

CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Cronologia do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus

(em atualização / construção)

1931

Dentro da política de controle do mercado de transporte coletivo, o Grupo Light tinha apenas 6 empresas de ônibus concorrentes com frota total de 82 carros, contra frota de 146 carros do Grupo Light, que esperava a insolvência das empresas concorrentes, o que não ocorreu, pelo contrário, o número de carros das empresas concorrente praticamente dobrou em 1933.

A *Inspectoria de Vehiculos* estudava proibir o tráfego de auto-omnibus na avenida Rio Branco durante as horas de maior movimento, visando diminuir os engarrafamentos.

Em outubro, o Interventor no Distrito Federal nomeou uma comissão para estudar o problema da viação no Distrito Federal. A comissão composta por Alvaro Campos de Oliveira, Arthur Pereira, José Luiz Baptista, José Garcia Braga e Jeronymo Martins, reuniu-se pela primeira vez em 30 de outubro de 1931.

Início da operação da primeira linha de ônibus na Ilha do Governador, ligando a Ribeira ao Galeão.

A *Viação Excelsior* transportava uma média de 50 mil passageiros/dia, em 17 linhas, com uma frota de 160 ônibus, sendo 12 ônibus de dois andares, conhecidos como "*Imperiais*" ou "*Chopp-duplo*". Nesse ano é inaugurada a linha entre o Club Municipal e a Muda.

Texto – Inauguração do Transporte Rodoviário na Ilha do Governador em 1931



Garagem da Light de Maurity com carros da Viação Excelsior, na década de 1930. (Acervo Light)

1932

As linhas da zona sul transportavam uma média de 25 mil passageiros/dia.

No dia 23 de junho, através do decreto 3.926, regulamentando o serviço de auto-ônibus do Distrito Federal, ficou limitado em 10 metros o comprimento, e 2,40 metros a largura dos veículos. O novo regulamento ampliou as exigências do Decreto 3.400 de 1930, exigindo maiores provas de idoneidade financeira e profissional dos potenciais empresários, e aumentando para seis o número mínimo de veículos por empresa. Proibia-se a criação de novas linhas com itinerário idêntico aos dos bondes. Com esse novo decreto, finda o período do primeiro regulamento da Prefeitura, em vigência desde 1906, que era muito liberal, sem maiores exigências quanto ao tipo de veículo, número mínimo de carros por empresa, itinerários, e até isentando de impostos por 20 anos.

Até o novo regulamento promulgado pelo Decreto 3.926 de 23 de junho de 1932, a Prefeitura concedia licenças de novas linhas e empresas a esmo, sem nenhum planejamento de conjunto. Eram concedidas licenças para várias empresas operarem em trajetos idênticos, criando serviços inúteis. Também proliferaram empresários oportunistas que criavam uma empresa de ônibus para operar em determinado trajeto para revendê-la logo em seguida com ágio. O crescimento desordenado do número de empresas só veio a ser combatido no decreto 4.496 de 11 de novembro de 1933.

No dia 10 de novembro, fundação da *União das Empresas de Ônibus do Distrito Federal*, primeira associação de empresários de ônibus, que em 1941 se transforma em sindicato.

No dia 20 de dezembro, fundação da empresa *Auto Viação Cuzeiro do Sul Ltda*, conforme contrato da Junta Comercial, tendo como sócios Francisco de Magalhães Castro e J.G. Feldhaus.

A empresa *Rio Viação S.A.* inaugura nova linha, entre a Praça Mauá e o Palácio Guanabara, passando pela praia do Flamengo e rua Payssandu, com tarifa direta de 400 réis.

1933

No mês de janeiro foram transportados 2.693.109 passageiros em 32 linhas de auto-ônibus.

No dia 31 de janeiro, pela firma J.Schmidt, é criada a *Viação Elite*, organizada para explorar a linha Estrada de Ferro – Urca. Em julho do mesmo anos são adquiridos novos veículos

Em setembro de 1933 a *Auto Viação Ltda.* é vendida à Light.

No dia 28 de junho é criada a *Viação Continental*.

No dia 6 de outubro é fundada a *Viação Ideal S.A.*, por iniciativa de Luciano e Vasconcelos, iniciando a operação com a linha Largo do Tanque (Jacarepaguá) – Pontal (Recreio dos Bandeirantes), com apenas dois ônibus.

O serviço de auto-ônibus que crescera desordenadamente, ainda estava organizado com base no decreto de 1906. Visando combater a concorrência indevida dos ônibus frente aos bondes, e também a proliferação irracional de novas linhas, a Prefeitura cria uma série de medidas restritivas a criação de novos serviços de ônibus, através dos seguintes decretos:

Decreto n. 4.496, de 11 de novembro de 1931, é suspenso provisoriamente a admissão de novas empresas e o licenciamento de novas linhas de transporte de passageiros por meio de ônibus-automóveis e autos-lotação.

Decreto n. 4.528, de 30 de novembro de 1931, é suspensa provisoriamente a admissão de novos ônibus-automóveis na zona urbana do Distrito Federal.

Essas medidas restritivas, que duraram cerca de 5 anos, resultaram na insuficiência do atendimento dos ônibus em algumas zonas.

A Light inicia a operação dos luxuosos ônibus *Yellow Coach*.

Em função de uma série de prejuízos, a Light extingue as linhas Monroe-Dias da Cruz, Lapa-Estrada de Ferro, Praça Mauá-Monroe e Monroe-Cancela.

[Foto](#) - *Viação Excelsior* - Avenida Rio Branco em 1934

[Quadro](#) - Relação das empresas de ônibus em 1933

1934

No dia 7 de março, inauguração da linha Lapa – Praça da Bandeira, logo extinta no mês seguinte.

Ver Decreto n. 4.864 de 13 de junho de 1934.

A municipalidade, através de nova legislação, impede a admissão de novas empresas e licenciamento de novas linhas, quando operavam 25 empresas no Distrito Federal.

[Quadro](#) - Relação das Linhas Urbanas em 1934

[Quadro](#) – Evolução da Frota de ônibus no período 1926-1934

1935

José Joaquim de Brito, participante de uma antiga companhia de mudanças da cidade, adquire a *Viação Primavera*, pequena empresa suburbana. Mais tarde em 1937, amplia sua participação adquirindo as viações *América* e *Cruz de Malta*, formando a nova *Viação Cruz de Malta*, com 65 veículos, tornando-se a segunda maior empresa independente, apenas superada pela Estrela do Norte.[2]

A Zona Sul, além da *Viação Excelsior*, era atendida por 7 empresas a *Viação Victoria, Ônibus de Luxo, Elite, Central, Limousine Federal, Botafogo e Glória*.

1936

Linhas Intermunicipais - No dia 31 de março o jornal a Tribuna de Petrópolis noticiava com amplo destaque o que já era ansiado pela população de Petrópolis:

"Realizou-se ontem a inauguração da linha de ônibus da União Transporte Interurbana da Luxo, que vai fazer o serviço entre o Rio de Janeiro e Petrópolis e vice-versa."

Em maio, o Distrito Federal contava com 725 omnibus em tráfego, sendo 145 na zona suburbana.

No dia 17 de junho é criada a empresa *Independência Auto-Ônibus*.

No dia 28 de dezembro é criada a empresa *Limousine Federal Ltda*.

A *Viação Santos Dumont* com frota de 12 ônibus e garagem no Largo de Vaz Lobo, na antiga garagem dos bondes de tração animal da linha Madureira - Irajá, operava duas linhas: Madureira - Penha e Madureira - Irajá.

A *Viação Santa Teresa*, com frota de 12 ônibus transporta cerca de 12 mil passageiros/dia em 3 linhas: Madureira - Rocha Miranda, Madureira Coelho Neto e Madureira Pavuna. Também foram inauguradas no mesmo ano as linhas Medureira - Colégio e Madureira Honório Gurgel (via Bento Ribeiro).

A *Viação Suburbana*, que contava com frota de 40 ônibus, inicia a operação da linha de Cavalcanti

Em setembro, a firma J.Schmidt, proprietária da *Viação Elite*, adquire a *Viação Glória* (linha Barata Ribeiro – Palace Hotel)

Quadro – Linhas e Empresas de Ônibus em 1936

1937

No dia 26 de agosto é criada a empresa *Viação Globo Ltda*.

No dia 2 de setembro é criada a *Viação Penha Ltda*, com a fusão das empresas *Selecta, Guanabra, Progresso, Estrela do Norte, Continental e Metropolitana*, atuantes na zona suburbana e na ligação centro subúrbio, baseadas em sua maioria no bairro da Penha.

[Foto](#) - Ponto final das linhas 8 e 24 na Avenida Rio Branco em 1939

[Foto](#) - Linha 2 na Avenida Rio Branco, por volta de 1939

Segundo comentário no relatório da *Comissão de Transporte Coletivo* de 1939, dos

cerca de 500 milhões de passageiros transportados anualmente em transporte coletivo em 1937, 70 milhões são realizados pelos ônibus.

Segundo matéria da revista *Rio Illustrada*, em 1937 a *Viação Santos Dumont*, que atende aos bairros de Irajá, Penha, Vaz Lobo, Madureira e adjacências conta com 12 carros. O proprietário era Dilermano Avila Cunha.

1938

A empresa *Viação Elite* assina contrato de compra de 30 ônibus da fábrica Hansa-Lloyd de Bremen, Alemanha.

A *Viação Jardim Guanabara*, em sua única linha – Ribeira – Jardim Guanabara, transporta 114.511 passageiros.

A empresa *Auto Viação Cruzeiro do Sul* transporta 1.627.450 passageiros em 1938, com apenas 9 carros.

A empresa *Viação Ideal*, de propriedade de Luciano Stor, transporta 212 mil passageiros.

A *Empresa Independência Auto Ônibus* opera a linha 24 (Monroe-Lins Vasconcellos) com 14 carros.

Em 1938, nas 37 empresas de ônibus, foram transportados 91.266.620 passageiros, enquanto nas 3 companhias de carris foram transportados 527.716.687 passageiros.

1939

O movimento diário de passageiros dos ônibus, ainda caracterizado como transporte de luxo, representava somente cerca de 18% do carregamento dos bondes.

Nesse ano, 17 empresas com um total de 104 linhas operavam no Distrito Federal.

No dia 15 de janeiro, início da operação da primeira linha entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, operada pela empresa *Pássaro Marrom*, com frota de 4 ônibus, com duas saídas diárias das respectivas capitais.

No dia 26 de janeiro, é constituída a empresa *Viação Vitória Limitada*, após adquirir o ativo da firma Martins Jordão Limitada, sua antecessora. Em junho de 1939 a empresa contava com 35 ônibus, transportando 895.842 passageiros no período de 26 de janeiro a 30 de junho.[a]

Em 1939 é criada uma comissão nacional visando o uso do Gasogênio. Em fevereiro, o Decreto N° 1.125 regulava que 10% dos veículos de toda empresa deveria rodar com esse combustível.

No dia 3 de março, através do Decreto número 6.426 é criada a *Comissão de Transporte Coletivo*, para estudar o problema do transporte e para elaborar um anteprojeto de unificação e coordenação do transporte coletivo no Distrito Federal. A

comissão instalou-se em 17 de abril e findou os trabalhos em 6 meses, no dia 30 de outubro de 1939.

Em junho de 1939 a *Empreza Viação Jardim Guanabara* operava a linha Ribeira – Jardim Guanabara, uma seção da concessão obtida por Emydio Luiz de Freitas, para atender aos moradores do bairro Jardim Guanabara e arredores que se destinavam à estação das barcas da Ribeira. A frota composta de 3 ônibus, contava com um Chevrolet Gigante comprado em 10 de abril de 1935, um Chevrolet Rex adquirido em 14 de outubro de 1937, e uma Jardineira Chevrolet comprada em 31 de dezembro de 1936. [a]

Em agosto, a empresa *Viação Ideal* contava com 6 ônibus “Internacional”, sendo 2 com 28 lugares e 4 com 24 lugares.

Em setembro, a linha Tijuca - Ipanema foi a de maior carregamento no Distrito Federal, com 688.941 passageiros.

Quadro - Relação de Linhas Urbanas e Suburbanas em 1939 - [1] [2]

A *Viação Jardim Carioca* que opera a linha entre a ponte da Ribeira e a Vila Valdemar Falcão, na Ilha do Governador, possui um ônibus Chevrolet Gigante, licença número 364, transportando 21.139 passageiros no período de setembro a dezembro de 1938, com tarifa de \$400. A empresa, formada recentemente, é de propriedade da *Companhia Geral de Habitação e Terrenos*. [a]

A *Empreza Interstadual de Ônibus de Luxo Ltda.* opera as linhas Mauá – Ipanema e Estrada de Ferro - Ipanema. [a]

A empresa *Renascença Auto Ônibus Ltda.*, com sede na rua Barão de Mesquita, contava com a seguinte frota em março de 1939: 9 ônibus a gasolina com motor “Indiana”; 1 com motor a óleo cru Mercedes Benz, 1 auto socorro tipo 1938, e um motor sobressalente a gasolina marca “Indiana”. Em junho de 1939 contava com a seguinte frota: 7 ônibus com motor “Chevrolet”, além de motores sobressalentes das marcas Mercedes-Benz, Indiana, Hercules e Buda. Em 1938, com uma única linha a empresa transportou 910.111 passageiros.

Em agosto de 1939 a empresa *Viação Esperança* contava com 2 ônibus, sendo um de 24 lugares e outro de 20 lugares, adquiridos em 1937. Em 1938 a empresa transportou 28.920 passageiros em sua única linha.

Em meados de 1939 a empresa *Viação Brasil* contava com 24 ônibus, transportando em 1938 1.790.978 passageiros.

A empresa *Viação Santa Tereza*, em meados de 1939, contava com 9 ônibus, transportando em 1938 2.072.101 passageiros.

A empresa *Independencia Auto Ônibus Ltda.* conta com 14 ônibus.

Em junho de 1939 a empresa *Viação Oriental* contava com 15 ônibus, transportando

em 1938 5.167.319 passageiros.

A *Viação São José* conta com 8 ônibus, tendo transportado 274.915 passageiros em 1938.

A *Viação Grajahú* conta com 32 ônibus, transportando 3.898.037 passageiros em 1938.

A *Viação Santa Helena* conta com 20 ônibus, transportando 2.203.810 passageiros em 1938.

A *Viação Cruz de Malta* conta com 36 ônibus, transportando 2.595.398 passageiros em 1938.

A *Viação Globo*. conta com 11 ônibus.

A *Viação São Jorge Ltda.* conta com 14 ônibus, transportando 1.220.460 passageiros em 1938.

A *Empresa de Ônibus de Luxo Ltda.* conta com 19 ônibus, transportando 2.283.180 passageiros em 1938.

A *Empresa Viação Mendanha* conta com 3 ônibus, transportando 88.673 passageiros. em 1938.

A *Viação Estrela do Norte* conta com 84 ônibus, transportando 21.524.716 passageiros em 1938.

A *Viação Excelsior*, da *Companhia de Carris, Luz e Força do Rio de Janeiro*, transportou 22.909.736 passageiros em 1938.

1940

População da cidade atinge 1.750.000 habitantes, sendo 246 mil na Zona Sul.

No dia 27 de fevereiro, circula o primeiro ônibus movido a gás na cidade, devido ao racionamento de combustível imposto pela segunda guerra mundial.

Em agosto de 1940, o sistema de transporte coletivo por ônibus do Distrito Federal contava com 39 empresas e 755 carros, sendo 20 empresas na zona urbana com 620 carros, e 19 empresas na zona suburbana, com 135 carros.

Repartição Modal das Viagens em Transporte Coletivo em 1940

Modal	Passageiros	%
Bondes	606.066.356	73,22
Ônibus	117.226.587	14,17
Estrada de Ferro Central do Brasil	76.287.620	9,22
Estrada de Ferro Leopoldina	24.798.097	3,00
Barcas Niterói	3.121.310	0,38
Estrada de Ferro Corcovado	119.943	0,01
Total	827.620.356	100

Em 1940, a União das Empresas de Ônibus do Distrito Federal., criado em 1932 possuía 21 empresas filiadas:

Empresa	Área de Atuação
Empresa Ônibus de Luxo	
Renascença Auto Ônibus	
Viação Estrela do Norte	
Empresa Única	
Empresa Útil	
Viação Brasil	
Viação Central Ltda.	
Viação Continental	
Viação Cruz de Malta	
Viação Glória	
Viação Grajaú	Andaraí, Grajaú
Viação Oriental	
Viação Santa Cecília	
Viação Santa Helena	Méier, Ramos
Viação Santa Teresa	
Viação Santos Dumont	
Viação São Jorge Ltda.	
Viação São José	Campo Grande
Viação Tupi Ltda	

Viação Vera Cruz
Viação Vitória

A *Viação Grajaú* é incorporada à *Viação Cruz de Malta*, de propriedade de José Joaquim de Brito.

A *Viação Botafogo* é incorporada pela *Limousine Federal*.

A *Viação Glória* transfere sua única linha à *Viação Elite*.

1941

No dia 23 de maio, o prefeito Henrique Dodswort permite a organização de novas empresas de ônibus, proibidas por lei desde 1933 na gestão de Pedro Ernesto.

No primeiro semestre, o Distrito Federal conta com 36.737 veículos, sendo 823 ônibus.

Em junho, o serviço de ônibus do Distrito Federal transporta 10.051.250 passageiros, contra 48.925.897 passageiros dos bondes.

No dia 10 de outubro, fundação do *Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro*.

[Quadro](#) - Relação das Empresas Urbanas com Respectiva Frota em agosto de 1940
[Foto](#) - Linha 2 da Viação Excelsior na Avenida Rio Branco, por volta de 1940

1942

"A II Guerra Mundial afetou a importação de peças e combustíveis. O Governo Federal foi obrigado a racionar o abastecimento de gasolina e incrementar a utilização do gasogênio como combustível alternativo."[1]

Em abril, devido às dificuldades de abastecimento, uma das maiores empresas da cidade, a *Cruz de Malta*, suprime diversos horários das linhas Grajaú - Monroe e Praça Saens Peña - Cascadura.

Em maio, início do racionamento oficial de combustível, imposto pela guerra, que perdurou até meados de 1945.

Em agosto, declaração de Guerra à Alemanha, após o suposto afundamento de navios brasileiros.

No dia 21 de maio, início das atividades da *Viação Oriental Ltda.*

Em julho é fundada a *Viação Medianeira*.

Início da operação de 14 ônibus adaptados com aparelhos de gasogênio na linha

Tijuca - Praça Mauá.

A Light conta com 16 ônibus a gasogênio.

Visando a economia de combustível a prefeitura altera horários e itinerários de linhas de ônibus, incluindo a diminuição do fluxo destes pela Avenida Rio Branco.

A Light desativa os ônibus de dois andares, cujos chassis são recondicionados e aproveitados para operação com motores a gasogênio.

1943

Linhas Intermunicipais - Em janeiro, início da operação da empresa *Única*, na linha Rio de Janeiro – Petrópolis, com 11 ônibus Chevrolet White e Ford. Até então a linha era operada somente pela empresa *União Transporte Interurbana de Luxo-UTIL*, desde março de 1936.



Frota da Útil em 1943. Coleção Museu Imperial

No dia 27 de fevereiro, criação da *Viação Elite S.A.*

Em março, a Prefeitura dá uma prazo de 3 meses para as empresas de ônibus adaptarem 10% de sua frota ao gasogênio. No ano seguinte a exigência é ampliada para 20%.

No dia 14 de outubro é formada a *Viação Carioca Ltda.*

Evolução da Frota de Ônibus do Distrito Federal no Período 1920 - 1948 (1)

1920 - 15
1924 - 57
1928 - 324
1932 - 466
1936 - 827
1940 - 929
1944 - 880
1948 (1) - 1.429

(1) Sendo 100 veículos para uso particular e 107 uso oficial

Para suprir as deficiências do transporte durante a guerra surgem os lotações, ônibus com capacidade de até 20 passageiros sentados, que logo se popularizaram devido à sua velocidade e flexibilidade. Não era permitido o transporte de passageiros em pé.

A concorrência dos lotações contribuiu para a perda de rentabilidade das empresas de ônibus e também dos bondes. Devido aos altos custos de manutenção, muitas empresas de ônibus foram extintas após a operação dos lotações, entre elas a *Viação Excelsior* e *Relâmpago*. Após todas as modificações de legislação que sempre exigiam maior número de veículos para a frota, poucas empresas criadas antes da guerra sobreviveram até a década de 2000, entre elas a *Ideal*, *Auto-Diesel*, *Santa Maria* e *Paranapanuan*. [3]

Quadro – Linhas de Ônibus em 1945

1946

No dia 25 de abril, criação da *Viação Expresso Brasileiro*.

Em agosto, início das atividades da *Viação Guarani*.

No dia 22 de outubro, é assinado um termo de concessão por parte da União Federal, outorgando ao Touring Club do Brasil, a título precário, a administração da primeira estação rodoviária da cidade, que seria construída no local então ocupado por um posto do Corpo de Bombeiros, no prédio do Ministério da Justiça e Negócios Interiores. No dia 25 de março de 1950 a estação é inaugurada, com o nome Estação Rodoviária Mariano Procópio, em homenagem ao idealizador e construtor da estrada União e Indústria. Em 1950 o terminal atendia a 12 empresas de ônibus, com 9 bilheterias e 23 linhas, com movimento diário médio de 1.250 passageiros ao longo de 1950.

A linha 73 (Lapa - Praça Saens Peña) da *Viação Central*, era a mais carregada, transportando nesse ano 5.732.657 passageiros. Em segundo lugar vinha a linha 1 (Mauá - Monroe) com 5.657.433 passageiros. A linha S-31 (Tanque - Recreio dos Bandeirantes) da *Viação Ideal* era a mais extensa, com 33,6 km.de extensão.

Inauguração da Avenida Brasil.

1947

No dia 11 de abril, fundação da *Empresa de Transportes Braso Lisboa Ltda*, iniciando a operação com a linha 26 - Triagem - Candelária, com 6 carros. Mais tarde a linha é estendida até o Leme como número 130 e depois 472.

No dia 14 de abril, fundação da *Viação Metrópole*.

Até esse ano a capacidade máxima dos ônibus era de 39 passageiros, quando entra em operação, pela *Viação Relâmpago* uma quantidade significativa de veículos de maior capacidade, com motor central, importados dos Estados Unidos, logo apelidados pela população de "Gostosões", em função de sua beleza e conforto.

A empresa *Carioca* adquire a *Viação Cruzeiro do Sul*, sua concorrente.

Foto - "Gostosão" - Linha 114 - Estrada de Ferro - Leblon, em 1948

1948

A cidade contava com 43 empresas de ônibus, 82 linhas, e frota de 1.024 veículos, sendo 190 na reserva.

Alegando uma série de prejuízos a Light extingue a *Viação Excelsior*.

Número de Ônibus por Capacidade em 1948

17	até 24 passageiros
442	entre 25 e 29
170	entre 30 a 34
267	entre 35 a 39
128	acima de 39
Total	1024

Evolução do Número de Passageiros Transportados entre 1944 e 1948

Ano	Passageiros
1944	126.316.000
1945	134.232.000
1946	115.960.000
1948	134.748.000

Distribuição das Linhas de Ônibus em 1948

Ligação	Número de Linhas	Número de Ônibus
Zona Sul-Centro	9	100
Zona Norte-Centro	13	206
Zona Sul-Zona Norte	20	321
Zona Sul (Interno)	19	2
Zona Norte (Interno)	2	185
Centro (Interno)	1	14
Ilhas	2	6

1949

Inauguração da ponte da Ilha do Governador, sendo a linha de ônibus Praça Mauá - Governador, da *Companhia Paranapuã*, a primeira a utilizar a nova ponte.

A empresa *Braso Lisboa* cria a linha 25 - Triagem - Aeroporto, via avenida Passos, que mais tarde, em 1957, é transformada na atual linha 474 - Jacaré - Jardim de Alah.

Fundação da empresa Paranaquan, primeira empresa a operar lotações na Ilha do Governador.

[Foto](#) – Linha 11 (Usina-Leblon) da *Viação Carioca*, com carro modelo Grassi

[Foto](#) - Linha 12 - Estrada de Ferro - Leblon

1950

População da cidade atinge 2.375.000 habitantes, sendo 360 mil na Zona Sul.

Para suprir as deficiências do transporte surgem os lotações, ônibus com capacidade de até 20 passageiros sentados, que logo se popularizaram devido à sua velocidade e flexibilidade. Não era permitido o transporte de passageiros em pé.

A concorrência dos lotações contribuiu para a perda de rentabilidade das empresas de ônibus e também dos bondes. Devido aos altos custos de manutenção, muitas empresas de ônibus foram extintas, entre elas a *Viação Excelsior* e *Relâmpago*. Também, nos anos 60, após todas as modificações de legislação que sempre exigiam maior número de veículos para a frota, poucas empresas criadas antes da guerra persistiram até a década de 2000, entre elas a *Ideal*, *Auto-Diesel*, *Santa Maria* e *Paranaquan*. [3]

Sistema transporta cerca de 600 mil passageiros/dia, sendo cerca de 100 mil em lotações.

No dia 28 de fevereiro, através do Decreto 10.197, entra em vigor nova regulamentação do sistema de transporte coletivo, substituindo o Decreto 4.496 de 11 de novembro de 1937, mantido durante 17 anos, inclusive todo o período da grande guerra, onde a crise de transporte foi acentuada. O Decreto 4.496 de 1950 é alterado posteriormente pela Lei 775 de 27 de agosto de 1953.

No dia 24 de junho, fundação empresa *Redentor*, ainda com o nome *Cooperativa de Ônibus Vila Valqueire*, iniciando a operação com a linha Cascadura – Marechal Hermes, com frota de 6 veículos, sendo 4 Berliets e 2 Chevrolets importados. Na época do Governo Lacerda a área de atuação da empresa é transferida para o bairro de Jacarepaguá. Mais tarde a empresa adquire as empresas *Nossa Senhora Loreto* e *Cisiotar e Ocidental*.

[Texto](#) – Histórico da empresa *Redentor*

No dia 20 de julho, é formada a *Empresa de Lotações Estrela Ltda.*, composta inicialmente de [16 lotações](#), explorando a linha Encantado - Praça Paris.

No dia 12 de setembro, fundação da *Viação Útil*, operando inicialmente a linha Rio de Janeiro - Petrópolis. Em 1961 a sede é transferida para o Rio de Janeiro, e em 1968 para Juiz de Fora.

Repartição Modal das Viagens em Transporte Coletivo em 1950

Modal	Passageiros	%
Bondes	648.599.449	60
Ônibus e Lotações	224.614.942	21
Trem Suburbano	207.784.691	19
Total	1.080.999.082	

[Quadro](#) – Linhas de Ônibus em 1950

[Foto](#) - Avenida Rio Branco em 1950

[Foto](#) - Largo da Carioca, 1950

[Foto](#) - Avenida Presidente Vargas com Rio Branco, 1950

[Foto](#) - Linha Tijuca - Ipanema, Praça Saens Peña em 1950

[Foto1](#) - [Foto2](#) - Viação Central - Ônibus para Copacabana em 1950

1951

A cidade contava com 73.174 veículos emplacados, sendo 51.890 automóveis, 1.173 ônibus e 1.570 lotações.

Início da operação da empresa *Evamil*, com 12 veículos, na linha Nova Iguaçu – Centro do Rio.

[Texto](#) – Ônibus na Ilha do Governador no período 1931- 1951, por Jaime G.Moraes

[Foto](#) - Fiscalização de um lotação em 1952

1953

No dia 9 de junho, fundação da empresa *Real Auto Ônibus*.

Segundo as estatísticas levantadas pelo 7o. Distrito Rodoviário Federal, a estação rodoviária Mariano Procópio, administrada pelo Touring Cub Brasileiro registrou em 1953 o embarque e desembarque de 2.871.364 passageiros.

[Foto](#) - Avenida Presidente Vargas nos anos 50

1955

Em julho, inauguração do terminal de ônibus da Avenida Erasmo Braga, no centro da cidade, em local antes reservado à construção de edifícios comerciais.

Início da operação *Viação Ideal* na Ilha do Governador, com a linha 207 - Castelo -

Ribeira.

Fundação da empresa *Paraense*.

Em função da falta de planejamento adequando da rede de transportes coletivos, onde, por exemplo, linhas de ônibus concorriam diretamente com os bondes, o Governo do Distrito Federal cogitava o estabelecimento de um plano geral de transporte coletivo, coordenado e unificado através de um sistema monopolista - excluindo-se entretanto as ferrovias, além da construção do Metropolitano.

[Quadro](#) – Linhas de Ônibus em 1954

[Foto](#) - Avenida Presidente Vargas nos anos 50

1956

Segundo a relação de itinerários da Revista Guia Rex, por volta de 1956, o trajeto da linha 12 (Estrada de Ferro-Leblon) e encurtado até a Praça General Osório, em Ipanema.

Evolução da Frota de Ônibus e Lotações no Período 1956-1957

<i>Empresas de Ônibus</i>	<i>1956</i>	<i>1957</i>
Licenciamentos Novos	205	351
Relicenciamentos	808	1.020
Substituições	21	34
Baixas definitivas	98	61
Transferências para outras empresas	56	60
<i>Empresas de Lotações</i>	<i>1956</i>	<i>1957</i>
Licenciamentos Novos	24	114
Relicenciamentos	380	419
Substituições	14	38
Baixas definitivas	10	14
Transferências diversas	42	32
<i>Lotações Individuais</i>		
Licenciamentos Novos	160	
Relicenciamentos	1.945	
Transferências de Propriedade	341	
Baixas para substituição	66	
Baixas definitivas	7	
Substituições	60	
Aumentos de capacidade	52	
Substituição de motores	27	

Nota: Aumento de 146 ônibus e 90 lotações entre os anos de 1956 e 1957.

Fonte: Mensagem Apresentada à Câmara dos Vereadores pelo Prefeito Francisco Negrão de Lima em 26 de março de 1958 – Exercício de 1957, página 97.

1957

A *Auto Viação Redentor* é a primeira empresa a assumir a concessão das linhas circulares abraçantes Praça São Salvador - Leblon.

Criação da empresa de lotações *Bons Amigos*, com 16 sócios, que então operava a linha circular abraçante Leme-Gávea, nos sentidos horário e anti-horário, via Copabacana e via Botafogo. No ano seguinte a empresa passa a se chamar *Transportes Amigos Unidos*.

1958

Nesse ano o sistema de ônibus transporta 210.000.000 de passageiros, e os Lotações 431.307.000, totalizando 641.307.000.

No dia 4 de agosto, através do decreto n. 13.965, aprovação do regulamento da Lei n. 775 de 27 de agosto de 1953, que dispõe sobre o regime de exploração do serviço de auto-ônibus, micro-ônibus e auto-lotações. Ficando revogado o decreto n.10.197 de 28 de fevereiro de 1950. Logo após, no dia 8 de agosto, através da Lei 13.974, é aprovado o Plano de Transportes Coletivos, com nova legislação.

Em agosto, criação da *Comissão de Transportes Coletivos* dentro do *Departamento de Concessões* da Prefeitura do Distrito Federal.

No final do ano, início da instalação da rede aérea e subestações do sistema Trólebus.

Fundação da empresa Estrela Azul.

Quadro - Relação das Linhas Municipais em 1958

Distribuição da Frota em 1958

Tipo	Número	%
Ônibus	1.410	37
Lotação	2.356	63
Total	3.766	100

Foto - Linha 1 - Aeroporto - Hospital Servidores, década de 1950

Foto - Praia do Flamengo, década de 1950

Foto - Papa-Fila, por volta de 1957

Anos 60

Criação da empresa Transportes Vila Izabel.

1960

População da cidade atinge 3,3 milhões de habitantes, sendo 556 mil na zona sul. O uso do bonde declina sendo praticamente extinto no final dos anos 60, restando apenas 20 bondes motores em circulação no bairro de Santa Teresa. A frota de automóveis cresce vertiginosamente, junto com a população, incrementando os congestionamentos e o cenário de degradação da qualidade de vida na Metrópole, processo que irá se acentuar nas décadas seguintes.

O Governo da Guanabara exige que os proprietários de lotações se unissem em empresas.

No dia 29 de dezembro, através do Decreto número 318, é criada a *Comissão de Reestruturação da Superintendência de Transporte*, visando a racionalização do sistema de transporte coletivo.

[Foto](#) - Avenida Nilo Peçanha em 1960

1961

No dia 2 de maio, fundação da *Viação Novacap*, ainda com o nome de *Viação Estrela da Prata*. A empresa começou a operar com sete ônibus, fazendo a linha S-7 - Bonsucesso – Sulacap.

Após a resolução de Carlos Lacerda, Governador do Estado da Guanabara, que determinava o fim dos lotações individuais, tornado obrigatória a operação por ônibus em empresas, em julho de 1961, a *Auto Viação Tijuca* que então operava lotações, adquire 10 ônibus para operar nas linhas C-31 e C-32, na ligação entre os bairros da Usina e São Cristovão, tornando-se a primeira empresa de lotação a ser legalmente constituída.

No dia 25 de agosto, criação da empresa *Alpha*, formada por 40 proprietários de auto-lotações. Inicia a operação com a linha 426 (Usina - Copacabana).

Criação da empresa *Verdun*, formada por antigos proprietários de lotações. Inicia a operação em 1962, com linha entre o Largo Verdun, no bairro do Grajaú, e o centro da cidade.

[Foto](#) – Avenida Nilo Peçanha em 1961

1962

Em junho, fundação da *Viação Nossa Senhora de Lourdes*.

Em agosto, o *Departamento de Concessões* da Guanabara organiza nova

regulamentação visando disciplinar o serviço de transporte coletivo.

No dia 31 de agosto, é criada a *Comissão Organizadora da Companhia de Transporte Coletivos* – CTC, adotando desde já providências que possibilitem o funcionamento da CTC, tão logo seja promulgada a Lei de sua criação, e também a operação a título experimental dos ônibus elétricos, até a incorporação do sistema à companhia em organização.

No dia 3 de setembro, inauguração da primeira linha de [Trólebus](#), ligando o Terminal Erasmo Braga à avenida Rui Barbosa no bairro do Flamengo.

No dia 8 de outubro, através da Lei n.196, o governador do Estado é autorizado a criar a *Companhia de Transportes Coletivos do Estado da Guanabara* - CTC-GB, que passa a operar os ônibus elétricos, além de incorporar os serviços de transportes operados pelo grupo Light.

Fundação na empresa *Verdun*, iniciando a operação com a linha 215 (Largo do Verdun – Largo da Carioca). O proprietário era um antigo motorista autônomo de lotação.

[Quadro](#) – Frota e Número de Passageiros/dia por Modal.

1963

No dia 19 de janeiro, através do Decreto n.1.507 o ônibus passa a ser o único veículo admissível no sistema de transporte coletivo. Os veículos tipo auto-lotação e micro-ônibus começam a ser extintos paulatinamente. Com o fim das empresas de lotações surgem novas empresas de ônibus, muitas delas formadas por antigos proprietários de lotações.

No dia 21 de maio, circula o último bonde na zona sul.

No dia 13 de agosto, através do Decreto N° 45, são aprovadas as diretrizes básicas do sistema de transporte coletivo do estado da Guanabara, que entre outras medidas previa a extinção gradativa dos lotações e a imediata adoção de nova numeração das linhas.

Em 2 anos as tarifas de transporte coletivo foram elevadas em 250%, com exceção das tarifas dos trens de subúrbio que não sofreram alteração.

1964

Início da vigência da atual numeração das linhas de ônibus e obrigatoriedade de utilização de suporte - "[capelinhas](#)" - na frente dos ônibus, para identificação das linhas.

Dentro do programa de extinção dos lotações, a partir do dia primeiro de março, ficou proibida a circulação de auto-lotações e micro-ônibus nas linhas da zona sul.

Quadro – Modificações nas Linhas em 01/03/1964

No dia 21 de abril, início da operação de 50 novos ônibus a diesel da CTC - *Companhia de Transportes Coletivos*, nas linhas Candelária - Forte e Candelária Jardim de Alah, todos com chassi Mercedes Benz e com diversas marcas de carroceria, entre elas: Caio, Metropolitana, Grassi, Cirb, Cermava e Bons Amigos.

No mês de maio, também pela CTC, circula o primeiro ônibus tipo bagageiro, com bancos longitudinais, permitindo maior espaço para o transporte de pequenos volumes. No mês de agosto é iniciada a operação de ônibus com 3 portas na linha circular centro da CTC, sendo o embarque realizado pela porta traseira.

No dia 18 de agosto, fundação da empresa *Santa Maria*, com as linhas 747 Cascadura - Vargem Grande; 749 - Cascadura - Recreio; e 757 Cascadura - Camorim.

No dia 30 de setembro, demolição do antigo ponto de bondes do Largo da Lapa, que então funcionava como ponto final de linha de ônibus.

Início da operação da linha 232 - Lins - Passeio pela empresa Tijuquinha, masi tarde trocada para 226 - Grajaú - Carioca.

Foto - Novos ônibus da CTC, década de 1960

Foto - Linha 12, Estrada de Ferro Leblon, década de 1960

1965

A CTC-GB adquire mais ônibus a diesel, totalizando 338 novos carros, sendo 289 Mercedes LPO ano 64 e 49 Mercedes monobloco. A companhia também contava com 200 trólebus Fiat ano 1957.

No final do ano, no início do Governo de Francisco Negrão de Lima, o sistema do então Estado da Guanabara contava com 158 empresas permissionárias. Esse número é reduzido para 57, até o final do governo (março 1971). A redução do número de empresas é feita em duas etapas: a primeira com a obrigatoriedade de empresas com frota mínima de 30 veículos, num prazo de seis meses; a segunda etapa, com a obrigatoriedade de 60 veículos por empresa, mesmo através da fusões. A redução tinha como principais objetivos: a diminuição dos custos operacionais, o aumento de capital, o melhor atendimento das exigências de instalação e operação desse serviço, e o maior rendimento do serviço de fiscalização.

No dia 7 de janeiro, o poder executivo do Estado do Rio de Janeiro, através de despacho exarado no processo nº 11-00.689-65, publicado no Diário Oficial de 26 de fevereiro de 1965, encarrega à Companhia de Transportes Coletivos da Guanabara – CTC/GB a promover a construção de um outro terminal rodoviário, desafogando o terminal Mariano Procópio.

A CTC cria a linha 416 (Usina-Forte), via túnel Santa Bárbara.

A Linha 404, que antes ligava o Rio Comprido ao Leblon, é encurtada, passando a fazer ponto final no Jardim de Alah.

Foto – Avenida Presidente Vargas em 1965

1966

Através do decreto n. 635/66 é criada a *Comissão Estadual de Controle de Transporte de Passageiros* - BTC.

No dia 11 de março, através do Decreto número 1.042, é criado o serviço de ônibus especiais, estabelecendo o uso de veículos com capacidade mínima para 36 passageiros sentados.

Nesse ano é realizada apenas uma concorrência para adjudicação de nova linha de ônibus, ganha pela *Expresso Pégaso*, que em agosto, com frota de 6 ônibus rodoviários, inaugura a linha Praça Mauá - Santa Cruz, via zona sul e Barra da Tijuca, iniciando a operação da empresa. O bairro de Santa Cruz, antes somente atendido por trens suburbanos, ganhava sua primeira linha de ônibus com acesso direto ao centro da cidade.

Início da circulação de ônibus em Santa Teresa, ainda em caráter emergencial, devido a queda de barreiras provocadas pela forte chuva.

Em 1966 são criadas 18 novas linhas de ônibus, entre elas a 177 (Harmonia-Gávea), 410 (Praça Varnhagem-Antero de Quental), além de duas novas linhas de ônibus elétricos na zona norte: E-18 (Cascadura-Taquara) e E-21 (Cascadura-Freguesia)

Em 1966 são extintas as seguintes linhas:

C-5	Rodoviária	Praça XV	
127	Fátima	Urca	via Largo do Machado.
138	Estrada de Ferro	Gávea	via Jockey
138	Estrada de Ferro	Gávea	via Copabacana
144	Estrada de Ferro	Jardim de Alah	
166	Fátima	Antero de Quental	Via Jockey
E-1	Erasmus Braga	Rui Barbosa	
E-5	Passeio	São João Batista	
E-6	Almirante Barroso	Bairro Peixoto	
E-20	Cosme Velho	Leblon	

Em setembro, o diretor do Departamento de Trânsito, o general Américo Fontenelle, impõe uma medida absurda, ao obrigar todos os ônibus da cidade a circularem em fila andiana, sem poderem ultrapassar. A medida gera logo protestos, pois trajetos que eram feitos em dez minutos passaram a ser feitos em mais de uma hora. No segundo dia da operação do novo esquema operacional, a medida foi revogada pelo governador Carlos Lacerda.

Em 1966, apesar das deficiências operacionais, o terminal Mariano Procópio registra a média diária de 2.004 partidas de ônibus, com 68.249 passageiros embarcados.

[Foto](#) - Trólebus em Copacabana em 1967

[Foto](#) - Trólebus na Avenida Antônio Carlos

[Foto](#) - Terminal Erasmo Braga

[Foto](#) - Interior de um Lotação

1967

No governo Negrão de Lima (05/12/65 a 15/3/71) o número de empresas permissionárias é reduzido de 121 para 54, após a regulamentação de frota mínima de 60 veículos por corporação, exigido pelo Decreto número 1.482 de março de 1967. Nessa época não houve fusões e sim compras de empresas. Entre 1967 e 1968 houve 53 vendas de empresas, 6 fusões de incorporações e 3 cancelamentos de permissão

O período 1962-1967, com todas as modificações de legislação, após da desativação dos bondes, caracteriza-se como de reorganização, expansão e consolidação do sistema de transporte coletivo por ônibus. As empresas de ônibus se fortalecem aumentando seu grau de influência sobre o poder público.

O serviço de bondes é desativado entre 1963 e 1968, restando apenas a linha de Santa Tereza. Enquanto isso a frota de ônibus passa de 2.234 veículos em 1962 para 4.865 em 1970.

É aberta concorrência para adjudicação da linha 126 (Bairro de Fátima – Jardim de Alah).

No período 1967-1970, não foi autorizado o funcionamento de nenhuma nova empresa.

Em 1967 são criadas 7 novas linhas municipais.

1968

O Estado da Guanabara conta com 78 empresas de ônibus com frota total de 4.238 veículos diesel, distribuídos em 242 linhas.

O sistema trólebus opera com frota patrimonial de 198 veículos, sendo 110 veículos em operação em 9 linhas na zona sul e 50 veículos em 5 linhas da zona norte.

É inaugurada a Rodoviária Novo Rio, junto ao Gasômetro.

Em 1968 são criadas 4 novas linhas de ônibus municipais.

Em Brasília o Senado Federal autoriza o Governo do Estado da Guanabara a contrair empréstimo de 10 milhões de marcos para a construção do metrô .

Distribuição das Linhas em 1968

Tipo	Número de Linhas	Número de Veículos
Centro	4	45
Radiais Sul	32	513
Radiais Norte	88	1714
Diametrais	21	606
Auxiliares Sul	17	250
Auxiliares Norte	94	1270

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. *Diagnóstico da Situação dos Transportes Coletivos da Cidade do Rio de Janeiro e um Plano de Ação Imediata*. 1979

[Foto](#) - Manifestações de 1968 na Avenida Rio Branco

[Foto](#) - Linha 511 na Avenida Wenceslau Brás em 1968

[Foto](#) - Largo da Carioca em 1969

[Foto](#) - Centro da Cidade, 1969

[Foto](#) - Linha 132 na Avenida Nossa Senhora de Copacabana em 1968

[Foto](#) - Linha 154 - Castelo - Ipanema - década de 1960

[Foto](#) - Linha Mangaratiba - São João de Meriti

[Foto](#) - Avenida Vieira Souto em 1971

1969

No início do ano, é extinta a linha de trólebus E-2 (Erasmus Braga-Urca).

A empresa Estrela Azul, então permissionária das linhas 464 (Francisco Sá - Leblon), e, 434 (Grajaú - Leblon), inicia a operação dos modelos Alfacinha - carroceria VIEIRA.

Na Câmara Municipal discutiasse a idéia de vender a CTC à iniciativa privada, desde que fosse resolvido o impasse da folha de pagamento da empresa, pois 70% da renda era consumida com pessoal. A CTC na época de sua criação (1962) tinha recebido 7.700 empregados das companhia de bondes, e em 1969 ainda contava com 3.500 funcionários remanescentes. Em agosto de 1969, apenas duas linhas da empresa eram deficitárias: Rodoviária-Boca do Mato e Jardim de Alá-Rodoviária.

A linha 122 (Estrada de Ferro-Copacabana) é estendida até a Praça General Osório.

São criadas as linha 127 (Rodoviária-Copacabana), 155 (Passeio-Ipanema), 156 (Passeio-Ipanema) e 171 (Rodoviária-São João Batista).

A linha 170 (Rodoviária-Jardim de Alah) é extinta.

1970

Em janeiro, proibição de buzina nos ônibus.

O Decreto número 3.858-70 reformula os critérios operativos das empresas permissionárias, quando são construídas novas garagens.

Em março, a CTC-GB estabelece tarifa direta para suas diversas linhas, eliminando o sistema de fichas.

Entre 1965 e 1970 são criadas 32 novas linhas de ônibus no Estado da Guanabara, sendo uma em 1970.

No período do Governo Francisco Negrão de Lima, entre 1965 e 1971, é reduzido de 5 para 4 o número de garagens da CTC-GB.

Quadro – Ônibus Reformados pela CTC-GB no período 1966-1970.

1971

No dia 15 de março, início do Governo Chagas Freitas.

Em abril, o sistema conta com 59 empresas permissionárias com frota determinada de 4.162 veículos.

Em abril, Chagas Freitas o Governador do Estado da Guanabara, assina decreto constituindo uma comissão para reexaminar o Plano Diretor de Transporte por Ônibus e Táxis, além do problema da construção de terminais rodoviários.

No dia primeiro de abril, em função dos abusos dos motoristas de ônibus, o Detran dá 15 dias para que todos os ônibus instalem aparelhos que limitam a velocidade em 60 km/h.

No dia 15 de abril, a viação São Ricardo, com 70 ônibus, foi a primeira empresa a enviar ao Departamento de Trânsito a relação completa de seus veículos com os dispositivos que limitam a velocidade em 60km/h.

Estuda-se também a implantação de tacógrafos, como mais uma medida contra o abuso das infrações de trânsito cometidas pelos motoristas de ônibus.

A avenida Presidente Vargas é o corredor mais carregado, com cerca de 900 ônibus/hora ao longo do dia, e 1.400 ônibus/hora nos horários de pico.

A Linha 157 Estrada de Ferro-Leblon (via Lagoa) é reformulada, sendo dividida em duas linhas circulares abraçantes, a primeira via Jockey, a segunda via Lagoa.

1972

A CTC adquire 30 novos ônibus.

1973

Inauguração do serviço de ônibus seletivo, apelidados de "Frescões", inicialmente com 6 ônibus com ar-condicionado e poltronas reclináveis, operados pela [Viação Redentor](#), na linha Castelo -Jacarépagua - via Grajaú - com 36 km de extensão em viagem de 50 minutos e tarifa de 4,20 Cr\$.



O serviço de transporte especial com ônibus rodoviário providos de ar-condicionado foi iniciado com a criação de 3 linhas , servindo aos bairros mais afastados, Taquara, Praça Seca e Campo Grande, com o objetivo de criar uma opção atraente de transporte coletivo, diminuindo o número de automóveis em circulação, economizando-se combustível e melhorando as condições de circulação da cidade, já prejudicada pelas obras do metrô.

No dia primeiro de maio, é inaugurado o Terminal Garagem Menezes Cortes no Castelo, com 16 andares de estacionamento e duas plataformas para ônibus , com investimento de Cr\$ 40 milhões.

O sistema municipal conta com 51 empresas permissionárias.

Entre 1970 e março de 1975 a CTC adquire apenas 30 novos carros e reforma 21. Nesse ano a empresa converte 30 antigos trólebus italianos em ônibus diesel, denominados "Transplante".

A linha 157 (Estrada de Ferro-Leblon) que na verdade eram duas linhas circulares abraçantes via Lagoa, é dividida, passando a receber a numeração 158 o itinerário via Jockey.

A CTC cria a linha 454 (Grajaú-Leblon) via túnel Santa Bárbara.

A Linha 555 da empresa Amigos Unidos ganha novo itinerário, passando de Hotel Leblon-Barra da Tijuca para Gávea (Rodrigo Otávio)-Cidade de Deus.

[Foto](#) - CTC - Linha 206 em Santa Teresa

[Foto](#) - CTC - Linha 416 na Avenida Nossa Senhora de Copacabana

[Foto](#) - Rua Gurupi no Grajaú, ponto final das linhas 434 e 454

[Foto](#) - 8 fotos coloridas

1974

Em novembro, realização de concorrência pública para exploração do transporte especial – ônibus seletivo - em 11 áreas.

Extinção das linhas C-5 (Santo Cristo-Castelo), 100 (Hospital Servidores-Leme) 164 (Castelo-Leblon) e 546 (Santos Dumont-Rua Dois).

A empresa *Amigos Unidos* cria a Linha 553 (Gávea-São Conrado), via avenida Niemeyer, com ponto final na avenida Rodrigo Otávio.

A linha 104, operada pela CTC, é prolongada do Largo dos Leões até o Jardim Botânico (Horto).

A linha 101 é prolongada da praça Serzedelo Correia até o Jardim de Alah.

1975

O ano de 1975 marca o rápido crescimento do serviço de linhas especiais com ar-condicionado:

Mês	Empresas	Linhas	Frota Operante	Passageiros
Janeiro	2	3	36	170.593
Dezembro	12	21	229	1.314.002

Em fevereiro, segundo matéria do Jornal do Brasil, a CTC contava com 540 ônibus, mas apenas 107 trafegavam em boas condições. Cerca de 90% de sua frota contava com mais de 5 anos de operação, o limite máximo estipulado pelo Governo do Estado. Desde 1972 a empresa não adquiria novos ônibus. A imagem da empresa era a pior possível, sendo normal seus veículos serem taxados de “ferro velho” ou “sucata”. Em março, no Governo da fusão, foi estabelecido um novo programa de trabalho na CTC, o [*Plano Interno de Reorganização e Desenvolvimento 1975-1979*](#), que previa, entre outras melhorias, a renovação da frota, investimentos para manutenção, estabelecimento de linhas metropolitanas, formulação da integração com o Metrô e reformulação do sistema de manutenção preventiva e corretiva.

Em março, fim do Estado da Guanabara. Ao ser criada a CTC-RJ, segundo relatório da Secretaria de Transportes, a companhia contava com frota de 547 ônibus em estado precário, dos quais mais de 100 se encontravam parados por falta de motores e outros componentes mecânicos. Em 1975 teve início a renovação da frota com a aquisição de 165 ônibus, dos quais 55 foram entregues em outubro de 1975. Esta primeira etapa do [*Plano de Renovação da Frota*](#) foi possível graças a realização de um empreendimento conjunto entre a CTC-RJ, Metrô, Coderte e Banrio referente ao imóvel da CTC-RJ, do antigo depósito dos bondes da Companhia Jardim Botânico, localizado no Largo do Machado.

No dia 24 de março, o Decreto Lei N° 41, dispõe sobre a reorganização social da CTC-GB (criada em 1962), autorizando a absorção da SERVE, dando outras

providências.

Em fevereiro, início da operação da empresa *Auto Viação Alpha S.A.* no serviço de ônibus com ar-condicionado - "frescões", com venda antecipada de bilhetes. Seguida no mesmo mês pela empresa *Viação Acari Ltda.*

Em março, início da operação das empresas *Real Auto Ônibus*, *Transportes São Silvestre*, *Auto Viação Três Amigos*, e *Transportes Paranapan* no serviço de ônibus especial com ar-condicionado.

Em abril, início da operação da empresa *Rodoviária A.Matias* no serviço de ônibus especial, com a linha Castelo – Engenho de Dentro.

No dia 2 de maio, o Decreto Lei N° 87 autoriza a criação da CODERTE.

Em julho, início da operação das empresas *Viação Forte S.A* e *Auto Diesel S.A* no serviço de ônibus especiais.

Em agosto, a cidade conta com 21 linhas de ônibus especiais (frescões), transportando uma média de 42 mil passageiros/dia, distribuídas em 16 linhas radiais norte, operadas por 10 empresas, e 5 linhas radiais sul, operadas por duas empresas. [b]

A *CTC* inicia a renovação da frota adquirindo os primeiros ônibus modelo OH-1313, carroceria Metropolitana, logo apelidados pela população de "Azulões", totalizando 45 carros. Entram em serviço inicialmente em 7 linhas, sendo 4 linhas circulares centro e 3 linhas radiais sul.

Em dezembro, a frota operacional de "frescões" alcança 229 veículos, distribuídos em 12 empresas e 21 linhas, transportando uma média de 45 mil passageiros/dia. A empresa *Real Auto Ônibus* era a que contava com maior número de linhas (6 linhas).

[A empresa Pégaso que até então só operava linhas especiais, inicia a operação de sua primeira linha de ônibus convencional, a 399 \(Santa Cruz-Largo de São Francisco\).](#)

[A Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro inicia os estudos de integração do Metrô com os demais modos de transporte.](#)

[Foto](#) - Avenida Nossa Senhora de Copacabana

[Quadro](#) - Frota e Passageiros da CTC no período 1970-1975

[Quadro](#) – Linhas Especiais em 1975

1976

O município conta com 54 empresas permissionárias, com frota de 6.300 ônibus e 273 linhas.

A frota dos "Frescões" alcança 450 veículos, distribuídos em 39 linhas, com demanda de cerca de 68 mil passageiros/dia.

A CTC - *Companhia de Transportes Coletivos*, adquire mais 185 ônibus, os famosos "[Azulões](#)". A empresa conta com 34 linhas e 449 ônibus, que transportavam uma média de 284 mil passageiros/dia.

Na Região Metropolitana os ônibus transportam cerca de 6.500.000 passageiros/dia, o que representa 71% de todas as viagens realizadas em modos motorizados, incluso táxis e automóveis.

Elaboração do Plano Diretor Rodoviário, em função da fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro.

O túnel Rebouças é aberto ao tráfego de ônibus, sendo as linhas 443 (Lins - Urca) e 473 (Triagem - Leme) as primeiras a circularem pelo túnel.

Em outubro, técnicos da CTC anunciam que a partir de dezembro poderia estar funcionando um novo tipo de ônibus na orla, entre o Leme e o Leblon para o transporte de banhistas, com desenho inspirado nos bondes. Havendo boa aceitação de público o serviço poderá ser ampliado para a Ilha do Governador e Icaraí. O projeto foi idealizado pelo arquiteto da CTC Milton Lando. (Ascom Informa nº186)

No dia 4 de novembro a CTC recebe o primeiro azulão de uma encomenda de 100 unidades feita à encarroçadora Nimbus, do Rio Grande do Sul. Cada veículo custou Cr\$ 300 mil.

[Quadro](#) - Frescões - Relação das Linhas e Empresas em Operação em 1976

[Quadro](#) - Frescões - Passageiros Transportados

[Quadro](#) - Evolução da CTC-RJ no período 1970 - 1976

[Foto](#) - Central do Brasil por volta de 1976

Fotos [\[1\]](#) [\[2\]](#) – Praça da Bandeira em 1976

Passageiros/dia por modal em 1976

Modal	Passageiros /dia	%
Ônibus	4.949.000	69,1
Frescão	27.000	0,4
Trens	469.000	6,6
Barcas	159.000	2,2
Aerobarcos	16.000	0,2
Autos / Táxis	1.540.000	21,5

1977

Inauguração do novo terminal de desembarque da Rodoviário Novo Rio.

No terminal Mariano Procópio, único terminal para ônibus intermunicipais do centro da cidade, circulam uma média de 180 mil passageiros/dia, enquanto o *Terminal Menezes Cortes*, no Castelo, exclusivo para linhas especiais, circulam 25 mil.

A CTC - *Companhia de Transportes Coletivos*, adquire mais 50 novos ônibus "Azulões". A empresa opera 35 linhas municipais e duas intermunicipais, transportando nesse ano 115,7 milhões de passageiros. Segundo relatório do PUB-Rio, a companhia contava no primeiro semestre de 1977 com 570 ônibus.

O sistema opera com 5.228 ônibus, 54 empresas e 396 linhas, que transportam uma média de 4.976.000 passageiros/dia, o que corresponde a 71 % de todas as viagens motorizadas do município.

No dia 25 de março, início da operação dos novos azulões Nimbus da CTC na linha Niterói (São Francisco) – Ilha do Governador (Aeroporto Internacional).

Em abril, a SAPSA – Serviços de Assessoria, Planejamento e Engenharia S/A, a serviço da *Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro*, apresenta o Relatório Final do Projeto Funcional de implantação de faixas exclusivas para ônibus na zona sul, sugerida no Plano de Ação Imediata (PAI) do Plano Integrado de Transportes (PIT/Metrô). Foram selecionados 5 corredores para implantação, considerados os principais da zona sul: Nossa Senhora de Copacabana/Barata Ribeiro, Visconde de Pirajá/Prudente de Moraes, Ataulfo de Paiva/General San Martin, São Clemente/Voluntários da Pátria, e rua Jardim Botânico.

Em junho, segundo o relatório final do PUB-RIO, o sistema de ônibus especiais com ar-condicionado - "Frescões", contava com 39 linhas e frota de 450 veículos transportando uma média de 42 mil passageiros/dia. Cerca de 53 % dos passageiros dos frescões possuíam automóvel.

Em fevereiro, um motorista de ônibus da linha 415 - Usina - Leblon, da empresa Alpha, ganhava cerca de Cr\$ 780,00.

Distribuição das linhas por região em 1977

Tipo	Número	%
Radial Sul	19	8,5
Radial Norte	31	13,9
Auxiliar Sul	15	6,7
Auxiliar Norte	129	57,8
Diametral	24	10,8
Centro	5	2,2
Total	223	100

Após a inauguração do Riocentro, a empresa Redentor cria a linha 269 (Largo de São Francisco – RioCentro) via estrada do Guerengê.

A cidade conta com 51 empresas permissionárias.

No período 1976-1977, é criada uma série de novas linhas diametraais, via túnel Santa Bárbara, que até então era utilizado somente pelas linhas da CTC, 416 (Usina-Forte) e 454 (Grajaú-Leblon):

432	Barão de Drumond	Leblon
435	Barão de Drumond	Leblon
443	Lins	Urca
456	Meyer	Copabacana
475	Jacaré	Jardim de Alah
485	Penha	Copabacana

[Foto](#) - Linha 127 - Rodoviária - Copacabana, da empresa *Real Auto Ônibus*

[Foto](#) – Praça XV por volta de 1976

[Foto](#) – Linha 474 por volta de 1976

[Quadro](#) – Fluxo de Ônibus na Zona Sul em abril de 1977

1978

Em junho, o sindicato das empresas de transporte municipal contava com 53 empresas filiadas.

No dia 10 de novembro, inauguração do Terminal Américo Fontenelle, atrás da Central do Brasil.

Entre outubro de 1975 e julho de 1978 a CTC recebe 402 novos ônibus, dentro do programa de renovação de frota previsto no I PLANRIO.

Em agosto, conclusão dos "*Estudos de Tráfego e Melhorias nas Condições Físicas e Remanejamento Operacional no Corredor da Avenida Brasil*", desenvolvido sob orientação do DER / RJ, que entre outras medidas previa a implantação de faixa exclusiva para ônibus junto ao canteiro central, entre o Gasômetro e o Trevo das Margaridas.

Em novembro, inauguração da linha seletiva (frescão) Estrada de Ferro - General Osório.

São incorporados 137 novos ônibus monobloco à frota da *CTC-RJ*, financiados integralmente pelo Banerj

[Quadro](#) - Linhas da CTC em 1978

[Quadro](#) - Evolução da Frota da CTC-RJ no período 1975-1978

[Quadro](#) - Linhas Especiais em 1978

[Foto](#) – Frescão Castelo-Taquara na Avenida Sernambetiba em 1978

1979

Em janeiro, a CTC recebe o quarto lote de novos veículos, dentro do programa de renovação da frota iniciado em 1975. Desta vez são 50 ônibus monobloco Mercedes-Benz, também financiados pelo Banerj. No mesmo ano são adquiridos novos modelos Caio Gabriela com motor traseiro.

No primeiro semestre, no início do governo Klabin, é realizada a primeira etapa do *Plano de Racionalização de Transportes*, efetuando o diagnóstico e plano de ação imediata para o sistema de transporte coletivo municipal.

Em julho, o ministro dos Transporte Eliseu Rezende anuncia que o governo estuda a implantação de um corredor de ônibus em faixa exclusiva entre a Praça XV e o bairro do Leblon, passando pelo aterro do Flamengo, avenida Atlântica e Vieira Souto, operado por ônibus elétricos, visando a economia de combustível.

[Quadro](#) – Linhas da CTC em 1979

Inauguração do terminal rodoviário de Campo Grande.

O Condomínio *Atlântico Sul*, na Barra da Tijuca, conta com 4 linhas exclusivas de ônibus com ar-condicionado, partindo do próprio condomínio: Praça XV, Praça

General Osório, Carrefour e Jacarepaguá.

São canceladas as linhas 417 (Usina-Leme), 730 , 615 e 2.023.

Linhas Convencionais Criadas em 1979

126	Copacabana	Rodoviária	via túnel S.Bárbara	Real Auto Ônibus
173	Antero Quental	Rodoviária	via túnel S.Bárbara	Castelo Auto Ônibus
404	Rio Comprido	Jardim de Alah		Alpha

Linhas Convencionais Extintas em 1979

443	Lins de Vasconcelos	Urca	via túnel S.Bárbara	Viação Méier
-----	---------------------	------	---------------------	--------------

Segundo relatório do *DGTC – Departamento Geral de Transportes Concedidos*, em 1979, foram adquiridos 608 ônibus novos.

[Foto](#) - Romeu e Julieta

[Texto](#) – Avenida Nossa Senhora de Copacabana em 1979

[Foto](#) - Avenida Nossa Senhora de Copacabana em 1979

1980

Em janeiro, a *CTC* extingue a linha 453 (Grajaú-Leblon) via túnel Rebouças, que na época operava com apenas 4 veículos transportando uma média de 1,3 mil passageiros/dia, sendo deficitária. Por outro lado, a linha 454, também da *CTC*, que cobria a mesma ligação via túnel Santa Bárbara, transportava uma média de 10 mil passageiros/dia com 20 carros.

Segundo matéria do jornal *O Globo*, a cidade conta com 36 empresas permissionárias com 412 linhas municipais e frota de 6.800 ônibus, sendo a linha 390 (Sepetiba - Passeio) a mais longa do sistema.

No dia 19 de abril, início da operação das 20 paradas seletivas nas pistas laterais da avenida Brasil, para 65 linhas intermunicipais e 55 municipais, distribuídas em 4 grupos: A, B, C e D.

Em junho, a *Companhia de Transportes Coletivos* desativa as linhas 227 (São Francisco – Cavalcanti), 588 (Leme – Leblon), e a 171 (Rodoviária – São João Batista) é incorporada à linha 104 (Hospital Servidores – Horto).

A empresa *Auto Viação Alpha* desativa as linhas 412 (Muda-Leme), criada no mesmo ano, e a linha 414 (Usina-Leblon), ambas via túnel Rebouças.

A empresa *Amigos Unidos* reforça o atendimento na Barra da Tijuca, criando a linha 556 (São Conrado-Nova Ipanema) via estrada do Joá.

Segundo relatório do DGTC – Departamento Geral de Transportes Concedidos, em 1980, foram adquiridos 1.302 ônibus novos.

Em fevereiro, é lançado o Shopping Terminal Pavuna em terreno doado à Prefeitura pela firma Sybeton, para construção de um centro comercial com escadas rolantes e terminal de ônibus urbanos para receber as 18 linhas do centro da Pavuna. O projeto é pioneiro na integração entre o poder público e a iniciativa privada.

Foto – Avenida Rio Branco por volta de 1980

Quadro – Movimento da CTC no período 1976-1980

1981

Inauguração da faixa exclusiva para ônibus, junto ao canteiro central, na Avenida Brasil, com 17 km de extensão, entre o Gasômetro e o Trevo das Margaridas.

No dia 29 de janeiro, através do *Decreto n.2976*, a frota mínima por empresa permissionária passa de 60 para 120 carros. Na época de sua promulgação, no dia primeiro de outubro de 1981, 33 empresas não estavam enquadradas, provocando no período de apenas 7 meses a baixa de 14 empresas.

O número de empresas permissionárias é reduzido para 36, após a regulamentação de frota mínima de 120 veículos por empresa. Em agosto o sistema municipal contava com 367 linhas, transportando uma média de 3.480.000 passageiros/dia.

No dia 21 de julho, através do Decreto Nº 3.156, fica autorizada a criação de linhas de ônibus especiais sem ar-condicionado, abrangendo quaisquer vias do município, para uso exclusivo de passageiros sentados.

No dia 11 de setembro, através do Decreto Nº 3.217, é instituída a tarifa compensada de passageiros de ônibus, por zona de operação, assegurando a redução do preço da passagem das linhas de maior percurso. Com a medida, é dado o primeiro passo para redução do número de tarifas em vigor (39), visando a implantação futura da tarifa única no Município.

No dia 21 de setembro, inauguração das primeiras linhas de integração metrô-ônibus, com desconto no valor da passagem do ônibus, ligando a recém-inaugurada estação de Botafogo à Praça Geneal Osório (M22) e ao Leblon, via Jóquei (M-21). Em agosto/82 o movimento médio de passageiros/dia era de 14.500 na M-21 e 13.100 na M-22.

No dia 22 de setembro, inauguração da pré-operação do Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, junto com [11 novas linhas](#). O terminal foi entregue ainda sem a cobertura metálica, as instalações sanitárias e a agência do Banco do Estado do Rio de Janeiro, previsto no projeto. O terminal contava com plataforma com 21 vagas de ônibus, estacionamento para 400 automóveis, e ponto de táxi com 40 vagas. A construção do terminal foi iniciada em janeiro de 1981.

Em setembro, conclusão do Estudo Viário da Barra da Tijuca, elaborado pelo DGTC, que fazia parte do Plano de Racionalização dos Transportes Coletivos do Rio de Janeiro (PRTC), iniciado em 1980. Estudava-se a implantação de linhas de microônibus alimentadoras ao novo terminal Alvorada.

No dia 6 de outubro a empresa *Real Auto Ônibus* adquire a empresa *Castelo Auto Ônibus*.

Em novembro, é inaugurada a primeira linha de integração metrô-ônibus na zona norte, a M-41 (Estácio-Usina).

A partir do dia 11 de novembro, a linha M-22 deixa de passar pela rua Santa Clara para passar pela rua Siqueira Campos.

A empresa *Bangu* adquire a *Viação Andorinha*.

A empresa *Auto Ônibus Caju*, que operava a linha Praça XV - Caju, é absorvida pela empresa *Braso Lisboa*, após a nova exigência de frota mínima por empresa.

A *CTC* desativa as linhas 106 (Rodoviária-Hotel Nacional), 204 (Higienópolis-Tiradentes), 210 (Caju-Arsenal), 453 (Grajaú-Leblon), via túnel Rebouças, 682 (Meyer-Guadalupe), 810 (Bangu-Vila Kennedy) e 890 (Santa Cruz-Fundação Leão XXIII).

A *CTC* cria as seguintes linhas:

C-8	Leopoldina	Praça XV	(extinta em 1984)
406	Rio Comprido	Laranjeiras	
407	Dois Irmãos	Laranjeiras	
408	Dois Irmãos	Rio Comprido	

Segundo relatório do *DGTC – Departamento Geral de Transportes Concedidos*, no primeiro semestre de 1981, a média de passageiros transportados dia era de 4.304.192

Em 1981 são criadas as seguintes linhas, melhorando o acesso à Barra da Tijuca desde o centro e a zona sul:

175	Estrada de Ferro	Alvorada	via Copacabana, Américas	Real Auto Ônibus
179	Estrada de Ferro	Alvorada	via Jóquei, Sernambetiba	Columbia
523	Botafogo	Alvorada	via Copacabana, Sernambetiba	Amigos Unidos
524	Botafogo	Alvorada	via Jóquei, Américas	Amigos Unidos

[Quadro](#) - *CTC* - Realação das Linhas em Operação em 1981

[Quadro](#) – Linhas Especiais em 1981

Passageiros/dia por modal em Transporte Coletivo em 1981

Modal	Passageiros	%
	/dia	
Ônibus	4.880.000	80,4
Trens	670.000	11,0
Metrô	320.000	5,3
Barcas	200.000	3,3

1982

O sistema municipal conta com 34 empresas permissionárias e uma estatal, com frota de 6.431 ônibus, que transportam diariamente cerca de 4,3 milhões passageiros.

Os ônibus, na Região Metropolitana, transportam cerca de 6,25 milhões de passageiros/dia, correspondendo a 84% dos deslocamentos motorizados.

Inauguração da pista exclusiva para ônibus na Avenida [Cesário de Mello](#), entre Santa Cruz e Campo Grande.

No dia 29 de abril, através do Decreto n. 3.482 é organizada a Superintendência Municipal de Transporte Coletivo.

No dia 11 de junho, inauguração da linha de integração metrô-ônibus M-51 (São Francisco Xavier-Grajaú), com frota inicial de 7 carros. Mais tarde, por reivindicação da associação de moradores a linha é prolongada até Lins de Vasconcellos. A linha foi criada para substituir a linha M-71, extinta após a inauguração do metrô na Tijuca.

No dia 27 de junho, inauguração da linha de integração metrô-ônibus M-61(Saens Peña-Usina), com frota inicial de 7 carros. Em agosto/82 transportava uma média de 3.600 passageiros/dia., com intervalos de 5 minutos nos horários de pico. A linha foi criada em substituição à antiga linha M-41(Estácio-Usina)

No dia 3 de setembro, inauguração da linha de integração metrô-ônibus M-62(Saens Peña-Grajaú), com frota inicial de 7 carros.

Em setembro/82 a linha operava com 9 carros e média diária de 3.400 passageiros, com intervalos de 5 minutos nos horário de pico, 10 minutos fora do pico e 15 minutos à noite.

No mês de setembro, inauguração da linha de integração metrô-ônibus Saens Peña - Grajaú.

Em novembro, inauguração do Terminal da Alvorada, na Barra da Tijuca

Segundo novo regulamento, a frota mínima por empresa passa de 120 para 240 veículos.

A empresa *São Silvestre* inicia a operação da linha especial com ar-condicionado 2.023 (Castelo-Gávea), via Jardim Botânico.

A CTC desativa a linha 417 (Leme-Usina), via túnel Rebouças. A linha transportava poucos passageiros, apenas 1% da demanda da linha 416, que fazia a mesma ligação via túnel Santa Bárbara. No mesmo ano a CTC desativa as linhas 105 (Hospital Servidores-Leblon), 215 (Glória-Estrada de Ferro) e 408 (Dois Irmãos-Estácio).

Após a inauguração do trecho sul do metrô entre a Glória e Botafogo em 18/08/1981, em 1982 são extintas as linhas 171 (São João Batista-Rodoviária) e 177 (Mourisco-

Harmonia). A inauguração do trecho norte, entre o Estácio e a Praça Saens Peña, em 27/06/1982, também contribuiu para a perda de passageiros das linhas entre o centro e a Praça Saens Peña, principalmente as linhas especiais com ar-condicionado da empresa Alpha, extintas no mesmo ano, que já amargavam menor carregamento devido a perda de poder aquisitivo da classe média.

Linhas Especiais extintas no período 1981 / 1982:

1.132	Praça Mauá	Sepetiba
2.051	Castelo	Engenho de Dentro
2.052	"	Água Santa
2.061	"	Vicente de Carvalho
<u>2.095</u>	"	<u>Campos dos Afonsos</u>
<u>2.143</u>	"	<u>Cocotá</u>

Linhas Convencionais Criadas em 1982

<u>170</u>	<u>Gávea</u>	<u>Harmonia</u>
<u>412</u>	<u>Muda</u>	<u>Copacabana</u>

Linhas Convencionais Extintas em 1982

<u>405</u>	<u>Saens Peña</u>	<u>São Salvador</u>
<u>417</u>	<u>Leme</u>	<u>Usina</u>

Foto - CTC - Ônibus Articulado na linha 999 - Passeio - Charitas

Quadro - Linhas de integração metrô-ônibus em meados de 1982

Quadro - Linhas de Frescão em 1982

1983

Em julho, a Ciferal vence concorrência para o encarroçamento de 125 ônibus [padron](#) com chassi Volvo para a CTC.

O ano de 1983 marca a extinção da maioria das linhas especiais com ar-condicionado -“frescões”- da zona norte. O espaço vago deixado pelas linhas no terminal Menezes Cortes passa a ser ocupado, em parte, pelas linhas especiais sem ar-condicionado da *Expresso Pégaso*, cujos pontos finais de suas 4 linhas são transferidos do Aeroporto Santos Dumont e da Praça Mauá.

Linhas Especiais Extintas no período 1982/ 1983:

1133	Santos Dumont	Restinga de Marambaia
2019	Estrada de Ferro	General Osório
2041	Castelo	Usina
2042	"	Grajaú
2082	"	Vista Alegre
2101	"	Bento Ribeiro
2102	"	Anchieta
2103	"	Pavuna
2112	"	Freguesia
2121	"	Senador Camará
2122	"	Santíssimo
2131	"	Campo Grande
2141	"	Bancários
2142	"	Bananal
2144	Aeroporto Internacional	São Conrado

Linhas Convencionais Criadas em 1983

174	Estrada de Ferro	Gávea
547	Rocinha	Botafogo
557	Leme	Barrinha

Em 1982 é criada a linha especial com ar-condicionado 2023 (Castelo-Gávea) operada pela empresa *São Silvestre*.

A linha de integração metrô-ônibus M-62 (Saens Peña-Grajaú), operada pela CTC, é desativada.

[Foto](#) - CTC - Linha 3 - Bairro de Fátima - Centro, em Niterói

[Foto](#) - Integração metrô-ônibus em Botafogo.

1984

No dia 4 de agosto, às 9 horas da manhã, com a presença de autoridades, inauguração

da primeira linha da Ligação Expressa Norte-Sul, idealizada pelo arquiteto Jaime Lerner, a linha 460, ligando a estação São Cristovão do metrô à Praça Antero de Quental no Leblom, em serviço semi-expresso, com paradas apenas na estação da Leopoldina, Viaduto dos Marinheiros, Rua Maria Angélica, Hípica, Clube Piraquê, Campo do Flamengo, Avenida Afranio de Mello Franco e Praça Antero de Quental.

A linha, operada pela CTC, funciona das 5 às 23 horas, com frota de 20 ônibus Padron II com capacidade para 95 passageiros(sendo 45 sentados), intervalos de 5 minutos e tarifa de 250 cruzeiros, 30 cruzeiros a menos que a tarifa normal. O tempo de viagem varia de 20 até 30 minutos no horário de pico. No segundo mês de operação transportava cerca de 16 mil passageiros/dia.

No mês de julho são inauguradas mais três linhas de integração metrô-ônibus na zona norte:

M-63 - Saens Peña - Boca do Mato
M-92 - Maria da Graça - Bancários
M-93 - Maria da Graça - Cocotá

No dia 6 de setembro, é inaugurada a segunda linha da Ligação Expressa Norte-Sul via túnel Rebouças, a linha 461 (São Cristovão - Leblon), operada pela CTC, com 12 ônibus Padron com capacidade para 95 passageiros. Em outubro é inaugurada a terceira linha, a 462 (São Cristovão-Copacabana), via corte do Cantagalo.

Em outubro, a CTC já contava com 125 ônibus tipo padron. No dia 3 de outubro, em função da perda de passageiros provocada pela inauguração do trecho sul do metrô, a linha 108 (Praça XV-Cosme Velho) é extinta e a 180 (Estrada de Ferro-Largo do Machado) é estendida até o Cosme Velho.

No dia 26 de outubro, inauguração da linha 701 (Alvorada–Madureira), primeira linha expressa, idealizada pelo arquiteto Jaime Lerner a ser operada por uma empresa particular. A idéia inicial era que os próprios permisionários operassem as linhas expresas com ônibus Padron no túnel Rebouças. Como ninguém se interessou pela idéia, alegando o fracasso, a CTC assumiu as novas linhas que tiveram carregamento acima das previsões mais otimistas. Com a extinção da CTC na década seguintes, duas empresas particulares assumem, finalmente, a operação das linhas expresas do túnel Rebouças, mesmo assim com veículos convencionais de motor dianteiro e suspensão inadequada.

Em 1984 são desativadas todas as linhas especiais com ar-condicionado da empresa *São Silvestre*:

2021	Praça Mauá	Cosme Velho
2022	Castelo	Urca
2023	"	Gávea
2024	"	Hotel Nacional

Como também são desativadas as últimas linhas especiais com ar-condicionado da zona norte, listadas abaixo, restando apenas a linha 2071 (Castelo-Vaz Lobo),

operada pela empresa Forte:

<u>2121</u>	<u>Castelo</u>	<u>Bangu</u>
<u>2122</u>	<u>"</u>	<u>Bairro Jabour</u>
<u>2142</u>	<u>"</u>	<u>Bananal</u>

Em 1984 o atendimento de linhas especiais com ar-condicionado pra Barra da Tijuca é reduzido, sendo extintas as linha 2051 (Castelo- Alvorada) e 2146 (Aeroporto Internacional-Alvorada), restando apenas a linha pioneira 2113 (Castelo-Taquara) da Viação Redentor. A linha 2146 é cortada em São Conrado, sendo transformada na linha 2018.

A linha 2113 (Castelo-Madureira), via Jacarepaguá, é encurtada, voltando a fazer ponto final na Praça Seca.

A CTC cria a linha 705 (Alvorada-Barra).

A empresa Amigos Unidos cria a linha 548 (Leme-Rocinha), reforçando o atendimento à favela da Rocinha.

A empresa Alpha desativa a linha 412 (Muda-Copacabana), criada em 1982.

Quadro – Linhas Especiais em 1984

1985

Em janeiro, são organizadas 20 linhas extraordinárias para acesso ao festival *Rock in Rio*, em Jacarepaguá, que durou 10 dias.

Em janeiro, a Secretaria de Estado de Transportes aprova o o *Plano de Revitalização do Centro da Cidade*, proposto pelo arquiteto Jaime Lerner, que previa a implantação de 4 novos terminais de ônibus interligados por pistas exclusivas, além da ampliação das ruas de pedestres.

No dia 16 de janeiro, início da operação, em testes, de 4 ônibus a gás na linha C-10 (Estrada de Ferro- Bairro de Fátima). A linha C-10 opera com 16 veículos. Outros 12 ônibus a gás aguardam pequenos ajustes para iniciar a operação em 8 linhas da CTC. O programa foi financiado pela EBTU e Petrobrás. O posto de abastecimento de gás comprimido da Garagem de Triagem da CTC é o primeiro do país, e tem capacidade para atender até 200 ônibus/dia.

Em meados de janeiro, após processo licitatório, a CTC entrega à Ciferal e à Santa Matilde o primeiro lote de 40 chassis recuperados, num total de 300, a serem encarroçados. Cada veículo reencarroçado custa 65 milhões, metade do preço de um ônibus novo.

No dia primeiro de fevereiro, inauguração da linha 463 (São Cristovão – Praça Serzedelo Correa), quarta linha expressa via túnel Rebouças, proposta pelo arquiteto Jaime Lerner, com 18 ônibus tipo padron, intervalos de 6 minutos e tarifa de Cr\$

430,00.

No dia 6 de março, o Governo do Estado libera verba de Cr\$ 2,9 bilhões para o reencarroçamento de 300 ônibus. Nesse mês a CTC contava com frota de 450 ônibus.

No dia 27 de março, inauguração da linha 600 Taquara – Saens Peña, via Cidade de Deus, idealizada pela equipe do arquiteto Jaime Lerner e operada pela empresa Redentor com 15 ônibus novos tipo padron, intervalos de 10 minutos e tarifa de Cr\$ 600,00

Em maio, o prefeito Marcello de Alencar e o secretário de Transportes do Estado, Brandão Monteiro, acertam os detalhes das licitações para as obras de implantação da primeira etapa do *Projeto de Revitalização do Centro*, proposto pelo arquiteto Jaime Lerner. A verba de Cr\$ 1 bilhão já estava autorizada pelo Governo Municipal. A primeira etapa era composta de 3 obras prioritárias: a transformação da pista central da avenida Presidente Vargas em pista exclusiva para ônibus, a implantação do Terminal Misericórdia, e a implantação dos terminais Norte e Sul, junto à estação das Barcas da Praça XV. Numa segunda estaria prevista a implantação do calçadão da Praça XV, junto às Barcas, além da implantação de outras áreas exclusivas para pedestres. O início das obras da primeira etapa estava previsto para junho de 1985.

No dia 17 de junho, a CTC recebe os 2 primeiros ônibus reencarroçados da encomenda de um lote de 300 feitos à Ciferal e à Santa Matilde. Os chassis foram aproveitados de antigos carros da CTC, adquiridos entre 1976 e 1981, que foram recondicionados na garagem da própria CTC, em Triagem.

No dia 18 de junho, a CTC recebe mais 18 novos ônibus reencarroçados, entre eles 5 jardineiras.

No dia 22 de junho, em cerimônia realizada pela manhã no Leme, com a presença do Governador do Estado, é inaugurada a linha 500 (Leme – São Conrado), primeira linha de jardineira da CTC, com 12,5 km de extensão e frota de 10 veículos com capacidade para 70 passageiros, sendo 36 sentados. Os carros contam com bancos e piso de madeira. Os pontos são demarcados por cilindros brancos de fibra de vidro. Os veículos idealizados pelo arquiteto Jaime Lerner, têm o design de Abraão Assad e projeto da Ciferal, sendo encarroçados sobre antigos chassis dos “azulões”.

Em junho, a Ciferal inicia o encarroçamento de mais 10 jardineiras.

Em julho, a CTC inicia os testes de um microônibus Marcopolo Mercedes 08-D, com capacidade para 19 passageiros sentados, na linha 214 (Castelo – Paula Mattos), em Santa Tereza.

Em julho, início da operação dos primeiros ônibus reencarroçados da CTC, inicialmente nas linhas 219 Praça XV – Usina (12 carros) e 180 Estrada de Ferro – Cosme Velho (10 carros), reforçando a frequência das linhas. Os veículos foram reencarroçados pela Ciferal. A previsão era que até março de 1986 toda a encomenda de 300 ônibus reencarroçados estivesse já circulando.

Em julho de 1985, a CTC conta com 51 linhas.

No dia 13 de julho, inauguração das linhas expressas 600 e 601, com 10 carros cada uma, operadas em “pool” formado pela CTC e empresa *Redentor*.

Em outubro, a CTC conta com cerca de 800 ônibus, sendo 560 disponíveis à operação. Em 2 anos o número de linhas passou de 47 para 59.

No dia 12 de novembro, início da operação de faixa seletiva para ônibus na avenida Nossa Senhora de Copacabana, diminuindo ao tempo de viagem de 40 para até 10 minutos nos horários de maior movimento. Junto são implantadas novas placas indicativas coloridas dos 4 grupos de pontos de parada

Em novembro, a CTC solicita à SMTU autorização para que o trajeto da linha 500, operada com 16 jardineiras, seja estendido até a Praia Vermelha.

No dia 4 de dezembro, o Governo do Estado libera verba de Cr\$ 12,6 bilhões para aquisição de 50 microônibus à CTC.

No dia 10 de dezembro, na administração do governador Leonel de Brizola, o Governo do Estado encampa de 16 empresas de ônibus, sendo 5 empresas municipais da cidade do Rio de Janeiro e 11 da região metropolitana. As empresas só foram devolvidas aos seus antigos proprietários no dia 6 de janeiro de 1988, pelo governador Moreira Franco., As empresas encampadas eram as seguintes: *Nossa Senhora do Amparo, Vera Cruz, Estrela, Ponte Coberta, Luxor, Caravele, União, Magelli, ABC, Nossa Senhora Aparecida, Oriental, América, Real, Redentor, Amigos Leopoldinense e Jabour*, que juntas com a CTC correspondiam a cerca de 30 % do transporte por ônibus de toda a Região Metropolitana.

Em dezembro, o Governo do Estado conclui o projeto de gratuidade para maiores de 65 anos.

Por volta de 1985, na gestão do Governador Leonel Brizola, são instalados os primeiros abrigos pré-fabricados de concreto armado.

Em 1985 é desativada a linha 2071 (Castelo – Vaz Lobo), última linha especial com ar-condicionado da zona norte.

A linha Especial com ar-condicionado 2018 (Aeroporto Internacional- São Conrado), é estendida até o terminal Alvorada, na Barra da Tijuca.

Quadro – Linhas Especiais em 1985

1986

No dia primeiro de janeiro, Saturnino Braga toma posse no cargo de prefeito. Em entrevista à imprensa, já nos primeiros dias de governo, revela que está estabelecendo contatos com o escritório do arquiteto Jaime Lerner para dar seqüência ao *Projeto Rio 2000*, que entre outras medidas previa o tratamento preferencial à

circulação dos ônibus, implantação de terminais de integração com sistema tronco-alimentador, linhas diretas, linhas transversais, estações tubo com embarque em nível, ampliação da integração metrô-ônibus, e a humanização do centro da cidade.

Em janeiro, inauguração de nova linha de jardineiras da CTC, ligando o Leme à estação do teleférico do Pão de Açúcar na Praia Vermelha. A CTC conta com 3 linhas de jardineiras em operação, transportando uma média de 12 mil passageiros/dia útil, a saber:

500	Leme	São Conrado
700	São Conrado	Bosque da Barra
900	Jardim Guanabara	Freguesia

Entre a encampação em 10 de dezembro de 1985 e 21 de janeiro de 1986, o Governo do Estado cria as seguintes linhas:

Niterói	Amendoeiras
Niterói	Coelho
Niterói	Inoã
Castelo	Pendotiba (ar-condicionado)
Maricá	Rio do Ouro (divisa Niterói)
Lgo São Francisco	Curicia (Rio Centro)

No dia 25 de janeiro a linha 500 (jardineira) é estendida até a Praia Vermelha, operando com tarifa de Cr\$ 1.700,00 e intervalos de 12 minutos. A linha Leme – Praia Vermelha é extinta.

No dia 25 de janeiro é extinta a linha de integração metrô-ônibus M-63 e são modificados os itinerários das linhas M-51, M-21 e M-22. As linhas M21- e M22 passam a ser circulares abraçantes.

No início do ano o Governo do Estado do Rio de Janeiro contava com frota de 2.300 ônibus, incluindo a CTC e as 19 empresas encampadas.

No dia primeiro de fevereiro, inauguração da linha 110 (Rodoviária - Leblon), via Estácio e Túnel Rebouças.

No dia 5 de fevereiro, o ator Paulo Gracindo é o primeiro a receber o “Passaporte do Idoso”, do Governo do Estado, que dá o direito a viagens gratuitas nas linhas da CTC e das empresas encampadas, para maiores de 65 anos.

No dia 6 de fevereiro, inauguração das linhas circulares (Curicica-Hospital Cardoso Fontes) 737 e 738, pela empresa encampada *Viação Redentor*.

No dia 14 de fevereiro, inauguração da linha Campo Grande – Augusto Vasconcellos, pela empresa encampada *Viação Jabour*.

No dia 15 de fevereiro, o Governo do Estado inicia a distribuição do passe livre para maiores de 65 anos, com cadastramento nas lojas de caderneta de poupança do Banerj. Mensalmente são distribuídos talões com 30 tíquetes.

Em março, o arquiteto Jaime Lerner propõe a implantação de um “bondinho” puxado por trator, para o transporte de passageiros, na Ilha de Paquetá, com horários em correspondência com as barcas.

Em março, o escritório de Jaime Lerner apresenta as propostas de racionalização do sistema de transporte coletivo das regiões de Maricá, Jacarepaguá, Baixada Fluminense e Zona Oeste.

Em março, o sistema municipal de transporte coletivo por ônibus contava com 37 empresas permissionárias e uma pública (CTC), com frota total de cerca de 6 mil ônibus.

No dia 24 de março de 1986 a CTC recebe o centésimo quinquagésimo ônibus reencarroçado pelas firmas Ciferal e Santa Matilde, finalizando a primeira etapa do programa que prevê o reencarroçamento total de 300 ônibus.

No dia primeiro de maio, entra em vigor o Passaporte Especial, que isenta maiores de 65 anos no pagamento de passagens nos transportes coletivos administrados pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

No dia 15 de maio, inauguração da faixa exclusiva para ônibus na avenida Rio Branco, que contava com 33 linhas e fluxo de 330 ônibus hora/pico.

No dia 26 de maio, início da operação da linha Vale do Ipê – Central, pela empresa encampada União, com 6 ônibus e intervalo de 15 minutos.

Em maio, segundo levantamento da Prefeitura, a avenida Nossa Senhora de Copacabana recebe um fluxo de 450 ônibus/hora entre as 16h30 e 19h30.

No dia 2 de junho, a CTC contava com frota de 576 veículos em operação, sendo 106 reencarroçados, 53 Mercedes 0364, 125 Volvo Ciferal, e 30 jardineiras também encarroçadas sobre antigos chassis. Dos 106 carros reencarroçados, 10 circulavam em 7 linhas na cidade de Campos, se juntando aos 15 ônibus antigos existentes.

No dia 4 de junho, a linha C-4 (Castelo-Estrada de Ferro), que operava com 5 carros, é estendida até a Rodoviária. A linha C-5 (Rodoviária-Aeroporto), que também operava com 5 carros, deixa de passar na rua Primeiro de Março passando pela Praça XV. A linha C-10 (Estrada de Ferro – Bairro de Fátima) passa a ser circular, deixando de fazer ponto final no terminal Américo Fontenelle, que já se encontrava sobrecarregado. A linha 180 também deixa de fazer ponto final no terminal Américo Fontenelle, passando a fazer ponto no terminal municipal da avenida Presidente Vargas.

Em junho a CTC que operava nos municípios do Rio de Janeiro, Niterói e Campos, transportava uma média de 410 mil passageiros/dia, sendo 350 mil na cidade do Rio

de Janeiro.

Em junho o prefeito Saturnino Braga recebe do escritório de Jaime Lerner os estudos de implantação e racionalização dos corredores de ônibus Centro – Deodoro (via avenida Brasil) e Madureira – Santa Cruz, prevendo a implantação de terminais de integração em Santa Cruz, Campo Grande (2), Bangu (2), Realengo, Deodoro e Madureira.

Em junho o governo do Estado libera verba de 12,6 milhões de cruzeiros para compra de 50 microônibus para a CTC.

Em junho, o prefeito Saturnino Braga prevê para o segundo semestre de 1987 a implantação da primeira etapa do *Metrô de Superfície* na zona sul, ligando o Metrô Botafogo ao Leblon, com 120 ônibus articulados e 36 estações tubo transparentes climatizadas, revestidas em policarbonato, com embarque direto no mesmo nível do piso do ônibus e pagamento antecipado da passagem.

No dia 12 de julho, início da operação de ônibus Padron da CTC na travessia Rio-Niterói, após greve dos funcionários da Conerj.

No dia 13 de julho, as Barcas da linha Praça XV – Niterói deixam de circular de madrugada, sendo substituídas por 12 ônibus da CTC, inicialmente com modelo Padron Volvo, com tarifa de Cz\$ 0,30, Cz\$ 0,05 a menos que as Barcas. Em agosto a linha transportava uma média de 2.450 passageiros/dia, com saídas a cada 5 minutos.

No dia 17 de julho, a CTC abre concorrência para o fornecimento de 50 chassis para microônibus. Os 5 primeiros encarroçados pela Ciferal sobre caminhões Mercedes Benz, entram em circulação em 13 de novembro de 1986 nas linhas 213 e 214 de Santa Tereza. No dia seguinte, em 14 de novembro de 1986 mais 5 micros entram em circulação na linha do morro do Tuiuti, na favela da Mangueira.

No dia 19 de julho, a CTC coloca 8 novos ônibus nas linhas de Niterói, sendo 3 padron Volvo nas linhas 996 e 999, e 5 reencarroçados pela Santa Matilde nas 5 linhas municipais. Nesse mesmo mês a CTC inicia contato com a Prefeitura de Niterói para operação de jardineiras na linha 5 (Centro-São Francisco).

No dia 22 de julho, a CTC leiloa 140 carcaças de ônibus, a maioria antigos “azulões”, no primeiro leilão aberto ao público realizado nos últimos 10 anos.

No dia 24 de julho, o Estado contava com frota de 2.216 ônibus de empresas encampadas. Nesse mês são pintados os primeiros carros das empresas encampadas, na cor branca com faixas laterais azul e vermelho, diferenciando da CTC apenas pelo logotipo da Secretaria de Transportes do Estado, com o nome da empresa logo abaixo.

Em julho a CTC contava com 580 ônibus em operacionais, sendo 53 modelo Mercedes 0364, 125 Padron Volvo e 136 reencarroçados. No mês de agosto a CTC na cidade do Rio transportava uma média de 425 mil passageiros/dia. Em agosto da frota operacional de 568 veículos, 252 tinham mais de 10 anos de uso.

A Ciferal que em 1982 estava falida, em agosto de 1986 era a segunda maior encarregadora de ônibus do país, produzindo mais de 100 ônibus por mês.

No dia 12 de agosto, o Governo do Estado libera verba de Cz\$ 29,7 milhões para dar continuidade à segunda etapa do plano de revitalização da frota da CTC, com o reencarroçamento de mais 81 chassis recuperados na própria oficina da CTC.

No dia 19 de agosto, a Prefeitura encaminha ao BNDES pedido de financiamento no valor de Cz\$ 230 milhões para construção de 10 terminais de ônibus no Município, sendo 4 na zona oeste – Santa Cruz, Bangu, Deodoro e Realengo, 5 na zona norte – Ramos, Meyer, Estácio, Portuguesa e Cocotá, e um em Jacarepaguá – Pau Ferro. Trata-se da primeira iniciativa da Prefeitura em concretizar a implantação de um Sistema Integrado de Transportes na cidade.

No dia 20 de agosto, o Prefeito Saturnino Braga autoriza a construção do protótipo da estação tubo do *Projeto Metrô de Superfície*. O módulo será desenvolvido pela Ciferal e estava orçado em Cz\$ 485 mil. Segundo o próprio prefeito, o Projeto Metrô de Superfície dependia da aprovação do pedido de empréstimo feito ao BNDES, no valor de Cz\$ 280 milhões. A primeira etapa do projeto deveria ligar o Leblon ao Terminal Menezes Cortes.

No dia 31 de agosto, a CTC testa pela primeira vez um microônibus na linha do Morro da Formiga.

Em setembro, início da construção do Terminal Misericórdia, junto à Praça XV. Em outubro as obras já estavam avançadas, com previsão de entrega até o final do ano.

Em setembro de 1986 a CTC conta com 12 ônibus a gás, a maior frota em operação com esse tipo de combustível no país.

Em novembro, a CTC recebe os 5 primeiros microônibus 608-B, de um lote de 50 encomendados à Ciferal, para substituírem os ônibus convencionais das linhas do bairro de Santa Tereza. Cada micro custava cerca de 250 mil cruzados. Começaram a operar nas linhas 213 e 214.

No dia 26 de novembro, o Instituto de Planejamento Municipal e a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos iniciam pesquisa em 70 linhas de ônibus da zona sul para implantação do projeto *Metrô de Superfície*.

Em dezembro, a Serpen Engenharia vence a licitação para construção do trecho de Jacarepaguá do corredor Barra-Penha (T-5), cujo o início das obras estava previsto para março de 1987.

Em dezembro, o secretário municipal de planejamento anuncia que a Prefeitura está aguardando o financiamento de Cz\$ 270 milhões, solicitado ao BNDES, para a implantação da primeira etapa do sistema de metrô de superfície ligando o Leblon (Praça Atualpa) ao Centro (Menezes Cortes). O projeto prevê a operação de 6 linhas de ônibus com frota de 100 articulados operados em faixa exclusiva e com

cobrança externa em 35 estações tubo construídas a base de fibra de vidro, de 3 metros de largura e 11 metros de comprimento.

Linhas da Primeira Etapa do Projeto Metrô de Superfície

Leblon – Metrô Botafogo
Leblon – Centro
Ipanema – Metrô Botafogo
Ipanema – Centro
Copacabana – Metrô Botafogo
Copa - Centro

Numa segunda etapa o sistema deveria fechar o anel da zona sul, atendendo aos bairros do Jardim Botânico e Humaitá.

Em Copacabana são previstas 9 estações por sentido: Francisco Sá/ Conselheiro Lafaiete, Praça Sarah Kubitschek, Bolívar, Dias da Rocha, Galeria Menescal, Praça Serzedelo Correa, Inhangá, Lido e Princesa Izabel (junto ao túnel).

Quadro – Linhas Especiais em 1986

Principais Projetos de Transporte Coletivo na Região Metropolitana em 1986

1 – *Corredor T-5*: corredor de Ônibus em pista exclusiva entre a Barra e o bairro da Penhas, com custo de implantação de 15 milhões de dólares.

2 – *Projeto Metrô de Superfície*: corredor de ônibus em faixa exclusiva, com estações tubo, entre o Leblon e o Centro.;

3 – Racionalização do *Corredor da Avenida Brasil*, através da implantação de sistema tronco-alimentador com terminal de ônibus em Parada de Lucas;

4 – Finalização da construção da linha de *Pré-Metrô*, que opera precariamente entre Maria da Graça e Irajá;

5 – *Corredor T-7*: melhorias no sistema viário entre os município de Duque de Caxias e São João de Meriti.

Nota-se que até o ano de 2007, 20 anos depois, esses mesmos projetos ainda estavam na pauta de implantação dos governos municipal e estadual, travestidos com outros nomes, como Corredor Penha Alvorada, finalização da construção da linha 2 do metrô, Corredor Centro-Baixada, Projeto Metrô de Superfície (Jaime Lerner), e Corredor Transbaixada.

1987

No dia 10 de fevereiro, a CTC recebe mais 5 microônibus para reforço das linhas

206, 213 e 214 de Santa Tereza, que já contam com 12 carros do mesmo modelo em operação. A CTC também conta com 2 micros em operação no morro do Tuiuti em São Cristovão, e 2 micros no morro dos Guararapes, no Cosme Velho.

No dia 30 de junho, reajuste de 50% das tarifas de ônibus é suspenso, depois da depredação de 62 ônibus.

No dia 16 de setembro, início da integração tarifária, com desconto no valor das passagens, entre o metrô e 7 linhas de ônibus convencionais.

No dia primeiro de dezembro, o Vale Transporte passa a vigorar no Rio de Janeiro.

A *Viação Redentor* cria as linhas 737 e 738.

1988

No dia 14 de janeiro, as linhas 661(Meyer-Maria da Graça) via Miguel Angelo, 662 (Meyer-Maria da Graça) via Del Castilho e 896 (Inhaúma-Pavuna) passam a operar a integração tarifária com o Metrô.

No dia 22 de janeiro, a Secretaria de Transportes autoriza a alteração das cores da empresa *Transportes Mosa Ltda.*

No dia 18 de junho, entrega da reforma do Terminal Rodoviário de Campo Grande, inaugurado em 1979.

Em outubro, a viação São Silvestre assume a operação da linha 180 (Estrada de Ferro-Cosme Velho), até então operada pela CTC.

A empresa Verdun assume a operação da linha 104, operada pela CTC.

Extinção das linhas circulares centro 4 e 5 da CTC.

Inauguração do Terminal Misericórdia, junto à Praça XV, no centro da cidade.

Extinção da linha 158 (Estrada de Ferro-Leblon).

A linha 170 (Harmonia-Gávea) é estendida até a Rodoviária.

Quadro – Linhas de Ônibus Especiais em Janeiro de 1988

1989

No dia 21 de dezembro, a CTC reativa a linha 454 (Grajaú-Leblon), que teve duração efêmera, sendo extinta em 1990.

Foto - Microônibus da CTC modelo Ciferal Micron, que rodou nas linhas 206 e 214 no bairro de Santa Teresa.

[Quadro](#) – Linhas da CTC em 1989

[Quadro](#) – Linhas de Ônibus Especiais em 1989

1990

Em janeiro, segundo o Diário Oficial, o município conta com duas linhas de micros: a Barra I – circular, com tarifa de NCz\$ 9,00, e a Circular I – Centro, com tarifa de Ncz\$ 6,00.

No dia 19 de fevereiro, desativação da maior parte das linhas da *CTC - Companhia de Transportes Coletivos*.

A empresa *Auto Diesel* compra a empresa *Paraense*, assumindo a operação das linhas 274, 484 e 485.

O consórcio Socicam assume a manutenção da Rodoviária Novo Rio.

[Quadro](#) – Linhas de Ônibus Especiais em 1990

[Quadro](#) – Linhas Especiais – Movimento 1981-1990

[Quadro](#) – CTC – Movimento - 1981-1990

Caracterização da Empresa por número de Veículos

Classe	Porte	Frota
A	Médio	> 200 ônibus
B	Intermediário	61 a 200
C	Pequeno	21 a 60
D	Menor	Até 20

Fontes:

[a] Relatório da Comissão de Transporte Coletivo, 1940

Waldemar Corrêa Stiel. Ônibus, Uma História do Transporte Coletivo, 2001

[1] FREIRE, Américo. Guerra de Posições na Metrópole, p.109.

[2] FREIRE, Américo. Guerra de Posições na Metrópole, p.135.

[3] PEREIRA, Vicente Paulo Britto. *Avaliação da Política de Transporte Público*. 1984

[4] Rio de Janeiro. *Mensagem Apresentada a Câmara Municipal do Distrito Federal em 3 de maio de 1936 pelo Prefeito em Exercício Olympio de Mello*. 1936.

REIS, José de Oliveira. Transporte Coletivo, Transporte Rápido Metropolitano e Estudos do Rio de Janeiro e de São Paulo. 1950, junho. Tese Urbanismo. Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil – Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro. *Tráfego Urbano no Distrito Federal*. Boletim do D.G.E. Prefeitura do Distrito Federal. 1950 janeiro, página 31.

Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Projeto Funcional de Faixas Exclusivas para Ônibus na Zona Sul da Cidade do Rio de Janeiro. Relatório Final. 1977.

Secretaria de Estado de Transportes. Relatório Operacional das Linhas de Integração Metrô-Ônibus. 1982.

NTU, 100 Anos do Transporte Urbano no Brasil, 1997

Luis Eduardo dos Santos - [site](#) Largo do Verdun, 23 de junho de 2006

Flávio de Assumpção Pereira - site [RJ Ônibus](#), 23 de junho de 2006

[a] Revista Ferro-Carril, novembro de 1913

[b] Companhia do Metropolitano do RJ. Pesquisa de Origem/Destino 1976

Relatório das Atividades da Secretaria de Estado de Transportes

Diário Oficial da Cidade do Rio de Janeiro.

Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro.

[c] Colaboração Edu Cunha Lima em 11 de janeiro de 2008

Edvaldo Gonçalves. 2008

[LINKS](#)

[Ano Anterior – ANO SEGUINTE](#)

[Volta - Home](#)

Marcelo Almirante 2007

Memória do Transporte Público - ww.rota.notlong.com