

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**DISSERTAÇÃO**

**Próxima estação: Queimados!**

**Uma análise sobre a formação de um território antes e depois da chegada  
da estrada de ferro D. Pedro II (1815-1889)**

**MAICON DA SILVA CARLOS**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**Próxima estação: Queimados!**

**Uma análise sobre a formação de um território antes e depois da chegada  
da estrada de ferro D. Pedro II (1815-1889)**

**MAICON DA SILVA CARLOS**

Sob a Orientação do Professor  
**Dr. Pedro Henrique Pedreira Campos**

Dissertação submetida como requisito  
para obtenção do grau de **Mestre em  
História**, no Curso de Pós-Graduação  
em História, Área de Concentração:  
Relações de Poder e Cultura

Seropédica, RJ

Maio de 2022

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

C217 p CARLOS, MAICON DA SILVA , 27/11/1989-  
Próxima estação: Queimados! Uma análise sobre a  
formação de um território antes e depois da chegada da  
estrada de ferro D. Pedro II (1815-1889) / MAICON DA  
SILVA CARLOS. - NITERÓI , 2022.  
105 f.

Orientador: Pedro Henrique Pedreira Campos.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História  
, 2022.

1. Baixada Fluminense. 2. Queimados. 3. Estrada de  
Ferro. I. Campos, Pedro Henrique Pedreira ,  
24/01/1983-, orient. II Universidade Federal Rural do  
Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em História  
III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



**TERMO Nº 712 / 2022 - PPHR (12.28.01.00.00.49)**

**Nº do Protocolo: 23083.038981/2022-12**

**Seropédica-RJ, 24 de junho de 2022.**

MAICON DA SILVA CARLOS

DISSERTAÇÃO submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de MESTRE, no Programa de Pós Graduação em HISTÓRIA, Área de Concentração em RELAÇÕES DE PODER E CULTURA

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 23 de junho de 2022

Conforme deliberação número 001/2020 da PROPPG, de 30/06/2020, tendo em vista a implementação de trabalho remoto e durante a vigência do período de suspensão das atividades acadêmicas presenciais, em virtude das medidas adotadas para reduzir a propagação da pandemia de Covid-19, nas versões finais das teses e dissertações as assinaturas originais dos membros da banca examinadora poderão ser substituídas por documento(s) com assinaturas eletrônicas. Estas devem ser feitas na própria folha de assinaturas, através do SIPAC, ou do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e neste caso a folha com a assinatura deve constar como anexo ao final da tese / dissertação.

Dr. RUBENS DA MOTA MACHADO, SME Examinador Externo à Instituição

Dra. LUCIA HELENA PEREIRA DA SILVA, UFRRJ Examinadora Externa ao Programa

Dr. PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS, UFRRJ Presidente

*(Assinado digitalmente em 27/06/2022 09:30 )*

LUCIA HELENA PEREIRA DA SILVA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptH/IM (12.28.01.00.00.88)  
Matrícula: 1721954

*(Assinado digitalmente em 27/06/2022 13:39 )*

PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptHRI (12.28.01.00.00.00.86)  
Matrícula: 1570625

*(Assinado digitalmente em 28/06/2022 17:38 )*

RUBENS DA MOTA MACHADO  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 112.588.267-04

Para verificar a autenticidade deste documento entre em  
<https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **712**, ano:  
**2022**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **24/06/2022** e o código de verificação: **518cfd08a5**

*À cidade de Queimados que me acolheu por mais de 20 anos, dos quais 10 pude dedicar a ela como servidor público, agora me dedico como historiador. Aos queimadenses, para que possam conhecer melhor a história da cidade em que vivem.*

## **AGRADECIMENTOS**

Até meus 8 anos de idade, Queimados era a cidade em que visitava minha avó materna e as lembranças eram de um local com aspecto rural, mesmo no centro da cidade, onde circulavam charretes que levavam as pessoas pro único posto de saúde que havia. Com a separação dos meus pais, saí de Itaboraí pra me tornar um jovem queimadense, matriculado numa escola municipal há 5 quilômetros de casa, trajeto que fazia com o único ônibus que circulava no bairro em que morava.

Na Escola Municipal Tiradentes, no bairro Inconfidência, o mês de novembro era marcado pelas comemorações em memória da emancipação política e administrativa da cidade, desde 1990, Queimados se tornara um município independente de Nova Iguaçu, tendo seu primeiro prefeito eleito apenas em 1992. Com este nome, não seria novidade aos professores do ensino fundamental terem de responder, diversas vezes, a origem de nome tão peculiar. Não poderia imaginar que 24 anos depois eu escreveria sobre isso.

As justificativas que pairam sobre o peculiar nome da cidade nos motivaram a pesquisar melhor sobre sua origem. Ainda na graduação, onde falei sobre o processo emancipacionista, utilizando fontes orais, consegui perceber a reprodução de uma narrativa hegemônica que desviava o foco das disputas internas que haviam entre as correntes políticas, os interesses de políticos de fora e a queda de braço entre dois partidos políticos.

Acredito que esta pesquisa possa contribuir com uma narrativa que se aproxime dos fatos históricos acontecidos no que hoje chamamos cidade de Queimados. Agradeço a todos que escreveram sobre Queimados, pois abriram caminhos para que esta pesquisa fosse escrita, agradeço ao meu orientador Pedro Henrique P. Campos por ter sido tão solícito nesse processo todo. À minha família, os amigos e amigas que acreditaram nesta pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## **RESUMO**

Esta dissertação tem como objetivo principal analisar o desenvolvimento da localidade de Queimados ao longo do século XIX para confirmar que não foi a partir da chegada da estrada de ferro que Queimados surgiu, a inauguração da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II apenas consolidou uma localidade emergente, que se constituiu como um núcleo urbano com a construção de uma capela numa praça em frente à estação ferroviária. A pesquisa evidenciou a origem do nome Queimados, surgida do povoado que se concebeu nos arrendamentos da fazenda São João de Queimados. Foi examinado o processo de implementação da Estrada de Ferro D. Pedro II e a inauguração da estação ferroviária, que motivou o crescimento comercial e a chegada de profissionais liberais e de novos habitantes, além da análise da construção da igreja, organizada pelos moradores na segunda metade do século XIX.

Palavras-chave: Queimados; Localidade; Território; História Local; Freguesia.

## **ABSTRACT**

This dissertation has as main objective to analyze the development of the town of Queimados throughout the 19th century to confirm that it is not from the arrival of the railway that Queimados appears, the inauguration of the Estrada de Ferro D. Pedro II station only consolidates a emerging locality, which constitutes an urban nucleus with the construction of a chapel in a square in front of the train station. The research evidenced the origin of the name Queimados, arising from the village that was conceived in the leases of fazenda São João de Queimados. The implementation process of the Estrada de Ferro D. Pedro II and the inauguration of the railway station were examined, motivating the commercial growth and the arrival of liberal professionals and new inhabitants, in addition to the analysis of the construction of the church, organized by the residents in the second half of the year. XIX century.

**Keywords:** Queimados; Location; Territory; Local History; Parish.



## **LISTA DE MAPAS**

**Mapa 1.1 – Limite territorial do Morgado de Marapicu**

**Mapa 1.2 – Limite territorial do Morgado de Marapicu através de satélite**

**Mapa 2.1 – Caminhos Antigos do Rio de Janeiro**

**Mapa 2.2 – Traçado da Estrada de Ferro D. Pedro II**

**Mapa 3.1 – Freguesias Fluminense entre o século XVIII e XIX**

## **LISTA DE IMAGENS**

**Imagem 3.1: Igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu**

**Imagem 3.2: Capela Nossa Senhora de Guadalupe**

**Imagem 3.3 – Igreja Nossa Senhora da Conceição de Queimados**

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>19</b>
<b>Nem leprosos, nem Imperador: Queimados na primeira metade do século XIX e a construção de um território</b>	
<b>1.1- O Morgado de Marapicu – O início da formatação territorial</b>	<b>25</b>
<b>1.2- A Fazenda São João de Queimados e o surgimento de uma localidade</b>	<b>30</b>
<b>1.3- O personagem Joaquim Antônio da Silva Camarinha e o desenvolvimento comercial de Queimados</b>	<b>36</b>
<b>1.4- O desenvolvimento da localidade de Queimados através dos periódicos</b>	<b>40</b>
<b>Considerações finais</b>	<b>44</b>
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>A Estrada de Ferro D. Pedro II (1858) chega a Queimados</b>	<b>45</b>
<b>2.1 – As ferrovias no contexto da revolução industrial</b>	<b>46</b>
<b>2.2 – Contextualizando o cenário brasileiro</b>	<b>49</b>
<b>2.3 – O início das ferrovias no Brasil</b>	<b>52</b>
<b>2.4 – A Estrada de Ferro D. Pedro II</b>	<b>55</b>
<b>Considerações finais</b>	<b>66</b>
<b>CAPÍTULO III</b>	
<b>Igreja Nossa Senhora da Conceição (c. 1874) e o surgimento de um núcleo urbano</b>	<b>68</b>
<b>3.1 – O contexto eclesiástico brasileiro</b>	<b>69</b>

<b>3.2 – Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu</b>	<b>74</b>
<b>3.3 – A construção da Capela de Queimados</b>	<b>78</b>
<b>Considerações finais</b>	<b>89</b>
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>91</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>95</b>

## INTRODUÇÃO

A Baixada Fluminense tem ganhado, nos últimos anos, a atenção no campo da historiografia, ainda que faltem instrumentos financeiros fundamentais para isso, é possível perceber que há interesse em pesquisar os diversos espaços e recortes temporais que compõem esta região multifacetada. Isso se deve ao crescimento da história local como uma perspectiva que ganha espaço dentro da historiografia, mas também aliado ao crescimento do ensino e pesquisa em nível universitário, e grupos de estudos como é o caso do GEMULTI - Grupo de Estudos Multidisciplinar da Baixada Fluminense, coordenado pela professora Lucia Helena Pereira da Silva, bem como o aumento das vagas no curso de História e aos projetos de extensão.

Podemos citar a análise de Silva (1999), quando afirma que a história local parte da situação presente para a reconstituição do passado. Geralmente é o momento presente vivido pelo historiador, seja seu local de atuação, uma lacuna histórica sobre o local em que vive, que de alguma forma, as ausências ou incongruências identificadas pelo pesquisador acabam por despertar seu interesse em pesquisar sobre o local.

Nosso objeto de pesquisa é Queimados, uma localidade que, em 1858, recebeu uma estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, sendo esta inaugurada pelo próprio imperador, lançando oficialmente o início das operações da ferrovia. Hoje, Queimados é um município da Baixada Fluminense e pouco se tem escrito sobre sua origem, como se sua história tivesse se iniciado a partir da chegada da estrada de ferro. Portanto, a dissertação tem como objetivo principal analisar o desenvolvimento da localidade de Queimados ao longo do século XIX para confirmar a hipótese de que a localidade já estava em processo de desenvolvimento e que a chegada da estrada de ferro apenas acelerou este processo, transformando-a mais rapidamente em um núcleo urbano, que se consolida com a construção de uma igreja em frente à estação ferroviária.

Trabalhamos o conceito de núcleo urbano, tendo como referência autores da arquitetura como Marx (1991) e Derntl (2010), da geografia como Geiger (1963 e 1961) e Godoy (2011), e também Sérgio Buarque de Holanda (1963). O trabalho desses autores nos foi fundamental pra compreender o processo de formação e desenvolvimento da localidade de Queimados, bem

como a freguesia Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, na qual Queimados está localizada.

De acordo com Marx (1991), quando o Brasil ainda era colônia, os povoados que se tornariam núcleos urbanos se formavam a partir da doação de terras por um morador ao patrimônio de um santo da Igreja Católica, que sobre elas erguiam uma capela. Holanda (1963) caracterizava como núcleo urbano um espaço em que há uma pequena concentração de casas em torno de uma igreja, e Geiger (1963) que eram comuns o surgimento de povoados e futuros núcleos urbanos ao longo e nas margens dos rios. Foi a partir destas configurações que o território de Marapicu, elevando-se à categoria de Paróquia, se constituiu em freguesia de Nossa Senhora de Marapicu.

Por outro lado, o conceito de núcleo urbano no Brasil Império se apresenta com outras características que se encaixam ao nosso objeto de pesquisa. Godoy (2011) aponta que era, geralmente, na estação terminal da linha férrea – ponta de linha – que surgia um núcleo urbano. Maria Fernanda Derntl, analisando a criação de núcleos urbanos em São Paulo, apontou que:

A promoção de uma capela à condição de freguesia costumava levar em consideração critérios de ordem econômica e demográfica, embora fatores de ordem política pudessem mesmo ter preeminência. Em geral, os moradores suplicavam a elevação à freguesia alegando encontrarem-se carentes de assistência espiritual devido à distância à sede paroquial e a dificuldades de caminhos. (DERNTL, 2010, p. 66)

Ao pesquisar em periódicos, foi identificado as mesmas necessidades apontadas pela autora nos moradores da localidade de Queimados. Apenas uma estrada ligava a estação de Queimados à sede da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, ficando há duas léguas (hoje, através das estradas atuais essa distância é de 18km) de distância para que os fregueses pudessem pôr em prática suas obrigações católicas.

Dessa maneira, ao trabalharmos com o conceito de núcleo urbano desses autores conseguimos analisar o surgimento da sede da freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, no final do século XVIII, que possuía as especificidades apontadas pelo autores, assim como Queimados ao longo do século XIX, um povoado que surge a partir dos arrendamentos de uma fazenda, se consolidando com a chegada da estrada de ferro e, conseqüentemente, com a construção de uma igreja num ponto central.

Apesar da pesquisa ter o recorte temporal no século XIX, é importante fazermos uma apresentação breve do processo histórico da ocupação de Queimados posteriormente ao período que é referência de objeto de nossa pesquisa. Sendo um dos oito municípios que compõem a Baixada Fluminense, Queimados tem os mesmos estigmas que os demais. Lugar perigoso,

violento e distante são uma das características que marcam a Baixada para fora de seus limites geográficos. Obviamente que tais características fazem parte da realidade deste espaço, como reflete o sociólogo José Cláudio Souza Alves:

A dominação dos senhores de engenho e a construção de um poder político público local; as relações desses senhores com os quilombos e a decadência da região; a reincorporação urbana da Baixada como periferia e a reestruturação política local, a partir dos anos 30 todos esses tópicos acabam por descrever a história das múltiplas formas de segregação e dominação a que foram submetidos diferentes setores sociais (...) (ALVES, 2003, p. 19)

Alves faz uma análise ampla ao pesquisar sobre a violência e execuções sumárias que marcam uma parte da história dessa região, desde sua formação, no século XVIII, até o século XIX, quando passou a ser conhecida como Baixada Fluminense. Sua pesquisa e outros estudos que abordam essas questões são fundamentais para revelar uma realidade triste que consolidou a formação desses municípios. No entanto, tais características sobressaem as demais e marcam as narrativas acadêmicas e jornalísticas, apesar de toda riqueza histórica e natural que também são atributos essenciais desses municípios, e acabam por inviabilizar, não a desconstrução das marcas de violência, mas de expansão das possibilidades históricas em diversos recortes temporais que podem reformular narrativas dominantes.

Monteiro (2005) em artigo publicado na revista *Anos 90* segue uma linha similar ao fazer uma análise da ocupação populacional da Baixada Fluminense, segundo o autor:

(...) o pouco que foi até agora escrito acerca da Baixada Fluminense é insuficiente para que se possam pensar os problemas daquela periferia urbana como bem estudados. Diversos aspectos da vida social e política que persistem ali continuam intocados ou foram extremamente pouco analisados. (MONTEIRO, 2005, p. 488)

Apesar dos avanços nas pesquisas sobre a Baixada Fluminense como citamos anteriormente, reforçamos o trecho de Monteiro, pois há lacunas que precisam ser preenchidas sobre esta região. Dentre essas lacunas estão a formação dos núcleos urbanos que foram surgindo e, em sua maioria, deram origem às sedes de freguesias e dos municípios. De acordo com Marx (1991), antes de se tornarem núcleos urbanos estes espaços eram povoados erguidos a partir da doação de terras por um morador, ou conjunto de moradores, ao patrimônio de um santo de devoção da Igreja Católica. Diversas igrejas foram construídas para a constituição desses povoados e a possibilidade de seu fortalecimento no intuito de se tornarem freguesias. Cada capela erguida, tornando-se ou não paróquia, merece uma análise historiográfica. No

entanto, a falta de fontes e, em alguns casos, o abandono completo por parte do Estado e da Igreja inviabilizam essas pesquisas, como veremos no terceiro capítulo.

Nos livros escolares, no hino da cidade, e até mesmo nas pesquisas historiográficas, a explicação sobre a origem do nome Queimados é geralmente a mesma. No entanto, sem apresentação de fontes, apenas com a reprodução de memorialistas, os relatos constituem um racoconto estabelecido como verdade absoluta, desencadeando no povo da cidade um desconhecimento sobre a origem de si mesmo.

Dos laranjais dos anos 30 do século XX, das fazendas que originaram os nomes de ruas e bairros, temos não apenas pesquisas historiográficas, mas diversos materiais que balizam um passado recente muito similar ao de sua cidade de origem, Nova Iguaçu. No entanto, compreender o surgimento daquele espaço que recebeu o imperador D. Pedro II para inaugurar uma estação de trem, inaugurando um novo tempo na economia do país, não seria possível satisfazer-se com o que há publicado.

Em 2006, o geógrafo Simões publicou sua tese de doutorado analisando os processos de emancipação na Baixada Fluminense, uma pesquisa fundamental para compreender a região, mas a partir dela, emergem diversas questões que precisam ser aprofundadas. Uma dessas questões é a origem do nome Queimados. São ao menos três as versões sobre isso, que estão consolidadas nos livros didáticos, nos *sites* governamentais e em instituto de patrimônio histórico que se perpetua, com base em alguns trabalhos acadêmicos que tiveram como referência livros de memorialistas

Dessa forma, analisamos no primeiro capítulo o surgimento da localidade já identificada como Queimados antes da chegada da estrada de ferro o que nos levou a compreender que este nome era utilizado para designar aquele território.

Nos apoiamos na reflexão de Halbwachs (1990) sobre memória coletiva, que, segundo o autor, desempenha um papel fundamental nos processos históricos. Através das fontes que utilizavam o nome Queimados para identificar aquela localidade podemos compreender que, de alguma forma, esta palavra possuía um significado para a população que ali vivia e, portanto, tornou-se referência para a identificação local. Segundo Halbwachs, “o lugar ocupado por um grupo não é como quadro negro sobre o qual escrevemos, depois apagamos os números e figuras” (HALBWACHS, 1990, p. 133).

No entanto, saber que antes da chegada da estrada de ferro o espaço geográfico já era, de alguma forma, referenciado por Queimados não é o suficiente. Era preciso identificar as razões pela qual a memória coletiva tornou Queimados como uma palavra que identificava

aquela localidade.

Pollak (1992) afirma que a memória é um fenômeno construído social e individualmente. Sendo uma memória herdada, ela tem ligação fenomenológica entre a memória e o sentimento de identidade. Ao longo das pesquisas que fizemos para localizar a origem desse nome que já era conhecido e reproduzido pela população, usamos as publicações de Machado (2019), que nos revelou a existência da fazenda São João de Queimados, edificada no início do século XIX, precisamente em 1815. Sabendo que a fazenda ficava nas terras sob o domínio do morgadio de Marapicu, que se tornaria a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, já nos restaria poucas dúvidas de que a localidade ficava nos territórios pertencentes à fazenda. Ou seja, a manutenção do nome Queimados para identificar a localidade remontava ao início do século XIX, de onde partimos para iniciar a pesquisa.

Apesar dos autores citados acima tratarem nestas obras mais especificamente sobre história oral, a perpetuação da identificação daquela localidade como Queimados está intrinsecamente ligada à memória coletiva que reproduziu e consolidou este nome em referência à fazenda São João de Queimados, criando uma identidade que, com o tempo, se tornou referência pra identificar a estação de trem, o comércio e até mesmo a capela que foi construída ali.

Nesse caso, a história oral não cabia para esta dissertação, pelo distanciamento entre o período analisado e a realização da pesquisa. Tendo como recorte temporal o século XIX, iniciamos nosso estudo a partir de 1815, quando há registros da fazenda São João de Queimados. Para isso, foram analisados além de obras publicadas e pesquisas acadêmicas, periódicos localizados na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, os Anais da Assembleia Legislativa Provincial, dados contidos no Almanak Laemmert e o relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II, de 1856.

Sobre os periódicos, eles foram usados de acordo com a definição de Barros (2019), tanto o aspecto noticioso e informativo dos jornais, quanto aos textos de opinião, ambos fundamentais para a pesquisa, mas sendo facilmente identificadas suas diferenças, o que nos possibilitou uma análise adequada em seu uso.

Em nosso caso, os periódicos foram fundamentais, sobretudo no terceiro capítulo, pela ausência de outras fontes e de pesquisas acadêmicas, foram os jornais que nos revelaram um caminho mais consistente para compreender a consolidação de Queimados como um território em crescimento, a ponto de construir uma capela e conseguir recursos através da Assembleia Legislativa Provincial, sendo útil para refutar as passagens sobre Queimados contidas na tese



de Simões (2006) e disseminadas por acadêmicos quando dizem que a estação foi inaugurada com o nome de Benedito Ottoni, por exemplo.

Barros (2019) aponta a necessidade de compreender que os jornais, embora considerado como fonte realista, a depender do tipo de matéria utilizada, não é um instrumento com neutralidade. Sabemos a parcialidade com que jornalistas e jornais (empresa) tratam dos temas que envolvem a sociedade, mas em nosso caso, usamos os anúncios para ratificar nossa narrativa acerca do desenvolvimento de Queimados enquanto localidade pertencente à freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu.

O uso dos anúncios, sobretudo no terceiro capítulo, seguindo uma ordem cronológica da publicação nos periódicos, nos trouxe o processo de construção da capela de Queimados, objeto de análise a que se refere o terceiro e último capítulo, encerrando nosso recorte temporal. Anúncio da comissão de construção, anúncio de festividades, de missas de sétimo dia e sobre sepultamentos retificam a data que se propaga sobre a construção da igreja Nossa Senhora da Conceição em Queimados, que até 1890, era divulgada como capela ou igreja de Queimados, apenas.

Utilizamos, também, fontes extraídas da *internet*, como *blogs*, publicações em redes sociais, além de *sites* de entidades governamentais. Cezarinho (2018), em artigo publicado traz um debate importante acerca do uso dessas fontes, usando a reflexão de e Araújo Sá (2008), que afirmava que *sites* oficiais trazem maiores segurança e credibilidade para o trabalho do(a) historiador(a). No entanto, em alguns casos, acabam por reproduzir incorreções, como é caso de parte das fontes que utilizamos, não por responsabilidade dessas instituições, mas, justamente, por falta de pesquisas históricas acerca desses temas.

Importante salientar outro ponto fundamental no artigo de Cezarinho (2018), que são as referências e os autores das publicações na *internet*, por vezes são encontrados textos com autores, por vezes apenas o nome da instituição ou do *blog*, mas sem a fonte autoral daquele texto. No nosso caso, usamos apenas como exemplificações de como as narrativas sobre Queimados foram reproduzidas similarmente entre os *sites* oficiais e alguns *blogs*, sem nenhuma referência bibliográfica e, infelizmente, acabou por se tornar referência legítima, constando inclusive no hino oficial da cidade, que completou 31 anos de emancipação no ano passado.

No primeiro capítulo desta dissertação, foi analisado o surgimento da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, e o domínio da família Azeredo Coutinho na região, até a

edificação da fazenda São João de Queimados, dentro dos domínios da freguesia e do morgado<sup>1</sup> de Marapicu, de onde se origina a localidade de Queimados. Através da pesquisa de Machado (2013 e 2019), dos periódicos e do Almanak Laemmert, publicados ao longo do século XIX, foi possibilitado desconstruir as narrativas sobre a origem do nome Queimados, já que as predominantes não se baseiam em nenhuma pesquisa ou fonte historiográfica, e atestar que antes da chegada da estrada de ferro emergia em Queimados a possibilidade de constituição de um núcleo urbano.

No segundo capítulo, foi feita uma análise do surgimento das ferrovias no mundo, a conjuntura política brasileira, o início das ferrovias no Brasil e a Estrada de Ferro D. Pedro II e sua chegada até Queimados. Procuramos compreender as razões que levaram a localidade de Queimados a receber uma estação ferroviária, e como isso impactou na consolidação de seu desenvolvimento econômico e social daquela localidade.

No terceiro capítulo foi analisado o regime de padroado no Brasil, sobretudo no Império, a construção e o funcionamento da Paróquia Nossa Senhora da Conceição de Marapicu e da capela Nossa Senhora de Guadalupe, as únicas que compunham a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu. Examinamos como a chegada da estação da linha férrea aumentou o desenvolvimento da localidade, impulsionando os moradores a iniciar a construção de uma igreja, o que consolidaria Queimados como um núcleo urbano.

Assim, na conclusão revisitaremos nossa questão apresentada no início desta introdução após a análise que fizemos ao longo dos três capítulos desde a origem da formação do morgado de Marapicu até construção da igreja em frente à estação para responder a nossa hipótese principal sobre o surgimento e desenvolvimento de Queimados.

---

<sup>1</sup> O morgado ou morgadio é uma forma de organização familiar que cria uma linhagem, bem como um código para designar os seus sucessores, estatutos e comportamentos. No regime de morgadio os domínios senhoriais eram inalienáveis, indivisíveis e insusceptíveis de partilha por morte do seu titular, transmitindo-se nas mesmas condições ao descendente varão primogênito. O morgado é um vínculo entre um pai e sua descendência no qual seus bens são transmitidos ao filho primogênito, sem que este os possa vender, mas pode e deve acrescentar bens ao morgado. Os direitos de morgadio são os mais cerrados da sucessão de bens para a perpetuação dos bens na linhagem da família.

## **CAPÍTULO II**

### **Nem leprosos, nem Imperador:**

#### **Queimados na primeira metade do século XIX e a construção de um território**

No passado mui  
remotona Freguesia de  
Marapicuiniciamos  
nossa História no  
Município de Iguassú.

Nosso nome tem  
estóriasde escravos, leprosos,  
Imperador...Não importar a sua  
origem,

Hoje tem o seu valor.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Trecho do Hino Municipal da cidade de Queimados. Composição de Nivaldo Cavallari - Marília P. C. Cavallari.

Seja no discurso de autoridades, nas salas de aula ou na “boca do povo” queimadense, a narrativa sobre esse nome peculiar dado a cidade de Queimados remonta a três histórias. Nenhuma delas se sustenta após uma simples pesquisa para descobrir a origem histórica do nome. São versões mantidas apenas no próprio boato popular, que não sabemos quando foi iniciado. A primeira delas, e a mais propagada, pode ser encontrada no *site* oficial da cidade:

Com a expansão da economia cafeeira, em meados do século XVIII, foi construída a Estrada de Ferro D. Pedro II, trazendo mais prosperidade a região. O projeto inicial desta ferrovia previa a extensão dos trilhos até a Freguesia de Nossa Senhora de Belém e Menino Deus, atual Jacutinga, que chegou a construir um prédio para sediar a estação. Porém, milhares de operários chineses, construtores da estrada, foram vítimas de Malária e por epidemias de cólera, que arrasou toda a Colônia, em 1855. Como a morte dos operários chineses iria retardar o prosseguimento das obras da via férrea, rapidamente foi construída a Estação de Queimados. Segundo a história, a origem do nome do município deve-se a este acontecimento, uma vez que os chineses tinham por costume queimar os seus mortos. Este costume criou entre os populares, que tinham que passar pelo local onde os corpos haviam sido queimados, a seguinte formade indicar o caminho: "vou pela estrada dos queimados", o que acabou por nomear o local.<sup>3</sup>

Ao longo do capítulo apresentaremos diversas fontes e referências que divergem do trecho acima. O nome Queimados surge muito antes da chegada da estrada de ferro, mas não podemos negar que a construção da estação foi um marco fundamental de consolidação daquele território já ocupado. Outro dado que será refutado, mas no segundo capítulo, é sobre a construção da estação ter sido erguida somente pela possibilidade no atraso da construção da estação de Belém devido à morte dos chineses envolvidos na construção da estrada de ferro. A estação de Queimados fazia parte da rota de estações da estrada de ferro, sendo planejada como estação final do primeiro trecho da obra. Evidente que a estação Belém, por estar mais próxima do Vale do Paraíba, principal região produtora de café da província do Rio de Janeiro, seria fundamental pra agilidade no escoamento.

A segunda possibilidade sobre o nome da cidade pode ser encontrada no portal do INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro, sobre o município de Queimados, retiramos o seguinte trecho:

---

<sup>3</sup> Portal eletrônico da Prefeitura Municipal de Queimados. Endereço <https://www.queimados.rj.gov.br/municipio> acesso em 18/09/2020.

Conta a tradição popular que o nome surgiu num improviso de D. Pedro II que, chegando à cidade, então um pequeno povoado, perguntou a sua comitiva o nome daquele lugar. Como ninguém soubesse informar, o Imperador olhou ao redor, procurando algo de referencial para que pudesse batizar aquela localidade, quando se deparou com uma "queimada" feita nas imediações. Não teve dúvidas e batizou o lugarejo com o nome que perdura até a atualidade.<sup>4</sup>

Com uma pesquisa rápida sobre a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, conseguimos localizar a informação de que a estação a qual o imperador iria inaugurar já se chamaria Queimados, justamente por fazer referência ao local de mesmo nome, sendo assim chamado por seus moradores e estando em diversos periódicos, com os quais trabalharemos neste capítulo.

A terceira hipótese encontra-se registrada no portal do IBGE Cidades, na aba “histórico & fotos”. Sobre a cidade de Queimados, retiramos o trecho completo que, também, reitera as passagens anteriores:

Há três versões mais prováveis para o nome 'Queimados'. A primeira diz que, quando o imperador Dom Pedro I passou por aquela região, por ocasião da inauguração da estação de trem, viu uma grande queimada que estava sendo feita dos laranjais nos morros e chamou o lugar de 'Morro dos Queimados'. A segunda versão diz que o nome é referente aos corpos de leprosos queimados, aos montes, que morriam em um leprosário que ali existia, onde hoje fica a Estrada do Lazareto, uma das principais vias do município. Há ainda uma terceira versão, que afirma que o nome da cidade provém dos escravos fugidos das fazendas, que eram mortos e tinham seus corpos queimados pelos seus senhores.<sup>5</sup>

Santos (2008), em sua pesquisa sobre a padronização dos nomes geográficos, particularmente sobre os municípios fluminenses, incorre no mesmo erro ao falar da cidade de Queimados, talvez porque suas pesquisas se deram a partir das fontes trazidas acima, o que corrobora, novamente, a necessidade da presente pesquisa e de que novas pesquisas surjam para investigar os espaços que se desenvolveram no século XIX:

Por vezes, as investigações necessárias para posicionar a história dos nomes geográficos no contexto territorial, podem conduzir a resultados inesperados e até

---

<sup>4</sup> INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural. Endereço <http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img/site/Queimados.pdf> acesso em 18/09/2020

<sup>5</sup> Portal Eletrônico do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Endereço <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/queimados/historico> acesso em 28/09/2020.

surpreendentes. Foi o caso do processo histórico do município de Queimados, na Baixada Fluminense, que evidenciou que, em meados do século XIX, ocorreu uma imigração de chineses na Baixada. Como foram vítimas da epidemia de cólera e tinham por hábito cultural cremar os seus mortos, esse ato passou a denominação do município, a partir também de uma expressão popular (...). Fatos como esse, provam de forma indelével, o forte poder de marca cultural que os nomes geográficos possuem. (SANTOS, 2008, p. 175)

Uma breve pesquisa nos periódicos ao longo do século XIX já nos aponta o equívoco que se apresenta como a origem do nome da cidade de Queimados, e mais do que isso, esconde que aquela localidade, antes da chegada da estrada de ferro, pulsava dinamismo econômico, social e político. Na sua tese de doutoramento, Simões (2006) faz alguns apontamentos sobre Queimados, que foram naturalizados até hoje, seja sobre o nome da estação, seja pela “vida” da localidade:

(...) Esta estação, que seria mais tarde chamada de Queimados, passará a ser o núcleo principal da freguesia e posteriormente sede do município. No entanto, esta mudança de eixo não se deu de forma imediata. Durante muitos anos a estação de Queimados será uma pequena parada com poucas casas ao seu redor, no meio do caminho para a subida da serra. (SIMÕES, 2006, p. 162)

Muito se fala que Queimados nada mais era do que um grande pedaço de fazenda, e que apenas com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II, com a fase da citricultura e o início dos loteamentos que a localidade começou a se desenvolver. Este capítulo propõe, mais do que apresentar uma versão sobre a origem do nome através de fontes históricas, analisar a ocupação e formação do território que, ao se desenvolver, foi sendo chamada de localidade de Queimados.

Dividimos o capítulo em alguns subcapítulos para melhor compreensão e localização do processo histórico no qual se desenvolveu a localidade de Queimados, desde a formação do Morgado de Marapicu, ainda no século XVIII. O capítulo foi orientado a partir da dissertação e a tese de Machado, pois é a partir do trabalho do pesquisador que pudemos identificar que, de fato, além de existir, a localidade já era identificada como Queimados bem antes de ser cortada pela Estrada de Ferro D. Pedro II. Os exemplos acima trazidos para esse capítulo são apenas alguns dos muitos que constituem uma pequena narrativa sobre a origem do nome e, conseqüentemente, acaba se tornando a história oficial do que a localidade era antes de se tornar cidade.

O primeiro subcapítulo apresenta a formação do Morgado de Marapicu. Sabemos que a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu se encontra nos domínios do Morgado de Marapicu, vínculo formado pela família Azeredo Coutinho, em 1772, para unificar os bens sob a administração do primogênito, após a morte do pai. Mesmo com extensiva pesquisa a respeito do tema, não foi encontrado nenhum trabalho que pudesse trazer tantos elementos sobre a formação do Morgado de Marapicu quanto a pesquisa de Rubens Machado. O historiador, preocupado em analisar a questão fundiária e o uso da terra no município de Iguassu, usou como recorte a região que envolvia o Morgado de Marapicu. Sua dissertação “A terra e seus mitos domínios: Senhores, lavradores e escravos nas redes pelo usufruto da terra (Vila Iguazu, 1840- 1880)”, aprovado pela banca da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) em 2010, o deixou com tantas possibilidades de pesquisa, e a necessidade de um trabalho mais abrangente que o autor investigou mais à fundo na sua tese de doutorado, com a pesquisa “O Morgado em perspectiva: A política administrativa do Morgado de Marapicu (1772 – 1940)”, concluído em 2019, dessa vez pela Universidade Federal Fluminense (UFF). A ausência de outras referências ao tratar do Morgado de Marapicu neste capítulo se fez pela escassez de trabalhos e pesquisas.

Há na dissertação de Machado (2013) um subcapítulo intitulado “A Fazenda São João de Queimados: uma Fazenda e seus muitos domínios. O autor conseguiu identificar que existia dentro da freguesia de Nossa Senhora de Marapicu e do morgadio uma fazenda chamada São João de Queimados, que foi usado como referência para a construção do segundo subcapítulo desta dissertação. Se para o pesquisador essa foi mais uma de tantas fazendas por ele pesquisadas, afinal seu objetivo era analisar o conflito fundiário e como foi se configurando a posse de terras na região, para este trabalho foi a chance de iniciar uma pesquisa até então nunca feita sobre Queimados.

Certamente, o uso de fontes processuais abriu muitas possibilidades à pesquisa de Rubens Machado, o proporcionando levar o tema até sua tese. Nesse sentido, achamos relevante destacar o trabalho de Barros (2019) ao tratar do uso de fontes processuais por historiadores:

O dialogismo presente nas fontes processuais, as diferentes versões da realidade e dos acontecimentos que através delas se conflitam, as visões de mundo que os distintos atores sociais encaminham uns contra os outros, as redes de rivalidades e solidariedades que daí emergem, as identidades e preconceitos, é todo este vasto e dialógico universo – não apenas capaz de elucidar as relações interindividuais, como

também de esclarecer a respeito das relações de classe, gênero e outras – o que se mostra como principal objeto de investigação para a análise micro-histórica que se torna possível a partir deste tipo de fontes. (BARROS, 2019, p. 343)

Pode-se constatar o trecho de Barros, professor do Departamento de História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), quando aponta que o dialogismo presente nas fontes processuais torna possível a análise pela micro-história, na própria dissertação de Rubens Machado. A partir desses processos judiciais encontrados no Arquivo Nacional o autor identifica uma série de questões envolvendo Joaquim Antônio da Silva Camarinha e se aprofunda na pesquisa sobre sua vida. Isso nos levou a dedicar o terceiro subcapítulo a este sujeito que aparece, inclusive na obra “Memórias Iguazuanas”, de Ruy Afrânio Peixoto (1962), como um homem influente e de muitas propriedades na localidade de Queimados. A vida profissional e comercial de Camarinha é um dos elementos fundamentais para comprovar que Queimados teve um crescimento considerável, se levarmos em conta que no mesmo momento a Vila de Iguazu era próspera e desenvolvida ao longo da primeira metade do século XIX.

Os negócios de Joaquim Antônio da Silva Camarinha aparecem em diversos periódicos pesquisados para a elaboração da nossa pesquisa. Utilizamos a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional para pesquisar os jornais produzidos ao longo do século XIX. Não apenas sobre Camarinha, mas também acerca de outros personagens envolvidos nos conflitos de propriedade da Fazenda São João de Queimados. Se a pesquisa de Rubens Machado foi preponderante pra elaboração desse primeiro capítulo, os periódicos analisados através da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, bem como o Almanak Laemmert, foram a chave para preencher as lacunas, além de confirmar nossa hipótese: havia vida, havia comércio, havia trabalho, havia dinheiro circulando, havia disputa, havia conflito, havia sociedade se constituindo, havia organização. Principiava ali uma comunidade que já dava sinais de que não teria jeito, acabaria por se impor, em algum momento, para se tornar independente. Dessa forma, o último subcapítulo se dedica a tratar dos usos de periódicos no nosso estudo.

Retornando ao trabalho do professor D’Assunção, “os jornais são conjuntos polifônicos formados por muitos textos. (...) Analisar um jornal é pôr-se em contato com uma obra coletiva e polifônica, que pede que apuremos o ouvido para a escuta das diversas vozes que o percorrem” (BARROS, 2019, p. 254). No entanto, há uma particularidade ao usar os periódicos do oitocentos:



(...) há de fato um contraste entre os séculos XIX e XX que se deve considerar. Praticamente artesanais, os jornais oitocentistas podiam ser produzidos pelo empreendimento de um ou dois indivíduos, se fosse o caso. O número mais reduzido de leitores a ser atingido – e, conseqüentemente, de exemplares a serem produzidos – a tecnologia mais simples, requerente de pouca divisão de trabalho técnico, a variedade mais restrita de seções e âmbitos temáticos, com a concomitante exigência de menos recurso a diferentes produtores dos textos jornalísticos – tudo isto, e outros fatores mais, concorria para que os jornais do século XIX ainda apresentassem uma polifonia de mais baixa intensidade. (BARROS, 2019, p. 254)

Isso explica a dificuldade em localizar alguns personagens contidos na pesquisa de Rubens Machado, ou sobre personagens contidos nos próprios periódicos, principalmente nos anúncios dos quais fizemos um uso quase cronológico, que confirma que a localidade de Queimados foi se desenvolvendo ao receber comércios e profissionais que antes não existiam.

### **1.1 - O Morgado de Marapicu – O início da formatação territorial**

Alguns trabalhos sugerem que o espaço no qual se configurou a localidade tenha origem nas sesmarias doadas à Garcia Aires em 1592 (LAMEGO, 1948) e às três fazendas que surgiram dessas terras, sendo a Fazenda Marapicu, Engenho do Piranga (ou Ipiranga) e o Engenho do Cabuçu (SIMÕES, 2016), ambas pertencentes ao Morgado de Marapicu. Sobre esse período há muitas lacunas, poucas fontes historiográficas e muitas dúvidas. Tanto que na mesma obra, pouco depois de citar as terras doadas à Garcia Aires, Alberto Ribeiro Lamego escreveu o seguinte trecho: “que mais para oeste, vemos também a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, surgir de uma capela seiscentista” (LAMEGO, 1948, p. 196). Ou seja, um salto temporal e com uma incorreção, a capela foi construída no setecentos, já com a família Azeredo Coutinho tendo o domínio dessas terras. É através dessa família que iniciaremos nosso trajeto rumo à Queimados (MACHADO, 2019).

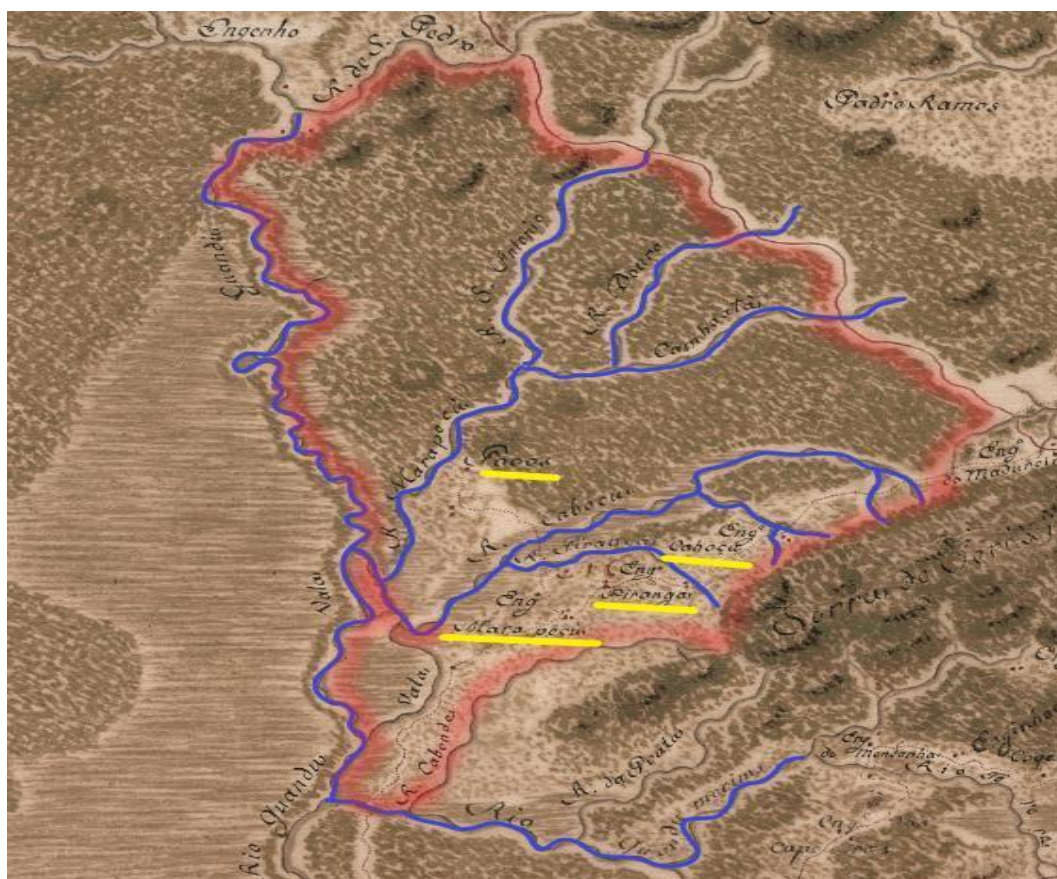
Para compreender melhor a formação dessa região, utilizamos a pesquisa de Machado (2019), que vai analisar a formação do Morgado de Marapicu, que nos auxiliou a trilhar o caminho até chegar em Queimados alguns anos antes desse espaço passar a compor relativos trabalhos historiográficos.

Em 1772, foi formado o vínculo de Morgadio, em favor de João Pereira Ramos de

Azeredo Coutinho, filho do casal Manoel Pereira Ramos de Lemos e Faria e Helena Andrade Souto Maior Coutinho. Manoel Pereira Ramos nasceu no Rio de Janeiro em cinco de abril de 1681, tendo prestado muitos serviços à Coroa portuguesa, em 1722, recebeu uma sesmaria cujas terras correspondia às freguesias de Nossa Senhora de Marapicu e parte da freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, ao longo dos anos, Manoel Pereira Ramos foi adquirindo novas terras e expandindo o domínio da família na região. Além disso, foi nomeado Capitão-Mor do distrito de Marapicu pelo governador da capitania do Rio de Janeiro, José da Silva Paes (MACHADO, 2019).

Abaixo, reproduziremos as delimitações territoriais contida na tese de doutorado de Rubens Machado, onde é possível percebemos os domínios do Morgado.

**Mapa 1.1 – Limite territorial do Morgado de Marapicu**

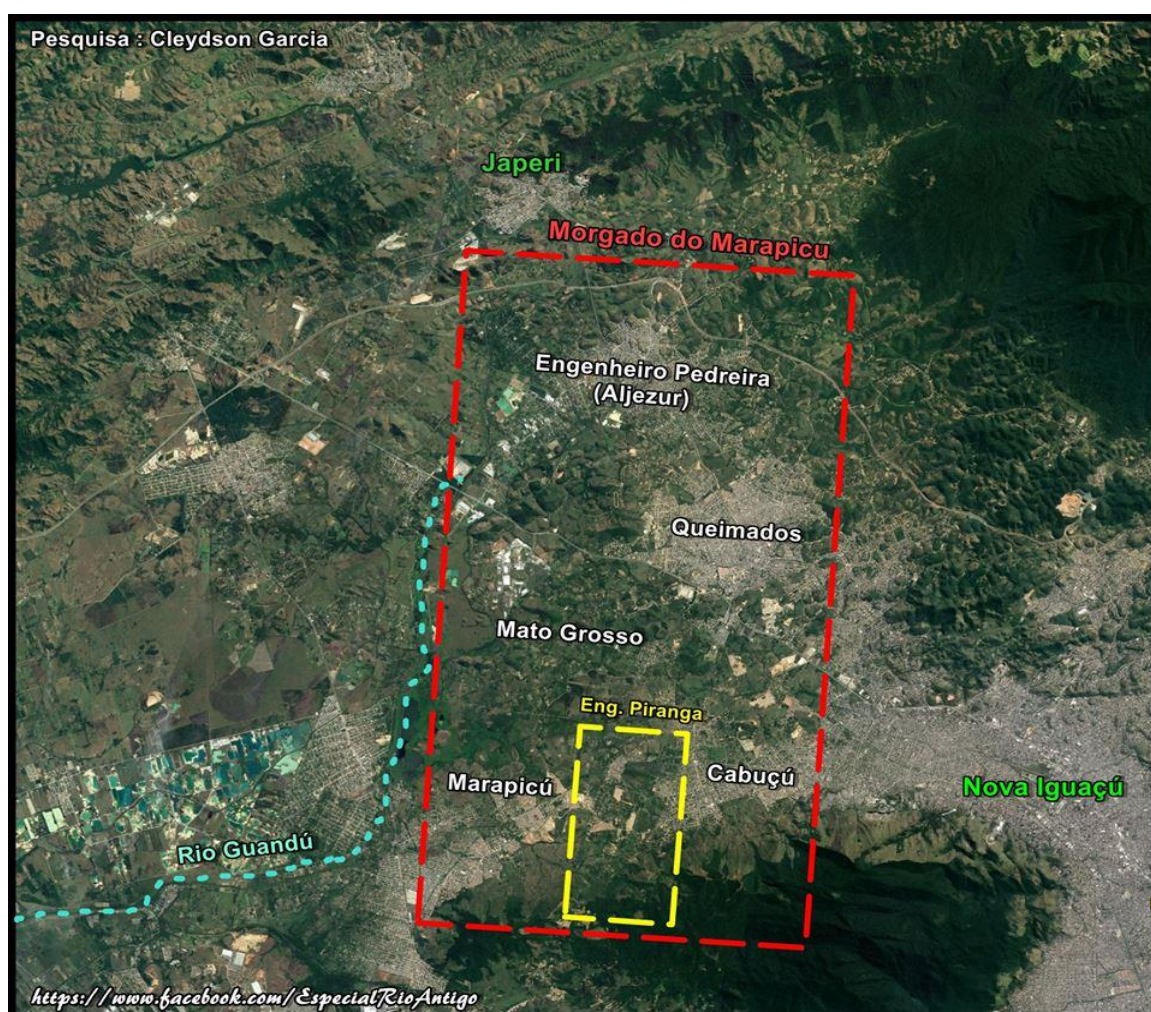


Fonte: MACHADO, 2019, p. 86.

Pela reprodução do mapa, com as delimitações feitas por Machado (2019) das Cartas Topográficas da Capitania do Rio de Janeiro de Manuel Vieira Leão (1767), é possível

verificar que o morgado margeava o rio Guandú e a serra de Madureira. Para melhor compreender, reproduziremos uma imagem de um *blog* de história, numa matéria sobre o Morgado de Marapicu, que delimita a área do morgado a partir da imagem de satélite.

**Mapa 1.2 – Limite territorial do Morgado de Marapicu através de satélite**



Fonte: Portal Saiba História, 2019. Disponível em:  
<https://saibahistoria.blogspot.com/2019/01/morgado-do-marapicu.html>

No mapa 1.2 o morgado parece maior do que no mapa 1.1, no entanto, é possível perceber melhor sua área de abrangência, ainda que a ocupação territorial no século XVIII tenha sido completamente diferente da atual.

Manoel Pereira Ramos e Dona Helena de Andrade Souto Maior Coutinho tiveram papel fundamental na formação da freguesia de Nossa Senhora de Marapicu. Autorizaram

lavradores e camponeses a usarem e povoarem as terras das fazendas de Marapicu, Cabuçu e Paul do Guandu, seus trabalhadores e escravizados ergueram engenhos e fábricas, abriram os rios Paul do Guandu, Pantanal e o rio Guandu, possibilitando a navegação e a expansão do comércio entre as freguesias, inclusive com a Fazenda Real de Santa Cruz.

A união de Manoel Pereira Ramos e Dona Helena de Andrade Souto Maior Coutinho proporcionou a aglutinação de “famílias com grandes potentados agrários na Capitania do Rio de Janeiro” (MACHADO, 2019, p. 48), o que justifica tanto poder e influência deles. No ano de 1728, o casal realizou a doação de cinco braças de léguas pertencentes à Fazenda Marapicu para a construção da capela de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, que ficou pronta em 1737. Rosário (2006) assinala a relação entre os poderes dos donos de terras e a Igreja:

Enriquecidos com o comércio da produção agrícola, os donos de engenhos da Baixada Fluminense financiaram a construção de templos sacros, materializando formalmente o poder da Igreja Católica e a estrutura social e econômica da região. Ao observar os templos edificados nas vastas áreas rurais pode-se refletir que, além de desembolsarem altas quantias em dinheiro, os senhores de engenho também tinham muito prestígio junto aos administradores estaduais e religiosos, pois os custos eram altos e lenta a burocracia eclesiástica para autorizar a ereção de tais capelas. (ROSÁRIO, 2006, p. 29)

Em dezembro de 1752, o casal doou mais de 60 braças (braça é uma antiga medida de comprimento equivalente a 2,20 metros linearmente) de terras para a capela de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, e, enfim, foi instituída a freguesia curada, por alvará do Rei D. José, no ano de 1755. Com isso, estava estabelecida definitivamente a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, além de reiterar o poderio dos Azeredo Coutinho na região (MACHADO, 2019).

Como dito, em 1772, foi formado o vínculo de Morgadio dos bens da família Azeredo Coutinho em nome do filho primogênito do casal, João Pereira Ramos de Azeredo Coutinho. A tese de doutorado de Rubens Machado (2019) aprofunda a pesquisa em torno da família Azeredo Coutinho a ponto de sabermos o caminho seguido por cada filho do casal.

Além de João Pereira Ramos de Azeredo Coutinho, que se tornou senhor do Morgado de Marapicu, na linha sucessória encontram-se Clemente Pereira de Azeredo Coutinho e Melo e Inácio de Andrade Souto Maior Rondon. No entanto, o casal havia tido outros filhos homens já falecidos, além de Manuel Pereira Ramos e Faria, que fora ordenado padre, mas

ao não ser citado no processo de vínculo de Morgadio, certamente, deveria ter falecido.

Francisco de Lemos Faria Pereira de Azeredo foi citado no processo, mas não teria direito aos rendimentos dos bens. Este filho havia seguido a carreira eclesiástica, além de ter sido reitor da Universidade de Coimbra, chegando a ser conselheiro do Rei D. José I. Todas as filhas do casal foram destinadas à igreja. Micaela Joaquina Pereira de Faria e Lemos e Helena Josefa de Andrade Souto Maior Coutinho de Azeredo já haviam morrido no período da formação do vínculo de Morgadio, mas haviam sido ordenadas freiras no convento de Nossa Senhora da Conceição de Maravilha em Portugal. Ana Rosaura Rita de Alarcão e Luna e Maria de Melo Coutinho de Azeredo foram nomeadas freiras no Convento das Carmelitas no Rio de Janeiro (MACHADO, 2019).

A lógica de direcionar parte dos herdeiros à vida eclesiástica era uma estratégia das famílias portuguesas para manter a preservação dos bens familiares numa eventual partilha, da mesma maneira que a formação de vínculo de morgadio. A elite da América portuguesa reproduzia as práticas lusitanas de perpetuação de patrimônio e poder.

Com a morte de Manoel Pereira Ramos de Lemos e Faria, aproximadamente no ano de 1746, quem conduziu o processo de formação do vínculo de morgadio foi Dona Helena de Andrade Souto Maior Coutinho, com auxílio de seu filho Clemente Pereira de Azeredo Coutinho e Melo. Não identificamos a data da morte de Dona Helena de Andrade Souto Maior Coutinho, mas é possível que no ano em que foi feito o processo de formação do morgadio sua idade já estivesse avançada, visto que nos registros encontrados em *sites* de árvore genealógica seu nascimento date em torno do ano de 1700.<sup>6</sup>

O Morgado de Marapicu compreendia, inicialmente, três engenhos, de Marapicu, Cabuçu e Mato Grosso e uma sumaca (barco de pequeno porte que possui dois mastros que foi muito usado, antigamente, nas Américas, podendo carregar de 20 à 100 toneladas de carga, algumas dívidas para receber e propriedades em Portugal). Clemente Pereira de Azeredo Coutinho e Melo, o segundo na linha sucessória do Morgado de Marapicu seguiu carreira militar, tornando-se Governador do Maranhão, e não retornando mais à freguesia de Nossa Senhora de Marapicu (MACHADO, 2019).

---

<sup>6</sup> Portal eletrônico GENI – A MyHeritage Company. Endereços <https://www.geni.com/people/Manuel-Pereira-Ramos-senhor-do-Engenho-de-Marapic%C3%BA/6000000020828413468> e <https://www.geni.com/people/Helena-de-Andrade-Sottomayor/6000000017844973345>

Inácio de Andrade Souto Maior Rondon, que também seguiu carreira militar, sendo Coronel das Milícias de Guaratiba, exerceu forte influência sobre a região e chegou ao posto de Brigadeiro dos Reais Exércitos Portugueses. Ele se casou com sua prima, Dona Antônia Joaquina Ataíde Portugal. Inácio adquiriu as terras pertencentes à freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, controlando o engenho de Santo Antônio do Mato, além do engenho de Mato Grosso e Piranga, que pertencia à freguesia de Nossa Senhora de Marapicu.<sup>7</sup>

A freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, além do engenho do Mato Grosso e Piranga, tinha em seu território as fazendas com engenhos de Cabuçu e Marapicu, sendo essa a maior de todas, e também as fazendas Poços e Paul do Guandu. Segundo Machado (2019), já no final do setecentos, quando com a saúde debilitada, João Pereira Ramos de Azeredo Coutinho desejava que seu filho primogênito assumisse a administração do Morgado de Marapicu, recebendo a intervenção de seu irmão, o bispo de Coimbra, Francisco de Lemos Faria Pereira Azeredo Coutinho, que conseguiu que a administração passasse para o segundo filho de João Pereira Ramos, Francisco de Lemos Pereira de Faria Coutinho. O sucessor natural desejava um casamento impossível de ser realizado segundo as recomendações do tio, que era tutor do herdeiro e, dessa forma, ele acabou abrindo mão da sucessão das terras de Marapicu.

Nesse sentido, Francisco de Lemos Pereira de Faria Coutinho se tornou o terceiro administrador dos domínios do Morgado e o quarto ficou por conta de seu filho primogênito, Francisco de Lemos Pereira Faria Coutinho, o Visconde de Aljezur. Nesse momento, nosso trabalho chega à fazenda São João de Queimados, uma das fazendas pertencentes ao Morgado, já tendo sua configuração totalmente fragmentada em arrendamentos, direito de uso das terras e muitas disputas sobre os domínios e fronteiras (MACHADO, 2019).

## **1.2 - A Fazenda São João de Queimados e o surgimento de uma localidade**

O capitão João Pereira Ramos era senhor da fazenda São João de Queimados, certamente um primo, ou alguém com parentesco com João Pereira Ramos de Azeredo

---

<sup>7</sup> Portal Eletrônico GENEALL – Portal de Genealogia. Endereço <http://pagfam.geneall.net/1180/pessoas.php?id=1049671>

Coutinho, primeiro administrador herdeiro do Morgado de Marapicu.

A fazenda São João de Queimados ficava sob os domínios das terras do Morgado de Marapicu, sendo edificada pelo capitão João Pereira Ramos em 1815, mesmo ano em que ficou viúvo de Rosa Joaquina do Amor Divino. O capitão tinha, além da filha e herdeira Demethildes Ignácia de Andrade, outros filhos que reconheceu em 1851, de duas relações fora do casamento. Com Delfina Pereira teve Carolina Maria do Espirito Santo e Francisco Pereira Ramos. E com Jacinta Pereira, Senhorinha Pereira (MACHADO, 2019). Tanto Delfina Pereira quando Jacinta foram suas concubinas ao longo de 35 anos, o que legitimava ainda mais a possibilidade de também herdarem seus bens.

Ao longo dos 36 anos decorrentes da morte de Rosa Joaquina até o reconhecimento por parte do capitão João Pereira Ramos, aconteceram muitos conflitos entre pai e filha, sobretudo porque Demethides queria herdar sua parte da herança e, mais do que isso, porque acreditava que o pai estivesse deteriorando os bens da fazenda, que possuía ao menos seis arrendamentos e cinco sitiantes. Demethides havia dado entrada, por duas vezes, em processo judicial contra o pai. Ganhando a causa em 1848, e tendo o sequestro dos bens da fazenda em 1851 (MACHADO, 2019).

A filha, por sua vez, decide “transferir o seu direito à meação paterna ao capitão Júlio Pegado, no começo do ano de 1851” (MACHADO, 2019, p. 220), antes mesmo de receber legalmente o direito à meação. É a partir dessa venda que nos aproximamos ainda mais de nosso objetivo, que é compreender o dinamismo vivido naquela região que compreendia o entorno da fazenda São João de Queimados.

Infelizmente, não temos registro da “casa”, por exemplo, em que vivia o capitão João Pereira Ramos e Rosa Joaquina. Na verdade, com exceção da igreja Nossa Senhora da Conceição, que analisaremos no último capítulo, e as ruínas do leprosário, que se localiza no que hoje é chamado de bairro Nossa Senhora da Conceição, não temos nenhum patrimônio do século XIX erguido na cidade.

A igreja foi tombada provisoriamente em 1989 pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultura, mas ainda não foi tombada definitivamente. Quanto ao leprosário, apenas houve a aprovação de um projeto de lei para tombá-lo como patrimônio histórico e cultural do estado, em 2017. Sobre essa questão, trazemos um trecho da pesquisa de Silva (2017) sobre o patrimônio arqueológico da Baixada Fluminense. Nesta parte, particularmente, o autor aborda a questão do patrimônio cultural em Queimados:

A situação de Queimados em relação ao patrimônio cultural, em especial, o arqueológico, talvez seja a pior, uma vez que o Município é atingido pelos altos impactos do processo de urbanização que alcança áreas, até então, vazias ou ocupadas por atividades agrícolas e que sustentava de forma espontânea, esse acervo. No terreno onde há 27 anos ainda havia as ruínas de um casarão no centro da Cidade de Queimados foi implantado um condomínio residencial destruindo o que havia sem nenhuma preocupação com o bem que se quer era considerado. Uma situação lastimável, considerando a existência de uma legislação e dois órgãos públicos nas esferas federal e estadual, respectivamente, cuja a função de cada um é também a preservação do patrimônio arqueológico. IPHAN e INEPAC, não conseguiram, até hoje, estender suas atribuições a essas terras, ou quando fazem, é de forma específica e mediante a algum tipo de denúncia, mesmo assim, com bastante falhas (SILVA, 2017, p. 30).

Tal casarão citado por José Maurício Silva poderia ser moradia de algum personagem analisado por esta pesquisa, por exemplo. A falta da manutenção e preservação de construções históricas e o avanço do processo de urbanização e especulação imobiliária contribui para o desinteresse sobre as possibilidades de pesquisas historiográficas e a falta de reconhecimento da população sobre construção de uma identidade que esteja ligada a história de onde se vive.

Em 1850, o capitão João Pereira Ramos arrendou, por nove anos, parte da fazenda São João de Queimados a Joaquim Camarinha. Nesse sentido, tanto pai quanto filha criaram um grande conflito que foi vivido por Camarinha e Pegado na justiça ao longo dos anos seguintes, mas que gerou rico material historiográfico, que possibilitou Rubens Machado (2019) compreender melhor os usos da terra ao longo do século XIX, no Morgado de Marapicu, e a nossa pesquisa, ao identificarmos nesses personagens, pesquisando nos periódicos do oitocentos diversos registros que assinalavam a localidade de Queimados, sobretudo através de Joaquim Camarinha.

Enquanto Machado utilizava os registros processuais, nós usamos os periódicos do século XIX. Para essa pesquisa, os periódicos foram ferramentas fundamentais, primeiro porque elas não apenas deram fundamentação a uma hipótese, comprovando que Queimados não surgiu com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Em um pequeno artigo publicado em um dos *blogs* da cidade de Queimados, o historiador Nilson Henrique de Araújo Filho, ao tratar sobre a origem desse nome, comete alguns desacertos. O primeiro ocorre ao tratar do surgimento da denominação Queimados e o segundo foi sobre a forma como a estação era chamada ao ser inaugurada:



Mas e Queimados? Em qual dessas possibilidades podemos enquadrar a origem de seu nome? Queimados, obviamente, não era o nome de um engenheiro, de um proprietário de terras ou, muito menos, o nome de uma antiga fazenda. É exatamente por isso que a nossa estação foi inaugurada, em 1858, com o nome OTTONI, em homenagem ao ilustre Engenheiro Cristiano Benedito Ottoni. Contudo, 62 anos depois, em 1920, a antiga estação Ottoni passa a se chamar Queimados, não tendo resistido à força de um nome que, muito antes da chegada dos trilhos, já havia se sedimentado na memória popular (ARAUJO FILHO, 2017).

Na quarta linha do trecho retirado do artigo, identificamos o desconhecimento do historiador em relação à fazenda São João de Queimados. Além da dissertação e da tese de Rubens Machado, citada tantas vezes ao longo deste capítulo e usada de forma exaustiva, uma vez que não há nenhum outro trabalho ou pesquisa sobre a fazenda São João de Queimados, bem como os personagens envolvidos nela, observamos, através da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, na página 39 do Diário do Rio de Janeiro, em 1821, citando a fazenda de Queimados com o seguinte trecho:

Agostinho Antônio da Silva, por cabeça de sua mulher herdeira de D *Roza* Joaquina, *cazada* que foi com o Capitão João Pereira Ramos, declara para conhecimento do respeitável Público, que não tendo seu sogro dado partilhas a dita sua filha, mulher dosuplicante, antes *pretendendo* vender, e alienar a Fazenda de S. João dos Queimados na Freguezia de Marapicú, vai contra o mesmo propor as competentes *ações*, e pedir-lhes, além da herança, os necessários alimentos: e como lhe não seja lícito vender, nem alienar a Fazenda, e *hena* de que não tem dado partilhas ao declarante, *he nulla* qualquer venda, ou alienação.<sup>8</sup>

Ou seja, em 1821, a Fazenda São João de Queimados, apesar de ser chamada “dos Queimados” no periódico, constava nos jornais e confirmava o conflito de Demethides com o pai, relatado por Machado em sua tese. Apesar de ter sido representada por seu marido, uma vez que naquele momento, de acordo com os regramentos morais e legais da época, uma mulher não poderia entrar com uma ação judicial, sobretudo contra o pai, ou se pudesse, encontraria entraves capaz de fazê-la desistir. Ao que tudo indica Agostinho Antônio da Silva foi seu primeiro marido, pois Demethildes teve a causa ganha quando era casada com Luis Morim (MACHADO, 2013).

Importante ressaltar a pesquisa de Ana Paula Souza Rodrigues (2013) em que faz uma

---

<sup>8</sup> Diário do Rio de Janeiro, 1821, p. 39.

análise das famílias, casas e engenhos nas freguesias de Piedade de Iguaçu e Jacutinga, entre os séculos XVII e XVIII, num trecho podemos verificar o evidente aumento populacional na freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, e que reflete nos arrendamentos da Fazenda São Joao de Queimados. A autora afirma que “na segunda década do século XIX, Marapicú apresentou um estupendo crescimento de sua população (mais que duplicou), este deve ter sido o motivo para em 1821 apresentar o segundo maior número de fogos estabelecidos (RODRIGUES, 2013, p. 80).” Marapicu salta de 170 casas em 1795 para 482 em 1821.

Não sabemos ao certo os limites da fazenda São João de Queimados, até o momento da presente pesquisa não foi encontrado um mapa ou registros que pudessem nos apresentar os limites territoriais, o que facilitaria muito a comprovação de que a localidade de Queimados se origina dentro ou próximo da fazenda São João de Queimados. Sabíamos, até então, que a freguesia de Nossa Senhora de Marapicu tinha dentro dos seus limites o morgadio, e que a fazenda São João de Queimado era parte da freguesia, e que um desses arrendamentos pertencia a Joaquim Camarinha. Tal personagem foi figura fundamental para, na ausência das delimitações da fazenda, compreender e supor que o futuro município de Queimados se ergueu onde um dia foi uma fazenda com nome similar.

Outro dado que reforça nossa tese são os relatos de escravizados fugidos dos engenhos próximos à localidade de Queimados. Encontramos alguns anúncios de “proprietários” de escravizados, em periódicos do século XIX, relatando onde foram vistos, e suas características. Um desses relatos, tiramos do Diário do Rio de Janeiro, de 1851, na seção “Escravos Fugidos”, diz o seguinte:

Dos lugares denominado – Queimados, *freguesia* de Marapicu, e Rio D’Ouro, termode *Iguassu*, *desapparecerão* dois escravos de Antônio José Martins Ribeiro, a saber: Manuel, crioulo, baixo, corcunda, com 28 a 29 anos de idade, e 7 *mezes* de *desaparecimento*: Galdino, crioulo, alto, cara larga, olhos grandes e vivos, bonita figura, um tanto pachola, com 18 a 19 *annos* de idade, levou vestindo roupa *asul* de algodão transado, e *desapareceu* na véspera de S. Pedro d’este ano; constando estar açoitado, no termo de *Pirahy*, contra o que se protesta proceder criminalmente. Quemos *appreghender* ou d’eles der notícias, dirija-se ao senhor dos mesmos no lugar denominado Rio d’Ouro, ou à rua Direita n. 27, loja, ou 32, 1º sobrado que se *gratífiera*.<sup>9</sup>

Flávio Gomes (1992), que pesquisou os quilombos que existiam na região do Iguaçu,

---

<sup>9</sup> Diário do Rio de Janeiro, 1851, p. 4.

afirma que:

(...) a localização geográfica da região de Iguaçu e adjacências, com uma extensa planície com riachos e pântanos, também, entre outras coisas, contribuiu para a formação e o desenvolvimento de comunidades de escravos fugidos ao longo do século XIX, que ali encontravam refúgios seguros (GOMES, 1992, p. 59).

Em 1850, a freguesia de Nossa Senhora de Marapicu possuía 3.753 escravizados, enquanto a população livre era de 3.322 pessoas. Importante ressaltar que nesse ano ocorreu a promulgação da Lei Eusébio de Queiróz, que proibia o tráfico de escravizados. No Jornal do Commercio verificamos três anúncios de procura de escravizados, em 1853, 1855 e 1856:

*FUGIO*, no dia 7 do corrente, no lugar dos Queimados, *Freguezia* de Marapicu, a Albino da Costa Nunes, um escravo natural do Ceará, de nome Belmiro, com os *signaes* seguintes: pardo, meio acaboclado, de idade de 30 *annos*, altura regular, cheiude corpo, tem falta de dentes e pouca barba: levou vestido calça e camisa de algodão de Minas e uma japona, quem o *appreghender* e levar a seu senhor (trecho ilegível) lugar mencionado, ou na Pavuna a Manoel José (trecho ilegível) receberá umagenerosa gratificação. (Grifos nossos)<sup>10</sup>

Cinco anos antes da chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II, os anúncios de escravizados fugidos do cativo anunciavam dando nome à localidade, como a conhecemos hoje. O trecho retirado do jornal deixa claro que Belmiro pertencia a alguma propriedade da localidade, mas não conseguimos localizar a qual propriedade ou mais informações sobre ele, bem como a Albino da Costa Nunes, que certamente era o responsável pelo seu cativo.

50\$000. *Fugio*, no dia 2º de março do corrente *anno*, dos Queimados, da casa de Joaquim Antônio da Silva Camarinha, um preto de nome Telles, que era *arreiado* dasua tropa, é alto e muito reforçado, barba cerrada, tem falta de um dedo no pé direito, é bem *falante*, muito ladino, e talvez se intitule forro, *supõe-se* ter fugido para Serra Acima, quem o *apreender* e levar à casa do seu senhor, ou *dele* der *exactas* notícias, receberá a quantia acima. (Grifos nossos)<sup>11</sup>

Joaquim Antônio da Silva Camarinha é personagem significativo nessa pesquisa e o próximo subcapítulo é sobre ele, citado em pesquisas anteriores e com diversos registros que

---

<sup>10</sup> JORNAL DO COMMERCIO, 1853, ed. 00163.

<sup>11</sup> JORNAL DO COMMERCIO, 1855, ed. 00160.

nos foram utilizadas como fontes. Comerciante experiente e de sucesso na localidade de Queimados, possuía escravizados, e nesse trecho vemos o anúncio de que Telles, um dos seres humanos escravizados por Camarinha, decidiu fugir. Não localizamos mais informações acerca dele e de seu paradeiro.

*100\$000. Fugio, em 30 de outubro no anno passado, um crioulo de nome Thomaz, com os signaes seguintes: idade 20 annos, estatura baixa, côr retinta, cheio de corpo, fala bem, tem a perna esquerda para baixo do joelho mais grossa do que a direita, e puxa um pouco della, quem o apprehender e levar à casa de seu senhor, Bernardo Antônio Alves, morador dos Queimados, freguesia de Marapicu, ou em Iguassu, à casa de Jerônimo Rodrigues Gomes e Irmão, receberá a quantia acima, e dando só notícias onde se acha 50\$000. (Grifos nossos)<sup>12</sup>*

A diferença no valor da recompensa deve se dar por conta da idade do escravizado, Thomaz, com 20 anos, é um cativo valioso pra um senhor de terras, apesar da ausência da idade de Telles, podemos supor isso. Não encontramos mais informações acerca de Bernardo Antônio Alves, outro morador de Queimados e com posses. Isso nos dá a possibilidade de pensar que mesmo com nossas pesquisas, o desenvolvimento da localidade, seus moradores e comércios poderiam ser bem maiores.

Não sabemos por qual razão a localidade de Queimados, ou seja, onde os arrendamentos da fazenda São João de Queimados se desdobravam em lugarejo e localidade, passou a ser chamada de localidade “dos Queimados”, nem mesmo conseguimos descobrir porque a fazenda carregava esse nome.

### **1.3 - O personagem Joaquim Antônio da Silva Camarinha e o desenvolvimento comercial de Queimados**

O relato contido no Jornal do Commercio, de 1855, trata da fuga de um cativo de Joaquim Antônio da Silva Camarinha. Além de Camarinha, a Fazenda São João de Queimados possuía, já em 1857, nove ocupantes da qual se tem registro: Clementino José Grandão, Antônio Ferreira de Souza, Senhorinha Pereira, Ana Luiza de Oliveira, Justino José

---

<sup>12</sup> JORNAL DO COMMERCIO, 1856, ed 00016.

Pereira, Manoel Francisco da Motta, Joaquim José Pereira, João Agostinho de Souza Melo e Cipriano Joaquim Timoteo de Santana (MACHADO, 2013). No entanto, diferente de Camarinha, não conseguimos localizar mais informações que pudessem dar pistas da atuação desses sujeitos na localidade de Queimados.

No Jornal do Commercio, de 1850 a 1859, aparecem mais de 208 ocorrências com o nome de J. A. Camarinha informando a exportação de sacas de café e outros gêneros. Sabemos que Joaquim Antônio da Silva Camarinha foi um grande comerciante da região, e acreditamos que, ao saber da construção da Estrada de Ferro Pedro II, bem como de sua rota, e que a estação derradeira seria em Queimados, tenha tratado de investir em novas possibilidades de gerar mais renda.

Um dos episódios relatados por Rubens Machado em sua dissertação é a “briga” judicial entre Camarinha e Júlio Pegado, em 1850. Camarinha estava construindo outra edificação ao lado de sua casa de Secos e Molhados, o que reclamava Pegado, geraria aumento do valor dos conjuntos de prédios de Camarinha em seus arrendamentos. Camarinha possuía prestígio junto aos moradores da vizinhança e demais arrendatários da Fazenda São João de Queimados, diferente de Júlio Pegado que morava na freguesia de Pirai, não possuindo nenhuma identificação com Queimados e seus arredores. “Após oitiva com as testemunhas, a justiça deu ganho de causa a Camarinha” (MACHADO, 2013, p. 93). Mas seus conflitos judiciais não param por aí.

Ao perder a causa, o capitão Júlio Pegado decide vender suas posses à Antônio Flores, que também adquiriu, em 1857, a outra parte da herança de Demelthides que não havia sido vendida ao capitão Júlio Pegado. Antônio Flores, por sua vez, era morador da freguesia de Marapicu, e decidiu entrar na justiça por uma outra construção empreendida por Joaquim Antônio da Silva Camarinha. Segundo Machado:

Antônio Flores já enfrentava outros desafios administração da fazenda São João de Queimados. Os conflitos com o arrendatário Joaquim Camarinha iniciaram-se ainda no mês de dezembro de 1857. O novo *senhor e possuidor* das terras da fazenda São João de Queimados solicitou ao Juiz Municipal de Iguaçu o embargo de uma nova obra que Camarinha estava construindo no interior das terras de seu arrendamento (MACHADO, 2019, p. 228, grifos do autor).

Dessa vez, Joaquim Antônio da Silva Camarinha estava construindo um

empreendimento bem maior do que o anterior. A justificativa de Antônio Flores para o embargo da obra era de que a nova obra poderia provocar prejuízo econômico ao senhorio num possível despejo futuro. Antônio Flores sabia que as terras seriam valorizadas com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II, da mesma maneira Camarinha, talvez por isso tenha iniciado a construção de um novo empreendimento com características distintas da anterior. Para Rubens Machado:

(...) o processo de embargo movido contra Joaquim Camarinha indicou que as terras da fazenda São João de Queimados estavam próximas à recém-inaugurada estação ferroviária de Queimados, e sofreram um processo de valorização econômica ocasionada pelo aumento do fluxo de pessoas advindo da estação da linha férrea (MACHADO, 2010, p. 229).

O fato de Antônio Flores não ter estabelecido os pagamentos pactuados na venda de parte das terras da fazenda São João de Queimados, fez com que Demelthides e seu marido Luis Morim iniciassem um processo de anulação das vendas, passando a venda para Joaquim Camarinha. Mas dessa vez Joaquim Camarinha não saiu vitorioso, mesmo tendo, novamente, muitos testemunhos a seu favor. Rubens Machado (2010) relatava que Joaquim Camarinha era um homem muito bem relacionado na localidade de Queimados, sendo uma referência para os moradores, arrendatários ou sitiantes da Fazenda São João de Queimados.

Não conseguimos localizar na obra de Rubens Machado o desfecho do caso de Camarinha e Antônio Flores, até mesmo porque o interesse do autor é pesquisar a questão agrária no Morgado de Marapicu, que envolvia outras fazendas e localidades, e não, exclusivamente Queimados. Dessa forma, o autor passa a analisar o caso de outro arrendatário do Morgado, que foge totalmente de nossa pesquisa. No entanto, buscamos mais informações sobre Joaquim Antônio da Silva Camarinha, visto que suas aparições na Hemeroteca Digital nos possibilitaram compreender melhor o desenvolvimento da localidade de Queimados. Abaixo colocaremos alguns trechos de noticiários dos periódicos oitocentistas em que citam Camarinha e a localidade de Queimados.

No Jornal do Commercio, no setor de expediente, retiramos o seguinte trecho:

Requerimento de Joaquim Antônio da Silva Camarinha, negociante “do Queimado”, no município de Iguassú, pedindo que se examine a representação dos moradores *daquelle* lugar e mais documentos relativos ao melhoramento das estradas e pontes –As *commissões* de fazenda e justiça civil e criminal. (Grifos

nossos)<sup>13</sup>

Camarinha era, além de um negociante ativo, um representante das demandas dos moradores daquela localidade, que nesse expediente chama de “Queimado”, retirando o “s” que representa o nome original. Podemos levantar a hipótese que, por não se tratar de um lugar registrado como bairro, vila, ou distrito naquele momento, era usual que cada qual o chamasse como achasse melhor, Queimados, Queimado, dos Queimados, de Queimados, por exemplo.

Em 1858, Camarinha aparece como negociante do lugar dos Queimados no mesmo periódico, conforme transcrição abaixo:

Joaquim Antônio da Silva Camarinha, negociante do lugar dos Queimados, faz *sciente* que o Sr. Manoel Ignácio Cardoso deixou de ser seu caixeiro desde o dia 12 do corrente, e que *daquella* data em diante não se *responsabiliza* por qualquer transação que o mesmo faça. (Grifos nossos)<sup>14</sup>

Podemos analisar essa citação como mais uma possibilidade de apresentar Camarinha como uma pessoa de muitos negócios, não apenas na localidade, mas em toda a região. Ao constatar a “demissão” de seu caixeiro, supomos que os produtos produzidos em suas propriedades eram vendidos na localidade, em outras partes da região e também exportados para fora do Brasil.

Notadamente, Joaquim Antônio da Silva Camarinha foi um personagem importante no desenvolvimento econômico e social da localidade de Queimados, e também fundamental nesta pesquisa, uma vez que suas aparições na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional nos trazem perspectivas para construir uma narrativa histórica do local.

A partir de agora, apresentaremos diversos trechos retirados da pesquisa que fizemos na Hemeroteca da Biblioteca Nacional nos periódicos produzidos na metade do século XIX que nos auxiliam a compreender melhor como se deu o desenvolvimento da localidade a partir de 1850.

---

<sup>13</sup> JORNAL DO COMMERCIO, 14 de outubro de 1856.

<sup>14</sup> JORNAL DO COMMERCIO, 1858.

#### 1.4 - O desenvolvimento da localidade de Queimados através dos periódicos

Após a inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, objeto de estudo do próximo capítulo, identificamos uma série de periódicos, sobretudo de anúncios, nos quais Joaquim Antônio da Silva Camarinha aparece como proprietário. Abaixo segue os registros encontrados no Almanak Laemmert: Administrativo, Mercantil e Industrial (RJ) ao longo dos anos posteriores à inauguração da estação de Queimados.

Em 1859, ou seja, um ano após a inauguração da Estação de Queimados, Camarinha aparece como “Negociante Estrangeiro” e como proprietário de um hotel na “estação dos Queimados.”<sup>15</sup> No ano seguinte, com a localização no periódico destacando que se trata da freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, Camarinha aparece apenas como Negociante Estrangeiro, mas nosso destaque vai para a seção de Boticários, que apresenta Clementino José Grandão, como um boticário de Queimados<sup>16</sup>. Sabemos que Clementino era um dos nove ocupantes da fazenda São João de Queimados, registrados em 1855.

Já em 1861, novamente com a distinção de que aquela seção se referia à freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, temos mais um anúncio incluso na página, dessa vez de um médico, Dr. Geraldo Luiz da Motta, que atendia em Queimados. Além do médico, temos o aumento do número de Boticários, dessa vez, além de Clementino José Grandão, Pedro José D’avena também é tido como um boticário de Queimados. Joaquim da Silva Camarinha aparece como proprietário de mais um empreendimento, agora uma padaria, de mesmo nome. Na seção de hotéis aparecem mais dois hotéis identificados na localidade de Queimados. De Camarinha, já anunciado em 1859, de Joaquim Sabino e Manoel José Mendes de Figueira, ambos aparecendo pela primeira vez.<sup>17</sup>

Em 1862, o Almanak nos apresenta mais um anúncio de Camarinha, dessa vez nosso personagem corriqueiro aparece como proprietário de um açougue. Apesar de não termos, nesse anúncio, a descrição que definisse que o açougue ficasse em Queimados, é bem provável que esse empreendimento não fique longe das demais, até mesmo porque essa é a

---

<sup>15</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1859 – Edição 00016

<sup>16</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1860 – Edição 00017

<sup>17</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1861 – Edição 00018



primeira aparição de um comércio desse tipo.<sup>18</sup>

Em 1864, não vemos mais Clementino José Grandão como boticário. Dessa vez aparece como boticário de Queimados, capitão José Gonçalves Cruz. Ao pesquisar sobre o capitão, observamos que ele pertencia à Companhia Militar de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, também sendo 4º Juiz de Paz da mesma freguesia e fazendeiro de café. Temos outra novidade em 1864, à exceção do hotel de Joaquim Antônio da Silva Cararinha, que leva o nome do proprietário, os outros dois hotéis, agora se chamam, Hotel Guimarães e Hotel Magalhães. Se pertencem aos mesmos proprietários dos primeiros anúncios não conseguimos saber.<sup>19</sup>

A partir de 1866, o hotel de Camarinha não aparece mais nos anúncios do Almanak Mercantil, nem sua padaria ou açougue, mas seu nome continua constando na relação de negociantes estrangeiros. É arriscado dizer que ele tenha vendido ou fechado tais negócios, talvez não necessitasse mais anunciar esses empreendimentos. Uma curiosidade nos chamou atenção, a mudança, novamente, dos nomes dos hotéis. O Hotel Guimarães continua aparecendo na lista, mas o Magalhães ou mudou de nome, ou foi desativado e um novo surgiu, chamado Hotel Graciosense.<sup>20</sup>

Januário da Costa Côrtes aparece pela primeira vez em nossas pesquisas no ano de 1867, como professor particular de Queimados. Além dele, consta um “Collegio de Meninas de Nossa Senhora da Conceição”.<sup>21</sup> Já em 1868, além de Januário, consta, também, Napoleão José Adriano Baldy como professor particular de Queimados. E em 1869, temos o anúncio de uma professora particular chamada Dona Miquelina Rosa da Silva.<sup>22</sup>

A figura de Napoleão José Adriano Baldy aparece em diversas pesquisas que fizemos, mas seria necessário um estudo mais aprofundado do personagem. No ano de 1860, constatamos que Napoleão instalou uma sociedade denominada “Círculo Agrário de São José da Cacaria”<sup>23</sup>, o que nos dá a entender que era fazendeiro ou dono de propriedades agrícolas naquela região, que faz parte do, hoje município de Piraí. Além disso, também em 1860,

---

<sup>18</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1862 – Edição 00019

<sup>19</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1864 – Edição 00021

<sup>20</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1866 – Edição 00010

<sup>21</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1867 – Edição 00004

<sup>22</sup> Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1868 – Edição 00025

<sup>23</sup> O Auxiliador da Industria Nacional: Ou Colleção de memórias e Notícias interessantes, 1860, p. 290.

consta um longo discurso proferido pelo nosso personagem no ato da instalação de tal Círculo Agrário, feito no dia primeiro de maio.<sup>24</sup>

O que mais nos chamou atenção é que Napoleão José Adriano Baldy escreveu um romance, uma espécie de novela, que foi publicado no periódico “O Moderado” em 1862, periódico publicado em Niterói. Restam, agora, dúvidas de como Baldy se tornou professor em Queimados, e por qual razão. É possível fazer algumas especulações, talvez tenha adquirido terras na região, assumido algum posto, enfim, são possibilidades que, talvez, numa investigação mais aprofundada sobre Napoleão, se chegue a alguma constatação.

Muito da narrativa construída sobre a região da freguesia de Marapicu se deve às reproduções das obras de memorialistas ou estudos mais antigos, como é o caso da obra de Walter Prado, “História Social da Baixada Fluminense: das sesmarias a foros de cidade” (2000), que foi usado na tese de Manoel Ricardo Simões, por exemplo. Um outro trecho da tese de Simões também é refutada com as reproduções dos periódicos que fizemos aqui. O geógrafo, em relação ao fato de Queimados não se tornar distrito logo após a inauguração, afirma o seguinte:

O principal motivo para esta situação era muito mais o pouco desenvolvimento da região em torno da estação de Queimados do que o dinamismo de Marapicu. Somente na virada do século XIX para o século XX, quando se inicia o ciclo da laranja em Iguazu que a situação realmente começa mudar. As obras de saneamento desse período liberaram terras para a agricultura, as grandes fazendas foram retalhadas em chácaras e o trem passou a ser o principal meio de transporte para o escoamento da produção. Com isso as áreas mais próximas a estação foram valorizadas e várias estradas vicinais construídas em direção a estação de Queimados (SIMÕES, 2006, p.162).

Nesse trecho, imaginamos uma grande pouca ocupada com uma estação de trem, com, no máximo, algumas moradias no entorno e algumas plantações. Mas como identificamos através das fontes encontradas na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, rapidamente a localidade ganhou três hotéis, por exemplo. Tendo a iniciativa de Joaquim Antônio da Silva Camarinha nesse empreendimento, somente um dinamismo local explicaria a construção de mais dois hotéis. Isso sem falar nos demais negócios que foram sendo instalados em Queimados.

Não conseguimos localizar as fontes usadas por Walter Prado, talvez sua pesquisa

---

<sup>24</sup> Diário do Rio de Janeiro, 8 de maio de 1860.

tenha se baseado, ao menos nesse quesito, em obras de memorialistas, como Matoso Maia Forte, por exemplo. Além Forte, muitos historiadores e pesquisadores usam o trabalho de Ruy Afrânio Peixoto. Obviamente, não estamos deslegitimando a importância desses autores, no entanto, é necessário que o pesquisador se aprofunde e busque fontes alternativas, ou o que mais o aproxime da veracidade de tais informações.

Ruy Afrânio Peixoto (1918-2002) foi poeta, médico, político, professor, romancista e historiador, que viveu na baixada de 1946, inclusive tendo fundado uma escola. Sua obra “Memórias Iguaçuanas”, em que faz um panorama do grande município de Iguaçu e de alguns personagens. Visivelmente, Peixoto tenta construir uma narrativa dos “grandes heróis” que ergueram a cidade bem como suas vilas. Ao falar de Queimados, o autor apresenta as personalidades com as quais relacionamos e trabalhamos aqui:

Personalidade interessante em Queimados foi Joaquim Antônio da Silva Camarinha, que deixou nome na Estrada do Camarinha<sup>25</sup>. Este Camarinha possuía, entre açougues tantas lojas de comércio, um hotel e uma padaria, além de animais para o transporte diligências.

(...) No fim do século passado, Queimados apresentava um meio social que muito não devia ao da Vila de Iguaçu, onde pontificavam os professores Januário da Costa Côrtes e Napoleão Adriano Baldy, os doutores Joaquim José de Oliveira, Geraldo Luiz da Mota, Antônio de Oliveira Moraes o capitão José Gonçalves Cruz, e os hospedeiros Clementino José Grandão e Luiz José Ramos Drumond (PEIXOTO, 1968, p. 52).

Nossa pesquisa nos periódicos oitocentistas reiteram o trabalho de Peixoto, além de ampliar nossa possibilidade de análise e uma formatação mais robusta da tese hipótese de que Queimados foi se constituindo a partir dos arrendamentos da Fazenda São João de Queimados.

Tendo os periódicos como fontes historiográficas, conseguimos constatar o quanto a localidade de Queimados pulsava econômica e socialmente já no século XIX, sobretudo na metade do século, com a perspectiva e depois com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II. Curioso é que pouco restou desse período como memória da localidade, seja nome de ruas ou praças, por exemplo. Queimados tem como referência histórica, muito mais o processo da

---

<sup>25</sup> Hoje, não há nenhuma estrada com esse nome, nem foi possível encontrar nos registros da prefeitura municipal de Queimados ou Nova Iguaçu. Há uma avenida chamada “Avenida Camorim” em Queimados, existe a possibilidade de ser na mesma estrada citada por Peixoto, no entanto já com outro nome, apesar do fonema similar.

citricultura e seu fim, já no século XX do que todo processo vivido anteriormente. Muito disso se deve à ausência de pesquisas, lacuna que pretendemos preencher.

### **Considerações finais**

Conforme indicado no início do capítulo, existe um verdadeiro vazio historiográfico sobre a localidade de Queimados no século XIX. Evidente que os desafios são enormes, seja pela falta de fontes e também por quase não haver pesquisas mais aprofundadas nesse recorte temporal. Não são poucos os estudos recentes sobre a região remetendo ao século XX, já com a Estrada de Ferro D. Pedro II, a produção de café nas imediações, as emancipações, dentre outros recortes mais contemporâneos. Tanto é que foram poucos os trabalhos utilizados como referência para a construção desse capítulo, com exceção da obra de Rubens da Mota Machado (2013 e 2019), periódicos e o Almanak Laemmert.

Nesse sentido, este capítulo se propôs a analisar o surgimento da localidade de Queimados e seu desenvolvimento anteriormente à chegada da estrada de ferro e a inauguração de uma estação no local, tendo como base a aparição, nas fontes, da Fazenda São João de Queimados em 1815 e seus arrendamentos nos anos seguintes, iniciando a construção de nossa hipótese de que Queimados não nasce com a chegada do trem, item de análise do nosso próximo capítulo.

## CAPÍTULO II

### A Estrada de Ferro D. Pedro II chega a Queimados

(...) atenta a velocidade com que se assentam os trilhos atualmente e o estado adiantado do lastro, que dentro de muitos poucos dias se deite a primeira pedra desta estação (Queimados), que muito promete, e que em pouco será a sede da Vila de Iguassú, que agoniza, e morrerá sem ter tido as honras de cidade. (...) <sup>26</sup>

Queimados não se tornou município de Iguassú, que ficou a cargo de Maxambomba, hoje Nova Iguaçu. Mas a promessa, se fosse feita em relação à freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, teria tido sucesso. Havia muita expectativa quanto à Estrada de Ferro D. Pedro II, sobretudo ao resultado que a construção da Estrada de Ferro Mauá (1851-1854) proporcionou, mas, evidentemente, o trecho retirado do periódico de 1857 é um tanto quanto sensacionalista.

Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, foi o empresário responsável pela construção da primeira estrada de ferro do Brasil, inaugurada em 30 de abril de 1854 com o nome de Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, ligava à baía de Guanabara ao pé da serra, indo do porto de Mauá a Fragoso, hoje um bairro pertencente ao município de Magé, tendo 16,1 km depois de concluída, reduzindo o tempo de viagem de 4 horas para 23 minutos (CALDEIRA, 1995).

O surgimento das ferrovias alterou o mundo de diversas maneiras, seja aproximando as distâncias, gerando maior comunicação, potencializando o capitalismo emergente, ou gerando novas localidades e cidades, como aconteceu posteriormente com Queimados no século XX.

Dividimos este capítulo em 3 subcapítulos. No primeiro vamos discutir com brevidade

---

<sup>26</sup> Epaminondas no Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal de 10 de agosto de 1857.

o surgimento das ferrovias no mundo, sobretudo da Inglaterra através da Revolução Industrial e sua importância para a expansão do capitalismo e o acúmulo de capital. No segundo vamos analisar o cenário brasileiro no contexto da Revolução Industrial, a conjuntura política e o processo que desencadeia no nosso terceiro subcapítulo, que é a análise do esforço do Estado, e das elites brasileiras para a formação das estradas de ferro no Brasil. No último subcapítulo vamos analisar com profundidade a formação da Estrada de Ferro D. Pedro II, seu trajeto e finalmente sua chegada até Queimados, onde foi inaugurado o primeiro trecho em 1858.

Pretendemos discorrer sobre o trajeto que levou à implementação da estrada de ferro, bem como a razão das escolhas do caminho pela qual ela percorreu e toda a transformação que provocou por onde passou, sobretudo na localidade que em 1990 se transformou em cidade, e podemos nos arriscar a dizer, graças à estação de trem.

## **2.1 – As ferrovias no contexto da revolução industrial**

É praticamente consenso entre historiadores brasileiros de que as ferrovias foram instrumentos fundamentais para o desenvolvimento do capitalismo. O uso do vapor que estimulou o surgimento da indústria, estimulou o surgimento de transportes, navios e posteriormente ferrovias, possibilitando a facilidade do transporte humano e sobretudo de mercadorias.

Não apenas isso, a Revolução Industrial e o advento das ferrovias possibilitaram o encurtamento das distâncias e uma nova percepção espacial, como salienta Raphael Castelo:

A mudança dessa dupla compreensão espaço-temporal só foi possível pois ocorreu a construção de uma rede de estradas e canais que foi capaz de conectar localidades antes isoladas e que, com a conclusão das obras, puderam acessar mercados participar de forma mais dinâmica do processo de circulação. Na Inglaterra, obras desse tipo tiveram a característica de serem obras de empreendimento coletivo e contaram com formas diversas de financiamento. (CASTELO, 2021, p. 20)

A introdução do vapor nos transportes terrestres e aquáticos foi o elemento fundamental para a expansão do capitalismo e um ponto crucial no processo da Revolução Industrial, dinamizando e encurtando o tempo de escoamento de suas mercadorias, favorecendo a possibilidade de acúmulo de capital e novos investimentos para o processo de industrialização

que acontecia no mundo. O processo iniciado pela Inglaterra, que concretizou seu capitalismo industrial em larga escala na segunda metade do século XIX, ou o que Hobsbawm (2000) chamou de segunda fase de industrialização britânica, ou a era da construção ferroviária, era visto não apenas como estratégia fundamental para o crescimento econômico e acúmulo de capital, como também um modelo de desenvolvimento a ser seguido por outros países.

Segunda fase porque, para Hobsbawm (1979), entre 1750 e 1770 há um aumento no valor das exportações de produtos derivados do algodão, no entanto 95% dessas vendas eram destinadas às colônias britânicas como Irlanda, na América e, principalmente, na África. Ou seja, ao mesmo tempo em que sua matéria-prima provinha de além-mar, a exportação de produtos manufaturados têxteis dominava a economia britânica nesse período retornando às suas colônias. Nesse sentido, para nosso autor em questão, o desenvolvimento da indústria do algodão atendeu ao abastecimento das demandas e acabou por originar o capital que necessitava para a Revolução Industrial.

Na Inglaterra, em 1814, foi construída a primeira locomotiva a vapor, fabricada pelo inglês George Stephenson. Conhecido como “o pai dos caminhos de ferro britânicos”, George não tinha educação formal, pagou para aprender a ler, escrever e se dedicou aos cálculos aritméticos, o que o fez se apaixonar pela mecânica. Trabalhou com diversas máquinas industriais nas minas de carvão, tornando-se chefe de motores das minas de Killingworth e um especialista em máquinas a vapor, passando a realizar diversos experimentos, até chegar a bem sucedida Blucher, a primeira locomotiva a vapor, que transportava carvão na estrada de Killingworth Colliery (KUROSKI, 2021).

Em 1825, Goerge Stphenson inaugurou a primeira ferrovia construída por sua empresa a *Robert Stephenson and Company*, nome em homenagem ao filho que o auxiliava nas suas construções, inaugurando a primeira empresa dedicada a construir ferrovias no mundo e a primeira ferrovia do mundo para o uso de trens, com 42 km de extensão. Em 15 de setembro de 1830, sua locomotiva "Rocket" inaugurou o primeiro trecho interurbano do mundo, ligando Liverpool à Manchester, colocando a Inglaterra como pioneira na implementação de ferrovias (KUROSKI, 2021).

No mesmo ano, nos Estados Unidos da América, Horatio Allen projetou a primeira locomotiva do país a *Best Friend of Charleston*, construída pela *West Point Foundry* que inaugurou o primeiro trecho ferroviário de passageiros do país a *South Carolina & Hamburg Railroad*, ligando Charleston à Hamburg, na Geórgia.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> SVL COMERCIO E INDUSTRIA LTDA - História da Ferrovia. Disponível em:

Para Barsanufu Gomides Borges (2011), no artigo “Ferrovia e Modernidade”, publicado na revista da UFG em dezembro de 2011, as ferrovias foram um instrumento poderoso para disseminar costumes, ideias, um grande difusor de culturas, mas também um elemento de dominação colonizadora, estando sob a tutela de Estados e de grupos econômicos, servindo para modernizar e civilizar de acordo com os interesses dominantes.

Na América Latina, a primeira ferrovia foi inaugurada em novembro de 1837 ligando Havana à Guines, em Cuba. Em 1839, as ferrovias se expandem na Europa e Itália e Holanda inauguram suas primeiras ferrovias. Em 1840, é a vez da França construir sua primeira locomotiva, a *Gironde*, ligando Paris a Versailles. Já em 1845, é a Bélgica quem ganha sua primeira locomotiva a *Namur*, construída na Inglaterra (LEMOS, 2020).

Na América do Sul, é o Peru quem sai na frente, lançando sua ferrovia em 1851, um pequeno trecho de 14 km, ligando Lima a Calero. O Chile inaugurou sua ferrovia um ano depois, em 1852. Em 1869, os EUA construíram 5.300 km de linha férrea, ligando Nova York a São Francisco. O Japão foi ter sua primeira ferrovia em 1872 (LEMOS, 2020).

O surgimento da ferrovia possibilitou à Inglaterra a exportar significativas quantias de recurso financeiro e desenvolvimento tecnológico. Só para o Brasil, por exemplo, foram investidos mais de 35,8 milhões de libras entre 1850 e 1875. Ainda segundo o professor Barsanufu Borges, “a implantação das primeiras estradas de ferro em território brasileiro resultou da modernização do processo de produção primária com a finalidade de ajustá-la à demanda da economia mundial” (BORGES, 2011, p. 29).

O crescimento da industrialização nos países em que ela avançava, como a Inglaterra, por exemplo, fez com que a agricultura perdesse a importância econômica que tinha no passado, exigindo um consumo exorbitante de matérias-primas como o ferro, por exemplo, fazendo com que coubesse aos países não industrializados, como o Brasil, os responsáveis pelo fornecimento de gêneros alimentícios e matérias-primas.

Analisaremos, a partir de agora, o contexto brasileiro, que ainda vivia sob um regime imperial nesse cenário de Revolução Industrial e surgimento de ferrovias ao redor do mundo. Os aspectos políticos, sociais e econômicos que antecederam e que permeavam o período em que se inicia a construção das primeiras ferrovias em nosso país.



## 2.2 – Contextualizando o cenário brasileiro

Enquanto na Inglaterra o capitalismo avançava com as descobertas industriais que foram possibilitadas devido à invenção do motor à vapor, nosso país caminhava a passos lentos rumo ao desenvolvimento minimamente industrial. Com uma elite escravocrata que enriquecia através das fazendas de açúcar e, posteriormente, as de café, às custas do trabalho forçado dos escravizados que continuaram a chegar da África, mesmo após a proibição do tráfico negreiro, o Brasil demoraria 24 anos pra inaugurar seu primeiro trecho de estrada de ferro, se comparado ao primeiro trecho inaugurado na Inglaterra e nos EUA.

De olho no que estava acontecendo na Europa, em outubro de 1835, o governo imperial, sob a regência de Diogo Antônio Feijó, promulga um decreto que autorizava o governo a conceder a uma ou mais companhias que fizessem uma estrada de ferro da capital do Império para Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, além do privilégio para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros por 40 anos. A ideia seria a construção de três linhas que saíssem da capital do império até a capital das três principais províncias, Ouro Preto, Salvador e Porto Alegre, passando, obviamente, por cidades importantes, como São Paulo, por exemplo. No entanto, somente na década de 50 é que as ferrovias começam a ser implantadas no Brasil (BRASIL, 1835).

Sobre esse aspecto, Odilon Matos pontua algumas razões para este atraso:

(...) O ambiente ainda pouco favorável às estradas de ferro, a grandiosidade do plano em relação às nossas possibilidades, bem como as agitações políticas que conturbaram a vida do país naqueles anos difíceis de regência, foram os responsáveis por nenhum resultado ter produzido essa primeira lei ferroviária. (MATOS, 1973, p. 46)

O ambiente político foi desfavorável naquele momento. O padre Feijó foi eleito para a regência una, em junho 1835, ficando até 1837, renunciando após diversas revoltas que atingiram o país, e se intensificando ainda mais nos anos seguintes. Não sabemos, ao certo, se foram essas revoltas pelo país e a instabilidade política que provocaram a paralisação do andamento do decreto de Feijó, mas o contexto político e o avanço da produção de café e os incentivos financeiros vindo da Inglaterra foram cruciais para a construção das ferrovias no Brasil.

Em 23 de julho de 1840, é dissolvida a Regência, começando o Segundo Reinado, com dom Pedro II tendo, ainda, 14 anos de idade. Basile (1990) afirma que:

Inicia-se a partir de então um sistema de rotatividade periódica de liberais e conservadores à frente dos gabinetes ministeriais, que irá cumprir a dupla função de possibilitar o rodízio dos dois partidos no poder, de forma a procurar contentar, ou ao menos alentar, ambas as coalizões (...) (BASILE, 1990, p. 239)

Para melhorar a economia do país gerando receita, e também para estimular e proteger as manufaturas nacionais, o governo baixou uma série de decretos a partir de 1844, sendo a mais importante apelidada de “Tarifas Alves Branco”, decretadas durante o gabinete liberal tendo Manuel Alves Branco como ministro da Fazenda, estabelecendo taxa alfandegária de 60% sobre o tabaco, e 20% sobre os tecidos de algodão. Já em agosto de 1846, um novo decreto determinava a livre importação de maquinaria e de matéria-prima para manufaturas, isentando seus empregados do serviço militar e, em 1848, um outro decreto autorizando o governo a conceder empréstimos a industriais (BASILE, 1990).

Os decretos de 1846 e 1848 demonstravam que o país começaria a dar pequenos passos ao processo de industrialização, e um dos principais beneficiados nesse momento era Irineu Evangelista de Sousa, que se tornou o Barão de Mauá e um dos maiores empresários da história do país. Para dar continuidade ao seu projeto de construir uma grande fábrica no Brasil, mais especificamente o Estaleiro Mauá, em Niterói, Irineu conseguiu, por conta dos decretos, facilitar as importações de sua empresa, tendo alguma proteção equivalente à tarifa alfandegária sobre produtos importados (CALDEIRA, 1995).

Desde a década de 1830, o café estava superando o açúcar como principal produto de exportação do país e as fazendas de café eram as mais atrativas para o capital, porém o desenvolvimento da lavoura cafeeira funcionava como uma faca de dois gumes, pois produzia capitais excedentes que eram aplicados em novas atividades, mas atrapalhava o desenvolvimento dessas atividades, uma vez que o capital acumulado nos novos empreendimentos era aplicado em grandes partes na compra de terras e plantações de café. Afinal, a atividade agrícola era vista como um investimento certo e ter propriedades de terras era motivo de status naquela sociedade tradicional (ALENCAR, 1994).

Para Costa, os fazendeiros iam se convertendo em empresários que adquiriam sua fortuna a partir das indústrias, e reinvestiam seus lucros, ou parte deles, em terras, ou acabavam por se aliar, seja por laços familiares, seja por amizade, aos grupos ligados à grande propriedade (COSTA, 1977).

Sobre esse ponto, traremos a reflexão de Francisco Alencar sobre os empresários que iam surgindo e os interesses do grupo agrário exportador, onde não havia oposição entre ambos:

Os conflitos principais ocorriam entre os representantes dos setores agrários decadentes e os do grupo cafeicultor emergente (Oeste Novo Paulista), que procuravam dar um cunho mais empresarial à produção, introduzindo melhoramentos técnicos, substituindo o escravo pelo trabalhador assalariado, empregando capitais em indústrias e no setor financeiro e, a partir de um determinado momento, aderindo ideias mais progressistas. (ALENCAR, 1994, p. 181)

O café se tornou imprescindível para a economia brasileira a partir de 1840, tendo o aumento do consumo do produto na Europa e nos Estados Unidos como fator preponderante para a expansão da lavoura cafeeira, também a alta dos preços no mercado mundial, fruto, em parte, das guerras de independência do século XVIII no Haiti, que acabou sendo um outro incentivo a esse crescimento. Conforme afirma Celso Furtado:

(...) a empresa cafeeira utilizou-se, no início, de recursos preexistentes subutilizados com a desorganização da economia mineira: mão de obra escrava abundante facilidade de transporte para os portos, através das mulas que antes carregavam o ouro. Mais ainda, apresenta um grau de capitalização muito mais baixo (...) porquanto se baseia mais amplamente na utilização do fator terra. Se bem que seu capital também esteja imobilizado – o cafezal é uma cultura permanente – suas necessidades monetárias de reposição são bem menores, pois o equipamento é mais simples e quase sempre de fabricação local. (FURTADO, 1969, p. 114)

Os primeiros cafezais surgiram no litoral do Rio de Janeiro, primeiro na Floresta da Tijuca e foram se expandindo para Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty, Maricá, Itaboraí, Magé, e se consolidando no Vale do Paraíba, região que continha condições ideais para seu cultivo: solo adequado, temperatura amena e chuvas regulares. Com o tempo foi se estendendo para o sul de Minas e o oeste paulista.

O Vale do Paraíba fluminense foi mudando de uma região com grandes quantidades de matas virgens ou pouco povoadas, além de ser território de tribos indígenas para enormes cafezais, deixando de ser um lugar pouco explorado à coração econômico do Império. Devemos destacar que houve uma transição do açúcar para o café, mesmo no Vale do Paraíba. Muitas fazendas antes de produzirem café em larga escala, produziam açúcar e aguardente e passaram a produzir café quando este se tornou mais rentável do que os produtos anteriores, o que consolidou a região como produtora principal de café no Brasil daquele momento.

Importante assinalar que além da produção de cana de açúcar anterior ao café, outras formas de enriquecimento daquela elite que ocupou o Vale do Paraíba possuíram alguns fatores,

evidenciados por Stanley Stein, em seu livro “Grandeza e Decadência do Café”. O primeiro deles foi a concessão de sesmarias nesta região, intensificada durante a estada da Corte portuguesa no Brasil, por conta da distribuição de terras em agradecimento aos serviços prestados, e também ao grande volume de posses que se deu na região, o que gerou uma grande concentração de terras, de gente escravizada e poder político militar. Outro fator desse enriquecimento e aumento do poderio daquela elite era a diversificação comercial que exerciam: comércio de grosso trato, tráfico de escravos, mineração, cultivo da cana de açúcar e empréstimo de dinheiro a juros (STEIN, 1990).

O Vale do Paraíba não é nosso objeto da pesquisa, mas é justamente o café produzido no Vale do Paraíba que faz emergir a necessidade da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II para o seu escoamento.

### **2.3 – O início das ferrovias no Brasil**

Odilon Nogueira de Matos, em sua tese de doutorado, de 1973, afirma que existem duas fases ferroviárias no Brasil, a primeira, que tratamos acima é a fase das tentativas e dos ensaios precursores, a segunda fase da história ferroviária é a que trataremos a partir de agora, quando efetivamente elas saem do papel.

Por um bom período, a relação com a Inglaterra não era das melhores: o Brasil não renovou o tratado comercial, conforme desejava os ingleses; a implementação das Tarifas Alves Branco, já citada aqui; a questão do tráfico negreiro intercontinental, pois o tráfico cresceu consideravelmente com a ascensão do café; além disso, em março de 1845, o Brasil pôs fim à convenção de 28 de julho de 1817, que concedia à marinha inglesa o direito de visitar, dar buscas e apreender embarcações com escravizados a bordo, tendo o governo britânico radicalizado em agosto de 1845, decretando o “Bill Aberdeen”, autorizando a marinha inglesa a tratar os navios negreiros brasileiros como embarcações piratas. De acordo com Basile, a lei foi rigorosamente colocada em prática, com mais de 400 navios apreendidos (BASILE, 1990).

Uma das iniciativas do governo, sob a hegemonia dos saquaremas, foi a abolição do tráfico negreiro, conhecida como a Lei Eusébio de Queiroz, aprovada em setembro de 1850, sendo o último navio negreiro a ancorar no Brasil em 1855, com 90 escravizados. No entanto, internamente o tráfico permanecia, sobretudo com a transferência de escravizados das regiões

em crise para regiões promissoras, como do nordeste para o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista (ALENCAR, 1994).

Mas, anteriormente à abolição do tráfico negreiro, o “tempo saquarema” (MATTOS, 1987) promoveu uma série de medidas que facilitariam a organização e o processo de estruturação das futuras ferrovias. Pressionado pelo setor escravista cafeeiro, em 26 de junho de 1852, o governo imperial brasileiro promulgou a Lei 641, conhecida como a Lei de Garantia de Juros, que autorizava a construção de estradas de ferro no Brasil. A legislação estabelecia uma série de benesses para as companhias no intuito, principalmente, de atrair capitais, e nesse caso de maneira mais robusta, de capitais estrangeiros. A ideia era conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que partisse da Corte até São Paulo e Minas Gerais.

A construção de estradas de ferro serviria para expandir os lucros do setor cafeeiro do Brasil e dos investidores britânicos, uma via de mão dupla de aceleração capitalista nas duas margens do oceano. Além disso, três anos antes da lei que autorizava a concessão de companhias para a construção de estradas de ferro, foram instituídas uma série de normativas pelo Decreto de número 575 de janeiro de 1849 que facilitavam a formação de sociedades anônimas, que foi regulamentado pelo Código Comercial de junho de 1850.

Nesse sentido, se permitia a criação de sociedades que funcionariam por um tempo determinado, hoje elas podem funcionar indeterminadamente, com o intuito de terem seu capital aberto para investidores que lucrariam depois (LEVY, 1994).

Legislação ou práticas nesse sentido, sendo o Estado um precursor para a sua estruturação, aconteceram em outros países, em alguns com mais relevância do que em outros. Segundo Fonseca, o processo de desenvolvimento industrial francês passou por governos monárquicos, revolucionários e imperiais, e apesar disso o Estado se manteve centralmente importante na condução deste processo, pois apesar do recurso vir dos grandes empreendedores privados, todo o planejamento estava sob o organismo estatal, no caso dos EUA, a concessão das terras era dada pelo governo federal, mas os financiamentos acabaram sendo realizados pelos governos locais, além de seus planejamentos (FONSECA, 2017).

Importante, antes de abordarmos o advento da primeira ferrovia no Brasil, do mérito que o Barão de Mauá teve, não apenas para o surgimento da estrada de ferro, mas para o surgimento de uma visão que se destoava da lógica agrária e comercial que era predominante no país. Em 1852, Irineu Evangelista de Souza começava a tirar do papel três grandes projetos, a Estrada de Ferro de Petrópolis, a Companhia de Iluminação a Gás da Cidade do Rio e a

Companhia de Navegação a Vapor que operaria no rio Amazonas. Antes disso, Irineu já tinha a primeira indústria digna de receber esse nome, a Fundação e Estaleiro Naval da Ponta da Areia, em Niterói. Jorge Caldeira, em sua obra sobre o Barão de Mauá escreve que:

No Brasil imperial havia uma crença forte de que a agricultura era a única grande fonte de riqueza, e que além dela só o comércio podia desenvolver o país. O modelo de riqueza derivado desta crença era o da pessoa que conseguia juntar essas duas atividades. (CALDEIRA, 1995, p. 251)

Em 30 de abril de 1854, com o nome de Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, foi inaugurada a primeira estrada de ferro do país, destacando a importância de Irineu Evangelista de Souza como industrial brasileiro, e como figura fundamental no processo de construção das estradas de ferro pelo país. Segundo Rafael Rodrigo Ruela de Souza, o Barão de Mauá:

(...) teve participação ora mais, ora menos destacada no estabelecimento de inúmeras ferrovias no país, ao longo do penúltimo quartel do século XIX. Foi o concessionário e o construtor da Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como E. F. Mauá. Atuou de forma decisiva para evitar uma quebra de contrato no caso da E. F. Pedro II, resultado de incompatibilidades havidas entre a diretoria brasileira da empresa e o empreiteiro inglês das obras. Obteve ainda a concessão para a construção da E. F. Santos a Jundiá e organizou a companhia em Londres, tendo seu banco, o Banco Mauá & Cia., feito vários adiantamentos à firma construtora, mais tarde, não ressarcidos pela companhia. Finalmente, ele não deixou de concorrer para a sorte de outros caminhos de ferro seja com capitais próprios, seja com o prestígio do seu nome junto ao crédito nacional e estrangeiro, sobretudo inglês. (SOUZA, 2007, p. 31)

Tal trecho elucidava a participação do Barão de Mauá no surgimento e crescimento das estradas de ferro no país, no entanto, a biografia que Caldeira (1995) fez sobre o Barão de Mauá nos apresenta inúmeras razões que por vezes o auxiliaram, por vezes o prejudicaram ao longo de sua promissora trajetória profissional. A amizade e relação com a alta classe política do país, bem como sua relação com ingleses foram fundamentais para isso.

Traremos a análise de Pedro Henrique Pedreira Campos (2012), sobre o surgimento da construção pesada no Brasil e o investimento de capitais ingleses nessas construções, que começam com as ferrovias. Para o autor:

O início das atividades da indústria na construção pesada no Brasil não foi fruto de processo endógeno de industrialização, nem decorrência do desenvolvimento de uma

economia urbana própria. As primeiras obras que marcam a atuação desse ramo no país – notadamente as ferrovias – foram realizadas por empresas dos centros dinâmicos da economia capitalista europeia. (CAMPOS, 2012, p. 39)

Como dito antes, não havia interesse no processo de industrialização no país, que acaba por acontecer de forma mais vigorosa, de fato, após 1930. As ferrovias serviriam como instrumento para dinamizar o escoamento da produção agrícola, ou seja, reduzindo o tempo de transporte das mercadorias para potencializar os lucros do setor escravista agrário exportador.

A Inglaterra não foi responsável apenas por conceder empréstimos e tecnologia. Ela esteve diretamente ligada em diversas construções ferroviárias no país, a construção da Estrada de Ferro Petrópolis, por exemplo, foi contratada uma empresa de engenharia, tendo o engenheiro William Bagge como responsável. Enquanto a Estrada de Ferro D. Pedro II foi obra da companhia britânica de Edward Price, como veremos a partir de agora.

#### **2.4 – A Estrada de Ferro D. Pedro II**

Em seu livro, o “Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”, lançado em 1859, um ano após a inauguração do primeiro trecho da ferrovia, mas que, certamente, foi escrito anteriormente, Cristiano Benedito Ottoni, que se tornaria presidente da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, afirmava que haviam três linhas de máxima importância em via de execução no Brasil:

(...) a estrada de ferro de D. Pedro II, a do Juazeiro (que ligaria a Bahia ao rio São Francisco) e a de Água Preta (que ligaria o Recife ao Rio São Francisco), porque segundo as razões que me é possível formar atualmente da futura rede de comunicações internas do Brasil, aquelas três linhas em nenhum caso poderão deixar de ser classificadas entre as principais artérias, pela razão de tenderem a ligar mais intimamente, e avançar pari passu no caminho da prosperidade a três grandes centros de população que tanto pesam na balança política do Império, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. (OTTONI, 1859, p. 4)

A última parte desse trecho retirado do livro nos deixa evidente de qual centro de população o autor se referia. O setor econômico predominante no país naquele momento exigia, assim como naturalmente o crescimento econômico da produção vigente, bem como por conta do fim do tráfico negreiro, que as estradas de ferro que viessem a ser construídas favorecessem essa elite financeira.

Odilon Nogueira de Matos (1973) aponta que a Estrada de Ferro D. Pedro II foi criada por iniciativa dos cafeicultores da região de Vassouras a partir do movimento que ficou conhecido como “Movimento das Vassouras”, do qual estavam à frente os Teixeira Leite (1990). Matos, sobre esse fato, utiliza a obra de Afonso d’Escragnolle Taunay, que escreveu um extenso volume sobre a história do café no Brasil, no volume IV, Taunay eleva a responsabilidade da família Teixeira Leite em relação à estrada de ferro, inclusive os colocando junto de Mauá e Ottoni como pioneiros na construção das estradas de ferro no país, sua obra utiliza cartas, memórias e relatos políticos daquele período.

A família Teixeira Leite foi a primeira a introduzir a cultura do café na região do Vale do Paraíba, mais precisamente em Vassouras, após enriquecerem com as minas de ouro. A influência da família era tão grande que o governo imperial transferiu a sede da vila de Paty para Vassouras, conforme afirma Mariana Muaze:

No caso da família Leite, os laços de solidariedade familiar foram muito importantes na formação de uma rede de poder e prestígio na região. (...) na fundação de Barra Mansa, o coronel Custódio Ferreira Leite esteve acompanhado de Manoel, enquanto os outros irmãos Floriano e Anastácio se afazendaram em Valença e Conservatória, respectivamente. Em Pirai e Vassouras, o coronel investiu juntamente com o cunhado, Francisco José Teixeira (futuro barão de Itambé), e com os sobrinhos, José Eugênio, Joaquim José e Francisco José Teixeira Leite (futuro barão de Vassouras), que lá fixaram residência, aumentando assim suas fortunas. (MUAZE, 2010, p. 311)

Ou seja, não podemos perder de vista o poder que essa família teve, no entanto, o “Movimento das Vassouras”, como sendo um movimento preponderante para a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II tem pouca evidência. A própria obra de Taunay (1993), no que se refere à relevância dos Teixeira Leite, bem como dos donos de terras de Vassouras, não cita tal movimento, senão suas lembranças e trechos da autobiografia de Beneditto Ottoni, que credita aos vassourenses o esforço para que a construção da estrada de ferro tivesse opinião pública favorável, sobretudo em relação a opinião de Honório Hermeto Carneiro Leão, o Marquês de Paraná:

A melhor cabeça do Ministério, a grande inteligência do marquês de Paraná estava paralisada pela descrença dele, que julgava a estrada de ferro uma utopia, e com relutância cedia à pressão, primeiro dos Teixeira Leite, depois da opinião pública. (OTTONI, 2014, p. 89)



Importante salientar que Afonso d'Escragnolle Taunay era filho do Visconde de Taunay (1843-1899), casado com Cristina Teixeira Leite, filha do Barão de Vassouras, nesse sentido, podemos supor que sua obra, apesar de uma importante fonte historiográfica, carrega um peso passional muito forte.

Mais do que uma vila ou família específica, é certo de que o Vale do Paraíba, a produção escravista cafeeira e sua influência política foram fundamentais para a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, segundo Almir Chaiban El-Kareh:

Reconhece-se desde já a vontade de atender as múltiplas funções a que a equipe era chamada a exercer. Por um lado, os interesses dos fazendeiros de toda a área abrangida pelo rio Paraíba, que se beneficiariam com a linha principal ou qualquer ramificação. (EL-KAREH, 1982, p. 44)

Mas a região do Vale do Paraíba não seria beneficiada apenas através da estrada de ferro, ela era contemplada desde 1830 pelo Estado, que realizava uma série de obras de infraestrutura, principalmente devido a expansão do café, abrindo estradas, construindo pontes e canais.

O privilégio do Vale do Paraíba não passou sem questionamento, a historiadora Mariana Muaze apontou uma série de matérias jornalistas que faziam crítica a isso em seu artigo “Novas considerações sobre o Vale do Paraíba e a dinâmica imperial” (2015), reproduziremos uma dessas críticas abaixo:

O Vale do Paraíba é importante, vale até estrada de ouro. O resto do país não vale nada, contentam-se com postos da guarda nacional, com os filões dos cargos policiais, e com os diplomas de eleitores para fabricar deputados e senadores, porque de Minas é só isso que querem, com lombo de porco e feijão fresco. Além da Mantiqueira, só campos estéreis, e o Vale do Paraíba produz café e pode dar [...] boas empreitadas as custas do tesouro.<sup>28</sup>

Tal crítica foi escrita quase 10 anos após a inauguração da ferrovia, inclusive da inauguração de outros trechos, até a publicação desse periódico muita coisa aconteceu no processo de constituição da estrada de ferro.

Em 9 de fevereiro de 1855, foi assinado o termo de compromisso com o engenheiro inglês Edward Price. Dentre os itens constantes no contrato Price, estavam a responsabilidade

---

<sup>28</sup> O GLOBO: Jornal Philosophico, Literario, Industrial e Scientifico, Rio de Janeiro, 29 dez. 1867.

do engenheiro construir um caminho no norte da estrada de São Cristóvão até o Rio Guandu, entre as fazendas Belém e Bom Jardim, atual Japeri. Sendo possível o desvio da rota conforme a planta inicial, desde que não custasse novas despesas. Além disso, deveria fornecer um trem de transporte com 12 locomotivas, com 8 carruagens de primeira classe, dezesseis de segunda classe, dezesseis de terceira classe e 100 para transportes de efeitos e passageiros e um telégrafo em toda a extensão da ferrovia (EL-KAREH, 1982).

Almir Chaiban El-Kareh (1982), em sua obra que analisa a constituição da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, aponta para o fato de que o Estado brasileiro acabou por se tornar o diretor e financiador da obra, já que contrato Price não atendia plenamente ao decreto 641, que previa a incorporação de uma companhia que proporcionasse capital suficiente para a construção da corte até o Vale do Paraíba, no entanto, não se organizou uma companhia e um contrato foi assinado para construção até às proximidades do rio Guandu, aos pés da serra. Almir Chaiban El-Kareh afirma que:

Não estando ele [o Estado] preparado para assumir o papel de empresário, preferindo atuar como observador e patrocinador, o governo brasileiro tratou de organizar no Império, como fora previsto, uma companhia a quem transferisse a execução do contrato Price. (EL-KAREH, 1982, p. 41)

Nesse sentido, El Kareh (1982) conclui que o Estado passou a agir como um empresário capitalista, acabando por cumprir o papel que a elite escravista brasileira não conseguiria, que era aparelhar a estrutura ferroviária do país. De qualquer maneira, seria necessária a constituição de uma companhia, conforme determinava o Decreto 641 de 26 de junho de 1852. No dia 9 de maio de 1855 dois Decretos são publicados, um o de número 1.598 instituiu a comissão nomeada para formar a Companhia, o outro 1.599 criava a sociedade anônima Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, que deveria durar 90 anos a partir da sua publicação, além de aprovar seus estatutos e contrato com o governo.

Novamente, El Kareh aponta que o fato de a comissão ser composta apenas pelos comerciantes Visconde do Rio Bonito, Dr. Caetano Furquim de Almeida, João Batista da Fonseca, José Carlos Mayrink e Militão Máximo de Souza, deixa explícito que o setor escravista era incapaz de organizar um empreendimento desse tipo.

O decreto apontava ainda que a direção geral deveria ser na corte da cidade do Rio de Janeiro, no entanto, poderia ter agências em Londres ou em outros locais da Europa e América. Sobre isso, Almir Chaiban El-Kareh (1982) traz a reflexão de Cristiano Benedito Ottoni, que a

escolha da sede ser no Rio de Janeiro tinha um interesse direto do Marquês de Paraná, que era chefe do governo naquele momento, pois havia percebido as vantagens de a sede da companhia ser no Rio e não na Inglaterra, como poderia ter sido.

A formação de uma companhia através de uma sociedade anônima para construção da ferrovia se tornava necessária por conta do alto volume financeiro que deveria ser dispendido para tal, que o Estado naquele momento não dispunha. Portanto, uma companhia que abrisse seu capital para investidores era a solução mais adequada. A companhia foi criada e seu capital, estipulado pelo Decreto 1599, seria de 38 mil réis, divididos em ações de 200 mil réis cada, ou o equivalente em libras esterlinas, ao câmbio de 27 pence por mil réis (EL-KAREH, 1982).

Um fato curioso sobre a companhia era que, diferente das demais companhias capitalistas, onde quem mais possuísse ações teria maior poder decisório dentro da empresa, na Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II a diretoria, somando todas as ações, não possuía mais de 500 títulos. Isso porque, segundo El-Kareh (1982), a companhia era subordinada ao Estado e não, de fato, à iniciativa privada. O presidente seria livremente nomeado pelo governo imperial, que por sua vez escolheria o vice-presidente dentre os cinco diretores eleitos por assembleia geral dos acionistas, para dar um exemplo do controle do Estado sobre a companhia.

Com as obras iniciadas, no dia 25 de agosto de 1855, foi nomeado como presidente o Visconde de Rio Bonito, João Darrigue Faro, que recusa o cargo e seu vice, Cristiano Benedito Ottoni, toma posse interinamente. Os demais diretores da companhia empossados foram Jorge Haddock Lobo, Jerônimo Teixeira Jr., o desembargador Alexandre e Joaquim de Siqueira e o Comendador João Batista Fonseca. Sobre esta diretoria, Ottoni afirmou em sua autobiografia que nenhum deles tinha habilitações suficientes para dirigir uma empresa de caminho de ferro, e por ter apenas seu nome certa significação, ele era o torto em terra de cegos que acabou reinando (OTTONI, 2014).

Figura influente naquele período, sobretudo para o sucesso da Estrada de Ferro D. Pedro II, que como ele mesmo diz em sua auto biografia “ele foi uma grande parte” nos 10 anos em que trabalhou na Companhia. Cristiano era filho de Jorge Benedito Ottoni e Rosália Benedito Ottoni, seu pai foi vereador no município de Vila Príncipe, seu irmão Teófilo Benedito Ottoni foi deputado geral e senador por Minas Gerais, além de outro irmão, o padre Honório Benedito Ottoni que também foi deputado geral.

Formado em engenharia pela Escola Militar, Cristiano Benedito Ottoni foi professor de geometria em Ouro Preto entre 1830 e 1833, em 1844 foi promovido à professor catedrático da Academia de Marinha, e em 1846 foi nomeado oficial de gabinete do Ministério da Marinha.

Em 1861, foi eleito deputado geral por Minas Gerais, tendo sido reeleito e 1879 é eleito senador pela província do Espírito Santos (PINHEIRO, 2010).

Otoni se afirmava um democrata e tinha opiniões que, segundo ele, desagradavam tanto o governo quanto ao imperador, mas sua manutenção no cargo da companhia se deve a algumas questões:

(...) 1º) Por falta de melhor: ninguém tinha bem apto para o cargo; e os meus artigos, bem como os meus primeiros passos na direção, inspiraram confiança; a opinião pública me proclamava o homem para a estrada de ferro. 2º) Porque, não gostando o imperador das minhas opiniões democráticas, aprazia-lhe que eu continuasse alheio à política; a empresa absorvia-me todo. 3º) Mais tarde, era eu também afagado para servir de figa a meu irmão Teófilo Otoni, a quem S. M. I. se mostrava desafeto. (OTTONI, 2014, p. 97)

A autobiografia de Benedito Otoni é fundamental para compreender ou analisar os bastidores da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, mas não se pode perder de vista suas intencionalidades e compassividades ao tratar de outros personagens desse período.

A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II era a maior empresa do Brasil quando do início da sua construção, até maior que o Banco do Brasil quando comparados seus capitais. Além disso, era muito mais complexa e exigia tecnologia que não existia, ou era muito incipiente no Brasil, não apenas tecnicamente, mas também pela forma de organização administrativa, sobretudo no que se refere ao seu objetivo de ultrapassar a Serra do Mar, o que levou a descrença de muita gente. Nesse sentido, o Brasil precisou exportar técnicos, trilhos, as pontes e os trens, levando El-Kareh a concluir que o capital industrial teve de se sujeitar às condições do país, com uma infraestrutura escravista. Para ele, a construção das estradas de ferro, constituíram a principal forma de penetração do capitalismo na nossa economia e, também, a sua preparação em nossa sociedade (EL-KAREH, 1982).

A construção da estrada de ferro era muito mais complexa do que apenas pôr os trilhos no chão, necessitava de preparação do terreno e do leito da estrada, canalização das águas fluviais através de bueiros, drenagem de pântanos, construção de pontes, abertura de túneis, aterros, cortes nas montanhas e além de tudo isso, o contrato Price limitava os poderes dos diretores da Companhia de fiscalizar as obras, que segundo Otoni:

Price e seus agentes usaram e abusaram daquelas faculdades anômalas; e para aumentar seus lucros, que ainda em uma construção regular seriam avultados, deram-nos uma linha defeituosíssima que quase toda foi necessário reconstruir: nível sujeito

a inundações; esgotos insuficientes; construções de péssimo tijolo que na umidade se desfazia, e seco, pulverizavam-se os fragmentos entre os dedos; o que eu próprio verifiquei; emprego de madeiras brancas, sem escolha; para estações, miseráveis pardieiros, etc. (OTTONI, 2014, p. 98)

Talvez uma das razões que provocasse tanto descaso na construção fossem as subempreitadas que os empreiteiros faziam. Como as obras eram entregues por empreitadas, seja por um pequeno trecho ou km, por vezes, tais trechos eram realizados por uma subempreiteira, além de diversos problemas esse modelo trazia, destacaremos um em específico.

O parágrafo primeiro do primeiro artigo do Decreto 641, de 26 de junho de 1852, dava direito à companhia de desapropriar terrenos particulares para o leito ou estações da estrada de ferro, o segundo parágrafo garantia a concessão de madeiras, o terceiro a isenção de direitos de importação sobre trilhos, maquinários dentre outros materiais que poderiam viabilizar a construção das estradas de ferro. Destacaremos aqui o texto, na íntegra, do nono parágrafo:

A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais.<sup>29</sup>

A ideia de que a companhia não devesse possuir escravos na construção da ferrovia se devia ao fato de não provocar desfalque de trabalho escravizado nas lavouras de café. Mas nos é sabido que tal parágrafo não previsto no Decreto 641 não foi respeitado e que duas legislações anteriores ocasionaram a possibilidade do uso de mão de obra escrava. A Lei de Locação de Serviços de 13 de setembro de 1830 (prestação de serviços por tempo determinado ou por empreitada) e a Lei de Locação de Serviços de 11 de outubro de 1837 (locação de serviços de estrangeiros), que somente foram revogadas em 1879. Para Maria Lúcia Lamounier:

Apesar das proibições, em leis e contratos, do emprego de escravos pelas companhias ferroviárias, existem evidências de que a regra nem sempre era seguida; especialmente durante as obras de construção. A regra se aplicava apenas à companhia e aos empreiteiros principais. A condição não se aplicava aos empreiteiros menores, subempreiteiros e várias outras firmas que prestavam serviços para a companhia ferroviária. São inúmeras as evidências de emprego de escravos nos trabalhos de construção das ferrovias. (LAMOUNIER, 2008, p. 21)

---

<sup>29</sup> DECRETO No 641, DE 26 DE JUNHO DE 1852.

Boa parte da historiografia argumenta que a proibição do uso de mão de obra escravizada serviria para não provocar a escassez de mão de obra cativa nas fazendas. No entanto, a necessidade de um quantitativo grande de trabalhadores provocou algumas formas de organização que pudesse fraudar a proibição imposta no parágrafo nono. A locação da mão de obra cativa era uma delas, os subempreiteiros alugavam, ou tomavam emprestados os escravizados de fazendeiros que se veriam beneficiados pela construção da ferrovia e que por ventura estivessem no período de baixa produção agrícola, em que sua mão de obra acabava por ficar mais tempo obsoleta e assim, lucraria num período de pouco lucro nas fazendas (LAMOUNIER, 2012).

O primeiro trecho, contratado para a execução pelo engenheiro Edward Price deveria ter 61,675 quilômetros, ligando a Corte, que foi construída no Campo da Aclamação, hoje central do Brasil, num espaço amplo que poderia abrigar novos ramais, oficina etc., à Belém, onde hoje fica Japeri. No meio desses dois pontos deveriam ser construídas quatro estações intermediárias. Essas estações, obviamente, teriam a possibilidade de potencializar os interesses comerciais criando confluência de uma estação com uma estrada ou caminho importante.

Ainda no século XVII, a Coroa Portuguesa intensificou as buscas por ouro e pedras preciosas abrindo caminhos para o interior da colônia, esses caminhos foram se transformando em estradas no final do século XVII e início do século XIX, quando o café foi substituindo o ouro, como dito antes, o Estado investiu no melhoramento desses caminhos, os transformando em estradas e determinando a abertura de novos caminhos.

Das quatro estações intermediárias, duas já haviam disso definidas. A do Engenho Novo, também chamada de Três Vendas, onde convergiam diversas estradas que vinham do interior, em Cascadura estava o cruzamento da estrada de Santa Cruz, tendo como foco, receber as exportações que vinham de Campo Grande. A última estação da primeira seção, ficaria em Belém que haveria de se cruzar com a Estrada do Presidente. Segundo Adriano Novaes:

A estrada iniciava-se em Pavuna, passava por Belém (hoje, Japeri), Macacos (hoje, Paracambi) e subia a serra margeando o rio dos Macacos, até atingir Rodeio (hoje, Paulo de Frontin). Desse ponto a estrada tomava a direção de Santa Cruz dos Mendes (hoje, Mendes) e daí seguia até as margens do Rio Paraíba do Sul, em Ypiranga. Atravessando o rio, a estrada tomava a direção de Ipiabas, passando pelas terras do Barão do Rio Bonito, até atingir Santo Antônio do Rio Bonito (hoje, Conservatória). Em 1853, o presidente da província autorizou o fazendeiro Manoel da Silva Pereira Júnior a estender a estrada até a Santa Isabel do Rio Preto, na divisa com a Província da Minas Gerais, fazendo ligação com a Estrada de Bom Jardim na província de Minas Gerais. (NOVAES, 2008, p. 67)

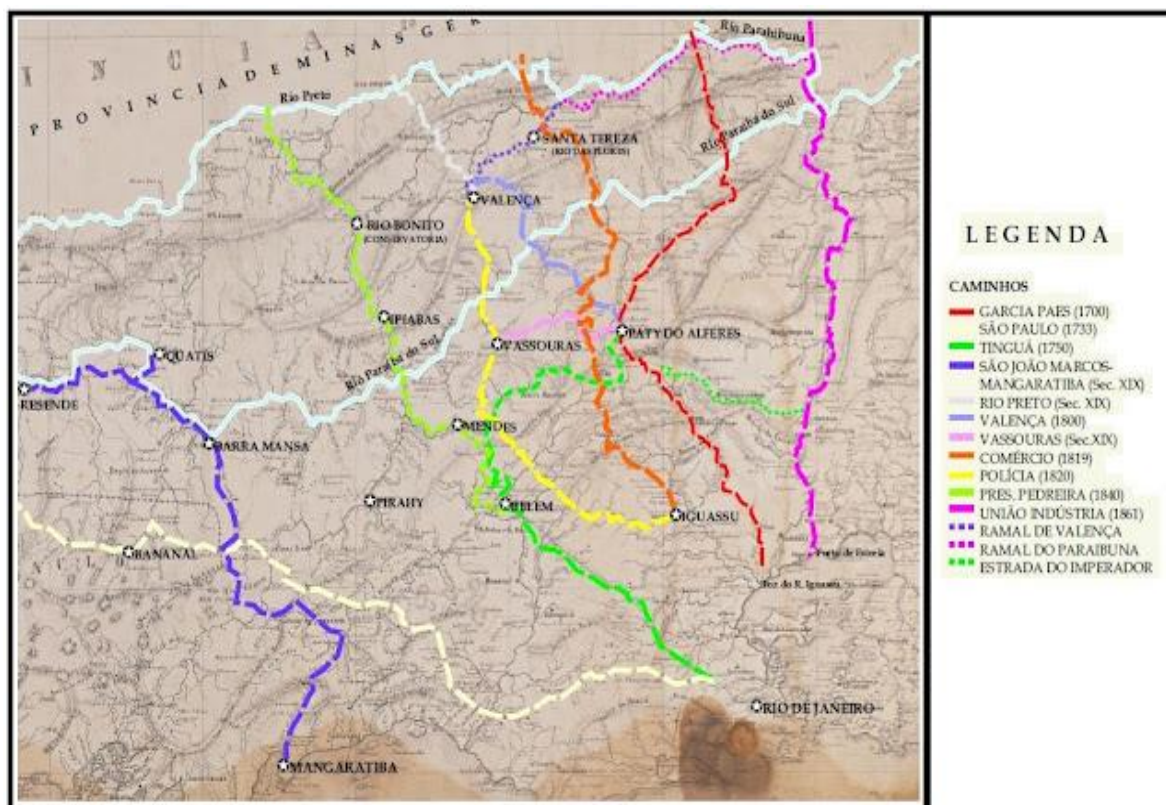
Essa estrada foi fundamental para o Vale do Paraíba, para sua comunicação e escoamento de sua produção, sobretudo para a cidade de Vassouras, que até então não tinha uma única estrada de carroça para viajar à Corte e para transportar cargas maiores (STEIN, 1990). Mas a escolha de Belém vai além do cruzamento com a referida estrada. No relatório da Companhia, emitido em 1855, consta que o local foi definido porque ali se encontrara uma planície antes da subida da Serra do Mar, ao mesmo tempo que teria proximidade com o Rio Lages e de Santa Anna.

A definição das estações em Maxambomba e Queimados não estava estabelecida no primeiro momento, mas foram definidas logo do início da construção, como pudemos observar no relatório da Companhia, lido em Assembleia Geral em 31 de julho de 1856. A escolha dessas estações pode ter se dado por três fatores importantes:

O primeiro deles pode ser sido por um caminho já constituído que fazia ligação com outras estradas, justamente no local mais apropriado, distante dos terrenos alagadiços nas proximidades dos portos existentes, que se interligavam através dos rios navegáveis, que, até então, eram fontes fundamentais de escoamento da produção cafeeira, junto com os caminhos e estradas. Os terrenos eram completamente encharcados e com o mínimo de chuva eles alagavam. Este problema persistiu até finais do século XX na região que passou a ser conhecida por Baixada Fluminense.

Nesse sentido, estrada de ferro foi construída no caminho que anteriormente era conhecido por Caminho da Terra Firme, Rodeio ou Caminho Novo do Tinguá. Concluída em 1728 pelo Mestre de Campo Estevão Pinto. Aberta, justamente, para fugir da planície inundada e pantanosa que cobria boa parte da região no entorno do rio Iguaçu, passando pelo antigo Engenho de Maxambomba, atual centro da cidade de Nova Iguaçu, e por Queimados e chegando até Belém (NOVAES, 2008), conforme podemos observar no mapa dos caminhos antigos do Rio de Janeiro, abaixo:

**Mapa 2.1 – Caminhos Antigos do Rio de Janeiro**



Fonte: Portal eletrônico “Trem da serra do Rio de Janeiro”. Endereço: <http://tremdaserradoriodejaneiro.blogspot.com/2016/05/os-caminhos-da-serra-do-rio-de-janeiro.html>.

No mapa 2.1, o traçado esverdeado indica o Caminho Novo do Tinguá, ou Caminho de Terra Firme por qual foram assentados os trilhos em boa parte de seu trajeto, chegando até Belém.

Outro fator que pode ter influenciado a escolha desses locais para as estações foram os terrenos doados pelos donos de terra para que as estações fossem construídas. Seguindo o exemplo de Joaquim de Aguiar, que cedeu parte de sua propriedade para a construção da estação de Cascadura, doaram para estação Maxambomba os senhores João da Costa Pereira, Luiz José Pereira, dona Antônia da Costa Pereira e Joaquim José Dias, o Sr. Lemos do Morgado de Marapicu, que acreditamos ser Francisco de Lemos Pereira Faria Coutinho, o Visconde de Aljezur, doou as terras para a construção da estação de Queimados e em Belém a doação foi feita pelo Marquês de São João Marcos.

A doação acabou sendo vantajosa para as duas partes, para a Companhia que economizaria nos pagamentos de indenização e para os proprietários das terras, que ao mesmo tempo que ganhariam o prestígio do imperador, teriam suas propriedades e áreas de influência beneficiadas pelo novo transporte que facilitaria a expansão e aumento de seus lucros, fora a



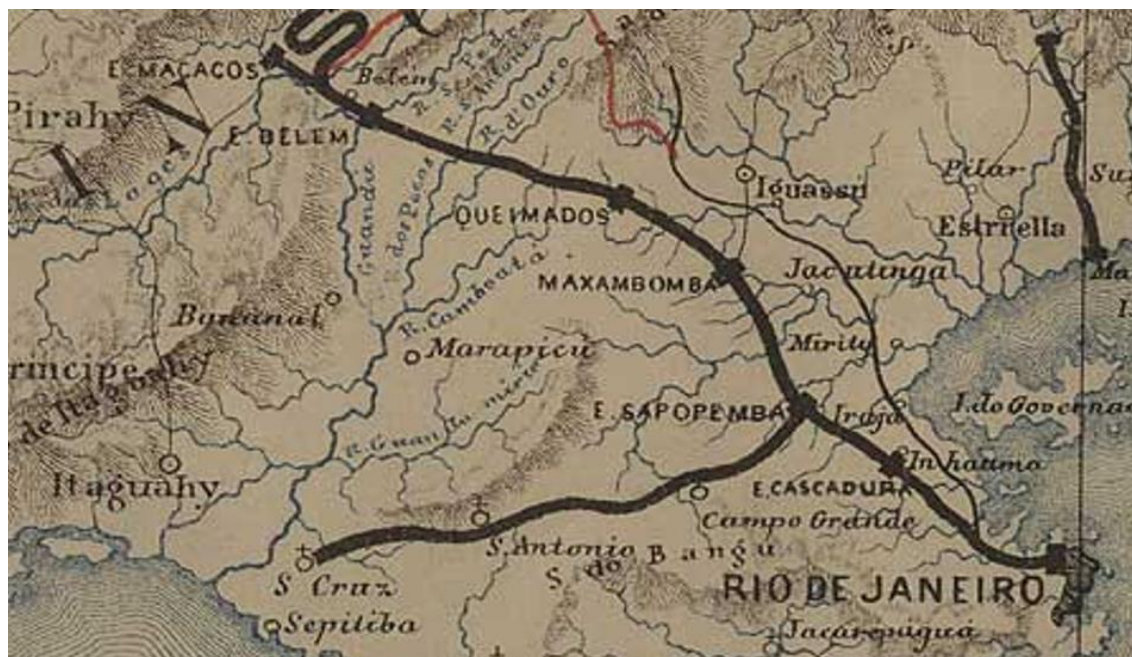
valorização de suas terras.

O terceiro era o fato de serem regiões estratégicas como podemos constatar ao analisar o segundo relatório da companhia, quando trata das estações:

(...) a terceira em Maxambomba, onde a linha atravessa a estrada que desce de Pirahy e Matto do Rei; a quarta nos Queimados, no ponto da via férrea, que pareceu o mais central em relação à importante freguesia de Marapicu. Para as duas primeiras quanto para as estações terminais, há trabalhos feitos de preparação do terreno. Aberta a estrada ao trânsito público, a experiência demonstrará se convém estabelecer alguns outros pontos para cargas ou viajantes, e quais os lugares mais apropriados.<sup>30</sup>

Ou seja, a escolha da estação em Queimados serviu para favorecer a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, e revela que o local era visto como ponto estratégico para o governo. Colocaremos abaixo uma parte da Planta Geral das estações da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, de 1879, onde podemos observar que, geograficamente, se tornaria inviável deslocar a linha de Maxambomba até a “sede” da freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, sobretudo porque o local margeia a Serra de Madureira, e dificultaria a chegada dos trilhos até Belém.

**Mapa 2.2 – Traçado da Estrada de Ferro D. Pedro II**



Fonte: Biblioteca Nacional Digital Cartografia das Estradas de Ferro 1880. Endereço: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart209819/cart209819.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart209819/cart209819.jpg)

<sup>30</sup> RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, 1856, p. 33.

O Mapa 2.2 apresenta o traçado da estrada de ferro bem como suas estações. Nele é possível notar que Queimados se apresenta de maneira mais viável para receber uma estação do que Marapicu, no entanto, é necessário observarmos, também, que a localidade já possuía um pequeno povoado e uma vida econômica incipiente.

Além das dificuldades já citadas, no primeiro capítulo apresentamos diversas fontes que nos mostraram que a localidade de Queimados estava se desenvolvendo muito mais do que a localidade em que nasce a freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, a chegada da Estrada de Ferro, sendo inaugurada com uma estação no local, só consolida esse fato, conforme apresentaremos no terceiro capítulo.

### **Considerações finais**

Nos últimos dias da semana a grande preocupação de todos os espíritos foi a inauguração da estrada de ferro D. Pedro II, a qual deve ter lugar amanhã.

Finalmente vai ser uma realidade entre nós, esse sonho de tantos anos. Já a vontade enérgica do Sr. barão de Mauá mostrou que não há impossíveis quando se sabe querer; a estrada de Mauá não passou de um ensaio, mas um ensaio a que se deve o grande melhoramento que amanhã se inaugura.

A diretoria da estrada de Pedro II é digna de todos os elogios pela perseverança com que lutou contra inúmeros embaraços que se levantavam de todos os lados; foi na verdade necessário que os membros da diretoria se recordassem a cada momento do compromisso que haviam contraído para não desanimarem em meio do caminho.

Em breve conheceremos as vantagens que nos trará em um futuro, já que não pôde ser muito afastado, a conclusão da estrada; a primeira seção, que vai fazer uma viagem outrora incômoda um passeio agradável, será já de muita utilidade, pondo na vizinhança da capital e do porto povoações ainda há pouco perdidas na longitude.

Que imenso e brilhante futuro descortina essa festa da indústria! Mas diante da frieza, da indiferença que parece dominar todos os espíritos, quem pode assegurar futuros?

<sup>31</sup>

Como vimos, a ferrovia transformou as cidades, potencializou o capitalismo, favoreceu o acúmulo de capital e inaugurou uma nova era no desenvolvimento tecnológico e industrial. Além disso, as ferrovias redefiniram a lógica do tempo, encurtando trajetos que até então eram longos e cansativos. Favoreceu a economia e, também, a vida de modo geral.

Aqui no Brasil a novidade não foi vista com bons olhos por todos, houve muita resistência, inclusive por parte do governo, mas, certamente, não do imperador, que sempre foi

---

<sup>31</sup> Diário do Rio de Janeiro, 28 de Março de 1858.

um entusiasta das novidades tecnológicas que iam surgindo no mundo. Pessoas como o Barão de Mauá, o próprio Cristiano Benedito Ottoni e, obviamente, muitos beneficiários economicamente falando da novidade ferroviária, foram os maiores incentivadores para que o Brasil entrasse nos trilhos.

Nós pretendemos nesse capítulo apresentar, não apenas a chegada da estrada de ferro em nosso país e a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, mas como parte da pesquisa, provocar reflexões a respeito da importância da ferrovia para o surgimento de novas localidades, ou potencialização das já existentes, inclusive para a possibilidade da constituição de novos núcleos urbanos na região fluminense, que redefiniu economicamente territórios, fazendo emergir novas localidades e acabando por extinguir outras, como foi o caso da Vila de Iguassu até o final do século XIX e início do século XX.

Como o foco da pesquisa é Queimados, este capítulo se propôs a analisar os fatores que levaram a localidade a receber uma estação da ferrovia. Os trilhos foram assentados, em grande parte, sobre o que era chamado de Caminho da Terra Firme, Rodeio ou Caminho Novo do Tinguá, concluída no século XVIII pelo Mestre de Campo Estevão Pinto, e no relatório da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, de 1856, foi possível identificar que a razão da escolha de Queimados como a quarta estação se deve às doações de terras feitas pelo Visconde de Aljezur, e também ao fato de ser um local mais central em relação à freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu.

Podemos considerar que o desenvolvimento da localidade na primeira metade do século XIX analisada no primeiro capítulo pode ser um dos fatores que desencadearam na decisão da escolha de Queimados como ponto final da primeira fase de construção da ferrovia, para além dos fatores geográficos, mas também políticos.

Com a inauguração da estação feita pelo próprio imperador D. Pedro II, em março de 1858, a localidade de Queimados passou se desenvolver rapidamente, fazendo a população do local iniciar a construção de uma capela, monumento imprescindível para a constituição de um núcleo urbano, e objeto de estudo do próximo capítulo.

## CAPÍTULO III

### **Igreja Nossa Senhora da Conceição (c. 1874) e o surgimento de um núcleo urbano**

As comissões de fazenda provincial e obras públicas, examinando o que ocorre a respeito desse assunto reconhecerão que na Freguesia de Marapicu, do Município de Iguassú, apenas existe a igreja matriz, situada a uma extremidade da freguesia, a 2 duas léguas e meia da povoação de Queimados, de sorte que com as más estradas que ali há, sobretudo no tempo das águas, os fregueses que ficam aquém da estrada do Passa-Três, dificilmente podem cumprir seus deveres religiosos.

Parece, portanto, acertado que se auxilie com a quantia pedida, tirada da verba do produto de loterias, aplicada às obras da igreja, a construção da capela, de Queimados, feita à custa de particulares, e que deve preencher uma lacuna tão sensível a grande parte dos habitantes da Freguesia de Marapicu.<sup>32</sup>

Em 1866, ano em que localizamos este trecho nos Anais da Assembleia Legislativa

---

<sup>32</sup> Annaes da Assembléia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro: Relação dos Deputados á Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 7 de dezembro de 1866.

Provincial do Rio de Janeiro, a localidade de Queimados crescia consideravelmente devido à inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, como apontado no primeiro e também no segundo capítulo, nesse sentido, a população que ali vivia necessitava de um espaço para suas preces e obrigações religiosas. Diferente das capelas que eram construídas dentro dos limites de terrenos e fazendas de famílias com muito poder aquisitivo e político, ao que parece, em Queimados a população se viu determinada a se organizar para iniciar a construção de sua capela, que depois passou a ser financiada pelo estado.

Dividimos o este capítulo em três subcapítulos. No primeiro subcapítulo analisaremos não apenas o contexto religioso que a colônia adotou, mas também a maneira que o Brasil pós-independência manteve ao longo do setecentos e oitocentos, o regime de padroado que se consolidou pelo imperador D. Pedro I, tendo, obviamente algumas particularidades. Analisaremos, ainda, como as relações, influências e poder das elites locais proporcionaram o surgimento de capelas e igrejas que acabaram por impulsionar a formação das freguesias, expandindo o poder da Igreja, ao mesmo tempo que expandia o poder político das elites, sobretudo no interior das províncias.

No segundo subcapítulo, passaremos pela estrutura religiosa da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, como o poder do casal Manoel Pereira Ramos e Dona Helena de Andrade Souto Maior Coutinho foi fundamental para a estruturação desta freguesia, seja doando terrenos e financiando a construção tanto da igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, que se torna uma paróquia, quanto da capela Nossa Senhora de Guadalupe, dentro dos limites territoriais sob o domínio da família. Usamos as fontes trazidas pelo relato de Monsenhor Pizarro, que havia sido escolhido visitador do bispado no período de 1794 e 1799, viajando por toda a diocese do Rio de Janeiro e nos deixando fontes inestimáveis para pesquisas.

Finalizaremos analisando a construção da capela que se torna a igreja Nossa Senhora da Conceição, em Queimados, localizada em frente à Estação Ferroviária de Queimados. Neste subcapítulo foi imprescindível o uso de periódicos, bem como os registros da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro, todos encontrados na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, o que nos possibilitou perceber que a construção da capela durou quase trinta anos, com um custo elevado, e que mesmo antes da sua conclusão total, a capela já funcionada como espaço de profissão da fé na localidade, e que antes de ter o nome como a conhecemos, era chamada simplesmente de capela de Queimados, ou igreja de Queimados.

### 3.1 – O contexto eclesiástico brasileiro

O Brasil viveu sob o regime de padroado até a Proclamação da República, em 1889, com a instituição da primeira Constituição republicana, em 1891. Mesmo após a independência, o imperador manteve o padroado como base de sustentação da relação entre Estado e Igreja, buscando logo, inclusive, o reconhecimento de Roma do Brasil como país independente de Portugal. Até a República, coube ao monarca promover a criação de dioceses, apresentar nomes escolhidos para ocupar as prelazias e capelas, tinha a obrigação de construir e conservar os edifícios de culto e remunerar o clero, expandindo, dessa maneira, a fé cristã, e em troca o Estado receberia o direito de cobrar e administrar os dízimos dos fiéis, ou como afirmou Boxer, “o regime de padroado era uma combinação de direitos, privilégios e deveres concedidos pelo papado à Coroa de Portugal como patrona das missões e instituições eclesiásticas católicas romanas” (BOXER, 2002, p. 243).

Essa combinação de direitos se originou com a criação da Ordem de Cristo, que concedia jurisdição espiritual sobre as terras, ilhas e lugares descobertos pelos portugueses, fundada pelo rei D. Dinis em 1339, substituída pela Ordem dos Cavaleiros Templários, que havia sido encerrada. A chefia da Ordem de Cristo era outorgada a um membro da família real, que poderia ser grão-mestre, governador ou administrador. (BOXER, 2002).

Nesse sentido, os clérigos eram considerados funcionários do governo, recebendo salários do Estado, conforme determinava a Constituição Política do Império do Brasil, 25 de março de 1824, art. 102, § 2, “o imperador é o Chefe do Poder Executivo, e o exercita pelos seus Ministros de Estado. São suas principais atribuições: [...] nomear Bispos, e prover os Benefícios Ecclesiasticos” (BRASIL, 1824). Compreender o regime de padroado e suas nomenclaturas é fundamental para entender a estrutura organizacional e administrativa das localidades.

Freguesias e paróquias eram territórios submetidos à jurisdição espiritual de um cura que também exercia a função da administração civil, nesse sentido os párocos cumpriam a função eclesiástica, mas também a governamental. As paróquias eram subordinadas às dioceses, toda paróquia era uma igreja, mas nem toda igreja uma paróquia, assim, muitas capelas eram construídas, seja para se manter a presença religiosa e espiritual, seja para futuramente se erguer a partir da capela uma igreja maior, candidata a paróquia.

As formações de freguesias tomaram grandes dimensões a partir da descoberta do ouro

e a conseqüente ocupação de territórios mais interiorizados. Segundo Fania Fridman:

A corrida do ouro, descoberto ao final do século XVII, deu origem à abertura de caminhos e à conquista das terras fluminenses através da doação de sesmarias e da fundação de roças, estalagens, casas de comércio, postos de fiscalização, arraiais e de freguesias no interior da capitania. (FRIDMAN, 2009, p. 98)

A abertura desses caminhos foi fundamental para o povoamento e ocupação dos territórios, ainda que em detrimento das ocupações existentes dos povos originários, e sobretudo através da exploração da mão de obra escravizada. Foram através desses povoamentos que, sobretudo ao longo do século XVIII as freguesias foram fundadas, consolidando localidades que se estabeleciam, em grande medida, a partir de alguma família ou grupo econômico predominante.

Nas palavras de Nielson Bezerra, isso foi fundamental para a ocupação do que chamamos de Recôncavo da Guanabara, segundo o autor:

É perceptível a presença portuguesa nas freguesias do recôncavo desde o fim do século XVI, quando o Império Português em parceria com a Igreja Católica promoveu a ocupação do entorno da baía [de Guanabara], assegurando a soberania portuguesa no Rio de Janeiro. A ocupação se iniciou através da distribuição de sesmarias e fazendas, conjugando o poder eclesiástico e a exploração econômica. (BEZERRA, 2010, p. 38)

Ou seja, é possível afirmar que havia um projeto de ocupação que coincidia com diversos interesses, seja das elites econômicas que ao ganhar sesmarias ocupavam e produzia, através da mão de obra escravizada, seja da Igreja que expandia sua atuação de domínio da fé, seja do estado, que expandia seu recolhimento de impostos e estabelecia seu poder colonial.

Ainda segundo o artigo de Fridman, é no setecentos, e sobretudo na segunda metade do século que as freguesias vão surgindo, através da construção de igrejas ou da sua elevação em paróquias, em homenagens aos santos e santas padroeiras, daquelas povoações:

São Salvador do Mundo, orago de Guaratiba; Nossa Senhora d'Ajuda, orago de Guapimirim; Nossa Senhora do Amparo, orago de Maricá; Nossa Senhora de Nazaré, orago de Saquarema; Santana de Macacu; Nossa Senhora da Conceição, São Pedro e São Paulo, orago da Paraíba, caminho de Minas Gerais; São Lourenço, orago da aldeia dos índios; Nossa Senhora da Conceição, orago de Marapicu; São Francisco Xavier, orago da aldeia de Itaguaí; São Barnabé, orago da aldeia dos índios; Nossa Senhora da Conceição, orago de Iguaba; Sacra Família, orago da aldeia de Ipuca; Nossa

Senhora da Guia, orago da aldeia de Mangaratiba; Nossa Senhora da Conceição, orago do Rio Bonito, Santíssimo Sacramento, orago de Cantagalo e São Sebastião, orago de Araruama. (FRIDMAN, 2009, p. 98)

Como podemos ver, na segunda metade do século XVIII tem-se consolidado no Rio um grande número de freguesias espalhadas pelo território, que no século XX se transformariam em muitas cidades. Apesar da construção e da manutenção dos edifícios eclesiásticos serem obrigação do governo, na prática muitas foram erguidas pelo financiamento e vontade das elites que dominavam tais regiões, e eram através da vontade e força política dessas elites que essas freguesias iriam surgindo. Como afirmou o sociólogo José Claudio Souza Alves:

Na construção das igrejas matrizes e das capelas já se entrevia as imbricações dos interesses que movimentavam o poder local. De um lado, a Coroa portuguesa liberando recursos da Fazenda Real, entenda-se tributos, para as obras de construção; do outro, as doações de terrenos por proprietários em busca de prestígio social e de proximidade com os que tinham o monopólio dos bens de salvação (...). (ALVES, 2003, p. 30)

Se o poder das elites em intervir no Estado e na religião na metrópole era uma constante, no interior essa prática era a ordem vigente que perdurou em todo o processo de constituição dessa região sob o domínio das elites escravistas dona dos engenhos e das terras.

Paróquias e capelas coladas, ou colativas, eram as que tinham seu corpo eclesiástico mantido pelo Estado, seus párocos selecionados por uma espécie de concurso e onde o governo exercia seu regime de padroado. No entanto, além dos sacerdotes proverem as necessidades espirituais e civis, também provinham o registro civil, comprovando nascimentos, casamentos e óbitos, nesse sentido, em muitas localidades, sobretudo em terras recém ocupadas, as comunidades requeriam a criação de capelas e paróquias, construídas pelas comunidades e articuladas diretamente pelo bispo, as chamadas paróquias curadas, onde sua manutenção dependia da contribuição da própria comunidade, incentivando a formação de muitas igrejas que acabariam se tornando paróquias (LIMA, 2014).

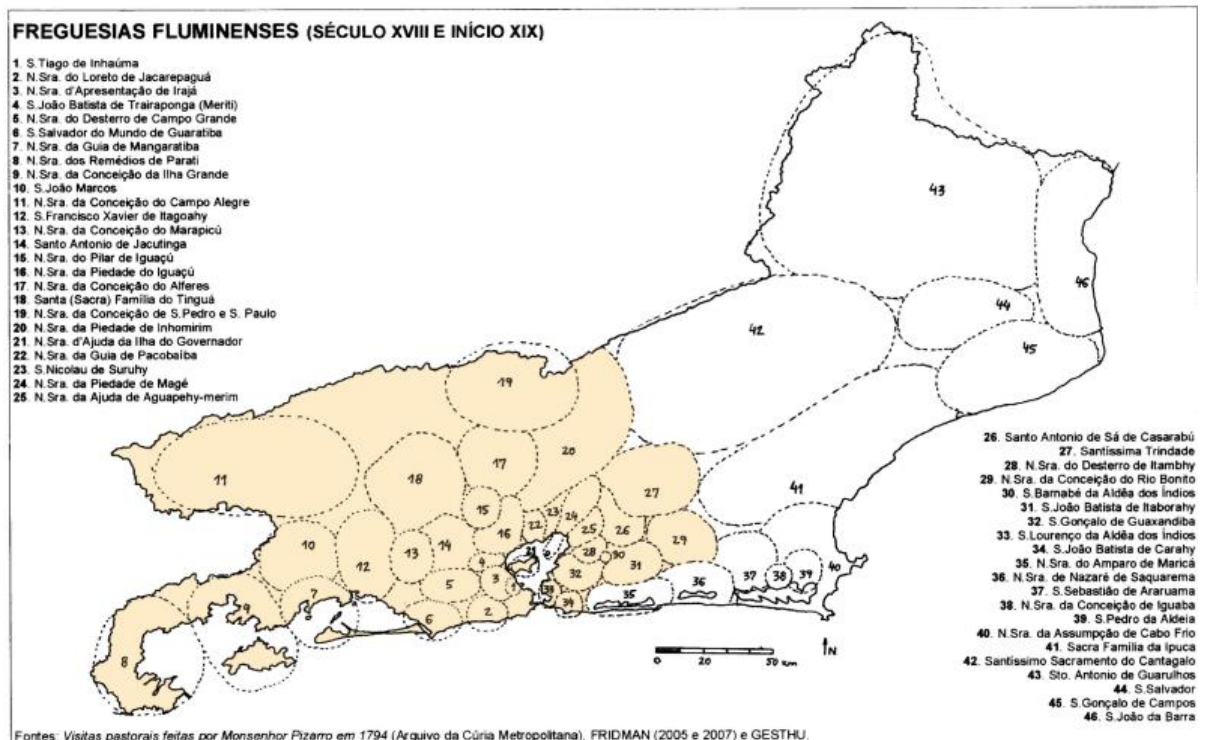
Nesse caso, podemos afirmar que a estrutura eclesiástica era mantida por duas maneiras de organização, uma diretamente a partir do governo com os bispos, outra através das elites locais com os padres, o que ocasionava a criação de muitas capelas e igrejas. Podemos constatar essas duas formas de atuação da igreja no artigo “O padroado e a sustentação do clero no Brasil colonial” (2014), da professora Lana Lage da Gama Lima, segundo ela, a cônica, ou pagamento do Estado ao corpo eclesiástico criava a distinção de dois grupos:



(...) um, predominantemente urbano, ocupava as paróquias coladas, submetendo-se à autoridade dos bispos e à hierarquia eclesiástica. Outro, mais numeroso, espalhava-se pelo sertão e desenvolvia estreita dependência das autoridades locais, a quem servia nas capelas; dedicava-se a negócios, às vezes rendosos, mas impróprios para o sacerdócio; ou se via obrigado a extorquir pés-de-altar de uma população já suficientemente onerada pela exploração colonial, que, por sua vez, não poupava veementes e reiteradas acusações de simonia à Igreja. (LIMA, 2014, p. 56)

Podemos perceber, desta forma, que as elites locais mantinham poder tanto na estrutura estatal quanto na estrutura eclesiástica, e esse poder auxiliava na perpetuação do poderio das famílias e sua expansão no interior do território fluminense. Abaixo, podemos analisar no mapa das freguesias Fluminenses entre os séculos XVIII e XIX, que quanto mais distante da capital, maiores eram as áreas de abrangência das freguesias, conotando, dessa forma, um domínio sobre territórios maiores dessas elites locais que dominavam regiões mais interiorizadas.

**Mapa 3.1 – Freguesias Fluminense entre o século XVIII e XIX**



Fonte: FRIDMAN, F. Freguesias fluminenses ao final do Setecentos. Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros, (49), 91-143, 2009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/34641>

Como podemos observar, o mapa das freguesias de Monsenhor Pizarro, datado de 1794, atribuía ao Rio de Janeiro 46 freguesias instituídas, a maior parte estando localizadas no

entorno da baía de Guanabara. A décima terceira freguesia, Nossa Senhora de Marapicu é a que vamos analisar a partir de agora.

### **3.2 – Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu**

Muito dos registros encontrados e analisados sobre as freguesias no século XVIII se deve ao Monsenhor Pizarro, eleito Comissário do Santo Ofício da Inquisição em 1780 e escolhido visitador do bispado no período de 1794 e 1799, Pizarro viajou por toda a diocese do Rio de Janeiro, representando o bispo, bem como também o rei. Colhendo informações sobre o histórico das freguesias, a localização geográfica, arquitetura, imagens, sacerdotes, população etc (GALDAMES, 2007).

Tais visitas eram chamadas de visitas episcopais ou visitas pastorais, e serviam para apurar os estados da infraestrutura eclesiástica, corrigir comportamentos inadequados, difundir informações eclesiais, entre outras funções determinadas pela diocese, e na ausência do próprio bipo, algum enviado seu. Caso não pudesse ser o bispo, autoridade máxima da diocese, deveria ser enviado algum sacerdote virtuoso, prudente, de preferência letrado, ou pelo menos pessoas de bom entendimento e experiência, caso do Monsenhor Pizarro (SALES NETO, 2010).

Tais visitas foram fundamentais para a Coroa alinhar e manter o padroado régio, mas também foi fundamental, nas palavras de Galdames, para nos dar:

(...) a compreensão de como a Igreja atuou no processo de formação da sociedade colonial, buscando remontar na colônia a estrutura portuguesa, enquanto os colonos buscavam legitimar seu poder local através do financiamento que faziam à Igreja, a despeito dos dízimos que pagavam à Coroa, em função do padroado. (GALDAMES, 2007, p. 32)

Além de nos ter dado rico material de pesquisa e análise historiográfica, para compreender a formação e composição de localidades afastadas da metrópole, como é o caso da nossa pesquisa. Ao analisar a construção da igreja Nossa Senhora da Conceição, em Queimados, se torna imprescindível analisar a construção da capela Nossa Senhora da Conceição de Marapicu e sua elevação à paróquia.

Como vimos no primeiro capítulo, a capela Nossa Senhora da Conceição de Marapicu

foi iniciada sua construção em 1728 em terras doadas pelo casal Manoel Pereira Ramos e Dona Helena de Andrade Souto Maior Coutinho à Igreja Católica, e ficado pronta em 1737. Se manteve como capela curada, tendo autorização do bispo Dom Frei Antônio de Guadalupe, que foi bispo do Rio de Janeiro de 1725 a 1740. Em 1752, o casal doou mais de 60 braças (braça é uma antiga medida de comprimento equivalente a 2,20 metros linearmente) de terras à capela, o que possibilitou a construção de um cemitério aos fundos. Já em 1755, a capela obteve alvará para se tornar paróquia curada, pelo rei D. José I, decretado pelo bispo Dom Frei Antônio do Desterro Malheiros, que foi bispo do Rio de Janeiro de 1745 a 1773 (MACHADO, 2019).

Em visita ao local, em 1794, mesmo ano em que foi produzido o mapa das freguesias do Rio de Janeiro, Monsenhor Pizarro destacou a necessidade de cuidados com o local, apontando a necessidade de uma grande reforma nas paredes laterais, ao mesmo tempo que o cuidado com as imagens e o altar bem cuidado. Pizarro apontou ainda as doações feitas pelo casal proprietário das terras para o cuidado das imagens da santa padroeira, e além dela as imagens de Nossa senhora do Rosário e de São Miguel (GALDAMES, 2007).

Monsenhor Pizarro constatou, em 1794, que na freguesia de Nossa Senhora de Marapicu havia 166 casas e 1534 pessoas, uma capela para Nossa Senhora de Guadalupe, que ficava no Engenho de Marapicu, ainda na fazenda de Marapicu, há um quarto de légua. A capela Nossa Senhora de Guadalupe foi fundada pelo Capitão-Mor Manuel Pereira Ramos, em março de 1753, além da capela, haviam dois oratórios, um localizado no Engenho de Cabuçu e outro no Engenho do Mato Grosso, residindo naquele mesmo ano quatro sacerdotes, João Álvares de Moura, de 77 anos, confessor da paróquia, Francisco Dias Pereira, de 45 anos, confessor e capelão na capela Nossa Senhora de Guadalupe, e Manoel Pereira de Lemos e Faria, de 29 anos, que servia de capelão no oratório do Engenho do Mato Grosso (GALDAMES, 2007).

A construção da igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu respeitou, o que Murillo Marx (1991) apontou como uma legislação clara a ser cumprida:

(...) o sistema de ruas e prédios ou, no mínimo, para as redondezas da igreja. Se esta devia estar afastada das demais construções, e quanto isto fosse possível, um espaço à volta se configuraria, sendo transformado, com o passar do tempo e com a evolução do povoado (...) em determinado logradouro. E isso foi possível quando o povoado era incipiente, pequeno e de construções ainda esparsas. Além de uma igreja destacada pelas alturas, pelo próprio sítio urbano, o arraial passava a contar com a sua valorização pelo espaço livre em volta. Estava definida a ocupação de algum ponto topograficamente privilegiado e um espaço aberto de expressão relativa. (MARX, 1991, p. 23)

Tal afirmação joga luz ao que se é verificado em muitas igrejas espalhadas pelo Brasil, o rigor da Igreja era respeitado ao mesmo tempo em que a necessidade de fortalecer o poderio das elites financeiras que cresciam no interior do Rio de Janeiro, como é o caso da família Coutinho. Edson Antônio Costa do Rosário, em sua dissertação sobre educação patrimonial, ao tratar da igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, a retrata como um:

Monumento representativo da arquitetura religiosa rural fluminense, essa igreja reúne elementos característicos das primeiras décadas do século XVIII. Externamente, foi concebida dentro dos critérios do maneirismo português, estilo artístico muito difundido na Europa durante o século XVI, logo após o Renascimento. A harmonia e o equilíbrio do maneirismo podem ser detectados na fachada plana e austera da edificação, composta de corpo central com proporções estabelecidas a partir do quadrado. (ROSÁRIO, 2006, p. 32).

### **Imagem 3.1: Igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu**



Fonte: Saiba História, 2020. Disponível em: <https://saibahistoria.blogspot.com/2020/09/igreja-de-nossa-senhora-da-conceicao-do.html>

A igreja, como visto, ainda mantém suas características de quando foi construída, como descrito por Rosário no trecho em destaque, mesmo sem cuidado e atenção que ela deveria ter, por conta de seu significado histórico.

Monumentos eclesiásticos representam, de fato, não apenas um modelo de ocupação e dominação colonial cristã, mas um movimento arquitetônico e artístico que representava sua época. No entanto, tais monumentos ao passar dos anos perderam parte de suas características,

sobretudo nas regiões mais afastadas da metrópole, como é o caso da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, seja pelo tempo e a falta de cuidado, seja pela ação direta do ser humano, como constatou João Feliz Vieira, ao descrever o estado atual da igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu:

Atualmente, a “Igreja de Marapicu”, como é popularmente conhecida, está comprimida em uma reduzida área, devido as constantes e irregulares invasões imobiliárias ao longo dos anos. O caminho é feito por um curto, mas belo caminho calçado de pedras, tipo “pé de moleque”, feito por cativos e tem aos fundos um cemitério que foi desmembrado do território da igreja. (VIEIRA, 2015, p. 2013)

Da mesma maneira, a capela Nossa Senhora de Guadalupe também sofreu avarias devido ao tempo e a falta de manutenção, mas hoje se encontra em situação muito pior do que a igreja. Totalmente abandonada, ela está localizada num terreno que pertence a uma escola estadual, e a “edificação ficou conhecida pela comunidade como a ‘igreja velha’ sendo esta utilizada como estábulo, o que muito contribuiu para a degradação desta edificação de valor histórico e cultural” (ROSÁRIO, 2006, p. 37).

### **Imagem 3.2: Capela Nossa Senhora de Guadalupe**



Fonte: Imagens Antigas da Baixada Fluminense, 2020. Disponível em: [www.facebook.com/imagensbaixada/posts/1283205095207491](http://www.facebook.com/imagensbaixada/posts/1283205095207491)

A imagem atesta o que foi escrito por Rosário, a capela se encontra abandonada, sendo tomada pela natureza no seu entorno, sem cuidado seja pelo Estado, que deveria zelar pelos

símbolos históricos locais, seja pela própria Igreja Católica, representada, neste caso, pela Diocese de Nova Iguaçu. O prédio poderia ter sido tombado como patrimônio histórico, ou mesmo retomar suas atividades como capela ou igreja. Este prédio serve como objeto de pesquisa também.

Apesar desse debate não ser o foco de nossa pesquisa, a degradação desses monumentos históricos torna evidente a falta de preocupação do resgate histórico da formação desses territórios, e sobretudo, o pouco caso que as elites dominantes fazem da memória e do patrimônio histórico, refletida em nossa cultura e educação, o que nos leva a refletir sobre nosso objeto de pesquisa, que resgata uma narrativa baseada em fontes historiográficas, se contrapondo a narrativa original que se faz sobre Queimados.

### **3.3 – A construção da Capela de Queimados**

Em janeiro de 1833, já no século XIX, é criado o município de Iguasse, sendo composto pelas freguesias de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu, Santo Antônio de Jacutinga, Nossa Senhora do Pilar, São João de Meriti e Nossa Senhora da Conceição de Marapicu (CARLOS, 2019). Ao longo deste século, mais precisamente nas proximidades dos anos 50 que encontramos fontes que reforçam que os moradores da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu identificavam aquele espaço como Queimados, e de acordo com as análises constantes no primeiro capítulo, havia um desenvolvimento considerável, se levarmos em conta o período analisado. Moradias, comércios, disputas judiciais, agricultura pujante, dentre outras atividades que encontramos no Almanak Laemmert e nos periódicos de então, e que se intensificaram com a perspectiva de que ali haveria de ter uma estação ferroviária, nos leva a acreditar que havia o surgimento de um núcleo urbano e que se consolida quando os trilhos se assentam.

Diversas pesquisas realizadas não deixam dúvidas de que a chegada da estrada de ferro e suas estações redefiniram os núcleos de povoamento. Além de terem alterado rotas comerciais, o que ocasionou um deslocamento populacional provocando, por exemplo, o esvaziamento até mesmo da própria Vila de Iguassu, que com o tempo, depois da inauguração da estação de Maxambomba, foi minguando até desaparecer sua importância territorial e política.

A estação de Queimados potencializou quem tinha negócios na localidade, e virou um chamariz pra que quem já tinha negócios ali visasse expandir seus lucros, até mesmo para quem buscava a possibilidade de um emprego ou o arrendamento de algum terreno e recomeçar sua vida às margens do meio de transporte mais importante naquele momento. Se era possível alimentar a ganância dos negociantes, mercadores e donos de terra, ou a esperança de uma vida melhor, o espírito carecia de um espaço para manifestação da fé. A sede da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu ficava há algumas léguas dali, estando na sede a paróquia daquela freguesia, além, é claro, da capela Nossa Senhora de Guadalupe, mais perto de Marapicu do que de Queimados.

Com a análise que fizemos no primeiro capítulo sobre a localidade de Queimados após a chegada da estação ferroviária, conseguimos identificar que o lugar passou a ter um aumento significativo de comércios, chegando a ter três hotéis em 1865, por exemplo. Além de açougue, padaria, armazéns, boticários, escolas, médicos, enfim, tudo o que pudesse configurar um crescimento considerável daquele povoado. Nesse sentido, além de povoado ou localidade, como Queimados é caracterizado, sobretudo nas pesquisas feitas na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, é possível constituir a perspectiva de se transformar, também, em um núcleo urbano, sobretudo quando usamos Geiger como referência para tratar do tema:

(...) o Brasil não escapou à característica geral da colonização europeia em continentes novos, marcada pela fundação de núcleos urbanos em áreas ainda não povoadas, como ponto de partida para a ocupação e desenvolvimento de atividades econômicas. As localidades fundadas no Brasil podem não ter tido, durante dezenas de anos, grande expressão, do ponto de vista de sua população (...) Salvador, pôr exemplo, precede a expansão açucareira no Recôncavo Baiano e mesmo se pode afirmar quanto ao Rio de Janeiro e ao Recôncavo da Guanabara. Apoiando-se nestas cidades é que os engenhos de açúcar se desenvolveram, inicialmente, nos seus arredores. (GEIGER, 1963, p. 69)

Podemos analisar Queimados levando em consideração o trecho em que o geógrafo Pedro Geiger (1963) argumenta que a fundação de núcleos urbanos não povoados segue como ponto de partida para sua ocupação. Pode ser coincidência, mas como analisamos no segundo capítulo, a escolha de Queimados para receber uma estação esteve relacionada ao seu território propício para receber uma plataforma, um terreno mais adequado do que Marapicu, e apropriado para seguir rumo à serra e ao Vale do Paraíba, ainda que ali já existisse um povoado já desenvolvido, como analisado no primeiro capítulo.

Estamos considerando a perspectiva de se tornar um núcleo urbano por conta da

estrutura populacional e comercial que a localização passou a receber. Mesmo não tendo fontes que pudessem nos dar dados censitários fidedignos, as fontes de periódicos, bem como as contidas no Almanak Laemmert, nos dão uma pista relevante de como a localidade cresceu consideravelmente após 1858. Porém, para que pudesse ser oficializado como um núcleo urbano, era necessária a edificação de uma capela que uma vez visitada por um cura, poderia promover o povoado à categoria de vila ou de cidade (GERARDI, 2003).

Queimados não se tornou vila, e quando se elevou a categoria de cidade o Brasil já havia deixado de ser Império, no século XX, no entanto, como o objeto deste capítulo é, justamente, o surgimento da igreja Nossa Senhora da Conceição de Queimados, analisaremos, através de pesquisas nos periódicos da Hemeroteca da Biblioteca Nacional, como e quando ela foi construída.

Fonte fundamental para esta pesquisa, é nos periódicos que pudemos identificar o desenvolvimento desde sua gênese, e somente pelos periódicos é que chegamos ao resultado encontrado aqui, que vai de encontro ao que se tem escrito tanto sobre sua história como da própria estação ferroviária.

Ao pesquisarmos na *internet* e em bibliotecas sobre a igreja Nossa Senhora da Conceição, que está localizada em frente à Estação de Queimados, encontramos sempre o mesmo texto, apontando, principalmente, que sua construção foi iniciada em 1878, ou seja, duas décadas depois da inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, que aconteceu no mesmo local, e sem data do término de sua construção, data da primeira missa, quem eram os padres ou capelães, número de fiéis que frequentavam as missas. Informações que seriam fundamentais para qualquer pesquisa historiográfica.

Em junho de 1989, a igreja foi tombada provisoriamente pelo INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro, ao pesquisar os registros do Instituto sobre a igreja encontramos as seguintes informações:

Localizada em frente à pracinha, junto da linha da antiga estrada de Ferro Dom Pedro II, e da estação de Queimados. As obras foram iniciadas em 1878, logo após a inauguração da estação. Aparece em fotografia de 1932 coroada por frontão triangular neoclássico. Parte da fachada, no entanto, desabou em 1949 e foi reconstruída posteriormente, com torrinha central mais alta, onde foi embutido um oratório. Nessa época foram também refeitos os altares.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico do Rio de Janeiro. Disponível em: [http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/222](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/222)



Este pequeno texto é reproduzido em todos os sites que tratam do assunto, por ter sido retirado de um Instituto de Patrimônio Histórico, e por não haver pesquisas sobre esse objeto, sua reprodução é feita e tida como uma narrativa oficial, da mesma maneira que a origem do nome da cidade de Queimados e a narrativa que se tem sobre isso até hoje, como foi analisado no primeiro capítulo.

Buscamos diversas fontes que contrapusessem ou, de alguma maneira, reiterassem tal fragmento que trata da construção da igreja, mas nem mesmo nos registros da diocese da qual a igreja Nossa Senhora da Conceição de Queimados faz parte, seja pelos meios virtuais, seja fisicamente, conseguimos localizar algo mais concreto, a não ser o mesmo fragmento sobre o início da construção ter se dado em 1878.

Como visto ao longo deste capítulo, antes mesmo de serem consideradas igrejas, os povoados construía capelas para poderem cumprir suas obrigações religiosas e, obviamente, elevarem sua importância territorial, no entanto, como afirma Murillo Marx (1991) não adiantava só construir uma capela ou uma igreja pequena, era necessário oficializá-la, era preciso sagrá-la, além disso, o autor também aponta que os povoados dependiam da necessidade de terrenos para que novos moradores e suas famílias pudessem se alocar e formar uma comunidade, além disso por mais distante que estivessem dos centros de poder, também precisariam de ser reconhecida pela sociedade organizada.

Se Nossa Senhora da Conceição de Marapicu se consolidou como uma das freguesias do município de Iguassu, Queimados se consolidava como localidade fundamental para a freguesia como um todo. Na região do Recôncavo da Guanabara, somente Maxambomba, Queimados e posteriormente Belém receberam uma estação de trem, além disso, terrenos não faltavam para os arrendamentos que cresciam exponencialmente, da mesma maneira, se estruturava e se organizava uma elite local.

Uma grande representação dessa elite foi Francisco Lemos de Faria Pereira Coutinho, que na metade do século XIX já havia se tornado o Visconde de Aljezur, tendo herdado do bisavô o Morgadio de Marapicu, que dera origem, dentre outras, à fazenda São João de Queimados, e esta, em 1858, já tinha diversas partes de suas terras arrendadas, muitas delas na localidade de Queimados (MACHADO, 2013). Francisco Lemos de Faria Pereira Coutinho estudou direito em Portugal, e lá se casou com D. Maria Rita de Noronha, ganhou autorização para usar a casa Aljezur, da esposa, tornando-se visconde já ao retornar para o Brasil, recebendo o título de conde em 1878. Em 1855, o Visconde de Aljezur exercia a função de subdelegado de Iguaçú, e foi eleito deputado estadual em 1857, além disso era tenente-coronel comandante

do 7º Corpo de Cavalaria da Guarda Nacional de Iguazu (MACHADO, 2019).

Se por um lado temos um homem com forte presença no Estado, de outro temos um homem de negócios em franca ascensão na localidade de Queimados. Joaquim Antônio da Silva Camarinha, além de fazendeiro na região, possuía antes da inauguração da Estação de Queimados uma casa de Secos e Molhados, açougue, padaria, armazém de café e uma senzala (MACHADO, 2013). Assim como Camarinha, a localidade de Queimados possuía outros homens de negócios e também profissionais liberais, médicos, boticários, dentre outros.

Podemos supor que em meio a tanto crescimento essa população não esperaria mais de vinte anos para reivindicar uma capela para si. Iniciamos uma intensa pesquisa nos periódicos entre as décadas de 50, 60, 70 e 80 do oitocentos para encontrar registros que pudessem contrapor a narrativa sobre a atual igreja de Nossa Senhora da Conceição de Queimados.

Organizamos as fontes encontradas em ordem cronológica, na tentativa de criar uma linha do tempo um tanto quanto lógica, para que pudéssemos compreender o surgimento, início da construção e possível inauguração da igreja.

Dessa maneira, o primeiro registro foi encontrado nos anais da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro, através do pronunciamento do deputado Rodrigues Jardim, no dia 23 de novembro de 1866, para justificar dois projetos de sua autoria, um deles relacionado a localidade de Queimados. Reproduziremos um trecho, da maneira como foi publicado, aqui:

(...) Na Estação de Queimados, da estrada de ferro D. Pedro II, não há igreja, e há, entretanto, um núcleo de população. A matriz da freguezia fica mui distante, cerca de três léguas; e já vêm os nobres deputados que para certos misteres, como casamentos, baptizados, enterramentos, etc., existe difficuldade. Acresce, Sr presidente, que na respectiva freguezia não ha um cemitério decente e nem ao menos cercado; por vezes os corpos têm sido devorado por animaes.

Os moradores de Queimados corrêrão uma subscrição, que monta a perto de 5:000\$, para edificarem uma pequena igreja, afim de nella se celebrarem os actos religiosos. Estou autorizado a declarar que a melhor vontade anima a população para nessa obra auxiliar o governo, além da subscrição que já existe. Peço, portanto, à assembléia que approve tambem este projecto, consignando 6:000\$ para a pequena igreja.<sup>34</sup>

Ou seja, segundo o parlamentar, os moradores da localidade de Queimados se organizaram e conseguiram juntar a quantia de 5:000\$ para edificarem uma pequena capela na localidade, a iniciativa do deputado em propor que a Assembleia aprovasse o aporte de mais 6:000\$ caracteriza que, certamente, os moradores tenham se organizado e cobrado que houvesse

---

<sup>34</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 1866.

investimentos públicos naquela construção.

Para o professor Francisco Eduardo de Andrade, as capelas funcionavam como mecanismos de configuração de poder, senhores de terras ou de escravos, fundavam uma capela determinando patrimônio e rendimentos para mantê-las (2007). Se a igreja Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, bem como a capela de Nossa Senhora de Guadalupe reafirmam o que foi escrito por Andrade, tendo sido construídas pelo casal Azeredo Coutinho em Marapicu, na localidade de Queimados a iniciativa parece ter partido de um conjunto de moradores, inclusive o início do financiamento.

Não encontramos fontes exata sobre esse dado, mas pelo discurso do deputado, e pelo formato como o povoado se organizava e crescia, parece fazer sentido que um mutirão tenha se formado, sobre tudo através de um anúncio de 1871, encontrado no Jornal do Commercio, em 28 de fevereiro que diz o seguinte:

Os membros da comissão edificadora da capella de Queimados deliberarão festejar a suspensão da cumieira da mesma no dia 04 de Março, com leilão a noite e uma banda marcial; convidão por isso aos fieis devotos a comparecerem, afim de abrilhantar este acto.<sup>35</sup>

Tal pronunciamento e anúncio nos traz a dúvida em saber quem tomou a iniciativa de coletar os recursos, da mesma maneira sobre quem foram os doadores e quando isso, de fato se iniciou, infelizmente nossas buscas por tais informações não obteve sucesso.

Podemos supor que após cinco anos a capela começou a sair do papel, e ainda assim, tendo o empenho da população na sua construção. No entanto, nossa pesquisa encontrou diversas vezes o mesmo assunto sendo tratado pela Assembleia Legislativa. No dia 24 de novembro de 1866, ou seja, um dia após o pronunciamento do deputado, seu projeto de número 361/1866 entra na ordem dos trabalhos. No dia 15 de dezembro de 1866, a verba finalmente é autorizada para que o presidente da província a deduza do orçamento das obras públicas.

Sete anos após o pronunciamento do deputado Rodrigues Jardim, na sessão do dia 18 de setembro de 1873, surge outro projeto para auxiliar financeiramente as obras da igreja, dessa vez sob o número 1.478 a Assembleia Legislativa Provincial resolve autorizar o presidente da província a despender a quantia de 10:000\$ da verba de obras públicas para a conclusão das obras da igreja de Queimados, na freguesia de Marapicu, no entanto, ainda em 1873, no mês seguinte, na sessão de 21 de outubro de 1873, a comissão de obras públicas e fazenda da

---

<sup>35</sup> JORNAL DO COMMERCIO, 1871.

Assembleia Provincial solicita que entre na ordem do dia o projeto 1.478, que consigna 10:000\$ para a conclusão das obras da matriz de Queimados.<sup>36</sup>

O primeiro pedido de recurso era de 6:000\$, dessa vez foram solicitados mais 10:000\$, isso pode significar que a pretensão não era construir uma simples capela, mas uma igreja à altura do que os moradores de Queimados consideravam estar à altura do que eles mereciam.<sup>37</sup>

Podemos supor é que em setembro algum deputado, ou mesmo o presidente da província deu entrada no projeto na casa, ainda que tendo sido aprovado, necessitava de passar pela aprovação da comissão de obras públicas e posteriormente aprovado pelo conjunto de deputados. Outro dado é que em outubro a igreja é tratada como Matriz, e não mais apenas como igreja, acreditamos ser um erro na digitação, pois naquele momento ela ainda se erguia apenas como uma capela.

Na sessão de 15 de outubro do ano seguinte, o assunto voltou em pauta para entrar na ordem do dia, ainda com o mesmo número, mas dessa vez intitulado “Conclusão das obras da igreja de Queimados”. No mês seguinte, em 19 de novembro de 1874, sob a presidência do deputado Mello Mattos, entrou no expediente do dia, novamente o projeto 1.478, e seu único artigo, a autorização ao presidente da província de deduzir 10:000\$ da verba de obras pública para a conclusão das obras da igreja de Queimados, este mesmo texto é publicado no Jornal do Commercio no dia seguinte. Ou seja, em 1866, foram solicitados 6:000\$, em 1873 10:000\$ e em 1874 mais 10:000\$, considerando os 5:000\$ levantados pela população que se organizou, a obra da igreja até então já estava estimada em 31:000\$.<sup>38</sup>

Se os requerimentos encontrados nos anais da Assembleia Provincial do rio de Janeiro solicitam a conclusão das obras, o jornal O Globo<sup>39</sup> de 30 de novembro de 1874 divulga uma missa pela alma do senhor comendador Narciso da Luz Braga, a publicação é feita pelo médico Geraldo Luiz da Motta, que como vimos no primeiro capítulo, atendia em Queimados. Não dá pra identificar a data certa de início das atividades da igreja, da mesma maneira que não conseguimos localizar qual padre ou capelão atuava na igreja.<sup>40</sup>

No ano seguinte, o jornal O Globo anuncia mais duas missas na igreja de Queimados,

---

<sup>36</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 1873.

<sup>37</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 1866.

<sup>38</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 1874.

<sup>39</sup> Importante ressaltar que o jornal O Globo que usamos nesta pesquisa não é o mesmo fundado pela família Marinho, mas o que foi dirigido, neste período por Quintino Bocaiúva, e encerrando suas atividades no ano de 1883.

<sup>40</sup> O Globo, 1874.

nos dias 5 e 27 de fevereiro. Do dia 5 a missa é pela alma do senhor Domiciano Corrêa de Almeida, já no dia 27 a missa seria em dobro pela alma da senhora D. Joaquina Ferreira Monteiro, às 7 da capela de Queimados e às 9 na Matriz em Marapicu.<sup>41</sup>

Em novembro de 1874, a capela de Queimados já estava em funcionamento, ao mesmo tempo a solicitação de recursos para sua conclusão continuaram ao longo dos anos, temos duas possibilidades em relação a isso, ou a capela foi aberta e iniciada suas atividades mesmo sem ter sido concluída suas obras, ou a comissão que se encarregou para construí-la, ou até mesmo a população ou algum personagem importante e de relevância decidiu que ela deveria ser maior do que estava, para tanto necessitavam de mais recursos para aumentá-la de tamanho.

O Diário do Rio de Janeiro publica numa sexta-feira, dia 6 de outubro de 1876, no expediente destinado aos despachos do presidente da província, tendo sido determinado no dia 5 do mesmo mês, a destinação de 2:000\$ à comissão que incumbida da construção da capela de Queimados. Pelo volume de recursos que eram solicitados anteriormente, o valor destinado pelo presidente da província em 1876 nos parece pouco, o que pode sugerir ter sido destinado para algum reparo urgente ou necessário, e não para a expansão ou conclusão das obras.<sup>42</sup>

Curioso que, quando pesquisado sobre a igreja Nossa Senhora da Conceição em Queimados, o ano que registra o início das obras de sua construção é 1878, mas esse ano não aparece em nenhuma fonte localizada em nossa pesquisa. O mais próximo disso é o registro da sessão que aconteceu em 7 de novembro de 1879, quando foi retomada a restauração do projeto de 1874, que destina 10:000\$ à construção da capela em Queimados, e no dia 13 do mesmo mês ele recebe parecer favorável da comissão de fazenda com a seguinte redação:

A comissão da fazenda provincial tendo examinado o projeto n. 2,541, de 1879, restaurando a Lei 2.065 de 1874, que concede 10:000\$ para a conclusão das obras da igreja dos Queimados é de parecer que seja convertido em lei por atender a satisfação de uma necessidade já reconhecida pela assembleia.<sup>43</sup>

Mas esta restauração só é definida, de fato, no dia 03 de dezembro do mesmo ano, sendo aprovada pela assembleia, e não apenas pela comissão de fazenda, responsável pela análise e liberação preliminar do projeto. Portanto, até 1879, as obras da igreja já haviam despendido

---

<sup>41</sup> O Globo, 1875.

<sup>42</sup> Diário do Rio de Janeiro, 06 de outubro de 1876.

<sup>43</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 13 de novembro de 1879.

43:000 réis, sendo 38:000 dos cofres públicos.<sup>44</sup>

Apesar do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro e, portanto, uma das fontes mais seguras, se comparado às demais, afirmar que as obras da igreja foram iniciadas em 1878, é possível encontrar, em alguns locais, sobretudo em matérias jornalísticas contemporâneas, registro de que a igreja foi fundada, ou construída em 1879, conforme podemos ver em dois trechos destacados, um retirado do site da Prefeitura Municipal de Queimados, na ocasião do dia da padroeira de Queimados:

A igreja de Nossa Senhora da Conceição – antiga matriz – encontra-se na Avenida Irmãos Guiné, numa das principais praças localizadas no centro da cidade, que também ganhou o nome da santa. O templo começou a ser construído em 1879, logo após a inauguração da estação ferroviária, que fica ao lado.<sup>45</sup>

Apesar do texto ser muito similar ao encontrado no site do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro, o ano de início das obras de construção se difere. O Segundo trecho foi retirado de uma matéria produzida pelo Jornal Hora H sobre o desfile da escola de samba Império da Uva, de Nova Iguaçu, que em 2018 homenageou a cidade de Queimados em seu samba enredo:

(...) o carnavalesco Miro Freitas decidiu mostrar a devoção e a fé que se instaurou na cidade, através da figura da Igreja Nossa Senhora da Conceição, fundada em 1879. Com valor inestimável até os dias de hoje para os queimadenses, a escola fará, com o suporte do carro alegórico, a explicação do nome ‘Queimados’. Através da ala do “Leprosário”, o enredo contará como era o lugar onde os doentes ficavam naqueles tempos, e que em caso de morte, tinham seus corpos cremados.<sup>46</sup>

O trecho do jornal reproduz dois erros que a narrativa, até então, oficial sobre a cidade carrega, um se refere ao ano de fundação da igreja, em 1879, o outro sobre a origem do nome Queimados, tema dissertado em nosso primeiro capítulo.

Após dois anos, o deputado Joaquim José de Oliveira faz uma emenda ao projeto de lei 2.833, que tratava do orçamento anual de 1882, que estava em discussão na Assembleia

---

<sup>44</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 03 de Dezembro de 1879.

<sup>45</sup> PREFEITURA MUNICIPAL DE QUEIMADOS, 2017. Disponível em: <http://queimados-rj.blogspot.com/2017/12/historia-de-fe-e-devocao-nossa-senhora.html>

<sup>46</sup> JORNAL HORA H, 2018. Disponível em: <https://jornalhorah.com.br/imperio-da-uva-aposta-na-historia-de-queimados>

Provincial do Rio de Janeiro, restaurando projeto de lei que destina a quantia de 10:000\$. Localizamos a emenda no registro da sessão do dia 19 de dezembro de 1881.<sup>47</sup>

Não sabemos se a emenda foi aprovada, não encontramos mais registros sobre a igreja nos anais da assembleia provincial, mas conseguimos até aqui, através das fontes primárias que usamos, desconstruir a narrativa posta até então sobre o início das obras em 1878, e como já dito, nem mesmo localizamos fontes que relacione o ano à igreja.

No ano anterior ao da emenda feita pelo deputado Joaquim José de Oliveira, o “Apostólico periódico religioso, moral e doutrinário, consagrado aos interesses da religião e da sociedade”, em 17 de setembro de 1880, na página 2, na seção noticiosa, publicou que em Queimados haveria uma celebração no domingo, dia 19, a festa de Nossa Senhora da Aparecida, tendo a presença do reverendo padre-mestre Antônio André Lino da Costa, e do reverendo padre-mestre José Herculano da Costa Brito.<sup>48</sup> Já o Jornal Gazeta de Notícias anuncia o mesmo evento como a Festa de Nossa Senhora da Aparecida, na sua capela. A publicação do Gazeta de Notícias nos leva a outra dúvida que não conseguimos sanar, uma vez que os periódicos tratam da igreja não como a conhecemos hoje, mas como igreja de Queimados ou apenas capela de Queimados. Talvez a publicação do Gazeta de Notícias tenha cometido um equívoco, ou Nossa Senhora Aparecida tenha sido, de fato, a primeira santa padroeira da igreja e em algum momento houve a troca, o que é menos provável.<sup>49</sup>

Em 1889, o mesmo Gazeta de Notícias volta a citar a igreja, dessa vez a chamando de capela de Queimados, ao anunciar uma missa pela alma de Justino Pereira Barbosa, a ser celebrada dia 3 de julho do mesmo ano.<sup>50</sup> No dia 27 de agosto, o periódico anuncia outra missa a ser celebrada, agora pela alma de D. Maria José de Souza, e novamente usa o termo capela de Queimados.<sup>51</sup>

Nesse caso não há equívoco, até o início do século XX Queimados continua a ser uma localidade da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu e, portanto, nossa igreja continua a ser apenas uma capela, e não uma paróquia, como, certamente, desejavam os moradores e entusiastas da sua construção.

O Jornal do Commercio publicou, em 28 de julho de 1883, um edital para receber

---

<sup>47</sup> ANNAES DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO : RELAÇÃO DOS DEPUTADOS Á ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (RJ), 19 de dezembro de 1881.

<sup>48</sup> Apostólico periódico religioso, moral e doutrinário, consagrado aos interesses da religião e da sociedade, 17 de setembro de 1880.

<sup>49</sup> Gazeta de Notícias, 17 de setembro de 1880.

<sup>50</sup> Gazeta de Notícias, 03 de julho de 1889.

<sup>51</sup> Gazeta de Notícias, 27 de agosto de 1889.

propostas de empresas com interesse em executar as obras reparos e de conclusão da igreja de Queimados, as propostas deveriam ser encaminhadas à Câmara Municipal de Iguassu, com um orçamento de 5:715\$515.<sup>52</sup>

Essa fonte nos levantou algumas possibilidades de interpretação. É possível que a emenda do deputado Joaquim José de Oliveira proposta em 1881 tenha sido aprovada, e no orçamento da Província de 1882, estaria lá os 10 mil réis para as obras da igreja, mas o valor proposto pelo edital é menor, talvez a aprovação da emenda tenha alterado o valor, ou mesmo o deputado sugeriu a restauração do Projeto de Lei que já estipulava o valor, mas sem levar em consideração o custo efetivamente necessário para a conclusão das obras da igreja, ou possível reparo, visto que em 1874 missas já aconteciam na capela.

As incansáveis pesquisas que fizemos em busca de fontes que nos fizesse trilhar um caminho mais seguro a ponto de poder afirmar uma data conclusiva de fundação da igreja não logrou sucesso. O último registro sobre suas obras se deu em 1883, a partir de então, são encontrados anúncios de missas, como os já descritos aqui em 1889, no Gazeta de notícias.

No século XIX, recorte temporal de nossa pesquisa, também não encontramos fontes que sugerissem que igreja de Queimados fosse chamada de igreja Nossa Senhora da Conceição, o que possivelmente só passou a ser definido ao longo do século XX, talvez na ocasião de sua elevação como paróquia, nas proximidades de 1911, quando Queimados passa a ser sede do segundo distrito de Nova Iguaçu, posto anteriormente ocupado por Marapicu, quando a denominação freguesia já havia deixado de existir.

Como a igreja de Queimados foi construída pela iniciativa da população, ainda que pudesse ter partido a iniciativa de algum personagem de relevância na localidade, diferente das demais capelas, ela não tinha a figura do patrono. Capelas construídas pelos senhores de terra ou engenho serviam muito mais do que apenas reserva material, a capela produzia um capital simbólico muito importante na projeção política do patrono. Ele era honrado com o direito às preces, aos assentos especiais nos cultos e à precedência em cerimônias e procissões (ANDRADE, 2007).

No caso de Queimados, a construção da capela serviu como instrumento de fortalecimento daquela localidade que, apesar de ter tido um enriquecimento prático com a chegada da estação, não havia tido o enriquecimento simbólico que uma capela ou igreja produz, seja elevando a autoestima da população, seja enobrecendo a elite que já se consagrava financeiramente.

---

52 Jornal do Commercio, 28 de julho de 1883.



Abaixo, reproduzimos a imagem da igreja Nossa Senhora da Conceição retirado do *blog* da Prefeitura Municipal de Queimados, apesar de não ter uma data exata, a imagem foi feita no início do século XX.

### **Imagem 3.3 – Igreja Nossa Senhora da Conceição de Queimados**



Fonte:

PREFEITURA MUNICIPAL DE QUEIMADOS, 2017. Disponível em: <http://queimados-rj.blogspot.com/2017/12/historia-de-fe-e-devocao-nossa-senhora.html>

Hoje, a igreja carrega outras características, como duas colunas em suas laterais, à sua frente uma praça com a imagem de Nossa Senhora da Conceição ambienta o espaço histórico, apesar do entorno ter sido tomado por prédios e centros comerciais.

### **Considerações finais**

Neste capítulo analisamos como se dava a relação entre Estado e Igreja tanto como colônia quanto como Império independente de Portugal. Pouca coisa mudou nesse sentido, no entanto, com o crescimento demográfico e o avanço da ocupação nas periferias das metrópoles, a formação de novas elites e a necessidade do estabelecimento do poder político levou ao surgimento de novas capelas e igrejas, geralmente construídas pelos senhores de engenhos, fazendas e escravos.

Fizemos um breve histórico da situação eclesiástica da freguesia de Nossa Senhora da

Conceição de Marapicu, a construção e funcionamento da igreja que fica no topo de Marapicu, bem como a capela de Nossa Senhora de Guadalupe, hoje estando quase em ruínas.

A chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II redefiniu o potencial econômico das freguesias em Iguassu, afetando diretamente Marapicu, que perdeu relevância sobretudo ao longo da segunda metade do século XIX, pra localidade de Queimados, que passou a possuir novos comércios, funcionários públicos e liberais, além da ampliação de arrendamentos na fazenda São João de Queimados. Tal mudança levou a população daquele núcleo urbano levantar fundos e iniciar a construção de uma capela, captando recursos através da intervenção de deputados, numa obra que levou em torno de 17 anos para ser concluída em sua totalidade, mas tendo iniciado suas atividades com missas, por exemplo, mesmo sem conclusão, em 1874.

O presente capítulo reafirma nossa hipótese de que Queimados se consolida como um núcleo urbano com a construção da capela, resultado de quase um século de desenvolvimento de uma localidade que surge no início do oitocentos com a construção da fazenda São João de Queimados e seus arrendamentos, se intensifica com a chegada da estrada de ferro e se consolida com a construção de uma capela em frente à estação ferroviária.

## CONCLUSÃO

O objetivo da pesquisa era analisar o desenvolvimento da localidade de Queimados ao longo do século XIX, mais precisamente a partir de 1815, com a edificação da fazenda São João de Queimados, para confirmar a hipótese de que a localidade já estava em processo de desenvolvimento, e que a inauguração de uma estação da Estrada de Ferro D. Pedro II na localidade, em 1858, acelerou este processo, transformando-a mais rapidamente num núcleo urbano, o que se consolida com a construção de uma igreja e uma praça em frente à estação.

Trabalhamos o conceito de núcleo urbano, tendo como referência autores da arquitetura como Murillo Marx e Maria Fernanda Derntl, da geografia como Pedro Pinchas Geiger e Paulo Roberto Teixeira de Godoy, e também Sérgio Buarque de Holanda.

Com isso, constituímos três capítulos com as três fases que consideramos fundamentais para compreender o surgimento, desenvolvimento e consolidação deste espaço. Foi utilizado o conceito de núcleo urbano trabalhado por autores da arquitetura e da geografia, como Murillo Marx (1991), Maria Fernanda Derntl (2010) e Pedro Pinchas Geiger (1963 e 1961), Paulo Roberto Teixeira de Godoy (2011), além de Sérgio Buarque de Holanda (1963), para melhor analisar o dinamismo e o desenvolvimento do local estudado. Geiger, por exemplo, afirmava que muitos núcleos urbanos surgiram de fazendas, caso evidente da nossa pesquisa (GEIGER, 1961).

No primeiro capítulo abordamos a formação do Morgado de Marapicu, no século XVIII, e a elevação de Marapicu à categoria de freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, freguesia da qual surge Queimados, um povoado localizado, já no século XIX, nos

arrendamentos da Fazenda São João de Queimados.

O capítulo parte da pesquisa feita por Rubens Machado (2013 e 2019) em sua dissertação e tese acadêmica sobre os domínios territoriais do Morgado de Marapicu, foi através da sua obra e suas fontes, mais precisamente os processos judiciais localizados no Arquivo Nacional, que foi identificado a existência da Fazenda São João de Queimados, erguida em 1815, dentro dos domínios do que se tornaria a freguesia de Nossa Senhora de Marapicu. Ao longo de sua pesquisa, e das fontes encontradas, surgiram personagens que abriram caminhos, através de outras fontes, para interpretar o dinamismo da localidade e identificar a partir disso que o nome Queimados se origina desta fazenda, tendo nos seus arrendamentos o surgimento do povoado que foi se consolidando e crescendo, sobretudo com a perspectiva da chegada da estrada de ferro.

Portanto, o uso da pesquisa de da pesquisa feita por Rubens Machado, dos periódicos e do Almanak Laemmert, foi imprescindíveis para compreender que a localidade de Queimados já existia antes da inauguração da estação de Queimados, em 1858, acreditamos que ela tem seu surgimento com a edificação da fazenda São João de Queimados, se desenvolve através de seus arrendamentos, com o crescimento da agricultura e pecuária no local e com o surgimento de uma rede comercial que se expande com a perspectiva da chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II.

O segundo capítulo foi construído a partir da chegada da estrada de ferro, fazendo uma análise concisa acerca do surgimento das ferrovias no mundo, mas sobretudo no Brasil. Utilizando periódicos do século XIX, e o relatório da Estrada de Ferro D. Pedro II (1856) foi possível compreender que a escolha da localidade levou em consideração aspectos geográficos, afinal os trilhos foram colocados em cima do Caminho de Terra Firme, também conhecido como Rodeio ou Caminho Novo do Tinguá, um caminho que fugia da possibilidade de alagamentos, característica que marcou boa parte do território que compunha o Recôncavo da Guanabara. Além disso, Queimados era considerado o ponto mais central dentro da freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, que era uma freguesia com relevância política importante, sobretudo pelo fato de que as terras em que a estação de Queimados foi construída foram doadas pelo Visconde de Aljezur, o último senhor do Morgado de Marapicu.

Além desses fatos, como visto no primeiro capítulo, Queimados possuía produção, comércio, negócios e moradias, comprovando que a estação não é inaugurada num lugar ermo, e que a escolha deste espaço como ponto final da ferrovia pode ter levado em conta também esses dados.

O terceiro e último capítulo foi destinado a analisar a construção do que hoje é chamado igreja Nossa Senhora da Conceição. A sede da freguesia se Nossa Senhora da Conceição de Marapicu ficava à duas léguas de Queimados, em Marapicu, aonde se localizavam a Paróquia Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, e também a capela Nossa Senhora de Guadalupe, os dois únicos santuários da freguesia e, portanto, os dois únicos espaços onde os moradores de todas as localidades da freguesia deveriam cumprir suas obrigações religiosas, velar seus mortos, celebrar seus casamentos e batizados.

Para os moradores de Queimados era mais do que necessário que ali se erguesse um santuário que pudesse saciar seus deveres religiosos, e isso também acabaria por consolidar aquele espaço como um núcleo urbano relevante, gerando a possibilidade da mudança da sede da freguesia, ou tornando Queimados, através da sua igreja uma nova paróquia.

Esta pesquisa se iniciou logo com a chegada da pandemia de COVID-19, a pior crise sanitária vivida pela humanidade em 100 anos. Sendo assim, o uso da *internet* foi a ferramenta principal para a procura por fontes, o que provocou o fortalecimento do uso da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. O capítulo final foi ainda mais difícil de encontrar fontes, afinal, seria através dos arquivos da Igreja Católica que se poderia construir uma narrativa a respeito da construção da igreja que é patrimônio histórico de Queimados, no entanto, não foi possível contar com esta possibilidade de fonte historiográfica.

A falta de fontes oficiais da igreja, fez com que a pesquisa retornasse aos periódicos, também, aos Anais da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro (1866-1881), fonte esta fundamental para este capítulo. Apesar de não ter sido possível concluir a data exata do início de sua construção, ficou evidente que suas obras já haviam sido iniciadas em 1866, por iniciativa da própria população que se organizou no recolhimento de fundos e no início da construção. Ao longo de 17 anos a igreja esteve em obra, tendo suas atividades iniciadas em 1874.

Até o fim do século XIX o edifício era chamado de capela ou igreja de Queimados, portanto, o nome como conhecemos hoje surge no século XX, após o fim do regime de padroado. Independente disso, ficou explícito que a construção da igreja em Queimados, logo em frente à estação ferroviária, consolida este território frente à sua sede Marapicu, ainda que ao longo do século XIX Queimados continue sendo um núcleo urbano da freguesia de Nossa Senhora de Marapicu, uma das cinco freguesias que compunham o município de Iguassú.

Ao longo do século XX, Marapicu, já não sendo mais freguesia, perdeu o *status* de sede do distrito de Nova Iguaçu para Queimados, que em 1990 se emancipa de Nova Iguaçu. No

século XXI, enquanto Queimados é um município com mais de 150 mil habitantes, Marapicu que apesar de possuir dois monumentos religiosos fundamentais e ter sediado um processo histórico relevante do Rio de Janeiro e, sobretudo, do que chamamos de Baixada Fluminense, hoje é um bairro da periferia de Nova Iguaçu que desconhece sua própria história.

Apesar dos contratempos encontrados, seja pela pandemia, seja pela falta de outras fontes, foi possível interpretar o desenvolvimento da localidade de Queimados ao longo do século XIX e confirmar a nossa hipótese de que não foi o trem quem inventou Queimados, ele chega pra consolidar seu processo de desenvolvimento, e com a construção da capela em frente à estação ferroviária, a localidade se afirma como um núcleo urbano fundamental.

Obviamente, há muitos espaços a serem preenchidos sobre este território, apesar dos personagens citados ao longo da pesquisa, muitos outros foram necessários para a consolidação deste território, há lacunas evidentes sobre a construção da igreja, quais os braços que a ergueram, quando e quem realizou a primeira missa, quem foi o primeiro batizado e o primeiro a se casar. São perguntas dignas de respostas, afinal, é de humanidade, de homens, mulheres, crianças e idosos que se faz um povoado, que se enche um trem, que planta e ara a terra, que mora e vive num núcleo urbano que um dia, em outro século se torna uma cidade.

## **REFERÊNCIAS**

### **1. FONTES PRIMÁRIAS**

#### **1.1– ANAIS DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO RIO DE JANEIRO DISPONÍVEL HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL**

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 23 de novembro de 1866

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 24 de novembro de 1866

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 7 de dezembro de 1866

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 15 de dezembro de 1866

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 18 de setembro 1873

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 21 de outubro de 1873

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 15 de outubro de 1874

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 16 de novembro de 1874

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 19 de novembro de 1874

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 07 de novembro de 1879

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 13 de novembro de 1879

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 03 de dezembro de 1879

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 04 de dezembro de 1879

Annaes da Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro : Relação dos Deputados á Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (RJ) – 19 de dezembro de 1881

## 1.2– ENDEREÇOS ELETRÔNICOS

B, Portal. **Queimados – Mitos e Verdades.**

<https://www.portalb.com.br/professor-nilson-henrique-explica-quando-e-como-surgiu-o-nome-de-queimados/> (Acesso em 02/10/2021)

BIOGRAFIA, E. **Alfredo Taunay.** Disponível em:

[https://www.ebiografia.com/alfredo\\_taunay/](https://www.ebiografia.com/alfredo_taunay/) (Acesso em 01/10/2021)

CULTURAL, Instituto Estadual do Patrimônio Cultural. **Patrimônio Cultural Bens Tombados** [http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/222](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/222) (Acesso em 02/03/2021)

CULTURAL, Instituto Estadual do Patrimônio Cultural. **Queimados.** Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img/site/Queimados.pdf> (Acesso em 18/09/2020)



ESTATÍSTICAS, Instituto Brasileiro de Geografia e. **Histórico de Municípios Brasileiros**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/queimados/historico> (Acesso em 04/04/2022)

FLUMINENSE, Imagens Antigas Da Baixada. **CAPELA NOSSA SENHORA DE GUADALUPE, MARAPICU (NOVA IGUAÇU)**. Disponível em: <https://www.facebook.com/imagensbaixada/posts/1283205095207491> (Acesso em 04/04/2022)

GENEALOGIA, Portal de. **Inácio de Andrade Souto Maior**. Disponível em: <http://pagfam.geneall.net/1180/pessoas.php?id=1049671> (Acesso em 26/02/2021)

GENI. **Árvore Genealógica de Helena de Andrade Souto Maior Coutinho**. Disponível em: <https://www.geni.com/people/Helena-de-Andrade-Sottomayor/600000009411873548> (Acesso em 26/02/2021)

GENI. **Árvore Genealógica de Manoel Pereira Ramos de Azeredo Coutinho**. Disponível em: <https://www.geni.com/people/Manuel-Pereira-Ramos-senhor-do-Engenho-de-Marapic%C3%BA/6000000020828413468> (Acesso em 15/03/2021)

H, Hora. **IMPÉRIO DA UVA APOSTA NA HISTÓRIA DE QUEIMADOS**. Disponível em: <https://jornalhorah.com.br/imperio-da-uva-aposta-na-historia-de-queimados> (Acesso em 28/03/2022)

JANEIRO, Diário do Rio de. **História do nome de Queimados - Diário do Rio de Janeiro**. Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-do-nome-de-queimados/> (Acesso em 02/03/2021)

KUROSKI, Daniel. **Quem foi Gerge Stephenson**. Disponível em: <https://amantesdaferrovia.com.br/blog/quem-foi-george-stephenson> (Acesso em 11/09/2021)

LAMEGO, Adinalzir Pereira. **Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Marapicu**. Disponível em: <https://saibahistoria.blogspot.com/2020/09/igreja-de-nossa-senhora-da-conceicao-do.html> (Acesso em 28/03/2022)

LEMO, Rogério. **História do Modal Ferroviário**. Instituto Brasil Logístico. Disponível em: <https://institutoBrasilLogistico.com.br/2020/01/07/historia-do-modal-ferroviario/> (Acesso em 11/09/2021)

MENDES, Marina. **História de fé e devoção a Nossa Senhora da Conceição.** Disponível em: <http://queimados-rj.blogspot.com/2017/12/historia-de-fe-e-devocao-nossa-senhora.html> (Acesso em 28/03/2022)

NOVAES, Adriano. **Os caminhos antigos no território fluminense. In: Textos Autorais. Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense.** Disponível em: <http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf> (Acesso em 12/10/2021)

PINHEIRO, Luciana. **Primeira República: Quem foi Christiano Benedito Ottoni.** Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/OTONI,%20Cristiano%20Benedito.pdf> (Acesso em 01/10/2021)

QUEIMADOS, Prefeitura Municipal de. **História da Cidade.** Disponível em: <https://www.queimados.rj.gov.br/municipio> (Acesso em 18/09/2020)

GARCIA, Cleydson. **Morgado do Marapicu.** Disponível em: <https://www.saibahistoria.blogspot.com/2019/01/morgado-do-marapicu.html> (Acesso em 26/01/2021)

LTDA, SVL Comércio e Industria. **História da Ferrovia.** Disponível em: <http://svl.com.br/ferrovia.htm> (Acesso em 01/10/2021)

### 1.3– LEGISLAÇÃO

**BRASIL.** Decreto nº 575, de 10 de Janeiro de 1849. Estabelece regras para a incorporação de quaisquer Sociedades anônimas.

**BRASIL** Decreto nº 101, de 31 de Outubro de 1835. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem.

**BRASIL.** Decreto nº 1.599, de 9 de Maio de 1855. Approva os Estatutos da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II.

**BRASIL.** Decreto nº 641, de 26 de Junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

**BRASIL.** Constituição (1824). Constituição Política do Império do Brazil, de 25 de março de 1824.

#### **1.4- PERIÓDICOS DISPONÍVEIS NA HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL**

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1859 – Edição 00016

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1860 – Edição 00017

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1861 – Edição 00018

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1862 – Edição 00019

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1864 – Edição 00021

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1866 – Edição 00010

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1867 – Edição 00004

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1868 – Edição 00025

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial – 1869 – Edição 00026

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal – 1855 – Edição 00276

Correio Mercantil, e Instructivo, Político, Universal - 10 de agosto de 1857

Diário do Rio de Janeiro – 06 de outubro de 1876

Diário do Rio de Janeiro – 1821 – Edição 12000010

Diário do Rio de Janeiro – 1851 – Edição 08713

Diário do Rio de Janeiro – 1860 – Edição 00051

Diário do Rio de Janeiro – 19 de junho de 1874

Diário do Rio de Janeiro - 28 de março de 1858

Gazeta de Notícias – 01 de setembro de 1880

Gazeta de Notícias – 02 de julho de 1889

Gazeta de Notícias – 27 de agosto de 1889

Jornal do Commércio – 1853- Edição 00163

Jornal do Commércio – 1855 – Edição 00160;

Jornal do Commércio – 1856 – Edição 00016;

Jornal do Commércio – 1856 – Edição 00285;

Jornal do Commercio –1874 -

Jornal do Commercio – 28 de fevereiro de 1871

Jornal do Commercio – 29 de outubro de 1875

O Apostolo Periodico religioso, moral e doutrinario, consagrado aos interesses da religião e da sociedade - 17 de Setembro de 1880

O Auxiliador da Industria Nacional: Ou Colleção de memórias e Notícias interessantes – 1860

O Globo – 05 de fevereiro de 1875

O Globo – 27 de fevereiro de 1875

O Globo – 30 de novembro de 1874

O Moderado – 1862 – Edição 00042.

## **1.5– RELATÓRIOS**

Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1856-1865. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & Cia., 1928, vols. I e II.

## 2. BIBLIOGRAFIA

ALENCAR, Francisco. **História da sociedade brasileira**. Francisco Alencar (org.), Lúcia Carpi Ramalho, Marcus Venício Toledo Ribeiro. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1994.

ALVES, José Claudio Souza. **Dos barões ao extermínio: uma história de violência na Baixada Fluminense**. Duque de Caxias: RJ: APPH, CLIO, 2003.

ANDRADE, Francisco Eduardo de. A conversão do sertão capelas e a governamentalidade nas Minas Gerais. **VARIA HISTORIA**, Belo Horizonte, vol. 23, nº 37: p.151-166, Jan/Jun 2007. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0104-87752007000100009> (Acesso 10/01/2022)

ARANHA, Nelson. “Os Caminhos de Iguazu. IN **A Escravidão Africana nos Arquivos Eclesiásticos – séc. XVI a XIX**. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/curias/modules/tinyd0/content/texto005.pdf> Acesso em 12/10/2021 (Acesso 10/01/2022)

BARROS, José D' Assunção. **Fontes Históricas – Introdução aos seus usos historiográficos**. Editora Vozes LTDA, Rio de Janeiro, 2019.

BASILE, Marcello Otávio N. de C. **História Geral do Brasil**. Org. Maria Yedda Linhares. 9 ed. Rio de Janeiro, 1990.

BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da Escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840**. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2010.

BOXER, Charles R. **O império marítimo português: 1415-1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985**. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2012.

CARLOS, Maicon da Silva. **Um trem que chega, desembarque pelo lado esquerdo: emancipação de Queimados!** Monografia de História. Nova Iguaçu: UFRRJ, 2019.

CASTRO, Ana Celia. **As empresas estrangeiras no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CEZARINHO, Filipe Arnaldo. História e fontes da internet: uma reflexão metodológica.

**Temporalidades – Revista de História**, ISSN 1984-6150, Edição 26, V. 10, N. 1 (jan./abri. 2018). Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/temporalidades/issue/view/298/PDF%20Completo> (Acesso em 01/03/2022)

DERNTL, Maria Fernanda: **Método e Arte: criação urbana e organização territorial na capitania de São Paulo 1765-1811**. Tese (Doutorado em Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo ) – FAU-USP, São Paulo, 2010.

FONSECA, Augusto Baptista Bretas da. **Reformando o setor ferroviário no Brasil, atores, trajetórias e ideias nas políticas públicas para as ferrovias (1996-2014)**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de Ciência Política, 2017.

FRIDMAN, F. Freguesias fluminenses ao final do Setecentos . **Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros**, (49), 91-143, 2009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/34641> (Acesso em 01/03/2022)

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1969.

GALDAMES, Francisco Javier Müller. **Entre a Cruz e a Coroa: a trajetória de Mons. Pizarro (1753-1830)**. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

GEIGER, P.P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, Brasil: Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GOMES, Flávio. **História de Quilombolas – Mocambos e Comunidades de senzalas no Rio de Janeiro - Século XIX**. Dissertação de Mestrado. Unicamp. Campinas, 1992.

HOBBSAWM, Eric J. **Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

HOBBSAWM. Eric John Ernest. **As Origens da Revolução Industrial**. São Paulo: Global Editora, 1979.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. Brasília: UnB, 1963.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Guanabara**. IBGE. Rio de Janeiro, 1948.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **FERROVIAS, AGRICULTURA E MÃO-DE-OBRA NO**

**BRASIL (1850-1890).** Estado: História Econômica & História de Empresas, 2012.

LEVY, Maria Bárbara. **A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

LIMA, L. L. da G. O padroado e a sustentação do clero no Brasil colonial. **Sæculum – Revista de História**, [S. l.], n. 30, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/viewL/22231>. (Acesso em: 18/12/2021)

MACHADO, Rubens da Mota. **A terra e seus muitos domínios: senhores, lavradores e escravos nas redes pelo usufruto da terra (Vila Iguaçú, 1840 – 1880).** Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/IH, 2013.

MACHADO, Rubens da Mota. **O Morgado em perspectiva: A política administrativa do Morgado de Marapicu (1772 – 1940)** Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2019.

MARX, M. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Edusp; Nobel, 1991

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema.** São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1987.

MATTOS, Odilon Nogueira de. **A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** Tese de doutorado. Escola de Sociologia e política de São Paulo. São Paulo, 1973.

MONTEIRO, Linderval Augusto. **A Baixada Fluminense em perspectiva.** Revista Anos 90, Porto Alegre, v. 12, n. 21/22, p.487-534, jan./dez. 2005. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/anos90/article/download/6382/3830> (Acesso em 30/04/2022)

MUAZE, Mariana. Novas considerações sobre o Vale do Paraíba e a dinâmica imperial. IN: MUAZE, M; SALLES, R. (Orgs.). **O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão.** 1ª. ed. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2015.

MUAZE, Mariana. **O Vale do Paraíba Fluminense e a dinâmica imperial”. In: Textos Autorais. Inventário das Fazendas do Vale do Paraíba Fluminense.** Disponível em: [http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wpcontent/uploads/2010/12/15\\_mariana\\_muaze.pdf](http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wpcontent/uploads/2010/12/15_mariana_muaze.pdf) (Acesso em 19/09/2021)

PEIXOTO, Ruy Afrânio. **Imagens Iguaçuanas.** Nova Iguaçu: Tip. Colégio Afrânio Peixoto, 1968.

POLLAK, Michael. “Memória e identidade social”. In: **Estudos Históricos**, 5 (10). Rio de Janeiro, 1992.

PRADO, Walter. **História Social da Baixada Fluminense: das sesmarias a foros decidade**. Rio de Janeiro, Ecomuseu Fluminense, 2000.

RODRIGUES, Ana Paula Souza. **Famílias, casas e engenhos: a preservação do patrimônio no Rio de Janeiro (Piedade do Iguaçú e Jacutinga, século XVII-XVIII)**. 133 f. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de História/ Instituto Multidisciplinar de Nova Iguaçu, Departamento de História e Economia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2013.

ROSÁRIO, Edson Antônio Costa do. **Educação patrimonial na Baixada Fluminense: uma experiência no Centro Integrado de Educação Pública – CIEP 354 Martins Pena**. Dissertação de Mestrado. UniRio. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.

SALES NETO, F. F. "Pelos ásperos caminhos do deserto": um estudo das Visitas Episcopais à Capitania do Rio Grande do Norte. **Mneme - Revista de Humanidades**, v. 5, n. 12, 13 jul. 2010. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/mneme/article/view/264> (Acesso em 28/12/2021)

SALGADO, Ivone. PEREIRA, Renata Baesso. **Teoria, História e Crítica**. A formação de núcleos urbanos no Brasil Colônia: procedimentos para elevar freguesias a vilas na Capitania de São Paulo na segunda metade do século XVIII. PARANOÁ, 2017. Disponível em <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/11788> 07/02/2022 (Acesso em 07/02/2022)

SANTIROCCHI, Ítalo Domingos (2013). Padroado e Regalismo no Brasil Independente. **XIV Jornadas Interescuelas**. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. Disponível em: <https://cdsa.academica.org/000-010/266.pdf> (Acesso em 18/12/2021)

SANTOS, Claudio João Barreto dos. **Geonímia do Brasil: A Padronização dos Nomes Geográficos num Estudo de Caso dos Municípios Fluminenses**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008.

SILVA, Francisco Ribeiro da. **História local: objetivos, métodos e fontes**. Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Porto, 1999.

SILVA, José Maurício da. **Levantamento do Patrimônio Arqueológico de Nova Iguaçu, Japeri, Queimados, Mesquita e Belford Roxo**. Dissertação de Mestrado. UFRJ. Rio de Janeiro, 2017.

SILVA, Lúcia Helena Pereira da. **Hildebrando de Goes e sua leitura sobre História da Baixada Fluminense**. ÁGORA (UNISC. ONLINE), v. 21, p. 106-118, 2019.



\_\_\_\_\_. Região Metropolitana da Guanabara: planejamento urbano, cidade do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense. **REVISTA DO ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**, v. 10, p. 43-58, 2017.

\_\_\_\_\_. Freguesia de Santo Antonio de Jacutinga: um capítulo da História da ocupação da BAIXADA FLUMINENSE. **Revista UNIABEU**, v. 9, p. 123-137, 2016.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada fluminense**. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense, 2006.

SOUZA, Rafael Rodrigo Ruela. **Mauá e a Tradição da Modernização Industrial no Brasil**. Dissertação de História. UFMG. Belo Horizonte, 2007.

STEIN, Stanley J. **Vassouras, um município brasileiro do café, 1850-1900**. RJ: Nova Fronteira, 1990.

TAUNAY, Afonso de E. **História do Café no Brasil (Vol. IV no Brasil Imperial 1822-1872)**. Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro, 1993.

VIEIRA, João Feliz. **De Iguacu ao Sabarabuçu Capelas: A conexão da fé entre Velhos e Novos Caminhos**. Rio de Janeiro: Cube de Autores, 2015.

VIOTTI DA COSTA, E. **Da Monarquia à República: Momentos Decisivos**. São Paulo, Editorial Grijalbo, 1977.