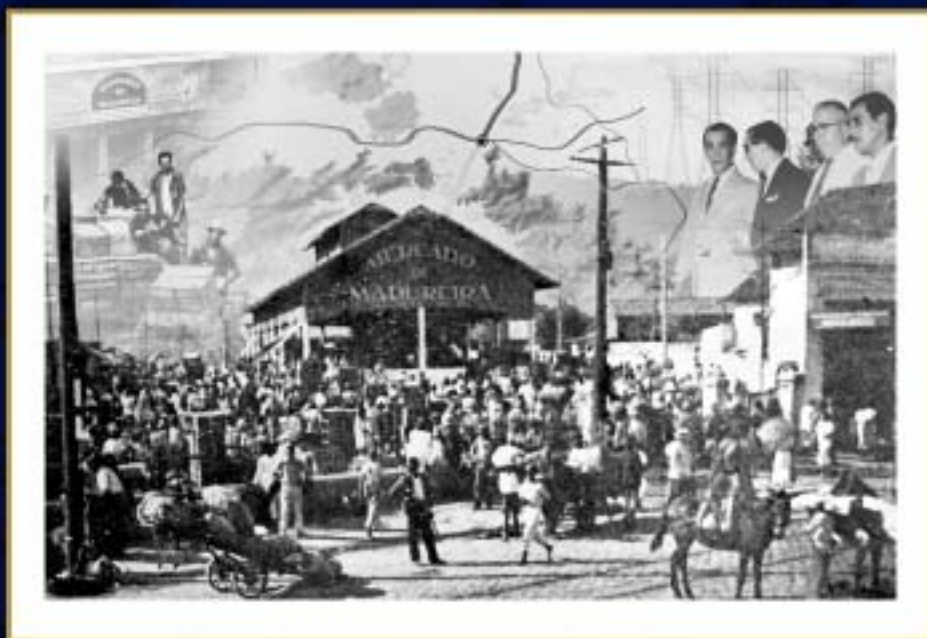


Mercadão de Madureira: Caminhos de Comércio



Ronaldo Luiz Martins

*Condomínio do Entrepósito
Mercado do Rio de Janeiro*



Ronaldo Luiz Martins

*Mercadão de Madureira:
Caminhos de Comércio*

1ª edição

Rio de Janeiro

Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro

2009

ISBN: 978-85-63217-00-4

MARTINS, Ronaldo Luiz

Mercadão de Madureira: Caminhos de Comércio/ Ronaldo Luiz Martins. Rio de Janeiro/ José Carlos Joaquim: Coordenação – Produção / Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro: Publicação. 2009

152 p.

ISBN: 978-85-63217-00-4

1. Comércio – Rio de Janeiro (RJ) – História. 2. Madureira – Rio de Janeiro (RJ) – História. 3. Subúrbios – Rio de Janeiro (RJ) – História. 4. Mercadão de Madureira – Rio de Janeiro (RJ) – História

RONALDO LUIZ MARTINS

MERCADÃO DE MADUREIRA: CAMINHOS DE COMÉRCIO

EDITOR

CONDOMÍNIO DO ENTREPOSTO MERCADO DO RIO DE JANEIRO

2009

Copyright © 2009, Ronaldo Luiz Martins - autoria
cedido a

Copyright © 2009, Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro – edição / publicação

REALIZAÇÃO

GRUPO GESTOR

ANTONIO RODRIGUES DO TANQUE FILHO

ARTUR LEITE

FERNANDO AUGUSTO ALMEIDA

JOÃO RICCIARDONE

MÉRCIA ÁUREA DE CARVALHO

SHEILA FUKS GRINBERG REIS

DEP. MARKETING MERCADÃO DE MADUREIRA

HORÁCIO AFONSO

PEDRO SILVA

SHEILA FUKS GRINBERG REIS

COORDENAÇÃO

PROJETO MERCADÃO DE MADUREIRA 50 ANOS

JOSÉ CARLOS JOAQUIM

REVISÃO

JOSÉ BERNARDINO COTTA

MÔNICA FONTES COTTA

PROJETO GRÁFICO

GABRIEL JOAQUIM

RÔMULO VENDRAMIN

PRODUÇÃO

IGPL COMUNICAÇÃO & MARKETING

EDITORIAÇÃO

RÔMULO VENDRAMIN

COLABORAÇÃO

PEDRO JOAQUIM

Agradecimentos do Autor



Octavio Luiz Martins
(1893 – 1988)

Meu pai

Por suas estórias e memórias

Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro

Grupo Gestor da Reconstrução do Mercado de Madureira

Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira

IGPL Comunicação & Marketing

Meus Amores

Homenagens

1959

CONSTRUÇÃO DO ENTREPOSTO MERCADO DO RIO DE JANEIRO

JOSÉ PEREIRA RIBEIRO

Comerciante

(in memoria)

ANTÔNIO PEREIRA DOS SANTOS

Comerciante

COMPANHIA BRASILEIRA DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO
– CIBRASIL

Empresa Imobiliária

JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA

Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil

(in memoria)

2000

RECONSTRUÇÃO DO MERCADÃO DE MADUREIRA

LUÍS PAULO FERNÁNDEZ CONDE

Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro

FRANCISCO OSWALDO NEVES DORNELLES

Senador da República – Estado do Rio de Janeiro

MARIA LAURA MONTEZA DE SOUZA CARNEIRO

Deputada Federal – Estado do Rio de Janeiro

GRUPO GESTOR DA RECONSTRUÇÃO

ARTUR LEITE - Presidente da ACOGRAMM

RENILDO SILVA MIRANDA - Síndico do CEMRJ

ADELINO DOS SANTOS VIEIRA – condômino

ANTÔNIO MARTINS RIBEIRO – condômino (*in memoria*)

ELIAS DOMINGOS BATISTA – condômino

FERNANDO AUGUSTO ALMEIDA – condômino

INÊS CRISTINA DINIZ – condômino

JOÃO HARINGER – condômino

JOÃO RICCIARDONE – condômino

JOÃO RODRIGUES DE ANDRADE NETO – condômino

JOSÉ ROCHA DE LIMA – condômino

MANOEL MARTINS – condômino

MÉRCIA ÁUREA DE CARVALHO – condômino

SHEILA FUKS GRINBERG REIS – condômino

VICENTE CALVANO GALASO – condômino

Preâmbulo

Cinquenta anos! Muito me orgulha viver esse momento único. O Jubileu de Ouro do nosso Mercado de Madureira.

Sou apenas um ano mais velho e desde muito cedo vivi e presenciei as transformações pelas quais passou o nosso Mercado.

Pessoas de vários lugares do Brasil e do mundo fizeram do Mercado a base para o seu crescimento material e familiar. Pessoas que, em um mosaico de credos e raças, com o passar do tempo formaram uma grande família.

São muitos os anos passados, mas o Mercado continua jovem. Apesar dos difíceis momentos da fatalidade que o atingiu, ele renasceu vigoroso e preparado para mais 50 anos.

Muito teria eu para falar. Os meus anos de vida acompanham a vida do Mercado. Faltaria tempo para lembrar

de tudo e de todos que marcaram estes 50 anos que agora comemoramos. Minhas palavras são curtas, pois fala por mim o próprio Mercado de Madureira.

Gostaria de agradecer a todos, e se porventura houver falta de algum nome ter passado sem as devidas homenagens, falta esta inevitável pela grandiosidade que é o nosso Mercado, nos perdoem, mas, desde já, sintam-se homenageados por tudo o que fizeram para o Mercado de Madureira. Por que essa história foi escrita por todos nós, ilustres anônimos, que nesses 50 anos deixamos aqui a marca do nosso trabalho e dedicação.

Resta-me, portanto, dar os parabéns a todos que nesses 50 anos ajudaram a construir esta trajetória. Repetindo minhas palavras, é um privilégio que muito me orgulho: fazer parte dessa família e juntos comemorarmos o Jubileu de Ouro do nosso Mercado de Madureira.

Parabéns a todos nós!!!

Parabéns Mercado de Madureira.

A handwritten signature in black ink, reading 'Antonio Rodrigues do Tanque Filho', is positioned above a horizontal line. The signature is fluid and cursive, with the last name 'Tanque' being particularly prominent.

Antonio Rodrigues do Tanque Filho
Síndico do Mercado de Madureira

Projeto Mercado de Madureira 50 Anos

Uma foto antiga de meu pai que eu não consegui mais encontrar foi a inspiração para esse Projeto Mercado de Madureira 50 Anos. Mas também, na verdade, foi um acerto de contas com a minha própria vida: a de carioca suburbano, sem muitos motivos aparentes para me orgulhar de minhas origens.

Ter nascido em Madureira, ter crescido dentro do Mercado, vendo meu pai e minha mãe trabalhando, descascando alho, limpando batata e cebola, essas coisas comuns que existiam, e que eram o dia a dia de tantas famílias que ali trabalhavam. Uma atividade rotineira e simples. E eu menino sonhador de outros mundos tão distantes dali, acabei realmente viajando por muitos outros sonhos.

Mas a vida me trouxe de volta para aqui, ao começo de tudo, e, completando eu também 50 anos de vida, me descobri mais feliz do que nunca, trabalhando para o Mercado. Esse reencontro me fez enxergar a importância do Mercado de Madureira, que vai além de ser só um centro comercial. Entendi o que ele representa culturalmente na formação da alma carioca. O Mercado é um grande cen-

tro de convivência social com um enorme espírito democrático, onde todas as camadas sociais e econômicas, ricos e pobres, se integram e convivem em paz. Outra característica marcante, que habita por suas galerias, é a tolerância diante das diferenças, seja de raça, credo, políticas etc.

Diante de tudo isso e da própria história que eu passei a conhecer, entendi que era preciso ampliar a visão sobre o Mercado de Madureira. Coube a mim levar adiante a missão de coordenar esse projeto que conta a história do Mercado de Madureira; história essa que se confunde com a própria história de Madureira e do subúrbio carioca.

Esse foi o nosso trabalho junto com alguns companheiros: juntar os pedacinhos dessa longa caminhada de sonhos e lutas, e apresentar às gerações futuras essa nossa pesquisa. O Projeto Mercado 50 Anos, do qual esse livro faz parte, que inclui também uma exposição e um filme documentário, visa além de um resgate da memória histórica, um resgate da autoestima de um povo, do orgulho de ser suburbano... de Madureira e, principalmente, do Mercado de Madureira.

Lembrando Carlos Drummond de Andrade,
E eu não sabia que a minha estória era mais bonita que a de Róbson Crusoé.

José Carlos Joaquim

Índice

|| **14** *Prefácio do Autor*

16 CAPÍTULO I *Os Primeiros Caminhos de Comércio*

18 CAPÍTULO II *Fundação da Cidade do Rio de Janeiro:
Sua Necessidade Econômica*

20 CAPÍTULO III *O Caminho de Irajá*

21 CAPÍTULO IV *O Caminho de Jacarepaguá*

22 CAPÍTULO V *O Caminho de Santa Cruz/Campo Grande*

24 CAPÍTULO VI *A Encruzilhada de Campinho*

26 CAPÍTULO VII *Campinho no Século VIII*

28 CAPÍTULO VIII *O Caminho Real*

31 CAPÍTULO IX *Os Caminhos de Ferro*

40 CAPÍTULO X *O Caminho da Eletricidade*

46 CAPÍTULO XI *O Mercado de Madureira*

50 CAPÍTULO XII *A Primeira Reforma*

54 CAPÍTULO XIII *Os Anos Decisivos*

58 CAPÍTULO XIV *A Segunda Reforma*

62 CAPÍTULO XV *O Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro*

78 CAPÍTULO XVI *O Anexo*

84 CAPÍTULO XVII *O Caminho da Divisão*

94 CAPÍTULO XVIII *Um Novo Perfil*

102 CAPÍTULO XIX *Phenix*

114 CAPÍTULO XX *O Jubileu de Ouro*

119 *Anexos*

127 *Mercadão de Madureira Junto com Você*

129 *Pioneiros do Mercadão de Madureira*

131 *Síndicos do Entrepasto
Mercado do Rio de Janeiro*

132 *Presidentes da Associação Comercial do
Grande Mercado de Madureira*

133 *Notas*

139 *Referencias Iconográficas*

145 *Bibliografia*

Prefácio do Autor

Quando pela mão de meu pai, em uma manhã, pela primeira vez entrei no velho Mercado de Madureira, o seu cheiro matinal de hortaliça, dele iria marcar todas as minhas futuras lembranças. Naquele momento jamais poderia imaginar que, mais de 60 anos depois, ao me aventurar em dele escrever um memorial, seria esta a sua primeira recordação. E a partir desta, em doce saudade, flui a do velho ferroviário a contar-me sobre lugares, caminhos e pessoas que formaram a história do Rio de Janeiro, e daquele percurso de Irajá a Madureira, que muitas vezes fizemos. Meu pai não possuía muitos livros. Sua lida diária incluía trens e passageiros a circular pela Estação de Madureira da Estrada de Ferro Central do Brasil, da qual era seu agente. Mas em sua memória guardava histórias que, embora não fossem pesquisa acadêmica, eram resultantes do que lhe contara seu pai (meu avô) e do que ouvira de pessoas que, para ele, nascido ao final do século XIX, em sua juventude considerava como velhos testemunhos. Privilegiado por ser eu seu filho caçula, quando ele se aposentou, tornei-me seu companheiro em andanças ao encontro de lugares e pessoas com as quais, revirando

sua memória, me transmitia a paixão pelo conhecer, pelo descobrir. Com ele estive onde muitos anos antes passara o ramal ferroviário do Instituto Pirotécnico, local em que, para atendimento ao embarque de gado, ficara o desvio que, recebendo o nome de Parada do Madureira, daria origem ao nome do bairro. Levando-me à Estação de Engenheiro Leal, da qual fora ele seu primeiro agente em 1922, e local onde conhecera a minha mãe, mostrou-me os restos da antiga Parada de Eduardo Araújo, ao entorno da qual surgiria a pequena feira que, mais tarde, deslocando-se para Magno, seria o embrião do Mercado de Madureira. Repeti-lhe em gosto e, por anos em diferente profissão, percorrendo os mesmos caminhos, ouvi pessoas, anotei fatos, colecionei papéis. E estes foram os pontos de partida do trabalho que a seguir coloco a apreciação do leitor amigo.

Com a pouca documentação disponível sobre os subúrbios, à qual se soma uma grande quantidade de informações deturpadas, por motivos os mais diversos, muito do que aqui é narrado até os anos 30 tem por fonte registros da tradição oral e segmentos esparsos em bibliografias não específicas ao que se tinha em trato, com os quais, por

comparação e composição, foi possível ter a confirmação de veracidade ou verossimilhança. Se há erros e má interpretação? Possivelmente muitos, mas, com a plena aceitação, deixo ao leitor que, identificando-os, ressalve a falha e dê a eles a devida correção.

Quanto ao que é apresentado em relação à segunda metade do século XX, suas principais fontes são depoimentos de pessoas que viveram esses momentos, aos quais se somam extratos de pesquisas em jornais e revista de época. Com relação às ilustrações apresentadas e seus apontamentos, grande parte são oriundas de acervo do Condomínio do Mercadão e da ACOGRAMM. Em particular a construção e inauguração do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro em 1959, em muitos dos fatos citados eu fui testemunha ocular. Durante o período de sua construção, era eu assíduo ao Madureira Tênis Clube, onde praticava esporte e frequentava bailes. Localizado entre a obra e a 29ª Delegacia Policial, era medo constante dos atletas que, não resistindo à proposta da CIBRASIL, a ele o clube vendesse a área de sua quadra de esporte, ou até mesmo de sua sede inteira, fato que, se não concretizado na época, tempos mais tarde me

foi possível comprovar que não era infundado, pois tinha a incorporadora esse projeto em mira. Em 18 de dezembro de 1959, aluno do Colégio Cristo Rei e finalizando o ginásial, com colegas de turma, comemoramos a conclusão do curso na inauguração do grande mercado. Nesta tivemos por ocasião o encontro com o presidente Juscelino Kubitschek que visitava as galerias. Gentil e sorridente nos inquireu quanto às camisas rabiscadas e, respondido os motivos, nos parabenizou pelo evento. Foi na lembrança desse encontro, tão marcante, que teve início a formação das páginas que agora se seguem.

Citados fatos do dia da inauguração do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, não me seria possível a conclusão sem que, saldando os cinquenta anos do Mercadão de Madureira, deixar de aqui registrar outro fato comemorativo. Presentes à inauguração, além de estudantes do extinto Colégio Cristo Rei, ali também estavam comemorando suas formaturas alunos dos colégios Republicano, Lemos de Castro, Arte e Instrução e Escola Normal Carmela Dutra. Todos, como o Mercadão de Madureira, em 2009 marcando o jubileu de ouro de uma grande etapa vencida.



1. Os Primeiros Caminhos de Comércio

Muito antes da chegada dos portugueses ao Brasil e da ocupação do território do Rio de Janeiro, por estas terras os indígenas já tinham aberto caminhos que estabeleciam rotas de deslocamento humano e de obtenção e tráfego de mercadorias. A esses caminhos denominavam *piabiru* (por onde se caminha para). Seminômades, as diversas tribos constantemente os percorriam à procura de novos assentamentos em terras onde lhes fossem possíveis maior facilidade na obtenção de alimentos e matérias-primas para as suas comodidades. Ao longo desses caminhos também se estabeleciam pontos de comércio de trocas de mercadoria (escambo),¹ formando pequenos núcleos econômicos de permuta dos excedentes obtidos pelas demais tribos. Na região da atual Cidade do Rio de Janeiro, nesta particularidade destacava-se o *Piabiru Yacare-upa-guá* (por onde se caminha para a lagoa rasa dos jacarés) que, partindo do fundo da baía de Guanabara, junto aos deságues dos atuais rios Irajá e Meriti,² atravessando a planície, pela garganta do atual Mato Alto, alcançava a baixada de hoje Jacarepaguá e as suas lagoas. A região do fundo da baía de Guanabara, bloqueada pelas serras, recebe poucos ventos do mar sendo muito quente. Por este motivo, as terras da baixada a sua lateral, com quase nenhum morro e rala floresta, se,

por um lado, possuía muito boa condição de obtenção de pescado, era, por outro, muito exaustiva para a coleta e o plantio de alimentos. Já a baixada de Jacarepaguá, de clima mais ameno pelos ventos do oceano, encravada entre serras cobertas de exuberante floresta, era dotada de maior facilidade na coleta de frutos e ao plantio, bem como as suas lagoas, abundantes de peixes e rasas, facilitando a pesca e a alta produção de alimentos. Região privilegiada, era motivo de constantes disputas entre tribos, como pode ser avaliado pelo primitivo topônimo de Marangá da atual região de Praça Seca, que em tupi-guarani significa campo de batalha. Porta natural de acesso à baixada de Jacarepaguá, a defesa da garganta do Mato Alto tornava a várzea à frente o principal local de luta pelo melhor território. Para não permitir o ingresso de estrangeiros pelo *piabiru*, levam seus excedentes de alimentos e produtos até fora do Marangá (a meio de caminho para o fundo da baía de Guanabara) e, na região que hoje compreende o Largo de Campinho / Praça do Patriarca, faziam o escambo com grupos que ali iam em busca do que precisavam.

Pode-se, assim, observar que antes mesmo que a formação da Cidade se tivesse iniciado, já na região de Madureira havia uma forma rudimentar de mercado, que foi a primeira precursora do atual Mercado.

Piabirus (Caminhos) dos índios pelo Rio de Janeiro



Entre os caminhos indígenas se destacavam os de Mi-ri-ti (fóz do rio Meriti) a Yacare-upa-guá (Jacarepaguá) e de Ita-tagoa-hy (Itaguaí) a Y-nhan-uma (fóz do rio Inhaúma). No cruzamento desses caminhos, entre as serras, o Marangá, campo de batalha em defesa das boas terras de Yacare-upa-guá

— PRINCIPAIS ROTAS TERRESTRES
— PRINCIPAIS ROTAS MARÍTIMAS



II. Fundação da Cidade do Rio de Janeiro: Sua Necessidade Econômica

Ocupada a baía de Guanabara pelos franceses em 1555, e ali fundada a França Antártica, entre 1560 a 1567, tornou-se imperioso aos portugueses expulsá-los e definitivamente conquistar o estratégico porto marítimo da grande enseada do Rio de Janeiro. Para isso necessário era a fundação de uma vila fortificada em cidadela (cidade) que mantivesse a ocupação e defendesse a baía de futuros ataques, que, para poder manter sua guarnição e seus ocupantes, de imediato deveria possuir capacidade econômica de autossustentação.

Estabelecido o primeiro núcleo entre o morro Cara de Cão e o Pão de Açúcar em 1 de março de 1565, já o seu governador nomeado, Estácio de Sá, iniciava a distribuição de terras em sesmarias,³ tendo por finalidade, além de agraciar aqueles que lutavam pela recuperação do território, estabelecer o processo de sustentação econômica da Cidade. Vila, fortaleza e porto ainda sem renda de doca e alfândega, as terras distribuídas⁴ tinham por meta o plantio de cana e a produção de açúcar, na época um dos principais produtos de Portugal no mercado europeu.

Expulsos os franceses e vencidos e empurrados os índios Tamoios para o interior do sertão ao norte da baía, morto o seu primeiro governador Estácio de Sá, seu tio e gover-

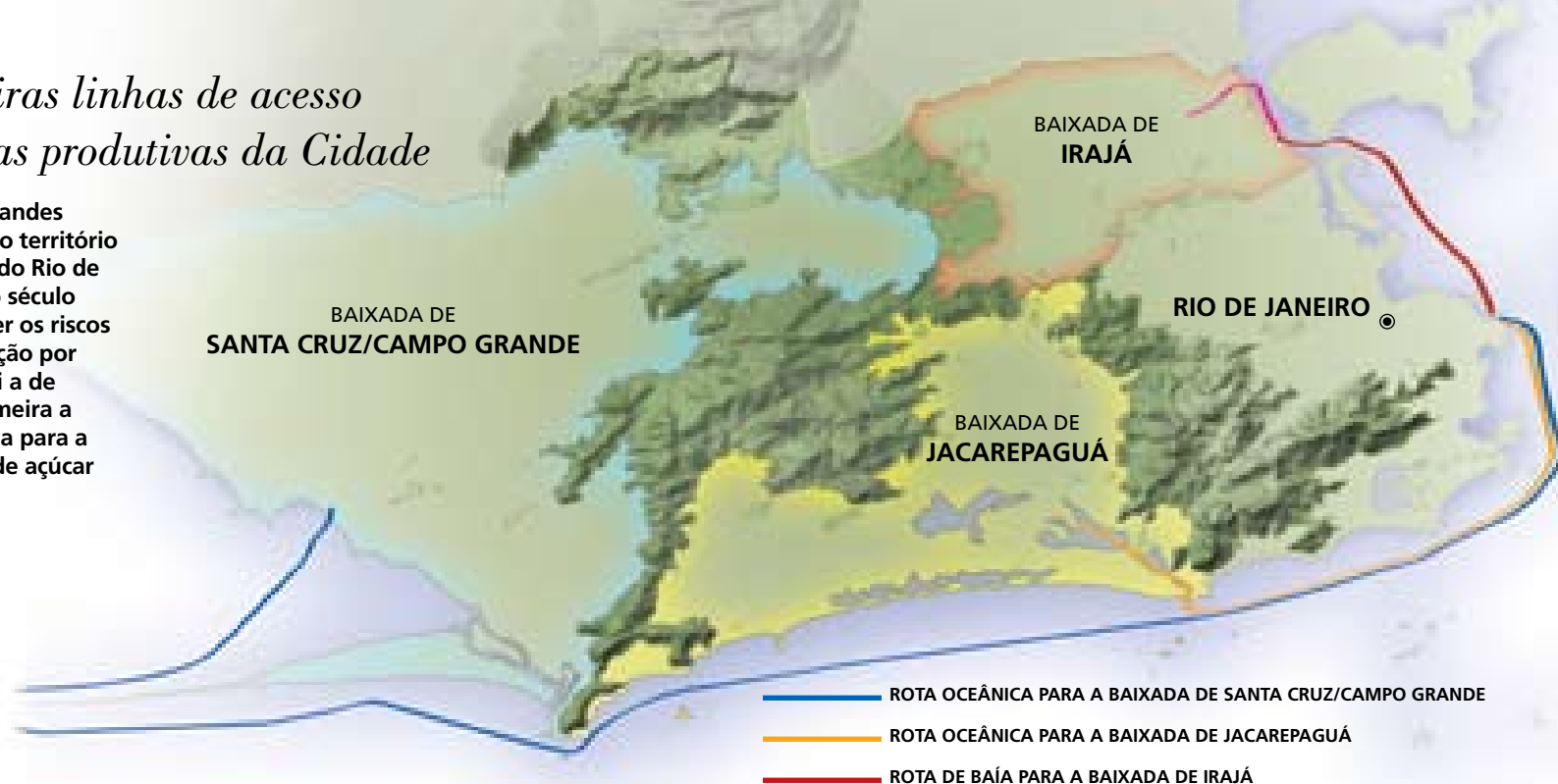
nador-geral Mem de Sá, após nomear Salvador Corrêa de Sá como segundo capitão governador da Cidade, transfere a vila e implanta o seu forte sobre o morro do Descanso (ou São Januário), mais tarde denominado com sendo do Castelo, tendo por objetivo a sua melhor posição estratégica, mais para o interior da baía, enseada de fundeamento de navios e plena visão da entrada da barra.

Entretanto, a posição estratégica da Cidade não proporcionava a produção de cana-de-açúcar em suas cercanias, formadas por morros, lagoas salobras e de baixios alagados e manguezais. As áreas de várzeas ao sul (hoje Botafogo, Flamengo, Catete e Laranjeiras), se próprias à produção de sustentação, não eram adequadas ao plantio para a produção de açúcar em grande escala e a costa a leste (atual Copacabana, Ipanema e Leblon), formada de grandes areais, era imprópria ao plantio da cana, excetuando-se uma reduzida faixa de terrenos junto da serra e da lagoa (hoje lagoa Rodrigo de Freitas). Restavam para tal três grandes baixadas, já em distância considerável para época: as hoje genericamente denominadas de Santa Cruz–Campo Grande, Jacarepaguá e Irajá.

As terras da área de Santa Cruz, mais distantes da Cidade, no seu extremo, incluído o atual Município de Itaguaí,

Primeiras linhas de acesso às áreas produtivas da Cidade

Das três grandes baixadas do território da Cidade do Rio de Janeiro, no século XVI, sem ter os riscos da navegação por oceano, foi a de Irajá a primeira a ser ocupada para a produção de açúcar



foram doadas à Companhia de Jesus, como recompensa a atuação de seus padres no trabalho de catequese e negociação junto a tribos indígenas, que poderiam engrossar as fileiras dos Tamoios aliados aos franceses.⁵ Mesmo que assim não fosse, a produção da região tinha grandes dificuldades para abastecer o porto da Cidade: por terra atravessando grande distância para chegar ao fundo da baía, e dali por barco ao porto; por mar, tendo que ser embarcada em navios de porte para, saindo pela baía de Sepetiba, alcançar o oceano e entrar na baía de Guanabara.

As terras da baixada de Jacarepaguá tinham a serra da Tijuca por obstáculo a sua direta ligação com a Cidade e

o porto. Igualmente a Santa Cruz, o escoamento de sua produção para o porto da Cidade teria que ser feito pelo oceano em embarcações de porte, ou transportado por terra até as margens da baía de Guanabara. Esta situação geográfica retardaria a ocupação econômica da região.

Já a baixada de Irajá, possuindo acesso e escoamento por curto trajeto em rio até a baía de Guanabara, permitia fácil trânsito ao porto em embarcações leves e navegando em águas mansas e seguras. Por esta particularidade foi a região a formadora do primeiro polo de produção de açúcar em escala a estabelecer a sustentação econômica da Cidade.



III. O Caminho de Irajá

Sendo a mais extensa área doada em sesmarias, já ao final de 1569 inicia-se a ocupação produtiva da baixada de Irajá. Penetrando as terras pelo rio Irajá enquanto canoável e adentrando por velho caminho índio,⁶ Antônio de França⁷ instalou a sede de seus domínios na região da atual Praça N. Sr.^a da Apresentação em Irajá.⁸ Neste ponto, cedido em foro a jesuítas, montam estes uma redução, aldeamento de catequese e formação de mão de obra indígena, nela mandando erguer a capela em louvor a Nossa Senhora da Apresentação, concluída em 1613.⁹

Redistribuindo em foros as suas terras com colonos e empreendedores,¹⁰ Antônio de França incentiva a plantação de vastos canaviais e, nas proximidades da redução jesuíta, implanta o seu engenho de açúcar, no que é seguido por alguns de seus foreiros que implantam cerca de mais quatro outros engenhos. Nas terras cedidas, além da cana para os engenhos, os colonos plantam roças de subsistência, produzindo excedentes de grãos, legumes, verduras e produtos deles derivados. Inicia-se a criação de gado e, com a presença de vasto solo argiloso, é estabelecida a produção de tijolos e telhas.¹¹ Do contingente indígena ali aplicado, seja como escravo ou como aliado, surgem as plantações de

algodão e a confecção de redes e mantas. Na contrapartida dos bens de produção local, a população que ali se estabelece necessitava de produtos originários de Portugal, como tecidos finos, azeite, vinho, bacalhau, armas e utensílios.

Assim, além da produção de açúcar destinada ao Reino, entre a baixada de Irajá e a Cidade no Castelo, é estabelecida uma rota de comércio de exportação de excedentes e importação de outros produtos. Nesta rota, que compreendia o transporte por carros de boi, tropas de burros, canoas fluviais e pequenas embarcações a vela, formam-se os quatro primeiros polos de armazenamento e comercialização do Rio de Janeiro, bem como o aparecimento dos empreendimentos de logística de transporte e de intermediação comercial. Nas praias junto ao morro do Castelo, surge o polo de embarque do açúcar, recepção das mercadorias do Reino e o varejo dos produtos do sertão.¹² Ao meio da rota, no que viria ser o chamado Porto de Maria Angu,¹³ formava-se a transferência intermodal do transporte de carga. Das canoas, que trafegavam pelo rio Irajá, e nas águas rasas do canal fronteiro à Ilha do Governador, a carga passava para pequenos barcos a vela que, em águas mais profundas, faziam a ligação deste com o porto

da Cidade. No porto fluvial no rio Irajá, havia a interligação entre o transporte em canoas e o terrestre, esse em tropas de burros ou carros de boi. No então chamado Campo de Irajá,¹⁴ situado no entorno do adro da capela

de Nossa Senhora da Apresentação, formou-se o centro de troca comercial entre a produção local e as importações da Cidade e do Reino. Formava-se o primeiro grande mercado de atacado do Rio de Janeiro.

IV. *O Caminho de Santa Cruz /Campo Grande*

No extremo sul da baixada de Santa Cruz–Campo Grande, foram as terras doadas em sesmária à Companhia de Jesus, porém na área dos atuais bairros de Inhoaíba, Campo Grande e Santíssimo, menores sesmarias foram doadas a Manuel Veloso Espinho, Jerônimo Veloso e Cristóvão Monteiro.¹⁵ Já as terras entre o atual bairro de Bangu e os fundos da sesmária de Irajá de Antônio de França, estas foram deixadas como “terras realengas”, destinadas àqueles que, não tendo posse de terras, nelas, a título precário, pudessem plantar pequenas lavouras e criar gado em seus campos e clareiras.

A produção das terras dos jesuítas, toda ela destinada a sua Ordem, era embarcada nas praias da baía de Sepetiba e em navios da própria Ordem, navegando por oceano,

que desembarcavam na praia Dom Manuel, à frente do morro do Castelo.

Entretanto, os donatários e colonos das terras da meia baixada, para as ocuparem, evitando pedágios e conflitos pelas passagens por terras dos jesuítas, lá chegaram por velho *piabiru* indígena, que para elas partiam das praias próximas à Cidade. Estes também se dedicaram à produção de açúcar, porém, em bem menor escala que em Irajá e Jacarepaguá, mas principalmente à criação de gado e à cultura de legumes e frutas, particularmente as não nativas do Brasil e aqui aclimatadas, como a laranja e o limão. Para a exportação de sua produção para o Castelo, abriram, em estrada carreável, a trilha por onde chegaram, na qual, nos campos diante da várzea de Marangá, cruzava esta com a estrada que ligava as baixadas de Jacarepaguá e Irajá.



v. O Caminho de Jacarepaguá

As dificuldades ao acesso à baixada de Jacarepaguá retardaram a sua ocupação econômica em relação à de Irajá. Em 1568, nas terras de Jacarepaguá foram doadas grandes sesmarias a Jerônimo Fernandes, Julião Rangel de Almeida e ao próprio então governador Salvador Corrêa de Sá. Não lhes sendo possível de imediato manter uma rota viável ao contato com a cidade no Castelo, as tentativas de ocupação produtiva

não se desenvolveram e a região ficou praticamente isolada do nascente mercado do Rio de Janeiro. Em 1594, o governador Salvador Corrêa de Sá resolveu doar suas terras, na baixada de Jacarepaguá, aos seus filhos Martim Corrêa de Sá e Gonçalo Corrêa de Sá. Estes, baseados na Lei das Sesmarias e no fato de quase 30 anos de não ocupação econômica das terras de Jerônimo e Julião, neste mesmo processo de transferência, solicitaram para si a posse



destas sesmarias, bem como a da mais tarde doada a João Rocha Vicente, no que foram atendidos pelo seu pai governador, e ratificado em 26 de maio de 1597 pelo rei Felipe I. Sob a posse dos dois irmãos, desenvolve-se a plantação de grandes extensões de cana, erguem-se engenhos de açúcar, fomenta-se a criação de gado e, a exemplo da baixada de Irajá, a produção de alimentos e manufaturados para o consumo da Cidade. Inicialmente, o escoamento dessa produção foi feito pela rota oceânica e pelas ainda muito penosas trilhas da serra da Tijuca.

Apesar de mais longo, mas bem mais plano a tropas e carros de boi, já no início do século XVII, aberto o velho *piabiru* indígena que ligava a baixada de Jacarepaguá ao fundo da baía de Guanabara na foz do Irajá e Meriti, são as mercadorias conduzidas ao Campo de Irajá e, juntando-se às produções locais, são negociadas e transportadas para a Cidade pela rota do Portinho de Irajá/Porto de Maria Angu. Com esse novo reforço de mercadoria, intensifica-se a atividade de mercado atacadista no Campo de Irajá.



Tropas de burro (ao lado), carros de boi (à esquerda), canoas e faluas (à direita) formaram o primeiro sistema de transporte de carga entre a baixada de Irajá e a Cidade

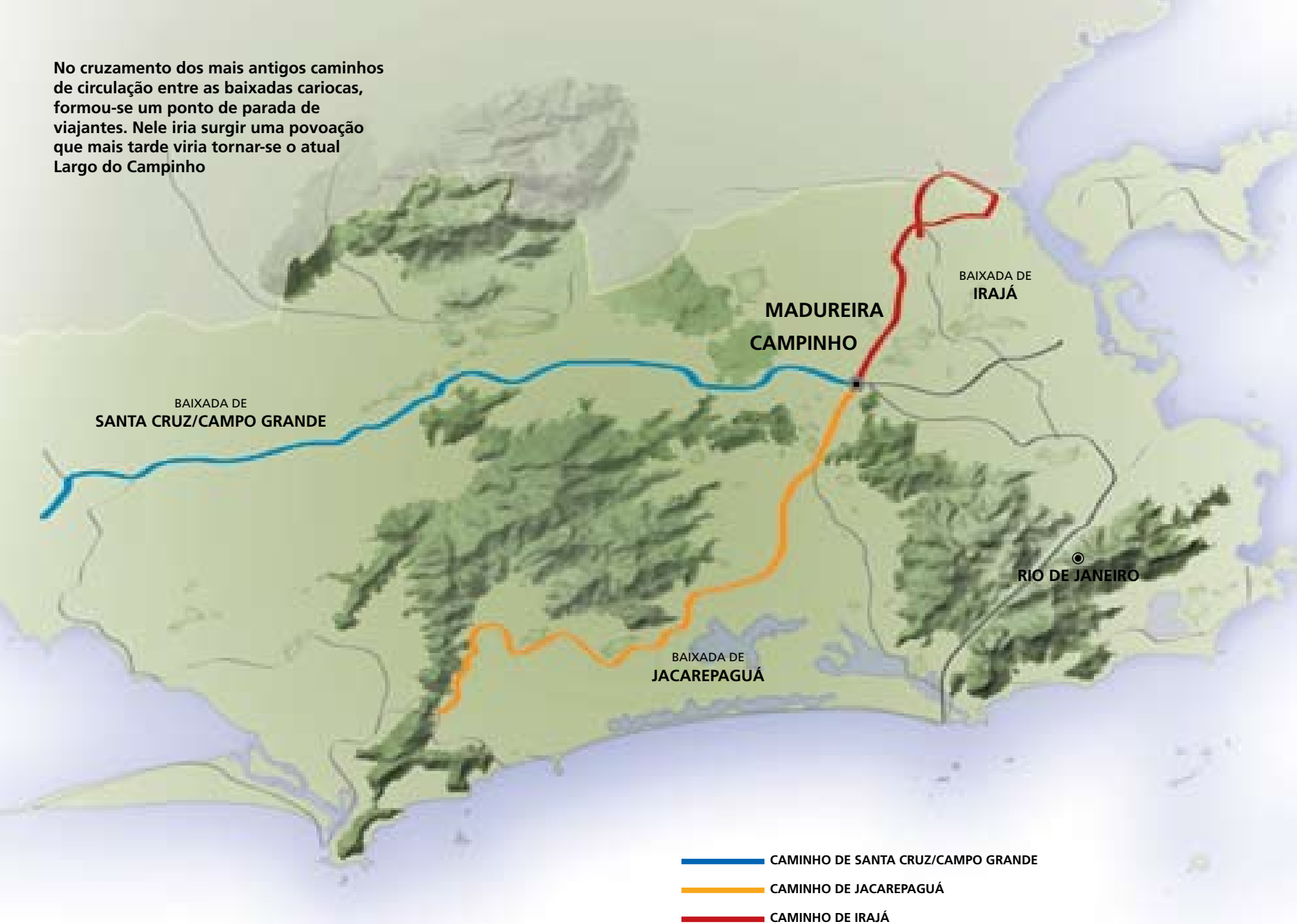


VI. A Encruzilhada do Campinho

Ponto de interseção das três baixadas e cruzamento de duas vias de tráfego, o descampado fronteiro ao Marangá dos indígenas tornar-se-ia ponto de parada de todos que por lá passassem. Tendo próximo a aguada de dois riachos,¹⁶ e em seu entorno terrenos cobertos de capim baixo, próprios ao pasto temporário de animais, receberia o local a denominação de Campinho, extensivo também a todo o seu entorno.

Bifurcação de duas diferentes rotas para o comércio com a Cidade,¹⁷ para Campinho são atraídos os arrematadores, atravessadores e “pombeiros”,¹⁸ que ali passam a negociar o atacado das produções de Jacarepaguá e Santa Cruz–Campo Grande, bem como para lá refluindo a produção de áreas da baixada de Irajá a ele mais próximas. No curso do século XVII, Campinho gradativamente passa a substituir o Campo de Irajá como principal polo de comércio atacadista, que passa também a sofrer perdas em relação aos produtos das áreas da baixada de Irajá próximas à serra da Misericórdia que, com novas rotas terrestres,¹⁹ passam a negociar diretamente no Porto de Maria Angu.

No cruzamento dos mais antigos caminhos de circulação entre as baixadas cariocas, formou-se um ponto de parada de viajantes. Nele iria surgir uma povoação que mais tarde viria tornar-se o atual Largo do Campinho





vii. Campinho no Século XVIII

No início do século XVIII, o topônimo Campinho²⁰ denomina toda a área compreendida entre os morros do Dendê, Valqueire e da Bica, hoje também Madureira e Cascadura, que ainda não existiam, e que só viriam a ser assim denominados no final do século XIX. As movimentações pelos caminhos que o cortam, foram gradativamente modificando-se e, além do tráfego de escoamento de produção, passam a ser também caminhos de viajantes às regiões mais distantes, como o de Santa Cruz em acesso às vilas de Angra dos Reis, Parati e à Capitania de São Paulo. Com isso a praça de Campinho²¹ amplia-se e também recebe e envia mercadorias para centros produtores e consumidores mais distantes.

Com a descoberta de ouro e pedras preciosas nas Minas Gerais, a Cidade do Rio de Janeiro, constituindo-se como depositário dessas riquezas para a Corte, torna-se o principal centro econômico da Colônia, o que, intensificando a movimentação de seu porto, provoca acelerado crescimento de sua população e, conseqüentemente, da demanda de alimentos e produtos. Enquanto a baixada de Jacarepaguá, com os seus engenhos mais produtivos,²² assume o quase total suprimento do açúcar exportável, a de Irajá, perdendo potencial neste setor, tem a sua produção mais voltada para

a olaria, a caieira, a criação de gado e o plantio de legumes e grãos. Após 1760, com a expulsão dos jesuítas e o sequestro de seus bens, juntamente com o desmembramento das mais antigas sesmarias, ocorre uma redistribuição da posse de terras e o surgimento de grandes fazendas que, abandonando a produção de açúcar para a exportação, se focam mais no plantio de alimentos e na pecuária.

Na metade do século, com as expressivas mutações da economia do Rio de Janeiro, Campinho se solidifica no comércio atacadista de gêneros e produtos. A concorrência entre transportadores e atacadistas faz surgir novas rotas para a Cidade e, em particular, a que, passando pela atual Avenida Dom Hélder Câmara (antiga Suburbana), no século seguinte iria incorporar a Estrada Real de Santa Cruz. Nesta época, no seu entorno, formam-se grandes fazendas nas quais, particularmente pela predominância na exportação do açúcar de Jacarepaguá, são construídos galpões e trapiches nos quais os produtos são armazenados para, em melhores estratégias de comercialização e transporte, serem levados ao porto e ao mercado varejista da Cidade. Em igual forma, nelas também são montados currais onde bois, trazidos por pequenos criadores, são negociados e agrupados em comitivas que os conduzem ao abatedouro próximo ao centro.



Até pouco mais de 1935, existiu no Largo do Campinho o prédio da hospedaria construída em cerca de 1780. Localizada na esquina das atuais Rua Domingos Lopes e Avenida Ernâni Cardoso, nela por várias ocasiões se hospedou Tiradentes em passagem na sua missão de conquista de adesões à Inconfidência Mineira

Nos últimos anos do século, com o esgotamento das lavras de ouro e pedras preciosas de Minas Gerais, os capitais ali aplicados refluem para a produção de açúcar no Vale do Paraíba, concorrendo este na exportação com o açúcar produzido na baixada de Jacarepaguá, nesta ocasião já intitulada “Planície dos Onze Engenhos”. A consequente redução da produção e exportação deste produto parcialmente afeta a Campinho, porém, esta é compensada pela maior oferta de gado, alimentos e produtos destinados à Cidade. Para este

equilíbrio, concorre a presença mais intensa da produção das áreas próximas da baixada de Irajá, e o seu perfil comercial tende para o do consumo interno da Cidade.

Ao findar do século, com o seu ponto central, hoje o Largo, já formado em expressivo aldeamento, onde se destacava a hospedaria na qual esteve Tiradentes²³ em campanha da Inconfidência Mineira, surge em Campinho uma elite de comerciantes locais que serão os precursores da classe detentora do espírito animador da vida comercial de Madureira.



VIII. *O Caminho Real*

Ao início do século XIX, com a crescente concorrência da produção açucareira do Vale do Paraíba, é definido o fim do plantio de cana na baixada de Irajá, fazendo com que os engenhos ainda ali remanescentes se dividissem em fazendas, em que esta cultura passa a ser substituída por outras pouco mais rentáveis. Também afetada por essa concorrência, na baixada de Jacarepaguá, sem chegar a extingui-la, ocorreu uma acentuada redução na produção de açúcar, e, em menor escala de cultivo, alguns engenhos se mantiveram produzindo, enquanto outros, acompanhando as propriedades agrícolas do Alto da Tijuca, passaram ao plantio do café, que, se ainda não era de forte exportação, não possuindo concorrência, representava um nicho de mercado rentável. Na baixada de Irajá, sem acompanhar o aodamento no plantio do café, no fundo da baía constata-se um período de estagnação agrícola, sendo que, nos costados da serra da Misericórdia, permanece a criação do gado. Na região mais próxima de Madureira, predomina a divisão em pequenas propriedades, intensificando-se a agricultura de produtos granjeiros. Na baixada de Santa Cruz–Campo Grande, onde as terras expropriadas dos jesuítas estavam sob a posse da Coroa, ao centro, nas chamadas terras realengas, destacava-se a criação de gado em pequenos rebanhos.

Ao final da primeira década, a Corte portuguesa é transferida para o Rio de Janeiro, elevando a Cidade à condição de Capital do Reino. Acompanhando a Corte, chegaram milhares de pessoas ao Rio, provocando um brusco aumento em sua população, o que estabelece um patamar de demanda de alimentos e produtos para a qual não havia ainda produção suficiente. Os preços de mercado se elevam fortalecendo as praças de Irajá, Maria Angu e Campinho, bem como a importação de produtos de outras localidades, como do Vale do Paraíba e do norte fluminense. A demanda por novas residências e instalações governamentais provoca o aumento da procura de tijolos, telhas, cal e granitos, para a qual, favorecendo essas indústrias por todo o Rio de Janeiro, tem em particular destaque a baixada de Irajá como centro produtor. Em paralelo, a maior demanda pela carne bovina incentiva o aumento da criação de gado, favorecendo também a Irajá e aos criadores da região entre Bangu e Santa Cruz.

No segundo quartel do século, seguindo-se à Independência do Brasil, torna-se acentuado o então chamado comércio de grosso trato, produzindo capitais em novas aplicações e valorizando uma emergente elite de comerciantes, que passam a ter forte influência na vida social e política da nova Corte.

No comércio interno do Rio de Janeiro, visando à regularização do varejo, em 1841, no Centro, a Praia do Peixe, área de mercado a céu aberto estabelecido em 1637, foi substituída pelo Mercado da Candelária, sendo também licenciadas outras áreas de livre comércio. Esta ordenação permite melhorias na intermediação comercial entre as baixadas produtivas e o centro consumidor onde, com a maior fixação dos varejistas, se torna intensa a atuação de comerciantes de grande porte que, possuindo armazéns de estocagem e aumentando o volume por frete, intermediando grandes lotes de mercadoria, podem oferecer melhores preços finais.

Neste meio século ocorre uma valorização estratégica de Campinho. Posse da Coroa, D. João VI passa a utilizar como residência de veraneio a antiga sesmária dos jesuítas, já então chamada Fazenda Real de Santa Cruz, sempre se fazendo acompanhar de grande séquito e movimentação dos serviços da Corte, no que é posteriormente sucedido por seu filho imperador D. Pedro I. Para esta circulação, recebendo a denominação de Estrada Real de Santa Cruz, a precária estrada por onde, passando por São Cristóvão, se faziam os transportes para o Centro, foi alargada e melhorada em seu piso. Campinho, ponto de parada para descanso dos viajantes, com o aumento do tráfego e da presença nele de pessoas da Corte, valoriza-se nos serviços de hospedaria, alimentação e de manutenção aos carros e animais. Estabelecida a Independência, o imperador Pedro I, temeroso de um

ataque de forças portuguesas, e tendo na lembrança o corsário francês Jean-François Duclerc que, em agosto de 1710, atacou o Rio pelos caminhos de Santa Cruz, considerando estratégico como defesa o cruzamento de Campinho, nele mandou construir o Forte de N. Sr.^a da Glória, sendo ali arregimentados militares que se faziam acompanhar de suas famílias. Esses dois eventos trazem a Campinho um crescimento do seu aldeamento e no seu comércio, até então predominantemente atacadista, onde passa também a estar presente o varejo de alimentos e manufaturados.

A época, junto ao Largo, entre as estradas de Santa Cruz e de Irajá, e destas até a altura do atual bairro de Bento Ribeiro, formava-se a Fazenda do Campinho, oriundo do engenho de mesmo nome, de propriedade do capitão Inácio do Canto, tendo por vizinha, na faixa de terra da futura ferrovia, a Fazenda da Portela, que dela, e ao longo da Estrada de Irajá, se estendia a atual Rua Conselheiro Galvão, com a profundidade até a região do Rio das Pedras e Turiaçu.

Lourenço Madureira,²⁴ originalmente boiadeiro e lavrador em Campo Grande, tendo progredido nas atividades de tropeiro e marchante de boi, ao final do século XVIII arrendou do capitão Inácio do Canto uma gleba de terra, esta separada da Fazenda do Campinho e vizinha ao Forte N. Sr.^a da Glória, entre as estradas de Santa Cruz e Irajá,²⁵ nelas construindo trapiches e currais, tornando-se um dos mais importantes comercian-

Jardim de inverno da Casa Grande da Fazenda do Campinho em 1930



tes atacadistas do local. Morto Inácio do Canto, a sua viúva, Maria Rosa dos Santos, move contra Lourenço Madureira uma batalha judicial pela reintegração das terras arrendadas, na qual sai perdedora pela indefinição da sentença.²⁶ Desgostosa com a perda de domínio de parte de sua propriedade, antes do seu falecimento, em 1846, retalhando em lotes menores as terras restantes, redistribuiu-as entre herdeiros e amigos.²⁷ Lourenço

Madureira, mantendo seus trapiches e currais, teve destacada posição comercial, que, com sua morte em 16 de fevereiro de 1851, passou a seus herdeiros. Entretanto, a disputa pelo poder comercial iria refletir-se, nos anos seguintes, entre os herdeiros de Lourenço e Maria Rosa e a concorrência de outros comerciantes e proprietários locais, particularmente com os da futura Estação de Cascadura.



IX. *Os Caminhos de Ferro*

Tendo sido o núcleo comercial de Campinho resultante do cruzamento de dois velhos caminhos de terra, novos caminhos, estes de ferro, fariam a consolidação da vocação comercial de Madureira.

Desde o início do século XIX ocorreu no Rio de Janeiro uma significativa ampliação dos transportes e de seus animais de tração. Paralelamente, com a expansão urbana, diminuindo os pastos e capinzais no Centro, ocorre o aumento da demanda de forragem oriunda das áreas rurais da Cidade. Nas baixadas aumentam as plantações de milho e capim,²⁸ intensificando o comércio destes produtos, dos quais o capim, pelo seu auto volume, ocasionava a ampliação do transporte de carga entre os polos comerciais e a Cidade. No atendimento a esta nova particularidade, destaca-se Campinho por onde grande parte da produção de capim das baixadas é intermediada e transportada para o Centro.

Após 1850, a produção do café, já então principal produto de exportação do Brasil, concentra-se no Vale do Paraíba. Tendo por objetivo o escoamento desta produção para o Rio de Janeiro, em 29 de março de 1858 é entregue ao tráfego o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II²⁹ entre o Centro do Rio de Janeiro e a região de Queimados. Neste mesmo dia, em área considerada como pertencente a Campinho, neste trecho ferroviário era também inaugu-

rada a Estação de Cascadura. A localização desta estação foi estabelecida em razão de ser o ponto de cruzamento da ferrovia com a Estrada Real de Santa Cruz, então via de interligação com a Província de São Paulo. Para isso, também concorreu o maior peso de comerciantes que, mais influentes na Corte, buscavam trazer para perto de suas propriedades o centro das negociações existente em Campinho.

Em pouco tempo a Estação de Cascadura, já equipada com extenso galpão de armazenamento para despacho e de rotatório para mudança de sentido de locomotivas, trazia para o lado de seu pátio os produtores a oferecerem as suas mercadorias aos atravessadores que, com fretes bem mais baratos por trem, ofereciam maior preço de compra. Neste ponto, no espaço fronteiro à atual Praça N. Sr.^a do Amparo, formou-se um mercado regular que se tornou conhecido como Mercado de Cascadura.³⁰ Já bem povoada a região, nas bancas deste mercado eram oferecidas também vendas de varejo.

Com a nova disposição do polo comercial, os maiores produtores das baixadas de Jacarepaguá e Campo Grande, passando direto pelo Largo do Campinho e seguindo pela Estrada Real de Santa Cruz, levam a Cascadura as suas mercadorias. Os produtores da baixada de Irajá, abrindo nova rota em frente da Fazenda da Portela, desviam-se

por completo do Largo do Campinho que, gradativamente, perde a sua posição de centro de comércio. Como consequência ao fato, os atravessadores mais centrados a este local, como as herdeiras de Lourenço Madureira e Dona Clara Simões (esta sucessora de Domingos Lopes da Cunha), passaram a sofrer a concorrência do grupo de Cascadura, que, próximos à estação, tinham melhores oportunidades no frete ferroviário. Neste particular, maior peso fazia-se para a família Madureira, cujo principal negócio era o gado enviado de seus currais em Campinho para o matadouro da Cidade. Se carga viva que até então, em comitivas, era conduzida por seus próprios meios, agora o gado transportado por trem era mais rápido e barato, o que favorecia a concorrência.

No primeiro momento não restavam alternativas aos Madureira e à Dona Clara do que conviver com o Mercado de Cascadura. Esta situação se modifica entre 1859 e 1861, quando, para o atendimento do transporte de explosivos fabricados no Instituto Pirotécnico do Exército, então instalado desde 1852 no local do antigo Forte de N. Sr.^a da Glória, a E. F. D. Pedro II até ele estende um ramal iniciado mais à frente da Estação de Cascadura. Neste ramal, de pouca frequência de tráfego para o Instituto, a família Madureira obteve da ferrovia que em seu ponto inicial fossem parados vagões, onde eles embarcavam suas cargas, no que eram também acompanhados por Dona Clara. Este local passaria a ser conhecido pelos ferroviários como Parada do Madureira. Pouco mais tarde, Clara, por sua influ-

ência, consegue deste ramal uma variante em curva para suas terras, no qual, para sanar problema de tráfego de locomotiva a ré até a rotatória de Cascadura, a ferrovia a completou com uma grande curva aberta até o reencontro com a linha-tronco, formando o já então chamado Ramal de D. Clara. Para as paradas do Madureira e Dona Clara, e retornando aos praticantes de Campinho, gradativamente os produtores da baixada de Irajá passam a levar as suas mercadorias. Extinguia-se a atividade comercial de Campinho com a sua subdivisão em dois novos polos.

Desde 1850, com a promulgação da Lei de Terras que permitia a posseiros a compra de pequenos lotes e facilitava a divisão das grandes fazendas, ocorria uma maior ocupação da região suburbana, particularmente proporcionada pelos novos caminhos de ferro que se criavam, os quais, em uma relação de interdependência se ampliaram. Inaugurado em 1861 o serviço de trens de passageiros entre a Corte e Cascadura, já em 1870 a E. F. D. Pedro II duplicava os trilhos neste trecho, incluindo no serviço mais dois trens diários. Em 1875 esta duplicação alcançava Deodoro e neste mesmo ano, entre Cascadura e Campinho, inaugurava-se o primeiro trecho da linha de bonde de burro para Jacarepaguá. Em 1878 chegavam a Santa Cruz os trens da E. F. D. Pedro II e em 1881 os bondes de burro alcançavam a Porta D'água na Freguesia de Jacarepaguá. No curso desse crescimento, em 1883, cortando a baixada de Irajá inaugurava-se o tráfego de trens da Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

Destino do gado negociado na Parada do Madureira, o matadouro na atual Praça da Bandeira, ali licenciado em 1853, é, em 1881, substituído por dois outros, um em Santa Cruz, este acessado pela E. F. D. Pedro II e recebendo ramal de serviço em 1884, outro na Penha e servido, a partir de 1890, por ramal da E. F. Rio d'Ouro, que, de Vicente de Carvalho, chegava ao Porto de Maria Angu. Com esta nova disposição de matadouros, o gado toma novo destino afetando o polo da Parada do Madureira, já então favorecido por hortifrutigranjeiros produzidos pelos primeiros emigrantes portugueses, em terras decorrentes de sucessivos fracionamentos das fazendas do Campinho e Portela, enquanto Cascadura tinha por mercado as produções da baixada de Jacarepaguá, que por bonde ali chegavam. Nos anos finais do século, a praça de Madureira tinha ainda como negócio o capim e o carvão, o primeiro produzido na região do Sapé no Rio das Pedras entre Turiaçu e Barros Filho, e o segundo nas encostas da serra da Misericórdia, por emigrantes italianos, que ali implantaram a técnica de balão com alta produtividade e qualidade. No sentido inverso e para a distribuição local, a Madureira passa a ser trazida a carne verde de Santa Cruz, o que mais tarde daria origem a um frigorífico no extremo da curva do Ramal de Dona Clara. Nesta mesma ocasião, a já então Estrada de Ferro Central do Brasil, com maior foco no transporte suburbano de passageiro, em 1890 inaugurava a Estação de Madureira, esta no curso da linha-tronco e que iria dar nome ao bairro crescente ao seu redor. Logo a seguir, em 1897 seria inaugurada a Estação de Dona Clara,

esta dentro do ramal e que teria vida operacional efêmera, sendo extinta em menos de 40 anos.

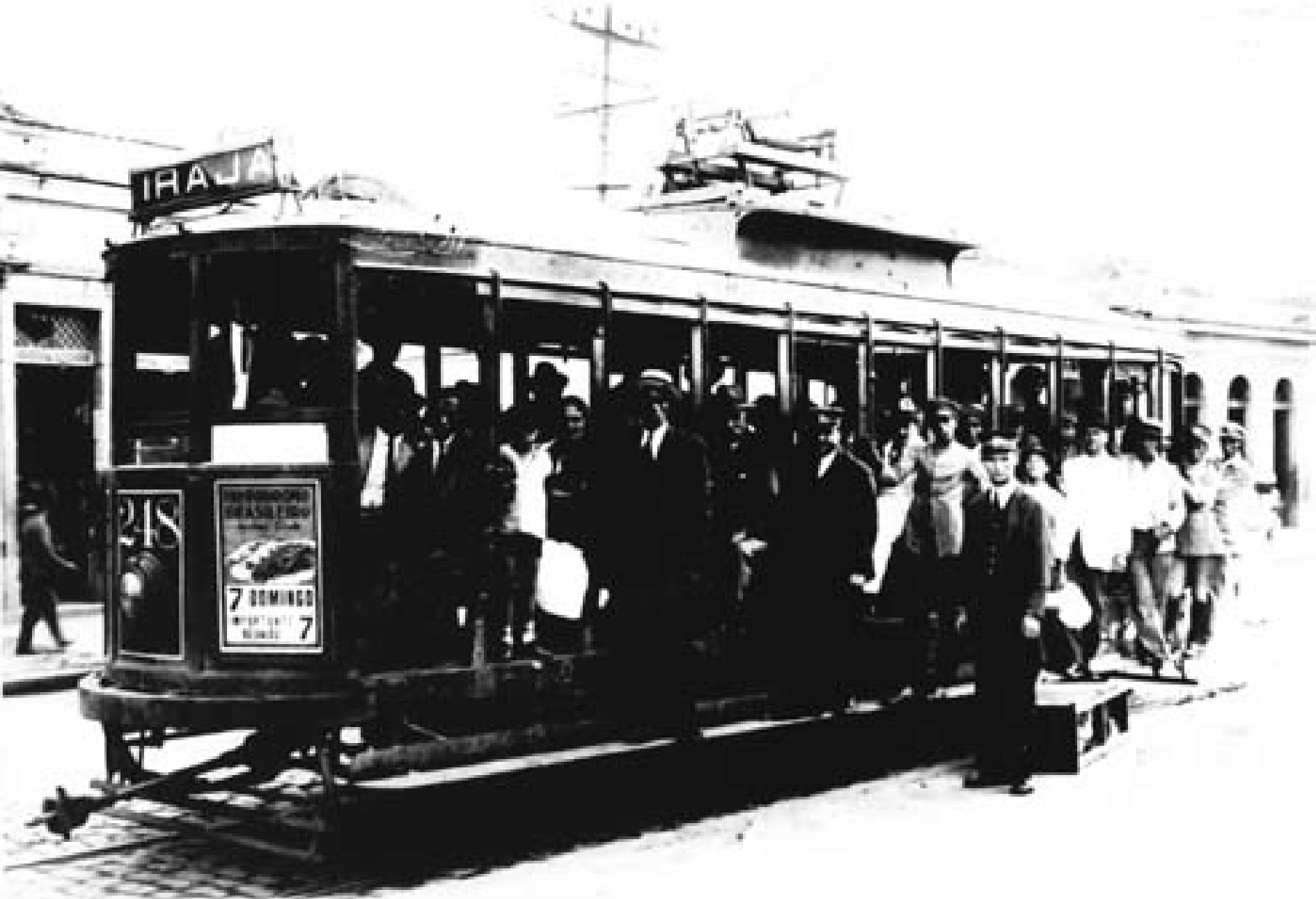
Fruto da expansão dos caminhos de ferro, ainda neste final de século, em concorrência à E. F. Central do Brasil, em destino ao Vale do Paraíba e com sua linha a ela paralela, é construída a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, entrando em operação a partir 1893. Em seu percurso e no ponto deste mais próximo da Estação de Madureira, são inauguradas as pequenas paradas de Inharajá e Eduardo Araújo,³¹ esta última em razão do interesse do comerciante de mesmo nome que, tendo conseguido a implantação de uma só plataforma em suas terras, além do embarque da sua própria produção, para lá atrai parte da oferta de produtores da região do costado da serra da Misericórdia entre Cavalcante e Inhaúma. Com o mesmo objetivo de obter convergência de produtores e de polarizar este segmento territorial de Inhaúma, e atraindo parte das antes direcionadas para Madureira e Dona Clara, a parada de Inharajá, depois Estação de Magno,³² também receberia parte da produção da baixada de Irajá, derivando destes objetivos a sua exótica primeira denominação. Por ela, do mesmo modo, passa a ser desembarcado o gado destinado ao Matadouro da Penha, oriundo este do Vale do Paraíba. Para as duas desviam-se ainda produtores que antes tinham por destino o Mercado de Cascadura, nascendo entre elas o embrião de um novo polo comercial que, já na primeira metade do século seguinte, se transformaria no Mercado de Madureira.

Bonde da linha Madureira-Penha trafegando pela Estrada
Marechal Rangel, atual Avenida Ministro Edgar Romero, em 1955



Bonde de burro da Linha Circular Suburbana de Tramways que circulava no trajeto de Madureira e Irajá, em 31 de março de 1926





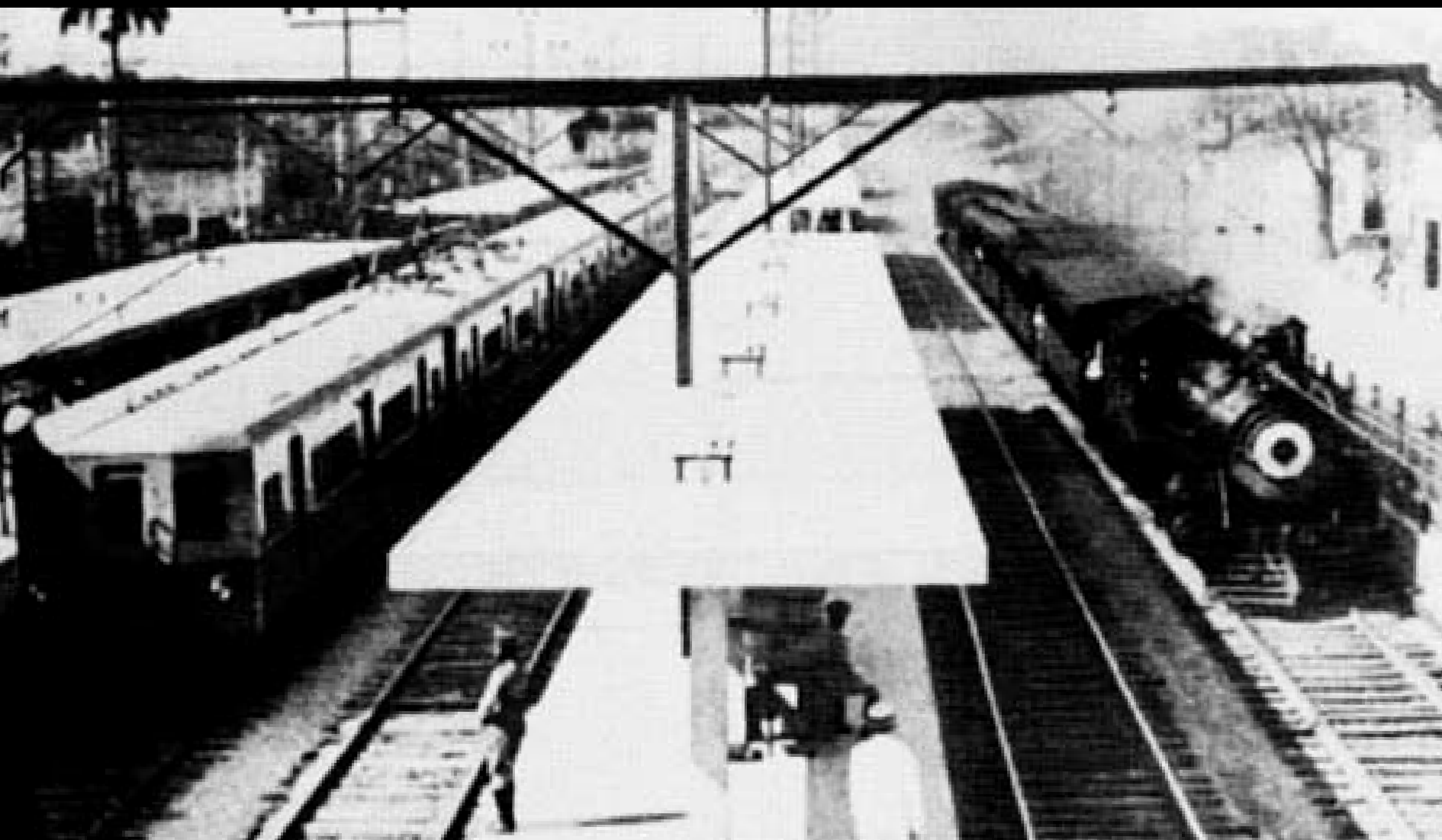
Bonde da linha Madureira-Irajá logo após a eletrificação em 1928



Plataforma da Estação de Madureira,
Linha do Centro da E. F. Central do
Brasil, em 2 de setembro de 1909



Ponte de pedestres da Estação de Madureira em 1940. À frente, lotações da linha Madureira - Irajá



Em 1936, trem a vapor circulando pela Estação de Madureira, por onde também circula outro trem elétrico do serviço suburbano



X. *O Caminho da Eletricidade*

Ao iniciar-se o século XX, a população do Rio de Janeiro aceleradamente crescia, passando dos 522 mil habitantes em 1890, para 687 mil em 1900, 730 mil em 1904, fechando a primeira década com 910 mil. Favorecido o mais fácil acesso às baixadas pelos caminhos de ferro, estas representam a maior parcela deste crescimento demográfico e, entre elas, a baixada de Irajá apresenta a mais alta taxa da Cidade, alcançando, ao final da segunda década, a impressionante marca de 263% em relação a 1906.³³ Com o crescente aumento populacional, a demanda ao mercado de alimentos e utilidades provoca um acentuado desequilíbrio que, se, de um lado, favorece ao comércio, por outro lado, pela intensa ocupação habitacional das áreas produtivas nos já então chamados subúrbios, provoca o seu suprimento por fornecedores cada vez mais distantes, acrescido que os próprios subúrbios, antes produtores, passam agora à condição de grandes consumidores.

O século começou com crise no abastecimento da área central, decorrente de três incêndios que, em abril, maio e julho de 1899, praticamente destroem o Mercado da Candelária, afetando particularmente o varejo de alimentos. Como ação de tratamento emergencial deste quadro, o então prefeito interino do Distrito Federal, Honório Gurgel,

adota a política de maior liberalidade do comércio em feiras e ambulantes, o que, para seu suprimento, quebrando a intermediação em grandes lotes, favorece as pequenas compras de atacado. Este fato logo se refletiria no comércio do já dividido Campinho, onde os arrematadores, afastando-se de Cascadura, Madureira e Dona Clara, voltam-se mais para a nova e pequena praça entre Inharajá e Eduardo Araújo, marginal da ainda independente E. F. Melhoramentos do Brasil, com os mais baixos preços de frete.³⁴

O crescente aumento populacional, além da crise na alimentação, se reflete também em outros aspectos como na saúde, transporte e serviços. O governo do prefeito Pereira Passos, entre 1902 e 1906, além de extensas intervenções urbanas que deram à Cidade uma nova estrutura, promove obras e ações que virão desenvolver o seu comércio. Depois de proibir as feiras livres, em razão do nível de sujeira que então provocavam, a seguir torna a liberá-las, porém com novos regulamentos, dando-lhes as feições que hoje conhecemos;³⁵ constrói novas estruturas no Cais Pharoux, e junto a ele inicia a construção do Mercado Municipal³⁶ que, substituindo o antigo Mercado da Candelária, seria inaugurado em 1907; promove a instalação, em diversos pontos da Cidade, de mercados varejistas e, sem construções, libera várias áreas de livres mercados, entre essas o campo entre

as paradas de Eduardo Araújo e Inharajá, da já então Linha Auxiliar da EFCB, local onde é estabelecida uma feira, o que dará motivo para que, na década seguinte e com algumas melhorias, fosse nele oficializado um mercado.

No mesmo sentido, o Governo federal, em paralelo à extensa campanha de saúde pública que irá livrar a Cidade das constantes epidemias, promove outros atos que irão favorecer o abastecimento, transporte e energia da Capital Federal: inicia a construção do atual Porto do Rio, completada ao final da década;³⁷ promove a expansão dos transportes ferroviários; mantendo a política de emigração estrangeira, junto ao Governo de Portugal, estimula a vinda para o Rio de Janeiro de portugueses ilhéus; concede à The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd. a geração e distribuição de energia elétrica para iluminação, serviços e indústrias do Rio de Janeiro.

Com a construção do novo porto na atual Avenida Rodrigues Alves e, no mesmo momento em que era aberta a Avenida Rio Branco e remodelada a Praça Mauá, com o alargamento da então Rua da Prainha, em razão da sua proximidade ao novo centro de movimentação de mercadoria, desenvolve-se o grande polo de comércio de atacado que seria conhecido como o da Rua Acre, este em particular distribuidor de produtos importados para a Cidade, em especial

os genericamente classificados como “secos e molhados”. Em paralelo a este, no novo Mercado Municipal da Praça XV, forma-se a rede distribuidora da área central, nele sendo particularmente comercializados peixes, carnes, frutas, legumes, hortaliças e as chamadas “quinquilharias”.³⁸ Além de neste mercado, o varejo retalhista processava-se também em pequenos mercados que não eram mais que feiras livres.

Tendo como principal fator a progressiva eletrificação das linhas de bondes, mesmo já bastante reduzida a demanda, o capim ainda era produto de larga procura, sendo a sua comercialização centrada no Largo do Capim (Praça Osório), hoje desaparecido sob as pistas da Avenida Presidente Vargas. Para todas essas praças, concorriam produtos oriundos de Cascadura e da nascente Madureira, seja para o consumo interno ou à exportação. Em sentido contrário, a população dos subúrbios passa à condição de maior consumidora de produtos fornecidos pelos mercados do centro, sendo estes, através do Mercado de Madureira, redistribuídos para a venda a varejo nas feiras livres que ali começavam a numericamente se ampliar.

Na região de Irajá, como consequência direta do crescimento da demanda do comércio, em 1903 é constituída a empresa Linha Circular Suburbana de Tramways para a exploração da linha de bonde de burro entre Madureira e Irajá. Com

diversos percalços em sua operacionalização, em 1909 fazia ela o transporte de passageiros e mercadorias do Largo da Freguesia de Irajá, cruzando sobre a linha de trens em Magno, em direção ao já chamado Largo de Madureira. Desta linha de bondes de burro se servirão muitos lavradores para o transporte de seus produtos para a venda no futuro Mercado de Madureira. Entretanto, o serviço era irregular, com constantes descarrilamentos e quebras de horário, o que acarretou a falta de confiança dos irajaenses de que, transportando pelos bondes, fosse possível chegar a tempo das melhores negociações, fato que em muito reduziu a importância deste transporte no desenvolvimento inicial do comércio de Madureira.

Em 30 de julho de 1907, a Light, entrando em operação com a subestação provisória de Frei Caneca, inaugura serviço de distribuição de energia elétrica à Cidade e, logo após, em 22 de janeiro de 1908, inaugura a Usina Hidrelétrica de Fonte, localizada acima de Nova Iguaçu, e com essa a subestação de Cascadura, consolidando definitivamente a eletrificação do Rio de Janeiro. Este último evento irá figurar entre os mais decisivos na formação do Mercado de Madureira. Ligando Fontes a Cascadura, entre elas a Light constrói um extenso corredor de transmissão

elétrica, onde torres, não tão altas como as atuais, sustentavam quatro linhas de alta tensão. Nesse corredor, de 90 metros de largura, nas terras planas paralelas à Linha Auxiliar entre as estações de Costa Barros e Magno, e desta à subestação de Cascadura, não podendo nelas existir árvores altas e, devido aos riscos de queda de fios de alta voltagem, serem elas perigosas para a ocupação residencial e industrial, entre suas torres, a Light, em regime de comodato, distribui lote de terra a lavradores portugueses, em sua maioria oriundos das ilhas da Madeira e Açores. Nessas terras, sob o “caminho da eletricidade”, esses emigrantes plantam cerca de cinco quilômetros de hortas de verduras, legumes e ervas místicas.

A demanda por forragem para os animais havia colocado o cultivo de capim como mais lucrativo que o de legumes e verduras. Sem os muitos cuidados das hortas e sem a necessidade de chegarem tenros ao centro consumidor, muitos produtores de Irajá e Jacarepaguá, optando pelo seu cultivo, tinham abandonado as hortas de verduras, provocando uma escassez desses produtos frescos nos mercados do Centro. As verduras cultivadas nas hortas sob as linhas da Light, levadas pelos lavradores ao mercado livre junto à Estação de Magno, e por trem chegando



Mercado de Madureira em 1948.
Ao fundo as torres da Light e,
mais à frente, entre os prédios o
Bar dos Lavradores

ao Centro em ótimas condições de consumo, atraem para este polo a maior procura, trazendo também a este maior oferta e compra de outros produtos como legumes, frutas e utensílios.

Na progressão da crescente ocupação urbana, ao longo da malha de ferrovia e de ferro-carril, estendendo-se inicialmente ao longo das velhas estradas e caminho, torna-se rendosa a repartição de fazendas e sítios em pequenos lotes residenciais. Nos primeiros anos do século XX, na região de Cascadura e Madureira, os entornos das fazendas estão ocupados de residências, comércios e serviços, dando forma de vias urbanas aos caminhos e trilhas das antigas Portela e Campinho. Na antiga Estrada de Irajá, já então Marechal Rangel, entre o cruzamento ferroviário em frente da Estação de Madureira e o início da Estrada do Portela, com a maior largura desse trecho conhecida como Largo do Madureira, iniciava-se o desenvolvimento de um comércio lojista em complemento ao em curso junto ao de Magno.³⁹

No grande comércio oriundo do século anterior, desaparecem os currais das herdeiras de Lourenço Madureira que, possivelmente, já haviam transferidos seus negócios para terceiros, e o grupo de Dona Clara também se

afastava de sua linha de comércio,⁴⁰ deixando assim as atividades deste polo restritas as de carne verde. Com o fechamento do Instituto Pirotécnico, o ramal ferroviário em ligação a ele é praticamente desativado. A Estação de Madureira passa a ter maior atividade no transporte de passageiro e a de Dona Clara entra em processo de gradual extinção, dando ambas o lugar de maior atividade comercial à Estação de Magno.⁴¹ Na Linha Auxiliar, Engenheiro Leal, substituindo Eduardo Costa como polo de comércio dos produtos do costado da serra da Misericórdia, se manteria com poucos despachos, estes ainda mais voltados ao capim e ao carvão.

Em parêntese a uma estação ferroviária mais bem estruturada e antiga, no Mercado de Cascadura, além da mais intensa comercialização de produtos da baixada de Jacarepaguá, gradualmente passando a distribuidor da praça da Rua Acre, torna-se ele mais voltado ao comércio de secos e molhados. No outro lado, a feira em Magno, mais forte fornecedor de hortaliças e legumes, forma uma linha de correspondência ao Mercado Municipal da Praça XV, a ele enviando a produção do “caminho da eletricidade”, e dele recebendo, para a distribuição suburbana, os produtos ali não existentes, em particular o peixe.

Uma das chácaras de cultivo de plantas medicinais existente no Caminho da Eletricidade e as torres de transmissão - 2009





XI. O Mercado de Madureira

Na segunda década do século XX, alcançando a Cidade do Rio de Janeiro o seu primeiro milhão de habitantes, entre os subúrbios cariocas, Madureira ainda não figurava em mapas oficiais como tal e, em suas cercanias, em terras antes agrícolas e já em posse de novos proprietários,⁴² formam-se as principais vias urbanas hoje existentes, subdividindo-se a baixada de Irajá em vários bairros.⁴³ Em razão de sua densidade populacional, por ação do cardeal Arcoverde, em 1915 a Paróquia de São Luís Gonzaga de Madureira⁴⁴ é separada da de N. Sr.^a da Apresentação de Irajá, fato que, ao final da década, iria colaborar na definição oficial do bairro.

Nos meios de transporte, a E. F. Central do Brasil, pelo seu ramal de Santa Cruz, estendia suas linhas até a região de Mangaratiba e, com a inauguração de diversas estações na Linha Auxiliar, intensificando a ligação das áreas urbanas a produtores mais distantes, gradativamente promoveria a substituição dos fornecedores extintos pelos loteamentos. Com a encampação dos serviços de bondes pela Light, esta estende a linha deste transporte até Cascadura, e pouco depois até Madureira, na qual, além de carris de passageiros, disponibiliza veículos cargueiros que intensificam o transporte de mercadorias

entre os mercados locais e o comércio da Praça XV e Rua Acre. De igual forma, eletrificando as linhas para Jacarepaguá e remanejando para a de Irajá alguns veículos de tração animal de linhas já eletrificadas, proporciona melhor tráfego entre os produtores destas localidades e os centros de comércio de Cascadura e Madureira. Em paralelo, por força da ação do quadro político que desponta nos subúrbios,⁴⁵ a Prefeitura do Distrito Federal promove o alinhamento e pavimentação das principais estradas de acesso a esses mercados, o que facilita o tráfego de carroças e de caminhões, particularmente ao longo das hortas sob as torres da Light, pela qual em maior quantidade chegam hortaliças às bancas próximas à Estação de Magno, onde por seus lavradores são elas entregues a prepostos que as comercializam.

Ao início de 1914, em nova intervenção do Governo municipal no sistema de abastecimento da Cidade, o prefeito Bento Ribeiro promove a concessão de pequenos mercados varejistas em vários bairros. Para o abastecimento desses varejos, em local atualmente sob as pistas de acesso do Viaduto Negrão de Lima, a Prefeitura, cercando o terreno e abrindo alamedas para a instalação de barracas permanentes, oficialmente cria o Mercado de Madureira.⁴⁶

**Final de tarde
no Mercado de
Madureira na
década de 1950**

Em decorrência da Primeira Guerra Mundial, iniciada em 1914, ocorrem graves problemas no abastecimento, levando a que, em 1916, o prefeito Azevedo Sodré autorizasse o funcionamento de feiras ou mercados livres em dias de semana previamente designados, sendo estes estimulados e abastecidos com a intervenção governamental por meio do programa de Fomento Agrícola, o que em muito trouxe benefícios aos lavradores que no Mercado de Madureira negociavam os seus produtos. Neste mesmo ano surge a necessidade da E. F. Central do Brasil proceder à duplicação da sua Linha Auxiliar, o que no trecho da Estação de Magno obrigou o remanejamento de torres e linhas de transmissão da Light, colocando em risco de desastre o espaço do Mercado de Madureira. Para a solução do problema então criado, a Prefeitura do Distrito Federal transfere o Mercado de Madureira para o então campo livre existente no lado oposto da linha férrea, entre esta e o entroncamento da Estrada do Portela com a Estrada Marechal Rangel, para qual faz frente.⁴⁷ Neste local permanecerá o Mercado de Madureira por quase 50 anos.





Estacionamento de carroças de lavradores no Mercado de Madureira – 1930





XII. Primeira Reforma

Na década de 20 do século passado, agitados por crises políticas e econômicas, várias iniciativas dos Governos federal e municipal vieram provocar modificações no quadro do comércio na região de Madureira. Decorrente da Primeira Grande Guerra, a dificuldade de suprimento de carvão para a movimentação de máquinas a vapor levou a adoção de um plano de eletrificação das ferrovias, em particular da E. F. Central do Brasil.⁴⁸ Nesta ocasião ainda era o trem o principal meio de transporte da população suburbana, mas, com a dificuldade de carvão gerando a redução da sua oferta, proporcionou o crescimento do sistema de bondes no subúrbio carioca. Paralelamente, oriundo dos Estados Unidos e longe do conturbado cenário da Europa, o seguro abastecimento de derivados de petróleo favoreceria o crescimento do transporte rodoviário, incentivado pelos Governos com melhorias e aumento das vias urbanas e estradas de rodagens.

Já ao final da década de 10, comerciantes que tinham bancas na periferia do mercado em Cascadura se haviam transferido para o de Madureira, muitos deles expulsos da área da atual praça N. Sr.^a do Amparo, onde a Prefeitura do Distrito Federal instalou um seu depósito de animais e carros da limpeza urbana. Extinto o comércio junto às estações de

Madureira e Dona Clara, também seus antigos comerciantes agora se estabeleciam junto à Estação de Magno, fazendo com que as dimensões do mercado, estabelecidas em 1916, se tornassem insuficientes ao assentamento de todos, provocando o ressurgimento no local de uma feira desordenada e sem o controle municipal. Com a troca de bitola da Linha Auxiliar, que condenou as estações de Eduardo Araújo e Engenheiro Leal, em 1922 a E. F. Central do Brasil inaugurava, mais próxima ao fundo do mercado, a nova Estação de Engenheiro Leal que, desafogando Magno, favoreceria também o crescimento do Mercado de Madureira.

Em 1928, tendo marco zero no largo do Campinho e como trecho inicial a Estrada Intendente Magalhães, foi inaugurada a primeira Rodovia Rio-São Paulo. Para acesso a esta, e em razão da futura eletrificação da E. F. Central do Brasil, foi iniciada a obra de construção do Viaduto de Cascadura que, tendo a sua rampa em frente ao armazém da estação, condena à extinção o mercado em Cascadura.⁴⁹ Em decorrência, lavradores e produtores de Jacarepaguá que nesse mercado tinham suas bancas, adquirido um terreno na nova rodovia próximo ao largo do Campinho, ofereceram o mesmo à Prefeitura do Distrito Federal para nele construir um novo mercado.⁵⁰ Este, porém, distante de estação ferroviária, não atendia as necessidades dos

Construção do pavilhão central
do Mercado de Madureira
*Em junho de 1929 era essa a
colméia de trabalhadores que se
achavam entregues a construção
do Mercado de Madureira*
(texto original da Prefeitura do
Distrito Federal)



maiores comerciantes de secos e molhados que optaram por transferir seus negócios para o Mercado de Madureira. Em 1929, identificando o grau de desenvolvimento do comércio junto à Estação de Magno, o prefeito Antônio Prado Júnior manda construir na área central do mercado um grande pavilhão de boxes, formando o que, em sua mensagem à Câmara dos Deputados, afirmava que:

O futuro Mercado de Madureira, prestes a ser inaugurado, será dotado dos melhores requisitos, constituindo um tipo modelo, a servir de paradigma, quer para a melhoria e aperfeiçoamento dos demais já existentes, quer para orientar a construção de futuros mercados.

Com obras complementares como o melhor calçamento das alamedas internas, mureta e a colocação a sua frente de um desvio das linhas de bonde, nessas novas instalações e com a maior presença do comércio atacadista de grãos, nos anos seguintes o Mercado de Madureira se transformaria no maior centro de distribuição de alimentos do subúrbio. A sua frente e em seu entorno, surgem lojas de comércio complementar e de apoio a sua atividade, como o que poucos anos mais tarde seria o Bar dos Lavradores.

O Mercado de Madureira

*Nem só [é] o ganha pão dos lavradores, a
delícia dos barraqueiros, o desafo das
multidões que o fizeram. Ele é sobre tudo
uma das mais alegres tradições da cidade*

Rio Ilustrado – 1937





XIII *Anos Decisivos*

Período marcado por grandes mudanças na ordem política e social brasileira, foram os anos de 1930 decisivos para a solidificação do Mercado de Madureira como principal centro de abastecimento do subúrbio carioca e destacado fornecedor para mercados do Centro e Zona Sul. Com as mudanças econômicas do novo Governo que se implantava, verifica-se expressivo desenvolvimento industrial no Rio de Janeiro, o que concorreu para o adensamento urbano nos subúrbios. Novos loteamentos nos bairros da Central e Leopoldina, eliminando as poucas propriedades agrícolas ainda remanescentes, acentuam ainda mais o crescimento populacional local, tornando insuficiente o comércio porta a porta até então existente, com o qual era feito o suprimento diário de carnes, leite, legumes e verdura. Em decorrência dessa nova realidade, ampliam-se por todo o subúrbio as quitandas e pequenos armazéns a varejo que, principalmente, têm no Mercado de Madureira o mais importante centro fornecedor por atacado.

Extinta a produção agrícola na baixada de Irajá, no Mercado de Madureira é ela substituída por produtos do interior fluminense. Entretanto, seja pela distância, característica topográfica e a menor oferta de transporte, refratária à evolução urbana, e devido ainda à escassa população, na baixada de Jacarepaguá perdura a condição de vida e pro-

dução rurais, pela qual seria então tratada como *O Sertão Carioca*. Pelos mesmos motivos, assim também se igualava a baixada de Santa Cruz–Campo Grande, onde, em substituição à pecuária (gado), predominava a produção de cítricos. Mesmo com a existência de um novo mercado de produtores em Campinho, era o Mercado de Madureira o grande distribuidor da produção dessas regiões.

Concluída a eletrificação dos serviços de bondes em 1928, com dois troncos de linhas iniciadas junto ao Mercado de Madureira,⁵¹ por cargueiros, misto e até mesmo por carros de passageiros, tinham os varejistas de bairro e consumidores finais, a preço módico e de fácil acesso, o transporte das mercadorias ali compradas. A este transporte, contando com maior facilidade na aquisição de caminhões e de vias pavimentadas, soma-se o aumento do transporte rodoviário com o surgimento de transportadores autônomos, estabelecendo uma malha de distribuição a pequenos varejistas. Mesmo assim, pelos lavradores estabelecidos ao longo do corredor das torres da Light e de Jacarepaguá, na condução de seus produtos para o Mercado de Madureira predomina ainda o transporte por carroças e tropas de burro.

Já ruidoso centro comercial, no pavilhão central do mercado, migradas do extinto mercado em Cascadura, estabelecem-se lojas de atacado e varejo de cereais, conservas,



Inauguração das ampliações do Mercado de Madureira em 1949 – À esquerda, em primeiro plano o então prefeito do Distrito Federal Ângelo Mendes de Morais

latarias e importados, e nas alamedas laterais, em bancas de madeira, a venda de legumes e frutas. Para o fundo, também em bancas, são presentes os lavradores e prepostos na venda de hortaliças, em sua quase totalidade oriundas das hortas que, sob as torres da Light, se estendiam de Madureira a Costa Barros. Também ao fundo passa a estar presente a venda de peixe e, nos boxes, a de laticínios. Na frente do mercado, para a então Estrada Marechal Rangel, na larga via entre a Estação de Magno, Estrada do Portela e Rua Carvalho de Souza, além de uma parada para bondes, estacionavam caminhões, carroças e animais, dando a esta praça intensa movimentação de carga e descarga. As car-

roças de lavradores e que mais tempo permaneciam junto ao mercado eram estacionadas ao seu fundo, em campo de terra batida localizado no espaço abaixo do atual viaduto Negrão de Lima, entre a via férrea e a Rua Carvalho de Souza, seu acesso.

A crescente demanda de comerciantes e mercadorias e o pouco espaço para as instalações de venda davam ao Mercado de Madureira um aspecto de desordem controlada. Sendo os produtos que ali chegavam acondicionados em jacás, cestos e caixotes, estes eram empilhados ao longo dos corredores, onde o grande tráfego de pessoas e carros de mão, popularmente apelidados de burro sem rabo, for-

A comerciante “Maria Gorda”, famosa figura do Mercado de Madureira nos anos de 1930. Vendedora de frutas, não possuía banca e expunha suas mercadorias empilhadas sobre uma lona (foto ao lado). Sempre pronta a fornecer trocados a seus vizinhos, os grandes bolsos de seu avental decaíam ao peso das moedas. Sua alegria emocionou os repórteres da revista *Rio Ilustrado* que a entrevistaram em 1937, conforme destaca Agostinho Rodrigues em seu site “Meu Irajá” (em [agrocon.sites.uol.com.br / Agricultura e Comércio / Mercado de Madureira](http://agrocon.sites.uol.com.br/Agricultura_e_Comercio/Mercado_de_Madureira) – 2004)



mavam um intenso burburinho, mistura de falas, pregões e gritos, a intervalos acrescido pelo apito das locomotivas a vapor que, ao lado e atravessando a passagem de nível, saíam ou chegavam à Estação de Magno. Aproveitando-se da ainda não existente fiscalização, entre a multidão já estavam presentes camelôs, ambulantes e com suas mercadorias aos braços e mãos, vendendo utensílios, bijuterias e até pequenos animais como micos, periquitos, papagaios e passarinhos. A todas essas particularidades somava-se um peculiar odor de verdura fresca, marcante característica que, como as demais persistindo até sua total transferência para a atual instalação, ainda é lembrança de antigos comerciantes e clientes do primeiro Mercado de Madureira.

Dos antigos centros de comércio de Campinho, Cascadura e Madureira, na região apenas o Mercado de Madureira

viria a manter sua existência. Em 1930 a E. F. Central do Brasil extinguiu a Estação Dona Clara e com ela desaparecendo o polo ali existente, ainda de alguma expressão até os anos 20. Do seu ramal, persistirá apenas um frigorífico que também encerrará suas atividades ao meio da década de 60. Com o término do Mercado de Cascadura pela construção do viaduto, o seu substituto em Campinho não logrará sobreviver, pois os maiores comerciantes optaram por se transferir para o Mercado de Madureira.

Na Estação de Madureira, antigo polo da Parada do Madureira e desde o final do século anterior direcionada ao transporte de passageiro, com o término do comércio atacadista, poucos despachos de mercadoria são realizados e os ainda existentes, mais das vezes destinados ou oriundos do Ramal de Santa Cruz, visam ao Mercado de Magno.

**Compras de Natal no
comércio lojista da Avenida
Ministro Edgar Romero –
Madureira – 1972**



Entretanto, após a eletrificação dos trens suburbanos em 1937, consequente ao crescente volume de passageiros e ao de compradores circulantes no Mercado de Madureira, entre esta e Magno, pela Estrada Marechal Rangel e adjacentes, desenvolve-se amplo comércio lojista que, complementando o de alimentos já estabelecido, chegará aos anos de 1970 na condição de segundo maior polo comercial da Cidade do Rio de Janeiro.

Ainda na década de 30 seria formado o esboço de três outros ícones que, com o Mercadão, viriam a dar especial destaque ao Bairro de Madureira. Fundado em 1914, em 1933 o Fidalgo Madureira Atlético Clube, unificado ao Magno Futebol Clube, formava o Madureira Atlético Clube que, em 1939, disputando o Campeonato Carioca, seria campeão do seu Torneio Início. Resultante da fusão de blo-

cos carnavalescos já existentes em 1920, em 1935 a Vai Como Pode é vencedora do primeiro desfile oficial de escolas de samba, para ainda neste mesmo ano receber a denominação de Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela. Ao final dessa mesma década, também estaria participante do desfile oficial de escolas de samba a Prazer da Serrinha, agremiação que viria, em 1947, dar origem ao Grêmio Recreativo Escola de Samba Império Serrano. Estas instituições desde então teriam especial ligação à história do Mercado de Madureira, sendo ele constante ponto de reunião de sambistas e torcedores. Em relação à Portela, cabe lembrar que já em 1939, quando ainda era livre o jogo no Brasil, à porta do Mercado de Madureira tinha sua primeira banca de bicho o Natalino José do Nascimento, o Natal, que se tornou o mais expressivo de seus patronos.



XIV. *Segunda Reforma*

Ao se iniciar a quinta década do século XX, a população da Cidade do Rio de Janeiro alcança a marca de 1.750.000 habitantes, e mais de 60% estava localizada no subúrbio.⁵² Para suprir o abastecimento a esta população, a Cidade conta então com três destacados centros de distribuição: Rua Acre, Mercado Municipal da Praça XV e Mercado de Madureira. Nos cinco primeiros anos da década, por efeito da Segunda Guerra Mundial na Europa e o consequente envolvimento do Brasil, o Governo federal estabeleceu um programa de racionamento de fontes de energia e de alguns gêneros alimentícios.⁵³ Em energia, nos transportes, a escassez de derivados de petróleo determinava a necessidade do uso de gás de carvão (gasogênio), o que também possuía níveis de racionamento, em razão da prioridade deste para o transporte ferroviário, também afetado pela falta de carvão mineral importado, determinando que neste período fosse o sistema de bondes o único economicamente acessível ao transporte interno de cargas. Por seu turno, o programa de racionamento de alimentos forçava maior relação de intercâmbio entre os centros distribuidores, para suprir a natural substituição dos itens de importação externa e interna por artigos de produção local. Nesse quadro, dispendo entre si de boa malha de transporte

por bondes e a diversificação entre eles, desenvolveu-se o intercâmbio dos três centros distribuidores. A Rua Acre distribuía itens de transporte por navio, mais barato por tonelagem/meio; o Mercado da Praça XV, além de peixes, produtos diversos de regiões acessadas pela baía de Guanabara. Cabia, então, ao Mercado de Madureira o recebimento de hortaliças, produzidas em larga escala ao longo das torres da Light, legumes e frutas, de Jacarepaguá e baixada de Campo Grande/Santa Cruz, todos ainda tradicionalmente para lá levados em carroças e tropas de burro. Enquanto as carnes de abates estavam por conta de grandes frigoríficos, os pequenos animais, muitos deles de criações caseiras, eram também comercializados pelo Mercado de Madureira.

A movimentação de produtos entre o Mercado de Madureira, Praça XV e Rua Acre proporciona a oportunidade a que maiores comerciantes destas praças venham alcançar nova dimensão em seus negócios. Assim, já na metade da década de 40 eram vários os comerciantes do Mercado de Madureira que também possuíam estabelecimentos na Rua Acre e no Mercado Municipal da Praça XV, no que foram imitados por negociantes destes que também abriram estabelecimentos no de Madureira. Neste intercâmbio, com maior presença de fortes comerciantes de atacado, o

Mercado de Madureira passa a ter acentuada a sua condição de grande entreposto.

Durante os anos finais da Segunda Guerra e um ano após, o sistema de racionamento de alguns itens de alimentação estabelecia que, tanto no atacado como no varejo, esses fossem vendidos em estabelecimentos credenciados. No Mercado de Madureira, alguns comerciantes de ramos ligados aos gêneros em racionamento tinham este credenciamento para a distribuição e a venda a varejo. A população, por medo de falta ou demora na venda de bairro, nos momentos mais críticos corria ao Mercado de Madureira, provocando imensas filas. Muitas das vezes os bondes carregueiros e caminhões não chegavam a ser descarregados, procedendo-se à venda diretamente deles, e a simples chegada do transporte provocava corridas e tumultos que agitavam o espaço frontal do mercado entre Magno e Estrada da Portela, sendo em algumas ocasiões necessária a intervenção policial.⁵⁴

No pós-guerra, terminados os racionamentos e regularizado o abastecimento, o Mercado de Madureira alcançava um crescimento que, em muito, acentuava a desordem interna já existente desde a década de 30. Com a eletrificação da Linha Auxiliar em 1945, em razão do alargamento de via para ela necessária, esta, avançando sobre a lateral do Mercado de Madureira, provocou uma redução do seu espaço interno. Neste quadro, e atendendo à crescente importância deste centro distribuidor, em fins de 1948 coube ao então prefeito do Distrito Federal, general



Bonde bagageiro da linha Cascadura em transporte de mercadorias entre Madureira e Praça XV -1947

Mendes de Morais, promover as obras da segunda grande reforma do Mercado de Madureira. Inaugurada por este prefeito em 1949, consistia ela na construção de 26 novos boxes, uma área de recuperação de caixotes e, por iniciativa dos maiores comerciantes locais, a construção de um prédio de três pisos que, ocupando o espaço frontal do mercado, além de a ele servir como portal de entrada, nele estarem localizadas as dependências da administração e fiscalização do Município e as salas de escritórios dos grandes atacadistas. Entretanto, esta reforma não foi suficiente para atender ao crescimento das atividades no Mercado de Madureira e este, logo nos primeiros anos da década de 50, já apresentava as mesmas características de desordem antes existente.

Nesses anos, também o entorno do Mercado de Madureira é por ele influenciado e surgem, ao longo da Estrada Marechal Rangel, as primeiras lojas de eletrodoméstico e

outros ramos até então só disponíveis no Centro. Multiplicando-se também os cafés e bares, entre esses o histórico Café Haia, que, existente desde os anos de 1910, alcançava o esplendor que o marcaria até a metade dos anos 60. Neste espaço, desenvolve também o lazer e a cultura. Além do cine Beija-Flor, existente na Rua João Vicente e inaugurado em 1904 como cinema-mudo, notabilizam-se os cines Alfa e Coliseu, este último possuindo sala de projeção igualável aos cinemas da Cinelândia. Já contando com bom número de estabelecimentos de ensino, em 1947 era inaugurada a Escola Normal Carmela Dutra. Ganhando prestígio e reconhecimento, o carnaval de Madureira passa a ser marcado por grandes coretos e enorme frequência de foliões e espectadores. Dele, além de blocos locais e de bairros vizinhos, participam as escolas de samba Portela e Prazer da Serrinha. Em 1947, sediada no vizinho Vaz Lobo, a Prazer da Serrinha transforma-se no Grêmio Recreativo Escola de Samba Império Serrano.⁵⁵

Abrindo suas portas às três horas da manhã para a chegada dos lavradores que a ele traziam seus produtos, durante todo o dia o intenso movimento do Mercado de Madureira atraía para si os mais diversos grupos humanos. Enquanto condutores de transportes e carregadores marcavam a faina de carga e descarga de mercadorias, além dos comerciantes ali estabelecidos, junto aos clientes o frequente assédio de ambulantes estabelecia uma segunda linha de comércio. No largo a sua frente e a seu lado, nos pequenos restaurantes, pensões e bares, junto

aos trabalhadores deste se realizavam reuniões dos mais diversos assuntos. Em 1945, realizadas as primeiras eleições livres desde 1937, foi a frente do mercado destacada tribuna dos políticos candidatos. Nos fins de noite, eram frequentes as rodas de sambista que, aproveitando os bares ainda abertos aos trabalhadores do mercado, neles se reuniam em bate-papos e apresentação de suas composições. Próximo aos carnavais, eram essas reuniões também dedicadas às decisões quanto aos esquemas de desfile.

Grande destaque desta época, e que assim permaneceu até os anos 60, foi o bar de propriedade de Alexandre Joaquim Américo Duarte, conhecido como Bar dos Lavradores. Localizado em prédio à frente do Mercado de Madureira, mantendo-se aberto até muito tarde e acompanhando o horário de abertura do mercado, era ele assiduamente frequentado pelos lavradores, fornecedores e comerciantes que ali operavam. A par de sua atividade social específica, nele funcionava a troca de informações

Comerciantes do Mercado de Madureira





Mercado de Madureira – 1954. O crescimento provocou a falta de espaço para armazenamento, resultando no empilhamento de embalagens pelas alamedas. Sem eficiente serviço de apoio não há presteza na retirada de lixo

sobre preço, plantio, safra e comercialização, o que a ele dava a forma de uma pequena bolsa de negócios ligados ao Mercado de Madureira. Devido à aguda intuição de seu proprietário, além de natural local de comemorações, era o Bar dos Lavradores um ponto de aconselhamento e tomada de decisões, sendo também um banco de emergência, no qual a amizade de Alexandre estava sempre pronta a servir de financista ou fiador de opera-

ções financeiras, seja para negócios ou para solução de problemas pessoais.

Ainda no pós-guerra, com a intensificação do intercâmbio com Rua Acre e Praça XV, surge no Mercado de Madureira um grupo de destacados comerciantes de grande porte que, nos anos 1950, serão os principais responsáveis pela construção do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, hoje Mercado de Madureira.



xv. *Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro*

Iniciada a década de 50, mesmo com os benefícios da reforma de 1949, o Mercado de Madureira começava sofrer desgaste na sua capacidade operacional. Seu constante crescimento saturava o seu espaço interno, e o seu entorno tornava-se exíguo para as suas operações de carga e descarga, agravado pelo intenso crescimento urbano do bairro. Alcançando a condição de importante centro urbano, o bairro de Madureira apresentava crescente tráfego de veículos. Desde 1937, quando foi eletrificada a Linha Centro, definitivamente fechada a passagem de nível da Estrada Marechal Rangel para a Rua Domingo Lopes, todos os veículos que necessitassem atravessar esta linha férrea teriam que fazê-lo obrigatoriamente pelo Viaduto de Cascadura ou pelo de Bento Ribeiro. Em paralelo, com a também eletrificação da Linha Auxiliar em 1945, com o aumento do tráfego de trens urbanos e de extensos cargueiros de minério de ferro e carvão em ida e vinda ao porto do Rio de Janeiro, a passagem de nível junto à Estação de Magno era seguidamente interrompida, dificultando a ligação com o Centro de Madureira. Estas duas linhas de corte provocavam a existência de três áreas distintas para o mesmo bairro, o que em menor escala ainda perdura até nossos dias. Assim, tornava-se imperiosa a construção de um viaduto que interligasse estas partes.

Em igual situação estava também o Mercado Municipal da Praça XV, onde a degradação do espaço interno e a saturação do espaço de carga e descarga já vinha se acenando a partir da segunda metade dos anos 40. Na área central da Cidade, atingindo ela a marca de cerca de 2, 5 milhões de habitantes, crescia vertiginosamente o fluxo de veículos. Com a construção da Avenida Presidente Vargas, melhorado o tráfego de veículos entre a Zona Norte e o Centro, tornava-se necessário a melhora no de sentido do Centro para a Zona Sul. A solução seria a construção de uma via expressa sobre a Praça XV.

Na Rua Acre, o comércio atacado demandava espaço para armazenamento, o que não era disponível nas lojas ali existentes. Para suprir essa deficiência, grande parte dos comerciantes ali instalados possuía depósitos em outros locais, ou procediam a entrega das mercadorias vendidas diretamente da fonte produtiva. Para os compradores ainda tradicionais, principalmente os de grãos, não sentiam segurança nesta forma de compra, pois o produto ofertado era apresentado em amostras que, diferentemente da amostra colhida diretamente no saco escolhido, quando entregue poderia não corresponder ao apresentado. A par da escassez de espaço, o crescimento do tráfego de veículos na região, as normas a cada dia mais rígidas quanto a

estacionamento de caminhões nas áreas centrais, gradativamente, empunham fortes restrições do serviço de carga e descarga de mercadorias.

A partir de 1955, com apoio financeiro do Governo de Juscelino Kubitschek, as administrações municipais passam a estabelecer obras visando à melhora dos problemas de trânsitos reconhecidos.

Prefeito do Distrito Federal, Francisco de Sá Lessa (1955-1956), aprovou o projeto de construção da Avenida Perimetral, no primeiro trecho ligando por pista elevada a Avenida Presidente Vargas ao Aeroporto Santos Dumont. Seguindo a este, vem Francisco Negrão de Lima (1956-1958), aprovando um Plano de Realizações a ser custeado por um Fundo Especial de Obras Públicas, que seria em parte constituído

pela venda de terrenos urbanizados por decorrência das obras realizadas. Dando continuidade às obras de construção da Avenida Perimetral em Madureira ele dá início à construção do viaduto que mais



Afirmando que Madureira só terá progresso quando for construída uma central de abastecimento, José Pereira Ribeiro, na foto com sua família, foi o principal articulador da construção do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro.

tarde receberia seu nome. No Plano de Realizações para Madureira, além do viaduto, constava também a construção de uma via paralela à Linha Auxiliar que, iniciando na Estrada do Portela, passando sob o viaduto e pela atual Rua João Pereira, estabelecería uma ligação com a Avenida Suburbana junto à Praça N. Sr.^a do Amparo. A via projetada determinava a demolição total do Mercado de Madureira,⁵⁶ e na Praça XV, para a Perimetral, inicialmente um corte pela parte central do Mercado Municipal.⁵⁷ Para suprir a desativação desses centros de abastecimento e abrigar os comerciantes deles desalojados, a Prefeitura do Distrito Federal promoveria a construção de um novo grande mercado em terreno marginal à Avenida Brasil no bairro da Penha, atual Mercado São Sebastião, para o que seria necessário o aterramento de áreas de manguezais. O projeto total de substituição dos mercados teria sua conclusão no prazo de 10 anos.

Conhecido pelos comerciantes de Madureira e Praça XV os projetos da Prefeitura, começaram eles a buscar formas de garantir a continuidade de seus negócios. No Mercado Municipal da Praça XV, a Associação dos Mercados Municipais, existente desde 1932, por seu presidente Antônio Jorge Martins, assume as negociações, porém recebe da companhia administradora do mercado a confirmação de que este seria definitivamente entregue à Prefeitura em 14 de dezembro de 1957. Em consequência desta confirmação, acatando projeto formulado por José Antônio Cristóvão, a Associação dos Mercados Municipais adquire

o terreno da antiga fábrica de cigarros Veado em Benfica, nele construído o Centro de Abastecimento do Estado da Guanabara – CADEG, que só seria inaugurado dois anos após a solução em Madureira. Entretanto, não foi total a adesão de comerciantes da Praça XV à solução CADEG. Alguns se associaram à assumida pelos comerciantes do Mercado de Madureira, principalmente os que ali também possuíam negócios. Outros mais, acompanhando grande parte dos comerciantes da Rua Acre, foram estabelecer-se no Mercado São Sebastião.

Antes mesmo que a Prefeitura do Distrito Federal, em 1956, formulasse o Plano de Realizações e as obras nele programadas para o bairro, entre alguns comerciantes do Mercado de Madureira pairavam preocupações quanto ao seu futuro. Inegavelmente o mercado se aproximava da condição de total degradação da sua capacidade operacional. Com corredores a céu aberto, nos dias ensolarados, ao calor do sol rapidamente se deterioravam frutos, legumes e verduras, muitas das vezes ainda nas embalagens de origem, sendo bem acentuado o volume de perdas. Nos dias chuvosos, a falta de um sistema de drenagem adequado fazia com que ocorresse o alagamento dos corredores que, passadas as chuvas, se transformavam em extensas poças, sendo necessário a improvisação de passarelas de tábuas para que os clientes pudessem trafegar. Assim como o sol, a chuva intensa provocava perdas de mercadorias expostas. A falta de espaço para o armazenamento, como já acontecia há duas décadas, provocava

o empilhamento de caixotes, cestos e jacás pelos corredores, obstruindo o trânsito de pessoas e carretas. A falta de um processo de coleta de lixo, associada à intensa movimentação de preparação de mercadorias e constantes descartes de perdas, deixavam os corredores quase que permanentemente atulhados de lixo. Assim, o agradável odor de verdura fresca que lhe marcava pela manhã, para a tarde transformava-se em seu oposto. Ainda para os comerciantes, preocupava a total falta de espaço para a ampliação de seus negócios. Por isso, era imperioso serem feitas mais obras de restauração que, por serem extensas, implicariam o fechamento temporário do mercado, provocando grandes perdas financeiras e sociais a todos que ali trabalhavam. A outra solução, para muitos de seus comerciantes considerada impossível, seria a construção, por eles próprios, de um novo mercado.

O quadro de comerciantes estabelecidos no Mercado de Madureira também possuía um grupo com baixa capacidade para investimentos, em sua maioria lavradores ou seus prepostos que diretamente vendiam as suas produções. Para estes a única solução possível seria a de uma nova intervenção governamental que, sem lhes trazer ônus, promovesse profunda reforma no mercado existente. A estes se associavam outros de maior porte, preocupados com possíveis perdas de mercado. Em oposição, o comerciante com estabelecimento no Mercado de Madureira e no Municipal da Praça XV, José Pereira Ribeiro, destacando-se como líder natural de seus pares, tenazmente defendia



Obra da construção do prédio do Entreposto
Mercado do Rio de Janeiro. No fundo, ao alto, a
Capela de São José da Pedra – 1958

que “Madureira só terá progresso quando for construída uma central de abastecimento”.⁵⁸

Em 7 de abril de 1956, um grupo formado por 57 comerciantes fundou a Associação dos Locatários, Prepostos e Representantes do Mercado de Madureira – ALPREMM – sendo Oreste Gomes Ribeiro o seu primeiro presidente. Tendo por objetivo imediato o apoio e a defesa dos interesses comerciais de seus associados, sua primeira grande missão foi negociar com a Prefeitura do Distrito Federal a não demolição do Mercado de Madureira e, ao contrário, a sua restauração. Em outubro de 1957, por intermediação do secretário-geral de Agricultura José Fontes Romero,⁵⁹ conseguiu a ALPREMM o compromisso do prefeito Negrão de Lima para a realização de estudos de alteração do projeto em que fosse poupado o Mercado de Madureira e para obras de sua revitalização. Com o término do mandato deste prefeito e a criação do Estado da Guanabara, o compromisso ficou sem concretização.

Antes, em 1955, José Pereira Ribeiro já tinha outra visão. Secundado por Antônio Pereira dos Santos, considerando ser irreversível a extinção dos três grandes centros comerciais, angariando a adesão de comerciantes por ela afetados, apresentou a incorporadores e construtores a sua proposição de construção de um grande mercado em Madureira, para o qual, de antemão, escolhia como localização uma área na confluência da Avenida Ministro Edgar Romero com a Rua Conselheiro Galvão, medido de 180 metros de frente para primeira e 220 metros para a outra, estrategicamen-

te situado em frente da rampa de acesso ao então futuro viaduto de Madureira. O principal problema desta proposta era o de estar a área desejada com suas frentes totalmente construídas, havendo apenas sem edificação um amplo terreno alagadiço por trás destas. Assim, inicialmente, a proposta foi recusada por vários incorporadores. Por fim, quando apresentada a Companhia Brasileira de Financiamento Imobiliário – CIBRASIL, representada por Heitor Vinícius da Silveira Grilo,⁶⁰ esta empresa acatou a proposição, dando início à elaboração do projeto físico e financeiro. Logo a seguir, Heitor Grilo obtinha a compra dos terrenos onde seria iniciada a obra; entretanto, o projeto sofreria redução em razão dos terrenos não negociáveis correspondentes ao Madureira Tênis Clube, 29ª Delegacia Policial e da Escola Municipal João Pinheiro, não alcançando assim a esquina da Ministro Edgar Romero/Conselheiro Galvão. No entanto, o projeto conservaria, como até hoje está, uma ponta de galeria para possível expansão sobre o terreno do clube. Outra modificação de projeto, porém com objetivo de amortização de custo, transformou a destinação do prédio de cinco pisos para a Edgar Romero, antes destinado para escritórios, para apartamentos residenciais. Já definido o projeto final, foram iniciadas as obras nos primeiros meses de 1957. Entretanto, oferecida a venda de boxes aos comerciantes do Mercado de Madureira, grande parte deles, convencidos em serem superadas as ameaças de demolição, não se interessaram em se transferir para o novo mercado. Sendo evidente que os lavradores e seus prepostos não te-



Recepção ao presidente Juscelino Kubitschek
no ato de inauguração do Entrepasto Mercado
do Rio de Janeiro em 18 de dezembro de 1959.

Em destaque o ofício da CIBRASIL, de 22 de
agosto de 1959, que convocava os condôminos
do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro para o
recebimento de suas lojas e inicialmente marcava
para 15 de novembro a sua inauguração

**CIBRASIL**
EMPRESA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO IMOBILIAR

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1959.

Br. Condôminos

Inauguração do Mercado :

Para primeiro de tudo, temos o prazer de partici-
pilhar que o Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, em Niterói, su-
verá ser inaugurado em 15 de novembro de corrente ano.

No caso de data única (grande movimento) -
que, em seu próprio interesse, tem V.E., em seguida, os condôminos
insinuam para a organização de um grande show, com a presença
física de sua empresa, as instalações necessárias ao funcionamento
de seu ramo de negócio que desta data já poderá estar funcionando a
partir daquela inauguração.

Para assegurar previamente dita mesma ins-
talação de V.E. se comunicar com o construtor, Sr. Edson Teles
Souza, Av. Presidente Wilson, 100 - nº 107 - Tel. 25.700, que lhe
forneça dados de utilidades locais e áreas adjacentes, de modo a
conferir a instalação de sua loja e obter dados para o início
dos serviços e finalmente lhe fornecer a seguinte recomendação
de que não, por V.E., mantenha essas instalações.

Plano Telefônico :

Temos o prazer também de participar a V.E.
que, conforme anteriormente já realizamos com a Companhia Telefônica
Brasileira, será aptado a já estar em funcionamento a partir do dia
15 de novembro no Plano Telefônico Filial, com taxa de 20 minutos
na rede nacional, internacional e internacional. Esta rede de serviços
estará aberta, que seja constituída para melhor sorte de nosso
procedimento e obter desenvolvimento de comércio que se instalou no
mercado.

Conclusão :

Agradecemos finalmente esta oportunidade
para convidar V.E. para um momento que será oferecido no local de
voto no próximo dia 15 de setembro, domingo, às 15 horas, ocasião em
que estaremos com a presença de todos os Brs. Condôminos, que assim se
dará melhor qualidade e eficiência das coisas.



Na inauguração do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, o presidente Juscelino Kubitschek conhece as galerias do novo mercado – 18 de dezembro de 1959

riam condições de arcar com custos de compras de lojas, no projeto foi definida uma área de pequenos boxes com balcões de alvenaria destinados ao comércio de hortaliças e legumes que, vendidos a preços módicos, seriam pagos a longo prazo com o resultado das vendas ali realizadas. Também esta facilidade não motivou o interesse da maioria dos lavradores, acreditando estes que, a exemplo de fatos passados, o Governo daria a eles uma solução sem ônus. Decorrente desta rejeição, a área destinada a essa oferta foi reduzida para apenas 26 boxes e o espaço dos demais convertido para lojas. Com a recusa de comerciantes do Mercado de Madureira, além das lojas já em projeto destinadas a comerciantes da Praça XV e Rua Acre, as que estariam a eles reservadas foram ofertadas para compra ou locação a comerciantes de outras praças. Mesmo assim, ao término das obras havia ainda muitas lojas à venda.

Ao Governo federal, que nesse momento se empenhava na futura transferência da capital para Brasília, muito agradou a ação da iniciativa privada em dar uma solução ao que, naquele momento, seria a ele e ao Distrito Federal difícil e oneroso. Com essa ideia, conhecido o projeto, este recebeu a simpatia do presidente Juscelino Kubitschek, que, em pronunciamento, o reconheceu de utilidade pública, fato que foi ressaltado pelos incorporadores por ocasião da solicitação do *habite-se* ao complexo construído, no que, sem embaraços, foi atendido pela Prefeitura.

Em fins de outubro de 1959 estavam terminadas as obras de construção do novo mercado, convocando a

CIBRASIL, em 15 de novembro seguinte, os compradores e locatários para receberem suas lojas e consequentemente a reunião de formação do condomínio. Entre esses se destacava a Companhia Telefônica Brasileira, já empresa estatal, que assim representava o apreço do Governo federal pelo empreendimento, que nele iria inaugurar um moderno posto telefônico de ligações locais, interurbanas e internacionais.⁶¹ A sua inauguração foi marcada para o final do ano, que sem portas e permanentemente abertas as suas galerias, teria ainda grande parte de suas lojas desocupadas, tanto pela demora de seus proprietários abrirem seus negócios, como pelo fato de um bom número delas ainda não terem sido negociadas.

Finalmente, em 18 de dezembro de 1959 e com a denominação de Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, era inaugurado o novo mercado na Avenida Ministro Edgar Romero. Às 12 horas, vindo de outra cerimônia no Campo dos Afonsos, pousava, no terreno em frente do portão principal, o helicóptero conduzindo o presidente Juscelino Kubitschek. Após atravessar a rua, em calorosa recepção da multidão que ali o esperava, como fecho da cerimônia oficial de inauguração, em suas palavras era avaliado o grau da importância deste empreendimento:



A black and white photograph of President Juscelino Kubitschek in the center, wearing a light-colored suit and a dark tie, speaking into a microphone held by a woman on his left. To his right, another man in a light suit and dark tie stands looking on. In the background, other men are visible, including one in a military-style cap. The scene appears to be a formal inauguration or public event.

Acredito desnecessário também fazer novos elogios a esta obra. O Rio de Janeiro está precisando há tantos anos de organizações desse gênero, que esta agora vai ser modelo, o exemplo, o símbolo, o estímulo para outros. Eu quero, portanto, apenas, fazer esses votos para que outros acompanhem e sigam os Senhores e proporcionem ao Rio de Janeiro e ao Governo uma esplêndida colaboração como esta.

O presidente Juscelino Kubitschek
em seu discurso na inauguração
do Entrepasto Mercado do Rio de
Janeiro – 18 de dezembro de 1959



Juscelino Kubitschek na presidência do ato de inauguração do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro – 18 de dezembro de 1959



Trabalhadores na inauguração
de loja no Entrepasto Mercado
do Rio de Janeiro



**Sequência de imagens da
diversificação de atividades
comerciais do novo
empreendimento**



SUPER ENTREPOT DE CEREALIS LT









XVI. *O Anexo*

Iniciado os anos 60, a Cidade do Rio de Janeiro era agora Estado da Guanabara.⁶² Nele irão desaparecer os grandes centros de comércio de alimento da primeira metade do século XX. Num primeiro momento, o governador interino Sette Câmara mantém uma política conciliatória com os comerciantes das praças ameaçadas de extinção, conservando suas locações de forma a que as novas praças fossem concluídas. Mas, após dezembro de 1960, o governador Carlos Lacerda retomaria os projetos urbanísticos de quem seriam vítimas os velhos mercados. Ainda em 1960, concluída a primeira etapa de sua construção, foi oficialmente inaugurado o Mercado São Sebastião.⁶³ Em 1962, inaugurado o CADEG, imediatamente após era totalmente demolido o Mercado Municipal da Praça XV. Em Madureira a extinção do velho mercado só aconteceria em 1963, não sem que antes houvessem ocorrido momentos de intensa resistência.

Os comerciantes que ainda permaneciam no agora já alcinhado como mercado velho, tendo por representante a Associação Comercial do Mercado de Madureira – ACOMM, anteriormente denominada Associação dos Locatários, Prepostos e Representantes do Mercado de Madureira,⁶⁴ lutavam para que fosse ele conservado e remodelado. Em novembro de 1957, esta instituição havia apresentado aos

seus associados um plano de ações para obras de melhoramento do mercado, que foi iniciada logo após pela ainda Prefeitura do Distrito Federal. Em abril de 1958, as obras eram paralisadas, sem que se soubesse por que motivos. Em maio do mesmo ano, a associação intercede comprando livros fiscais e assessorando contabilmente os comerciantes, no sentido de, regularizando-os junto à administração municipal, estabelecer fortes motivos à permanência destes no mercado. Em junho de 1959, atendendo a apelos da associação, uma comissão de vereadores comparece em inspeção ao mercado, para, com suas avaliações, interceder pela conservação e a continuação das obras. Esta comissão nada conclui, não defendendo a causa da associação. Em sua 9ª Assembleia Geral Extraordinária de 9 de janeiro de 1960, a associação, acatando proposição do ferrenho defensor do Mercado de Madureira, José Fontes Romero, decide por incluir em seus quadros de associados os lavradores que, por serem vendedores diretos de seus produtos e tendo escassos recursos, até então não eram considerados como comerciantes. Esta medida visava sobretudo fortalecer a causa em tela. Como Estado da Guanabara, após 21 de abril de 1960, até final de novembro deste mesmo ano, havia por parte de todos a esperança que o Governo conservasse o mercado velho. Porém, a 3 de dezembro, em

seu último ato como governador, Sette Câmara assina decreto que expropria a área do mercado, passando ele definitivamente à disposição do Governo estadual. Em março de 1961, caberia ao novo governador Carlos Lacerda emitir a ordem de despejo de todos ainda estabelecidos no Mercado de Madureira.

Ao momento em que o mercado velho tinha sua extinção oficialmente decretada, no mercado novo, então carinhosamente apelidado pela população como Mercadão, após um ano de funcionamento, a ocupação das lojas e boxes já se encontrava completa, e sua organização interna se apresentava já consolidada, tanto quanto as firmas que lá operavam, quanto os sistemas de controle comercial e fiscal do Estado recém-criado. Com dois pisos em formato de L, em seu andar no nível da Rua Conselheiro Galvão, este cortado internamente por uma pista de tráfego de caminhões, concentravam-se firmas de atacado de cereais, salgados e latarias, enquanto no andar no nível da Avenida Ministro Edgar Romero estavam presentes a maior parte das lojas de varejo e o pavilhão de legumes e hortaliças. Ao seu lado, pela Conselheiro Galvão, entre ele e o galpão da então Cooperativa Agrícola de Cotia, estava a área de estacionamento dos caminhões de seu serviço. Assim, praticamente não havia mais espaços para abrigar os comerciantes e lavradores remanescentes do velho mercado, bem como a natural valorização das lojas e boxes tornara as suas aquisições muito acima da capacidade financeira destes.

Acompanhando a situação crítica em que se encontravam os comerciantes e lavradores do mercado velho com a sua decretada extinção, José Pereira Ribeiro e Antônio Pereira dos Santos propõem à CIBRASIL e ao Condomínio do Entrepasto Mercado o encontro de uma alternativa. Nessa proposição, encontradas as fórmulas financeiras e jurídicas necessárias ao empreendimento, a CIBRASIL, através da Associação Comercial do Mercado de Madureira, oferece aos remanescentes do mercado velho a sua transferência para um anexo a ser construído na área de estacionamento de caminhões do Entrepasto Mercado, tendo ligações internas de acesso recíproco. Seria o Anexo formado por lojas de menores dimensões que as do Entrepasto, e para os lavradores, que tinham suas operações de venda de poucas horas, ficaria sem ônus e das 3 às 7 horas da manhã, permitida a armação de tabuleiros de vendas na pista de veículos interna no nível Conselheiro Galvão.

Em Assembleia Geral Extraordinária de 2 de fevereiro de 1961, a diretoria da ACOMM apresenta aos seus associados a proposta da CIBRASIL, e solicita a aprovação do plenário para continuar as negociações necessárias. De imediato, a assembleia torna-se tumultuada, havendo a resistência de grande parte dos presentes, que insistem em ser dever da ACOMM defender a permanência do mercado velho, e não aceitar transferências para o mercado novo. Esta assembleia terminou sem nenhum resultado concreto e, depois dela, componentes mais radicais estabeleceram forte campanha contra a pessoa de José Pereira Ribeiro,

principal divulgador da proposta do Anexo, o qual, em razão desta, se torna obrigado provisoriamente a afastar-se de seus próprios negócios em Madureira.⁶⁵ Tornando-se insistente a exigência do governador Carlos Lacerda para que o mercado velho fosse fechado e desocupado, em nova assembleia da ACOMM em 9 de março seguinte, mesmo ainda havendo grupos de resistência, a assembleia autoriza a sua diretoria entrar em total negociação com a CIBRASIL. Esta, estabelecidos os respectivos contratos de promessa de compra e venda, daria então início à construção do Anexo ao Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro. Entretanto, pela forma de captação de recursos e de financiamento de compras, a obra não teria a velocidade de conclusão capaz de atender às exigências feitas pelo Governo do Estado quanto à demolição do mercado velho.

Ao início de 1962, o Governo do Estado da Guanabara exige a imediata desocupação do antigo mercado, antes mesmo da conclusão do Anexo ao Entrepasto. Em reação a esta atitude, os comerciantes que ainda dependiam financeiramente de estar este mercado em funcionamento, movimentam-se diariamente no sentido de manter a sua área ocupada e aberta ao público comprador. O Governo do Estado promove ações de repressão à resistente ocupação, gerando na área em frente ao mercado e nas suas vizinhas fortes movimentos de protestos e o iminente confronto entre comerciantes e a polícia, só evitado pela pronta negociação de dirigentes da Associação Comercial e políticos locais, com os representantes do Estado. Entretanto, para

fazer cumprir a desocupação e promover a imediata demolição, por ordem do governador Carlos Lacerda, pela manhã seguinte o mercado velho foi cercado pela Polícia Militar que, fazendo barricadas de sacos de areia em frente a sua entrada, entre outras atitudes drásticas montou um ninho de metralhadora, tornando extremamente crítica a situação entre o Estado e os comerciantes e lavradores. Neste ponto, os mediadores, expondo ao governador o grau de risco de convulsão popular em Madureira e de suas consequências para a população local, foi possível negociar com o Governo a espera pela conclusão do Anexo e a sua participação no sentido de facilitar recursos de financiamento à conclusão da obra e as aquisições. Neste mesmo acordo foi acertado que os lavradores que vendiam suas próprias produções, uma vez comprovada esta condição, estariam desonerados de tributações estaduais, no que, em contrapartida, seria, pelos incorporadores e o condomínio, permitida a franquia de suas vendas em tabuleiros no interior do mercado novo. Assim, por mais algum tempo ainda permaneceria o antigo mercado aberto.

Finalmente em 30 de abril de 1963 era inaugurado o Anexo do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro que, concluída a total transferência dos comerciantes do mercado velho, passaria a assumir a denominação de Grande Mercado de Madureira. Porém, a construção deste Anexo, por ter sido realizada sobre a área de manobra e estacionamento de caminhões, iria provocar constantes engarrafamentos de trânsito na Rua Conselheiro Galvão, o que

Comerciantes e lavradores que inicialmente não aderiram ao Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, em assembleia da ACOMM discutem proposta da CIBRASIL para a criação e migração para o Anexo



gradualmente comprometeu sua operacionalidade de grandes vendas por atacado.

Vazio o mercado velho, de imediato o Governo do Estado promoveu a demolição do seu pavilhão central e parte dos boxes laterais, conservando, entretanto, o prédio frontal. Em 1965, o prédio restante e a área antes ocupada por boxes e o pavilhão central foram repassados à Escola de Samba Império Serrano, que ali instalou sua sede e quadra de ensaios. Era então governador do Estado da Guanabara Negrão de Lima, o mesmo que quando prefeito do Distrito Federal havia promovido o projeto viário que derrubaria o velho Mercado de Madureira e que, atendendo ao apelo dos comerciantes, se comprometeu a procurar preservá-lo, cumprindo assim a sua promessa, mesmo que tardiamente em relação ao próprio mercado.

Na segunda metade da década de 60, o Grande Mercado de Madureira alcançaria seu apogeu como centro distribuidor de alimentos, e a sua movimentação de varejo, atraindo grande número de consumidores, passaria a impulsionar o crescimento do comércio lojista, levando a Madureira, na década seguinte, alcançar a condição de segundo maior centro comercial do ainda Estado da Guanabara.

Nos seus primeiros anos, o Grande Mercado de Madureira não possuía portões e suas galerias ficavam per-

manentemente franqueadas ao tráfego de pessoas. Sua movimentação operacional era contínua, com ininterrupta circulação de mercadorias chegadas pela madrugada e já às 3 horas da manhã estavam presentes os lavradores que, armando pelas galerias do primeiro andar as suas bancas, já colocavam à venda as suas produções. Por esta característica e por ter em seu interior pequenos bares, nos finais de noites para ele eram atraídos sambistas da Império Serrano e Portela que, saídos de ensaios e reuniões, fechavam o dia em bate-papos e rodas de samba. Por esta mesma razão, durante os carnavais no seu interior formavam-se animados blocos que, desfilando pelas galerias, eram ainda engrossados por foliões que saiam dos bailes infanto-juvenis ou iam para os bailes noturnos do Madureira Tênis Clube, que tinha a sua bela sede entre este e a 29ª Delegacia de Polícia.⁶⁶

Em 1964, eram retirados os trilhos de bondes da Avenida Ministro Edgar Romero e duplicada as suas pistas, terminando o tráfego das linhas 97 (Madureira Penha) e 98 (Irajá). Logo após, em 17 de maio de 1965, era encerrada a linha 78 (Cascadura). Com o término destas três linhas de bondes de finais em Madureira, e que por quatro décadas foram expressivas vias de transportes de mercadorias, e não havendo mais este transporte pelas ferrovias, encerrava-se também o que se poderia chamar de caminhos de ferro para o Mercado de Madureira.



Cerimônia de
inauguração
do Anexo



XVII. *O Caminho da Divisão*

Ao final da década de 60, o Grande Mercado de Madureira tinha consolidado a condição de grande centro distribuidor, onde cerca de 60% do comércio era de atacado, e como era ainda fraca a presença de supermercados, as vendas de varejo possuíam também expressiva movimentação, onde particularmente se abasteciam pequenos retalhistas de bairros. Entretanto, a grande presença de firmas atacadistas iria gradualmente acarretar dificuldades quanto a sua capacidade de movimentação de carga e descarga. Com a construção do Anexo, ocupando a área originalmente destinada ao estacionamento de caminhões, estes passaram a ter que fazê-lo ao longo da Rua Conselheiro Galvão, onde, esperando vaga próxima aos acessos do mercado, formavam extensa fila ao longo da via. Com o gradual crescimento de Madureira e o aumento de fluxo de veículos, tornou-se comum o engarrafamento da artéria, o que, além do impacto urbano, acarretou ainda maior dificuldade para a movimentação de carga em horário comercial, fazendo com que muitos comerciantes optassem por manter lojas e galpões de depósito fora do mercado.

Como já observado, no momento em que os antigos grandes mercados são extintos, seja por falta de recursos ou por uma visão política, houve um afastamento do Poder

Público quanto às suas substituições. Os três novos centros então criados são resultantes da iniciativa privada. Em reação a este afastamento, e tendo por meta dar ao Governo federal condições de operar diretamente no abastecimento, em setembro de 1962 foi criada a Companhia Brasileira de Alimentos – COBAL. Por ação desta estatal, no Rio de Janeiro foram criados vários postos de varejos, entre outros os de Irajá e Campinho, este último substituindo, no mesmo espaço físico na Estrada Intendente Magalhães, o pequeno mercado municipal de 1930.⁶⁷ Porém, ao final dos anos 60, tendo por exemplo situações extremas observadas em Estados do Nordeste, as condições críticas da distribuição alimentar no país levaram ao Governo federal, em 1968, a criar o Grupo Executivo de Modernização do Abastecimento (GEMAB), cujo objetivo era estabelecer alternativas para a intervenção estatal no abastecimento. Do GEMAB e sob a coordenação da COBAL, foi então criado o Sistema Nacional de Centrais de Abastecimento (SINAC), através do qual seriam criadas nos Estados empresas estatais de Centrais de Abastecimentos (CEASA). Iniciada a década de 1970, o então Estado da Guanabara, criando a CEASA/GB, estabeleceu a sua implantação no bairro de Irajá. Como os primeiros núcleos de comércio do mesmo Irajá e de Campi-

nho, este novo centro nascia também de um caminho, este de asfalto: na Avenida Brasil e, estrategicamente, colocado em acesso rodoviário direto às regiões produtoras de São Paulo, Minas Gerais e o sul e norte do Estado do Rio de Janeiro. Diferentemente dos antigos caminhos, este novo apresentou-se para o Grande Mercado de Madureira como sendo o *caminho da divisão*.

Inaugurado em 28 de agosto de 1974, a CEASA de Irajá atraiu para si o êxodo de grande parte dos atacadistas do Mercado de Madureira, que nele iriam contar, além de melhor posição deste em relação às fontes produtoras, com ampla área de movimentação de carga e desembarço do fluxo de trânsito urbano. Há de ser considerado também a estratégia dos administradores da CEASA que, para poder atender a menores comerciantes, procedeu a subdivisão de um de seus pavilhões em lojas de mais baixo custo, o qual viria por muito tempo ser apelidado como o “pavilhão do Mercado de Madureira”.

A divisão de seus comerciantes com a CEASA trouxe ao Grande Mercado de Madureira um impacto que se estenderia por toda a segunda metade dos anos 70 e os primeiros da década seguinte. Entre os que se deslocaram para a CEASA, alguns mantiveram as lojas que ali tinham, porém, em sua maior parte, agora voltadas ao varejo e à mudança de ramo de negócio. Os outros, fechando suas atividades, colocaram as lojas à venda ou para alugar, provocando, pelo número, uma forte desvalorização imobiliária e comercial que, por extensão, também afetava os demais negociantes,



Movimentação de caminhões na Rua Conselheiro Galvão

situação com a qual muito se acreditou que o Grande Mercado de Madureira poderia deixar de existir. Assim, sustentavam sua existência as vendas de varejo que, em caminho inverso, agora eram aquecidas pela força comercial do bairro de Madureira. Entretanto, esta situação também passaria a sofrer a forte concorrência das grandes redes de supermercados que, rapidamente, ampliavam os seus estabelecimentos, definindo também um novo padrão de consumo e provocando a gradual extinção dos pequenos retalhistas de bairro, parte destacada do seu nicho comercial. Agravando mais este difícil quadro, a inflação monetária do país, até então estabilizada em 15% ao ano, a partir de 1974 ultrapassa a marca de 34%, daí em diante gerando, por quase 20 anos, uma espiral de desvalorização financeira que rapidamente consumia os valores de estoque, reduzia a procura e limitava os créditos e investimentos. Para a década seguinte, a sobrevivência do Grande Mercado de Madureira teve por suporte um tripé de tenacidades, que se constituiu na mesma Associação Comercial dos idosos de 60 e agora como a Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira (ACOGRAMM), a administração do seu condomínio e, principalmente, da gama de idealistas comerciantes que nele permaneceram, acreditando ser possível o Mercado retornar ao marco de brilhantismo, o que de fato ocorreu, marcando a sua história e a do bairro de Madureira.

A par de tão triste situação em seus últimos anos, na década de 70 o Grande Mercado de Madureira tornar-se-ia palco do mais famoso evento de sorte em jogo: o primeiro

grande milionário lotérico do Brasil. Em 19 de abril de 1970, a Caixa Econômica Federal lançava a Loteria Esportiva, logo apelidada de Loteca, sendo suas apostas formadas pela oferta de treze jogos de futebol, onde o apostador escolhia os times vencedores, sendo o prêmio maior o de quem acertasse todos eles. Logo após, no Mercado foi aberta uma loja de apostas. Trabalhando próximo a este e morando em um dos apartamentos dos prédios, que formam a sua frente para a Avenida Edgar Romero, em maio de 1972, o jovem despachante Eduardo Varela faria apenas uma aposta nessa casa lotérica. Era o teste 85, no qual constava o jogo entre Corinthians e Juventus, onde, pelas probabilidades calculadas, cabia ao Corinthians 95% de chances de vitória. Por motivos que nem ele mesmo soube explicar, o Dudu, como era tratado, apostou no Juventus. Com essa aposta seria ele o único acertador dos treze jogos, onde o prêmio total, acumulado em testes anteriores, somou a importância de 11,6 milhões de cruzeiros, no que à época correspondia cerca de 3 milhões de dólares (5,25 milhões de reais ao câmbio médio de outubro de 2009). Até então ninguém, em todo o Brasil, havia recebido tão alto valor em loteria. Por este feito e pelos diversos inusitados eventos por ele protagonizados, tornava-se então o Dudu da Loteca nacionalmente conhecido e até hoje lembrado,⁶⁸ agregando-se a sua história a presença do Grande Mercado de Madureira, ao qual, antes disso, tinha a sua vida a ele associada pela constante presença em lojas e galerias, e também por nele trabalhar o seu pai.

Comércio Atacadista
no Grande Mercado
de Madureira





**Sequência de imagens da
consolidação do varejo**

O Grande Mercado de Madureira passa
a oferecer uma grande variedade de
produtos





CÔCO
Gelado
R\$









XVIII. *Um Novo Perfil*

Iniciada a década de 80, o impacto com o êxodo dos atacadistas para a CEASA, ainda se fazia sentir no primeiro andar (nível Conselheiro Galvão), onde era grande o número de lojas fechadas. No segundo andar (nível Avenida Ministro Edgar Romero), o varejo de alimentos sustentava-se, mas tornava-se flagrante que este nicho de mercado estava sendo em grande parte ocupado pelas redes de supermercados, e que a quantidade de lojas do mesmo ramo dentro do Mercado apresentava um desequilíbrio de concorrência e que alguns desses comerciantes iriam gradualmente sucumbir. Por outro lado, era sensível que o pouco comércio não ligado a alimentos ali existente, fosse atacado ou varejo, sobrevivia sem maiores atropelos. E a explicação era clara.

Nos primeiros anos, os consumidores inicialmente, como faziam desde o mercado velho, buscavam no Mercado de Madureira a compra de alimentos, e, depois, buscavam as lojas de não alimentos, nelas totalizando as suas compras com utilidades e bens de consumo. Assim, comprados o tomate e a laranja, aproveitava-se a ocasião para comprar o caderno, a panela e outras coisas mais. Por esta prática, ao longo do tempo, os comerciantes de não alimentos se diversificaram e aumentaram o leque de suas ofertas, fa-

zendo com que cada vez mais os consumidores tivessem a certeza de que lá encontrariam o que lhes fosse necessário. Com a concorrência dos supermercados, os consumidores, não encontrando neles a variedade de ofertas dos demais itens em procura, iam buscá-los no Mercado. Por outro lado, os pequenos retalhistas de bairro e comunidades, perdendo na venda de alimento, passavam a compensar suas perdas com a venda de utilidades diversas, como pilhas, aparelhos de barbear e outras mais. Como antes, ao comprar no Mercado os alimentos para revenda, dele também levavam esses complementos, e nele ainda os buscavam. Um terceiro fato também viria a garantir o comércio de não alimentos. Com o forte crescimento da inflação monetária no início dos anos 80 (de 77,2% em 1980 a 200% em 1985), instalado um processo recessivo com baixa oferta de emprego, aumentava a busca pelo trabalho informal, multiplicando e diversificando os camelôs de rua que, antes, vendendo um ou dois produtos, agora, apresentavam outras opções, e até mesmo o de consumo de cachorro-quentes e hambúrgueres. O processo inflacionário não lhes permitia manter estoques e sobretudo necessitavam de preços de compra suficientemente baixos para obter meios de sobrevivência. Era então no Merca-

dão que encontravam, em pequenos lotes, do cortador de unhas a embalagens para alimentos.

A percepção da grandeza desse entreposto até então secundário daria aos comerciantes a busca de uma alteração em seus negócios. Em sucessivas variações de produto ou mudanças de ramo, e em resposta a uma crise maior, passavam então a se completar multiplicando. Cobrindo o camelô que buscava a embalagem para os alimentos rápidos, aquele que antes vendia enlatados, agora tinha em suas ofertas a salsicha a granel, o hambúrguer congelado e o ketchup. Ao cliente que buscava pequeno lote de pilhas para sua tendinha, outro comerciante que antes vendia só grãos, agora também oferece condimentos e temperos. Instalava-se, assim, um processo de sinergia que, em uma cadeia de oportunidades, passou a atrair novos comerciantes para ocuparem as lojas vazias e a trazerem para ali novos ramos de negócios.

Entre os múltiplos processos de negócios, dois em particular se destacam e atualmente apresentam-se com especial relevo. Nas vendas de retalhistas de bairro e comunidades, nascia a oportunidade da oferta de brinquedos populares como pião, ioiô e pipas. Da oferta de pipas prontas, sendo um brinquedo que tradicionalmente estimulava a construção de modelos pessoais, derivava então a oferta de varetas e papel fino, que, diversificados em modelos, trouxe sua relação a vendas para artesanatos e outras aplicações. Esta diversidade daria origem ao expressivo número de lojas de venda de produtos para pipas atualmente existentes.

O outro processo de mudança aconteceria quase que acidentalmente, pois em verdade desde suas origens o Mercado já possuía recursos para isso. Já no primeiro mercado de 1914, nele se vendiam pequenos animais vivos em variadas espécies, bem como junto com as hortaliças eram vendidas ervas místicas, como a arruda e a guiné, de uso comum na tradição popular brasileira e portuguesa. Não é possível definir o momento exato em que ocorreu, mas fato é que, em finais dos anos 70, um casal de comerciantes, preocupado com as dificuldades de seus negócios, buscou apoio espiritual em um templo de Umbanda. No convívio com os ritos lá praticados, notou o comerciante que uma larga faixa de produtos usuais nos cultos afro-brasileiros possuíam expressiva procura. Com esta certeza, gradativamente procedeu a troca de ramo, inicialmente vendendo pouca coisa como velas e defumadores. Ocorre que já de algum tempo, fiéis dessas religiões já compravam no Mercado algumas ervas medicinais e ritualísticas que, gradualmente pela procura, haviam sido incorporadas nas hortas dos lavradores e que, neste ponto, passavam a substituir, nas bancas, as hortaliças com vendas perdidas para as comercializadas na CEASA. De igual forma, para os seus rituais, esses fiéis buscavam também pequenos animais, que por suas demandas, já estavam sendo oferecidos nas características exigidas nesses cultos. Com a entrada da primeira loja de artigos religiosos afro-brasileiros, assumindo um natural processo de compras casadas, é hoje este ramo de negócio um dos mais

expressivos do Mercado de Madureira, junto ao qual se destacam os de venda de ervas e pequenos animais.

Durante a década de 80, modificava-se o Grande Mercado de Madureira. Do histórico mercado hortifrutigranjeiro de 1914, ao entreposto de varejo e atacado de alimentos, para agora a um diversificado centro de comércio de produtos populares. Na década de 90, o constante aumento de cliente/dia, ultrapassando a marca dos 60 mil, além das vendas de produtos de linha de seus fornecedores, passa a influenciá-los a produção de produtos específicos, e a convocar pequenos fornecedores no suprimento de produtos semiartesanais, fazendo com que, em alguns tipos de produtos, o Grande Mercado voltasse a estar presente no mercado atacadista.

Ao aproximar-se o término do século XX, oficialmente assumindo a denominação de Mercado de Madureira que carinhosamente lhe atribui a população, ocupa uma superfície de cerca 9 mil metros quadrados, e em suas 525 lojas distribuídas em seus dois pisos do prédio principal e do Anexo, abriga 292 firmas comerciais, sendo que agora somente 11% delas permanecem ligadas a alimentos, com as maiores presenças em: produtos para artesanato, embalagens e culinária artesanal (25%); brinquedos (13%); artigos religiosos (9%); papelaria (5%); bijuteria (5%); e serviços (4%), incluindo ainda 22 outros ramos de negócios (29%). Triplicando a sua frequência de clientes em relação aos níveis de 1980, e respondendo por cerca de 40% da arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circula-

ção de Mercadorias e Serviços), o Mercado de Madureira reassume a posição de polo de fomento do comércio lojista do bairro. Com esta movimentação atraía também para o local maior presença do comércio informal, para o qual, em busca de sua ordenação, a Prefeitura do Rio de Janeiro cria uma área de livre comércio entre este e o centro de Madureira.

Embrionário no início do século XX, caberia no seu último ano a dura experiência de uma prova de fogo com a qual o Mercado de Madureira, valentemente, enfrentaria, reerguendo-se das próprias cinzas, como a Fênix da Mitologia, para se tornar o maior mercado popular do Brasil.

O Grande Mercado de Madureira assume a condição de Mercado e passa a se posicionar, em razão da variedade de produtos, como “muito mais do que um supermercado”





Antigo piso do Mercado, próprio para o
táfego de caminhões, existente até 2000



te

Benzinho



Sequência de imagens da
consolidação do varejo
A diversidade de produtos do
Mercadão de Madureira

CHOPP
GELADO
1,20

Dono
e/ou
a 2 anos

Menu board with various food items and prices.

Dono
e/ou
a 2 anos



ACREDITE!
ALGUDARES

CACHAÇA
FERMENTADA
0,50
0,80

IDÊS 7 LITROS
SPECIAL
1,50

FERRAMENTAS
40 dia Foco Clavado
800

VELA
350

MADEIRA
2.000







Findo o período de vendas de Natal e Ano-Novo de 1999, iniciava-se o movimento de reposição de estoques dos comerciantes do Mercado de Madureira, que então se preparavam para a seguinte demanda de carnaval e início das aulas. No sábado, 15 de janeiro de 2000, final de mais uma semana de intenso movimento, ao fechar sua portas, muitas de suas lojas estavam repletas de mercadorias, em algumas, em decorrência do crescente volume de vendas que se registrara no último ano, os valores em estoque ultrapassavam os tetos de seus seguros, retrato de um centro comercial em perfeita sintonia com a sua posição de solidez mercantil. Ao início da noite, nada seria diferente dos demais sábados de seus últimos 10 anos, não fosse o aviso que às 19h50m chegava ao Quartel de Bombeiros de Campinho: fogo em lojas no interior do Mercado de Madureira.

Chegadas as primeiras guarnições de bombeiros às 20 horas, ao longo do combate ao incêndio, torna-se claro a seu comando que, em razão da própria característica do mercado, com a grande presença de produtos carburantes, o incêndio progredia com muita rapidez. Nas primeiras horas, as correntes de vento entrando pela portaria da Avenida Ministro Edgar Romero, conduzem as chamas do centro do prédio principal para o Anexo, atingindo parte deste. Avançando

a noite, ocorreu a inversão de vento que, agora penetrando pela Rua Conselheiro Galvão, passou a empurrar as chamas no sentido inverso, propagando-se por maior número de lojas do prédio principal e ameaçando alcançar os prédios residenciais na frente da Edgar Romero. Na sequência, o calor provoca a combustão espontânea em casas na vila vizinha ao Mercado, onde paredes desmoronam. Com dez guarnições presentes, e sob o comando do Quartel Central, por volta das duas horas da manhã de domingo, restava aos bombeiros conter a propagação do fogo, e deixar que o núcleo se extinguísse na medida em que acabasse o material carburante que o alimentava. Eram então usados todos os recursos disponíveis, utilizando-se de toda a água em depósito nos prédios adjacentes e na piscina do Madureira Esporte Clube, de onde, pelas arquibancadas do seu campo de futebol, os bombeiros controlavam a situação para que as chamas não atingissem os prédios vizinhos, e sobre os prédios frontais, escaldavam suas paredes, para que eles também não entrassem em combustão. Aproximando-se a manhã, no ponto mais alto das chamas, o calor ultrapassava a 1.000° centígrados e dilatando ao extremo as estruturas de concreto armado, provoca o desabamento da parte central do Mercado, comprometendo definitivamente o prédio de 40 anos. Por 14 horas duraria a luta, até que finalmente o fogo se extinguísse e, ainda

dificultado pela fumaça e gases consequentes da combustão dos mais variados tipos de materiais, inicia-se o trabalho de rescaldo, que iria durar por mais dois dias. Feita a primeira avaliação da extensão do incêndio, verificavam os bombeiros estarem destruídas a totalidade das lojas no prédio principal e 50% do Anexo, sendo também atingidas lojas externas, bem como estavam perdidos todos os estoques que, se não queimados pelo fogo, foram destruídos pela água.

Exceto leves ferimentos em bombeiros, naquele momento não se registravam perdas humanas, e de vidas tinham a se lamentar as de animais e plantas, que não foi possível salvar. Porém, em suas consequências, dias depois se registravam dois óbitos de velhos comerciantes, que não resistiram ao impacto emocional de suas perdas. Na contabilização de danos, cerca de 300 proprietários perdiam seus patrimônios e mais de 5.000 famílias viam-se repentinamente privadas de seus meios de subsistência. Nos danos econômicos, o comércio do bairro, perdendo seu principal polo atrativo, sofreria nos meses seguintes expressivas baixas em suas vendas, e os Governos do Estado e do Município eram afetados em mais de 40% de suas receitas relativas a Madureira.

Ainda enquanto as chamas destruíam o seu prédio, o quase nonagenário mercado começava a ganhar forças para, como lendária Fênix, ressurgir de suas cinzas. Difundida a



notícia de que o Mercadão de Madureira estava sendo vítima de um grande incêndio, além da imensa multidão popular que ocorreu em afeto e solidariedade, precedidos pela deputada federal Maria Laura Monteza de Souza Carneiro, primeira a chegar, para ele se dirigiram vereadores e deputados estaduais e federais, autoridades civis e militares que, reunindo-se aos comerciantes, funcionários e moradores que ali estavam, de imediato apresentavam seus empenhos para a pronta recuperação do Mercadão. Ainda pela madrugada, fazia-se presente o então prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Luís Paulo Fernández Conde que, dirigindo-se a todos comerciantes através do presidente da Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira (ACOGRAMM), Artur Leite, afirmava o seu empenho pela breve reconstrução do Mercadão de Madureira, o que de fato aconteceria logo depois. Em seguida, seria a vez do então ministro do Trabalho, Francisco Oswaldo Neves Dornelles, fazendo-se também representar o presidente da República Fernando Henrique Cardoso, que, promovendo por seu Ministério o apoio trabalhista aos funcionários e autônomos que dependiam do Mercadão, apresentava ao Condomínio e à ACOGRAMM todo seu apoio incondicional e político para a rápida restauração de suas atividades.

Terminado o trabalho de rescaldo, por iniciativa do pre-

feito Paulo Conde, iniciava-se o trabalho de remoção dos entulhos do incêndio e disponibilizavam-se engenheiros e técnicos da Defesa Civil para a verificação estrutural do prédio. O laudo destes seria categórico: o prédio estava estruturalmente comprometido e teria que ser demolido. De imediato ao laudo apresentado, enquanto o Condomínio e a ACOGRAMM, coordenados por Artur Leite, procediam às negociações de recebimento dos valores de seguros, o prefeito encaminhava à Câmara de Vereadores um pedido de dotação de verbas emergenciais para atendimento aos custos iniciais de reconstrução do Mercadão de Madureira. Em sua exposição de motivos apresentando a proposição ao Legislativo, o prefeito foi enfático quanto a importância econômica e social do Mercadão para a Cidade do Rio de Janeiro e particularmente para o bairro de Madureira, de onde era o principal polo comercial. Afirmava ainda ser necessário a pronta intervenção do Município para, antecipando-se a todo um longo processo de ações legais, estabelecer os meios à mais breve retomada da sua operacionalidade comercial. Logo a seguir, através dos órgãos competentes da Prefeitura, reuniam-se engenheiros, arquitetos e técnicos para a elaboração do projeto de reconstrução do Mercadão, iniciando o trabalho de demolição do prédio comprometido. Nesta demolição ficaria registrada a solidez com que, nos



Recomeço no Mercado

anos 50, havia sido ele construído, fazendo ser o trabalho de quebra de suas colunas e lajes muito árduo em razão da grande resistência do concreto aplicado.

Enquanto ocorriam as operações de demolição e limpeza dos escombros do prédio sinistrado, e a ACOGRAMM e o Condomínio movimentavam-se na formação das documentações necessárias à liberação dos seguros, coube ao ministro Francisco Dornelles providenciar ações do Governo federal para a minimização dos entraves burocráticos junto ao Instituto de Resseguros do Brasil e às Companhias Seguradoras. Solicitada pelo ministro uma audiência em Brasília com o presidente Fernando Henrique, nesta ocasião, ao abrir os trabalhos, dirigindo-se aos presentes este diria que: “A importância do Mercado de Madureira era naquele momento afirmada pelo fato de, independente de suas posições políticas, presente à audiência estava praticamente toda a bancada legislativa federal do Estado do Rio de Janeiro.” Dias depois as seguradoras pagavam a todos os proprietários e comerciantes a totalidade das indenizações devidas, dando assim todos os recursos financeiros ao prosseguimento das obras já iniciadas. Para administrar o processo de reconstrução era então criado um Grupo Gestor de 15 membros, todos proprietários, que, agregando os recursos advindos dos seguros pagos, seria então o único responsá-

vel pela sua execução.⁶⁹

Sendo o prédio original construído em consonância com a legislação da década de 1950, na elaboração do projeto de sua reconstrução, tornou-se necessário reajustá-lo às regras da legislação vigente. Assim, no primeiro momento, foi pelos engenheiros e arquitetos elaborado um projeto que substancialmente modificaria a forma operacional do Mercado de Madureira, que assim passaria à condição de um *shopping center*. Outro pecado deste projeto era que, para tal, seriam sacrificadas várias lojas, deixando à margem proprietários e comerciantes que não poderiam retornar a seus antigos negócios. A esta proposição reagiu a comunidade comercial que, através de Artur Leite, fazendo ver a Prefeitura que em sendo o Mercado um condomínio de propriedades privadas, nenhum destes poderia ser excluído na sua recomposição, bem como ser necessário manter a forma de mercado antes existente; ocasião em que se firmaria o *slogan* hoje presente: “Como *shopping center* o Mercado de Madureira seria mais um, mas como mercado popular ele é único.” Com esta avaliação, novo projeto foi elaborado, nele sendo respeitada a distribuição e totalidade de lojas originais, tendo, entretanto, inseridos os elementos arquitetônicos e de segurança exigidos pela legislação, incluindo-se entre os dois pisos 10 janelas de interligação, pisos modernos, ventilação

controlada, componentes de segurança interna e escadas rolantes, dando-lhe, assim, uma apresentação modernizada e voltada ao conforto ambiental de seus clientes, comerciantes e funcionários, incluindo-se também a total reestruturação dos seus sistemas hidráulicos e elétricos, oferecendo maior capacidade às demandas existentes, e possibilitando maior margem de crescimento de suas solicitações. Entre os itens de atendimento a uma futura ampliação operacional, foi sua laje superior construída com capacidade para receber o estacionamento de veículos, sendo seus acessos definidos quando possível pela estrutura viária do bairro.

Em 5 outubro de 2001, aos 87 anos de sua criação oficial e 42 anos após de ter sido inaugurado o grande Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, ressurgindo das cinzas, reabria as suas portas o Mercado de Madureira, moderno na sua infraestrutura, mas tradicional na sua forma. Novamente o bairro de Madureira estava completo em seus marcos históricos, tendo em sua principal avenida o polo comercial que dele foi o seu grande foco de desenvolvimento.⁷⁰ Sendo necessárias muitas linhas para detalhar sobre todos aqueles que, com suas ações, possibilitaram esse evento, apenas se registra que a sua cerimônia de reinauguração foi mais do que uma celebração ao retorno de uma brilhante instituição, uma homenagem aos homens públicos que compre-

enderam a sua importância econômica, social e histórica, e, mais ainda, a gama de proprietários, comerciantes, funcionários e populares que, sempre acreditando não serem os imprevistos a razão das derrotas, superando com perseverança e tenacidade, a exemplo de tempos idos, conseguiram tornar real o que por momentos pareceu impossível. O início de um novo milênio, 2001, marcava também uma nova era para o Mercado de Madureira.

Prefeito Luiz Paulo Conde e o Presidente da ACOGRAMM Artur Leite visitam as obras de reconstrução do Mercado de Madureira





O ressurgimento

Sob o olhar de São José das Pedras,
o vazio e a reconstrução



Fachadas
depois da
reconstrução

Av. Ministro
Edgard
Romero



Rua
Conselheiro
Galvão

MERCADÃO DE MADUREIRA



O apoio da Presidência da República à reconstrução do Mercado de Madureira – audiência no Palácio do Planalto: em primeiro plano o presidente Fernando Henrique Cardoso, o senador Francisco Dornelles, o presidente da ACOGRAMM, Artur Leite; ao fundo, a bancada de deputados federais do Estado do Rio de Janeiro





Reinauguração do Mercado de Madureira
Descerrando a fita inaugural o então ex-prefeito da Cidade
do Rio de Janeiro Luiz Paulo Conde, a deputada federal Laura
Carneiro e o senador Francisco Dornelles



XX. *Jubileu de Ouro*

Nos oito anos após a sua reedificação, o Mercado de Madureira vem-se tornando mais do que um centro comercial, já que pelas evoluções de seus diversos ramos de negócios, e para melhor atendê-los, novas ações e produtos vão a ele sendo incorporados.

Na comercialização de produtos para as religiões afro-brasileiras, iniciada com itens básicos de rituais e oferendas, a crescente procura foi estabelecendo uma nova qualidade de ofertas. Na estatuária, as imagens que antes se resumiam às produzidas em gesso, são agora também ofertadas em materiais mais requintados como a madeira, resinas e até ocorrências em mármore. Se de um lado a diversificação de material valoriza os produtos, mais há ainda na qualidade cultural e artística para a qual evoluem, fato que também se apresenta em pinturas, louçarias e vestimentas, que, além do requinte, se rivalizam em arte com muitas peças consideradas clássicas ou acadêmicas. Sobretudo neste aspecto, é mister registrar que, em sendo suas motivações baseadas nos valores artísticos originais dos cultos a que se destinam, ao se percorrer as galerias do Mercado, ao longo delas, nota-se um forte movimento de recuperação de arte clássica africana e ameríndia, onde se destacam os biótipos de suas etnias em substituição aos estereótipos da cultura europeia, até então enraizados, fato que também se destaca na cerâ-

mica, adereços e indumentárias. Para o atendimento a este padrão evolutivo, agregando-se ao fornecedor industrial, aliam-se agora artistas e artesãos.

No comércio de ervas medicinais, a evolução de procura por espécies mais incomuns nos mercados tradicionais, sendo atendida pela relação direta entre os vendedores e os produtores, estabelece a existência de cultivos onde ocorre a preservação de espécie e, pelo ensejo de suas comercializações, a chamada domesticação de vegetais até então só obtidos na coleta silvestre, fatos esses já largamente destacados em variados trabalhos acadêmicos elaborados sobre a égide do Instituto de Pesquisas do Jardim Botânico e Universidades Rurais. Em destaque a esta especial atuação quanto a produtos botânicos, a administração do condomínio viria a transformar esta área de comercialização no agora denominado Mercado das Ervas, para o qual, ratificado pelas citadas pesquisas acadêmicas, se tem por legenda ser o maior mercado de ervas medicinais do Rio de Janeiro.

Além da valorização qualitativa e cultural dos produtos comercializados no Mercado de Madureira, essa evolução pode também ser observada em diversos ramos, como o de artesanato e bijuteria, por exemplo, onde há muito se encontram itens de produção exclusiva, tendo destaque ainda os ramos de grãos, farinhas e temperos onde





Em visita ao Mercado de Madureira, o senador Francisco Dornelles e o atual prefeito do Rio de Janeiro Eduardo Paes são recebidos pelo síndico Antonio Tanque



A apresentadora de televisão Regina Casé gravando um de seus programas no Mercado de Madureira, do qual também é cliente

podem ser obtidos ingredientes para as mais diversas culinárias nacionais e internacionais.

Em paralelo à valorização da sua atividade básica de comércio, é marcante ao Mercado de Madureira a sua constante presença como polo de referência e cenário em produções jornalísticas, humorísticas e documentais para cinema e televisão, bem como por ter seus espaços internos em constante ocupação por movimentos e campanhas de ação social e de saúde pública, nos quais, em razão de sua frequência média de 80.000 pessoas/dia, alcançam expressivos níveis de sucesso.

Ainda em destacada ação de preservação das tradições culturais e religiosas de significativa camada social da Cidade do Rio de Janeiro, desde 2003, a cada ano, é o Mercado de Madureira o promotor da Festa de Iemanjá, evento que, se possuindo matriz religiosa, resgata a popular manifestação de oferendas nas praias ao final de um ano. A representatividade dessa iniciativa, repercutindo no Governo Municipal, teve por decorrência o estabele-

cimento da data de 29 de dezembro como evento oficial da Cidade.

Centro de comércio que, desde o carnaval até as festas de final de ano, atende todos os ciclos de consumo, na atualidade destaca-se também como centro de convívio humano, onde barreiras são anuladas e encontradas pessoas de diferentes padrões de renda e cultura.

Nos caminhos formadores das antigas rotas de comércio interno do Rio de Janeiro, os velhos polos comerciais e mercados foram desaparecendo pela força do desenvolvimento urbano. Em substituição a esses, nesses mesmos caminhos, outros vieram a surgir: CADEG na ponta do caminho de Campo Grande/Santa Cruz; São Sebastião, às margens do caminho marítimo do Porto de Maria Angu; e a CEASA ao extremo do velho *Piabiru Yacare-upa-guá*. Coube ao Mercado de Madureira, historicamente, preservar a vocação dos caminhos de terra que, em seus cruzamentos, deram origem ao primitivo polo de comércio de Campinho, de onde mais tarde viria surgir o Lourenço e dar seu

nome a um novo bairro. Também como marco histórico, no caminho de ferro, a centenária Inharajá, depois Magno, é hoje denominada Estação Mercadão de Madureira. Para o futuro, sobre os caminhos do Mercadão, novos caminhos estão programados: no da eletricidade uma via expressa, e a sua frente pela Edgar Romero, velho *piabiru* dos Tamoios, o Corredor T5 e a Linha 6 do metrô. Quando realizados, certo será para ele o início de mais uma nova era.

Entre tantas marcantes datas, 18 de dezembro de 2009 simboliza para o Mercadão de Madureira o transcurso dos cinquenta anos da inauguração de suas instalações no atual endereço. Não marca o jubileu do prédio em si, pois o original se viu destruído pelo fogo, e o atual nem 10 anos ainda tem. Também não representa a sua idade, pois sendo ele a continuidade do velho mercado em Magno, será em 2014 o seu centenário. A real marca é a do momento em que, em sua primeira luta pela sobrevivência, o Mercado de Madureira transforma-se no Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro que, recebendo da população carinhoso apelido e vencidos outros momentos de luta, é hoje o Mercadão de Madureira.

Tantos foram os momentos e personagens que abrilhantaram a trajetória do Mercadão de Madureira, que se tornou impossível serem eles transcritos nos limites destas páginas que se encerram, ficando aqui o registro de desculpas por erros e omissões. Tendo sido seu motivo um memorial ao Jubileu de Ouro do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, hoje Mercadão, deixamos a outrem que, com riqueza, venha historiar o futuro centenário do Mercado de Madureira.

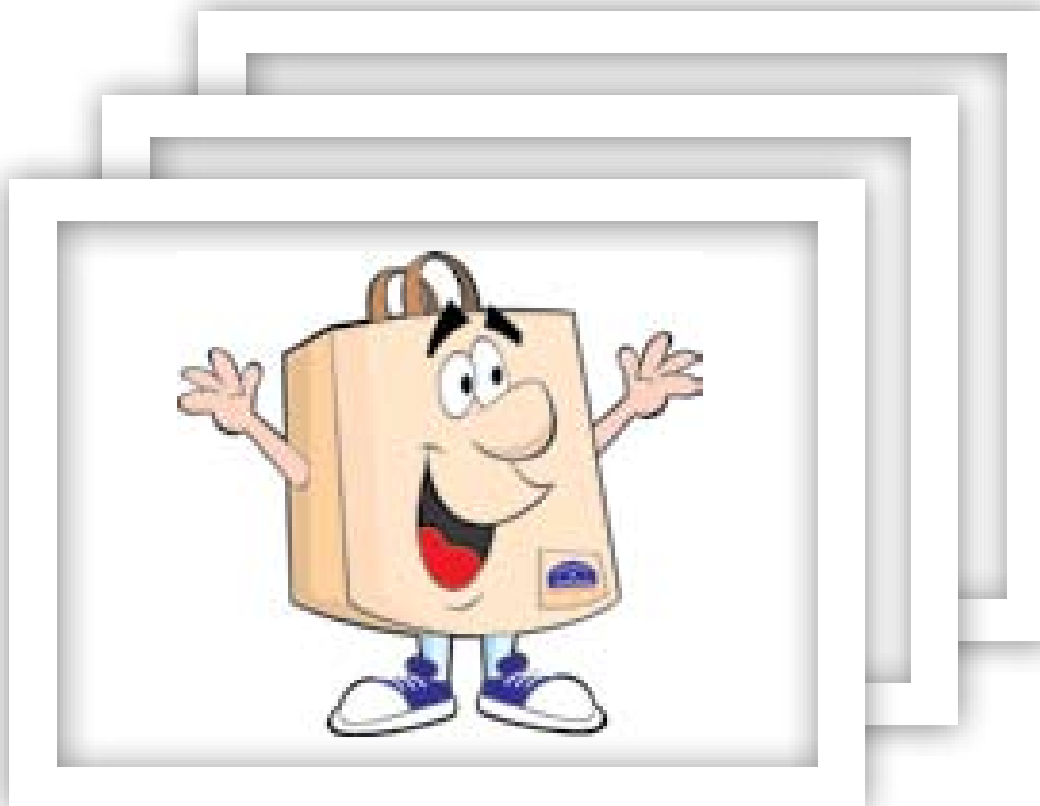




A administração do Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, síndico Antonio Tanque, subsíndica Sheila Reis entre os membros do departamento de marketing do Mercadão Pedro Silva e Horácio Afonso

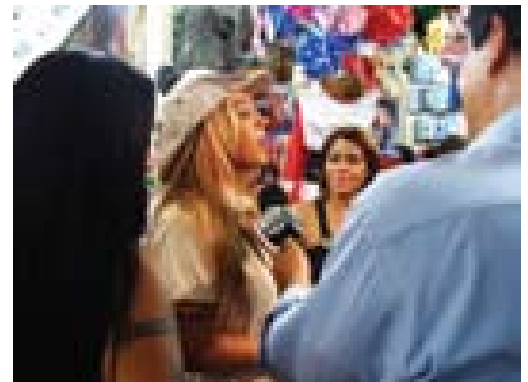
Anexos

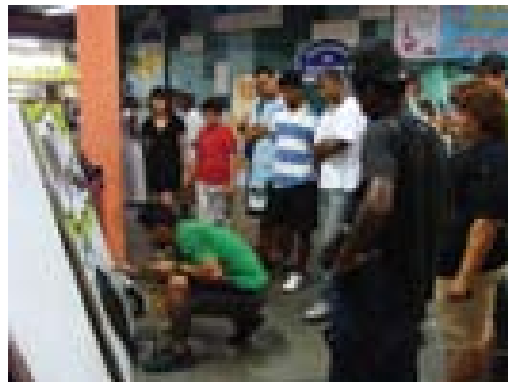
Sequência iconográfica do Mercado de Madureira na atualidade

















Mercadão de Madureira



Junto Com Você Em Todas as Épocas!



Pioneiros do Mercado de Madureira

Muitos foram os fundadores; se, porventura, deixamos de incluir nesta lista algum nome, perdoem-nos, pois devido às dimensões do Mercado e dificuldade de reunir todas as informações pode ter ocorrido alguma omissão, mas se sintam homenageados todos os que, de alguma maneira, contribuíram para a construção dessa história.

Abraham Chain Fuks Grinberg
Alda de Jesus Batista
Alfredo de Moraes Pimentel
Alice da Silva Cunha
Alípio dos Santos Vieira
Antonio da Silva Ferreira Sobrinho
Antonio dos Ramos
Antonio Marques
Antonio Martins Ribeiro *
Antonio Ricciardone
Antonio Rodrigues do Tanque
Antonio Sá de Oliveira
Antonio Vieira
Aurélio da Silva Corgas
Célia Regina Diniz da Costa
Davide Teixeira da Silva
Dialino Batista
Efigênia Freire da Silva
Ernesto de Oliveira Lopes
Fernando Augusto Almeida
Fernando Pires Roque *
Francisco de Souza Fernandes
Francisco Luiz de Abreu
Germano José Simões
Honório Alberto dos Santos
Horácio Evangelista Afonso
Jacob Zeltzer *
Jayme da Silva Santos

João da Silva Ganança
João Rodrigues de Andrade Neto
Joaquim Armênio da Cunha A. Ferreira
Joaquim de Moura
José Gonçalves Branco
José Joaquim
José Moniz
José Polycarpo Manhães da Rocha
José Requeijo Botelho
José Rocha de Lima
Julio Muniz *
Manoel da Câmara
Manoel Nilton da Costa
Manuel Amaro Rodrigues Serradas
Manuel José de Macedo
Moisés Arrighi
Mozes Fain
Nelson Prudente de Moraes *
Pedro da Silva Ganança
Rahel Lupo *
Rosa de Fátima Pinto Monteiro
Tobias Gonçalves do Estreito
Tomohide Uezu *
Vincenzo Galaso
Vitória dos Santos Neiva
Waldir Lemos

**in memoria*

Síndicos do Condomínio do Grande Mercado de Madureira

	INÍCIO	TÉRMINO
CIBRASIL - Cia. Brasileira de Financiamento Imobiliário	24/10/1959	06/07/1965
José da Silva Ferreira Neto	06/07/1965	04/07/1967
José Muniz Júnior	04/07/1967	10/07/1969
José Pereira Ribeiro	10/07/1969	13/07/1971
José Muniz Júnior	13/07/1971	14/07/1977
Nelson Prudente de Moraes	14/07/1977	15/07/1983
João da Rosa Haringer	15/07/1983	15/07/1987
Nelson Prudente de Moraes	15/07/1987	10/01/1997
Antonio Rodrigues do Tanque Filho	10/01/1997	15/07/1999
Renildo Silva de Miranda	15/07/1999	11/07/2003
Antonio Rodrigues do Tanque Filho	11/07/2003	ATÉ A PRESENTE DATA

Presidentes da Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira – ACOGRAMM

	INÍCIO	TÉRMINO
Oreste Gomes Rodrigues	1956	1961
José Martins	1961	1962
Anacleto dos Santos	1962	1963
Elias Abibe	1963	1965
Francisco Lourenço	1965	1967
José Muniz Junior	1967	1969
Abel da Silva e Cunha	1969	1971
Manuel Tavares de Pinho	1971	1973
José Muniz Junior	1973	1979
Nelson Prudente de Moraes	1979	1983
Artur Leite	1983	1993
Vladimir Basílio	1993	1995
Artur Leite	1995	ATÉ A PRESENTE DATA

Notas

1 O comércio de trocas entre grupos indígenas era prática corrente. Antes do contato com os europeus, praticavam-na em relação aos excedentes disponíveis e de materiais e produtos dependentes de habilidade ou origem de matéria-prima.

... *Utilizam-se também no vestuário de penas de avestruz, obtidas das tribos vizinhas...*

LÉRY, Jean de

- *História de Uma Viagem a Terra do Brasil*

Após a chegada dos europeus, com estes passaram também a praticá-la, em especial a de troca de pau-brasil e alimentos por artigos como espelhos, facas, panelas, roupas e até mesmo arma e pólvora (como ocorria entre tamoios e franceses). Também, como atravessadores, comercializavam com outros grupos indígenas as mercadorias trocadas com europeus.

O vizinho, maracajá, carijó ou tupinambá, sem fiar-se do goitacás, mostra-lhe o que tem a trocar – foice, faca, pente ou que é, dando a entender por sinais que deseja trocar a mercadoria por outra qualquer. Se o convidado concorda, e mostrando plumas, pedras verdes para beijo, ou o que seja, acerta no objeto da troca. O vizinho vai depositar a sua mercadoria sobre alguma pedra ou tronco visível, e afasta-se de trezentos ou quatrocentos pés. O goitacás vem tomar o objeto e deixa no lugar o que trouxe, mantendo o compromisso tácito.

LÉRY, Jean de

- *História de Uma Viagem a Terra do Brasil*

2 A região compreendida entre os deságues dos rios Irajá e Meriti, incluindo as suas margens próximas, era pelos indígenas denominada de Miriti, em razão de lá se encontrar uma grande concentração de palmeira dessa espécie. O termo miriti (o mesmo que buriti) foi depois deturpado para meriti, como hoje é grafado.

3 A sesmaria (terra doada) foi um instrumento de lei criado em Portugal e que visava normatizar a distribuição de terras destinadas à produção. O sistema foi criado no século XIV, sendo regulado pela Lei das Sesmarias de 1375, e seu objetivo foi eliminar a crise agrícola e econômica que então ocorria no país. A partir 1530, tendo por meta a mais rápida ocupação econô-

mica das terras conquistadas, em particular quanto à produção de açúcar, a Coroa Portuguesa decidiu utilizar, com algumas adaptações, o sistema sesmarial no Brasil.

4 As primeiras sesmarias doadas no Rio de Janeiro correspondiam a grandes extensões de terra, tendo por frente o litoral da baía de Guanabara e desta, em profundidade, para o interior. As maiores áreas em sesmarias foram doadas na baixada de Irajá e na atual Baixada Fluminense, tendo em média 1,5 légua (9.900 metros) de frente, por 3 léguas (19.800 metros) de profundidade.

5 A doação das terras de Santa Cruz para a Companhia de Jesus teve por razão declarada recompensa a atuação de seus padres, em particular as de Manuel de Nóbrega e José de Anchieta, pelo trabalho de catequese e negociação que mantiveram com grupos Tupinambás da região de São Paulo, para que estes não se aliassem aos Tamoios do Rio de Janeiro na guerra contra os portugueses. A razão não declarada foi a de que a redução jesuíta serviria como um anteparo apaziguador a possíveis investidas desses mesmos grupos contra a Cidade e as sesmarias do Rio de Janeiro.

6 O rio Irajá era navegável por canoas até a altura do atual bairro de Brás de Pina, onde se formou um pequeno porto fluvial que seria denominado Portinho de Irajá. Deste ponto partia uma trilha indígena, que, alargada e aberta em estrada ao tráfego de carros de boi e tropas de burros, recebeu o nome de Estrada do Portinho, nome que ainda se preserva no trecho entre a Praça N. Sr.ª da Apresentação e a Avenida Brasil, tendo a seu lado esquerdo a CEASA.

7 Na ocupação da baixada de Irajá, foi Antônio de França quem recebeu, em 1568, a grande sesmaria de cerca de 20km de extensão, entre o rio Meriti e a serra da Misericórdia.

A mais famosa concessão para lá da tapera de Inhaúma foram os jesuítas que a obtiveram, mas quem primeiro deixou notícia da sua presença nessas lonjuras foi Antônio de França, com sua sesmaria de 1568 ou, melhor, seu pioneiríssimo Engenho de N. S. da Ajuda, da qual seria desmembrada a Fazenda Grande na Penha.

GERSON, Brasil

- *História das Ruas do Rio*

8 Recebendo a denominação mais genérica de Campo de Irajá, já em 1625 a atual praça N. Sr.ª da Apresentação e suas cercanias, onde se implantara uma redução jesuítica, era praticamente subtraída da sesmaria de Antônio de França e reconhecida como pertencente à Câmara Municipal de São Sebastião do Rio de Janeiro, tornando-se, assim, o primeiro bairro fora dos muros da cidade ou *sub urbe*.

9 A capela de N. Sr.ª da Apresentação, em estilo barroco-jesuítico e de alvenaria de pedra e cal, após 1625 sofre ampliação para igreja, com altar-mor e seis altares laterais. A 30 de dezembro de 1644, por ação do padre Antônio Marins Loureiro, é instituída a Paróquia de Nossa Senhora da Apresentação do Irajá, a terceira paróquia do Rio de Janeiro, tendo por matriz esta igreja, que, em 10 de fevereiro de 1647, é confirmada como tal por Alvará de D. João IV. Foi seu primeiro vigário o frei Gaspar da Costa.

A Freguesia do Irajá foi criada em 1644 pelo Padre Antônio Marins Loureiro, nomeado Prelado por D. João IV para 'vigiar' as conspirações de Lourenço de Mendonça (quem o afirma é Monsenhor Pizarro) e com a propagação da fé melhor consolidar o prestígio real no Brasil.

GERSON, Brasil - *História das Ruas do Rio*

10 Na redistribuição que Antônio de França procedeu em suas terras, registra-se, em 2 de abril de 1613, um grande foro de terras dos campos de Irajá a Antônio Martins Palma, que foi o introdutor da devoção de N. Sr.ª da Candelária no Rio, fundando a igreja que viria se constituir em matriz da paróquia de mesmo nome, a segunda do Rio de Janeiro, pouco antes da de N. Sr.ª da Apresentação de Irajá. Nesta ocasião, possivelmente Antônio de França procedeu algumas doações de glebas à Ordem dos Carmelitas, ainda no curso do final século XVI.

No século XVI, os carmelitas construíram casas ao redor do convento, possuíam terras no atual Largo da Carioca e no Boqueirão da Carioca [...] e terras agrícolas no atual bairro de Irajá.

FRIDMAN, Fania - *Donos do Rio em Nome do Rei - Nota de rodapé 7 em A Propriedade Santa: o patrimônio territorial da Ordem de São Bento.*

11 Dentre os terrenos argilosos sobre os quais teve início a produção de telhas e tijolos na baixada de Irajá, destaca-se o espaço sobre qual se encontra a Favela do

Para-Pedro, localizada entre a Estrada do Colégio e os fundos da CEASA.

12 Dos dois primeiros portos da Cidade do Rio de Janeiro, a praia de Dom Manuel (hoje rua de mesmo nome) era quase que exclusiva dos jesuítas para o embarque e desembarque de suas mercadorias. Na praia existente próxima a atual Rua do Mercado, movimentavam-se mercadorias de outras posses e, particularmente, o comércio varejista de alimentos, dando origem ao mais tarde Mercado do Peixe, por ser nele a maior atividade a venda de pescado.

13 Na tradição popular o nome de Maria Angu dado ao porto, foi criado já ao meio do século XVII, e deriva de ter, a essa época, ali vivido uma mulher de nome Maria que, na oportunidade da circulação de canoieiros e embarcações, lhes vendia uma comida feita de fubá e carne conhecida como angu. Esta origem é parcialmente confirmada por Brasil Gerson em sua *História das Ruas do Rio*. Consideradas outras fontes, este deriva de mariangú, que em tupi significa mangue. Em sua primeira forma era chamado de porto da praia da Maria do Angu, sendo sucessivamente contraído para Maria D'angu, Maria e Angu, Mariangu e finalmente Maria Angu, conforme constam em documentos pesquisados.

14 Em nenhum relato português ou francês da época da ocupação do Rio de Janeiro, há alguma menção à existência de aldeia ou lugar pelos indígenas denominado de *Ira-ia-ja*, ou termo semelhante, que possa ter dado origem ao topônimo Irajá. Jean de Léry, em sua viagem ao Rio em 1558, elaborou um mapa das aldeias tupinambás, sem que nele constasse algum nome semelhante. Por outro lado, este cronista cita:

As abelhas da America [Rio de Janeiro, onde esteve] não são iguaes ás de cá; parecem-se com as pequenas moscas pretas que temos no estio, pelas uvas. Constroem a colmeia nos páos ocados das mattas, colmeia que os indios chamam ira-ietic; ira é mel, ietic é cera [...]

LÉRY, Jean de

– *História de Uma Viagem a Terra do Brasil*

Por esse relato se pode supor que as abelhas mais comuns por ele observadas eram da espécie vulgarmente denominada de “abelha-cachorro”, que, mesmo com o alto nível de urbanização atual, ainda são muito comuns, em particular na baixada de Jacarepaguá. Entretanto, o mel por elas produzido é de sabor pouco adocicado e a sua produção não tão alta que em algum

ponto fosse expressiva a citação como “onde o mel brota” ou “lugar que faz mel”. Considerando-se que na ocupação da região de Irajá houve a forte presença de jesuítas, que com os índios falava a língua geral tupi, com a presença ali dos primeiros engenhos de açúcar, pode-se crer que este topônimo tenha surgido do fato de os indígenas, tendo por conceito que ali se fazia mel, estes a tenham chamado *Ira-ia-já* (onde o mel brota ou onde se faz mel), o que facilmente teria sido adotado também pelos jesuítas e colonos. Mais consistente de que o primitivo nome local fosse Irajá, é a denominação de *Miriti* dada à região da foz dos rios Irajá e Mereti.

15 Ao contrário do que é citado em algumas referências ao processo da ocupação das terras localizadas na baixada de Santa Cruz–Campo Grande, não só os jesuítas receberam sesmarias. Outras delas, menores em extensão e localizadas entre a dos jesuítas e o atual bairro de Santíssimo, foram agraciadas a cavaleiros que participaram das lutas contra os Tamoios. Já as terras situadas entre estas e os limites da sesmaria de Antônio de França, como posse da Coroa, foram deixadas ao livre uso de pequenos colonos. Sendo essas terras denominadas de realengas, destas terras deriva o nome do bairro de Realengo ali localizado.

Mas não foram os padres da Companhia de Jesus os únicos a chegarem tão longe tão cedo, isto é, aos confins de Santa Cruz, e nos dias tão distantes quando ainda a posse dos campos e praias e morros entre a baía de Guanabara e o Atlântico ainda era disputada entre os portugueses e os franceses ajudados pelos tamoios. Na verdade, com eles, ali chegaram praticamente juntos, e pelo caminho para cuja abertura tanto concorreram (a depois denominada Estrada Real de Santa Cruz) os colonizadores e guerreiros Manuel Velloso Espinho e Jerônimo Velloso e Cristóvão Monteiro, e outros ainda sem dúvida [...]

GERSON, Brasil – *História das Ruas do Rio*

16 Campinho e seu entorno são banhados pelos rios Orfanato e Ninguém, ambos tributários do rio das Pedras, na bacia do Acari-Pavuna-Meriti. Até o século XIX, córrego a céu aberto, abasteciam pequenos tanques para coleta de água para pessoas e animais. Atualmente o rio Orfanato, atravessando a Av. Intendente Magalhães, está em galeria por quase todo o seu curso, e o rio Ninguém, que atravessa a Rua Domingos Lopes, apenas se apresenta a céu aberto em pequenos trechos.

17 A partir da segunda metade do século XVII, em alternativa a rota terrestre-fluvial-marítima pelo Campo de Irajá, intensifica-se a rota totalmente terrestre que, contornando o Maciço da Tijuca, chegava às praias junto ao Castelo. Este caminho, hoje muito segmentado na malha urbana, seria mais ou menos correspondente às atuais: Ernâni Cardoso, Clarimundo de Melo, Amaro Cavalcante, Vinte e Quatro de Maio, São Francisco Xavier, Haddock Lobo, Frei Caneca, Visconde do Rio Branco, Carioca e Assembleia.

18 “Pombeiro” era o nome popular, no Rio de Janeiro antigo, para os comerciantes que compravam gêneros, em particular peixe, em atacado junto ao produtor e, por seus próprios meios de transporte, revendiam a varejo de porta em porta ou em bancas nas ruas.

As bancas do peixe, sob tôscas barracas, ficavam nos chãos [...]. Nelas tinham comércio os chamados pombeiros, denominação que até hoje perdura na linguagem carioca, intermediários que se atravessavam entre os pescadores e o consumidor, como sempre aconteceu no comércio de todos os tempos

COARACY, Vivaldo – *Memórias do Rio de Janeiro*

Conforme destaca o autor acima citado, essa denominação perdurou em uso até a primeira metade do século XX, porém não só para o vendedor de peixe, mas para toda espécie de mercadoria, se incluindo, mesmo que em menor incidência, os chamados mascates. Mais modernamente, em alguns lugares do Rio, o termo ainda foi usado para designar também aos vendedores de sorvete e refrigerantes em carrocinhas, que apareceram no início dos anos 50.

19 Ao final do século XVII, os foreiros que ocuparam as terras correspondentes aos atuais bairro de Vicente de Carvalho, Vila Cosmos, Vila da Penha, Penha Circular e Penha, abriram ligação ao Porto de Maria Angu pelas hoje: Vicente de Carvalho, Brás de Pina, Nicarágua e Couto, provavelmente também um *piabiru* indígena.

20 Ao contrário do Campo de Irajá, não é de conhecimento, pelo menos na presente pesquisa, da existência de documento ou fonte que possa, ainda no século XVII, ter sido o Campinho reconhecido como pertencente à Câmara da Cidade do Rio de Janeiro. Entretanto, considerando-se a comunidade comercial nele existente, já antes de 1700, podemos admitir ser dele o título de segundo bairro *sub urbe* carioca.

21 Não sendo conhecida documentação ou fonte historiográfica que registre em Campinho qualquer tipo de edificação semelhante a mercado antes do final do século XIX, conforme se depreende da memória popular local, as negociações eram feitas a céu aberto.

22 Os engenhos de Irajá, os primeiros a serem construídos no Rio de Janeiro, eram equipados por moendas de dois rolos horizontais que, para extrair todo o caldo, obrigava passar a cana duas vezes, bem como eram estes movidos por tração animal, o que obrigava a sucessivas paradas para a troca da junta de bois, tendo assim baixa produtividade. Os engenhos de Jacarepaguá, mais novos em cerca de 20/30 anos, possuíam moendas de três rolos verticais que, em uma só passagem, produziam simultaneamente dois esmagamentos na cana, bem como a maioria deles era movido a roda-d'água, em fluxo contínuo e sem paradas.

23 Ao final do século XVIII, em Campinho o maior destaque comercial era o gado, sendo um local bastante movimentado por pessoas em trânsito, o que fazia também ali se instalarem vários estabelecimentos de serviços, como hospedagem, alimentação, manutenção de veículos e tratamento de animais.

O Campinho, com o Realengo, era lugar de feira de gado e de descanso para os viajantes [...]. Havia uma casa nele para os que quisessem dormir, e nela dormiu Tiradentes numa de suas viagens conspirativas entre Minas e o Rio.

GERSON, Brasil – História das Ruas do Rio

24 Segundo Brasil Gerson (em *História das Ruas do Rio*) Lourenço Madureira seria ...descendente de um Antônio Madureira setecentista de Campo Grande...

25 Várias versões são apresentadas quanto à localização das terras do capitão Inácio do Canto arrendadas por Lourenço Madureira. Segundo Brasil Gerson (em *História das Ruas do Rio*) estas seriam parte da Fazenda do Campinho, não indicando o ponto preciso do limite entre uma e outra. Outras fontes atribuem estas terras como sendo parte ou a própria Fazenda da Portela. Ficamos com a localização apresentada, área hoje cortada pela Rua Padre Manso, em razão de ter como fonte a tradição oral de antigos ferroviários da extinta E. F. Central do Brasil, entre estes o pai e o avô do Autor deste livro, tendo este último nela ingressado ainda como E. F. D. Pedro II e antes da inauguração da Estação de Madureira.

26 Quanto à solução do litígio por terras estabelecido entre Lourenço Madureira e Maria Rosa dos Santos, conforme informações orais (nota anterior), em razão das influências que ambas as partes possuíam junto à Corte, até a morte de Maria Rosa (1846), nenhuma sentença foi dada ao processo por ela pleiteado. Na desapropriação para a construção do ramal ferroviário ao Instituto Pirotécnico, o valor da indenização a ele correspondente ficou em suspenso, apesar dos protestos das herdeiras de Lourenço. Como forma compensatória desta não indenização, teria a E. F. D. Pedro II concedido o estacionamento de vagões no ramal aberto, que, por serem para o uso dos herdeiros de Lourenço, passaram os ferroviários a denominar este ponto do desvio como a Parada do Madureira.

Foram herdeiras de Lourenço Madureira a esposa Florisbela Maria de Jesus, com ele casada em 1849, e Josefa Rosa, nascida em 1846, filha natural reconhecida em vida por Lourenço. A esposa assumiu imediata posse de metade dos bens legados, reconhecendo o direito da filha de seu marido. Entretanto, Josefa somente passou a ter posse de sua herança em fins de 1869, depois de vencido um litígio com sobrinhos de Lourenço que não reconheciam a sua filiação. A paternidade de Josefa foi reconhecida por Lourenço, ainda com poucos meses de vida, logo após o seu batismo na igreja de N. Sr.ª da Apresentação de Irajá, em termo lavrado no livro de batismo da paróquia.

27 O desmembramento de terra realizado por Maria Rosa dos Santos antes de falecer, em 1846, consistiu de lotes entre as fazendas do Engenho de Fora e da Portela, sendo o lote limitante com a Estrada de Irajá (atual Rua Domingos Lopes) doado a Vitório Simões, pai de Clara Simões. D. Clara casou-se com Domingos Lopes da Cunha – também beneficiado com um dos lotes de Maria Rosa – de quem ficou viúva em 1868.

28 Com a Lei de Terras de 1850, em todo o Brasil ocorreram novas divisões de terras, e fazendas das baixadas do Rio de Janeiro foram repartidas em chácaras. Nestas, tendo como mercado a crescente expansão do sistema de bondes de tração animal, e pela facilidade de seu plantio e colheita, tornou-se o capim a principal atividade.

29 Quando em 29 de março de 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II – mais tarde Central do Brasil, contando

com 10 locomotivas de fabricação inglesa, 40 carros de passageiros, 100 vagões de carga e leito em bitola larga de 1,6m, inaugurava o seu primeiro trecho de 47,2km de extensão entre a Corte (atual Central) e Pouso dos Queimados (Queimados), eram também inauguradas as estações de Venda Grande (Engenho Novo), Cascadura, Maxambomba (Nova Iguaçu). Anteriormente, a 30 de abril de 1854, foi inaugurada a Estrada de Ferro Mauá, no seu primeiro trecho de 14,5km e em bitola de 1,676m, entre Guia de Pacobaíba em Porto da Estrela e Fragoso, na Raiz da Serra de Petrópolis.

30 O Mercado de Cascadura ficava no espaço correspondente ao atual entroncamento entre a rampa do Viaduto de Cascadura, Rua Carolina Machado, Av. D. Hélder Câmara (antiga Suburbana) e Rua Sidônio Paes. Atualmente ainda é possível observar-se seus traços junto ao galpão da estação.

31 A parada de Eduardo Araújo foi aberta em 1894, ficando localizada no cruzamento da ferrovia com a atual Rua do Sanatório. Em 1908, esta parada foi substituída pela primeira Estação de Engenheiro Leal, localizada sob o atual viaduto da Rua Sidônio Paes, paralelamente à Travessa Gameleira. Em 1922, nova substituição é feita, sendo construída, no cruzamento com as ruas Barbosa, Gaspar Viana, Enaldo dos Santos Araújo e Melo Moraes, a segunda estação de Engenheiro Leal, sendo seu primeiro agente Octavio Luiz Martins, pai do Autor deste livro, que, de 1943 a 1954, foi agente da Estação de Madureira.

32 Posteriormente à de Eduardo Araújo (1894), e ainda como uma simples parada e recebendo a denominação de Inharajá, contração dos topônimos Inhaúma e Irajá, era aberta, em 1898, a hoje estação Mercadão. Dez anos mais tarde (1908) e já sob a administração da E. F. Central do Brasil, na mesma ocasião da inauguração da primeira Estação de Engenheiro Leal, seria ela reinaugurada, com foro de estação, como Magno em homenagem ao Engenheiro Alfredo Magno de Carvalho que, com Leal, foram uns dos principais responsáveis pela construção da E. F. Melhoramentos do Brasil. A sua atual denominação foi estabelecida pela Lei Estadual nº. 1876/2008 de 19 de novembro de 2008.

33 As altas taxas de crescimento populacional dos subúrbios carioca entre 1900 e 1930, em particular o alto valor de 263% alcançado na região de Irajá, são desta-

cados nos históricos do Plano Estratégico II, elaborado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 2004, como sendo um dos fatores de geração dos problemas urbanos hoje neles existentes.

34 Ao ser criada, a Estrada de Ferro Central do Brasil (antes D. Pedro II), teve por foco o transporte de café do Vale do Paraíba, ainda presente no início do século XX em direção a São Paulo. Empresa estatal e seguindo os objetivos do Governo federal, sua prioridade era o frete de longa distância. Já ao final do século XIX, no interior de Distrito Federal, também sob cuidados governamentais, o seu foco passara a ser o transporte de passageiro. Esses objetivos definiam ter a EFCB um frete local mais caro que as particulares Melhoramentos e Leopoldina, destacadamente a primeira que, chegando tardiamente ao Meio Vale do Paraíba – o café já havia se deslocado para São Paulo, lutava para superar prejuízos com frete longo. Deste déficit de receita resultaria a sua encampação, em 1902, pelo Governo federal, anexando-a à EFCB como Linha Auxiliar, que, em equilíbrio a sua Linha Centro, por um longo tempo manteve nela a dedicação ao frete curto e aos mesmos preços da Melhoramentos.

35 Em 1902, ao assumir seu mandato, o prefeito Pereira Passos, iniciando uma campanha de eliminação da sujeira que se espalhava pela Cidade e, entre outras medidas, decreta a proibição de feiras livres. No carnaval deste ano, em sátira ao prefeito, o povo denomina os blocos de carnaval de livre organização e de modestas fantasias como sendo “blocos de sujos”. Esta proibição seria por ele mesmo revogada pelo Decreto nº. 997, de 13 de outubro de 1904, que autorizava o funcionamento das referidas feiras aos sábados, domingos e feriados.

36 O Mercado Municipal da Praça XV, construído no Governo do prefeito Pereira Passos, teve sua obra iniciada em 23 de maio de 1902 e, inaugurado em 1907, existiu até 1957 quando foi demolido.

37 O atual Porto do Rio de Janeiro teve sua obra iniciada em 29 de março de 1904 e foi operacionalizado em duas etapas, sendo os seus primeiros 500 metros inaugurado em 8 de novembro 1906 e na sua totalidade em 1910. Mais tarde teria seu cais estendido até o Caju.

38 No jargão comercial do início do século XX, como quinquilharias eram classificados todas as mercadorias

vendidas em mercados e feiras que não fossem alimentos. Assim, com tal classificação, entre outros eram designados produtos como cestos, bijuterias populares, cordas, candeeiros, agulhas e linhas de costura.

39 Muito significativo do nível de urbanização de Madureira no início do século XX é a inauguração em 1904 do Cinema Beija-Flor. Apresentando filmes mudos, recebia grande afluência de público de toda parte do subúrbio. O conjunto arquitetônico no qual ele funcionava ainda existe, estando localizado na Rua João Vicente entre os números 7 e 27, estando previamente tombado pelo Decreto Municipal nº 24.560 de 25 de agosto de 2004.

40 Ao findar do século XIX, Clara Simões (a Dona Clara), já casada com o comendador Carlos Xavier do Amaral, possivelmente tenha de forma gradual transferido os seus negócios para propriedade da família de seu marido (Amaral), que eram grandes proprietários no Areal, hoje o bairro de Coelho Neto.

41 Ao início do século XX, para o comércio e o bairro era a Estação de Magno muito mais expressiva do que a de Madureira. Como cita Brasil Gerson:

Hoje dir-se-á que é um absurdo, mas no princípio a Estação de Madureira que mais se impunha não era a da Central. Era a da Linha Auxiliar pela sua localização tão estratégica, no encontro das estradas Marechal Rangel e do Portela, as duas procedentes do celeiro do Rio de então, nas Freguesias de Inhaúma e de Irajá.

GERSON, Brasil - História das Ruas do Rio

42 Ao final do século XIX, em um novo ciclo de desmembramentos das grandes fazendas, no entorno de Madureira surgem como proprietários: Carolina Machado, viúva de Luís Machado Júnior e mãe de Manoel Luiz Machado, com terrenos em Madureira e Vaz Lobo; José Maria Vaz Lobo e Família Freitas, com posses ao longo da Estrada Marechal Rangel; Antônio José Queirós; Francisco Severiano Amado; Rocha Miranda e Lino Alves da Fonseca, juiz de paz de Mangaratiba, com propriedades em Cascadura.

43 Na segunda década do século XX, nas proximidades de Madureira, os sucessivos loteamentos dão origem aos atuais bairros de Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro, Turiaçu, Rocha Miranda

e Colégio, além da configuração do remanescente da baixada de Irajá como bairro de mesmo nome.

44 A Paróquia de Madureira foi criada em 26 de outubro de 1915, tendo por vigário o padre Carlos de Oliveira Manso. Este vigário, após sua posse em 6 de julho de 1918, deu início à construção da Igreja de São Luís Gonzaga, matriz da paróquia, que foi erguida em terreno doado por Alcina Valuan Marques, sendo ela concluída em 1920.

45 Nos primeiros anos do século XX, a baixada de Irajá possuía expressiva representação política. Entre outros políticos desta época, destacam-se: Manoel Luiz Machado, primeiro vereador da Freguesia de Irajá; Edgar Romero, mais tarde ministro do Tribunal de Contas e Bento Ribeiro, prefeito do Distrito Federal de 1910 a 1914, tendo no seu mandato oficialmente criado o Mercado de Madureira.

46 Aceito como sendo 1914 o ano da criação do Mercado de Madureira, nesta ocasião o que teria sido oficializado não possuía ainda a configuração do que se possa classificar como mercado. A sua construção se teria resumido ao nivelamento do terreno, que, depois de cercado, em seu interior foram abertas alamedas e demarcadas áreas de instalação de bancas de vendas, regularizando a feira permanente que ali perto já existia. Sua implantação foi em terreno localizado na confluência das atuais Olívia Maia e Ministro Edgar Romero, para a qual fazia frente, e entre este e o outeiro às margens da Linha Auxiliar, onde se encontram as torres da Light. O terreno, então pertencente à União e sob concessão à Light, hoje parcialmente cortado pela rampa do viaduto Negrão de Lima, não seria muito plano, mais não tanto inclinado como atualmente, que é resultante da movimentação de terra para formação do acesso ao viaduto.

47 Em 1916, o remanejamento do Mercado de Madureira para o terreno em que se encontra a Escola de Samba Império Serrano, ocorreu em razão da necessidade de duplicação do leito ferroviário da Linha Auxiliar. Nesta ocasião era projeto da ferrovia proceder a uma atenuação da grande curva ainda existente, fator de segurança a trens de maior velocidade e bitola mais larga. Sendo pertencentes à União, a ferrovia e os terrenos de seu domínio (faixas 20 metros a 100 metros para cada lado do seu leito), em parte concedido à Light para suas

linhas de transmissão, tão logo implantado o mercado, o Governo federal e a Light reclamaram a posse de seu terreno para a realização do projeto. Na negociação entre o Distrito Federal e a União, estabeleceram a transferência definitiva para a Prefeitura de um terreno para fixação do mercado. Entretanto, esse, por segurança, não poderia ficar sob as linhas de transmissão que, no projeto, seriam remanejadas. Atendendo a este critério, foi então cedido o terreno no lado oposto e para o qual a Prefeitura remanejaria o mercado, porém em condições não muito diferentes das anteriores, a não ser uma precária pavimentação das novas alamedas. A atenuação da curva da ferrovia nunca se realizou, sendo digno observação que, em 1975, uma composição de elétrico em alta velocidade, saindo dos trilhos tangenciou a curva e foi chocar-se contra as paredes da quadra do império Serrano, tendo por consequência vinte mortos.

48 O primeiro projeto de eletrificação da E. F. Central do Brasil foi apresentado em 7 de novembro de 1904, sendo na mesma data promulgado o Decreto nº 5.366, que determinava a substituição gradual da tração a vapor pela tração elétrica nas linhas suburbanas da E.F. Central do Brasil na Cidade do Rio de Janeiro. Com a Primeira Guerra Mundial, provocando uma grande escassez de carvão, o projeto foi retomado em 1919, ficando 14 anos preso a estudos quanto à forma de sua execução e de definição quanto à obtenção da energia elétrica necessária. A eletrificação da via férrea só seria iniciada em 1936 e inaugurada em 10 de julho de 1937, no trecho da linha centro entre as estações de D. Pedro II e Madureira.

49 Em 1922, realizada uma revisão do projeto de eletrificação da E. F. Central do Brasil em que foram considerados os impactos das interrupções de linhas de bondes elétricos que cruzavam a via férrea, foi definida a construção em Cascadura de um viaduto sobre a ferrovia. Com a implantação da Rodovia Rio–São Paulo, esta construção foi antecipada e iniciada em fins de 1927, sendo entregue ao tráfego em 1930.

50 O Mercado de Campinho, construído entre 1927 e 1928, não logrou o resultado desejado por seus idealizadores, nele se instalando poucos comerciantes de hortigranjeiros de Jacarepaguá e atendendo a uma reduzida procura por parte de consumidores. Quase sem registros da sua existência, dele nos dá boa referência o escritor Magalhães Corrêa:

O Mercado do Campinho está localizado na estrada Intendente Magalhães, [...] inaugurado na Interventoria do Dr. Pedro Ernesto.

Esse grande mercado de construção metálica, cobertura de zinco, tem inúmeras locações divididas por paredes baixas, revestidas de azulejos brancos; passa pelo interior o bagageiro [bonde] para o serviço do mesmo. As locações são gratuitas, a título precário, até dezembro; na parte posterior do mercado, em dois refúgios, se instalam os lavadores, em feira, das 4 horas da manhã às 11

CORRÊA, Magalhães – O Sertão Carioca – 1936 - IHGB

51 Em 1911, a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel incorporou a Companhia Ferro-Carril de Madureira, que possuía concessão de linha de bonde de tração animal entre o Méier e Madureira. Neste mesmo ano, a Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Limited, incorporou a Linha Circular Suburbana de Tramways. Em 1916, a Vila Isabel foi também incorporada à Light. Logo a seguir a Light, estabelecendo uma linha entre o Centro e Cascadura, eletrificou a antiga concessão entre o Méier e esse bairro; pouco depois, ela estendeu a linha até Madureira, estabelecendo um dos troncos de linhas que viriam a ser utilizados nos transportes de cargas do Mercado de Madureira. O segundo seria formado quando, após a eletrificação da antiga Circular Suburbana em 1928, estendendo linhas entre a Penha e Vaz Lobo, em 1934, a Light inaugurou a linha 97 Madureira – Penha, estabelecendo outra linha de ligação do transporte de carga entre Madureira e o Centro, passando por grande parte dos subúrbios da Leopoldina.

52 Pelo censo de 1940, a população total do Distrito Federal (Cidade do Rio de Janeiro) era de 1.750.000, tendo o Centro e bairros vizinhos 454.000 habitantes, e a população da Zona Sul era de apenas 246 mil habitantes.

53 No racionamento de gêneros alimentícios estabelecido durante a Segunda Guerra Mundial, estavam inclusos a carne bovina, açúcar, trigo e arroz. Em suas alternativas aumentaram as procuras por legumes, frutas, hortaliças, peixe e a carne de animais de pequeno porte.

54 Marcada pela tenra idade que possuía, é de lembrança do Autor deste livro um tumulto durante o raciona-

mento, possivelmente ocorrido meses após o término da Segunda Guerra. Frente ao Mercado de Madureira estava estacionado um caminhão com açúcar e à volta deste uma multidão desordenada que, acenando os seus tiques de racionamento, a gritar exigiam serem atendidos. Logo a seguir chegava um carro de polícia para restabelecer a ordem.

55 Na década de 40 do século passado, a Escola de Samba Portela marcaria sua história com os sete campeonatos seguidos (1941 a 1947). A 23 de março de 1947, era fundada a Escola de Samba Império Serrano, que nesta mesma década se tornaria tricampeã (1948/1949/1950), alcançando o tetracampeonato no primeiro ano da década seguinte (1951).

56 No projeto de construção da via que iria provocar a demolição do antigo Mercado de Madureira, estava previsto que os terrenos restantes do seu desmonte e das desapropriações ao longo desta, e por ela valorizados, a exemplo do que fizera Pereira Passos com a Avenida Central, seriam vendidos para amortização dos custos das obras. Atendendo aos pedidos de conservação do mercado, foi estudada a mudança do traçado da via, sendo prevista para a sua passagem a desapropriação de prédios na lateral deste. O projeto não foi realizado, mas o mercado foi parcialmente destruído, sendo conservado o prédio de 1949, hoje nele instalada a Escola de Samba Império Serrano.

57 Na construção do Elevado da Perimetral (oficialmente Avenida Presidente Kubitschek), inicialmente o Mercado Municipal foi apenas demolido por um largo corte transversal, tendo mantida ainda grande parte de boxes, dando um prazo a que os seus comerciantes providenciassem novas locações ou fechamento de seus negócios. Após esse prazo (1962), o Mercado Municipal foi demolido, ficando apenas intacto, e como patrimônio histórico, o seu pavilhão junto ao cais, onde hoje funciona o Restaurante Albamar. O terreno livre pelo desmonte do Mercado Municipal foi destinado à urbanização da Praça XV,

58 A tese de que “Madureira só terá progresso quando for construída uma central de abastecimento” formulada por José Pereira Ribeiro, foi recordada por Antônio Pereira dos Santos, em discurso proferido por ocasião da cerimônia de comemoração do 49º Aniversário do Mercado de Madureira, em dezembro de 2008.

59 José Fontes Romero (20/10/1913 – 30/09/1984), influente político das regiões de Madureira e Irajá, era filho do ministro Edgar Fontes Romero, tendo sido vereador e deputado federal constituído em 1946. Apoiou o vereador Salomão Filho na sua interseção para a construção do Viaduto de Madureira, porém se opôs tenazmente ao projeto de demolição do Mercado de Madureira, o que parcialmente conseguiu.

60 O engenheiro Heitor Vinícius da Silveira Grilo, representante da Companhia Brasileira de Financiamento Imobiliário – CIBRASIL, era casado com a poeta Cecília Meireles.

61 A Companhia Telefônica Brasileira – CTB, foi nacionalizada e incorporada ao Governo federal em 28 de novembro de 1956, tendo nesta ocasião Introduzido o sistema de micro-ondas e de Discagem Direta a Distância / DDD. Em 20 de dezembro de 1959, a CTB anunciava em jornais do Rio de Janeiro: *Agora também em Madureira, a Av. Ministro Edgar Romero nº 239 / Deste posto, funcionando na Loja S. 239-A. do novo Entrepoto Mercado do Rio de Janeiro, poderão ser feitas, dia e noite, ligações locais, rurais, interurbanas e pelo serviço rádio interior e internacional / COMPANHIA TELEFÔNICA BRASILEIRA / Procurando servir melhor.*

62 Com a transferência da capital da República para Brasília, pela Lei San Thiago Dantas de 14 de março de 1960, foi criado o Estado da Guanabara e sua área geográfica abrangia o território do antigo Distrito Federal. Este instrumento estabelecia normas para a criação do Estado, a convocação de sua Assembleia Constituinte e um governo de transição, para o qual foi nomeado governador interino o embaixador José Sette Câmara Filho. Em 3 de outubro de 1960, Carlos Frederico Werneck de Lacerda (UDN) foi eleito para governador do Estado da Guanabara, tomando posse em 5 de dezembro do mesmo ano.

63 Mais do que a promessa da antiga Prefeitura do Distrito Federal, a concretização do Mercado São Sebastião foi decorrente da ação da Bolsa de Gêneros Alimentícios do Rio de Janeiro/BGARJ, que congregava a maioria dos comerciantes da Rua Acre. Os terrenos sobre os quais foi ele construído foram obtidos por aterramento de mangues entre o estuário do rio Irajá e o antigo Porto de Maria Angu. Parte deles fo-

ram doados à Cruzada São Sebastião, obra social comandada por Dom Hélder Câmara, cujo objetivo era a construção de residências para favelados. Estando contíguo à área em que, pela Prefeitura, era projetado o mercado, a sua utilização para fins residenciais era pouco adequada. Negociada com a Cruzada São Sebastião a compra de alguns lotes, a BGARJ incentivou empresas a que nele construíssem e financiassem os primeiros armazéns para os comerciantes atacadistas. A Bolsa de Gêneros Alimentícios do Rio de Janeiro foi fundada em 15 de outubro de 1951, tendo sede na Rua Acre, na confluência da Rua Alcântara Machado, local pelos comerciantes apelidado como a Esquina do Pecado.

64 Na 7ª Assembleia Geral Extraordinária da Associação dos Locatários, Prepostos e Representantes do Mercado de Madureira em 15 de março de 1959, por decisão da mesma passou esta instituição a se denominar Associação Comercial do Mercado de Madureira – ACOMM.

65 Conforme comentou Antônio Pereira dos Santos em seu discurso por ocasião das comemorações do 49º aniversário do Mercado de Madureira, por ser o primeiro proponente da transferência para o mercado novo dos remanescentes do Mercado de Madureira, José Pereira Ribeiro, acusado de promover a sua demolição, sofreu forte perseguição por radicais. Nesta situação foi obrigado a se afastar do Entrepoto Mercado e deixar a Artur Leite a garantia de supervisão de seus negócios. [extrato do vídeo gravado durante a cerimônia]

66 O Autor deste livro foi frequentador dos blocos de carnaval no interior do Grande Mercado de Madureira, o que, como foi descrito, fazia antes e após os bailes carnavalescos do Madureira Tênis Clube.

67 Além dos citados mercados da COBAL de Irajá e Campinho, foram criados também os do Leblon, Humaitá, Área Portuária, Méier, Benfica e Maracanã. Destes, na atualidade os do Leblon e Humaitá, com seus prédios já tombados pela Prefeitura do Rio de Janeiro, estão transformados em centros sociais destacadamente gastronômicos. O de Campinho, estando o antigo prédio já em ruínas, foi demolido e no seu espaço construída a Praça dos Lavradores. O de Irajá, por muito tempo sendo ocupado por pequenos bares

e comerciantes informais, foi em 2007 levado a tombamento com projeto de nele ser formado um centro cultural, mas, pelo menos no momento da elaboração do presente trabalho, está ele funcionado como anexo do Posto Municipal de Saúde de Irajá.

68 A Loteria Esportiva, criada em 1970, foi mais tarde extinta, sendo substituída por outras modalidades lotéricas, das quais a mais destacada é a Mega Sena. Recentemente foi restabelecida, porém com regras diferenciadas em relação à anterior. No curso dos seus 40 anos, as loterias da Caixa Econômica fizeram muitos milionários, alguns com valores bem mais altos em relação aos ganhos por Eduardo Varela. Porém, diante do fato de ter sido ele o primeiro, a repercussão em sua época e a diversos fatos que o cercaram, é ele o mais famoso de todos os acertadores, até porque, tendo vivido momentos de deslumbramento e tendo uma vez mais obtido um prêmio médio, fazendo diversas aplicações malsucedidas, perdeu a sua fortuna e é atualmente uma pessoa de classe média.

69 O Grupo Gestor, formado para a administração das obras de reconstrução do Mercado de Madureira, e ainda existente, é presidido pelo síndico do Condomínio do Entrepoto Mercado do Rio de Janeiro (CEMRJ), tendo por membro efetivo o presidente da Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira (ACOGRAMM). Inicialmente composto por 15 membros, foram seus titulares: Renildo Silva Miranda (presidente – síndico do CEMRJ), Artur Leite (presidente da ACOGRAMM), Manoel Martins, Fernando Augusto Almeida, João Ricciardone, Inês Cristina Diniz, Adelino dos Santos Vieira, Elias Domingos Batista, Sheila Fuls Grinberg Reis, José Rocha de Lima, João Rodrigues da Andrade Neto, Mércia Áurea de Carvalho, João Haringer, Vicente Calvano Galaso e Antônio Martins Ribeiro (falecido). Atualmente, reduzido para 5 membros, são seus titulares Antônio Rodrigues do Tanque Filho (presidente – síndico do CEMRJ), Artur Leite (presidente da ACOGRAMM), João Ricciardone, Mércia Áurea de Carvalho e Sheila Fuls Grinberg Reis. É do Grupo Gestor a iniciativa de comemoração dos 50 anos do Mercado de Madureira.

70 A reinauguração do Mercado de Madureira, em 5 outubro de 2001, foi marcada pelas presenças do então ex-prefeito Luiz Paulo Conde, do senador Francisco Dornelles e da deputada federal Laura Carneiro.

Referências Iconográficas



CAPÍTULO I

CAMINHOS INDÍGENAS NO TERRITÓRIO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Composição gráfica de Rômulo Passos A. Vendramin baseada em pesquisas de Ronaldo Luiz Martins - 2009



CAPÍTULO V

CARRO DE BOI
Aquarela de Oscar Pereira da Silva - final do século XIX



CAPÍTULO VII

CASA DO CAMPINHO
Desenho em bico de pena - Magalhães Corrêa - 1935
acervo ACOGRAMM



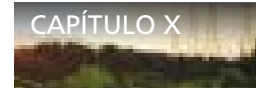
CAPÍTULO IX

BONDE DE BURRO - LINHA MADUREIRA - IRAJÁ
Fotografia de autor não identificado - 1926
Acervo: Centro Cultural Light



CAPÍTULO XI

LOTAÇÕES NA SUBIDA DA PONTE DA ESTAÇÃO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido - 1940
Acervo: Hélio Suevo Rodriguez - Rio de Janeiro - Brasil
Em:
www.estacoesferroviarias.com.br
de Ralph Mennucci Giesbrecht



CAPÍTULO X

CHÁCARA DE PLANTAS MEDICINAIS
Fotografia Carola Oliveira - 2009
Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



CAPÍTULO II

AS GRANDES BAIXADAS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E SUAS ROTAS DE ACESSO
Composição gráfica de Rômulo Passos A. Vendramin baseada em pesquisas de Ronaldo Luiz Martins - 2009



CAPÍTULO V

DESEMBARQUE DE LENHA DE FALUAS NA PRAIA DOS MINEIROS
Aquarela - Thomas Ender - 1817
Em Cidade em Movimento - Centro da Memória da Eletricidade no Brasil



CAPÍTULO VIII

CASA GRANDE DA FAZENDA DO CAMPINHO
Fotos Rio Ilustrado 1937
Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro



CAPÍTULO IX

BONDE ELÉTRICO DA LINHA MADUREIRA - IRAJÁ
Fotografia Augusto Malta - 1928
Acervo: Centro Cultural Light



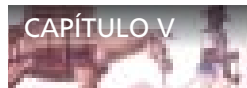
CAPÍTULO XI

TREM A VAPOR E OUTRO ELÉTRICO NA ESTAÇÃO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: Hélio Suevo Rodriguez - Rio de Janeiro - Brasil
Em:
www.estacoesferroviarias.com.br
de Ralph Mennucci Giesbrecht



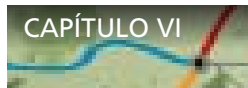
CAPÍTULO XI

MERCADO DE MADUREIRA
Recuperação parcial de fotografia de autor desconhecido - cerca de 1945
Acervos: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro e Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira - Rio de Janeiro - Brasil



CAPÍTULO V

TROPEIROS
Aquarela de Joaquim Cândido Guillobet - 1814
Biblioteca Nacional - Rio de Janeiro - Brasil
Em Cidade em Movimento - Centro da Memória da Eletricidade no Brasil



CAPÍTULO VI

ENTRE AS BAIXADAS A ENCRUZILHADA DO CAMPINHO
Composição gráfica de Rômulo Passos A. Vendramin baseada em pesquisas de Ronaldo Luiz Martins - 2009



CAPÍTULO IX

BONDE DA LINHA MADUREIRA - PENHA
Fotografia Coleção Correio da Manhã - 1955
Acervo: Arquivo Nacional - Rio de Janeiro - Brasil
Em Cidade em Movimento - Centro da Memória da Eletricidade no Brasil



CAPÍTULO XI

ESTAÇÃO DE MADUREIRA
Fotografia: Augusto Malta - 1909
Acervo: Museu da Imagem e do Som - Rio de Janeiro - Brasil



CAPÍTULO X

MERCADO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido - 1948
Arquivo Nacional - Rio de Janeiro - Brasil



CAPÍTULO XI

LAVRADORES DO MERCADO DE MADUREIRA
Fotografia de Augusto Malta - 1930
Museu da Imagem e do Som - Rio de Janeiro - Brasil



CAPÍTULO XII

CONSTRUÇÃO DE PAVILHÃO NO MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido (possivelmente Augusto Malta) para a Prefeitura do Distrito Federal - 1929
 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XIII

INAUGURAÇÃO DE MELHORIAS NO MERCADO DE MADUREIRA – 2
 Fotografia de autor desconhecido para a Prefeitura do Distrito Federal - 1947
 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil



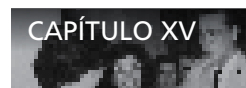
CAPÍTULO XIII

COMPRAS DE NATAL EM MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido para o jornal Correio da Manhã – 1972
 Arquivo Nacional – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XIV

MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido para o jornal Correio da Manhã – 1954
 Arquivo Nacional – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XV

INAUGURAÇÃO RECEPÇÃO AO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE
 Fotografia de autor desconhecido – 18/12/1959
 Arquivo Nacional / Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro e Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XV

INAUGURAÇÃO DISCURSO DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE
 Fotografia de autor desconhecido – 18/12/1959
 Arquivo Nacional / Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro e Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira – Rio de Janeiro – Brasil



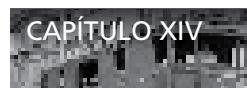
CAPÍTULO XII

FRENTE DO MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido (possivelmente Augusto Malta) para a Prefeitura do Distrito Federal - 1937
 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XIII

MARIA GORDA – MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido para a revista Rio Ilustrado – 1937
 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil



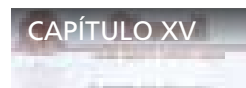
CAPÍTULO XIV

BONDE BAGAGUEIRO
 Fotografia de Carlheinz Hahmann – 1947
 site Tramz de Allen Morisson
 Em www.tramz.com/brlch/ch1.html
 USA



CAPÍTULO XV

FUNDADOR DO MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido
 Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XV

OFÍCIO DA CIBRASIL DE 22/08/1959 – RECEPÇÃO AO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE
 Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro e Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira – Rio de Janeiro – Brasil



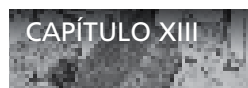
CAPÍTULO XV

INAUGURAÇÃO JUSCELINO KUBITSCHKE PRESIDE A MESA
 Fotografia de autor desconhecido – 18/12/1959
 Arquivo Nacional / Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro e Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira – Rio de Janeiro – Brasil



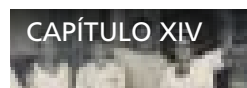
CAPÍTULO XIII

INAUGURAÇÃO DE MELHORIAS NO MERCADO DE MADUREIRA – 1
 Fotografia de autor desconhecido para a Prefeitura do Distrito Federal - 1947
 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XIII

PONTO DE VENDA DA MARIA GORDA – MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido para a revista Rio Ilustrado – 1937
 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XIV

COMERCIANTES NO MERCADO VELHO
 Fotografia de autor desconhecido
 Acervo pessoal de Matilde Rosa de Lima Marques – comerciante do Mercado de Madureira



CAPÍTULO XV

CONSTRUÇÃO DO GRANDE MERCADO DE MADUREIRA
 Fotografia de autor desconhecido – 1958
 Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro e Associação Comercial do Grande Mercado de Madureira – Rio de Janeiro – Brasil



CAPÍTULO XV

INAUGURAÇÃO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE VISITA AS GALERIAS
 Fotografia de autor desconhecido – 18/12/1959
 Arquivo Nacional – Rio de Janeiro – Brasil

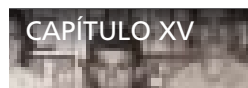


CAPÍTULO XV

LOJA NA INAUGURAÇÃO DO MERCADO 1
 Fotografia de autor desconhecido
 Acervo: ACOGRAMM



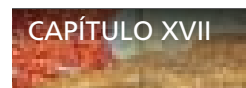
CAPÍTULO XV
DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES COMERCIAIS DO NOVO EMPREENDIMENTO 1
Fotografia de autor desconhecido
Acervo pessoal de Maria Souza de Abreu – comerciante do Mercado de Madureira



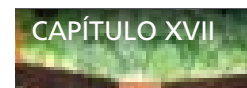
CAPÍTULO XV
DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES COMERCIAIS DO NOVO EMPREENDIMENTO 4
Fotografia de autor desconhecido
Acervo pessoal de Horácio Afonso – comerciante do Mercado de Madureira



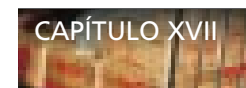
CAPÍTULO XVI
ASSEMBLEIA PARA CRIAÇÃO DO ANEXO 2
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XVII
COMÉRCIO ATACADISTA NO GRANDE MERCADO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



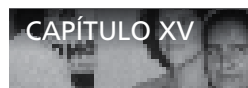
CAPÍTULO XVII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 3
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



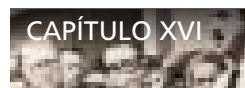
CAPÍTULO XVII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 6
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



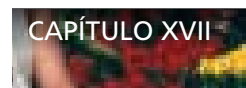
CAPÍTULO XV
DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES COMERCIAIS DO NOVO EMPREENDIMENTO 2
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



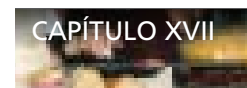
CAPÍTULO XV
DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES COMERCIAIS DO NOVO EMPREENDIMENTO 5
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XVI
INAUGURAÇÃO DO ANEXO
Fotografia de autor desconhecido
Acervo pessoal de Maria da Conceição Ribeiro Rocha da Silva – comerciante do Mercado de Madureira



CAPÍTULO XVII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 1
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



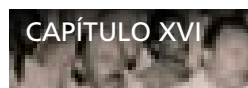
CAPÍTULO XVII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 4
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



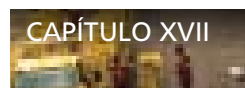
CAPÍTULO XVIII
FACHADA DO MERCADÃO "MUITO MAIS QUE UM SUPERMERCADO"
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



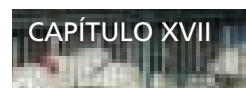
CAPÍTULO XV
DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES COMERCIAIS DO NOVO EMPREENDIMENTO 3
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



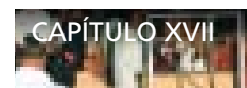
CAPÍTULO XVI
ASSEMBLEIA PARA CRIAÇÃO DO ANEXO 1
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XVII
CAMINHÕES NA RUA CONSELHEIRO GALVÃO
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XVII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 2
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



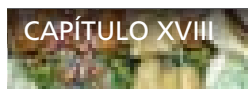
CAPÍTULO XVII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 5
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XVIII
ANTIGO PISO DO MERCADÃO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XVIII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 7
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



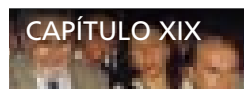
CAPÍTULO XVIII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 10
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



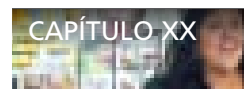
CAPÍTULO XIX
PREFEITO VISITA OBRA DE RECONSTRUÇÃO DO MERCADÃO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



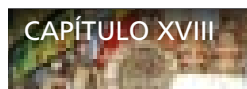
CAPÍTULO XIX
FACHADA DA AV. MINISTRO EDGARD ROMERO DEPOIS DA RECONSTRUÇÃO - 2001
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro



CAPÍTULO XIX
REINAUGURAÇÃO DO MERCADÃO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro



CAPÍTULO XX
REGINA CASÉ GRAVANDO PROGRAMA NO MERCADÃO DE MADUREIRA
Fotografia de Pedro Joaquim
Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



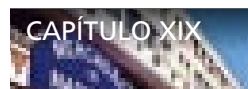
CAPÍTULO XVIII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 8
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



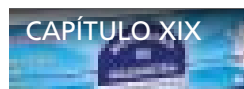
CAPÍTULO XIX
DESOLAÇÃO
Fotografia de autor desconhecido
Acervo pessoal de Eduardo Pontillo – comerciante do Mercadão de Madureira



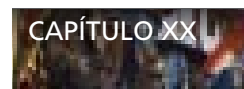
CAPÍTULO XIX
RECONSTRUÇÃO 1
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XIX
FACHADA DA RUA CONSELHEIRO GALVÃO DEPOIS DA RECONSTRUÇÃO - 2001
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro



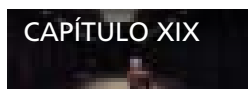
CAPÍTULO XIX
FACHADA MERCADÃO DE MADUREIRA - 2009
Fotografia de Pedro Joaquim
Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



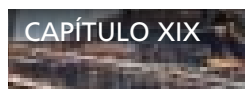
CAPÍTULO XX
RECUPERAÇÃO DA ARTE AFRICANA E AMERÍNDIA 1
Fotografia de Rômulo Passos A. Vendramin
Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



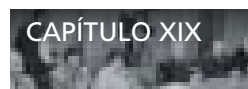
CAPÍTULO XVIII
CONSOLIDAÇÃO DO VAREJO 9
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



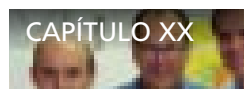
CAPÍTULO XIX
RECOMEÇO NO MERCADÃO
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro



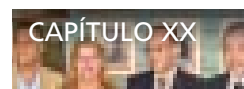
CAPÍTULO XIX
RECONSTRUÇÃO 2
Fotografia de autor desconhecido
Acervo: ACOGRAMM



CAPÍTULO XIX
APOIO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA À RECONSTRUÇÃO DO MERCADÃO DE MADUREIRA
Fotografia de autor desconhecido para a Presidência da República
Acervo: ACOGRAMM



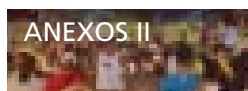
CAPÍTULO XX
O SENADOR FRANCISCO DORNELLES, O PREFEITO DO RIO DE JANEIRO EDUARDO PAES SÍNDICO ANTONIO TANQUE
Fotografia de Pedro Joaquim
Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



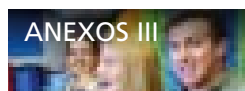
CAPÍTULO XX
A ADMINISTRAÇÃO DO CONDOMÍNIO DO ENTREPOSTO MERCADO DO RIO DE JANEIRO
Fotografia de Pedro Joaquim
Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



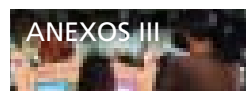
MASCOTE DO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Autoria: IGPL Comunicação & Marketing
 Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro



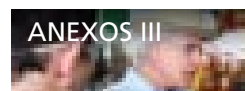
CORREDOR DO MERCADÃO
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



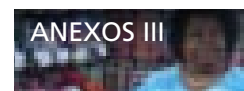
LUCIANO HUCK GRAVA PROGRAMA NO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



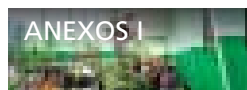
GRAVAÇÃO DE MATÉRIA PARA FANTÁSTICO (TV GLOBO)
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



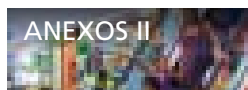
OTÁVIO MESQUITA GRAVA PROGRAMA NO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



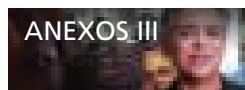
TIA SURICA NO MERCADÃO
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



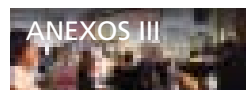
MERCADÃO DAS ERVAS 1
 Fotografia de Rômulo Passos A. Vendramin
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



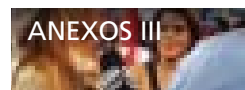
ESCADAS ROLANTES
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



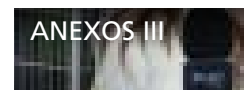
CASSETA E PLANETA GRAVA PROGRAMA NO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



TV GLOBO REGISTRA DIA INTERNACIONAL DA MULHER
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



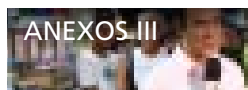
AS POPOSUDAS NO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



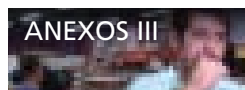
TV PUC NO MERCADÃO
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



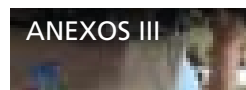
MERCADÃO DAS ERVAS 1
 Fotografia de Gabriel Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



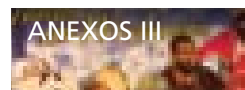
FÁBIO JUDICE (TV GLOBO) EM REPORTAGEM SOBRE A PÁSCOA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



LEANDRO HASSUM NO MERCADÃO
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



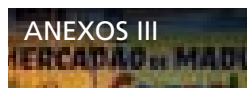
REDE RECORD NO MERCADÃO
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



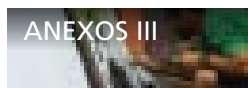
SHOW DE LANÇAMENTO DO CD DE ARLINDO CRUZ NO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



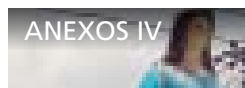
APOIO À CUFA 1
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS III
SHOW DE CARNAVAL DO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de José Carlos Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS III
APOIO À CUFA 2
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS IV
SAÍDA DA CARREATA DA FESTA DE IEMANJÁ 1 - 2009
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



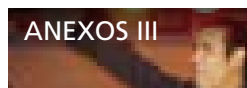
ANEXOS V
MODERNIDADE NOS CORREDORES DO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Fotografia de Rômulo Passos A. Vendramin
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



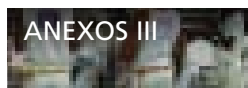
ANEXOS VII
CAMPANHAS DE MARKETING DO MERCADÃO DE MADUREIRA
 Autoria: IGPL Comunicação & Marketing
 Acervo: Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro



ANEXOS VIII
MAPA T5 – CAMINHOS DO FUTURO
 Composição gráfica sobre trajeto da Penha à Barra da Tijuca distribuída pela Prefeitura do Rio de Janeiro



ANEXOS III
SHOW DE ELYMAR SANTOS
 Fotografia de José Carlos Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS III
APOIO À CUFA 3
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS IV
SAÍDA DA CARREATA DA FESTA DE IEMANJÁ 2 - 2009
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



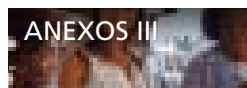
ANEXOS V
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



CAPA
MONTAGEM GRÁFICA
 Composição de Rômulo Passos A. Vendramin com imagens apresentadas no livro
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



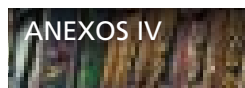
GUARDA I
MONTAGEM GRÁFICA
 Composição de Rômulo Passos A. Vendramin com imagens de acervos pessoais e imagens apresentadas no livro
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



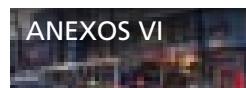
ANEXOS III
APOIO À FEIJOADA DA TIA SURICA NA PORTELA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS IV
IEMANJÁS
 Fotografia de Rômulo Passos A. Vendramin
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS IV
RECUPERAÇÃO DA ARTE AFRICANA E AMERÍNDIA 2
 Fotografia de Rômulo Passos A. Vendramin
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



ANEXOS VI
FIM DE TARDE EM MADUREIRA
 Fotografia de Pedro Joaquim
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



CONTRACAPA
MONTAGEM GRÁFICA
 Composição de Gabriel Joaquim e Rômulo Passos A. Vendramin com imagens cedidas pelos comerciantes
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing



GUARDA II
MONTAGEM GRÁFICA
 Composição de Rômulo Passos A. Vendramin com imagens apresentadas no livro
 Acervo: IGPL Comunicação & Marketing

Bibliografia

ABREU, Maurício de A.
Evolução Urbana do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos / Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1997.

ABREU, S.F.
O Distrito Federal e seus recursos naturais – IBGE – Rio de Janeiro, RJ – 1957.

ACOGRAMM
Mercadão de Madureira: uma história – Rio de Janeiro, RJ – 2001.

ARAÚJO, Carlos
Jacarepaguá de Antigamente – Carlos Borges Editora – Belo Horizonte, MG – 1995.

COARACY, Vivaldo
Memórias do Rio de Janeiro – 2ª edição – Editora José Olympio – Rio de Janeiro, RJ – 1965.

COHEN, Alberto A. & FRIDMAN, Sergio A.
Rio de Janeiro Ontem & Hoje – Amazon, Agência de Comunicação, Cultura e Meio Ambiente – Rio de Janeiro, RJ – 1998.

COHEN, Alberto A. & GORBERG, Samuel
Rio de Janeiro: O Cotidiano Carioca no Início do Século XX. – AA Cohen Editora – Rio de Janeiro, RJ – 2007.

CORREA, Magalhães
O Sertão Carioca – Imprensa Nacional – Rio de Janeiro, RJ – 1936

COSTA, F. M. & MOURA, J. T. V.
Cooperativas e associações de pequenos agricultores familiares no Rio de Janeiro: um estudo de caso. ITCP/ Coppe / Universidade Federal do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – s.d.

DIAS DA CRUZ, H. & GUIMARÃES, O.
Almanaque Suburbano 1 – Prefeitura do Distrito Federal – DF – 1941

FERNANDEZ, A. C. F.
Assim é o meu subúrbio: o projeto de dignificação dos subúrbios entre as camadas médias suburbanas de 1948 a 1957. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1995.

FRIDMAN, Fania
Donos do Rio em Nome do Rei – 2ª edição – Editora Garamond – Rio de Janeiro, RJ – 1999.

GERSON, Brasil
História das Ruas do Rio – 5ª edição – Editora Nova Aguilar – Rio de Janeiro, RJ – 2000 / 1963.

GORBERG, Samuel & FRIDMAN, Sergio A.
Mercados no Rio de Janeiro: 1834 – 1962 – Instituto Pereira Passos / Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 2005.

KISSEL, Carlos
O Espelho e Vitrine: O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1992.

LAMARÃO; Sergio Tadeu Niemeyer
Dos Trapiches ao Porto – 2ª Edição – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – 1991 / 2000.

LENHARO, Alcir
As Tropas da Moderação – Prefeitura do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1992

LÉRY, Jean de
História de Uma Viagem a Terra do Brasil [Histoire d'un Voyage Faict en la Terre du Brésil]”, – 1578 / Tradução: LOBATO, Monteiro – 1928.

LUIZ MARTINS, Ronaldo
Arquivo pessoal – Registros de tradição oral sobre a história dos subúrbios – Rio de Janeiro, RJ – 1961 a 2009.

RODRIGUES, Agostinho
Meu Irajá – WWW.meuiraja.com.br – Rio de Janeiro, RJ – 2000.

WEID, Elisabeth Von Der
O Bonde como Elemento de Expansão Urbana no Rio de Janeiro – Fundação Casa de Rui Barbosa – www.casaruiibarbosa.gov.br – Rio de Janeiro, RJ – 2000

MARTINS, Vanusa de Oliveira
Os Telles de Menezes e a utilização de estratégias familiares pela elite senhorial do Rio de Janeiro. Séculos XVII - XIX. – Monografia – Universidade Federal do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 2000

SANTOS, Noronha
As Freguesias do Rio Antigo – Editora O Cruzeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1965,

___ Plano Estratégico II da Cidade do Rio de Janeiro / Zona Norte / Irajá / Jacarepaguá – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – www.rio.rj.gov.br/planoestrategico – 2002.

MASCARENHAS, G.
Ordenando o Espaço Público: A Criação das Feiras Livres na Cidade do Rio de Janeiro – Scripta Nova – Rio de Janeiro, RJ – 2005

SANTOS, Noronha
Meios de Transportes no Rio de Janeiro – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1996.

___ A área central de Madureira – Secretaria Municipal de Urbanismo / Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – www.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno2.htm – Rio de Janeiro, RJ – 2007.

MEMÓRIA DA ELETRICIDADE
Cidade em Movimento – Centro da Memória da Eletricidade no Brasil – Rio de Janeiro, RJ – 2003.

SEABRA, R. S.
A modernização do sistema de comercialização agrícola no estado do RJ: uma abordagem espacial para a cadeia de suprimentos dos supermercados – Dissertação (mestrado em Geografia) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 2006

___ Declarações em entrevistas: Antônio Tanque, Antônio Pereira dos Santos (em vídeo), Artur Leite, Elias Duba – Rio de Janeiro, RJ – 2009

MOREIRA, Jane Bomsucesso
Rio de Janeiro – Cidade Maravilhosa, Sua História e Seus Encantos – Marcillio A. B. Moreira – www.marcillio.com/rio – Rio de Janeiro, RJ – 2004.

SILVA, Inês Machline
A etnobotânica e a medicina popular em mercados na cidade do Rio de Janeiro – Tese de Doutorado – Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro / Escola Nacional de Botânica Tropical – Rio de Janeiro, RJ – 2008.

___ Gravações de áudio e vídeo do acervo do Mercado de Madureira – Rio de Janeiro, RJ – 2007, 2008 e 2009.

OLIVEIRA, Fabrício Leal de Oliveira
Discutindo a operação urbana a partir do Rio de Janeiro: o caso da área central de Madureira. Secretaria Municipal de Urbanismo / Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – www.rio.rj.gov.br/smu/paginas/noticias_caderno2.htm – Rio de Janeiro, RJ – 2000.

VIANNA, Helio
Baixada de Jacarepaguá: Sertão e Zona Sul – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 1992.

___ Pesquisas – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias (org.)
Planos Urbanos: Rio de Janeiro no Século XIX – Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos / Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro, RJ – 2007.

WEID, Elisabeth Von Der
A interferência da eletrificação sobre a cidade. Rio de Janeiro (1857-1914) – Fundação Casa de Rui Barbosa – www.casaruiibarbosa.gov.br – Rio de Janeiro, RJ – 2003.

___ Pesquisas – Arquivo Nacional –

Os Caminhos do Futuro



Corredor T5



50

Anos

www.lapcomunic.com



Distribuição gratuita