

**Estradas de Ferro no Rural Carioca - Impulsionando loteamentos e se envolvendo**

**em conflitos (Freguesia de Inhaúma, Rio de Janeiro, 1858-1884).**

RACHEL GOMES DE LIMA<sup>1</sup>

**Introdução:**

Observando os Livros do Juízo de Paz da Freguesia de São Tiago de Inhaúma, entre os anos de 1839 e 1874, é possível perceber um aumento nas negociações de compra e venda a partir do não de 1857, assim como o surgimento de um loteamento na localidade Engenho Novo. Os lotes possuíam um padrão de 10 braças de frente, com uma média de 50 braças nas medidas laterais e encontravam-se próximos a Estação Venda Grande e dos trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Os valores de venda variavam muito, de acordo com a rua recém aberta ou de acordo com os compradores.

Para Fania Fridman, o aumento das vendas de terrenos e o surgimento dos loteamentos nas freguesias rurais ocorreram por uma influência da Lei de Terras de 1850, já que antes de sua existência as propriedades só poderiam ser doadas, concedidas pela Coroa ou pela compra do domínio útil pelo meio dos aforamentos e, a partir da Lei, a aquisição passou a ser “unicamente pela compra e venda da propriedade plena” (FRIDMAN,1999:238). Mas sabemos que o processo de capitalização da terra e o de urbanização na freguesia de Inhaúma, por exemplo, foi complexo e heterogêneo, e a “propriedade absoluta da terra” foi muitas vezes criada e assegurada por processos nos tribunais onde se debatiam diversos direitos de propriedades, porém a decisão do Juiz é que determinava a propriedade legal de uma das partes, se assim podemos dizer<sup>2</sup>.

Além disso, devido a pesquisas anteriores (LIMA, 2012), sabemos também que os loteamentos feitos por proprietários em Inhaúma ocorreram em um tempo maior do que as décadas de 1870-90 que, segundo Fridman, o período em que estes ocorreram nas regiões rurais que passavam a ser conhecidas como suburbanas (FRIDMAN, 1999:237-238). Em Inhaúma, os

---

<sup>1</sup> Doutoranda em História pela Universidade Federal Fluminense. Bolsista CAPES.

<sup>2</sup> Como observamos em trabalho anterior, muitas vezes a propriedade absoluta de uma mesma terra é contestada em juízo pelos proprietários e para assegurar esse direito do uso e da propriedade depende-se muitas vezes do poder dos litigantes e dos discursos e provas levantadas e até mesma criadas pelas partes e seus advogados. Como foi o caso do conflito entre descendentes do legatário de D. Leonor Mascarenhas, o Dr. João Torquato e de Guilherme Maxwell que, após “vencer” uma disputa de anos, loteia e urbaniza a área de Bonsucesso. Cf. LIMA, Rachel. 2012. Capítulo 3.

loteamentos ocorreriam até no século XX e a freguesia ainda teria, mesmo neste momento, áreas rurais de produção.

Voltando aos livros do Juízo de Paz de Inhaúma, podemos afirmar que houve um “boom” de loteamentos em Inhaúma, iniciados pela família Duque Estrada Meyer pela provável proximidade com a estação da Venda Grande (atualmente conhecida como Engenho Novo) acompanhada por Jacintho Mascarenhas na Fazenda de Santanna em 1872, nas proximidades da estação de Todos os Santos, seguido pelo Médico Francisco Padilha, em 1873, quando por leilão com o mesmo Silva Guimarães vendeu em lotes a fazenda do Engenho de Dentro, próximo as oficinas e estação de mesmo nome, e também por um outro loteamento em Piedade com propriedade de José Moutinho dos Reis. Todos os loteamentos realizados por meio de leilão feito pelo mesmo leiloeiro Silva Guimarães.

**TABELA 1 – LIGAÇÃO ENTRE O SURGIMENTO DAS ESTAÇÕES E DOS LOTEAMENTOS PRIVADOS EM INHAÚMA.**

<b>Estação de Trem</b>	<b>Ano de Inauguração</b>	<b>Loteamento</b>	<b>Ano de início das vendas</b>
Engenho Novo (Venda Grande)	1858	Alguns membros da família Duque Estrada Meyer	Década de 1860
Todos os Santos	1868	Quinta de Santanna de Jacintho Furtado	1872
Cascadura	1858	Manoel Joaquim de Aguiar em Cascadura	1872
Engenho de Dentro	1872	Engenho de Dentro, do Dr. Padilha	1873
Piedade (Gambá)	1873	José Moutinho dos Reis (Piedade- Cascadura)	1874
		Manoel José Pereira Braga (Cascadura)	1874
Ramos	1886	Ramos, João Teixeira Ribeiro e filho.	1897
Bonsucesso	1886	Campo do Bonsucesso – Guilherme Maxwell	1915

Se os loteamentos possuíam um padrão na medida de seus terrenos, na parte mais interior da freguesia, ainda sem a presença das estações de trem, as formas dos terrenos, suas vendas e seus valores eram outros. Na localidade da Fazenda do Engenho da Pedra, parte litorânea da freguesia, terrenos de forma hexagonal, triangular, retangular, etc., eram negociados nesta mesma época e custavam em sua maioria, menos que um lote no Engenho Novo: no ano de 1862, Padre David de Oliveira Mascarenhas vendeu um terreno com 20 braças de frente no lugar denominado barreiras no Engenho da Pedra, possuindo 128 braças de cada lado, cerca dos fundos em fronteira com a Estrada da Penha com também 20 braças de fundos pelo valor de 300.000 reis<sup>3</sup>. Neste mesmo ano, José Assis Mascarenhas e sua mulher, Adelaide Duque Estrada Meyer, venderam um lote de 20 braças de frente na Rua Casimiro, número 42 (do loteamento aberto por eles) – localidade do Engenho Novo, 46 braças pelos lados, e 8 braças de fundos pelo valor de 800.000 reis<sup>4</sup>. Ou seja, a proximidade com o centro da cidade e com estações e trilhos já prontos valorizavam estes lotes mesmo quando bem menores que os terrenos vendidos no interior da freguesia.

### **Se envolvendo em conflitos.**

Joaquim Francisco Ferreira Rego era proprietário de alguns terrenos no interior da freguesia de Inhaúma, mais especificamente no Engenho da Pedra, no local conhecido como Olaria. Filho de um português casado com uma brasileira natural da freguesia de Inhaúma, possuía terras próximas as do pai e também de seus dois irmãos. Dentre várias atividades de Joaquim Francisco Ferreira Rego podemos afirmar que foi proprietário de terras (conhecido como fazendeiro no Almanake Laemmert), empresário e Juiz de paz. É com este proprietário que destacamos um litígio com a Companhia Estrada de Ferro do Norte responsável pela construção de uma ferrovia que passava por aquelas terras.

---

<sup>3</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Livro do Juízo de Paz de Inhaúma. Número 4. Ano 1862. Pág. 16 verso.

<sup>4</sup> Idem. Pag 64.

**TABELA 2 - JOAQUIM FRANCISCO FERREIRA REGO – CARGOS, FUNÇÕES E NEGÓCIOS<sup>5</sup>.**

<b>Ano</b>	<b>Funções</b>
1850-1851	Inspetor de Quarteirão número 5.
1859-1860	Proprietário de uma fábrica de louça vidrada (que não parece ser a mesma deixada por seu pai Francisco)
1860-1862	Fazendeiro na Freguesia de Irajá.
1867-1869	Fazendeiro na Freguesia de Irajá.
1869	Proprietário de uma fábrica de louça vidrada (seu irmão também é citado como outro proprietário, o que reforça nossa suposição de serem fábricas distintas).
1872-1873	Padaria “Peixoto e Rego” no Porto de Mariangú.
1874	Armazém de Molhados e Taverna na Estrada da Penha, 78.
1875-1877	<b>Juiz de Paz.</b> Armazém de Molhados e Taverna na Estrada da Penha, 78.
1878-	<b>Juiz de Paz.</b>
1884	Suplente de Subdelegado. <b>Juiz de Paz.</b>
1885-1886	<b>Juiz de Paz</b>
1887-1888	Suplente de Subdelegado. <b>Juiz de Paz.</b>
1889	<b>Juiz de Paz.</b>

A análise do Almanaque Laemmert, almanaque comercial do Rio de Janeiro, nos indicou que a família de Joaquim Francisco possuía uma relação social que incluía assuntos econômicos voltados ao comércio, indo além do setor agrícola e do poder político, tendo como uma das formas de vida uma fábrica de louça vidrada e outros negócios<sup>6</sup>. A existência destes era voltada provavelmente para suprir as necessidades da região da freguesia que precisava de vendas e fábricas de gêneros de primeira necessidade no seu dia-a-dia, além da produção agrícola para subsistência local e do centro da cidade.

Em novembro de 1884, Joaquim Francisco Ferreira Rego e sua esposa Leopoldina, entraram com um processo de embargo de obras na primeira vara cível contra a Companhia Estrada de Ferro do Norte<sup>7</sup> que estava construindo parte da Linha em seus terrenos, localizados

<sup>5</sup> Baseado nas informações contidas no Almanaque Laemmert. As funções em negrito são exercidas no mesmo momento e em mesmo cargo que seu irmão João Francisco.

<sup>6</sup> “O importante almanaque do século XIX pode ser considerado instrumento indispensável de consulta para se trabalhar propriedade no período de sua tiragem. Isso se deve ao fato do Almanaque tratar de temáticas como comércio e mundo financeiro no oitocentos do Brasil e ainda reproduzir um pequeno fragmento da sociedade, composto pelo grupo dos mais abastados e poderosos, (...) aqueles que eram capazes de pagar por suas publicações, garantindo assim a presença anual de seus nomes no Almanaque”. (MACHADO, 2011:160).

<sup>7</sup> Código de fundo 84 – Relação do Rio de Janeiro, Nunciação de obra nova. Cia Estrada de Ferro do Norte e Joaquim Francisco Ferreira rego. Numero 1703, maço 1684. Ano 1884-88. Galeria A. Seção de guarda codes.

em Olaria, sem indenização ou autorização dos proprietários. Neste ano, Joaquim era suplente de subdelegado e também Juiz de Paz na Freguesia de Inhaúma, funções<sup>8</sup> que possivelmente influenciaram a decisão do Juiz da Primeira Vara de embargar a obra imediatamente<sup>9</sup>, notificando o empreiteiro, fiscais, engenheiros e funcionários da obra. Porém, aqui iniciaria um conflito entre “grandes”: Um juiz de Paz e uma empresa que estava incumbida de realizar uma obra pública de muita importância e que por isso, ignorou o embargo feito e continuou com as obras.

O terreno se localizava do lado direito da Estrada que da Corte ia para a Penha, no lugar conhecido como Olaria, onde havia diversos prédios e arvoredos frutíferos. A Cia. De Ferro do Norte atravessou este terreno em toda a extensão para assentar seus trilhos e efetuar a construção desta via férrea sem, na visão de Joaquim Rego, indenizar ou ter autorização dele para apropriar-se do terreno.

A Companhia do Norte, por sua vez, afirmava que tinha direito de usar o local para executar a obra baseando-se no decreto número 5561 de 28 de fevereiro de 1874<sup>10</sup> que garantia a cessão gratuita dos terrenos compreendidos em terras de sesmarias, direito que lhe era conferido pelo decreto de uma concessão número 8725 de 4 de novembro de 1882<sup>11</sup>, cláusula 1ª, n.1. Ou seja, para a empresa os terrenos de Joaquim eram terrenos de sesmarias e por isso só deveria receber indenização das benfeitorias existentes conforme a dita legislação em vigor e mais o decreto de número 6995 de 10 de agosto de 1878<sup>12</sup>. Como a Companhia já havia pago a

---

A primeira concessão para a criação de uma Estrada de Ferro que ligaria o bairro de São Cristóvão a localidade de Águas Claras, na freguesia de São José do Rio Preto, no município de Paraíba do Sul, foi dada em Decreto no ano de 1874. Tendo a concessão caducado, o governo pelo decreto número 8725 de 4 de novembro de 1882, concedeu a Alípio Luiz Pereira da Silva o direito de construir uma Estrada de Ferro entre São Francisco Xavier, contornando a Baía de Guanabara, até a raiz da serra da Estrela, onde seus trilhos fariam junção a Estrada de Ferro Mauá. Uniu-se a esta concessão uma outra que permitia a construção de uma linha férrea do Pedregulho até a Penha (Decreto 8836 de 5 de janeiro de 1883), organizando-se em novembro de 1883 a empresa “Companhia Estrada de Ferro do Norte” com Plínio de Oliveira na Presidência. O custo da Estrada representou um emprego de capital não rentável em termos financeiros, e a quase sempre deficitária E.F.do Norte foi absorvida em 9 de maio de 1898 através do Decreto 2896 pela “Leopoldina Railway Company Ltd”. (RODRIGUEZ, 2004: 95).

<sup>8</sup> Vide tabela 3.3 das funções de Joaquim Rego.

<sup>9</sup> No momento havia 2 pegões de cantaria acimentados para uma pontilha já construídos, estando um dos pegões em quarta afiada e outro em terceira.

<sup>10</sup> Aprova o Regulamento para a boa execução dos Decretos Legislativos n<sup>os</sup> 641 de 26 de Julho de 1852 e 2450 de 24 de Setembro de 1873, relativos a concessões de estrada de ferro.

<sup>11</sup> Tal legislação tratava das cláusulas de concessão a Companhia Estrada de Ferro do Norte para a construção da Linha férrea até Magé.

<sup>12</sup> “E’ concedida ás empresas de estradas de ferro, em virtude dos Decretos legislativos n<sup>os</sup> 641, de 26 de Junho de 1852 e 2450, de 24 de Setembro de 1873, a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7 % ao anno sobre o capital que

indenização das benfeitorias existentes no local em que se constituíam as roças pertencentes a Joaquim Luiz Masson e Manuel do Rego Medeiros<sup>13</sup>, arrendatários de Joaquim Rego, o proprietário não teria direito à reclamar coisa alguma, até porque a indenização aos arrendatários teria sido feita com ciência e consentimento de Joaquim. Somado a isto, a Companhia já afirmara ter o direito a cessão gratuita dos terrenos de sesmarias necessários para o leito da estrada. E estando indenizadas as benfeitorias existentes nos mesmos terrenos as obras teriam sido ilegalmente embargadas o que causava grandes prejuízos a Companhia e a obra pública.

Durante o andamento do processo testemunhas foram citadas para prestarem depoimento. Dentre lavradores e negociantes citados, foi levantado um ponto que nem o autor Joaquim Rego e nem a ré Companhia Estrada de Ferro do Norte falaram em suas petições: segundo as testemunhas, Joaquim Rego não fez nenhuma objeção às obras da via férrea em seu início, pois havia feito um acordo com a Cia. De Ferro de que se erguesse uma estação nos fundos de um teatro, abaixo da casa de morada e sua propriedade seguindo as imediações do terreno, para embarcar e desembarcar carga e descarga na estação. Porém o acordo não teria sido cumprido, passando o trajeto uns 100 metros mais ou menos do local estipulado. Ou seja, no início da obra não houve objeção de Joaquim por este acreditar que a Cia. De Ferro fosse cumprir um acordo que lhe daria lucro, pois poderia fazer a carga e a descarga de produções locais, como as louças vidradas que ele e seu irmão João faziam.

A Companhia pediu em juízo o levantamento do embargo (“caução opere demoliendum”) apresentando um “caução” e dando como fiador das obras Januário Candido de Oliveira, que possuía prédios na Rua do Aqueduto. Joaquim Rego pediu em contrapartida uma vistoria do terreno, provavelmente um meio de produzir em juízo uma prova de invasão. O juiz concedeu o translado da provisão de “opere demoliendo” a Cia. Estrada de Ferro do Norte. que estando a caução na forma da lei de 24 de junho de 1713, a vista do que esta carta de lei de 22 de janeiro de

---

fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção de todas as obras das estradas de ferro, cujo privilegio lhes foi dado; para aquisição de material fixo e rodante e outros; linha telegraphica; compra de terrenos; indemnizações de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até sua conclusão e aceitação definitiva e serem ellas abertas ao trafego publico.”

<sup>13</sup> Como uma prova, foi apresentado pela Cia de Ferro os recibos de pagamento a estes arrendatários pelas roças que os mesmos tinham. Joaquim Luiz Mosson recebeu 105 mil réis em 25/09/1884 e Manoel do Rego Medeiros recebeu 50 mil réis de um canavial e milharal. Processo, Pág. 21.

1728<sup>14</sup>, artigo segundo, voltando , deste modo, as obras da estrada de ferro, conforme esta legislação.

Como já debatido em nossa dissertação de mestrado, é comum em pleno período Imperial e mesmo nas primeiras décadas do período republicano se usar leis coloniais, isto porque não havia no Brasil um código civil em vigor até o ano de 1917. A utilização de diversas leis e juristas até a Primeira República, exemplifica não somente a complexidade do litígio esquadrinhado naquela dissertação, como também a complexidade do direito brasileiro que permitia a utilização de diversas leis, juristas, e direitos nos tribunais<sup>15</sup>. Aqui o mesmo se aplica, construindo um direito de propriedade a partir de um discurso embasado em várias leis, imperiais e coloniais.

O advogado de Joaquim Rego salientou que não era necessário provar a posse do terreno, pois a própria Cia. De Ferro reconhecia este direito, mas recorria quanto a pagar alguma indenização pela apropriação indevida no intuito de construir a linha férrea. Acusava também a empresa de não mostrar documentos comprobatórios ou qualquer outra prova, apenas leis e testemunhas que foram escolhidas com o intuito de favorecer sua defesa. Rebateu também a acusação das terras de seu cliente serem de sesmarias com as perguntas seguintes: “Por acaso temos leis de Sesmarias no Brasil? Provou a nunciada que as terras dos nunciantes são de sesmarias? Pode dentro do poder executivo fazer – a quem quer que seja- cessão gratuita da propriedade alheia?”

Continuou seu discurso afirmando que o poder executivo poderia desapropriar nos casos previstos na Lei de 9 de setembro de 1826, nos artigos 1º e 2º<sup>16</sup>, mas a desapropriação só poderia

---

<sup>14</sup> Que estando a caução na forma da lei de 24 de junho de 1713, a vista do que esta carta de lei de 22 de janeiro de 1728, artigo segundo, voltando , deste modo, as obras da estrada de ferro, conforme esta legislação. Acreditamos tratar-se de legislações portuguesas, ou mesmo das ordenações Filipinas, mas não encontramos referências sobre estas leis citadas especificamente.

<sup>15</sup> A análise deste contexto jurídico brasileiro e também de outros fatores, tais como a múltipla tipologia de provas apresentadas e os discursos das partes em questão estruturando uma retórica baseada na “colcha de retalhos” legislativos, merecem um olhar mais apurado e uma pequena discussão para a compreensão destes conflitos de terras. (LIMA, 2012). (LIMA, 2014).

Ademais, segundo Márcia Motta (MOTTA, 1998: 106), compreender os recursos jurídicos utilizados pelos principais advogados atuantes nos processos é uma interessante pista para conhecer as estratégias por eles utilizadas e entender as versões de seus clientes”. (LIMA, 2012: 144).

<sup>16</sup> A dita Lei trata dos casos de desapropriação da propriedade particular por necessidade, e utilidade publica, e as formalidades que devem preceder á mesma desapropriação. “Art. 1.º A única exceção feita á plenitude do direito de propriedade conforme a Constituição do Império, Tit. 8.º, art. 179, § 22, terá lugar quando o bem publico exigir uso,

ocorrer em casos apresentados nos artigos 4º, 5º e 6º<sup>17</sup> da mesma Lei, ampliada posteriormente pelo Decreto 357 de julho de 1845, cujos artigos 2º e 3º<sup>18</sup>. Leis estas que a Estrada de Ferro deixava de observar.

Se a Cia. Estrada de Ferro havia pago indenização aos arrendatários de Joaquim, não viria ao caso, pois havia pago a inquilinos a respeito de plantações de cana e milho sem a ciência do proprietário e, além disso, não pagava indenização das benfeitorias que são discutidas no Artigo 16º, número 2, somado ao 15º da lei de 18 de setembro de 1850<sup>19</sup>, nossa boa e famosa Lei de Terras (Lei 601).

Em nenhum momento, foi citado no processo um possível registro de terras feito, pois a posse, o domínio da propriedade não estava sendo discutido, como o próprio advogado de Joaquim Rego afirmava. Aqui a Lei de Terras foi utilizada para garantir o direito da indenização

---

ou emprego da propriedade do cidadão por necessidade nos casos seguintes:1.º Defesa do Estado.2.º Segurança publica.3.º Socorro publico em tempo de fome, ou outra extraordinária calamidade.4.º Salubridade publica.

Art. 2.º Terá lugar a mesma exceção, quando o bem publico exigir uso, ou emprego da propriedade do cidadão por utilidade previamente verificada por ato do Poder Legislativo, nos casos seguintes:1.º Instituições de caridade.2.º Fundações de casas de instrução de mocidade.3.º Comodidade geral.4.º Decoração publica.” Visto em: [http://www.quinto.com.br/leis\\_imperio/lei09091826.asp](http://www.quinto.com.br/leis_imperio/lei09091826.asp). Último Acesso: 12/01/2015.

<sup>17</sup> “Art. 4.º O valor da propriedade será calculado não só pelo intrínseco, da mesma propriedade, como da sua localidade, e interesse, que dela tira o proprietário; e fixado por árbitros nomeados pelo Procurador da Fazenda Publica, e pelo dono da propriedade.; Art. 5.º Antes do proprietário ser privado da sua propriedade será indenizado do seu valor.; Art. 6.º Se o proprietário recusar receber, o valor da propriedade, será levado ao Deposito Publico; por cujo conhecimento junto aos autos se haverá a posse da propriedade.” Idem.

<sup>18</sup> Não encontramos o Decreto 357 com este assunto, mas sim o 353 de 12 de Julho de 1845 que designa os casos em que terá lugar a desapropriação por utilidade publica geral, ou municipal da Corte: “Art. Art. 2º Quando for determinada por Lei, ou Decreto, qualquer obra das indicadas no artigo antecedente, compreendendo, no todo, ou em parte, prédios particulares, que devam ser cedidos, ou desapropriados, será levantado por Engenheiros, ou peritos, o plano da obra, e as plantas dos prédios compreendidos, declarando-se os nomes das pessoas a quem pertencem. Art. 3º Tanto o plano da obra, como as plantas dos prédios compreendidos, serão depositados na Câmara Municipal respectiva, e ai expostos ao conhecimento dos proprietários por dez dias, contados do dia da convocação, por bando feito aos mesmos para esse fim. A mesma convocação será feita por editais afixados em lugares públicos, e em Jornais, havendo-os no Município.” <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-353-12-julho-1845-560442-publicacaooriginal-83257-pl.html>. Último Acesso: 12/01/2015

<sup>19</sup> “Art. 15. Os possuidores de terra de cultura e criação, qualquer que seja o titulo de sua aquisição, terão preferencia na compra das terras devolutas que lhes forem contiguas, contanto que mostrem pelo estado da sua lavoura ou criação, que tem os meios necessários para aproveitá-las.

Art. 16. As terras devolutas que se venderem ficarão sempre sujeitas aos ônus seguintes:

§ 1º Ceder o terreno preciso para estradas publicas de uma povoação a outra, ou algum porto de embarque, salvo o direito de indemnização das benfeitorias e do terreno ocupado. § 2º **Dar servidão gratuita aos vizinhos quando lhes for indispensável para saírem á uma estrada publica, povoação ou porto de embarque, e com indemnização quando lhes for proveitosa por encurtamento de um quarto ou mais de caminho.** § 3º Consentir a tirada de aguas desaproveitadas e a passagem delas, precedendo a indemnização das benfeitorias e terreno ocupado. § 4º Sujeitar ás disposições das Leis respectivas quaisquer minas que se descobrirem nas mesmas terras.”

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L0601-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm). Último Acesso: 12/01/2015.



pelas obras públicas feitas, explicando que tipos de benfeitorias eram para o tipo de indenização que deveriam receber da Companhia. Por isso vemos a utilização de várias leis para provar o direito ou a falta deste para a Companhia utilizar a área.

Segundo o advogado, a Cia. Estrada de Ferro bateu de porta em porta pedindo a cessão gratuita dos proprietários para a construção da linha férrea, o que não era aceito pelos senhores a não ser em determinadas condições, sendo uma delas a indenização. Acreditamos que no caso aqui apresentado, Joaquim possa mesmo ter cedido inicialmente o uso de suas terras com a promessa de ter construída uma estação em sua propriedade que lhe traria benefícios como foi declarado pelas testemunhas, e como isso não ocorreu, decidiu ir á Justiça para exigir indenização.

Em resposta às acusações, o advogado da Companhia Estrada de Ferro do Norte mantinha como álibi que aquelas terras eram de sesmarias e por isso poderiam ser utilizadas gratuitamente para obras públicas, e para fortalecer essa posição citou outras leis que trabalhariam a questão, dentre elas a Ordenação Filipina, Livro 4, títulos 11 e 13, parágrafos 9 e 10 e a Lei de 9 de julho de 1773<sup>20</sup>, no preâmbulo do parágrafo 12 , além da “Lei Brasileira de 29 de Agosto de 1828<sup>21</sup>, além das leis a seguir:

*“(...) todas estas estabelecem os princípios gerais dos quais as posteriores são consecutório natural e lógico. Leia –se paragrafo 2, do art. 9 do Regimento aprovado pelo decreto 5561 de 28 de fevereiro de 1874, leia-se a parte 3ª paragrafo 2 das clausulas que baixarão com o decreto 6995 de 10 de agosto de 1878 o qual aprovou as bases gerais para a concessão das estradas de ferro. Leia-se a parte 1ª n. 2 das clausulas que baixarão com o decreto 7959 de 29 de dezembro de 1880 regulando também as mesmas concessões; leia-se finalmente a 1ª parte, n.1 das clausulas que baixaram com o decreto 8725 de 4 de novembro de 1882 e o decreto 9011 de 15 de setembro de 1883.*

*Toda essa legislação firma o princípio que a nunciada invocou podendo ainda citar a circular do ministério da agricultura, comercio e obas publicas n.3 de 10 de fevereiro de*

---

<sup>20</sup> A Carta de Lei de 9 de Julho de 1773 continha medidas que valorizavam e defendiam a boa utilização dos terrenos agrícolas. Collecção da legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações. Volume 3. Antonio Delgado da Silva, 1828. Pág. 180 Disponível In: Google Books.

<sup>21</sup> Estabelece regras para a construção das obras publicas, que tiverem por objeto a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos. [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html). Último Acesso: 12/01/2015.

*1871, expedida em virtude do parecer de consulta da secção reunidas de império e justiça de conselho de estado de 15 de julho de 1870.*”<sup>22</sup>

Continuou sua defesa afirmando que as terras de Joaquim faziam parte da sesmaria concedida em 14 de julho de 1568 a Antônio de França, sendo governador do Rio de Janeiro o Capitão mor Salvador Correia de Sá, e baseando-se na lei de 29 de agosto de 1828, parágrafo 17<sup>23</sup>, quem deveria provar se a terra tinha ou não sido de concessão de sesmarias era o proprietário para assim ter atendidos os seus direitos em termos da Lei de 9 de setembro de 1826, e indenizados não só das benfeitorias, mas até do solo, quando apresentassem seus títulos para que se provassem isentos de os dar gratuitamente. Para o advogado da Companhia E.F. do Norte, esta lei partia do princípio geral de que no Brasil a propriedade territorial não tinha outra origem além das concessões de sesmarias e posses e por isso quem quisesse se eximir do ônus de as ceder deveria obrigatoriamente apresentar as cartas de concessão. Continuou seu discurso de defesa afirmando que as indenizações pertinentes já haviam sido feitas e não havia mais o que indenizar.

Ignora-se neste discurso de defesa que as posses, ditas muitas vezes como “mansas e pacíficas”, foram a única forma de se adquirir terras no Brasil entre a Lei que punha fim as concessões de Sesmarias<sup>24</sup> e a Lei de Terras de 1850. O advogado insistia que a localidade fazia parte da Sesmaria concedida a Antônio de França no século XVI, quando a historiografia nos afirma que neste mesmo século houve na região a concessão de duas sesmarias feitas por Estácio de Sá no local, que era então conhecido como “Tapera de Inhaúma”(SANTOS, 1987). Uma

---

<sup>22</sup> Págs.46 até 48v.

<sup>23</sup> “Art. 17. Os proprietários, por cujos terrenos se houverem de abrir as estradas, ou mais obras, serão attendidos em seus direitos nos termos da Lei de 9 de Setembro de 1826, e indemnizados não só das bemfeitorias, mas até do sólo, quando á vista dos seus titulos se mostre que devam ser isentos de os dar gratuitamente.” [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html). Último Acesso: 12/01/2015.

<sup>24</sup> Segundo Carmem Alveal e Márcia Motta, as tentativas da Coroa de regularizar o sistema de sesmarias na colônia brasileira foram em vão. Dentre os vários problemas que ocorriam na colônia e que foram discutidos por Alveal e Motta, destacamos o surgimento de novas categorias sociais estranhas aos sesmeiros, tais como os arrendatários que após arrendarem parte ou a totalidades das sesmarias ainda sublocavam as mesmas à pequenos lavradores. Estas novas categorias, dentre outros motivos, foram responsáveis por conflitos de difícil solução para a burocracia colonial. A complexidade dos conflitos fundiários motivados pelo sistema sesmarial ocasionou a suspensão da concessão de sesmarias pela lei de 17 de julho de 1822 durante a regência de D. Pedro I. A criação de outra lei capaz de “solucionar” a questão de terras no Brasil só surgiria 28 anos depois com a Lei de Terras. (ALVEAL, MOTTA, 2005: 429-430).

destas sesmarias teria sido concedida aos jesuítas e a outra a Antônio da Costa e estas duas não ocupavam, segundo Joaquim Justino Moura dos Santos, todo o território da antiga Tapera. Já Noronha Santos, afirma que Inhaúma teria sido “propriedade do vigário-geral Clemente Martins de Matos, por doação feita pelo Padre Custódio Coelho em 1684” (SANTOS, 1965:76). No entanto, sabemos que outras sesmarias foram concedidas em Inhaúma a outros proprietários: de acordo com o livro de tombo do Colégio de Jesus do Rio de Janeiro no ano de 1595, houve registro de documento de medição e partilha de terras concedidas em forma de sesmaria ao senhor Simão Barriga<sup>25</sup>. Antônio de França havia recebido concessões de sesmaria na localidade da freguesia de Irajá. Sem contar que, nesta região do Engenho da Pedra onde se passava este litígio, a família Oliveira Mascarenhas teve uma longa trajetória de direito de propriedade da fazenda nos séculos XVIII e XIX, ficando de posse sobre aquela área do Engenho da Pedra até o ano de 1853 quando a última proprietária, D. Leonor de Oliveira Mascarenhas falece e fragmenta aquelas terras entre seus herdeiros. Ou seja, além de ser muito difícil descobrir exatamente a origem das concessões das terras de Joaquim Rego, ele ou seu pai as obtiveram provavelmente por compra em uma época onde não havia leis que regularizavam a aquisição de terras ou mesmo após a Lei de 1850<sup>26</sup>.

A conclusão do Juiz foi que, apesar dos discursos dos dois advogados estarem muito equilibrados em suas defesas, a construção da Estrada de Ferro não poderia se feita por posse dos terrenos sem proceder a indenização dos mesmos, como se afirmava no Decreto 1664 de 27 de Outubro de 1855, em seu artigo 3º: “*O Empresário ou Companhia incumbida da construção da estrada de ferro não tomará posse dos terrenos e prédios desapropriados, sem que preceda á respectiva indemnização.*” Julgou assim, procedente o pedido de Joaquim Rego tendo a

---

<sup>25</sup> Livro de Tombo do Colégio de Jesus do Rio de Janeiro. Biblioteca Nacional. Divisão de Publicações e Divulgação. Rio de Janeiro, 1968. Mais debates sobre o tema vide LIMA, 2012.

<sup>26</sup> Há diversas interpretações sobre a Lei de Terras na historiografia: José de Souza Martins e Murilo Marx defendem que o mercado fundiário foi estabelecido após a Lei de Terras. Já Cristiano Luis Cristillino que defende, em sua tese de doutoramento, que o mercado de terras não poderia ser reduzido a um único fator ou marco legal, afirmando que a Lei de Terras de 1850 fracassou em seus objetivos e não criou o mercado fundiário no Brasil. MARX, 1991: 143. MARTINS, 1986. CRISTILLINO, , 2010.

Márcia Motta percebeu a variedade de interpretações desta lei por parte dos proprietários de sua época, o que muitas vezes podia gerar novos tipos de conflitos entre eles, derrubando as visões tradicionais que acreditam que ela seja apenas uma expressão jurídica da classe dominante. MOTTA, 1998.

Companhia Estrada de Ferro do Norte que demolir as obras e restituir ao proprietário os prejuízos.

Entretanto o caso não se resolveria por aqui. A Estrada de Ferro decidiu apelar para uma segunda instância subindo o caso para o Tribunal da Relação, mantendo a sua defesa de que os terrenos de Joaquim que estava ocupando eram terras de sesmária e por isso tinha apenas a obrigação de pagarem pelas benfeitorias, o que já havia sido feito<sup>27</sup>. Criticou a decisão da primeira instância acusando o Juiz de conhecer superficialmente a Lei em que se baseou para dar a conclusão (o Decreto 1664 de 27 de outubro de 1855), confundindo a questão, pois realmente as empresas de estradas de ferro deviam indenizar os proprietários de terrenos que houvessem de atravessar, porém como uma estrada pública atravessando terrenos de sesmarias, tinham direito do uso gratuito dessas terras, como as legislações apresentadas afirmavam.

O advogado de Joaquim Rego, por sua vez, defendia-se afirmando que o réu não tinha que provar que seus terrenos eram de sesmarias, e sim a empresa que o acusava, já que a obrigação de provar é de quem alega. Os terrenos não eram de sesmarias, e mesmo que assim o fossem, vários vizinhos que confrontavam com Joaquim Rego receberam suas indenizações<sup>28</sup>.

Em 24 de agosto de 1886, o Tribunal da Relação confirmou a sentença anterior, adotando que os fundamentos estavam conforme o direito e a matéria contida nos autos, e que mais um vez a Estrada de Ferro deveria pagar as custas. Agora a Companhia pedia a revisão do processo e anulação da decisão como outra forma de apelação, já que a causa não havia sido avaliada dentro do artigo 15 do Decreto 5467; era dissonante do que estava sendo alegado e provado nos autos pela Companhia<sup>29</sup>, porque havia sido proferida contra direito expresso<sup>30</sup> e porque não havia levado em consideração a Lei de 29 de agosto de 1828 que incumbia aos proprietários dos terrenos por onde passassem as estradas públicas a provarem que estavam isentos de os ceder gratuitamente e que reforçando esse ponto, os terrenos de Joaquim compreendiam-se em

---

<sup>27</sup> Citam a o decreto número 8725 de 4 de novembro de 1882, que Concedia a Olipio Luiz Pereira da Silva, ou á companhia que organizar, privilegio para a construção de uma estrada de ferro entre a cidade do Rio de Janeiro e a raiz da serra de Petrópolis.

<sup>28</sup> Entre os quais Antônio Alvez do Valle, cujos terrenos confrontavam com os de Joaquim pelo lado norte, e D. Carolina Josepha Pinto, pelo lado do Sul. E também Manoel José Pereira da Cunha Couto que tinha terras próximas e Joaquim Antônio Dias de Amorim, cujos terrenos deviam ser passíveis de algum encargo a mais por estarem junto a mangues banhados pelo mar, por isso que demoram mais tempo na indenização.

<sup>29</sup> Com base nas Ordenações, livro 3º, título 66.

<sup>30</sup> Conforme as Ordenações, livro 3º, título 75; Livro 1º, título 2, parágrafo 2 e título 4, parágrafo 1º.

sesmaria concedida a Antonio de França, em 14 de julho de 1568, tendo assim a Companhia a pagar somente pelas benfeitorias como já havia feito. Como prova e provavelmente respondendo à resposta do advogado de Joaquim Rego, de que quem acusava é que deveria provar se o terreno era ou não de sesmarias, a Companhia apresentou uma cópia da carta de concessão de meia légua de terra no Porto de Irajá a Antônio de França<sup>31</sup>.

A defesa de Joaquim reiterou que a Cia de Ferro não trazia no pedido de embargo da decisão, nenhuma matéria nova, mantendo e repetindo seu discurso que já havia sido desprezado na primeira instância do Tribunal e que, na própria prova apresentada, que foi a cópia da carta de concessão de sesmaria dada a Antonio de França, mostrava-se que a localização da mesma era na freguesia de Irajá, e que tinha sua medição iniciada na boca do rio chamado Irajá preenchendo-se ao longo do mesmo, fazendo seus fundos para o sertão. Já as terras de Joaquim estavam situadas na freguesia de Inhaúma, quase junto ao marco que no Campo do Bonsucesso designava o limite da légua da décima urbana, distando assim mais de uma légua e meia da sesmaria concedida a Antonio de França no século XVI. Acrescentava a este fato que um proprietário chamado Manoel José Pereira, que teria sua propriedade contida nessa sesmaria, e que era o proprietário de Irajá mais próximo de Joaquim Rego, havia tido sua indenização paga pela mesma Companhia da Estrada de Ferro do Norte, por meio de desapropriação de terreno ocupado para as obras.

A decisão do Tribunal foi mantida, mesmo após outras petições da Cia de Ferro pedindo a revisão das decisões dos autos. Joaquim Rego, por meio de seu advogado pediu que fossem citados peritos para a avaliação dos terrenos e do valor a ser pago pela Cia de Ferro como indenização. Os peritos, Joaquim Xavier Silveira Júnior e Arthur Franco Fernandes de Barros foram a campo em 28 de novembro de 1887 e afirmaram em seus laudos que a causa valia 5 contos de réis. O processo foi encerrado e lavrado na secretaria do Supremo Tribunal de Justiça,

---

<sup>31</sup> Pág. 77v: “(...)lhe faça mercê meia légua de terra começando a medir na boca do rio que se chama Iraja até se encher da dita meia légua e uma légua para o sertão, e seu do caso que seja dada que corre em diante ate ele suplicante se encher da dita meia légua ao longo do dito rio e da lagoa pelo sertão a dentro mandando-lhe vossa mercê passar carta de sesmaria em forma. E recebera mercê e vista a dita petição do dito suplicante Antonio de França pelo dito senhor capitão e governador, mandou por seu despacho nela o seguinte (...)” – a Carta passada pelo Governador do Rio de Janeiro dizia também que “acabados os ditos três anos tendo ele dito Antonio de França feito no dito chão casas e benfeitorias ele o poderá vender e dar e doar, trocar e escambar e fazer dela o que lhe bem vier como de coisa sua própria, isenta que é e porque o sobredito Antonio de França tudo prometeu de ter e manter e cumprir pela sobredita maneira lhe mandou passar esta carta de sesmaria a qual será registrada dentro em um ano nos livros da Fazenda”, ou seja, como debater sobre terras que foram de sesmaria, mas que teriam liberdade de serem vendidas três anos depois?.

em 5 de setembro de 1888, ou seja quase 4 anos após o seu início, contendo 107 folhas. A estação foi inaugurada em 1886, enquanto o processo ainda se desenrolava. A localidade de Olaria, Ramos e Bonsucesso teria seus loteamentos em finais do século XIX e início do XX, após o estabelecimento dos trilhos da Companhia Estrada de Ferro do Norte, diferentemente das localidades e propriedades do Engenho Novo que já na década de 60 contava com a presença da Estrada de Ferro D Pedro II. Seu nome original era Estação Pedro Ernesto, se chamando Olaria apenas em 1960.

### **Referencias Bibliográficas**

- ALVEAL, Carmem. MOTTA, Márcia. Sesmarias. IN: MOTTA, Márcia. (org) Dicionário da Terra. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- CRISTILLINO, Cristiano Luís. Litígios ao Sul do Império: A Lei de Terras e a consolidação política da Coroa no Rio Grande do Sul (1850-1880). Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010.
- FRIDMAN, Fania. Donos do Rio em Nome do Rei: Uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. 2ª edição. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. Garamond, 1999.
- LIMA, Rachel Gomes de. Ciranda da Terra: A dinâmica Agrária e seus conflitos na freguesia rural de São Tiago de Inhaúma. Dissertação de Mestrado. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2012.
- \_\_\_\_\_. Traços coloniais em um conflito de Terras Republicano: Freguesia de São Tiago de Inhaúma, Rio de Janeiro, Brasil, 1896-1912. Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial. Terra e império: os direitos de propriedade na América portuguesa em perspectiva comparada / Rafael Chamboleyron & Karl-Heinz Arenz (orgs.). Belém: Editora Açaí, volume 2, 2014.
- MACHADO, Marina Almanake Laemmert. In: MOTTA, Márcia. GUIMARÃES, Elione (Orgs). Propriedades e Disputas: Fontes para a História do Oitocentos. São Paulo. Editora Horizonte, 2011.
- MARTINS, José de Souza. O Cativo da Terra. São Paulo: HUCITEC, 1986.
- MARX, Murilo. Cidade no Brasil, terra de quem? São Paulo: Edusp/Nobel, 1991.
- MOTTA, Márcia Maria Menendes. Nas fronteiras do Poder. Conflitos e direito a terra no Brasil do século XIX. Vício de leitura: Rio de Janeiro, 1998.
- RODRIGUEZ, Helio Suêvo. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro. O Resgate de Sua Memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004
- SANTOS, Francisco Agenor de Noronha. Freguesias do Rio Antigo - Vistas por Noronha Santos. Rio de Janeiro: O Cruzeiro. 1965.
- SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. Contribuição ao Estudo da História do Subúrbio de Inhaúma de 1743 a 1920. Rio de Janeiro: UFRJ, 1987.