



MORFOLOGIA URBANA DA BAIXADA DE JACAREPAGUÁ: MAPEAMENTO HISTÓRICO DE 1765, 1875 E 1957

Gabriel Teixeira Barros ¹
Ulisses da Silva Fernandes ²

RESUMO

Esta pesquisa se configura em um dos quadros de um projeto de investigação que os autores vêm desenvolvendo sobre a paisagem urbana na Baixada de Jacarepaguá, o que envolve tanto os aspectos culturais e históricos quanto os nós conflituantes que convergem e divergem ao longo de sua composição. Nessa etapa do projeto, o objetivo buscado pelos autores foi o de estabelecer a morfologia urbana aproximada da Baixada de Jacarepaguá em três momentos cronológicos distintos: 1765, 1875 e 1957, a fim de se prosseguir com uma análise morfológica comparativa que ajudasse a projetar nova luz sobre o tema, tendo como objeto principal de investigação os mapas históricos e projetos de alinhamento e loteamento (PAL) urbano disponíveis. Os resultados obtidos foram 3 mapas com a paisagem das supracitadas épocas e seus respectivos produtos digitais vetoriais, bem como breve análise das mudanças ocorridas nessa paisagem de acordo com as alterações socioespaciais seculares, como por exemplo as dos meios de transporte.

Palavras-chave: Morfologia urbana, Geohistória, Baixada de Jacarepaguá, Paisagem urbana, Urbanização.

ABSTRACT

This research is part of a wider research project which the authors have been developing about the historical changing in Jacarepaguá lowland's urban landscape, which envelopes both the cultural and historical aspects, and the intertwined nodes that converge and diverge through its composition. In this step of the project, we aimed to establish the approximated urban morphology of the Jacarepaguá lowland in three different years: 1765, 1875 and 1957, in order to proceed to a morphological analysis that could help us putting new highlights in the theme. The main object of investigation were the historical maps and Alignment and Parcellment Projects (PAL) available. The main results were 3 maps conveying the respective time-period landscape, so as its digital versions, and a brief analysis of the changings occurred in this landscape accordingly to the secular sociospatial differences, as for example, the one of the means of transport.

Keywords: Urban morphology, Historical Geography, Jacarepaguá Lowland, Urban Landscape, Urbanization process.

¹ Doutorando do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Rio de Janeiro - UERJ, gabriel.t.barros@gmail.com;

² Professor do Curso de Geografia da Universidade Estadual do Rio de Janeiro - UERJ, udsfernandes@email.com;



INTRODUÇÃO

Essa pesquisa se configura em um quadro, no sentido de framework, de um projeto amplo de investigação que os autores vêm desenvolvendo sobre a paisagem urbana na Baixada de Jacarepaguá, o que envolve tanto os aspectos culturais e históricos quanto os nós conflituantes que convergem e divergem ao longo do sequenciamento histórico da composição dessa paisagem (FOUCAULT, 1983). Nessa etapa do projeto, o objetivo buscado pelos autores foi o de estabelecer a composição aproximada da morfologia urbana da Baixada de Jacarepaguá em três momentos cronológicos distintos: século XVIII, XIX e XX, a fim de se prosseguir com uma análise morfológica comparativa que ajudasse a projetar nova luz sobre o assunto. As principais motivações deste estudo decorrem do seguinte: 1) há pouco material sobre esse recorte, em comparação relativa à parte oriental da cidade; 2) as construções de cunho modernista se acentuaram na paisagem urbana a partir do processo de urbanização e metropolização concomitantes e 3) essas manifestações geram fortes tensões na paisagem, que são perceptíveis para moradores e até transeuntes do local.

Tratando o assunto por uma perspectiva genealógica foucaultiana (GARLAND, 2014) e materialista histórica dialética (LEFEBVRE, 1991), faz-se mister a busca de um melhor entendimento sobre a morfologia urbana presente em tempos passados nessa área, os quais alguns aspectos ainda se mantêm e que podem servir para subsidiar políticas públicas de preservação (culturais, ambientais e arqueológicas) e de organização do território, visando a melhoria da qualidade de vida dessa população. O recorte espacial da área mapeada foi a Baixada de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro - RJ, ou seja, a área compreendida entre o maciço da Pedra Branca e o Maciço da Tijuca, na zona Oeste desta cidade, excluindo a parte da restinga da Barra da Tijuca ao sul e incluindo o bairro da Praça Seca ao norte.

METODOLOGIA

O processo de urbanização da Barra da Tijuca aumentou consideravelmente apenas a partir dos anos 1960, por isso optamos por deixá-la de fora do recorte, visto que já há bastante documentação sobre a localidade do Jardim Oceânico. Cada quadro faz referência a um determinado ano, sendo três mapas que serviram como fontes principais.



O primeiro, em 1767, teve como base o documento "Cartas topographicas da capitania do Rio de Janeiro: mandadas tirar pelo Illmo. e Exmo. Sr. Conde da Cunha Capitam General e Vice-Rey do Estado do Brazil, Manuel Vieira Leão" de 1767. Segundo Abreu (2010) este se constitui no mapa mais antigo do Rio de Janeiro em escala regional. A partir desta fonte, foi possível remontar os principais eixos de estradas da Baixada de Jacarepaguá, assim como alguns de suas antigas toponímias. O segundo quadro, de 1875, é baseado no "Mappa do Município Neutro", de E. de Maschek [1875]. Apesar desse mapa não ter a sua data de referência devidamente documentada, foi possível depreender que este não poderia ser anterior ao ano de 1875, por conta da linha de bonde que ia de Cascadura para o Largo da Freguesia e para a Taquara, que se encontra devidamente mapeada. De fato, a linha só foi autorizada a funcionar e a ser construída no ano de 1875 (RIO DE JANEIRO, 1875).

Devido às imperfeições do mapeamento original (principalmente na área das Vargens), foi necessário utilizar-se de outras referências espaciais para compor o mapeamento, como antigas Igrejas, Casas de Engenho e outras pistas que permanecem na paisagem e são visíveis por imagens aéreas. A pesquisa de Peixoto e Lima (2020) teve um papel importante na localização dessas construções históricas. A parte mais desafiadora dessa etapa foi a de reconstruir os caminhos rurais que passavam pelas montanhas, por conta da maioria ter sido abandonada ou adaptada para permitir a passagem de veículos automotivos, que apenas se tornaram populares no Brasil a partir dos anos 1920. Como metodologia durante a vetorização dessas linhas de estradas, primeiramente foi seguida a indicação fornecida pelo georreferenciamento, e, depois, o resultado foi comparado à geomorfologia do terreno para fins de validação e assim adaptada.

Acreditamos que o resultado foi satisfatório, com um bom grau de proximidade do que este caminho deveria realmente seguir, visto que há pouca acurácia no mapeamento original. Já o terceiro, de 1957, baseou no PAL (Projeto de Alinhamento e Loteamento) nº 5596 de 1950, um mapeamento muito mais acurado do que os anteriores, aprovado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em vias de organizar as construções na área, porém que é limitado em sua latitude pela "Colônia dos Psicopatas", justamente no meio da área em recorte. Por conta disso, tivemos que buscar outros PAL para remontar a história da morfologia urbana presente na sua parte norte (Taquara, Pechincha, Tanque e Praça Seca), como os PAL 701 e 702 de 1957.



Para confirmar as toponímias de algumas das ruas, que estavam em branco no PAL, foi utilizado o portal “Ruas.Rio”, uma base de dados oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro que contém os registros históricos dos nomes de quase todos os logradouros aprovados. O livro de Magalhães Corrêa (1936) também foi uma fonte importante de localização de algumas estruturas, como a Represa dos Ciganos.

REFERENCIAL TEÓRICO

Toda a pesquisa foi articulada com base na teoria materialista histórica de abordagem dialética (LEFEBVRE, 1991) e em um processo de resgate histórico que teve como base a genealogia foucaultiana (FOUCAULT, 1983; GARLAND, 2014). Como métodos de procedimento foram utilizados o histórico, o monográfico e o tipológico. As técnicas utilizadas foram o levantamento bibliográfico em fontes secundárias; o uso de fontes documentais primárias, no que consistem os mapas antigos originais e os Projetos de Alinhamento e Loteamento (PAA/PAL), bem como o georreferenciamento dessas fontes e sua posterior vetorização digital, feitas com o software gratuito QGIS versão 3.18.

Esse arcabouço permite que introduzamos a presente pesquisa na linha de investigação geohistórica, que, desde a *École des Annales* francesa ao saudoso geógrafo brasileiro Mauricio de Abreu (2010, 2013), busca conjugar essas duas disciplinas em um esforço científico de dar luz as narrativas do passado que hoje se apresentam na paisagem como resquícios desses tempos, ou seja, um verdadeiro trabalho artesanal sobre os restos e rastros, como aponta Albuquerque Júnior (2019).

O trabalho geohistórico, que se propõe materialista histórico dialético e genealógico, não busca realizar um retrato último e definitivo de um tempo passado, mas sim montar um possível retrato e momento de organização das coisas na paisagem, com base nos diversos registros, relatos e pistas que são deixadas. Sabendo, portanto, que trabalhamos apenas com os dados que ao tempo sobreviveram e que o próprio processo de destruição e preservação é, por vezes, seletivo e sujeito aos interesses da sociedade sobre o que se pretende preservar.

A leitura materialista histórica dialética em geografia permite que construamos esses possíveis retratos do passado a partir da materialidade da paisagem, levando em consideração como os diferentes modos de produção, ou formações sócio-espaciais,



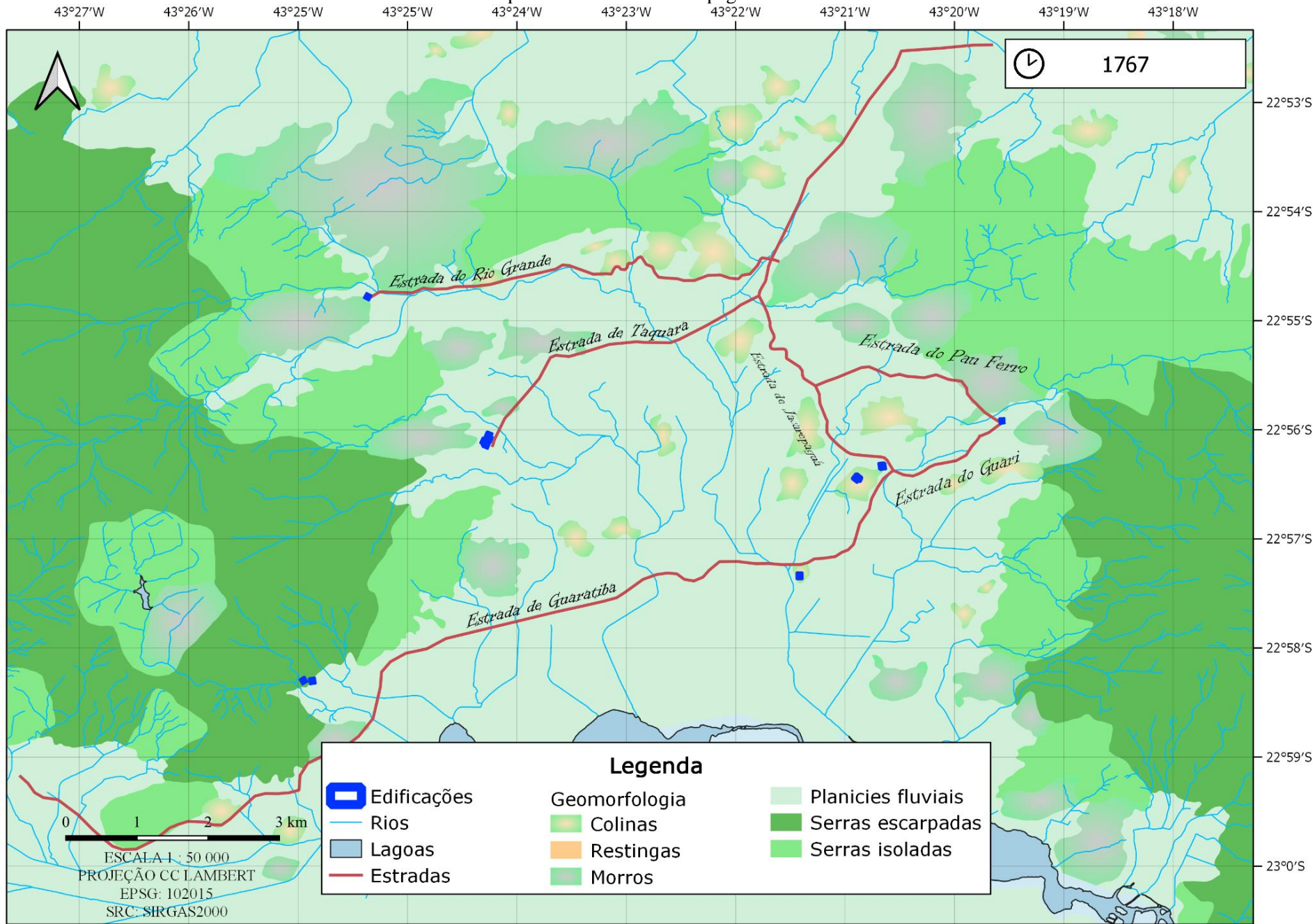
influenciaram os comportamentos dos humanos e alteraram essa paisagem ao longo dos séculos. Para Capel (2002), o estudo da morfologia da paisagem, principalmente pela reconstituição das estruturas fundiárias, do loteamento, parcelamento e da abertura de logradouros, constitui-se em importante método de investigação geográfica.

O uso de tecnologias digitais de georreferenciamento, principalmente com base em um software livre como o QGIS, permite comunicar as informações geradas em formato cartográfico e digital, o que abre uma nova gama de possibilidades de pesquisa. A principal, é a possibilidade de combinar e sobrepor os dados históricos e geográficos com dados de outras pesquisas, permitindo a geração de novos olhares e hipóteses sobre os processos do passado.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Além dos três mapeamentos supracitados, foram gerados outros dois produtos: conjunto de áreas edificadas em 1875 e “Edificações de Patrimônio Cultural Remanescente”. Esse mapeamento resultou na localização aproximada de áreas com grande número de construções edificadas, identificadas no mapa de 1875. Após terminado o mapeamento das estradas, tornou-se mais fácil de delimitar essa localização, que remonta a história dos antigos Engenhos de Açúcar e Fazendas de Café da baixada e pode ser usado com fins arqueológicos ou para auxiliar no apontamento das áreas centrais desses Engenhos. Além do Mapa de 1875, também foram importantes os trabalhos de Peixoto (2019) e os dados coletados e organizados por Abreu (2010, [20--], 2013). O inventário “Edificações de Patrimônio Cultural Remanescente” contém o formato aproximado de construções históricas que ainda estão de pé, como a Casa da Fazenda do Engenho d'Água, da qual essa pesquisa foi derivada inicialmente. A construção mais antiga da baixa é provavelmente a Ermida de Nossa Senhora da Cabeça, data de 1591-1616 (RUDGE, 1983; LEÇA, 2017) e, posteriormente, anexada à casa principal da Fazenda em data provavelmente dos setecentos, enquanto da posse do arrendatário José Roiz de Aragão (ABREU, 2010). Há registros que indicam a presença de uma casa mais modesta, anterior à Casa que hoje se apresenta, feita de taipa e adobe e anterior à 1662 (ABREU, 2010, p. 114 *in* PEIXOTO et LIMA, 2020). Infelizmente, não foi possível determinar o seu formato real, mas incluímos um aproximado no mapeamento para fins ilustrativos da sua mudança temporal.

Mapa 1 - Baixada de Jacarepaguá em 1767



Fonte: BARROS, 2021.



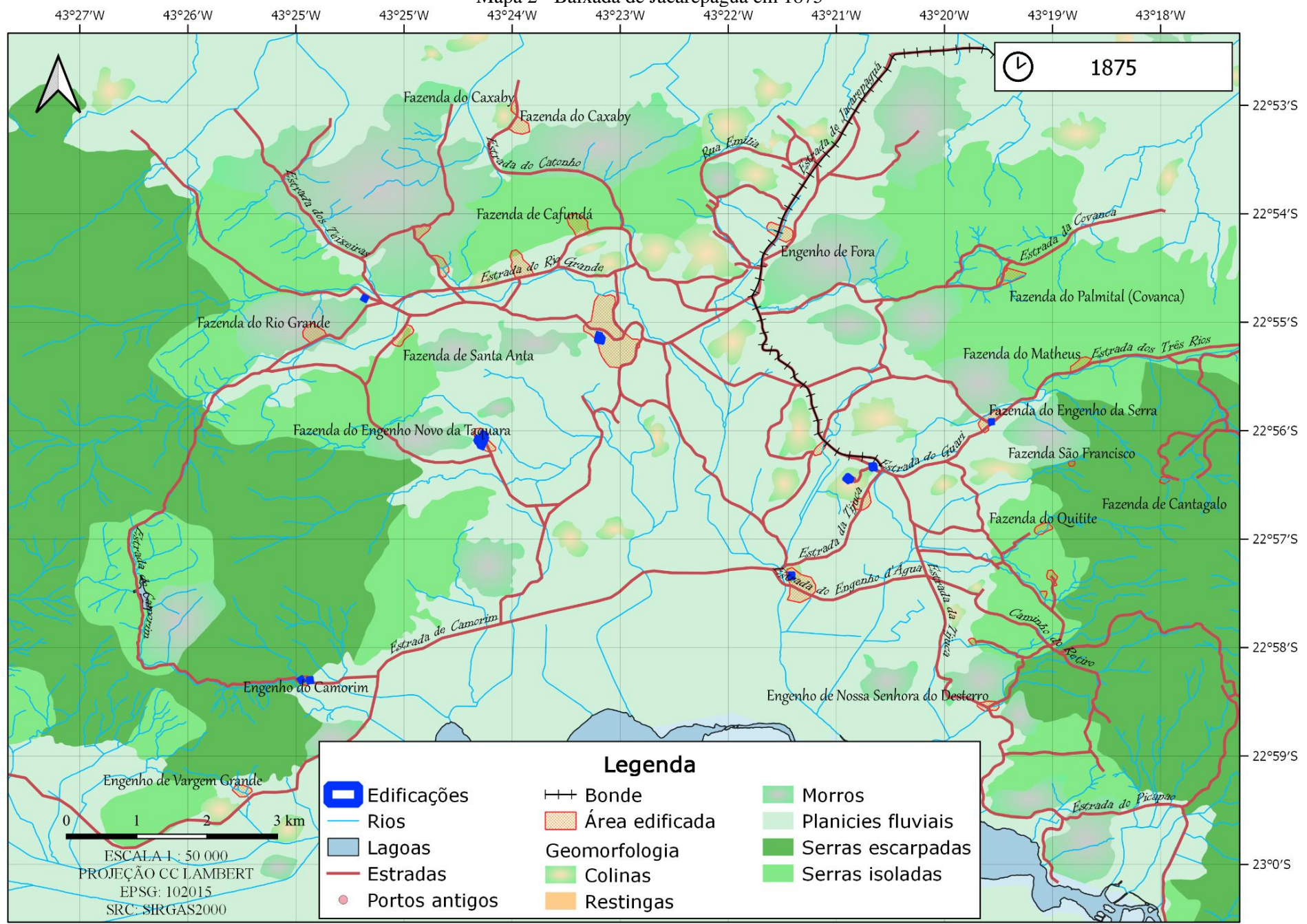
Por meio da análise da evolução secular da morfologia urbana, foi possível identificar, no século XVIII, a presença de engenhos em áreas mais baixas e próximas ao médio curso dos rios mais caudalosos. A preferência do estabelecimento das casas de Fazenda se dava em áreas elevadas, de acordo também com o que aponta van Biene (2007), em acordo com o Concílio de Trento que atestava importância para as Casas de Engenho, a Igreja (em posição mais elevada de todas) e a nobreza.

Dentre as edificações identificadas neste mapa, pode-se destacar a Casa da Fazenda do Engenho d'Água, casa-grande de engenho que abriga o que é, possivelmente, a construção mais antiga da Baixada de Jacarepaguá: a Ermida de Nossa Senhora da Cabeça, que foi anexada ao corpo principal da casa em uma reforma ocorrida no século em questão. Próximo ao cruzamento das Estradas do Guari (atual Rua Tirol) e da Estrada de Jacarepaguá, notam-se as Igrejas de Nossa Senhora do Loreto e a alta e imponente Igreja de Nossa Senhora da Pena, bem como seus conventos.

No fim das Estradas da Taquara e do Rio Grande, a primeira levando ao Engenho Novo da Taquara e a segunda à Igreja de Nossa Senhora da Conceição, bem como a Estrada de Guaratiba que ia até o Engenho do Camorim e seguia para as terras que foram arrendadas pela Ordem dos Beneditinos na área conhecida como Vargens.

Nesta época, a principal forma de escoamento da produção agrícola que era feita na Baixada se dava na direção norte, passando pelo que se tornou, no início do século XX, a Praça Seca, e seguindo em direção à Irajá, onde a mercadoria seria então embarcada no rio de mesmo nome até alcançar o centro do Rio de Janeiro e seus mercados.

Mapa 2 - Baixada de Jacarepaguá em 1875



Fonte: BARROS, 2021.



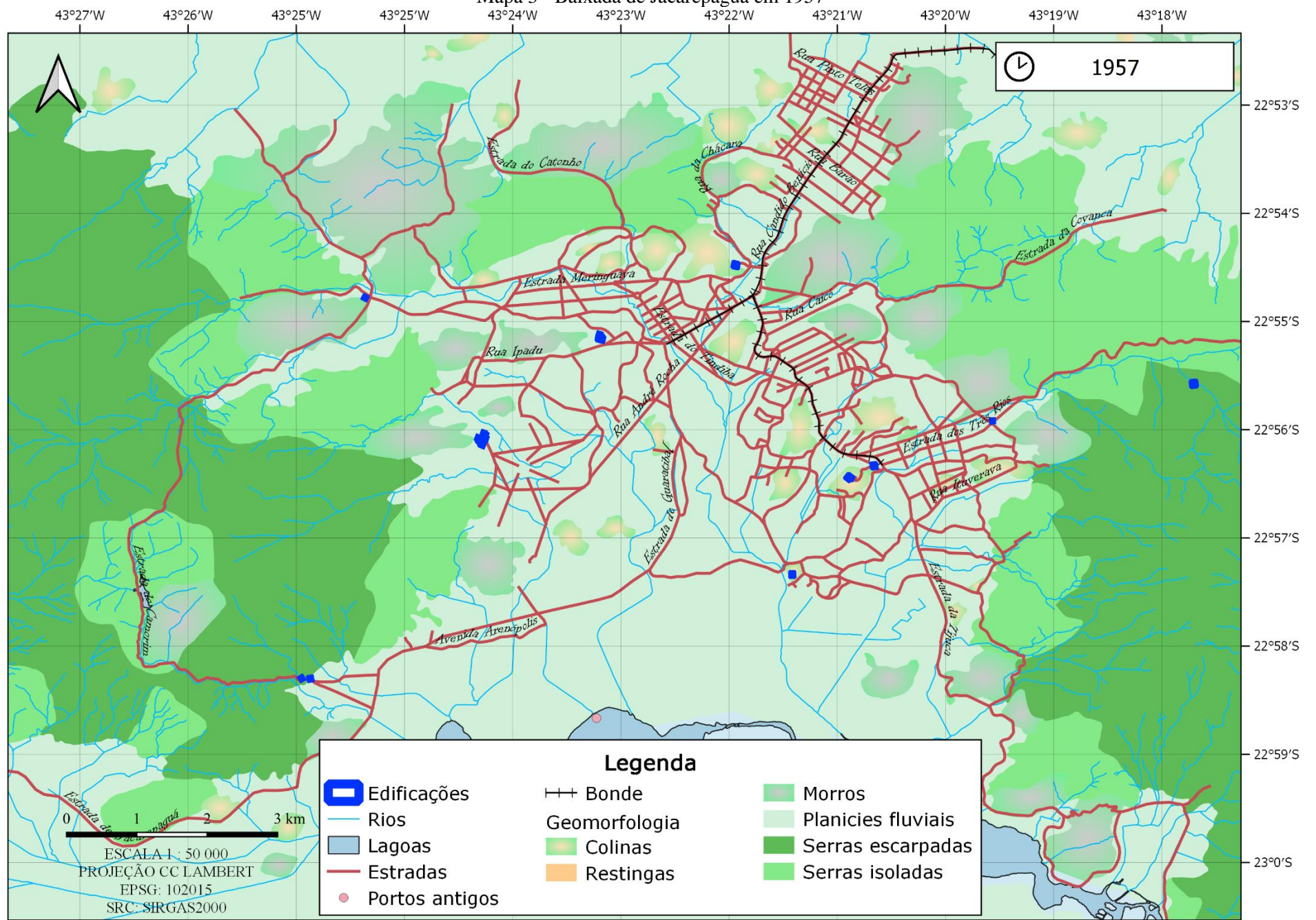
No século XIX, as estradas passaram a ocupar e cruzar os Maciços como formas de cortar caminho entre as Fazendas e os Engenhos, que agora já passavam a buscar partes mais elevadas da Baixada, nas partes mais à montante dos rios. Os principais meios de transporte da época eram os cavalos, carros-de-boi e diligências. Importante destacar que a atividade principal vai gradualmente mudando dos Engenhos de Cana de Açúcar para as Fazendas de Café, que necessitavam de climas mais amenos e montanhosos em contraponto às áreas por vezes alagadiças dos solos tiomórficos e arenosos da baixada.

Em 1875, é implantado o serviço de bondes a tração na Baixada, com a introdução da Linha de bonde de Cascadura para o Largo da Freguesia (RIO DE JANEIRO, 1875) e, posteriormente, para o Largo da Taquara. Essa linha de bonde consolida a ocupação ao longo da Estrada da Freguesia, trecho que antes fazia parte da Estrada de Jacarepaguá e que seria futuramente chamado de Avenida Geremário Dantas, e a Estrada da Taquara, futura Avenida Nelson Cardoso.

Neste ponto, notam-se nas Fazendas de Café e estradas o surgimento de algumas toponímias conhecidas do presente, como o Quitite, Cafundá, Covanca e Três Rios. Ainda, é possível observar a abertura de novos caminhos buscando a conexão com a parte ocidental da cidade, como as Estradas da Covanca levando até a localidade de Água Santa, e a primeira versão da Estrada Grajaú-Jacarepaguá, conhecida ainda como Estrada dos Três Rios em toda a sua extensão, e que desembocava no bairro do Lins, e não em Vila Isabel, como atualmente.

Aqui, é interessante chamar atenção para duas imprecisões históricas cujo mapeamento pode ter ajudado a esclarecer: ao contrário do que pode parecer por conta da distância de ambos em relação à Estrada de Jacarepaguá, o Engenho Novo da Taquara é mais antigo do que a Fazenda da Taquara, enquanto o Engenho de Vargem Grande ficava à beira do Maciço do lado oposto ao do Engenho do Camorim, portanto, mais ao leste do que o Engenho de Vargem Pequena. A confusão pode ocorrer devido ao fato de hoje o bairro conhecido como Vargem Grande ficar onde localizava-se o Engenho de Vargem Pequena, enquanto o Engenho de Vargem Grande localiza-se onde hoje é o bairro do Camorim.

Mapa 3 - Baixada de Jacarepaguá em 1957



Fonte: BARROS, 2021.



No século XX, já se faz sentir a influência do automóvel na rede de logradouros, com a diminuição do número de acessos que cruzam os maciços e o aumento de vias paralelas e alternativas na baixada. Nesse momento, a urbanização é maior no Bairro da Praça Seca e arredores da Rua Cândido Benício (entre 1908 e 1912) e, posteriormente, no bairro do Pechincha e da Freguesia, a partir da obra de alinhamento e melhoramento da Estrada da Freguezia (PAA 457, 492, 498 e 947), entre 1910 e 1920, e da Taquara (PAA 7051), em 1957. Surgem grandes loteamentos quadriculados, normalmente findando em uma praça em forma de rotatória como na Praça Jauru, Praça Araguaia, cruzamento da André Rocha com a Estrada do Guerenguê e outras. A Colônia dos Psicopatas ocupava uma grande parte da baixada, que permaneceu isolada por algum tempo. Nota-se também o fechamento do Caminho do Corecica, que ligava a Estrada do Engenho d'Água e Estrada do Gabinal à atual Estrada dos Bandeirantes (antiga Estrada de Guaratiba) e cujo conflito político é relatado por Magalhães Corrêa (1936). Até hoje, a mobilidade entre essas áreas é fortemente prejudicada.

Em termos de morfologia da paisagem, nota-se o avanço dos loteamentos em grade quadrangular, como nos primeiros loteamentos planejados do século XIX - a exemplo do bairro de Vila Isabel - no bairro da Praça Seca, porém a forma dominante parece ser uma expansão em formato de “espinha dorsal”, como na Estrada do Tindiba e ao longo do eixo da Geremário Dantas e Estrada de Jacarepaguá.

Nesse momento já não se observam mais as grandes fazendas de café ou de cana-de-açúcar, e como aponta Magalhães Corrêa (1936), as atividades majoritárias eram a extração de lenha, a carvoaria, a produção de Taquara (cesto trançado) e a plantação de banana e outros gêneros agrícolas para subsistência, bem como a pesca, no que pode se notar a presença de um pequeno porto/atracadouro às margens da lagoa do Camorim.

Neste mapa nota-se a grande área desocupada ao sul da Estrada de Guaratiba e da Casa do Engenho d'Água, área que foi objeto de planejamento do PAA 5596 e que será também objeto de planejamento do Plano de Lúcio Costa para a Baixada da Barra da Tijuca, Sernambetiba e Jacarepaguá (COSTA, 1969), encomendado durante o governo de Negrão de Lima e publicado em 1969.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade do Rio de Janeiro, com todas as suas tensões e conflitos sociais que se materializam na paisagem, nunca se esgota como recorte de análise, seja para reconstruir retratos do passado para solucionar problemas do presente ou por pura curiosidade científica, geográfica e cultural. Porém, diferentemente da parte oriental do Rio de Janeiro, há poucos dados disponíveis sobre a Zona Oeste, e pouca pesquisa já feita sobre essa área. Portanto, aí reside uma ótima oportunidade de buscar por novos dados em registros já conhecidos, mas que pouca atenção foi dada a esse recorte, como é o caso dos mapas históricos utilizados nesta pesquisa, bem como por avançar sobre novos dados primários obtidos em campo, como em Peixoto (2019) e Peixoto e Lima (2020). Nesse caso, é mais importante ainda cultivar e deixar a imaginação geográfica fluir em vias de auxiliar na busca de informação cada vez mais acurada sobre o passado da morfologia urbana dessa área (SHEPPARD, 2020; HARVEY, 1993). Como apontado por Albuquerque Júnior (2019), o trabalho historiográfico é como o de “um tecelão do tempo”, no qual os monumentos e rastros urgem por serem recebidos com novas narrativas, hipóteses e teses que ajudam a jogar nova luz sobre o passado.

A investigação histórica sobre a paisagem urbana da Baixada de Jacarepaguá também deve servir para a formulação de políticas públicas de preservação do patrimônio histórico-cultural, assim como da construção de um pensamento crítico histórico sobre o processo de urbanização ocorrido neste recorte, que como o de grande parte da cidade do Rio de Janeiro, não o foi sem gerar importantes impactos ambientais, como o desmatamento da floresta tropical, a retilinização de rios e sua transformação em canais de esgoto, a ocupação de manguezais e áreas vulneráveis, a verticalização e urbanização descontrolada regida pelo mercado imobiliário e a falta de uma rede integrada de transportes públicos coletivos. A criação dessa consciência histórica deve servir para alimentar novos direcionamentos na formulação de políticas públicas que prezem por uma cidade resiliente, sustentável e mais harmônica com o seu entorno.

Por fim, é importante ressaltar que a realização e apresentação dessa pesquisa no XIX Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE) abriu a possibilidade de aprimorá-la, introduzindo novas fontes e sugestões que foram indicadas durante o encontro pelos integrantes do Grupo de Trabalho de Geografia História (GT 17).



REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **A Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)**. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsson Estúdio, 2010.

ABREU, Maurício de Almeida. **Estrutura fundiária do Recôncavo da Guanabara (1635-1770)**. [s. n.]: Rio de Janeiro, [20--]. 1 banco de dados. Disponível em: <http://mauricioabreu.com.br/escrituras>. Acesso em 15 mar. 2021.

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **O tecelão dos tempos: novos ensaios de teoria da História**. São Paulo: Intermeios, 2019.

CAPEL, Horácio. **La morfología de las ciudades**. Tomo I: sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

COSTA, Lúcio. **Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá**. Rio de Janeiro: Estado da Guanabara, 1969.

FOUCAULT, Michel. Structuralism and Post-Structuralism: An interview with Michel Foucault. [Entrevista concedida à] RAULET, G. **Telos**, Condor, n. 55, p. 195-211, 1983.

GARLAND, David. O que significa escrever uma “História do Presente”? A abordagem genealógica de Foucault explicada. Tradução de Leandro Ayres França. **Revista Justiça e Sistema Criminal**, v. 6, n. 10, p. 73-96, jan./jun. 2014.

HARVEY, David. **Social justice and the city**. Oxford: Basil Blackwell, 1993.

LEÃO, Manuel Vieira. **Cartas topographicas da capitania do Rio de Janeiro: mandadas tirar pelo Illmo. e Exmo. Sr. Conde da Cunha Capitam general e Vice-Rey do Estado do Brazil**. [s. l.]: [S. n], 1767. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512339/cart512339.htm. Acesso em 24 maio 2021.

LEÇA, Carlos Alberto Mário Bittencourt. **Um pouco da nossa história**. Rio de Janeiro: [s. n.], 2017. Disponível em: <http://www.igrejadapenna.com.br/aigreja/>. Acesso em 24 maio 2021.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal, lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991

MAGALHÃES CORRÊA, Armando. **O Sertão Carioca**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936.



MASCHEK, E. **Mappa do Município Neutro**. Rio de Janeiro: Laemmert, [1875]. 1 mapa: colorido, entelado em linho; 71 x 103 cm dobrado em 19,5 x 12,5 cm. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242547>. Acesso em 30 de março de 2021.

PEIXOTO, Sílvia Alves. **Jacarepaguá, a "Planície dos muitos Engenhos"**: uma arqueologia do sertão carioca, Rio de Janeiro, século XVII ao XIX. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Rio de Janeiro: Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2019.

PEIXOTO, Sílvia Alves; LIMA, Tania Andrade. A planície dos muitos engenhos: uma arqueologia da paisagem do sertão açucareiro. In: OLIVEIRA, Rogério; FERNANDEZ, Annelise (org.). **Paisagens do Sertão Carioca: floresta e cidade**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2020. pp. 13-17.

RIO DE JANEIRO (Cidade). **Decreto nº 5.941, de 11 de junho de 1875**. Concede à Companhia Ferro-Carril de Cascadura a Jacarepaguá autorização para funcionar, e aprova, com modificações, os seus estatutos. Rio de Janeiro: Poder Executivo Federal. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/189935-concede-u-companhia-ferro-carril-de-cascadura-a-jacarepaguu-autorizauuo-para-funcionar-e-aprova-com-modificaues-os-seus-estatutos.html>> . Acesso em 14 mar. 2021.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Departamento de Obras e Viação. **Projeto de Alinhamento da Estrada da Freguezia nº 947, aprovado em 6 de janeiro de 1916**. Rio de Janeiro: DF, 1916.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal. **Projeto de Alinhamento e Loteamento nº 5.596 aprovado em 29 de dezembro de 1950**: plano de diretrizes para vias arteriais na Planície de Jacarepaguá. Rio de Janeiro: DF, 1950.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal. **Projeto de Alinhamento nº 7.051 aprovado em 22 de julho de 1957**. Rio de Janeiro: DF, 1957.

RIO DE JANEIRO (Cidade). Secretaria Municipal de Urbanismo. **Ruas.Rio: Sistema de Histórico de Reconhecimento de Logradouros**. [20--]. Planejamento Urbano. 1 base de dados. Disponível em: <http://ruas.rio/servicosonline/consulta.php>. Acesso em 24 maio 2021.

RUDGE, Raul Telles. **As sesmarias de Jacarepaguá**. Rio de Janeiro: Kosmos, 1983.

SHEPPARD, Eric. Pensando geograficamente: o Capitalismo globalizante e além. **GEOgraphia**, v. 22, n. 48. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2020.v22i48.a43101>. Acesso em 24 maio 2021.

VAN BIENE, Maria Paula. **A arquitetura das casas-grandes remanescentes dos engenhos de açúcar no Rio de Janeiro setecentista**. Dissertação (Mestrado em Artes Visuais) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007.