



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

A URBANIDADE E O TERRITÓRIO NO SÉCULO XVIII: A VILA DO RECIFE E O ARRAIAL DO TIJUCO

Magna Milfont (UFPE) - magnamilfont@walla.com

pesquisadora

Virgínia Pontual (UFPE) - virginiapontual@gmail.com

Dr.^a e professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo/ Pesquisadora do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano MDU - UFPE

Circe Monteiro (UFPE) - monteiro.circe@gmail.com

Professora Titular do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - MDU/ Coordenadora do Laboratório de Tecnologias de Investigação da Cidade – LATTICE - UFPE

A Urbanidade e o Território no Século XVIII: a Vila do Recife e o Arraial do Tijuco

Resumo

O trabalho mostra a urbanidade e o território como fenômenos indissociáveis que proporcionaram a fixação de freguesias que originaram os arraiais e as vilas do Brasil colonial. Mais do que as condições econômicas, havia o interesse maior das autoridades locais, do poder metropolitano e da igreja em controlar as populações itinerantes. Isso acontecia porque ao mesmo tempo em que se abriam caminhos para o comércio de gêneros, se descaminhavam as riquezas locais da região das Minas Gerais para outros lugares. Formava-se uma organização paralela, que era constantemente combatida por dispositivos burocráticos reais e religiosos através da urbanidade. Ela permitiu estabelecer o exercício dos poderes político-jurídicos da igreja e da administração real sobre as povoações das paróquias fundadas ao longo dos caminhos dos sertões que ligavam assentamentos urbanos como o Arraial do Tijuco e a Vila do Recife.

A urbanidade como qualidade do urbano é uma palavra de significado impreciso, geralmente, associado a expressão “civilidade”. Muitos estudiosos tentaram definir a urbanidade, mas por ela englobar tudo aquilo que faz sentido em cidades, sua compreensão se torna ainda um desafio. Alguns estudiosos como Frederico Holanda (1998) caracteriza fisicamente e comportamentalmente a urbanidade. ⁱ O entendimento de Holanda amplia o conceito de urbanidade ao tornar simultâneas as dimensões do espaço físico e dos comportamentos humanos, mas trouxe também novas imprecisões. Essa constatação tornou-se centro de um debate a partir de setembro de 2009, quando um grupo de pesquisadores ⁱⁱ se engajou em uma discussão iniciada pelo arquiteto Douglas Aguiar (2010).

Essa discussão revelou a abrangência, a riqueza e a dificuldade para entender a palavra tanto em seu sentido clássico quanto no senso comum da linguagem. Aguiar (2010) destaca que o sentido clássico de urbanidade esteve sempre relacionado ao comportamento social nas cidades. No senso comum o autor afirma que o entendimento da palavra está enraizado nas regras de convivência em que todos estão submetidos. Por essa razão, ele propõe caminhos alternativos para construir um conceito de urbanidade, destacando sempre que esta é constituída por uma dimensão físico-espacial e outra humana. Um dos caminhos apontados pelo autor sugere uma interpretação histórica da urbanidade. Nesse sentido, ele destaca que para entendê-la é também preciso se ater a identidade e a memória das localidades para ver como a estrutura física interage com o comportamento humano na promoção da civilidade.

As formas de comportamento humano associadas à urbanidade estão expressas na obra do sociólogo Norbert Elias (1990). Ele descreve as transformações de “valores” e comportamentos europeus em fins da idade média, quando ocorreu gradativamente a passagem da *courtoisie* para *civilité*. Elias afirma que foi durante o século XVIII que as expressões da civilidade foram, enfim, consolidadas. Nesse contexto, o autor afirma que uma “parede invisível de emoções” foi construída entre as pessoas e os grupos sociais. Essa parede invisível significava o estado de quem se ver coagido diante da revisão de valores e comportamentos referentes à aparência e imitação

A aparência e a imitação são elementos cruciais para a compreensão do conceito de processo civilizador construído pelo referido autor e apropriado por muitos historiadores para interpretação de vários períodos de transformações urbanas. A historiadora Borrego (2004,

p. 35) destaca que na segunda metade do século XVII em Portugal havia “um arranjo peculiar do processo civilizatório [...] ao quadro de mudanças valorativas e comportamentais”. Segundo a autora, esse quadro de mudanças se expressou nos “ideais de bom vassalo e bom cristão” e contribuiu para legitimar a centralização absolutista, o apego aos gestos civilizados e a lógica patrimonialista portuguesa no Brasil colônia dos setecentos. Contudo, aquela condição quase que impermeável de uma parede invisível interpretada por muitos autores traz suas transitoriedades. O caráter transitório da interpretação de Elias (1993) se manifesta ao se constatar que em determinados períodos marcantes da história da cidade, como foi o século XVIII no Brasil, a urbanidade não se restringia apenas aos “valores e comportamentos da civilité”.

Os pensadores dessa época enfatizaram a beleza das construções e das cidades como destaca a historiadora Cláudia Damasceno Fonseca (2008). Segundo a autora, o pitoresco das “apreciações aparentemente contraditórias” dos viajantes e das correspondências oficiais da capitania abrangia um conceito estético que se desenvolveu a partir de meados do século XVIII:

há, portanto, diversos pontos em comum entre o olhar dos estrangeiros e a percepção das elites mineiras [...] tanto em passagens dos relatos de viagens como nas memórias, predomina uma concepção clássica do belo, ligada à regularidade, à comodidade e à conveniência dos objetos reais” (FONSECA, 2008, p. 308).

Os princípios da conveniência juntamente com a de proporção e a de utilidade que caracterizou a visão do belo, segundo Fonseca (2008, p. 307), estavam vinculados a capacidade construtiva do sítio como foi a “implantação dos edifícios em torno das praças” durante o século XVIII no Brasil. Contudo, esta capacidade se expressava não só na forma urbana, mas também na função e o no uso dos templos religiosos na propagação dos preceitos religiosos, contribuindo para instituir, grosso modo, uma ordem social e material. É possível afirmar que no Brasil colônia, havia uma urbanidade que incorporava não só valores sociais referente aos “bons costumes” expressos nas normas e condutas legais, mas fundamentalmente uma ordem territorial imposta pela “civilité”. Nesse sentido, é possível ampliar o entendimento da urbanidade como destaca Douglas Aguiar (2010) ao mostrar que ela não é só uma característica do comportamento humano das pessoas. Ele afirma que a cidade, as ruas, os edifícios são participantes ativos da urbanidade e contribuem para prover a civilidade. Assim, a urbanidade do século XVIII não estava apenas condicionada ao comportamento ou valores sociais, mas também as experiências concretas sobre o território.

As ações relacionadas ao território envolviam o artefato urbano, as normas sociais e as condutas humanas que aos poucos configuravam trechos dos sertões durante o século XVIII no Brasil. Nesse sentido, o recorte espacial se configura em torno de dois núcleos de povoamento colonial - um no litoral e o outro no interior - ligados por caminhos dos sertões. Assim, nos sertões como afirma Fridman (2009, p. 215), as freguesias eram “erigidas nos caminhos que levavam às minas” e dentre os caminhos retratados na documentação encontra-se a ligação entre o Recife e o Tijuco: o Recife, que reconfigurava seu solo urbano destruído pelo legado da guerra contra os holandeses e o Tijuco, que se projetava como arraial central dos caminhos e descaminhos do ouro no sertão. O marco temporal parte dos primeiros movimentos populacionais para região diamantina:

no século XVIII, os primeiros deslocamentos para região diamantina foram provocados pelo ouro encontrado em torno da Vila do Príncipe; quanto aos diamantes, foram descobertos somente na década de 1720 (FURTADO, 2003, p. 28).

A partir daí surgem as tentativas de controle da riqueza e do fluxo populacional por meio das ações do poder metropolitano, autoridades locais e o poder eclesiástico com seus bispados e freguesias. Essas ações duraram até os fins do século XVIII, num longo período que se aproximava da “falência da Real Extração e sua incapacidade de impedir os extravios, pouco antes de 1803” (FURTADO, 2003, p. 29). A historiadora acrescenta que

o crime de extravio [...] precisava ser combatido a qualquer preço e não era privilégio da Demarcação Diamantina, mas estendia-se a todas as regiões coloniais (FURTADO, 2008, p. 78).

Nesse contexto conflituoso, os caminhos dos sertões que ligavam o Recife e o Tijuco foram marcados por tentativas de controlar as riquezas e o fluxo populacional que marcaram as condições de territorialidade.

As condições de territorialidade exigem uma efetiva aplicação das leis ao território do governo que as promulga. No entanto, as leis coloniais, principalmente durante todo o século XVIII, não passavam de um conjunto de normas confusas que não legava uma área territorial definida para as freguesias, arraiais, vilas e cidades do Brasil colonial. O Regimento de datas (1707) ⁱⁱⁱ e outras formas de controle das terras coloniais não foram suficientes para impulsionar o ordenamento territorial.

Os “mecanismos de manutenção da ordem” impostos pela coroa portuguesa se voltavam fundamentalmente para a população na tentativa de normalizá-la conforme os “ideais de

bom vassalo e bom cristão”, como destaca Borrego (2004, p. 35). Essas qualidades, mais sociais que morais, eram requisitos fundamentais da urbanidade, que articulava a centralização do poder real e o apego aos ritos religiosos. Essa articulação se expressava também na representação de um extenso volume de códigos, leis, decretos, editos e demais disposições legais para conter o movimento acêntrico dos descaminhos e o poder disperso das freguesias.

A freguesia, segundo Morais Silva na primeira edição do seu dicionário (1789), é terminologia que designa a paróquia: “•: • - FREGUEZIA, f.f. Igreja. Parochial. §” (SILVA, 1789, p. 636). A historiadora Fânia Fridman afirma que “a freguesia, designação portuguesa de paróquia é um território submetido à jurisdição espiritual de um cura que também exerce a administração civil” (FRIDMAN, 2009, p. 207).

O historiador Ronaldo Vainfas (2000) destaca ainda que a paróquia

é a célula básica da Igreja, assentada na atividade dos párocos em contato com suas ovelhas, mas que exigia o dispêndio da construção e manutenção das igrejas matrizes e do pagamento de uma espécie de salário aos sacerdotes, a cômputo, de modo a torná-los independentes dos fiéis. Até o final do século XVII, não chegavam a 150 as paróquias no Brasil e, ainda em 1820, mal excediam 600, o que significava, na prática, que um pároco devia atender, em média, a mais de seis mil almas espalhas por extensões enormes ou inacessíveis (VAINFAS, 2000, p. 294).

Essas “extensões enormes ou inacessíveis” - sem fronteiras definidas - caracterizaram a configuração das paróquias no Brasil do século XVIII que eram formadas em geral por uma igreja matriz e seus arredores próximos ou longínquos. A freguesia formava os arraiais, as vilas e cidades do Brasil colonial e foi a primeira forma de controle exercida pelas autoridades como destaca a historiadora Cláudia Damasceno Fonseca (1996):

a primeira forma de controle foi exercida pela Igreja (então profundamente ligada ao Estado absolutista), através da criação de freguesias em algumas comunidades mineiras - chamadas *arraiais* - que já eram bastantes povoadas [...] mineradores, fazendeiros, agricultores ou comerciantes e criaram muitos arraiais (aldeias) (FONSECA, 1996, pp. 16-17).

O arraial era uma aldeia com uma povoação pequena que dependia da vila ou da cidade, pois não tinha jurisdição própria como destaca Morais Silva (1789): “ALDEA, f.f. povoação pequena, de poucos vizinhos, que não tem jurisdição própria, mas depende da Villa, ou cidade visinha. §” (SILVA, 1789, p. 54).

A vila era uma povoação de maior graduação quando comparada ao arraial ou aldeia e de menor grau em relação à cidade como destaca o mesmo autor: “VILLA f.f. povoação de

menor graduação que a Cidade, e superior a aldeia, tem juiz, camara, e pellourinho. §” (SILVA, 1789, p. 526)

A historiadora Cláudia Damasceno Fonseca (2006) diz que:

[...] quando uma povoação era erigida vila, a coroa - detentora de todas as terras da América portuguesa – doava à Câmara recém-criada um terreno para a constituição do seu patrimônio (FONSECA, 2006, p. 36).

A cidade era uma povoação de graduação superior às vilas como adverte Morais Silva (1789): “CIDADE, f.f. povoação de graduação superior às Villas. §” (SILVA, 1789, pp. 271-272)

Não havia, entretanto, uma diferença rígida entre esses títulos urbanos, mas, sim, o que a historiadora Júnia Furtado (2009) classificou como hierarquia em seu estudo recente sobre o cartógrafo e memorialista português José Joaquim da Rocha. Esse estudioso esteve em Minas Gerais setecentista e confeccionou imagens cartográficas representativas sobre os povoamentos coloniais:

[...] os núcleos urbanos são representados a partir do uso de símbolos mais ou menos complexos, o que espelha a própria hierarquização dos núcleos de povoamento no interior do império português. Isso ocorre, segundo Cláudia Damasceno Fonseca, em paralelismo com a hierarquização da própria estrutura social, pois o enobrecimento das localidades se desenvolvia no interior de um sistema de concessão de títulos, patentes e privilégios, típicos de Antigo Regime [...] as cidades, as vilas, as fazendas, os registros, as guardas, as estradas [...] estão ali dispostas e integradas ao mundo civilizado, que nas Minas, os portugueses construíram a partir das estradas que cruzam o território, interligando-o [...] De acordo com essa concepção hierárquica [...] as paróquias, por um quadrado que envolve um círculo vermelho encimado por uma cruz; as vilas, por uma pequena igreja de torre lateral; e as cidades por uma igreja um pouco maior com torre central [...] até os sertões incultos [...] são hierarquizados ao olhos do cartógrafo (FURTADO, 2009, pp. 155-187).

Essa hierarquia apontada pela autora refletia a dependência político-jurídica entre os arraiais, as vilas e as cidades do século XVIII, o que contribuía para a indefinição física da freguesia. Contudo, essa indefinição não enfraquecia seu objetivo normatizador – exercer uma vigilância sobre o cotidiano de seus fregueses. A paróquia ou freguesia guardava a exigência legal mínima da vida cotidiana no Brasil colonial por meio dos livros de registros de óbito, de casamento e de batismo. Ela era, então, o principal registro da vida e da morte na colônia, sendo a forma mais expressiva da urbanidade – palavra utilizada na época que traduzia o desejo de normatização da colônia: atingir as populações por meio do controle territorial.

Na segunda metade do século XVIII houve a tentativa do reforço dos vínculos coloniais por

meio do Regimento diamantino de 1771 que criou uma administração própria da Coroa e instalou o Monopólio da Real Extração no Distrito Diamantino em 1772. Furtado (2008, p. 56) destaca que com a instalação da Real extração “procurava-se não só estabelecer um rígido controle sobre a produção, como também sobre o povoamento local [...]”. Contudo, a autora ao investigar o processo de construção da memória, da vida cotidiana da Demarcação e o real alcance do regimento de 1771 destaca que,

o Regimento [...] pouco trouxe de novo. A maioria de seus parágrafos já estava em vigor, sendo que muitos deles se aplicavam também a regiões exclusivamente auríferas [...] ao longo de toda exploração dos diamantes incontáveis ordens, bandos e leis foram emitidos na tentativa de impedir os descaminhos e aperfeiçoar o aparelho administrativo, judicial e policial. Este aparato jurídico, quase sempre caótico, constantemente reafirmava leis anteriores, que eram cumpridas com muita dificuldade [...] o regimento serviu mais para organizar um incontável número de ordens e bandos que já vigoravam nas terras diamantinas e também no resto da capitania, onde se tentava controlar uma população crescente e muitas vezes marginal (FURTADO, 2008, pp. 66-77).

Os constantes embates entre as autoridades locais, o poder metropolitano e a Igreja refletiam o parco alcance das leis coloniais como acrescenta Júnia Furtado (2008):

as tensões que se acumulavam entre os segmentos sociais eram resultados do exercício da dominação e da dificuldade de reger o espaço dos homens [...] como em qualquer arraial colonial (FURTADO, 2008, p. 51).

As inúmeras tentativas de controle e de intervenção das autoridades para tentar mediar diversos atritos se expressaram na constituição do território colonial com todo seu aparato construtivo e normativo. Essa constituição se configurava por meio da abertura de caminhos e da fixação de freguesias ao longo do sertão, ligando o Recife e o Tijuco.

Os caminhos dos sertões: a Vila do Recife e o Arraial do Tijuco

Os caminhos do sertão marcaram não apenas um movimento de gente impulsionada pela riqueza da região das Minas Gerais, mas, sobretudo, a injeção da urbanidade sobre a população que se fixava ao longo dos percursos terrestres. O assentamento das freguesias ao longo das rotas terrestres percorridas pelos viandantes garantia a vigilância não só sobre a gente circulante como também dos novos fregueses que fixavam suas choupanas. A historiadora Damasceno Fonseca (2004) destaca que esse povo

acompanhado por seus escravos e, por vezes, suas famílias, eles se estabeleceram como mineradores, fazendeiros, agricultores ou comerciantes e criaram muitos arraiais (aldeias). Assim, em poucos anos foi a primeira verdadeira rede urbana no Brasil [...] É por meio da instalação de freguesias que o Rei de Portugal poderia ter uma primeira forma de controle sobre os assentamentos (FONSECA, 2004, p. 47-64).

As estratégias de ocupação territorial pelo poder metropolitano e pela igreja tentavam combater o vai-vem das “freguesias móveis” como destaca Antonil (1976). O autor adjetiva a formação das freguesias nos caminhos do sertão ao apontar que essas paróquias se faziam e se desfaziam, conforme o movimento dos aventureiros e comerciantes andejes. O povoamento estratégico imposto pelos poderes locais era reforçado pelas fixações das roças e fazendas nos caminhos que abasteciam de gêneros de primeira necessidade os exaustos viajantes. Esses elementos urbanos funcionavam também como instrumentos de controle do poder real em determinados trechos próximos às minas. Os trechos das minas funcionavam como uma espécie de

monopólio particular de um contratante, ou consórcio de arrematantes, que por concessão privilegiada compravam da coroa o direito de extração do diamante em todo o território demarcado (FURTADO, 2008, p. 26).

O mesmo impulso de explorar as riquezas circulantes nos caminhos moveu também os interesses dos religiosos. Muitos religiosos regulares ^{iv} do Nordeste e de outras regiões apostaram nas longas caminhadas pelo sertão com objetivo de erguer edifícios, de aumentar as riquezas e de propagar sobre seus “fregueses” os princípios católicos por meio da administração do chão paroquial. O caráter territorial dessa urbanidade definia os domínios clericais em torno das longas viagens em direção a diversas freguesias que se formavam nos sertões.

Durante esta época as vias de penetração se restringiam ao Sertão de Pernambuco e a região de São Vicente no caminho de Piratininga. O restante era “mata grossa e enredada, que vedava passagem” (ABREU, 1988, p. 38). Essas vias de penetração e o Rio São Francisco integraram a região das Minas Gerais aos aldeamentos, às vilas e aos locais litorâneos da Bahia, de São Paulo e ao Recife.

O historiador Pires (1979) aponta as três primeiras vias de penetração em direção a região das minas: Piratininga em São Paulo, Bahia e Pernambuco. Antonil (1976) afirma que os paulistas levaram cerca de dois meses para ir da região de São Paulo até a de Minas Gerais dos Cataguases. Era um longo roteiro destacado entre os anos de 1701-1703, onde, no fim dessa rota, eram comercializados porcos domésticos, galinhas e frangos que eram vendidos a altos preços para esses aventureiros paulistas. Um itinerário que ligava parte do litoral a região de Minas Gerais, era o caminho denominado de “Caminho Velho do Rio de Janeiro”, descrito por Antonil. O outro caminho era chamado de “Caminho Novo do Rio de Janeiro” que foi aberto por Garcia Rodrigues Pais para facilitar o fluxo dos serviços da mineração.

No lado da Capitania de Pernambuco, as autoridades locais promoveram a povoação nas regiões interioranas logo na primeira metade do século XVI com o primeiro donatário da Capitania de Pernambuco, Duarte Coelho. Na segunda metade do mesmo século procediam da Bahia as primeiras “entradas” de gente na região das minas como destaca o historiador Costa Filho (1963). No século XVIII o conceito de entrada constituía, segundo Morais Silva, “o acto de entrar por alguma cidade” e completa que este ato de entrar estava estreitamente ligado ao “direito imposto sobre a coisa importada, ou trazida para o Reino” (SILVA, 1789, p. 511).

A entrada que partia da Capitania da Bahia era conhecida por “Caminho da Bahia” que partia da “cidade da Bahia” em direção a Cachoeira até chegar à região mineira.^v Segundo Antonil, o caminho da “cidade da Bahia” para as Minas era melhor que o do Rio de Janeiro e o de São Paulo. Era menos dificultoso, mais aberto para passagem das boiadas, mais abundante para o sustento dos passageiros, pois seguia pelo Rio São Francisco, além da estrada ser mais fácil para cavalgar e transportar cargas.

Enquanto a penetração pelo sertão baiano em direção ao norte mineiro se efetivara durante a segunda metade dos quinhentos, as entradas pelo sertão pernambucano se deram mais efetivamente pelos anos de 1630. A idéia da riqueza pelo sertão adentro repartiu o espaço entre Igarçu e sua foz como destaca Capistrano (1988). Entretanto, segundo o autor, a guerra contra os holandeses no Recife interrompeu o povoamento. O autor ainda defende que na “segunda metade do século XVIII não se penetrava no Recife além de Bezerros” (ABREU, 1988, p. 39).

O historiador Antônio Gonsalves de Mello desconstruiu a tese de Capistrano ao mostrar que a guerra contra os holandeses não sustou a penetração do sertão pernambucano e muito menos que a penetração se limitou até Bezerros na segunda metade dos setecentos. Gonsalves de Mello afirma - com base na documentação do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa - que “desde 1639 e, sobretudo, depois de 1645, há referências a contactos com índios rodela procedentes da região de Cabrobó, o sertão de rodela” (MELLO, 1966, p. 8) nas terras do médio São Francisco e chegando até o extremo limite, a sudoeste, da Capitania de Pernambuco, precisamente, no sertão de Carinhanha.

O historiador Simeão Pires (1979, p. 183) afirma que “durante o século XVII coube a Pernambuco a penetração por todo lado esquerdo do Rio São Francisco: da foz às

nascentes”. A penetração podia se efetivar a partir do povoado do Recife, atravessando o Rio Capibaribe acima e atingindo os sertões. Essa região era de extremo curso de gente e de mercadoria, canal de contato com a região do norte mineiro, onde estavam situados vários arraiais como o Tijuco. Grandes somas dessas riquezas foram também parar nas ornamentações e reconstruções de igrejas na Vila do Recife na primeira década do século XVIII.

As entradas dos caminhos do sertão acima abordados eram arrematadas em hasta pública por um contratante. Esses empenhos se faziam presentes do lado mineiro dos caminhos de terra, onde a Coroa portuguesa leiloava as entradas, incluindo a de Pernambuco, por intermédio da Fazenda Real. Esses trechos ficavam a disposição para quem quisesse arrematar em forma de contrato como mostra o código com um registro de Provisão Régia do Arquivo Histórico Ultramarino datado de 16 de novembro de 1728:

Para o Governador das Minas/ Dom João etc. Faço saber a vós Dom Lourenço Almeida Governador e Capitam Gene-/ral da Capitania das Minas que se vio o que me representastes em carta de 20 de mayo des-/te presente anno em como os contractos dos direitos das entradas dos Caminhos/ do Sertão da Bahia e Pernambuco, como tão bem do Caminho novo do Rio de Janeiro e o Caminho/ que vay para São Paulo se findão no ultimo de septembro do anno que vem de 1727 e co-/mo he estillo rematassem se estes contractos muitos mezes antes é, quazi/ hum anno antes de principiarem para que os contratadores que os rematão possão/ buscar pessoas de sua satisfação para coassem nos registros os direitos que lhes pertenc-/cerem púnheis na Real Notificação que he precizão estes contractos, se rematem/ heo (em o= no) 1º do mês de março do anno que vem, e assim devia eu manda llos rema-/tar no meu Conselho Ultramarino, a tempo que chegue notificação da sua Rematação a essa/ Minas (AHU - CÓDICE, 241, p. 17).

O recolhimento das rendas para a Fazenda Real era anual e auferia o suficiente para os cofres da Coroa, como pode ser constatado no parágrafo 23 do relatório de Manoel Soares de Sequeira em 22 de setembro de 1735:

[...] 23 O que daqui nasceo foy que os que trazião gados e cavallos/ tomando para traz, e avisado desta novidade Mathias Barbosa/ da Silva que he o contratador dos caminhos, que paga a Vossa Magestade cada/ anno 28 \$ 30 4 oitavas[...] (AHU – CÓDICE, 2092, p. 04).

Este controle exercido pela coroa nas entradas dos caminhos - principalmente durante as primeiras décadas dos setecentos - se expressou pela razão da descoberta de diamantes, de esmeraldas e de outras pedras nessa região do norte mineiro. Nessa região, principalmente na Comarca do Serro Frio, onde estava localizado o Arraial do Tijuco, havia a exploração das esmeraldas na década de 1732:

Para o Ouvidor Geral da Com-/marca do Serro do Frio/ Dom João etc. Faço saber a vos Antonio Ferreira do Valle de Me-/llo Ouvidor Geral da Commarca do Serro do Frio que se vio a vossa carta/ de

3 de julho do anno passado a respeito do descobrimento das esmeraldas que/ fez o Mestre de Campo Francisco de Mello Coutinho de que vos trouxe as mos-/tras que me enviastes, ao qual tendes persuadido para que entre outra vez/ a buscar as mesmas pedras mais no centro da terra, donde se poderão achar/ melhores, e juntamente outras pedras preciosas, e ouro, como prometera os/ roteiros dos sertanejos antigos. Me pareceo dizer vos que pela vossa conta/ se conhece o estado em que se acha o descobrimento das ditas esmeraldas; e assim/ sou servido me deis conta do que rezultar da segunda entrada que refferiz/ esta para fazer o dito descobridor. El Rey nosso Senhor o mandou pe-/llos dditos Manoel Fernandez Varges, Alexandre Metello de Souza e Menistros/ Conselheiros do seu Concelho Ultramarino, e se passou por duas vias. Bernar-/do Felix da Sylva a fez em Lisboa a cinco de janeiro de 1732 (CÓDICE, 24, p. 137).

O documento deixa claro também que o descobrimento se fez baseado nos roteiros antigos dos sertanejos já descritos acima. Júnia Furtado (2008) destaca que na época dos contratos precisamente em 1745, o poder metropolitano na tentativa de controlar o fluxo da população que se dirigia para a demarcação diamantina estabeleceu o fechamento do distrito e a

“[...] a entrada passou a ser feita apenas nos registros então determinados (Caeté-Mirim, Rabello, Palheiro, Pé-do-Morro, Inhacida e Paraúna), onde eram passados bilhetes e também cobrados os direitos de entradas sobre o comércio dos diversos gêneros, inclusive escravos” (FURTADO, 2008, p. 26).

A cana de açúcar também se fazia presente em muitas fazendas do sertão de Minas. O viajante francês Auguste de Saint-Hilaire, que viajou pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais destaca a Fazenda do Sr. Verciani localizada próxima aos arredores do Tijuco, onde havia um engenho de açúcar:

o Sr. Verciani retirava anualmente de cinco a oito mil cruzados de sua propriedade; esse rendimento, porém, lhe era unicamente fornecido pelo gado e pelo engenho de açúcar [...] o capitão Verciani ofereceu-me chá [...] parece que esse uso é corrente entre a gente de tratamento de Tijuco e arredores (SAINT-HILAIRE, 2000, p. 324).

A partir das primeiras décadas do século XVIII, grupos de gente vindo de várias partes do Brasil colonial experimentavam contatos, trocando mercadorias, empurrando gado, negociando pedras, dinheiro e açúcar. A região do norte mineiro era considerada nos setecentos o “coração das Minas, aonde estas são mais povoadas” (AHU – CÓDICE, 2092) Como expressa o relatório de Manuel Soares Sequeira para a Coroa Portuguesa que trata do estado das Minas e a arrecadação do quinto em 22 de setembro de 1735. O pulsar dessa região de riquezas desenvolveu os currais de gado ao longo do São Francisco.

As regiões da Bahia e Pernambuco, por meio dos currais de gados do Rio São Francisco e seus afluentes, tiveram papel relevante na povoação do Norte de Minas, assim como no contato com a exploração do ouro, diamante e esmeralda da região. Todo o lado direito do Rio São Francisco pertencia à Província da Bahia e o lado esquerdo à Província de

Pernambuco. Segundo Antonil (1976), por volta de 1701, no lado direito do São Francisco existiam mais de 500 currais de gado. No lado esquerdo, pertencente à província de Pernambuco, os números “hão de passar de oitocentos” (ANTONIL, 1976, p. 200). O comércio reinava com diversas mercadorias principalmente carne, couro, solas, rolos de tabacos encourados e açúcar, que se cruzavam no circuito do couro entre o nordeste e o interior mineiro.

O ouro e as pedras preciosas foram meios imprescindíveis para a fundação de paróquias para formar vilas e arraiais, mas não bastavam essas riquezas para assegurar a existência ou constituição de freguesias. Isto porque a maioria das pessoas, principalmente, as que comercializavam as pedras não se fixavam na região por muito tempo, daí a expressão de “freguesias móveis” dito por Antonil. O território da freguesia durante o século XVIII vivia segundo dois movimentos: o de controle territorial exercido por essas autoridades e o de abertura dos caminhos que proporcionaram a propagação das riquezas. Assim, fundar arraiais, vilas e cidades não se centravam apenas nas riquezas presentes nas localidades, mas na *garantia de urbanidade sobre o território*.

O controle sobre os caminhos era dificultoso e, muitas vezes, de difícil acesso para cavalos. Nesse sentido, sem querer conceituar os caminhos fora de seu contexto histórico, a documentação distingue duas características dos caminhos, conforme o grau de dificuldade: o das *estradas de terra* e o caminho *fora delas, nos Matos*. O relatório de Manoel Soares de Sequeira sobre o estado das minas datado de 22 de setembro de 1735, informa a Coroa, no parágrafo 39, a distinção ao longo dos percursos:

[...] 39 E se os negociantes meterem gêneros por/ alto, he certo que se faz fraude então respondo que isso/ he muito dificultoso porque a fazenda seca vay em cavalos/ para as Minas, (...) tal que/ ainda pela estrada em muitas partes se passa com algúa/ deficuldade, e fora da estrada, não há pelos matos/ caminho de cavalos. Há mercadores da fazen-/da Seca raras vezes a acompanhão, entregão sim a/ Fazenda aos carregadores, que lhes alugão cavallos, corren-/do os mesmos alugadores o risco á tal fazenda (AHU – CÓDICE, 2092, p. 25).

As *estradas de terra* em direção ao sertão, ligando arraiais mineiros e vilas do litoral eram parcialmente percorridas por cavalos, pois elas eram precariamente mantidas pelos roceiros e fazendeiros da região. Comerciantes da Fazenda Seca, mal completavam o caminho de destino, entregavam suas mercadorias aos carregadores que terminavam a tarefa, correndo os mesmos riscos ao longo do trajeto. Contudo, havia também os caminhos *fora das estradas*, nos matos, onde os riscos eram maiores, principalmente, para os cavalos. É provável que esse tipo de caminho fosse preferencialmente trafegado por meio de mulas e

jumentos, tão retratados na iconografia das Minas Gerais e dos Sertões de Pernambuco. Esses dois tipos de caminho também são destacados por Furtado (2003) para se atingir a Comarca do Serro Frio:

por dois caminhos que corriam paralelos à chamada Serra Grande, atual Serra do Espinhaço. O primeiro, na vertente leste da Serra, era conhecido como 'Mato Dentro' e, tendo como ponto de partida a Comarca de Sabará, passava por Conceição do Mato Dentro. O segundo, 'o do Campo', corria na vertente Oeste e era mais utilizado pelos viajantes que partiam de Vila Rica, na Comarca de Ouro Preto (FURTADO, 2003, p. 29).

O viajante escocês George Gardner (1836-1841) conheceu as estradas do interior do Brasil e descreveu-as em suas memórias, destacando as principais ligações dos Sertões de Pernambuco e da Bahia com o norte das Minas Gerais. Ele cita o caminho fora das estradas principais ao longo da Serra Geral, onde a vegetação se mostrava com mais intensidade: "Preferi rota menos freqüentada e, por conseguinte, mais difícil [...] sempre preferi as regiões elevadas, por causa da maior diversidade de vegetação que nelas se encontra" (GARDNER, 1975, p. 173).

A dificuldade dos caminhos não inibia a circulação de gente e mercadoria atraídas pela exploração das pedras, sem contar que a maior parte do negócio do Reino estava calcada na exploração das minas. As rendas do comércio de escravos, os tributos cobrados sobre o consumo como aponta o parágrafo 55 do código 2092 que se refere ao "estado das minas e arrecadação do quinto real", elaborado por Manoel Soares de Sequeira em 22 de setembro de 1735:

[...] 55 he necessário o meyo pelo que respeyta ao Rey-/no porque a mayor parte do negócio do Reyno, e suas conquistas,/ depende hoje das minas. O augmento do preço dos negros/ em benefício do comercio, o consumo das fazendas, que se gastão/ no Brazil, que tem augmentado tanto o rendimento das alfan-/degas lá, e cá com o cômodo de tantos particulares, tudo so/ acaba, acabadas as minas. E pêla capitação há de acabar se tudo, como mostrão tantas ruínas, ponderadas neste discurso/ e nos mais, que tanto feyto sobre esta matéria. Logo/ se pelo meyo que proponho, se conservão as minas, e as conve-/niencias que dellas procedem, o meyo não só húnico, senão necessário, pelo que respeyta a Vossa Magestade, ás minas, e ao Reyno (AHU – CÓDICE, 2092, p. 43).

Aliado a exploração do ouro estava sancionada também a expansão portuguesa além da linha de Tordesilha, fixada no Tratado de Madri em 1750. Além dessas mudanças, acontecia uma crescente transformação de importância política e econômica com deslocamento do eixo Nordeste para o Sudeste com a transferência da sede da autoridade colonial da Bahia para o Rio de Janeiro em 1763 (BICALHO, 2003).

A mudança do eixo, porém, não provocou o isolamento do nordeste como centro econômico

da cultura canavieira, pois desde muito cedo os contatos, principalmente com a região das Minas Gerais, já haviam se concretizado. Contudo, os fatores externos tiveram mais conseqüências para os transtornos da economia açucareira no nordeste do que a corrida do ouro nos caminhos dos sertões. Desde a expulsão holandesa (1654) até a queda da produção nas colônias francesas da América e o novo mercado consumidor nas áreas mineradoras da colônia na segunda metade do século XVIII, a agricultura canavieira no Brasil sofreu várias oscilações, perpassando por crises e crescimento econômico.

Na capitania de Pernambuco, onde estava a maior concentração de engenhos, a área canavieira na segunda metade do século XVIII já penetrava bastante para o interior em freguesias como Tracunhaém, Vitória de Santo Antão e São Lourenço da Mata, expandindo-se para as pequenas engenhocas^{vi} do sertão. Durante essa época, a economia açucareira abasteceu o norte de Minas que se tornou um dos maiores mercados consumidores do produto. A expansão do mercado interno do açúcar em terras do Brasil colonial estimulou também a pecuária, indispensável para os engenhos movidos a boi que eram a maioria em Pernambuco e boa parte do nordeste. Concomitante à expansão da pecuária para o agreste, com o abastecimento dos centros urbanos que surgiam, trechos da região da Mata e do Litoral eram interligados com o sertão mineiro.

Os “caminhos de Pernambuco” citados na documentação histórica de Minas Gerais durante o século XVIII, provavelmente se refere aos roteiros de viagem destacados pelo historiador Gonsalves de Mello (1966). O primeiro roteiro que ligava o povoado do Recife ao Rio São Francisco era denominado de “Caminho do Capibaribe”. Esse trajeto ia até as nascentes do mesmo rio, e, cortando o território paraibano, atingia a ribeira do Rio Pajeú (atuais municípios pernambucanos de Itapetim e São José do Egito). Ao atingir a ribeira do referido rio se seguia até o Brejo do Gama, de onde cruzava em direção a Cabrobó, à margem do São Francisco. Ao longo desse caminho se destacavam fazendas e suas pequenas paróquias, roças e engenhos que serviam de paradas para os aventureiros. José Antônio Gonsalves de Mello descreve todos os assentamentos desse caminho referente ao ano de 1738.^{vii}

Durante esse período, os engenhos de Pernambuco mantiveram contato com o comércio do Rio S. Francisco em direção ao norte mineiro por meio desse longo “Caminho do Capibaribe”. Esse caminho totalizava 307 léguas, chegando ao extremo da Comarca do São Francisco, que na época pertencia a Capitania de Pernambuco. Ao chegar a Barra do Rio Carunhanha ou Carinhanha, divisa da Capitania de Minas Gerais, encontrava vários arraiais

e roças mineiras. É provável que para alcançar o Arraial do Tijuco fosse necessário partir da Barra do Carinhanha, seguindo a margem leste do Rio São Francisco. O viajante escocês George Gardner descreve os caminhos do Sertão de Pernambuco e da Bahia com destino ao Distrito do Diamante:

[...] para se chegar à cidade de Diamantina, capital do Distrito do Diamante, que eu tencionava visitar, era-me necessário fazer longa jornada através desta região semi-deserta. A estrada mais freqüentada é a que corre na direção do sul ao longo da margem leste do Rio S. Francisco. (MELLO, 1975, p. 191).

Senão pelo rio, o mesmo viajante aponta ainda haver uma ramificação em direção “ao norte do Rio das Velhas, que nasce no distrito do ouro” onde se situava o Arraial do Tijuco. Gardner descreveu parte do caminho de Pernambuco por meio de um longo roteiro, que segundo ele passava pelo:

[...] Rio Carinhanha, linha divisória entre a Província de Pernambuco, em cujo canto de sudeste vínhamos passando desde alguns dias, e a Província de Minas, onde afinal penetramos atravessando este rio [...]. (MELLO, 1975, p. 182).

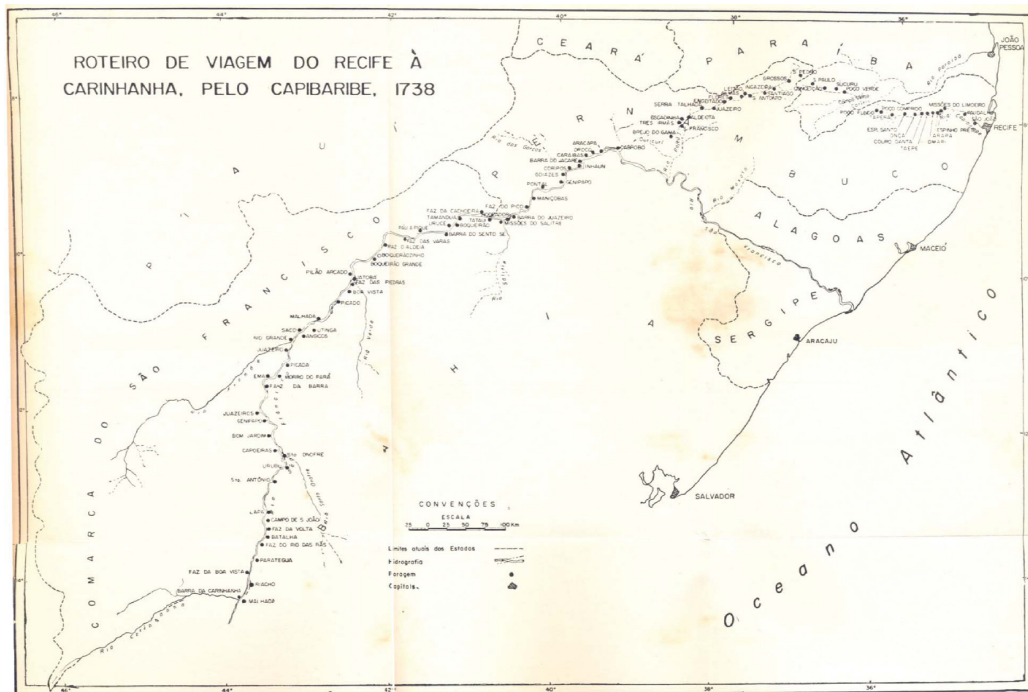


Figura 1 - Roteiro 1
Fonte: Mello, 1966.

O outro roteiro de Pernambuco era o “Caminho do Ipojuca” que acompanhava o vale do rio do mesmo nome e alcançava o caminho do Rio Moxotó, atingindo o Rio São Francisco na

O terceiro Caminho era o que comunicava a “Praça de Olinda com os sertões do São Francisco” – beirava o Ipojuca e, pelo Moxotó, atingia o São Francisco. Aqui se repete o mesmo traçado do “Caminho do Ipojuca” como adverte Gonsalves de Mello.

O historiador Antônio Gonsalves de Mello aponta que o “Caminho do Ipojuca” ou da “Praça de Olinda” também levava para regiões de extração mais distantes (Rio Grande, parte do Maranhão e Tocantins). O conflito desses caminhos marcados por minas de pedras preciosas nos aluviões dos rios, sempre esbarrava na jurisdição de alguma Comarca. A historiadora Laura de Mello e Souza aponta a indefinição jurídica das freguesias ao destacar que “numa colônia cujas fronteiras ainda eram móveis e provisórias, cujos limites só seriam traçados em 1777” (SOUZA, 2004, p. 117), os caminhos dos sertões ou “a expansão e as frentes de povoamento eram extremamente importantes”, destaca. Os caminhos do sertão constituíam a materialização do caráter territorial da urbanidade que se expressava pela importância da circulação das riquezas e pela criação dos assentamentos paroquiais.

Conclusão

Os caminhos dos sertões resultaram das ações das autoridades locais, do poder metropolitano e da Igreja sobre o território impreciso das freguesias que se formavam. A fixação das freguesias ao longo dos caminhos era uma estratégia de controle territorial para conter as populações itinerantes. A urbanidade se fez atuante nas práticas religiosas dos “esmolamentos” e definiam por lei o território a ser peregrinado – dioceses e prelazias de conventos. Essa mesma urbanidade também expressava o exercício da administração real das câmaras e da interferência dos governadores das capitânicas sobre as povoações menores. A freguesia tornava-se, portanto, o modelo político-jurídico essencial de normatização das povoações, além de ser marcada por elementos pontuais da ordem urbana (como as igrejas) e das ordenações régias ou clericais, que assinalaram a criação de outros assentamentos.

ⁱ Grosso modo, Frederico de Holanda caracteriza a urbanidade fisicamente e comportamentalmente. A física se caracteriza por: minimizar espaços abertos em prol de ocupados; menores unidades de espaço aberto (ruas, praças); maior número de portas, abrindo para lugares públicos (jamais paredes cegas); minimizar espaços segregados, guetizados (becos sem saídas, condomínios fechados, e efeitos panópticos. A comportamental está relacionada a qualidade do cortês, do afável; à negociação continuada entre interesses (classes sociais ou etnias); ao contexto citadino.

ⁱⁱ Douglas Aguiar, Rômulo Krafta, Paulo Rheingantz, Julio Vargas, Vinícius Netto, Lucas Figueiredo e Renato Saboya. Debate disponível em <http://urbanismo.arq.br/metropolis/2010/03/06/urbanidade-e-debate/>.

-
- iii O regimento de datas foi uma das primeiras medidas metropolitanas para controlar a atividade mineradora que consistia na repartição do território de acordo com as normas oficiais.
- iv Ordens regulares são formadas por religiosos que se dedicam aos claustros nos conventos e mosteiros – frades, monges e etc.
- v De Cachoeira – Aldeia de Santo Antônio – de João Amaro Tranqueira, partindo para dois caminhos: a) pela direita ia-se aos currais do Figueira (nascente do Rio das Rãs). Dos Currais do Figueira segue-se para o Curral Antônio Vieira Lima e depois para o Arraial de Matias Cardoso. Na direção do rio acima se chegava a Barra do Rio das Velhas; b) pela esquerda no Rio das Velhas, rio acima, chegava-se ao Arraial do Borba.
- vi As engenhocas se dedicavam à fabricação de aguardente, enquanto os engenhos denominados de reais se destinavam à fabricação do açúcar e não à fabricação de rapadura ou mel que era a matéria-prima para fabricar a aguardente, bebida muito difundida no sertão de Pernambuco e norte mineiro.
- vii O referido percurso começava depois de seis léguas da cidade do Recife em direção ao engenho de São João. Andando mais três léguas chegava-se ao engenho de Pau Dalho e com mais quatro ao engenho da Apuha. O caminho seguia entre currais, campos, espinhaços e fazendas com mais 103 léguas, passando por mição de limoeiro, espinho preto, Arara, Tamaripica, Omari Theepe, Couro danta, Onsa, Engeitado, Fazenda do Espiritu Çanto (Espírito Santo), Tapera, Poço Comprido, Poço Fundo, Corral (curral) Novo do Quariri, Campo do Velho, Poço Verde, Ema, Sucuru, Conseqião, São Paulo, São Pedro Fazenda do Pajahu, Groços, Ingazeira, Santiago, Santo Antônio, Leitão, Santa Roza, Almas, Estreyto, Flores, Engeitado, Cajazeiras, Juazeiro, Serra Talhada, Aldiota, Escadinhas, Três Irmans, São Francisco, Brejo do Gama, Arucuri até a Matriz do Cabrado. Esse trecho atravessava o caminho navegável do Rio Capibaribe e alguns pontos importantes da economia açucareira da Capitania de Pernambuco. O caminho ainda prosseguia com mais 115 léguas até as regiões do Tucutu, Arapaca, Araco, Caraybas, Barra Jaquare, Inhu, Curipos, Goyazes, Ginipapo, Pontal, Maniçobas até chegar a Fazenda do Pico. Seguia pelas regiões das Pedras, Barra do Juazeiro, Rododoiro, Micão do Salitre, Al Thahi até a Fazenda da Caxoeira. O percurso prosseguia em direção a Tamanduá, Boqueirão, Oruce, Barra de Santo Sê ao Santo Sê, Continuando por Lagoa, Pao a Pique até a Fazenda Daldeya. Depois por Boqueirãozinho, Boqueirão grande, Rio Verde do Pilão Arcado, Sobrado, Jatuba até a Fazenda das Pedras. O roteiro seguia pelos Sertões da Boa Vista, Rumo, Picada, Suaciqua, Malhada, Otinga, Saco, Angicos, Genipapo até o Rio Grande. O caminho prosseguia com mais um trecho de 72 léguas na direção do Rio grande para cima em direção a Juazeiro, Inbuzeiro, Picada, Morro do Para, Ema, até a Fazenda da Barra. Depois seguia por Santa Clara, Juazeiro, Ginipapo, Murrinhos, Bom Gardim, Vargas, Capoeiras, Santo Inofre, Orubu, Santo Antônio, Lapa, Campos de São João, passando pelas Fazendas da Volta, da Batalha e do Rio Darras. Seguia pela região da Parategua, Fazenda da Boa Vista, Cana Braba, Riacho e Malhada, até a Caruranha.
- viii Ao longo de seu trajeto – o caminho que se segue por Pojugua e passa pello Arubá. Em seguida passa por Santo Antão, Catinga Vermelha, Cachoeira, Jacaré, Tacoara, Salgado até a Fazenda do Tocayte. Em seguida passa pelo Corralinho, Riacho dos Macaquos, Pedra do Pochinana, Cabo do Campo do Boyque, Serrinha, Macaquos, Pohu, Priape, Varas, Espiritu Çanto, Tayras, Tacaratu, Boa Vista do Rio São Francisco, Tacutiara, Caruata até a Fazenda da Barra. Seguia-se por Gentina, Cana Braba até as Fazendas do Achara, Brandois e Ybo, chegando, por fim, a Matriz do Cabrobo, totalizando 126 léguas. O caminho continuava por Tucutu para as regiões de Aracapa, do Araco, Caraybas, Barrado Jaquare, Inhu, Curipos, Goyazes, Ginipapo, Pontal, Maniçobas, Pico, Pedras, Barca do Juazeiro. Seguia outro trecho mais aprazível com muitas fazendas próximas uma das outras como as Fazendas do Sobrado Cachoeira, de Domingos Afonço, de Uruçe. Depois se seguia para a região de Pao a Pique, passando pelo Sobrado de Maria Raimoa, Pilão Arcado, Fazenda das Pedras, Testa Branca, Porto Alegre e Barra do Rio Grande. Outra parte do trecho seguia por Tacutiara, Campo Grande, Pichaim, Bom Gradim. O último curso seguia pela Fazenda Serra Branca, Oribu, Rio Corrente, Fazenda da Palma, Barreiras até a Barra da Carunhanha, num total de 181 léguas.

Bibliografia

ABREU, J. Capistrano de Abreu. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

AGUIAR, Douglas. **urbanidade-e-debate/**. Disponível em <http://urbanismo.arq.br/metropolis/2010/03/06/>.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. São Paulo: Melhoramentos, 1976.
BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império: Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. **Códigos e práticas: o processo de constituição urbana em Vila Rica colonial (1702-1748)**. São Paulo: Annablume: FAPesp, 2004.

COSTA FILHO, Miguel. **A cana-de-açúcar em Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1963.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**, vol 1. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.
_____. **O processo civilizador**, vol 2. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

FONSECA, Cláudia Damasceno. Poder e espaço urbano. Minas Gerais "Ciclo do Ouro" (Brasil, XVIII^o--XIX^oséculo), **Les Cahiers du Centro de História** 17 | 1996 [Online], disponível em 27 de fevereiro de 2009. URL: <http://ccrh.revues.org/index2588.html>. Acessado em 08 de março de 2010.

_____. Cidades e catedrais no ultramar Português: o caso de Mariana (Minas Gerais). **História Urbana** 1 / 2004 (N^o. 9), p. 47-6204.

_____. Rossios, chão e terras. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Belo Horizonte: Ano/ volume: 42, vol./ número/ fascículo: 2, p.p. 34-47, 2006, jul./dez.

FRIDMAN, Fania. Freguesias do Rio de Janeiro ao final do século XVIII. In PONTUAL, Virgínia (org.). **Cidade, território e Urbanismo**. Olinda: CECI, 2009.

_____. Irregularidades ou pitorescas? Olhares sobre as paisagens urbanas mineiras. In FURTADO, Júnia Ferreira (org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: Fapemig: PPGH-UFMG, 2008.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Chica e o contratador dos diamantes – O outro lado do mito**. São Paulo: Companhia das letras, 2003.

_____. **O livro da Capa verde: o Regimento Diamantino de 1771 e a vida no distrito diamantino no período da real extração**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: PPGH/UFMG, 2008.

_____. Um cartógrafo rebelde? José Joaquim da Rocha e a cartografia de Minas Gerais. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Ser. V.17. n.2. p. 155-187. jul. – dez. 2009.

GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975.

HOLANDA, Frederico de. **Formalidade e urbanidade: dois paradigmas sócio-espaciais**. Universidade de São Paulo, 1998.

MELLO, José Antônio Gonsalves. **Três roteiros de penetração do território pernambucano (1738 e 1802)**. Monografia n° 3. Recife: Instituto de Ciências do Homem. Divisão de História. Imprensa Universitária, 1966.

MELLO E SOUZA, Laura de. **Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII**. São Paulo: Editora Paz e Terra S/A, 2004.

MORAIS, Silva Antônio de, 1755; Bluteau, Rafael, 1638 – 1734. Com licença da **Real Meza da Comissão Geral**, sobre o Exame, e Censura dos livros. Vende-se na loja de Borel, e Companhia quase de frente da Igreja Nossa Senhora dos Martyres, n. 14v. 1: de A-K; V.2: de L-Z, 1789.

PIRES, Simeão Ribeiro. **Raízes de Minas**. Montes Claros: Prêmio Diogo de Vasconcelos, 1979.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelo Distrito dos Diamantes**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2004.

_____. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte: Itatiaia, 2000.

VAINFAS, Ronaldo (dir.) **Dicionário do Brasil colonial (1500-1822)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.

Fontes primárias manuscritas

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. Consultas e códices do Recife e Tijuco durante o século XVIII – LAPH - UFPE.