

## CIDADE DO RIO DE JANEIRO

### ***Cronologia do Metrô***

#### PRÉ-HISTÓRIA (1889-1962)

##### **1889**

Em outubro, a *Empresa Obras Públicas do Brasil* [1], sob a firma Buarque de Macedo & Cia., apresenta ao Governo Imperial o anteprojeto de implantação de uma ferrovia elevada entre o Largo da Carioca e Copacabana, com 9,5 km de extensão.

---

[1] Empresa com os estatutos aprovados em 24 de agosto de 1889

##### **1890**

No dia 7 de janeiro, a *Empresa Obras Públicas do Brasil*, solicita ao Conselho de Intendência Municipal, concessão e privilégio para um plano de melhoramentos do Rio de Janeiro, dividido em duas partes: a primeira, a implantação de uma linha férrea elevada, entre o Centro e Copacabana, intitulada E.F.Metropolitana do Rio de Janeiro, a segunda parte, a implantação de uma grande vila proletária na praia de Copacabana.

Traçado em viaduto: Estação Inicial no Morro de Santo Antônio, passa atrás dos edifícios das Imprensa Nacional e Theatro Dom Pedro II, rua Senador Dantas, Passeio Público, rua da Praia da Lapa, Praia do Flamengo até a rua Payssandú, rua Payssandu, morro Mundo Novo (muralhas de alvenaria), passando próximo ao Grande Hotel, pela encosta até o Morro Dona Martha, alcançando a rua Real Grandeza, túnel, alcançando Copacabana, onde se desenvolverá sem auxílio de viadutos na rua Bernardo de Vasconcellos até o Leme (500 metros depois da rua Teberixa)

A estrada de ferro teria via dupla com viadutos metálicos de 4,5 metros de altura, nos moldes das Associação dos Engenheiros Civis de New York quando em 1875, estudou o problema da *viação aérea* (em viaduto) naquela cidade.



*Metropolitan Elevated Railroad de New York* (Rua Greenwich) sistema no qual foi baseada a proposta de implantação da *Estrada de Ferro Metropolitana* do Rio de Janeiro. Em 1885 o sistema de New York com 51,560 km de extensão , operado com locomotivas a vapor de 15 toneladas, transportava uma média de 285 mil passageiros/dia, alcançando até 400 mil passageiros nos dias de maior movimento. Em 1889 as maiores experiências de ferrovias urbanas, além do elevado de New York, eram o Metrô de Londres (1863) e os viadutos metálicos de Berlin e Viena.



Elevated Street Raiway de New York. Coleção de Bill Volkmer

No dia 15 de dezembro, é entregue requerimento à Directoria das Obras da Intendência Municipal, apresentado pelos engenheiros Carlos Arno Gieth e Major José Ferreira Ramos, solicitando o privilégio exclusivo de 50 anos para construção de uma ferrovia circular eletrificada, junto com seus ramais, denominada *Estrada de Ferro Metropolitana da Cidade do Rio de Janeiro e Distrito Federal* ligando o centro da cidade aos bairros de Catete, Botafogo, Jardim Botânico, Gávea, Jacarepaguá, Engenho Novo, Andaraí, Tijuca e Cidade Nova. Nessa época só haviam 3 ferrovias no Distrito Federal: a Central do Brasil, a do Norte e a Rio d'Ouro, e 4 companhias de bondes de tração animal: Jardim Botânico, São Christovão, Villa Isabel e Sancta Thereza.

### 1891

No dia 6 de junho, através do [Decreto número 372](#), é concedido ao *Banco da Republica dos Estados Unidos do Brazil* e ao engenheiro Pedro Caminada, o privilégio por 30 anos, sem garantia de juros, para construção uma estrada de ferro circular elevada denominada *Metropolitana*, com trajetória pelos morros circunvizinhos da cidade, do Largo da Carioca até localidades suburbanas, incluindo a Ilha do Governador e Copacabana. O Decreto também aprovava os estudos definitivos, já apresentados, de construção do primeiro trecho entre o Largo da Carioca e o Largo do França em Sancta Thereza.

No dia 24 de setembro, em cerimônia com a presença do presidente da República, início da construção do primeiro trecho da *Metropolitana*, com 3,135 km de extensão, entre o Largo da Carioca e o Largo do França, em Santa Thereza.

As *companhias de bonde Ferro-Carril Carioca, Jardim Botânico, São Christovão* e Carris Urbanos se opunham ao projeto, em defesa de seus respectivos privilégios de exploração o serviço de viação de passageiros na cidade.

### **1892**

Interrupção dos trabalhos de construção da *Metropolitana*. A obra é embargada. Em, abril são demolidos os tapumes e andaimes das obras de construção da estação Central no Largo da Carioca. Em 1894, por decisão judicial a obra é finalmente suspensa.

### **1894**

Por motivos financeiros, é suspensa a construção da *Estrada de Ferro Botafogo a Angra dos Reis*, cujo traçado passaria por Copacabana, São Conrado e Barra da Tijuca.

### **1928**

Quando o Distrito Federal contava com 1.746.000 habitantes, no dia 28 de agosto, é entregue um requerimento ao Conselho Municipal com um pedido de concessão para construção de uma ferrovia de tração elétrica, denominada *Metropolitano do Rio de Janeiro*, a ser construída, parte em subterrâneo e parte ao nível do solo, saindo da esplanada do morro do Castello, e, acompanhando o litoral indo terminar em Santa Cruz, com diversos ramais, um ligando à Estrada da Ferro Central em São Christovan, outro para Realengo e outro para Copacabana.

O projeto considerava que as linhas de bonde junto com os ônibus não dariam vazão à futura demanda de transporte coletivo da zona sul e da faixa litorânea até Santa Cruz. Alguns dados da obra:

Extensão total	102 km em linha dupla, sendo 8,4 km em subterrâneo
Bitola	1,60m, a mesma da E.F.Central do Brasil
Tempo Concessão	60 anos, com todo o patrimônio revertido à municipalidade sem indenização
Custo Total	300.000:(000)\$(000.)
Itinerário Linha Tronco	Morro do Castello, Lapa, rua do Catete, Largo do Machado, saída do túnel, encosta dos morros até a Gávea, São Conrado, Joá, Barra da Tijuca, Itanhangá, seguindo até Santa Cruz.
Autor do Ante-Projeto	Raimundo Silva

### **1929**

Quando a cidade contava com cerca de 1,6 milhão de habitantes, a pedido do prefeito Prado Junior, a *Companhia de Carris, Luz e Força* (Light) apresenta um ante-projeto de construção de uma linha de metropolitano, entre o Pavilhão Mourisco e o Colégio Militar, com o percurso pelas seguintes vias: Marquês de Abrantes, Catete, Glória, Largo da Lapa, Passeio, Rio Branco, Marechal Floriano, Estação Dom Pedro II,

Senador Euzébio, Praça da Bandeira, Estação de São Cristovão, Mariz e Barros, e Colégio Militar. O anteprojeto foi organizado por Norman Wilson, perito em viação urbana.

A galeria, orçada em 250 mil contos, seria construída pela Prefeitura, sendo o seu financiamento garantido por uma sobretaxa nas passagens. Era também proposta a construção de duas galerias subterrâneas, uma na rua da Carioca e outra na rua 7 de setembro, para o tráfego de bondes entre o Campo de Santana e as Barcas.

O plano previa a integração do metrô com bondes fechados e ônibus, e numa segunda etapa, o prolongamento da linha até Ipanema, passando pela rua General Polydoro. Após o golpe de estado de 1930, o plano não teve continuidade.

### **1933**

No dia 14 de junho, o interventor Pedro Ernesto manda abrir concorrência pública para construção de uma linha subterrânea circular dupla com 13 estações. A concorrência ficou aberta durante 18 meses sem que aparecesse nenhum pretendente.

### **1936**

O engenheiro Raimundo Pereira da Silva, em conferência pronunciada no Clube de Engenharia, defende a construção de uma estrada de ferro metropolitana no Distrito Federal, cujo traçado deveria ligar o centro urbano ao subúrbios e as zonas rurais, devendo ser construída na parte sul do Distrito Federal, entre as montanhas e o litoral, uma linha até Santa Cruz, visando o desenvolvimento futuro de áreas pouco habitadas. O plano também previa a construção de linhas para a zona norte e Ilha do Governador.

### **1942**

O prefeito do Distrito Federal, Henrique Dodsworth organiza uma Comissão Mista incumbida de estudar a implantação de uma ferrovia eletrificada no *sub-solo*, denominada metrô.

### **1943**

O Engenheiro Francisco Ebling, em conferência pronunciada no Clube de Engenharia em 10/07/1943, defende a tese de que o metropolitano deveria ser considerado como a própria rede suburbana da Central do Brasil. Numa primeira etapa a ferrovia deveria ser prolongada, além da estação Dom Pedro II, até o centro comercial da cidade, numa linha circular subterrânea dupla pela avenida Presidente Vargas (em construção), Praça XV, Avenida Almirante Barroso, Praça Floriano, Passeio Público, Largo da Lapa, Avenida Mem de Sá, Rua de Santana, Praça 11 de Junho, onde retornaria ao leito da Central do Brasil. Numa segunda etapa seriam construídos ramais para a zona norte e zona sul.

### **1947**

No dia 9 de setembro de 1947, a *Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro* apresenta ao então Prefeito Angelo Mendes de Moraes, um memorial assinado por J.G.de Aragão, então presidente daquela empresa, propondo uma solução para o transporte coletivo no Distrito Federal. O Memorial examinava a situação do serviço de bondes explorado pela Light junto com os demais meios de transporte

existentes: ônibus e trens suburbanos. A Light alegava que os ônibus faziam grave concorrência aos bondes, tornando-os deficitários, o que impedia a construção de novas linhas. A proposta para uma solução definitiva dos problemas de transporte seria a construção de uma estrada de ferro subterrânea, que representaria a espinha dorsal dos transportes coletivos, tornando os serviços de bonde e ônibus subsidiários. A primeira seção da ferrovia subterrânea seria construída entre a praça Cardeal Arcoverde, em Copacabana, e a Praça Saens Peña, na Tijuca, passando pelo centro, a parte mais congestionada da cidade. O primeiro trecho desta seção, do Largo da Glória, até a rua Marquês de Sapucaí, poderia ser construído em 4 anos. O financiamento da construção ficaria por conta de um aumento de 10 centavos no valor da tarifa do bonde

### **1948**

No dia 27 de dezembro, publicação da Lei nº 314, no Diário Oficial, determinando a formação da *Comissão Executiva do Projeto do Metropolitano - CEPM*, complementada pela Lei nº 322 de 19 de fevereiro de 1949, com a finalidade de promover a elaboração do projeto do Metropolitano do Rio de Janeiro. A Comissão Executiva, com a colaboração da *Société Generale de Traction et Exploitations*, chegou a concluir o anteprojeto, que foi encaminhado à Câmara dos Vereadores através da Mensagem Nº 114 do Prefeito João Carlos Vital, com o anteprojeto de Lei autorizando o Poder Executivo a iniciar a construção do metropolitano. O plano previa a construção de uma rede de 42 km composta de 4 ramais, o primeiro com 20 km de extensão, entre a Praça XV e Madureira, passando por Benfica, o segundo com 9 km, entre a Lapa e a praça Saens Peña, passando pela estação Dom Pedro II, o terceiro com 11 km de extensão, entre a estação Dom Pedro II e o Lido em Copacabana, passando pela Lapa, e o quarto, um ramal de 2 km de extensão de acesso às oficinas.

### **1952**

No dia 26 de novembro, a Lei nº 746 autoriza o poder executivo a por em prática as medidas necessárias para o desmonte do Morro de Santo Antônio e a construção e exploração de uma rede de trens subterrâneos.

### **1959**

No dia 8 de agosto de 1959, através da portaria nº 534, é nomeada uma comissão para elaboração do anteprojeto do Metropolitano. O plano previa a ligação Glória – Engenho de Dentro aproveitando em parte o alargamento do leito da estrada de ferro Central do Brasil. O estudo foi considerado exequível, sendo aprovado pelo Prefeito José Joaquim Sá Freire em 20 de dezembro de 1959.

### **1962**

Criação de comissão especial no *Clube de Engenharia* destinada a preparar o plano do Metropolitano a ser enviado, como colaboração, ao Ministro da Viação em Brasília. O estudo propunha a construção de uma linha prioritária ligando a praça Serzedêlo Correia, em Copacabana, até a estação Dom Pedro II.

**Fontes:**

Revista Brazil Ferro Carril  
Boletim da Empresa de Obras Públicas do Brasil. Breve Notícia sobre o estabelecimento de uma Estrada de Ferro Metropolitana no Rio de Janeiro (Viação Aérea). Nº1 setembro 1889.  
SILVA, Raimundo Pereira da. *Metropolitano do Distrito Federal*. 1929  
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. *O Metrô da Guanabara*. 1970  
Relatório Resumo do Governo do Estado da Guanabara 1965-1971  
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Relatório de 1971  
Revista *A Construção do Rio de Janeiro*, nº 24, abril-1972.  
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Relatório de 1973  
Cia. Metropolitano do Rio de Janeiro. *Implantação do Trecho Estácio de Sá – Botafogo – Situação em 30/06/1973*.  
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. *Jornal da Assessoria de Comunicação*. Junho 1978  
Relatório de Atividades. 1980,1982.  
Relatório da Administração. 1983  
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Cronologia 1979-1998.  
Revista Via Urbana, jan/fev 2006  
Rio Trilhos . Portal Internet. 2006-2007  
Revista Ferroviária  
Relatório das Atividades da Secretaria de Estado de Transportes  
NORONHA, Santos. *Meio de Transporte no Rio de Janeiro*, v.1  
Senado Federal. Subsecretaria de Informações.  
Jornal O Dia

[Volta - Home](#)

Marcelo Almirante 2007

**Memória do Transporte Público - [www.rota.notlong.com](http://www.rota.notlong.com)**