. Luíza de Carvalho, Estrada Vicente de Carvalho, R. Agrário Menezes, Praça Parque Celeste, R. Vaz Lobo, Av. Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Carvalho de Souza, Largo de Madureira e R. Américo Brasileiro.

**Volta:** R. Américo Brasileiro, R. Carolina Machado, R. Carvalho de Souza, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, R. Vaz Lobo, Praça Parque Celeste, R. Agrário Menezes, Estrada Vicente de Carvalho, R. Luíza de Carvalho, Estrada Coronel Vieira, Av. Monsenhor Félix, Estrada da Água Grande, Av. Brás de Pina, Praça Rubey Wanderley, Av. Meriti, Estrada do Quitungo, R. Itabira, R. Bento Cardoso, Av. Arapogi, R. Piriá, R. Paxiúba, Piricumã, R. Boa Viagem, R. Cintra, Av. Lobo Júnior, R. Guaianases, R. Nicaragua, R. Leopoldina Rêgo, R. Cardoso de Moraes, R. João Romariz, R. Barreiros, R. Nossa Senhora das Graças, Praça Dr. Miguel, Estrada do Engenho da Pedra, R. Operário Fortes, Av. Brasil e Estrada do Engenho da Pedra.

**952- Penha – Praça Seca:** R. Plínio de Oliveira, R. José Maurício, R. Leônidas, Av. Brás de Pina, Estrada Vicente de Carvalho, Largo de Vaz Lobo, Av. Ministro Edgar Romero, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, R. Padre Manso, R. João Vicente, R. Domingos Lopes, R. Agostinho Barbalho, Travessa Carlos Xavier, R. Antonieta, R. Andrade de Araújo, Estrada Intendente Magalhães, R. Anália Franco, R. Pinto Teles, R. Cândido Benício, R. Baronesa, Praça Barão da Taquara, R. Barão, e R. Marangá.

**Volta:** R. Marangá, R. Barão, Praça Barão da Taquara, R. Baronesa, R. Cândido Benício, R. Pinto Teles, R. Anália Franco, Estrada Intendente Magalhães, R. Andrade Araújo, R. Antonieta, Travessa Carlos Xavier, R. Agostinho Barbalho, R. Domingos Lopes, R. João Vicente, R. Padre Manso, Viaduto Prefeito Negrão de Lima, Av. Edgar Romero, Largo de Vaz Lobo, Estrada Vicente de Carvalho, Av. Brás de Pina e R. Plínio de Oliveira.



## Anexo 3

### Entrevistas

#### Entrevista Nº 1

♦ **Qual o seu nome completo e data de nascimento?**

Acácio Inácio da Silva, nasci no dia 30 de novembro de 1929.

♦ **Qual a sua nacionalidade?**

Português, naturalizado brasileiro.

♦ **Em que ano começou a atuar com transporte coletivo?**

Em 1952. Eu tinha metade de um lotação de 20 lugares, já que na época os lotações de apenas 8 lugares já estavam sendo superados, já não davam conta ...

♦ **Sua atuação no setor de transportes ocorreu em qual área da cidade?**

Na linha Padre Nóbrega – Praça XV.

♦ **Como foi esse início? Como começaram os lotações?**

Eu não sei direito como começaram os lotações... sei que eles cresceram muito, após a II Guerra.

♦ **Havia diferença na incidência dos lotações nas zonas suburbana e rural em relação ao resto da cidade (área urbana)? Havia diferença no rigor a fiscalização entre essas duas áreas?**

Tinha mais carros circulando na área central. Havia mais fiscalização na Zonal Sul, no Centro, a Prefeitura ficava lá, era tudo centralizado com eles, mas o controle do governo era mais sério do que é hoje, a coisa era mais controlada, mesmo nos subúrbios.

♦ **Por que ao longo da década de 50 muitas empresas de ônibus tradicionais e que já existiam desde antes da II Guerra foram a falência? Foi a concorrência com os lotações?**

Acho que sim, algumas faliram, outras foram sendo vendidas pelos mais variados motivos, ... o dono morria, a viúva vendia a parte dele na empresa, ou ele se aposentava e passava a parte dele para outro... O fato é que os lotações eram mais rápidos, mais ágeis. Não pagavam impostos, não havia direitos trabalhistas, logo, a margem de lucro era grande. O sujeito pagava 20 a 25% da fêria bruta para o motorista e o resto era dele.

♦ **Mas não era permitido ter mais de um lotação, certo?**

Não podia, mas muita gente comprava o lotação e colocava em nome de outro, alguém da família, um amigo. Assim como também o lotação podia pertencer a mais de uma pessoa mas era registrado só no nome de um. Essa pessoa é que tinha que aparecer, ir lá no Departamento de Concessões para resolver qualquer problema,

enfim oficialmente ela era a dona do carro. Também podia passar a licença para outra pessoa.

- **Os lotações individuais realmente só operavam em linhas previamente estabelecidas ou na prática havia uma certa flexibilidade para fazer seus próprios itinerários?**

Havia um itinerário determinado para cada linha, a pessoa pedia o registro, na época ao Departamento de Concessões e só podia trabalhar naquela linha seguindo aquele itinerário. Agora, às vezes tinha a “bandalha”, se fosse pego era multado, se não fosse... Acontecia também de fazer só uma parte do itinerário da linha, o que também era proibido.

- **Havia lotações “piratas”, conforme ocorre hoje com as vans?**

Não, não havia.

- **Havia entre os motoristas de lotações uma obediência ao princípio legal (ex. Decreto 13.965/58) de só parar em pontos pré-estabelecidos?**

No início parava-se em qualquer lugar que o passageiro fizesse sinal. Eu não lembro dessa lei, mas acho que foi por essa época que começaram a colocar os pontos de parada para os lotações.

- **O valor das passagens dos lotações era fixado pelo governo municipal? Era obedecido?**

Era, o governo estabelecia e era obedecido.

- **E a proibição de não viajar em pé, era obedecida?**

Não. Viajava abaixadinho. O próprio passageiro quando fazia sinal e via que estava cheio, já fazia assim (sinal com a mão indicando a intenção de viajar abaixado).

- **Havia efetivamente uma tabela de tráfego para as linhas operadas por individuais (lotações e micro-ônibus), determinando intervalos de saída entre os veículos? Havia fiscalização a respeito?**

Não, não tinha horário, cada um fazia o que queria daquele itinerário. Só passou a ter controle de horário quando virou empresa, antes era a “bandalha”, não tinha obrigação quase nenhuma, rodava a hora que queria, desde que não circulasse em linha diferente da que foi autorizada podia praticamente tudo, só não podia circular em outra linha que aí sim a coisa ficava feia.

- **Quais as justificativas do governo para obrigar a constituição de empresas e, depois, acabar com os lotações?**

Que os lotações não atendiam direito a população, eles só rodavam nos dias e horários que queriam. Não rodavam fim de semana, nem nos horários de madrugada. Muitas vezes só rodavam de manhã cedo e à tardinha. Não tinham obrigações como as empresas que tem que se comprometer a colocar uma parte da frota rodando mesmo de madrugada, horários, etc. Nessa época, que era o governo do Lacerda, também se falou muito da substituição dos bondes que estavam acabando.

- **Como foi a transição do sistema baseado nos lotações para as empresas de ônibus, do ponto de vista dos antigos “individuais”?**

Nas organização das empresas, sob a forma de S.As, cada um entrava com o seu carro ou os seus carros como parte do capital. Quem tinha mais tinha 3 ou 4 carros. Mais tarde o governo deu um prazo para que as empresas acabassem com os lotações e trocassem por ônibus. Teve gente que não quis, por vários motivos, ou porque já estava velho, ou porque não achava que era um bom negócio e preferiu sair. Nessa época o número de sócios diminuiu. Mas foi democrático, ninguém saiu contra a vontade.

- 17) Qual foi a empresa da qual o Senhor participou da fundação? Conte um pouco da história da empresa nesse início?**

A Viação Verdun, em 1962. Ela foi o resultado da reunião de 37 donos de lotações que faziam a linha Verdun-Praça XV e que ficou sendo a primeira linha da empresa. Depois ela foi crescendo, conseguiu outras linhas. Mais tarde, não sei se foi em 66 ou 67, o governo obrigou as empresas a terem uma frota mínima de 60 ônibus. Aí nós compramos outras empresas menores para atingir esse total. E, a partir daí nós fomos em frente... Hoje essa antiga empresa se dividiu em três, a Verdun, a Saens Peña e a Transurb (*em cuja sede, no bairro do Engenho de Dentro, ocorreu esta entrevista*).

- 18) Por que?**

Porque a empresa ficou muito grande, ela já estava com 185 ônibus, vai ficando impossível administrar, não tem nem como guardar e movimentar tanto ônibus. Hoje as três empresas juntas têm quase 450 ônibus. Seria impraticável.

- 19) Hoje elas são independentes?**

Completamente, são três empresas independentes, do mesmo “pessoal”, mas independentes uma da outra.

- 20) As linhas eram requeridas ou oferecidas pela Prefeitura?**

Podia ser requerida ou, às vezes, a Prefeitura perguntava se a empresa tinha interesse em explorar uma determinada linha.

- 21) Era comum empresários negociarem entre si as linhas concedidas por questões de conveniência tais como proximidade da garagem da empresa e das outras linhas exploradas por ela, ou seja, por uma questão de logística?**

Era.

- 22) Já participou da diretoria de alguma associação empresarial do setor? Qual (ou quais) e em que cargos?**

Não, eu participei só do Conselho Fiscal do Sindicato (das empresas de ônibus do município do Rio de Janeiro).

## Entrevista Nº 2

### **1) Nome completo e data de nascimento.**

R: Nelson Prudente de Moraes. Nasci no dia 28 de abril de 1921. Essa é a data legal, pois na verdade nasci no dia 13 de fevereiro de 1921. Meus pais, provavelmente, não tiveram condições de me registrar na época certa.

### **2) Qual a sua profissão ou atividade?**

R: Comerciante.

### **3) Fale sobre o antigo Mercado da Madureira, anterior ao Mercadão.**

R: Noventa e nove por cento das pessoas só sabem falar no Mercadão de Madureira. O Mercado Municipal funcionava onde hoje está a Escola de Samba Império Serrano, na antiga rua Marechal Rangel nº114, e era administrado pela Secretaria de Agricultura, que resolvia todos os problemas daquele mercado. O Mercado Municipal vendia tudo que era de hortifrutigranjeiro. Ultimamente tinha açougue, peixaria e no início tinha dois bares; posteriormente já havia três bares dentro do mercado. O mercado era completamente de hortifrutigranjeiro. Vinham lavradores de toda parte do Rio de Janeiro e até de Petrópolis, Teresópolis e Friburgo. Todas as mercadorias vinham para o Mercado de Madureira. São Paulo também abastecia muito o Mercadão de Madureira. Basicamente era um mercado de lavradores. Depois fizeram mais algumas lojas e passou a ser de comerciantes estabelecidos com alvará.

### **4) Qual teria sido a motivação para construir o Mercadão?**

R: A motivação foi a seguinte: muitos comerciantes queriam mudar de ramo. No Mercado Municipal todos eram inquilinos da Prefeitura e no Mercadão os comerciantes eram proprietários. Aqui é nosso. Cada um comprou o seu box. Eu, por exemplo, tinha dois boxes no fundo do Mercadão, no nº 143 (era um bar). No Mercado Municipal havia restrição para vendas de determinadas mercadorias. Chegava o fiscal e proibia a venda de algumas bebidas alcoólicas. No Mercadão, onde todos eram proprietários, bastava requerer o alvará e começar a trabalhar.

### **5) Você notou alguma mudança nos tipos de produtos vendidos no Mercadão nos anos 60 e 70? Em caso positivo, quais?**

R: Aí é o seguinte. Vamos por partes. O Mercadão continuou vendendo as mesmas mercadorias que vendia no Mercado Municipal (cerca de 90%): açougue, peixaria, etc. Não havia as casas de umbanda, como existe agora no Mercadão. Aqui o Mercadão vinha trabalhando muito bem, o movimento muito intenso. A parte de baixo era atacado e a parte de cima era, realmente, o varejo, mas com a feitura do CEASA, mercidamente, porque Madureira já não suportava mais aquele intenso movimento,

100% dos comerciantes da parte de baixo do mercado (atacado) foram para o CEASA. O Mercado ficou totalmente vazio. Justamente quando a parte de baixo ficou vazia eu vim a ser o Síndico do Mercado. Eu acho que fui inteligente no que eu fiz. Os caminhões já entravam dentro do mercado. Eu continuei deixando entrar. Carro de passeio não podia entrar dentro do Mercado. Aí eu tomei a seguinte decisão: como o freguês que vinha comprar no varejo, não conhecia a parte de baixo do mercado, eu autorizei o estacionamento de carros de passeio na parte de baixo do mercado, aos sábados e domingos. Quem não conhecia a parte de baixo, passou a conhecer. Aí vinha um queria alugar uma loja, vinha outro. E com isso foram se alugando as lojas e diversificando a comercialização do mercado. O que antes era comércio de produtos hortifrutigrangeiros foi mudando. Vieram as chamadas casas de umbanda, veio mais açougue, mais peixaria. Isso tudo trouxe um movimento que engrandeceu o Mercado. Aumentou também o movimento de pessoas, que compravam produtos agrícolas e também outros artigos que já existiam: produtos para festas, barbearias, as casas de umbanda, lojas de utensílios, que antes não existiam. Foi se diversificando o mercado até hoje, crescendo muito. A parte dos verdureiros, nos fundos do mercado, cresceu muito. Consegui colocar no centro do mercado, uma agência dos Correios. Quem queria ir aos Correios tinha que passar por dentro do mercado. Foi uma decisão inteligente. Outra coisa que aconteceu: graças à antiga CETEL, foram instalados no centro do Mercado, na parte de baixo, os “orelhões”. Quem estava em cima e tinha que telefonar, se dirigia para a parte de baixo. Isso trouxe o movimento para o centro do mercado. Mesmo que alguém entrasse só para telefonar ou ir aos Correios já observava as mercadorias e voltava mais tarde.

**6) A respeito da vida comercial de Madureira na década de 40 e/ou 50, fale sobre suas lembranças, por exemplo, havia grande quantidade de lojas, quando comparado aos dias atuais?**

R: As lojas comerciais em Madureira sempre foram muitas e quando o Mercado estava onde está hoje o Império Serrano, o comércio de Madureira era uma coisa. Muito incentivado, lojas valendo um bom dinheiro. Está hoje, na Av. Edgar Romero nº 239, o movimento na outra área diminuiu um pouco. Os valores dos aluguéis diminuíram. Luvas eram exigidas para fazer um aluguel mais acessível, tudo isso já não se faz mais, tornou-se fácil ter uma loja. Tanto que não é pelo que aconteceu com o Mercado. Antes do incêndio, já se encontrava loja em Madureira para alugar sem luvas, com aluguel pequeno. Por que? Não tinha grandes movimentos. O Mercado é o movimento de Madureira. Madureira, sem esse Mercado, acaba. E os comerciantes, vou falar uma coisa que já falei, não em entrevistas como essa, uma coisa oficial. Eu falei em reuniões. O comerciante de Madureira sempre fez campanha contra o camelô, mas quando o camelô estava na rua as lojas deles tinham mercadoria.

**7) Havia muito comércio informal? Vendendo que produtos?**

R: Muito pouco. Tinha, mas não eram muitos. E as mercadorias que os camelôs vendiam, o comerciante não vendia. Hoje o comerciante está vendendo a mercadoria do camelô. Você vai em Madureira agora, procura uma boa casa comercial para comprar um bom presente, para um aniversário, uma festa, não encontra. Você tem que ir na

Barra da Tijuca ou em outro lugar para comprar. Presente bom não encontra, encontra um presentinho. Nos áureos tempos voce tinha “A Garotinha de Madureira” que tinha o que você queria para dar de presente. Do mais barato ao mais caro. não faltava mercadoria para você dar um presente. Hoje, em Madureira, você não encontra.

**8) Havia bancos e grandes lojas nessa época? Em caso positivo, quais?**

R: Já existiam alguns bancos. E lojas comerciais? Já havia a Loja Ducal, na Marechal Rangel. Havia o Banco da Prefeitura (mais tarde Banerj) e a minha conta tinha o nº 58. Infelizmente eu tive que cancelar a minha conta. O gerente começou a fazer uma porção de besteria e aí eu cancelei a minha conta. E ninguém me deu confiança. Cancelei e ficou por isso mesmo. Na rua Maria Freitas havia um outro banco, muito bom, (não me lembro o nome). Havia o Banco Português, na rua Carolina Machado, nos anos 50.

**9) Quais as principais opções de lazer no bairro, nos anos 40 e/ou 50?**

R: Nessa época, que eu lembre, só havia as Escolas de Samba. Havia cinemas: o Beija-Flor, o Alfa.

**10) Pela sua observação pessoal, a maioria das pessoas que se dirigiam a Madureira para realizar suas compras faziam-no por meio dos trens, bondes ou lotações/ônibus?**

R: Para vir a Madureira, tinha que usar o trem ou o bonde. Tinha o bonde Cascadura que vinha até Cascadura, mas que depois, politicamente, veio até Madureira, onde fazia a volta e ia para o Largo de São Francisco. A placa era Cascadura, mas ia de Madureira ao largo de São Francisco. Para Irajá, em princípio, eram os bondes puxados a burro. Depois passou para o bonde elétrico. E aqui onde é hoje o Campo do Cajueiro - que tinha o apelido de Tombadouro, porque em geral o bonde de burro estava sempre tombando ali. Não se dizia que saiu fora do trilho. Se dizia: o bonde tombou, o bonde tombou! Ao chegar em Vaz Lobo tinha o Ponto Cem Réis. Você pagava uma passagem de Madureira até Vaz Lobo e outra até o Cemitério.

**11) O senhor viu o surgimento dos "lotações"?**

R: Claro que sim, eu trabalhei neles. Eu tinha um Buick. Com esse Buick eu fazia uma lotação para Rocha Miranda a Quatrocentos Réis por pessoa. Nós fazíamos assim. Depois apareceu em nosso meio um italiano (esqueço o nome dele). Ele começou a arrumar as coisas, uns carrinhos maiores, um outro tipo de transporte - até bacaninha - e ele acabou tomando conta de tudo. Aí fazia lotação para Irajá, Rocha Miranda, e, com essas caminhonetes dele, formou uma empresa que prejudicou os carros pequenos. E eu como tinha esses carros pequenos mas sempre trabalhei no Mercado, eu passei a ficar mais no Mercado e deixei a lotação prá lá e me **dediquei mais ao Mercado.**

**12) Pelo que você pôde observar, a construção do Viaduto Negrão de Lima incentivou o crescimento do comércio e do bairro em geral? Em caso positivo, contribuiu muito ou pouco? Justifique sua opinião.**

R: Positivo. Muito positivo. O Viaduto de Madureira foi uma obra muito necessária, embora algumas pessoas reclamassem porque foram indenizadas pela desapropriação de suas casas. Madureira melhorou muito com o Viaduto. Feliz foi o Prefeito Negrão de Lima, com o saudoso Salomão Filho. Não era meu amigo do peito mas nos dávamos razoavelmente bem. Era vereador de Madureira. Como eu fui candidato a vereador também em Madureira você vê que nós podíamos não nos dar, não éramos muito amigos. Não cheguei a me eleger mas fiquei como suplente e, posteriormente, assumi por um período curto. Eu tenho a carteira de Vereador daquela época. Salomão foi muito feliz em fazer o viaduto junto com o Prefeito Negrão de Lima. Pena que ele já esteja morto. Salomão Filho foi um grande vereador para Madureira. É pena que a gente só dê valor às coisas depois que perde. Fez muita coisa para Madureira. Não só empregos que arranjou para muita gente, mas os benefícios que ele fez para Madureira. No tempo em que ele era vereador por Madureira, você podia andar nas calçadas de Madureira. Hoje você não pode. Estão todas quebradas, bombardeadas. É problema do proprietário, mas a fiscalização é que tem que ver esse problema. Para que existe a fiscalização?

**13) O que mais o senhor pode contar sobre a história do Mercado?**

R: É bom que se diga que o Mercado de Madureira nasceu em Cascadura, numa praça onde só tinha lavradores que traziam suas mercadorias de vários cantos da nossa cidade: Campo Grande, Santa Cruz, Pedra de Guaratiba, Jacarepaguá (onde havia muita lavoura com laranja lima, tangerina, aipim, batata-doce). Braz de Pina e Vicente de Carvalho também tinham, onde dava muito jiló e beringela e quiabo. Foi antes do bonde. Eu tenho uma meia-dúzia de revistas daquela época, chamada Subúrbio em Revista, que estão no meu escritório que, no momento está fechado (rua Conselheiro Galvão nº 58, sala 401). Só empresto para olhar. Enquanto a sala estiver fechada eu não posso ir lá. O Mercado veio para Madureira através de um português que, dizem, era analfabeto mas tinha dinheiro. Antonio Pereira era o seu nome. Se hoje temos o Mercado de Madureira, devemos agradecer a Antonio Pereira. Ele trouxe o Mercado de Cascadura para Madureira, alegando ele aos seus patrícios que aqui em Madureira, na estação de Magno, tinha um ferradouro. Ele vinha com as suas mercadorias para Cascadura e vendia. Depois, quando tinha que ferrar um animal tinha que vir aqui para Madureira. Então ele foi lá e convenceu a turma a trazer as mercadorias para Madureira. Então eles traziam as mercadorias para Madureira, deixavam os animais no ferradouro e depois que vendiam tudo, iam lá e pegavam os animais e iam embora. Alguns alegavam que a freguesia já estava em Cascadura. Aí ele pediu ao pessoal para avisar aos fregueses que daqui a trinta dias eles sairiam de Cascadura para Madureira. Se a mercadoria ficar encalhada eu pago as mercadorias a vocês, disse o Sr. Antonio Pereira. Isso tudo aconteceu lá pelos anos vinte. O mercado, que funcionava em Magno, por ser pequeno, muito pequeno, passou para a rua Oliva Maia, por influência e ajuda de Edgar Romero e outros. O mercado funcionava na área onde estão as torres da Light. Era só de lavradores. Armaram uma verdadeira favela a medida que iam fazendo um barraco ao lado do outro. Dessa favela é que surgiu o Mercado Municipal de Madureira, onde hoje

está a Escola de Samba Império Serrano. Quantas pessoas trabalharam nisso aí: Sr. Antonio Pereira foi o baluarte do Mercado. Teve seu trabalho reconhecido, tendo recebido o título de Cidadão de Madureira.



### Entrevista N° 3

**1) Nome completo.**

R: Wanderley de Oliveira Isidoro

**2) Data de nascimento.**

R: 28 de agosto de 1940

**3) Qual a sua profissão ou atividade?**

R: Militar da reserva

**4) Reside e/ou trabalha em Madureira há quantos anos?**

R: Há 59 anos.

**5) A respeito da vida comercial de Madureira na década de 40 e/ou 50, fale sobre suas lembranças:**

**7) Havia grande quantidade de lojas, quando comparado aos dias atuais? Havia grande variedade de comércio (roupas, tecidos, eletrodomésticos, etc)? Como eram as lojas de forma geral (grandes/pequenas, simples/sofisticadas, etc)?**

R: Madureira sempre foi um grande centro comercial. Dentre a grande variedade do comércio, a maioria era de lojas de tecidos, espaçosas porém não sofisticadas, algumas que existem até hoje, obedecendo a mesma arquitetura, como a Loja Machado, por exemplo.

**8) Qual (ou quais) eram os principais pontos comerciais do bairro?**

R: O principal ponto comercial compreendia o eixo de Madureira que ficava entre a Estação de Magno até a extremidade da Rua Carolina Machado e Av. Edgar Romero. Todos queriam ter lojas nesse local, mas era preciso ter alto poder aquisitivo.

Dentre os pontos comerciais mais conhecidos que se destacavam na época, podemos citar o Café Haia , um café tradicional de Madureira que ainda existe mas não com esse nome. A clientela, de modo geral, se resumia nos próprios moradores locais, os outros bairros ficavam um pouco distantes e não se tinha a fartura de meios de transportes e acesso como temos hoje. Naquela época era só o trem e o ônibus. Madureira era um bairro comercial e residencial. Hoje não, Madureira é um bairro estritamente comercial.

**9) O movimento nas ruas era muito intenso? Compare-o ao atual.**

R: O movimento nas ruas já era bastante intenso. Me lembro que em épocas de carnaval, por exemplo, Madureira tem o melhor carnaval do subúrbio, ali no Largo

de Madureira, hoje em frente a Galeria São Luís, se instalava o Coreto de Madureira e nessa época havia concursos de coretos e Madureira sempre se destacou, tirando os primeiros lugares, devido o poder aquisitivo do comércio do bairro era muito forte o que se pensava em ter no Rio de Janeiro, Madureira saía na frente.

**10) Havia muito comércio informal? Vendendo que produtos?**

R: Sobre o comércio informal, só pipoqueiros e baleiros.

**6) Havia bancos e grandes lojas nessa época? Em caso positivo, quais?**

R: Os Banco da época eram o Banco do Brasil, na Rua Carvalho de Souza, o Banco Delamare, que hoje quem ocupa esse espaço é o Banco Real, na Rua Maria Freitas e também tinha o Banco Moreira Sales que hoje é o Unibanco.

**7) Quais as principais opções de lazer no bairro, nos anos 40 e/ou 50?**

R: Quanto ao lazer dessa época eram os 4 cinemas existentes nessa época: o Beija-flor e o Madureira, os dois na Rua João Vicente e do lado de cá, na Av. Edgar Romero, o Cinema Alfa, onde hoje era a Sapasso (que já também não existe mais) e o Coliseu, onde hoje é a Casa Bahia. Fora o Clube de Futebol, que antes da década de 40, não era nem Madureira, se chamava Fidalgo.

Tínhamos também o bloco carnavalesco que depois se transformou em Escola de Samba Portela, depois foi criada a Escola de Samba Império Serrano. Mas tarde, com um racha que houve na Portela, surgiu a Tradição. O Clube de Futebol Madureira tinha seu campo na Rua Conselheiro Galvão e a sede social era na Rua Carvalho de Souza, onde era a Tele-Rio, era ali que havia os bailes.

**8) Pela sua observação pessoal, a maioria das pessoas que se dirigiam a Madureira para realizar suas compras faziam-no por meio dos trens, bondes ou lotações/ônibus?**

R: Agora, como eixo de grande fluxo de pessoas de fora do bairro para o comércio, era a Av. Ministro Edgar Romero, que vinham de bonde, que era o veículo mais tradicional, pois ligava Madureira aos bairros de Vaz Lobo, Irajá, Vicente de Carvalho, por esse lado. Pelo outro lado ligava Cascadura, Quintino, Piedade, Méier até o Centro da Cidade.

**9) Pelo que você pôde observar, a construção do Viaduto Negrão de Lima incentivou o crescimento do comércio e do bairro em geral? Em caso positivo, contribuiu muito ou pouco? Justifique sua opinião.**

R: Sobre o Viaduto Prefeito Negrão de Lima, a sua construção demorou muito, por falta de verba, mas saiu e com essa inauguração, Madureira expandiu muito comercialmente, valorizou muito, dava para se notar o aparecimento de novas lojas, mas o primeiro grande passo para Madureira crescer foi a retirada dos bondes, algumas pessoas relutaram sem saber o que se ia fazer sem eles, se ia dar certo. A retirada dos bondes já

foi no governo Carlos Lacerda e instalou a CTC com sede no Méier, onde hoje é o Banerj. Foi quando chegaram os primeiros ônibus elétricos

Madureira cresceu e do outro lado da Av. Ministro Edgar Romero até Vaz Lobo era paralelepípedo, que foi tirado e concretado, portanto a pista original do outro lado era de concreto. Primeiro foi feito a área próxima ao Mercado (já o segundo, o primeiro foi onde é hoje a sede da Escola de Samba Império Serrano, mas começou haver muita pressão do comércio de Madureira, que não tinha mais para onde expandir ai resolveram fazer desse lado daqui. Madureira tem 3 lados: do lado do Magno, onde tem o Mercado, tem o lado que vai do Magno até a Rua Carolina Machado e tem o lado que é Campinho, vai desde a Rua João Vicente até o outro lado no quartel, o 15º RCMec, hoje). Então esse lado de Madureira também cresceu alguma coisa com a inauguração do Mercado, mas não cresceu tanto quanto a parte central realmente.

Madureira foi arrendado por Lourenço Madureira, mas a sua visão era basicamente agrícola. Famílias tradicionais vieram da Europa para Madureira com outra mentalidade, comércio europeu, aproveitando as boas oportunidades de se instalar no Brasil. Vieram para a área da panificação, outros para os tecidos, pouca gente sabe, pois ficou por pouco tempo, o varejo da Fábrica Bangu veio se instalar em Madureira, onde hoje é a Ótica Brasil, na esquina da Rua Carolina Machado com Rua Maria Freitas. Ali era uma loja tremenda de tecidos, um varejo fortíssimo da Fábrica Bangu (na década de 50). Inclusive a primeira linha de lotação partia dali porque o dono dessa linha com visão forte de comércio, embarcava e desembarcava seus passageiros próximo a essa grande loja. Então, Madureira desenvolveu-se muito com a criação do lotação.

## Entrevista Nº 4

### 1) Nome completo.

R: Plácido Garcia de Faria apelidado de Madragoa, pois cantava muito fado da Madragoa.

### 2) Data de nascimento.

R: 02 de junho de 1932 (Trás os Montes)

### 3) Qual a sua profissão ou atividade?

R: Profissão: Motorista da Garagem da Pedra, na antiga Viação Brasil, começou a dirigir para arrumar os carros à noite, tirou a carteira de motorista e comprou o primeiro loteação. Era a gasolina tinha 16 lugares, no ano de 1953 à Empresa Estrela. Fazia a linha Engenho de Dentro- Mauá, ainda não ia para Madureira (Proprietário de loteação)

Ao se casar, mudou-se para Irajá e todo dia pegava o loteação no Engenho de Dentro, mas depois passou para o Encantado, do Engenho de Dentro pegava uma condução para Madureira e de Madureira para o Irajá.

### 4) A respeito da vida comercial de Madureira na década de 40 e/ou 50, fale sobre suas lembranças. Havia grande quantidade de lojas, quando comparado aos dias atuais? Havia grande variedade de comércio (roupas, tecidos, eletrodomésticos, etc)?

R: Sobre o comércio de Madureira, tinha muito, a R. Edgar Romero sempre foi muito movimentada e até um pouco perigosa porque já tinha a linha do bonde, naquela pista larga era a linha do bonde. Já tinha muitas lojas com comércio bem variado, tinha armarinhos, louças, padarias, duas grandes lojas da Seda Moderna uma na esquina perto da Estação do trem outra mais para dentro.

Havia uns pontos de bicho famosos do falecido Natal, tinha a Escola Carmela Dutra. Conheci o antigo Café Haia, um dos pontos de bicho, dentre outros, do falecido Natal (da Portela), e seus dois filhos, um que tem um banco de sangue em Madureira e o outro é o presidente da Escola de Samba Tradição, o Nésio.

Lembro da construção do Mercado de Madureira, fazia um movimento muito grande e ainda aumentou mais, tem comércio de tudo quanto é espécie.

### 5) Quais as principais opções de lazer no bairro, nos anos 40 e/ou 50?

R: Quanto ao lazer Madureira tinha pouco. Tinha um teatro Zaquia Jorge, uns cinemas “poeirinhas”

### 6) Havia muito comércio informal? Vendendo que produtos?

R: O comércio informal era em número reduzido.

**7) Pela sua observação pessoal, a maioria das pessoas que se dirigiam a Madureira para realizar suas compras faziam-no por meio dos trens, bondes ou lotações/ônibus?**

R: Os meios de transportes mais utilizados nessa época era os bondes e o lotação. O trem já existia muito tempo antes, e servia mais ao moradores que vinham de outros bairros para Madureira.

Havia muitas linhas de lotação, era Irajá, Penha, Cascadura-Irajá, Cascadura-Penha, Cascadura-Campos dos Afonsos e mais além para os lados de Bangú, Senador Camará. Havia muitos lotações individuais, pois na época do Dulcídio Cardoso, começaram a dar licença para lotações e as pequenas empresas foram se enfraquecendo e foram vendendo os carros a gasolina e substituindo pelo lotação Mercedes. Quem podia, colocava Mercedes pois era o melhor. Após um ano do meu primeiro Mercedes de 20 lugares, já pude comprar outro, que com a lei do Prefeito Dulcídio Cardoso, passou para 24 lugares.

Os lotações dão lugar aos ônibus no tempo do governo de Carlos Lacerda, que querendo acabar com esse meio de transporte, mandou que legalizássemos nossa situação. Alguns eram contra, como eu, e outros a favor, que acabaram fundando empresas com carros maiores de 30 lugares. Dessas, algumas estão aí até hoje e estão bem e outras sucumbiram. Todos começaram como donos ou motoristas de lotação, como o Jacó Barata e o Expedito. Jacó tinha um lotação mas não chegou a dirigi-lo, dizia que começou como contínuo de um banco e vendia jóias e folheados nos pontos de lotação. Seu irmão Samuel, que hoje é dono das Drogarias Pacheco, tem uma Concessionária Volkswagen no bairro do Catete, a Wilson King S.A., trabalhou na Panair como comissário de bordo. Hoje, junto de seu irmão, compraram o Hospital Barra Door e estão reformando onde era o hotel, estão fazendo um hospital de luxo, o Copacabana Door. Estão todos muito ricos. Jacó é paraense, descendente de judeus, casado com uma senhora portuguesa, D. Glória, que fundou e administra até hoje, instituições de caridade.

O ramo de lotação já deu muito dinheiro. Comecei um lotação velho, com dificuldade, mais foi melhorando e com a ajuda dos donos da Viação Estrela, que eram portugueses, me ajudaram a comprar um novo da carroceria metropolitana e mandaram comprar uma Mercedes nova para mim, sendo meus fiadores. Assumi uma dívida, na época, de 45 mil cruzeiros por mês, mas ali na Praça XV eu rodava 24h por dia, eram dois turnos de 12h cada um. Fim de semana dobrava, rodava 24h. Foi aí que ganhei dinheiro!

A Viação Estrela foi a que depois teve os ônibus da linha Méier-Madureira, que até hoje tem os ônibus Estrela, oriundos da empresa. Fazia Engenho de Dentro-Praça Paris pela Rua Vinte e Quatro de Maio e tinha a linha Lins-Praça Paris, da Viação Lins pertencente ao irmão do Pinheiro Pires. Então, a Viação Estrela estendeu seus ônibus para Madureira também. Logo depois houve uma desavença entre os sócios, que assumiram uma dívida com a Empresa Todauto e findaram ambos se suicidando.

**8) Pelo que você pôde observar, a construção do Viaduto Negrão de Lima incentivou o crescimento do comércio e do bairro em geral? Em caso positivo, contribuiu muito ou pouco? Justifique sua opinião.**

R: Ajudou o comércio, mas prejudicou muita gente com as desapropriações.

## Entrevista Nº 5

### 1) Nome completo.

R: Genival Ventura Gomes

### 2) Data de nascimento.

R: Dia 5 de outubro de 1935

### 3) Qual a sua profissão ou atividade?

R: Fui ourives de 50 a 1954; depois mudei para imóveis, onde estou há 42 anos, sempre em Madureira. Sou corretor de imóveis, dono de Administradora de Imóveis. Eu administrava 11 lojas dentro do Mercado de Madureira, que pegou fogo em janeiro de 2000, trazendo-me um prejuízo mensal de cerca de R\$ 3.000,00.

### 4) Que tipo de produtos eram vendidos no velho Mercado nos anos 40 e 50?

R: Quando o mercado funcionava onde hoje está a escola de samba Império Serrano, o ramo de comércio era totalmente agrícola, com venda de verduras, legumes, frutas, etc. horti-fruti em geral. O Mercado de Madeira tinha 95% dos lojistas como inquilinos e 5% eram proprietários. Havia inquilinos brigando na justiça pelo atraso de aluguéis. Na época agora do incêndio o Mercado estava no auge. Em 1986, o Mercado se expandiu muito, quando o Sr. Nelson Prudente de Moraes, seu administrador, resolveu tirar os caminhões que ficavam na parte de baixo do Mercado, no atacado. O pessoal do CEASA também, foi pra lá, pensando que aquilo era uma maravilha, e não era. Voltou todo mundo. Foi aí que o Mercado, na parte de baixo, no atacado, tomou um desenvolvimento muito grande. As lojas do atacado, em baixo se valorizaram muito. Hoje estavam mais caras do que as lojas do segundo piso. Quando o mercado for reconstruído os proprietários voltarão e para alugar as lojas, cobrarão luvas certamente. A reconstrução vai tornar o mercado ultramoderno. Antes as lojas tinham banheiros. Já na reconstrução os banheiros serão construídos nas galerias. Os ramos comerciais não deverão sofrer grandes modificações. Como havia muitas lojas de umbanda, há uma polêmica em torno desse ramo de negócio. Alguns dizem que não será mais permitido, outros dizem que sim. Eram muitas as lojas de artigos de umbanda. Havia muita exposição de animais, até cabritos assados. Até um ano atrás houve um incêndio em uma das galerias superiores, que trouxe um problema muito sério, pois o pessoal da umbanda fazia reuniões no interior do mercado, matavam animais, espargiam o sangue dos mesmos nas galerias. Era um problema absurdo. Esses comerciantes eram inquilinos. O anexo do mercado municipal, que é o Mercado, em princípio foi construído só para atender o comércio atacadista de feijão, batata, etc, depois foi mudando, o que foi bom para a expansão do comércio de Madureira. No passado, o Mercado tinha dois condomínios. O Sr. Nelson Prudente de Moraes, que é dos fundadores do Mercado e foi síndico ali por quatro ou cinco vezes, e depois, quando anexo começou, entrou a D. Emilia, que era síndica do Anexo 2. Ela fez um trabalho muito bom.

**5) Nos anos 50 havia muitas lojas comerciais de grande porte?**

R: Da linha férrea até o Mercado Madureira se divide em três áreas ou lados. É o lado da Domingos Lopes, que vai até o Campinho, no sentido de Jacarepaguá, e vem um outro trecho, da ponte da linha férrea até Magno, e um outro, de Magno até a área do Mercado. Na década de 50 havia lojas consideradas grandes. Todas já faliram: Casa Neno, o Rei da Voz, Dorex, Ducal, etc.

**6) Havia bancos nessa época? Em caso positivo, quais?**

R: Havia poucos bancos. Madureira, na época, era carente de bancos. Havia o Banerj, o Banco do Brasil e o que hoje é o Unibanco, na época chamado Banco Andrade Arnaud. Mais tarde vieram outros bancos- Bradesco, Real, Caixa Econômica... Madureira tinha uma boa contribuição de ICM.

**7) Quais as principais opções de lazer no bairro, nos anos 40 e/ou 50?**

R: Madureira era carente de divertimento e lazer para os habitantes do local.

**8) Pela sua observação pessoal, a maioria das pessoas que se dirigiam a Madureira para realizar suas compras faziam-no por meio dos trens, bondes ou lotações/ônibus?**

R: O transporte da época de 50 era bom. Havia o bonde, muito lotação. O bonde vinha da cidade - era o 94 - que vinha do Largo de São Francisco e o 96, que vinha da Penha. Havia também o trem, muito usado pelos habitantes locais e pelos que se deslocavam para Madureira. Havia o Deodoro - que era parador, e que hoje já não tem mais. Saía de Madureira para Deodoro. Havia também o direto, que saía da Central e só parava em Deodoro. Era muito cansativo e os passageiros pegavam o parador até Deodoro e ali embarcavam no Japeri ou Santa Cruz. Quem vinha fazer compra em Madureira usava o bonde ou o trem. Em 1950 a 1958, a Av. Min. Edgar Romero se chamava Estrada Marechal Rangel. Depois ela foi asfaltada.. Antes tudo era barro.

**9) Pelo que você pôde observar, a construção do Viaduto Negrão de Lima incentivou o crescimento do comércio e do bairro em geral? Em caso positivo, contribuiu muito ou pouco? Justifique sua opinião.**

R: A construção do Viaduto Negrão de Lima foi bom para Madureira. Trouxe expansão para o comércio mas, hoje já está precisando que se faça uma via expressa, elevada, na direção de Jacarepaguá. Tá muito congestionamento de veículos. Fizeram um viaduto em Turiaçu, por cima da linha férrea. Se tivessem rasgado direto para Jacarepaguá teria sido uma maravilha. Mas, infelizmente, desemboca na Estrada do Portela e cria mais um engarrafamento um terrível gargalo.

## Entrevista Nº 6

**1) Nome completo.**

R: Francisco Moutinho

**2) Data de nascimento.**

R: 15 de maio de 1929

**3) Qual a sua profissão ou atividade?**

R: Comerciante em Madureira (dono da Sapataria Universal) Sempre fui comerciante no ramo de sapatos (seu pai também era comerciante nesse ramo). O entrevistado não foi comerciante no Mercado de Madureira.

**4) Reside e/ou trabalha em Madureira há quantos anos?**

R: Desde que nasci. Meu pai chegou aqui em 1913/14, ainda garoto. Os irmãos dele já estavam aqui estabelecidos no mesmo local da sapataria. A Sapataria Universal começou no ano de 1924 e pertencia ao meu tio. Depois dividiram a loja em duas. O meu pai ficou com a sapataria e o meu tio ficou com o armarinho, ao lado. Na verdade era uma loja só com dois ramos comerciais: sapato e roupas. Hoje permanece somente a sapataria.

**5) A respeito da vida comercial de Madureira na década de 40 e/ou 50, fale sobre suas lembranças:**

**a) Em relação ao comércio de outros produtos, qual era a variedade de produtos?**

R: Nos anos 40 havia lojas que vendiam tecidos. Poucas de eletrodomésticos. De roupas feitas, também havia poucas lojas. A quantidade maior mesmo era de tecidos.

**b) Havia alguma grande loja, que se destacava das outras?**

R: Não, eram mais ou menos do mesmo tamanho. Havia muitos bares nessa região.

**c) Quais as principais opções de lazer no bairro, nos anos 40?**

R: Havia dois cinemas.

**d) Havia bancos?**

R: Sim, havia o Comércio e Indústria de Minas Gerais, o Banco Predial do Estado do RJ. Depois é que vieram os outros bancos: Banco do Brasil, etc.



**e) Havia muito comércio informal? Vendendo que produtos?**

R: Muito pouco. As autoridades só permitiam comércio ambulante para deficientes físicos ou veteranos de guerra.

**6) Pela sua observação pessoal, a maioria das pessoas que se dirigiam a Madureira para realizar suas compras faziam-no por meio dos trens, bondes ou lotações/ônibus?**

R: Trem elétrico. Havia, também, o Bonde, mas a maioria das pessoas usavam o trem. Elas vinham até de Campo Grande, Deodoro, Bangu. Havia os lotações, mas não eram tão usados. Era um transporte mais restrito, por serem carros pequenos, com 7 lugares. O trem era mais usado, por comportar mais gente.

**7) Pelo que você pôde observar, a construção do Viaduto Negrão de Lima incentivou o crescimento do comércio e do bairro em geral? Em caso positivo, contribuiu muito ou pouco? Justifique sua opinião.**

R: É, melhorou um pouco. O próprio bairro teve uma outra aparência, provocando mudanças no comércio. Antes dele havia uma cancela, que era uma passagem de nível (em Magno).

**8) Que mudanças no bairro em geral e no comércio em particular você destacaria entre aquelas ocorridas nos anos 60?**

R: Em 60 foi quando começou o comércio de roupas, lojas de confecção de roupas, de eletro-domésticos. Havia lojas que hoje não existem mais. A mais antiga que havia era a "Tonelux", foi a primeira grande loja na década de 60 - e que vendia eletro-domésticos.

**9) O Sr. Acha que a presença do mercadão contribuía para o comércio em geral?**

R: Sim. Nos dias de funcionamento do mercado, o movimento dos fregueses na loja começava cedinho, a partir das 6 horas. O pessoal vinha ao Mercadão e aproveitava para fazer compras nas outras lojas. Nos dias de funcionamento do Mercadão, que era às 3<sup>as</sup>, 5<sup>as</sup> e sábados, havia muito movimento pela manhã nas demais lojas.

## Entrevista Nº 7

### 1) Nome completo e data de nascimento.

R: Dagoberto José Pereira

### 2) Qual a sua profissão ou atividade?

R: Atualmente sou aposentado. Como comerciante, fui o primeiro no Mercado de Madureira, mais ou menos em 1958. Atuava com balanças, como representante da Filizola Inaugurei a minha loja um dia antes do novo Mercado (Mercadão de Madureira) inaugurar em 1958, após ter começado a ser construído mais ou menos em 1947 e ficou pronto, mais ou menos, em 1950. Antes já existia o outro lá onde está a Escola de Samba, era o chamado “Mercado de Madureira”, o mercado do município, e esse novo era um mercado particular, construído pela CIBRASIL, porque o outro tinha sido desapropriado. No decorrer de sua construção, houve uma política para não ir para lá. Com o Cruzeiro na época e era uma média de 20% de entrada e 40% em 15 meses que era no período das obras e os outros 40% em 5 anos e aí houve uma política para o pessoal não ir e aí a CIBRASIL comprou mais uma área do lado e construiu o anexo e vendeu para eles a um preço mais acessível, com a condição deles mudarem. Foi o que realmente aconteceu, o pessoal do mercado do município, o velho mercado.

### 3) Que tipo de produtos eram vendidos no velho Mercado nos anos 40 e 50?

R: No velho mercado era vendido de tudo: legumes, frutas, que era o seu forte, só não tinha nada de tecido, tinha também algumas lojas de cereais, aves e animais.

### 4) Quais as vantagens e desvantagens para os comerciantes da época, em função da mudança do antigo Mercado para o novo, em 1959?

R: Foi vantajoso para os comerciantes da época devido o ambiente, o local é muito melhor porque no mercado velho havia mais ou menos umas 50 ou 60 lojas e tinha uns 200 comerciantes que trabalhavam no tempo, dentro do próprio mercado (sem loja). Vinham com suas mercadorias e as peças, suas barracas, um tabuleiro. Entravam às 10 h da noite, abriam-se os portões para eles entrarem. Tinha lá um responsável e eles armavam suas bancas e ficavam ao tempo, na chuva, na lama, era uma sujeira. Quer dizer, que com a construção do novo Mercado de Madureira a limpeza era outra. Todos os caminhões ficavam estacionados na Rua Conselheiro Galvão esperando a hora de entrar dentro do mercado. Houve uma melhora considerável para os comerciantes.

### 5) Você notou alguma mudança nos tipos de produtos vendidos no Mercado nos anos 60 e 70? Em caso positivo, quais?

R: Com a mudança de local, para o mercado novo, surgiram muitos novos produtos a serem comercializados, como os artigos do Norte, artigos religiosos, milho de pipoca. Inicia-se, então, no mercado novo um outro tipo de comércio, até roupas e tecidos, que antes não vendiam no outro. Passou a ser um “centro comercial”.

No mercado novo, foram construídas quatrocentas e poucas lojas, 1º e 2º pavimentos, galerias A, B, C, D, E, F, G e H. O 1º pavimento tinha o seu nível para a Rua Conselheiro Galvão, o 2º pavimento com nível para a Av. Ministro Edgar Romero, todas duas com nível de rua, então muitos comerciantes do mercado antigo compraram lojas no mercado novo mas houve uma corrente que fez com que muitos não comprassem, foi aí que a CIBRASIL comprou mais um pedaço de terra do lado, construiu o anexo e vendeu para todos. Houve casos de comerciantes que continuaram com suas lojas no Mercado (mercado antigo) e compraram novas lojas no anexo, quer dizer que melhorou a situação deles que tinham só uma loja no mercado velho e aí passaram a ter 2, 3 lojas e aumentando sempre o movimento de pessoas, aumentaram os comerciantes também.

Por exemplo, tinha a loja do sr. Batista, Casa Batista de Madureira, que compraram 3 lojas para papelaria que não tinha no mercado velho, entrando um ramo novo. Outro caso, um senhor de Cascadura, com o negócio de material de automóveis que comprou com a intenção de instalar sua loja, mas acabou alugando para outro ramo, pois ele não prosperou, não deu certo ali.

**6) A respeito da vida comercial de Madureira na década de 40 e/ou 50, fale sobre suas lembranças:**

**a) Havia grande quantidade de lojas, quando comparado aos dias atuais? Havia grande variedade de comércio (roupas, tecidos, eletrodomésticos, etc)?**

R: Conheço Madureira, ainda vou a Madureira de vez em quando. Sempre teve muitas lojas em Madureira, mas aumentou muito o número de lojas daquele período. O centro de Madureira, que era a Estrada Marechal Rangel (hoje Av. Ministro Edgar Romero), Rua Maria Freitas, R. Carvalho de Souza e R. Carolina Machado, então, aquela volta ali é que era o comércio somente ali, o bonde fazia a volta, atravessava a linha do trem seguia até a R. Carolina Machado e saía pela R. Maria Freitas. Mais tarde tiraram o bonde, que deixou de atravessar a linha do trem que fazia o contorno na R. Olívia Maia.

Lá o comércio era variado, com muitas lojas vendendo muitas coisas, já havia eletrodomésticos.

**b) Qual (ou quais) eram os principais pontos comerciais do bairro?**

O principal ponto comercial mais forte era o da Carvalho de Souza, que ia desde da linha do trem lá de Madureira, da Rua Carolina Machado, até altura da Rua Carvalho de Souza, na R. Marechal Estrada Marechal Rangel, onde tinham os cinemas Coliseu e Alfa. A rua Maria Freitas era rua residencial na época, não tinha comércio nenhum, depois foi crescendo e um dos primeiros comércios feito por ali foi um restaurante, relativamente bem montado, onde todos os motoristas de Madureira iam almoçar, sendo, então a primeira casa comercial da Rua Maria Freitas. Hoje não, é comércio de ponta a ponta, tem banco, tem um montão de coisas.

**c) De forma geral, que tipo de pessoa vinha comprar em Madureira nessa época (poder aquisitivo)?**

R: Madureira sempre teve comércio que atendesse todas as classes, desde o pobre até o remediado, com boas condições, em lojas mais finas (Casa Tavares, a Ducal), tinha uma farmácia que era muito boa que era do Dr. Dantas e ficava do Lado da Caixa Econômica Federal, que já existia ali desde 1940.

**d) O movimento nas ruas era muito intenso? Compare-o ao atual.**

R: Desde aquela época Madureira já contava com um movimento muito grande, sempre nas pesquisas que faziam, Madureira sempre apontava com grande movimento, inclusive na arrecadação de ICM.

**e) Havia muito comércio informal? Vendendo que produtos?**

R: Os camelôs também já era presentes desde aquele tempo e vendiam de tudo, cintos, bolsas, artigos comuns, pentes, perfumes e ficavam todos pelas esquinas das Ruas Marechal Rangel com Portela, atual Av. Ministro Edgar Romero.

**7) Havia bancos e grandes lojas nessa época? Em caso positivo, quais?**

R: Uns 6 bancos, não havia o número de bancos que tem hoje, tinha o Banco Nacional (de Minas), o Banco do Brasil, o Hipotecário e Agrícola, esses eram os bancos de maior movimento.

**8) Quais as principais opções de lazer no bairro, nos anos 40 e/ou 50?**

R: O comércio sempre foi farto, mas, a população de Madureira não contava com muitas opções de lazer, a pessoa tinha que ir para outros lugares. Cinemas, nessa época, só havia 4: além do Alfa, do Coliseu, tinha o Madureira que já era do outro lado da linha do trem e o Cinema Beija Flor, que também ficava do outro lado beirando a linha do trem, (a Rua Carolina Machado é desse lado) a Rua João Vicente. O Cinema Coliseu era do lado da antiga Escola Normal Carmela Dutra. Na década de 50 também já tinha o Teatro Zaquias Gomes, tinha também um Teatro Revista, que era enfrente à Estação de Madureira, na atual Rua Carolina Machado.

**9) Pela sua observação pessoal, a maioria das pessoas que se dirigiam a Madureira para realizar suas compras faziam-no por meio dos trens, bondes ou lotações/ônibus?**

R: O Comércio era bom, vinham pessoas de vários lugares que utilizavam, como meio de transporte as lotações, que eram em grande número na época. Havia as lotações de capa de passeio, de 6 ou 7 lugares, existiam ainda aqueles carros de capota de pano, de lona com cadeirinha e levavam 8 passageiros. Ainda não havia o lotação maior nem o ônibus, que veio muito depois. Tinha o bonde e o trem da linha auxiliar, que passava por Magno, e da Central do Brasil. Para sair para outras cidades, os moradores de Madureira utilizavam esses mesmos meios de transporte. Madureira sempre foi um

lugar central. O pessoal de Bento Ribeiro, Rocha Miranda, Turiaçú, Irajá vinham todos fazer compras em Madureira, inclusive no Mercado de Madureira, vinha gente de Deodoro e daqueles lados todos, pessoas do Méier, porque o único mercadinho que tinha era bem fraco era um na R. Intendente Magalhães, no Campinho, um mercadinho dos produtores, com meia dúzia de lojas.

Depois do lotação, empresas de ônibus começaram a colocar ônibus, surgiram, também o micro-ônibus de 20 passageiros. Tinha uma companhia que chamava-se Excelsior que vendia o ônibus e agregava a pessoa à empresa, quer dizer, o carro constava como sendo da empresa Excelsior, mas era um ônibus particular, então fazia uma linha Madureira-Candelária, Madureira-Rocha Miranda, mas todos micro-ônibus de 20 passageiros, que constava como se fosse da Excelsior, mas a Excelsior é que vendia a linha, vendia o ônibus para o cidadão, com a condição dele zelar por aquilo ali. A multa que ia para a Excelsior, a Excelsior chamava o dono do carro e entregava a multa e aquelas coisas todas para fazer. A partir daí, começou a evoluir a parte de transporte.

Não lembro se foi uma medida do governador Lacerda em criar empresas de ônibus extinguindo os lotações, mas sei que era realmente interesse na política em vender os ônibus e formar empresa e organizar, pois a década de Lacerda foi de muita prosperidade.

**10) Pelo que você pôde observar, a construção do Viaduto Negrão de Lima incentivou o crescimento do comércio e do bairro em geral? Em caso positivo, contribuiu muito ou pouco? Justifique sua opinião.**

R: A construção do Viaduto Prefeito Negrão de Lima foi aproximadamente no ano de 1945/48, fato que ajudou muito na expansão do comércio, o Banco do Brasil se mudou para quase debaixo do Viaduto, na Rua Carolina Machado, na Rua Carvalho de Souza, entre a Rua Maria Freitas e a Rua Ministro Edgar Romero e se mudou para ali, lugar mais amplo com lugar para estacionamento de carros, para irem ao banco. Hoje em dia não, não tem lugar para a pessoa encostar o carro. Hoje não se tem condições de ir a Madureira fazer compras de carro porque não tem lugar para estacionar.

**11) Que mudanças no bairro em geral e no comércio em particular você destacaria entre aquelas ocorridas nos anos 60?**

R: O fato mais importante para a transformação de Madureira, foi a construção do Mercado de Madureira, que deve ter mais de mil e poucas lojas, entre o mercado que eles construíram e o anexo, que eles fizeram para absorver o pessoal do Mercado Municipal, que era da prefeitura, onde hoje funciona a Escola de Samba Império Serrano.

O Mercado de Madureira começou a funcionar mais ou menos em 1955. O entrevistado foi corretor, depois inspetor de vendas da CIBRASIL, sendo proprietário da primeira loja a ser inaugurada, por ter feito convênio com a Filizola e passou a ser fornecedor de balanças a todos os comerciantes que necessitassem do produto, para inaugurar as suas lojas. Foi pioneiro pois ajudou a equipar outras lojas. Na véspera da inauguração havia mais de 300 balanças em sua loja, para fornecer os outros comerciantes para a inauguração.

A venda de comestíveis era o mais comum no Mercado.

## Anexo 4 - Modelos do formulário de “Levantamento de Empresa” do BTC

LEVANTAMENTO DE EMPRESA REALIZADO  
em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

RAZÃO SOCIAL: \_\_\_\_\_ Sigla: \_\_\_\_\_

SEDE: \_\_\_\_\_ TEL.: \_\_\_\_\_

INFORMANTE: \_\_\_\_\_

DIRETORIA: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### LINHA(S) EXPLORADA(S)

Nº	Percurso	Onib.	Lot.	Número de Ordem	Início de uso dos veículos (ano)

**ESCRITÓRIO** Resp.: \_\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

End.: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

Área: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>. Espécie: \_\_\_\_\_

Alugado: \_\_\_\_\_ Contrato: \_\_\_\_\_

**GARAGEM:** Resp.: \_\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

End: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

Área: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>. Espécie: \_\_\_\_\_

Alugado: \_\_\_\_\_ Contrato: \_\_\_\_\_

**OFICINA:** Resp.: \_\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

End: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

Área: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>. Espécie: \_\_\_\_\_

Próprio ou Alugado: \_\_\_\_\_ Contrato: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

P E S S O A L

TRÁFEGO		OFICINA COMPLETA			
Motorista		Lanternagem		Pintura	
Trocador		Carpintaria		Limpeza	
Despachante		Capotaria		Carros em escala	
Fiscal		Ferraria		Elevadores	
Escritório		Borracharia		Dep. c/ bomba	
Administração		Elétrica		Veículo Auxiliar	
Refeitório		Mecânica		Almoxarifado	
Inst. Sanitária		Tornearia		Manutenção	

Capital Social: \_\_\_\_\_ Giro: \_\_\_\_\_

Relações Bancária: \_\_\_\_\_  
Comercial: \_\_\_\_\_Instituto \_\_\_\_\_ Guia N<sup>o</sup> \_\_\_\_\_ e N<sup>o</sup> \_\_\_\_\_  
ref. \_\_\_\_\_

Escala de serviços: \_\_\_\_\_ Mapas de controle: \_\_\_\_\_

Contabilidade Lei: \_\_\_\_\_ Relatórios: \_\_\_\_\_  
Apreciação Final: \_\_\_\_\_

Entrevistador \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
EMPRESA - ABREV.LEVANTAMENTO DE EMPRESAS

DATA: - EM \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE

ENTREVISTADOR: - \_\_\_\_\_

INFORMANTE: - \_\_\_\_\_

EMPRESA: - \_\_\_\_\_

	FROTAS	
LINHA EXPLORADAS: - (NÚMERO E NOME)	O.	L.


Nº DE ORDEM DOS VEÍCULOS: \_\_\_\_\_ - Números ímpares  
 \_\_\_\_\_ - Números pares

ESCRITÓRIO: ALUGADO: QUANTO TEMPO: \_\_\_\_\_

GARAGEM: ALUGADA: QUANTO TEMPO: \_\_\_\_\_

OFICINA: ALUGADA: QUANTO TEMPO: \_\_\_\_\_

ESTADO DA FROTA: NOVA: BÔA: REGULAR: SOFRÍVEL:

MÁ:

APRESENTAÇÃO DO PESSOAL: BÔA: REGULAR: MÁ:

CONTROLES OPERACIONAIS: BONS:

ENDEREÇO ESCRITÓRIO: - \_\_\_\_\_ BAIRRO: \_\_\_\_\_

ENDEREÇO GARAGEM: - \_\_\_\_\_ BAIRRO: \_\_\_\_\_

REPRESENTANTES: - \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ } CAPITAL SOCIAL: \_\_\_\_\_

SITUAÇÃO ECONÔMICA: \_\_\_\_\_ } ÍNDICE DE CAPITALIZAÇÃO DA FROTA: \_\_\_\_\_

PAGAMENTO DE INSTITUTO: \_\_\_\_\_

CONCEITO DO ENTREVISTADOR: \_\_\_\_\_



---

---

NOTA – NO VERSO O ENTREVISTADOR DEVERÁ INDICAR O NÚMERO DOS ANOS DE FABRICAÇÃO E ESTADO DOS VEÍCULOS.

**Anexo 5**  
**Tabela com o número de linhas ligando cada bairro da cidade**  
**diretamente a Madureira de 1941 a 1970**

<b>Número de linhas de ônibus que ligam o bairro a Madureira</b>									
	<b>Bairros</b>	<b>1941</b>	<b>1945</b>	<b>1949</b>	<b>1955</b>	<b>1960</b>	<b>1964</b>	<b>1966</b>	<b>1970</b>
001	Saúde	00	00	00	00	00	00	01	01
002	Gamboa	00	00	00	00	00	00	02	02
003	Santo Cristo	00	00	00	00	00	01	01	02
004	Caju	00	00	00	00	00	01	02	03
005	Centro	00	00	00	00	02	03	05	06
008	Cidade Nova	00	00	00	00	02	03	04	03
010	São Cristóvão	00	00	00	00	01	02	02	03
011	Mangueira	00	00	00	00	01	01	02	02
012	Benfica	00	00	00	00	01	01	02	02
032	Praça da Bandeira	00	00	00	00	02	03	04	02
033	Tijuca	00	00	00	01	01	01	01	01
035	Maracanã	00	00	00	01	02	02	03	03
036	Vila Isabel	00	00	00	01	02	02	01	01
039	Manguinhos	00	00	00	00	00	02	02	02
040	Bonsucesso	00	00	00	00	01	02	05	07
041	Ramos	00	00	00	00	02	03	07	08
042	Olaria	00	00	00	00	01	02	05	07
043	Penha	01	01	01	01	01	02	09	10
044	Penha Circular	01	01	01	01	01	02	09	10
045	Brás de Pina	00	00	00	00	00	01	02	06
046	Cordovil	00	00	00	00	00	01	01	03
047	Parada de Lucas	00	00	00	00	00	01	02	03
048	Vigário Geral	00	00	00	00	00	01	02	01
049	Jardim América	00	00	00	00	00	00	00	01
050	Higienópolis	00	00	00	00	01	01	01	02
051	Jacaré	00	00	00	00	01	01	01	03
052	Maria da Graça	00	00	00	00	01	01	01	03
053	Del Castilho	00	00	00	00	01	01	02	04
054	Inhaúma	00	00	00	00	01	01	03	02
055	Engenho da Rainha	00	00	00	01	01	01	05	05
056	Tomás Coelho	00	00	00	01	01	01	05	04
057	S. Francisco Xavier	00	00	00	00	01	01	02	03
058	Rocha	00	00	00	00	01	02	02	03
059	Riachuelo	00	00	00	00	01	01	02	02
060	Sampaio	00	00	00	00	01	01	02	04
061	Engenho Novo	00	00	00	01	02	02	04	05
062	Lins de Vasconcelos	00	00	00	00	00	00	00	02
063	Meier	01	01	01	05	05	05	08	10
064	Todos os Santos	01	01	01	05	03	04	07	06
065	Cachambi	00	00	00	00	03	01	04	06
066	Engenho de Dentro	01	01	01	05	06	05	09	14
067	Água Santa	00	00	00	00	01	01	00	00

068	Encantado	00	00	00	01	04	04	05	05
069	Piedade	01	01	01	04	06	06	08	12
070	Abolição	01	01	01	03	02	02	03	07
071	Pilares	00	00	00	02	02	02	07	09
072	Vila Cosmo	01	01	01	01	00	00	05	07
073	Vicente de Carvalho	01	01	01	01	00	00	06	07
074	Vila da Penha	01	01	01	01	01	01	07	08
075	Vista Alegre	00	00	00	00	00	01	04	05
076	Irajá	01	01	01	01	02	02	06	09
077	Colégio	02	02	02	01	01	01	06	09
078	Campinho	01	01	01	01	02	02	06	12
079	Quintino Bocaiúva	01	01	01	04	06	05	09	13
080	Cavalcanti	00	00	00	02	02	02	05	04
081	Engenheiro Leal	00	00	00	02	01	02	00	04
082	Cascadura	02	02	02	08	08	07	21	29
084	Vaz Lobo	03	03	03	02	02	01	10	15
085	Turiaçu	04	04	04	02	02	03	11	12
086	Rocha Miranda	03	03	03	02	01	02	11	14
087	Honório Gurgel	00	00	00	00	01	01	06	14
088	Oswaldo Cruz	03	03	03	05	04	05	11	14
089	Bento Ribeiro	02	02	03	05	04	04	13	17
090	Marechal Hermes	01	01	02	05	04	04	11	12
095	Praia da Bandeira	00	00	00	00	00	00	01	01
096	Cocotá	00	00	00	00	00	00	01	01
097	Bancários	00	00	00	00	00	00	01	01
098	Freguesia	00	00	00	00	00	00	01	01
099	Jardim Guanabara	00	00	00	00	00	00	01	01
100	Jardim Carioca	00	00	00	00	00	00	01	01
101	Tauá	00	00	00	00	00	00	01	01
103	Portuguesa	00	00	00	00	00	00	01	01
104	Galeão	00	00	00	00	00	00	01	01
105	Cidade Universitária	00	00	00	00	00	00	01	01
106	Guadalupe	00	00	00	00	01	01	03	05
107	Anchieta	00	00	00	01	00	00	02	04
108	Parque Anchieta	00	00	00	01	00	00	01	04
109	Ricardo de Albuquerque	00	00	00	01	00	00	03	05
110	Coelho Neto	01	01	01	01	00	00	03	08
111	Acari	00	00	00	01	00	00	01	03
112	Barros Filho	00	00	00	00	01	01	03	05
113	Costa Barros	00	00	00	00	00	00	00	01
114	Pavuna	00	00	00	00	00	00	02	05
115	Jacarepaguá	00	00	00	00	00	00	00	03
120	Freguesia	00	00	00	00	00	00	00	02
121	Pechincha	00	00	00	00	00	00	00	02
122	Taquara	00	00	00	00	00	00	00	03
123	Tanque	00	00	00	00	00	00	00	04
124	Praça Seca	00	00	00	00	00	00	03	07
125	Vila Valqueire	00	00	00	00	00	00	05	05
134	Deodoro	01	01	01	02	03	03	07	08
135	Vila Militar	00	00	00	03	03	03	06	09
136	Campo dos Afonsos	00	00	00	01	00	00	04	02

137	Jardim Sulacap	00	00	00	01	00	00	01	01
138	Magalhães Bastos	00	00	00	02	03	03	04	04
139	Realengo	00	00	00	02	03	03	04	04
140	Padre Miguel	00	00	00	02	02	02	04	03
141	Bangu	00	00	00	02	02	02	02	02
142	Senador Camará	00	00	00	01	00	01	01	01
143	Santíssimo	00	00	00	01	00	00	01	01
144	Campo Grande	00	00	00	01	00	00	01	01
145	Senador Vasconcelos	00	00	00	01	00	00	01	01
155	Jacarezinho	00	00	00	00	01	01	01	04
156	Complexo do Alemão	00	00	00	00	01	01	02	01
157	Maré	00	00	00	00	00	01	02	02
158	Vasco da Gama	00	00	00	00	01	02	02	02
159	Parque Colúmbia	00	00	00	00	00	00	00	01
	Total de bairros ligados diretamente a Madureira por linhas de ônibus	23	23	23	47	60	71	96	106