



HAL
open science

The genesis of Pousos in modern Brazil: considerations on (urban) forms sprung from waiting

Laurent Vidal

► **To cite this version:**

Laurent Vidal. The genesis of Pousos in modern Brazil: considerations on (urban) forms sprung from waiting. *Tempo*, 2016, 22 (40), pp.400-419. 10.20509/TEM-1980-542X2016v224008 . hal-03556810

HAL Id: hal-03556810

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03556810>

Submitted on 27 Apr 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

A gênese dos pousos no Brasil moderno

Considerações sobre as formas (urbanas) nascidas da espera

Laurent Vidal[1]

Resumo

Neste artigo, ambiciona-se questionar os fundamentos teóricos que orientaram as principais pesquisas sobre os pousos no Brasil, antes de sugerir outras abordagens. Partimos da seguinte definição desses filhos dos caminhos: forma espacial nascida da espera dos homens em deslocamento e dedicada ao acolhimento dos homens em pausa. Mostramos que, longe de ser uma “invenção” brasileira, os pousos se inserem na longa duração das formas espaciais dedicadas ao acolhimento transitório dos homens em deslocamento. Resultando, inicialmente, de uma experiência corporal do cenário selvagem do interior da colônia, conseguiram impor-se na paisagem como estruturas políticas, assinalando a extensão do território colonial. Constituinte um espaço-tempo peculiar, sua leitura necessita articular morfologia e história, mas deve precaver-se do risco evolucionista.

Palavras-chave: Brasil, pousos, territórios da espera, urbanização, séc. XVII-XIX

The Genesis of pousos in Modern Brazil: considerations on (urban) forms sprung from waiting

Abstract

This article aims at questioning the theoretical foundations that guided the main research on *pousos* in Brazil, before suggesting further reading. We suggested the following definition of these paths' sons: spatial form born from waiting men on the move, and dedicated to home men in pause. We show that, far from being a Brazilian invention, the *pousos* fall within the long tradition of spatial forms dedicated to the transitional home for men on the move. Initially resulting in a bodily experience in the wilderness of the interior of the colony, they managed to establish itself in the landscape as political structures indicating the extension of the Brazilian territory. Constituting an unique space-time, their reading requires articulate morphology and history, but must guard against the risk of evolutionism.

Keywords: Brazil, *pousos*, waiting territories, urbanization, 17th-19th century

La genèse des pousos dans le Brésil moderne: considérations sur les formes (urbaines) nées de l'attente

Résumé

Cet article prétend interroger les fondements théoriques qui ont orienté les principales recherches sur les *pousos* au Brésil, avant de suggérer d'autres abordages. Nous sommes partis de la définition suivante de ces fils des chemins: forme spatiale née de l'attente des hommes en déplacement, et dédiée à l'accueil des hommes en pause. Nous montrons que, loin d'être une invention brésilienne, les *pousos* s'insèrent dans la longue tradition des formes spatiales dédiées à l'accueil transitoire des hommes en déplacement. Résultant initialement d'une expérience corporelle dans l'espace sauvage de l'intérieur de la colonie, ils ont réussi à s'imposer dans le paysage comme des structures politiques signalant l'extension du territoire brésilien. Constituant un espace-temps singulier, leur lecture nécessite d'articuler morphologie et histoire, mais doit se prémunir du risque de l'évolutionnisme.

Mots-clés: Brésil, *pousos*, territoires de l'attente, urbanisation, XVIIe-XIXe siècle

La génesis de los pousos en el Brasil moderno: consideraciones sobre las formas (urbanas) que nacen de la espera

Resumen

Este artículo cuestiona los fundamentos teóricos que guiaron la investigación principal sobre *pousos* en Brasil, antes de sugerir otras miradas. Dejamos la siguiente definición de estos hijos de los caminos: forma espacial nascida de la espera de los hombres en el camino, y dedicada a su acogida pasajera. Se demuestra que, lejos de ser una invención brasileña, los *pousos* se insertan en la larga tradición de las formas espaciales dedicada al hogar de transición para los hombres en el camino. Inicialmente lo que resulta en una experiencia corporal en el desierto del interior de la colonia, lograron establecerse en el paisaje como las estructuras políticas que indican la extensión del territorio brasileño. Constituyendo un espacio-tiempo singular, su lectura requiere articular la morfología y la historia, sino que debe protegerse contra el riesgo del evolucionismo.

Palabras-clave: Brasil, *pousos*, territorios de la espera, urbanización, siglos XVII-XIX

Logo que se constituiu o campo das ciências sociais brasileiras, o pouso (que podemos, em um primeiro tempo, definir segundo o dicionário *Aurélio* como um “lugar onde alguém costuma descansar”) se tornou um objeto de pesquisa privilegiado. A temática dos pousos ocupa de fato uma posição de destaque nas pesquisas de alguns historiadores: tanto os voltados para a questão da penetração dos homens no interior do Brasil quanto os preocupados com a questão das formas provisórias da vida social; interessa também aos geógrafos querendo catalogar as redes ou os “embriões” de cidades; mobiliza tanto os arquitetos como os sociólogos e antropólogos.

Essa preocupação científica foi herdada de um imaginário forte, ancorado no fascínio exercido pelos pousos sobre os viajantes europeus no Brasil do século XIX. Que fossem franceses, ingleses, suíços, austríacos, alemães... seus relatos formam a base da maioria dos estudos em ciências sociais. Ao longo desses estudos, o pouso foi considerado um instrumento privilegiado da interiorização da sociedade e da rede urbana brasileira. A tal ponto que podemos considerar que esse objeto historiográfico se tornou um verdadeiro mito. E, como todo mito, merece ser desconstruído para ser esclarecido.

Quero sugerir aqui outra chave possível de leitura: em vez de serem analisados em função de objetivos alheios (a ocupação territorial, a urbanização...), parece-me necessário entender os pousos em si e por si. A própria etimologia do substantivo “pouso” (do latim *pausare*, que deu também origem ao vocábulo “pausa”) indica claramente que o *pouso* reveste-se do duplo sentido de temporalidade específica (pausa) e de território específico (pouso). Por isso podemos definir o pouso como uma forma espacial nascida da espera dos homens em deslocamento e dedicada ao acolhimento dos homens em pausa. Essa natureza de “territórios da espera” permite interrogar a forma específica da vida social que se desenvolveu neles (Vidal, 2014, p. 285-286).

Pretendo assim, neste artigo, inscrever a análise dos pousos na encruzilhada de três perspectivas:

- a primeira, baseada na longa duração, consiste em mostrar como dispositivos similares podem ser encontrados tanto na Europa (ao longo dos caminhos e das estradas dos cruzados, dos peregrinos e das transumâncias) quanto no mundo oriental (com a tradição dos caravançaras);
- a segunda perspectiva, restrita à escala brasileira, consiste em substituir a tipologia dos pousos herdada dos relatos de viagens ou da historiografia tradicional (e baseada na morfologia e nas funções) por outra chave de leitura capaz de explicitar o surgimento e a estruturação dos pousos;
- a terceira remete à transformação de vários desses pousos em vilas ou cidades. É a famosa questão dos pousos como “embriões de cidades” que convida a entender a articulação entre continuidade e descontinuidade das formas socioespaciais na história do Brasil.

Origens de uma prática — usos europeus e conexões americanas

Uma leitura da bibliografia sobre os pousos no Brasil, bibliografia ampla em termos de estudos de caso, mas relativamente escassa do ponto de vista comparativo, deixa insinuar-se na mente do leitor que estes não têm antecedentes na história. Como em nenhum momento os autores sugerem comparações com outras regiões do mundo ou com outros períodos, acaba se impondo a ideia de que os pousos são uma invenção brasileira, mesmo se ninguém ousou formular tal afirmação.

Sem pretender à exaustividade, é necessário mostrar (mesmo rapidamente) como as orientações dos primeiros estudos balizaram duravelmente a percepção dos pousos. Desse ponto de vista, são talvez os geógrafos os primeiros que tentaram propor uma reflexão sistematizada sobre os pousos, a exemplo de Rubens Borba de Moraes (1935), Pierre Deffontaines (1938) e Aroldo de Azevedo (1957a e 1957b). Esses autores descreveram os pousos como filhos dos caminhos e das estradas, das bandeiras e das tropas, e analisaram seu papel na construção de uma rede urbana. Afinal, nesses estudos, como em alguns de arquitetura, a exemplo dos estudos clássicos de Benedito Lima de Toledo (1966 e 1967), os pousos foram abordados em uma perspectiva predominantemente tipológica e morfológica.

No que se refere aos historiadores, devemos reconhecer que, apesar do título instigante (“Caminhos antigos e povoamento do Brasil”), o estudo pioneiro de Capistrano de Abreu não se preocupou muito com a questão dos pousos (Abreu, 1988). No entanto, apresentou o “marchar à paulista” (maneira de organizar o tempo em um percurso desconhecido, entre a marcha, a caça e a instalação para pernoite) como uma adaptação e apropriação dos costumes da terra pelos colonos, negligenciando outras filiações, como a dos militares europeus (Abreu, 1954, p. 179). Assim, Sérgio Buarque de Holanda seria talvez o primeiro (em *Monções*, publicado em 1945, e em *Caminhos e fronteiras*, publicado em 1956) a assinalar o lugar dos arranjos, que podemos qualificar de pousos, para abastecimento e agasalho dos homens: tanto ao longo dos caminhos, na “existência móvel do bandeirante” (Holanda, 2001, p. 137), quanto nas “estradas móveis”, que são os rios das monções (Holanda, 2014a e 2014b). No entanto, não se preocupou tanto com as formas materiais dos pousos quanto com a maneira de valorizar os recursos do sertão para se arrancar.

Essa perspectiva, valorizando a *existência móvel*, receberá uma primeira síntese por parte da historiadora Laura de Mello e Souza. Em 1997, consagrou um capítulo da *História da vida privada no Brasil* às “formas provisórias de existência” nos caminhos, convidando a penetrar no ordinário da vida nessas “paradas” surgidas ao longo dos caminhos. Os cerimoniais religiosos, às vezes acompanhados de danças, como o ato mesmo de comer, participavam de “uma série de rituais” e forneciam uma “ocasião de se construir um ambiente de domesticidade e de polidez” em um cenário agreste (Souza, 1997, p. 67). Em 2004, a historiadora Glória Kok, estudando *O sertão itinerante*, ou seja, as expedições na capitania de São Paulo no século XVIII, consagrou um capítulo

aos “pousos e paradas obrigatórias”, mostrando como, “nos primeiros séculos da colonização, quase todos os pousos dos viajantes em suas jornadas pelo sertão eram improvisados, refletindo a instável presença europeia no interior da América” (Kok, 2004, p. 124).

Como em nenhum momento os autores sugerem comparações com outras regiões do mundo ou com outros períodos, acaba se impondo a ideia de que os pousos são uma invenção brasileira

A definição que sugerimos do pouso como forma nascida da espera dos homens em deslocamento, inserindo-se em uma filiação crítica a essas leituras, permite, no entanto, insistir sobre os ritmos que deram origem a esses abrigos. Sendo uma categoria de tempo, o ritmo, e as rupturas que ele contém, permite definir o pouso como uma forma de tempo modelado. Um tempo pensado espacialmente para acolher a imobilização temporária de um fluxo no decorrer de um percurso. Como lugares de passagem, ou seja, limiares entre uma forma de civilização e uma natureza selvagem, os pousos não são neutros: eles afetam as pessoas que fazem a experiência de sua temporalidade e espacialidade.

Sabemos também que a forma reticular da disposição dos pousos depende das capacidades dos homens e dos animais de carga de deslocar-se nos caminhos (deslocamentos mobilizando, durante longos séculos, as únicas forças da energia natural: a força humana e animal, assim como a força do vento ou da água) e de vencer os obstáculos naturais encontrados ao longo dos percursos. Desse ponto de vista, o surgimento dos pousos ilustra a maneira como o “obstáculo é criador”² — criador de formas arquitetônicas e sociais. É por isso que podemos considerar que os pousos são ao mesmo tempo testemunhas e rastros de uma época³ em que as mobilidades humanas transformavam em territórios, os espaços nos quais pousavam.

Essa leitura do pouso leva a sugerir comparações, pois ao longo da história das sociedades humanas podemos encontrar várias mobilidades criadoras de formas para acompanhar o trânsito: a das campanhas militares (desde os soldados romanos até os cruzados), a das peregrinações (por exemplo, nos caminhos de Santiago de Compostela [Livet, 2003]), a do comércio de longa

² “C'est l'obstacle qui est créateur et non la facilité: la ville naît de l'obstacle sur la circulation, au gué sur la rivière, au col de la montagne, à l'orée de la forêt, et non en pleine zone de facile communication [...]. On est étonné de la valeur de certaines régions d'hostilités qui ont été pour les hommes des zones éducatrices d'efforts et initiatrices d'inventions” (Deffontaines, 1948, p. 12).

³ Aliás, a palavra “época” vem do grego *epoché*, que significa “parar”. O verbete da *Enciclopédia* de Diderot precisa que “as épocas na história são como lugares de descanso, e, para assim dizer, estâncias onde parar para considerar mais facilmente o que precede e o que segue” (Diderot e D'Alembert, 1751, p. 834).

distância, ou a das transumâncias (ao exemplo da *Mesta*, na Espanha [Klein, 1994]⁴). Podemos mesmo evocar o famoso *Cápac Ñan*, eixo principal da rede viária do Império Inca, de 6 mil quilômetros de extensão, contando com lugares de abastecimento (*tambos*) e de descanso, tanto pelos homens quanto pelas tropas, postos militares... (Espinosa e Gerardo, 2007; Herrera e Schrimppf, 2000). Cada forma social de mobilidade criou formas espaciais ou aproveitou-se de construções existentes para o abrigo e o repouso dos homens e dos animais. Se os peregrinos utilizavam hospícios, hospitais ou fazendas, os viajantes recorriam a albergues. No Oriente, os comerciantes recorriam aos *fondouks* (espaços fechados, parecidos com os mosteiros, ligados à economia de intercâmbio e protegendo os estrangeiros) ou aos caravancerais (Vingopoulou, 2010).

A aparição de um vocabulário específico testemunha a difusão social dessas formas de abrigo temporário. Tomando a língua francesa como exemplo e observatório, é possível assistir ao surgimento e à evolução de sentidos de várias palavras: *gîte* aparece no século XII (*giste*) e significa “lugar onde é possível dormir e hospedar-se” (Rey, 2005, v. 2, p. 1356).

No século XVIII, surge, no vocabulário militar o *gîte d'étape*, que designa as localidades separadas umas das outras por um dia de marcha e permitindo às tropas abastecer-se.

- *étape* é derivada do neerlandês *stapel* (lugar onde são depositadas e vendidas as mercadorias): nos séculos XVI e XVII, serve para descrever um depósito de mercadorias e de pasto para as tropas de passagem, antes de significar (século XVIII) um lugar de acantonamento das tropas (Rey, 2005, v. 2, p. 688-689);
- *station* (derivado do espanhol *estación*) apareceu no século XII com a significação de etapa, parada temporária. No século XIV, adquire o significado de “posto militar”, “lugar arrumado para estada” (Rey, 2005, v. 4, p. 998);
- *halte* entrou no vocabulário francês em 1566. Construída a partir da influência de pelo menos três raízes: um termo alemão (*halt*: parada), outro oriundo do antigo *picard*, região da Picardia (*halt*: lugar onde se permanece durante uma estada) e uma palavra italiana (*alto*: de *fare alto*, parar-se). No século XVIII, significa também “lugar onde se faz a parada” (Rey, 2005, v. 2, p. 1539);
- *relais* servia, no século XVII, para descrever os cavalos repousados em condição de substituir os cavalos cansados para a distribuição do correio de longa distância, passando a descrever o lugar onde esses cavalos eram preparados e onde os cavaleiros eram agasalhados (Rey, 2005, v. 4, p. 100);
- *auberge* (albergue) é derivada do alemão *harberger* (século XI), que significa hospedar. Aparece no século XV para designar uma casa simples, geralmente no campo, onde é possível hospedar-se e comer mediante pagamento (Rey, 2005, v. 1, p. 633-634).

⁴ A *Mesta* foi fundada em 1273 como organização dos criadores de gado do reino de Castela. A *Mesta* tinha direito de passagem ao longo das *cañadas*, os caminhos de transumância. A palavra *Mesta* tira sua origem do latim *mixta* (abreviação de *animalia mixta*) (Klein, 1994).

Se um dicionário histórico da língua francesa testemunha a antiguidade e a variedade dessas formas de acolhimento transitório na Europa, as pesquisas dos historiadores oferecem outras perspectivas para entender seu funcionamento. Assim, os mais importantes desses lugares de paradas se transformaram em verdadeiros centros artesanais, com a presença de um ferreiro, um carpinteiro..., sem falar da mão de obra para a manutenção dos caminhos. Como explica Daniel Roche, com o albergue, “a hospitalidade passou da dádiva à economia” (Roche, 2003, p. 517).⁵ Aliás, o mesmo historiador define os albergues como “um espaço liminar, nem totalmente marginal, nem totalmente integrado” (Roche, 2003, p. 518), e cujas atividades pertencem a uma “economia do acaso”. Lugar de trocas de informações, o albergue foi também descrito como um “lugar de aculturação: a dos consumos e dos hábitos relacionais” (Roche, 2003, p. 519), e como “esboço de serviço público” (Livet, 2003, p. 117), alguns donos dos quais atuando como corretores comerciais. Ou seja, esses dispositivos ajudaram na implantação das estruturas do Estado em regiões distantes e mal integradas.

*Os pousos são ao mesmo tempo testemunhas e
rastros de uma época em que as mobilidades
humanas transformavam em territórios,
os espaços nos quais pousavam*

Outras pesquisas sublinharam o fato de que a implantação desses dispositivos para abrigo temporário ao longo dos caminhos variava em função da evolução do conhecimento e da leitura do papel do trajeto, no cenário regional ou nacional. De modo geral, podemos observar que o comércio e a (geo) política determinaram e ditaram a luta contra o espaço e o tempo. Em função das necessidades de intercâmbios ou de proteção das fronteiras, alguns caminhos e trilhas foram pavimentados, o que aumentou a velocidade dos deslocamentos e tornou inútil algumas etapas. “Da mobilidade vivenciada à distância pensada, que mobiliza a reflexão sobre os melhoramentos espaciais, se instaura uma transformação da experiência” (Roche, 2003, p. 214).

Quando os portugueses chegaram ao Brasil, tinham conhecimento dessas formas provisórias de acolhimento e agasalho (para os militares, peregrinos, comerciantes, viajantes...), de sua mutabilidade e instabilidade. Por isso, podemos falar de transposição ou talvez de reinvenção no contexto específico do Novo Mundo — mesmo se é necessário reconhecer que esses laços não foram até agora pesquisados, e que só podemos, no limite de um artigo, esboçar hipóteses e pistas de análise. Nessa perspectiva, o caminho sugerido por Sérgio Buarque de Holanda poderia ser retomado e ampliado: ele insiste de

⁵ Sobre a questão da hospitalidade, ver também Montandon (2004).

fato na assimilação das capacidades dos nativos de se orientarem em uma mata espessa como de deixar rastros para marcar o caminho, cortando galhos com a mão ou dando cortes de machado em troncos. Mas mostra também como os bandeirantes souberam utilizar símbolos católicos, “inspirados provavelmente em tradições vindas da península. Um deles, o das cruzes de madeira chantadas nas veredas que saem das estradas gerais, a advertir o caminhante de que poucos passos depois encontrará um teto onde repouse, é claramente dessa espécie” (Holanda, 2001. p 20).

No Brasil, a longa história dos pousos (séculos XVII-XIX)

O estudo histórico dos pousos no Brasil se depara com dois empecilhos: de um lado, uma memória coletiva que valoriza o pouso de tropeiros, tanto que a figura do tropeiro foi associada ao símbolo do “homem livre na ordem escravocrata” (Franco, 1976 [1969]). Uma valorização que se beneficiou da difusão da iconografia oitocentista (geralmente oriunda dos relatos de viajantes europeus), que associou a imagem do pouso a um rancho aberto e coberto de sapé, no qual os tropeiros descansavam ao som de uma viola, como o representou Johann Moritz Rugendas na prancha *Repos d'une caravane* (1835).



Figura 1 Johann Moritz Rugendas. *Repos d'une caravane*.

A segunda dificuldade reside no peso do modelo explicativo induzido pela produção historiográfica, que tentou evidenciar uma tipologia dos pousos a partir das funções cumpridas pelos grupos que pernoitavam no caminho: assim, foram distinguidos os pousos de paulistas, os pousos de tropeiros, os pousos de viajantes... Em vez de facilitar a compreensão, essas tipologias impõem uma leitura rígida dos pousos, baseada tanto na morfologia quanto nas funções.

Nossa proposta consiste em entender o surgimento e a estruturação dos pousos em articulação com uma dupla dinâmica: a frequência do uso do caminho e a presença humana na região. Dependendo de fatores geoeconômicos e geopolíticos, a frequência do uso do caminho contribui para transformar o pouso de simples acampamento em um conjunto de infraestruturas, como o viajante britânico Richard Burton sugeriu, distinguindo quatro etapas nessa transformação: o pouso, “*a mere camping-ground*”; o rancho, “*the traveller’s bungallow*”; a venda, “*a room where strangers were accommodated*”; a estalagem ou hospedaria, “*the inn*” (Burton, 1869, v. 1, p. 101-103). A variação da frequência pode mesmo levar ao desaparecimento do pouso (que fosse abandonado ou transformado em cidade). Por outro lado, a presença humana na região significa a existência de estruturas prévias (como as fazendas) capazes de ser adaptadas para servir de pouso, ao passo que, para o pouso nas partes despovoadas, era necessário levar mantimentos, barracas e redes. Os pousos ficavam ao relento, as redes “estendidas entre os troncos e cobertas por mosquiteiros de linho, que, por sua vez, eram cobertos por baeta, para não respingar água” (Kok, 2009, p 101-102).⁶

A marcha à paulista, como foi qualificada a maneira mais antiga e rudimentar de penetrar partes desconhecidas ou vazias do território, consistia em “iniciar a marcha antes do amanhecer e terminá-la antes do meio da tarde, poupando-se dos rigores de maior calor e intensidade solar, e aproveitando-se do restante do dia para buscar alimentação (colheita, caça e pesca)” (Lima Júnior, 2010, p. 46). Uma vez que um lugar fosse identificado como um pouso favorável, não era raro deixarem inscrições para a volta ou para futuros sertanejos, referidos comumente como “os que seguem este[s] caminho[s]” (Costa, 1885).⁷ Desse ponto de vista, podemos citar a tradição de uma cartografia, construída a partir de borrões (Bueno, 2009b, p. 130), sinalizando a presença de inscrições deixadas pelos homens (pedras ou árvores gravadas) para indicar onde pernoitar antes de continuar o caminho ou atravessar um rio. Resultando de conhecimentos adquiridos ao longo do tempo, esses signos testemunham o esforço de “tornar familiar o ambiente hostil do sertão” (Kok, 2009, p. 96). O mapa do capitão André Vaz Figueira desenhado em 1754 ilustra perfeitamente esse uso cartográfico.

⁶ Os mantimentos eram pouco variados: “farinha, feijão, toucinho, aguardente, azeite e sal. Antas e peixes [...] completavam o cardápio” (Bueno, 2009b, p. 130).

⁷ Ver, por exemplo, o relato de Miguel Pereira da Costa (1721), que evoca “os negros de maiores forças [que vão] a tentar o fundo [de um rio] e fazer baliza da outra parte” (Costa, 1885, p. 44). Assinala também as “dificuldades que vencem com muito trabalho os [sertanejos] que seguem este caminho; as fomes e sedes, doenças ou mortes que padecem; o incrível da chapada em que se poderiam consumir numerosos exércitos, se intentassem passar [...]; claramente se vê o impraticável de poder fazer esta marcha qualquer nação da Europa” (Costa, 1885, p. 52).

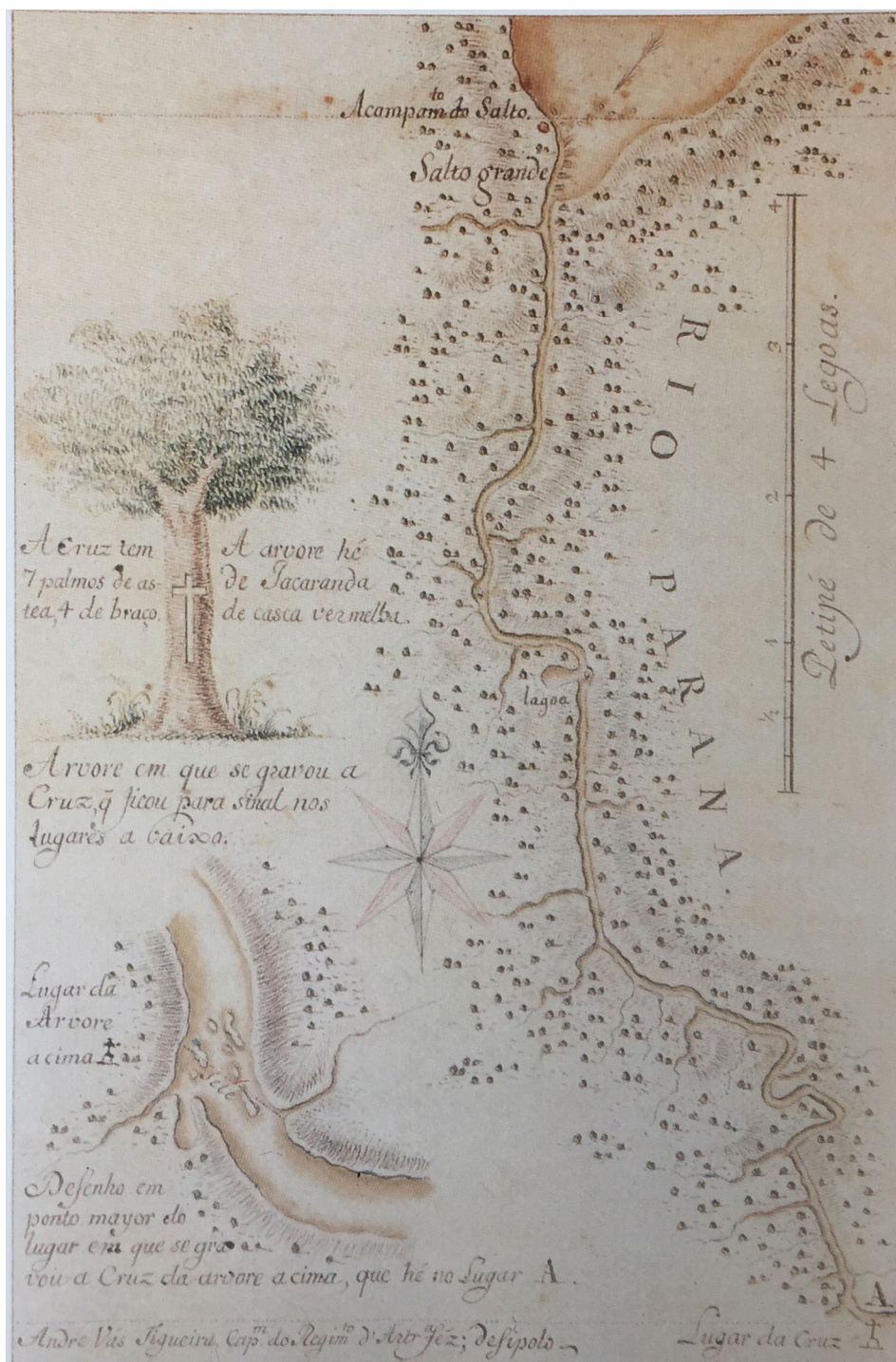


Figura 2 Mapa do capitão André Vaz Figueira (1754) (detalhe do plano de Salto Grande do Rio Paraná). © Mapoteca do Itamaraty.

Essas práticas de pouso, surgidas das necessidades impostas pelas contingências dos deslocamentos em terras distantes, deixaram menos rastros no

espaço que no imaginário, e notadamente no imaginário espacial de um país-continente em que se vive em projeto permanente e cujo espaço é considerado um reservatório de possibilidades sempre novas. Nessa imensidade espacial, as “vias penetradoras” (Prado Júnior, 1972 [1942], p. 237) (compostas de trilhos, caminhos, estradas móveis... orientados no sentido leste-oeste e sul-norte) tecem uma teia com malhas desiguais, estreitas em algumas partes e largas em outras. Nessa teia irregular, os pousos aparecem como *nós* a partir dos quais se articula um primeiro processo de interiorização da civilização no sertão. As práticas sociais experimentadas nos pousos (que vão da língua falada à culinária, sem esquecer as cerimônias religiosas praticadas) permitem sua socialização e inserção em uma topografia simbólica, que culmina com a atribuição de um topônimo ao lugar. Diferentemente da maioria dos topônimos atribuídos aos arraiais ou patrimônios, construídos em torno de um nome de santo, os escolhidos para os pousos são geralmente oriundos do universo linguístico indígena e se referem às peculiaridades da paisagem, às “taxinômias de naturezas físicas” (Ananias e Zamariano, 2014, p. 205), o que denota um conhecimento pragmático, apoiado em uma leitura vernacular dos recursos naturais (Drumond, 1965; Dick, 1990 e 1999).

Se a atribuição do topônimo testemunha a frequência do uso do caminho e do pouso, a instalação de infraestruturas como ranchos acompanha também o processo de densificação do pouso. A historiadora Maria Sylvania de Carvalho Franco dá uma descrição sutil desses estabelecimentos na província de São Paulo no século XIX:

A estrutura do rancho era, por toda parte, a mesma: barracão sustentado por pilares, aberto dos lados, simples teto para as mulas e seus condutores. Apresentavam apenas variações de solidez, tamanho e limpeza, e eram, de ordinário, dependentes das vendas. Destes últimos estabelecimentos a grande maioria estava habilitada a oferecer uma refeição de feijão, farinha e carne seca ao viajante, e milho a seu animal. Suas instalações podiam ser extremamente precárias: a loja suja e com as provisões espalhadas em confusão, a cozinha, e o dormitório que mais parecia quarto de despejo, construídos de pau a pique e barro, esburacados, varados pelo vento e pelo sol [...]. Eram menos raras do que se poderia imaginar e não estavam circunscritas à vizinhança de vilas e cidades. [...] Nem sempre os ranchos estiveram associados às vendas, aparecendo também ligados às fazendas [...]. Em outras situações, a fazenda, o rancho e a venda aparecem ligados, compondo uma unidade de produção e comércio. (Franco, 1976 [1969], p. 67-68)

Nos caminhos para as minas ou para as fronteiras, o conhecimento dos roteiros e dos pousos se tornou rapidamente uma preocupação por parte da Coroa. Em 12 janeiro de 1731, o sertanista Quaresma Delgado é designado pelo vice-rei para seguir da cidade da Bahia em direção à recém-descoberta região aurífera de Minas Novas, devendo, durante o percurso,

[...] observar pela estrada por onde se faz caminho para aquelas minas as povoações, rios, serras e mais coisas dignas de atenção, averiguando os nomes e as distâncias em que ficam umas das outras e também as partes em que se acostumam a arranchar os comboieiros com conveniência de águas e mantimentos [...].⁸

O pouso não é mais um lugar a descobrir ao longo do percurso, mas um ponto a atingir em um território já incorporado ao projeto colonial. O controle dos caminhos e de seus pousos para penetrar no interior se tornou, assim, notadamente a partir da segunda metade do século XVIII, uma preocupação político-militar. Em 1776, o governador da capitania de São Paulo ordenou ao sargento-mor Theotonio José Zuzarte que

[...] marche Logo ao Pouzo de Caraecuuba, e aly faça aprontar em mão Sigura quarenta e quatro alqueires de milho; dez alqueires de farinha, Sinco de feijão, e quatro arrobas de Toucinho p.^a aly Se entregar a cada companhia de cavalaria, que no dito Pouzo hade pernoitar; huá arroba de toucinho, dous alqueires de milho, e com a mesma brevidade marchará do dito Pouzo de Carapecuuba a fazer os mesmos provimentos de milho, feijão, farinha, e toucinhos nos Pouzos de Baruerim-merim no dos Barreiros p.^a lá no Matto do Payol, e no Pouzo do olho de Agoa passando os bilhetes necessarios declarando os Viveres, e presso deles que ajustará com zello, e comodidade p.^a promptam.¹⁰ pelos mesmos bilhetes e recibos dos Capitaens, ou Furrries fazer eu pagar na Junta da Real Fazenda da importância deles aos respectivos vendedores: Outro Sim fará aprontar de Sobrecellentes em cada Pouzo, quatro alqueires de Farinha, outros quatro de milho, dous de feijão, e duas arrobas de Toucinho, p.^a destas porçoens comprarem, e pagarem os aficiaes o que precisarem p.^a os Seus escravos e Bestas que levarem além das suas Companhias. Sam Paulo 2 de Janr.^o de 1776.⁹

Esse esforço de conhecimento e descrição sistemática do território vai traduzir-se na elaboração de uma nova cartografia. Para essa finalidade, os jesuítas Diogo Soares e Domingos Capassi foram contratados em 1730, com a missão oficial de “traçar, de forma sistemática, a cartografia do território brasileiro, não apenas da região costeira, mas também do interior da colônia” (Guerreiro, 1999, p. 25). Os mapas realizados no âmbito desse projeto, que contou com o apoio dos governadores de capitanias, indicam os caminhos e os lugares de pouso (cuja maioria recebeu um nome). Podemos citar o mapa do território da capitania da Bahia (datado de 1758) ou o mapa do caminho de Vila Boa até

⁸ Portaria com instruções para a viagem de Joaquim Quaresma Delgado, 12 de janeiro de 1731. Publicado parcialmente em *Anais do Arquivo Público do Museu do Estado da Bahia*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, v. IV e V, p. 237, 1919 (apud Neves e Miguel, 2007, p. 23).

⁹ Para o sargento-mor Theotonio José Zuzarte, “marchar Logo ao Pouzo de Carapecuuba e aly fazer aprontar em mão Segura mantimentos como nos mais pouzos pa as Compas que vam marchando” (*Documentos*, 1961, v. 84, p. 62).

Cuiabá, realizado na ocasião da viagem do governador Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres em 1772 (Araujo, 2015).



Figura 3 Mapa do território da capitania da Bahia, compreendido entre o rio São Francisco, o rio Grande e o riacho chamado Gavião, que divide o termo da vila do Fanado da vila do Rio das Contas, 1758. © Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa). AHU-CARTm-005, D. 980.

De novo, uma leitura do dicionário poderia nos ajudar a entender a evolução do papel histórico dos pousos no Brasil. No primeiro dicionário da língua portuguesa, redigido pelo padre Rafael Bluteau entre 1712 e 1728, a própria palavra “pouso” é definida como “a árvore ou o lugar onde se vem por o pássaro”. E o autor reconhece que “desta palavra usão os caçadores por diferentes modos, v.g. Tomar o pouso, voar a pousos, andar de pouso em pouso, &c.”. Talvez seja por isso que Pero Vaz de Caminha, na famosa carta de descobrimento do Brasil escrita em 1500, evoca a busca da frota de Cabral de “alguma abrigada e bom pouso, onde nos demorássemos, para tomar água e lenha” (Carta, 1987, p. 63). Finalmente, essa palavra só aparece na língua portuguesa do Brasil a partir da segunda metade do século XVIII, com duas acepções: “local seguro para parada das embarcações; ancoradouro” (1754); “lugar para descanso temporário” (1769) (Biderman e Murakawa, 2012). Esse dado genealógico mostra que a palavra apareceu não só para qualificar uma prática social já antiga, mas também para testemunhar uma mudança: com a descoberta do ouro, com a necessidade de proteger as fronteiras (após o Tratado de Madri) e de defender as vias de comércio os caminhos e os pousos se tornaram objetos de todas as atenções por parte do poder. A necessidade de incorporar essas regiões distantes aos centros econômicos para abastecê-las fez surgir novas práticas sociais ligadas à circulação das “tropas de bestas [...] principal meio de locomoção e transporte da colônia e ainda no Império independente” (Prado Júnior, 1972

[1942], p. 254). A frequência do uso desses caminhos de abastecimento foi responsável pela aparição de novas paradas, popularmente chamadas de “bate-estaca”, já que era costume fincar estacas onde eram amarrados os animais.¹⁰

Dos pousos às cidades: o papel da descontinuidade

Se a difusão dessas nomenclaturas testemunha a variedade de adventos e usos dessas formas de acolhimento transitório nos “caminhos na retirada para o sertão” (Costa, 1885, p. 43), é necessário insistir também em sua instabilidade. Evocando as minas do rio das Contas, em 1721, Miguel Pereira da Costa anota que “a ela vão os comboeiros vender os gêneros dos seus combois, e d’aqui mudam aqueles homens os ranchos para as partes em que mineram” (Costa, 1885, p. 58). Coloca-se, assim, em discussão a questão do porvir desses pontos de pouso: como esses espaços de acolhimento transitório se transformam no tempo?

Apesar de sua fragilidade e instabilidade, os pousos participaram do processo histórico de territorialização da sociedade brasileira, servindo de nós de articulação ao movimento de interiorização, como o reconhece a historiadora Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno para o caso da capitania de São Paulo: “Se analisarmos os dados que a cartografia põe em evidência, podemos dizer, em termos de história da urbanização, que uma rede ínfima de vilas articulava um vasto território, amparada por densa rede eclesiástica de capelas e freguesias, pousos e registros” (Bueno, 2009a, p. 291). Esse papel foi tão valorizado que os pousos foram considerados, assim, “embriões” de várias cidades. Para o promotor dessa expressão, Aroldo de Azevedo, os pousos são povoados

[...] cujo destino é transformarem-se em vilas e, um dia, alcançar o que significa a suprema aspiração de seus habitantes — a categoria de cidades, sedes municipais. Salvo os casos raros das vilas e cidades que já nasceram como tais, são eles os verdadeiros embriões dos centros urbanos brasileiros. [...] Torna-se imprescindível estudar esses embriões de cidades, porque a grande maioria dos nossos centros urbanos reflete essa etapa inicial de sua evolução nas origens. (Azevedo, 1957b, p. 35)

A posteridade dessa expressão merece, no entanto, ser questionada. Oriundo do grego *embruon*, que significa “o que cresce no interior”, a palavra “embrião” tem dois significados: “organismo em desenvolvimento”, e, no sentido figurado, “o que começa a ser, mas não está acabado” (*Aurélio*). Como metáfora, a noção de “embrião de cidade” deixa imaginar que a cidade cresce no interior do pouso, em um lento e progressivo processo de transformação, e sugere que o pouso

¹⁰ Um filólogo que estudou a toponímia dos municípios localizados no Caminho das Missões e na Estrada de Palmas no estado do Paraná anotou que 211 de quase 1.800 topônimos recolhidos se referem direta ou indiretamente ao tropeirismo. Entre eles, um terço remete a locais de pernoite e descanso: alvorada, aparição, cocho, amparo, cantagalo, descanso, espera boia, invernada, piquete, pouso, rancho, reponte, retiro, rincão (Moreira, 2006). Sobre o tropeirismo, ver Goulart (1961, p. 149), Gil (2009), Neves e Miguel (2007) e Dornas Filho (1956).

é uma forma inacabada, uma etapa num processo cuja finalidade é a invenção de uma cidade. Ou seja, nessa leitura evolucionista, a continuidade entre o pouso e a cidade é valorizada. É precisamente essa articulação que deve ser questionada, pois se o pouso é uma forma adequada para a “existência provisória”, a cidade pretende organizar e instalar, em um tempo longo, a vida social. A articulação entre o provisório e o durável, e as formas espaciais decorrentes desses papéis, não supõe tanto continuidade, mas, sim, descontinuidade.

O controle dos caminhos e de seus pousos para penetrar no interior se tornou, assim, notadamente a partir da segunda metade do século XVIII, uma preocupação político-militar.

Podemos citar o exemplo, bem-documentado, de Camapuã, fundada em 1720 no caminho das monções para Cuiabá, entre as cabeceiras dos rios Sanguessuga e Camapuã. Surgido como varadouro para consertar as canoas, Camapuã vai acolher uma fazenda para criação de gado e plantação de alimentos com o intuito de abastecer os comboios. Em poucos anos se tornará a “porta de entrada para o território do Mato Grosso, e um dos principais pontos que lhes pudessem dar ajuda como parada para descanso, reposição de alimentos, animais, prestação de serviço etc.” (Sena, 2010, p. 19). Mesmo assim, como o reconhece Laura de Mello e Souza, “nunca se tornou um centro dinâmico, mantendo um ritmo sonolento e rotineiro que a chegada das frotas mal interrompia” (Souza, 1997, p. 65). Esse apoio aos viajantes permaneceu até o fim das monções, quando os caminhos de terra superaram os caminhos fluviais. Em 1800, o militar Cândido Xavier de Almeida e Souza comentou que o lugar “entaperou de todo” (Kok, 2004, p. 129). Em 1830, outro militar, Augusto Leverger, anota que Camapuã tinha sido um “estabelecimento considerável [...] mas, contudo ele vai decaindo” (Leverger, 1960, p. 387). Afinal, após uma longa sonolência, Camapuã vai “renascer”¹¹ nos anos 1920 quando se instalam na região grandes fazendas de criação de gado e agricultura. Será transformada em povoação em 1933 e em município em 1948.

Se o caso de Camapuã é frequentemente citado, torna-se importante reconhecer que o historiador está sempre confrontado com grandes dificuldades quando quer ilustrar a descontinuidade de formas entre os pousos (que deixaram poucos rastros) e as vilas ou cidades (que não valorizaram muito, no momento de sua fundação, esse passado de pouso). Aliás, os arquivos são mais guardiões das genealogias (ou seja, das continuidades) do que dos casos (e, afinal, das rupturas inesperadas). É por isso que, às vezes, os romancistas podem ajudar os historiadores em razão de sua capacidade de sintetizar

¹¹ Sobre a temática “nascimentos/renascimentos” das cidades no Brasil, ver Vidal (2008). Notadamente, a introdução “Appréhender la ville en ses commencements” (p. 7-12).

situações sociais e históricas pouco evidenciadas pela documentação arquivística. Sua leitura deve ser entendida como um desafio lançado para um retorno aos arquivos na busca de outras fontes.

Em um de seus últimos romances, *Tocaia Grande*, Jorge Amado conta a história do nascimento de uma cidade ficcional, Irisópolis, que de “reduzido ponto de pernoite” (Amado, 1986, p. 240) para os sergipanos que iam trabalhar nas plantações de cacau na Bahia passa a ser um lugarejo, um povoado, depois um arraial antes de se tornar cidade. De modo metafórico, ele nos convida a prestar atenção à história dessas cidades surgidas nas paradas dos homens em deslocamento. No entanto, o romancista, que presenciou o nascimento e as transformações de várias cidades da região do cacau,¹² insiste nesse romance sobre o papel da descontinuidade e dos momentos de rupturas que induzem mudanças:

Nos distantes outroras houvera um pequeno galpão, abrigo pelos valentes que abriram a trilha reduzindo o percurso dos comboios de cacau e, ao desembocar em lugar assim bonito e acolhedor, referiram-se à ocorrência ainda recente da tocaia grande e com esse nome o batizaram. Tendo crescido o movimento dos tropeiros e aumentado o número dos moradores, tornando-se intenso o tráfego de putas, mateiros e alugados, instaladas bodega de turco e tenda de ferrador de burros, houve necessidade de local mais espaçoso. (Amado, 1986, p. 302)

Mas a grande chance de Tocaia Grande vai nascer a partir de um desastre:

No vaivém das trilhas e estradas, dos atalhos e caminhos, tropeiros, alugados, putas em mudança, jagunços, inclusive coronéis, comentavam e engrandeciam o progresso de Tocaia Grande. Sacrificada por pavorosa enchente a povoação se reerguera do pantanal a que ficara reduzida: não se contentando em voltar a ser o que já fora, movimentado lugarejo, ganhava foros de próspero arraial, de futuro assegurado: dera um salto para a frente. (Amado, 1986, p. 321)

Após ter contatado os grandes momentos de Tocaia Grande, o romancista conclui sua narração:

E aqui se interrompe em seus começos a história da cidade de Irisópolis quando ainda era Tocaia Grande, a face obscura. O que aconteceu depois — o progresso, a emancipação, a mudança de nome, a comarca, o município, a igreja, os bangalôs, os palacetes, os paralelepípedos ingleses, o intendente, o vigário, o promotor e o juiz, o fórum e a cadeia, a loja maçônica, o clube social e o grêmio literário, a face luminosa — não paga a pena contar, não tem graça. (Amado, 1986, p. 421)

A mudança de nome da qual fala Jorge Amado é reveladora desses enfoques no momento da transformação do pouso em vila. Poucas vilas nascidas de

¹² “Alguns verbetes em dicionários e enciclopédias fazem-me nascido em Pirangi. Em verdade sucedeu o contrário: vi Pirangi nascer e crescer. Quando por ali passei pela primeira vez, encarapitado no cavalete da sela de montaria do meu pai, existiam apenas três casas isoladas” (Amado, 1982 [1981], p. 35-37).

um pouso mantiveram de fato o prefixo “pouso” no momento de escolher um novo nome, como Pouso Alegre, Pouso Alto, Pouso Novo ou Pouso Redondo. A maioria mudou de nome, tanto para marcar um tempo novo de desenvolvimento (ao exemplo de Bananal, Cotias, Itapetininga...) quanto para testemunhar o desejo do esquecimento de sua origem: como uma cidade, símbolo do enraizamento, poderia nascer de uma forma espacial destinada ao trânsito? Não é raro, também, mudar a centralidade da cidade para simbolizar esse novo tempo: a praça pública se afasta do caminho e dita um novo princípio de organização urbana, a exemplo da cidade de Juazeiro, instalada longe do juazeiro que deu nome e origem ao pouso de tropeiros na beira do rio São Francisco.

Os pousos participaram do processo histórico de territorialização da sociedade brasileira, servindo de nós de articulação ao movimento de interiorização

A sucessão das formas que levam do pouso à cidade não pode ser negada, mas o importante é insistir no papel do contexto de rupturas e descontinuidades em que surgiram as transformações. Do acampamento ao rancho, do rancho à instalação de uma rua-corredor ao longo do caminho com ferreiros e vendedores, até a construção de outras ruas (paralelas e perpendiculares) e de uma praça, o ritmo dessa longa gênese da cidade é instável e irregular.¹³ Por isso que, em vez de recorrer à metáfora (evolucionista) do embrião de cidade, sugiro a metáfora da *semente* de cidade, que remete à complexidade do processo de transformação do pouso. A semente conhece um ritmo de vida marcado por um tempo de *dormência* (cuja duração pode ser mais ou menos grande) e um tempo brusco de transformação (que depende de uma leitura da mudança das condições ambientais ou que pode ser também provocado artificialmente). O termo *dormência* serve, assim, para designar o poder que têm as sementes de conservar sua capacidade de germinação mesmo com um ritmo lento de vida. A *dormência* constitui uma forma de “dispersão temporal”, ou seja, de dispersão no tempo e não no espaço de potencialidades que podem surgir a qualquer momento ou nunca acontecer.¹⁴

Assim, longe de ser o resultado natural de uma evolução, a cidade instaura uma relação crítica com o pouso a partir do qual assentou seu espaço e suas formas. Se, hoje, muitos projetos de patrimonialização pretendem recuperar a memória desses tempos originais, valorizando o pouso como núcleo primitivo da cidade, é importante reconhecer que logo na hora de sua transformação e elevação à categoria de vila ou cidade era comum esconder ou mascarar sua origem — tanto pela mudança de nomenclatura quanto de plano urbanístico.

¹³ Essa instabilidade marcou profundamente o geógrafo francês Pierre Deffontaines, que qualificou essas pequenas aglomerações de “cidades em eclipse” (Deffontaines, 1944 [1938], p. 306).

¹⁴ Para o uso, no campo da filosofia, dessa metáfora, ver Bailly (2011, p. 48).

Neste artigo, ambicionava-se questionar os fundamentos teóricos que orientaram as principais pesquisas sobre os pousos no Brasil e sugerir outras abordagens. Para sintetizar, podemos dizer, em primeiro lugar, que, longe de ser uma “invenção” brasileira, os pousos se inserem na longa duração das formas espaciais dedicadas ao acolhimento transitório dos homens em deslocamento (atestadas tanto na Europa quanto no Oriente ou na África e mesmo na América pré-colombiana). O desafio seria entender o grau de modificação que conheceram ao serem adaptadas no Brasil, notadamente na integração de hábitos indígenas. Resultando inicialmente de uma experiência corporal do cenário selvagem do interior da colônia, os pousos conseguiram impor-se na paisagem como estruturas políticas, assinalando a extensão do território colonial. Mudando de escala, outro desafio seria analisar os pousos ao serem habitados, ou seja, como alvo de práticas sociais e culturais singulares.

Nascidos na articulação do deslocamento e da espera (Vidal, 2013), os pousos constituem um espaço-tempo peculiar, cuja leitura necessita articular morfologia e história.¹⁵ Mas essa leitura deve precaver-se do perigo evolucionista. Sementes de muitas cidades, os pousos convidam a identificar as dormências (ou seja, a prestar atenção às intensidades fracas e transformações silenciosas) (Jullien, 2009) e os momentos bruscos de mudança — isto é, a integrar sua análise na perspectiva da descontinuidade. Tal como os territórios da espera, “devem ser concebidos como eventos, pois são frutos de uma ruptura da mobilidade ou impõem uma ruptura na mobilidade. Dispõem de uma historicidade que deve ser questionada, o que sugere que seu nascimento como seu fim devem ser apreendidos” (Vidal, 2014, p. 285).

O autor agradece a Clotilde de Almeida Azevedo Murakawa (Unesp — Araraquara) a disponibilização dos verbetes do Dicionário histórico do Português do Brasil: séculos XVI, XVII e XVIII (Unesp, 2012). Agradece também a Maria Fernanda Bicalho a sugestão da temática, e a Rubenilson Brazão Teixeira (UFRN), Maria Isabel de Jesus Chrysostomo (UFV), Júnia Furtado (UFMG) e Renata Malcher de Araújo (Universidade do Algarve) as proveitosas sugestões.

¹⁵ Sobre essa articulação, ver Ginzburg (1998 [1986]). “J’ai fini par me rendre compte que s’il y avait une unité thématique ou méthodologique, parmi les recherches que j’ai entreprises — souvent très disparates du point de vue du contenu, de la chronologie ou des disciplines — c’est précisément la réflexion sur les rapports entre histoire et morphologie. Qu’est-ce que cela veut dire ? Peut-être que l’histoire, la discipline historique, accorde un rôle central à la chronologie et à l’idée que l’on peut aussi interpréter ces rapports chronologiques, même si de façon complexe, selon des rapports de causalité. Une telle idée me laisse très perplexe : même si d’un côté je suis littéralement obsédé par la chronologie, de l’autre côté, je m’intéresse comme tout le monde aux causes, prétendues ou réelles. Dans la perspective de la morphologie, il n’y a pas place pour la chronologie : tout est par définition atemporel. Je suis tiraillé entre ces deux perspectives ; je suis fasciné par leurs rapports, leurs tensions ; je pense en tant qu’historien qu’il faut accepter la fécondité d’une perspective morphologique. Peu d’historiens l’admettent. Je continue en ce qui me concerne à travailler sur cette tension” (Ginzburg, 2003, p. 121).

Referências bibliográficas

- ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1988.
- _____. *Capítulos da história colonial (1500-1800)*. 4. ed. Rio de Janeiro: Livraria Briguiet, 1954.
- AMADO, Jorge. *O menino Grapiuna*. Rio de Janeiro: Record, 1982 [1981].
- _____. *Tocaia Grande: a face escura*. Rio de Janeiro: Record, 1986.
- ANANIAS, Anna Carolina Chierotti dos Santos; ZAMARIANO, Márcia. Construção da identidade toponímica: os nomes dos municípios paranaenses. *Revista Diadorim: Revista de Estudos Linguísticos e Literários do Programa de Pós-graduação em Letras Vernáculas da Universidade Federal do Rio de Janeiro*, v. 16, p. 205, dez. 2014. Disponível em: <<http://www.revistadiadorim.letras.ufrj.br>>.
- ARAUJO, Renata. Os mapas do Mato Grosso. *Terra Brasilis (Nova Série)*, [Online], n. 4, 2015. Disponível em: <<http://terrabrasilis.revues.org/1230>>. Acesso em: 7 fev. 2016.
- AZEVEDO, Aroldo de. Arraiais e corrutelas. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 27, p. 3-26, 1957a.
- _____. Embriões de cidades brasileiras. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 25, p. 31-69, 1957b. Separata.
- BAILLY, Jean-Christophe. *Le dépaysement: voyages en France*. Paris: Seuil, 2011.
- BIDERMAN, Maria Tereza Camargo; MURAKAWA, Clotilde de Almeida Azevedo. *Dicionário histórico do Português do Brasil: séculos XVI, XVII e XVIII*. Araraquara: Laboratório de Lexicografia/FCL/Unesp, 2012.
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da capitania de São Paulo (1532-1822). *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, nova série, v. 17, n. 2, p. 251-294, jul./dez. 2009a.
- _____. Do borrão às aguadas: os engenheiros militares e a representação da capitania de São Paulo. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, nova série, v. 17, n. 2, p. 111-153, jul./dez. 2009b.
- BURTON, Richard F. *Explorations of the highlands of the Brazil; with a full account of the gold and diamond mines. Also, canoeing down 1500 miles of the great river São Francisco, from Sabará to the sea. By Captain Richard F. Burton, F.R.G.S., etc.* Londres: Tinsley brothers, 1869. 2 v.
- CARTA de Pero Vaz de Caminha a El-Rei D. Manuel. Lisboa: Publicações Europa-América, 1987.
- COSTA, Miguel Pereira da. Relato que fez Miguel Pereira da Costa, mestre de Campo de Engenheiros ao vice-rei do Brasil Vasco Fernandes César, quando voltou da comissão em que fora ao districto das minas do rio das Contas, em 1721. *Revista do IHGB*, t. V, n. 17, p. 37-59, 1885.
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a Rede de Cidades, II. *Boletim Geográfico*, n. 15, p. 298-308, 1944 [1938].
- _____. Défense et illustration de la géographie humaine. *Revue de Géographie Humaine et d'Ethnologie*, n. 1, p. 5-13, 1948.
- _____. The origin and growth of the Brazilian network of towns. *The Geographical Review*, Nova York, v. XXVIII, n. 3, p. 379-399, jul. 1938.
- DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral. *A motivação toponímica e a realidade brasileira*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1990.
- _____. *Toponímia e antroponímia no Brasil: coletânea de estudos*. São Paulo: FFLCH/USP, 1999.
- DIDEROT, M.; D'ALEMBERT, M. *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers par une société de gens de lettres. Mise en ordre et publié par M. Diderot et par M. D'Alembert*. Paris: Chez Briasson, David, Le Bret, Durand, 1751. t. 5.
- DOCUMENTOS interessantes para a história e costumes de São Paulo, Ofícios do General Martins Lopes de Saldanha (governador da capitania), 1782-1786. São Paulo: Departamento de Arquivo do Estado de São Paulo/Secretaria de Educação, 1961.
- DORNAS FILHO, João. Tropas e tropeiros, transcrição de partes do trabalho do mesmo título publicado pela Universidade Federal de Minas Gerais e conferências pronunciadas no Primeiro Seminário de Estudos Mineiros, 3--12 abr. 1956. Disponível em: <<http://www.asminasgerais.com.br/zona%20da%20mata/Biblioteca/Personagens/Tropeiros/TROPAS.htm>>. Acesso em: 7 fev. 2016.
- DRUMOND, Carlos. *Contribuição bororo à toponímia brasileira*. São Paulo USP, 1965.

- ESPINOSA, Castro; GERARDO, Austro. *Qhapaq Ñan, reconstruyendo la historia del Tomebamba imperial*. Quito: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2007.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Atica, 1976 [1969].
- GIL, Tiago. *Coisas do caminhos, tropeiros e seus negócios do Viamão à Sorocaba (1780-1810)*. Tese (Doutorado em História), UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.
- GINZBURG, Carlo. Carlo Ginzburg: l'historien et l'avocat du diable (1^{ère} partie): entretien avec Laurent Vidal et Charles Illouz. *Genèses*, n. 53, p. 121, dez. 2003.
- _____. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998 [1986].
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GUERREIRO, Inácio. Fronteiras do Brasil colonial: a cartografia dos limites na segunda metade do século XVIII. *Oceanos*, Lisboa, n. 40, p. 24-44, out./dez. 1999.
- HERRERA, Leonor; SCHRIMPF, Marianne Cardale de. *Caminhos precolombinos: las vías, los ingenieros y los viajeros*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- _____. *Capítulos de expansão paulista*. 4. ed. Organização de Laura de Mello e Souza e André Sekkel Cerqueira. São Paulo: Companhia das Letras, 2014a.
- _____. *Monções*. 4. ed. Organização de Laura de Mello e Souza e André Sekkel Cerqueira. São Paulo: Companhia das Letras, 2014b.
- JULLIEN, François. *Les transformations silencieuses*. Paris: Grasset, 2009.
- KLEIN, Julius. *La Mesta*. Madri: Aliança Universitária, 1994.
- KOK, Glória. *O sertão itinerante: expedições da capitania de São Paulo no século XVIII*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2004.
- _____. Vestígios indígenas na cartografia do sertão da América portuguesa. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, nova série, v. 17, n. 2, p. 91-109, jul./dez. 2009.
- LEVERGER, Augusto. Derrota de navegação interior: da vila de Porto Feliz na província de São Paulo à cidade de Cuiabá capital da província de Mato Grosso — 1830. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 247, p. 356-391, abr./jun. 1960.
- LIMA JÚNIOR, Luís Fernando de. Marcha à paulista: a expansão da colonização portuguesa do sertão do alto Tietê para o vale do Paraíba (1530-1660). *Revista Ciências Humanas*, Universidade de Taubaté, v. 3, n. 1, 2010. Disponível em: <<http://www.unitau.br/revistahumanas>>. Acesso em: 3 fev. 2016.
- LIVET, Georges. *Histoire des routes et des transports en Europe: des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*. Estrasburgo: Presses Universitaires de Strasbourg, 2003.
- MONTANDON, Alain (Org.). *Le livre de l'hospitalité: accueil de l'étranger dans l'histoire et les cultures*. Paris: Bayard, 2004.
- MORAES, Rubens Borba de. Contribuição para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII. *Geografia*, São Paulo, v. I, n. 1, p. 69-87, 1935.
- MOREIRA, Hélio Costa. *A toponímia paranaense na rota dos tropeiros*. Dissertação (Mestrado), Universidade Estadual do Paraná, Londrina, 2006.
- NEVES, Erivaldo Fagundes; MIGUEL, Antonieta (Org.). *Caminhos do sertão: ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia*. Salvador: Arcádia, 2007.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1972 [1942].
- REY, Alain. *Dictionnaire culturel en langue française*. Paris: Le Robert, 2005. 4 v.
- ROCHE, Daniel. *Humeurs vagabondes: de la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*. Paris: Fayard, 2003.
- SENA, Divino Marcos de. Camapuã no período do acaso das monções: população, trabalho, lavoura, exploração e resistência. *Revista História em Reflexão*, Dourados, n. 4, 2010. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufgd.edu.br/index.php/historiaemreflexao/article/view/744/460>>. Acesso em: 12 jan. 2016.
- SOUZA, Laura de Mello e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In: NOVAIS, Fernando A.; SOUZA, Laura de Mello e (Org.).

- História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. v. 1, p. 41-82.
- TOLEDO, Benedito Lima de. O caminho do mar. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 1, 1966. Separata.
- _____. Os pousos da serra do mar. *Acrópole*, São Paulo, n. 345, 1967.
- VIDAL, Laurent. *La Ville au Brésil (XVIII^e-XX^e siècles), naissances, renaissances*. Paris: Indes Savantes, 2008.
- _____. Les territoires de l'attente en dix points. In: VIDAL, L.; MUSSET, A. (Org.). *Les territoires de l'attente: migrations et mobilités dans les Amériques (XVIII^e-XXI^e siècle)*. Rennes: PUR, 2014. p. 285-286.
- _____. O deslocamento e a espera, outras "Raízes do Brasil". *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, ano 174, n. 461, p. 415-430, out./dez. 2013.
- VINGOPOULOU, Ioli. Routes et logements des voyageurs dans la région de la Thrace (XVI^e-XIX^e siècles). *The Historical Review/La Revue Historique*, Institut de Recherches Néohelléniques, v. VII, p. 299-322, 2010.