

Gil Carlos Silveira Porto

Doutor em Geografia (UFMG), Professor da Universidade Federal de Alfenas
porto.gil@gmail.com

Gênese e dimensões da rede de vilas e núcleos de ocupação na Bahia no setecentos

Resumo

A recomposição de uma geografia histórica tem sido feita por muitos pesquisadores no âmbito da ciência geográfica. Dentre os estudos realizados nessa perspectiva, aqueles voltados aos estudos urbanos são realizados com maior frequência, embora haja maior dificuldade à medida que se volta mais no tempo. O presente artigo é uma contribuição aos estudos da geografia urbana histórica na Bahia, cujo objetivo principal é discutir a formação de uma rede de assentamentos densa no setecentos, para além do Recôncavo Baiano. A consulta a relatos de viajantes, documentos estatísticos históricos, relatórios dos presidentes da província da Bahia e mapas históricos auxiliou na recomposição dessa rede pretérita, além do acesso a livros, artigos, dissertações e teses que dispunham de informações sobre o quadro demográfico, econômico e social da província da Bahia. As condições naturais, a presença da monarquia lusitana e da Igreja, a existência de caminhos, bem como a dinâmica populacional e econômica evidenciam o processo de formação dessa rede no período da mineração dos sertões baianos, tendo sido Rio de Contas e Jacobina nós dessa incipiente rede.

Palavras-chave: geografia urbana histórica, rede urbana, Bahia, setecentos.

Abstract

GENESIS AND DIMENSIONS OF THE NETWORK OF VILLAGES AND NUCLEI OF SETTLEMENTS IN BAHIA IN THE 1700s

The reconstitution of a historical geography has been done by many researchers within geographical science. Among the studies conducted with this approach, those aimed at urban studies are conducted with a frequent scope, although there are more difficulties as they go back further in time. The present article is a contribution to the studies of historical urban geography in Bahia, and its main purpose

is to discuss the formation of a dense settlements network in the 1700s, beyond the Recôncavo Baiano, the region surrounding the city of Salvador and Todos os Santos Bay. The investigation of travel memoirs, historical statistics, Bahia Provincial Presidential Reports and historical maps, as well as books, articles, dissertation and theses that provided an overview of the demographic, economic and social situation in the Province of Bahia, aided to reconstitute this bygone network. Natural conditions, the presence of Lusitanian Monarchy and the Church, the existence of paths, and also population and economic dynamics are evidence of the process of formation of this network in the mining period in the backcountry of Bahia, in which Rio de Contas and Jacobina were important villages in this incipient network.

Key-words: historical urban geography, urban network, Bahia, 1700s.

1. Introdução

O presente escrito é parte de um esforço que vem sendo realizado nas últimas décadas por pesquisadores da geografia (urbana) histórica no intuito de recompor o processo de formação de redes de vilas e cidades e reconstruir a dinâmica social e espacial da Bahia no período colonial (ANDRADE, 2013; BRANDÃO, 2009, 2010; PORTO, 2014; SANTOS, 1959; SANTOS, 2016; VASCONCELOS, 1995, 1997, 2002 e 2009). Uma questão motivadora desse processo é a aceitação de que, para se chegar ao conhecimento hodierno da rede urbana baiana, há de se pesquisar, também, sobre o processo de formação desta rede. De igual modo, a urbanização no Brasil, iniciada no mesmo período, constitui-se num processo histórico e espacial em curso. “Conhecer o urbano em sua fase atual exige, portanto, compreendê-lo no passado” (GODOY, 2011, p. 8).

Deduz-se que o passado, assim como escreveu Lepetit (apud DOSSE, 2004), não terminou e não deve ser apenas museografado: ao contrário, é uma realidade sempre aberta a novos significados e atribuições. A formação da rede de localidades da província da Bahia durante o período colonial continua sendo uma realidade aberta a novos acréscimos e interpretações. Desse modo, espera-se contribuir com a recomposição do processo de urbanização do interior do Brasil e a análise da formação da rede de cidades baianas é uma de suas dimensões.

Baseamo-nos na proposta metodológica de Vasconcelos (1995, 2009), que se caracteriza pela escolha da periodização, que se traduz numa

possibilidade de investigação no âmbito da geografia histórica por meio da longa duração, aqui demarcada como sendo o período colonial e escravista. Este grande recorte temporal em evidência compreende um período longo que transcorreu entre 1693 e 1822, e que impactou diretamente a organização interna da província baiana e de seus assentamentos humanos. Esse período longo tem seu início e fim, respectivamente, com a descoberta de metais preciosos em regiões mineiras e baianas (séculos XVII e XVIII) e o processo de Independência do Brasil.

Eventos significativos como esses e demarcadores desse período duradouro ocasionaram modificações na sociedade em geral e na sociedade urbana em particular, “assim como nas funções, nas estruturas e formas espaciais. Esses períodos, embora possam ser de curta duração, eu proponho que sejam chamados de ‘períodos densos’” (VASCONCELOS, 2009, p. 148).

Outra referência importante que nos auxiliou no estudo do “tempo de ontem” é Abreu; para ele (2000), trabalhos construídos numa perspectiva pretérita não necessariamente precisam chegar ao tempo presente, assim como defenderam muitos pesquisadores, como Brunhes (1910) e Cholley (1951). A despeito de o tratamento diacrônico dos fatos possuir uma importância inquestionável, o autor defende que “a empiricização do tempo também pode ser feita a partir de um corte sincrônico” (ABREU, 2000, p. 20), como a escala temporal aqui analisada.

O caminho metodológico utilizado para descobrir vestígios da rede urbana ao longo desses dois últimos séculos possui interfaces com aquele utilizado em pesquisas urbanas contemporâneas, embora algumas adequações conceituais e metodológicas tenham sido feitas: na medida do possível, esforçou-se para identificar antecedentes e características das articulações estabelecidas entre localidades baianas até o século XIX, bem como identificar a posição dessas localidades na rede urbana pretérita.

Desse modo, a rede geográfica foi por nós escolhida como categoria de análise, embora a categoria território apareça tangenciando a discussão proposta, que, além de descrever elementos formadores da rede, alude sobre a formação territorial da província baiana. Essas duas (rede e território), como argui Abreu (2000), são categorias universais da Geografia e permitem o estudo do espaço tanto no presente como no passado, ou seja,

possibilitam lançar luz sobre a formação territorial da Bahia tendo como um de seus pressupostos o estudo de seus núcleos de ocupação e as redes construídas entre eles.

Para Corrêa (2011), no estudo sobre as redes geográficas deve-se levar em consideração suas dimensões organizacionais (origem, natureza dos fluxos, função e finalidade da rede), temporal (duração, velocidade e frequência dos fluxos) e espacial (escala, forma espacial e ligações entre os nós da rede). Esses nós conectam diferentes objetos geográficos, e as cidades estão entre os de maior expressividade e impacto na organização do espaço.

As redes entre cidades são, simultaneamente, um reflexo da e uma condição para a divisão territorial do trabalho, e apresentam configurações e especificidades vinculadas ao estágio de exploração da sociedade ou grupo de países, sobretudo no que se refere às relações campo-cidade. Destarte, a rede urbana é “uma expressão fenomênica particular de processos sociais” (CORRÊA, 2006, p. 37), que possui forma, função e insere-se em determinado processo e estrutura específicos, resultando da combinação singular de variáveis que datam de idades diferentes. Para além desse quadro, julga-se relevante, dentre diferentes possibilidades, a descrição da gênese dos núcleos de povoamento e o padrão espacial da mesma (CORRÊA, 2006).

Estudos realizados sobre a formação da rede urbana brasileira (ou redes urbanas regionais) mostram que esta se organizava de forma dendrítica (ANDRADE, 2013; CORRÊA, 1989, 2006; GEIGER, 1963; SANTOS, 1959; SANTOS, 2016), ou seja, se estruturava em atendimento às demandas do comércio ultramarino e defesa dos territórios recém-descobertos (DANTAS, 2006). A rede urbana que se estabeleceu no Recôncavo Baiano tinha esse fim, no entanto, os laços construídos entre Salvador, a cidade primaz da rede, e localidades situadas no interior não tinham unicamente o objetivo de atender demandas da metrópole. O consumo de carne nas vilas e cidade da Rede do Recôncavo Baiano é uma dimensão de uma rede que se estruturava não somente entre a colônia e a metrópole, mas também entre lugarejos da própria colônia, embora se constituíssem em fracos vínculos econômicos. Esse dinamismo se acentua com a extração aurífera no interior baiano e mineiro, atividade econômica não vinculada às oligarquias

rurais, o que permite inferir sobre uma nova lógica no abastecimento das minas e de povoações surgidas em função da atividade mineradora.

Desse modo, a rede de localidades que existiu na Bahia no setecentos, além de atender às demandas da coroa portuguesa, também respondia às demandas da sociedade que ampliava seu processo de fixação nos sertões baianos. Além de ser uma resposta às demandas externas, foi um reflexo das características naturais do território, das políticas de divisão espacial da província e de suas dinâmicas populacional e econômica.

2. Condições naturais

Ao recompor a formação da rede de vilas e assentamentos na província da Bahia durante o período colonial, foram identificados condicionantes de peso que atuaram nesse processo. Uma questão pouco estudada, mas considerada fundamento básico na formação de uma incipiente rede de assentamentos nesse período, é o papel das condições naturais na criação dessas povoações. A maioria das vilas e núcleos de ocupação foi fundada no litoral, nas margens ou desembocaduras de rios e nas proximidades de zonas mineradoras. A maioria das vilas criadas entre os séculos XVI e XIX, por exemplo, localizava-se em pontos do território com essas características. No setecentos, das mais de 20 localidades criadas, pelo menos uma dezena delas foi instituída na costa atlântica e parte considerável na margem ou proximidades de cursos d'água. O acesso aos rios contribuiu no processo de interiorização de lugarejos e atividades produtivas.

[...] Por ocasião da descoberta do ouro e do desenvolvimento da mineração no século XVIII o vale do São Francisco já se achava repleto de gado, com várias vilas florescentes e aldeamentos protetores instalados para reduzir os silvícolas (grifo nosso) [...] (ROCHA, 1940, p. 3).

Tem as suas beiras várias povoações, umas mais chegadas, outras mais distantes do dito Rio e na mesma forma se vão continuando por ele acima por espaço de mais de seiscentas léguas, até se ajustarem na barra que nele faz o Rio das Velhas (ANÔNIMO apud ZEMELLA, 1951, p. 136).

Embora tenha sido um dos grandes rios facilitadores da ocupação do interior do Brasil, o uso do rio São Francisco pouco contribuiu para o

povoamento de suas margens, por causa das constantes inundações que matavam animais e pessoas, diferentemente do seu vale, que, desde o setecentos, sediou localidades importantes, que apresentam centralidade considerável na rede urbana atual. Os rios maiores serviram mais para dispersar o colonizador e os rios menores teriam servido como viabilizadores da fixação do homem agrícola e logo sua sedentarização (FREYRE, 2000).

Ainda discutindo a relevância dos cursos d'água no processo de uso e ocupação do território, um bom exemplo ocorreu no Recôncavo Baiano, que foi uma das primeiras áreas densamente ocupadas na colônia, região drenada por rios com essa característica: “vários rios abrem nela [Baía de Todos os Santos] seus estuários largos e profundos, navegáveis por dezenas de quilômetros e articulando uma zona extensa de terras férteis” (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 41).

Esse aspecto reforça a tese da importância que tiveram as *virtualidades naturais*, particularmente a água, na apropriação das terras ao Sul do Equador (PRADO JÚNIOR, 1994). Foi por meio desses recursos que o Brasil ampliou decisivamente sua produção de riquezas e consolidou seus laços de intercâmbio comercial com o exterior (MATOS, 1995), desde o período colonial.

Sendo assim, a proximidade do oceano, a existência de corredores de água e a morfologia do relevo são condicionantes, iniciais, na estruturação da rede de localidades na Colônia e, por conseguinte, na província, ou seja, tanto os caminhos terrestres como os locais escolhidos para a fixação de pousos, sedes de fazendas e de freguesias, e demais tipos de assentamentos densos, estiveram susceptíveis às determinações da natureza e em conformidade com interesses econômicos da metrópole, que se utilizou ainda de outras estratégias para ocupar e usar o território.

3. Política de regionalização

Uma questão pouco abordada, mas que contribuiu para a ocupação das terras baianas, foi a tentativa de divisão espacial executada pela Coroa. Desde o século XVI, a Colônia brasileira foi dividida em regiões que atendiam a fins diversos, sobretudo para facilitar e tornar mais eficiente a

administração e o controle de terras, vide o caso das Capitâneas Hereditárias, a primeira mais importante tentativa de divisão espacial da colônia. A capitania era a sua maior unidade administrativa, que era subdividida em unidades judiciárias, as comarcas¹. Estas se subdividiam em termos ou municípios cujas sedes eram vilas ou cidades. Por sua vez, os termos desagregavam-se em freguesias, divisão eclesiástica, também utilizada para fins de gestão e atuação do governo colonial (FERREIRA, 1999; PRADO JÚNIOR, 1994; PAULA, 1988).

Desse modo, a ocupação da Colônia nos séculos XVII e XVIII foi um reflexo/uma condição das novas divisões eclesiásticas e, assim como na Metrópole, as Câmaras Municipais eram comandadas pelos mais ricos: na Bahia, a função de câmara era ocupada por proprietários de engenhos de açúcar, que continuaram no comando político por todo o século XVIII e começo do século XIX. Em 1722, com a instituição do vice-reinado na América portuguesa e sua sede no Rio de Janeiro, dividiu-se a Colônia em nove capitâneas gerais e nove subalternas. A Bahia passou a administrar, também, a província do Espírito Santo (MARQUES, 1973).

No que tange à administração religiosa, mudanças aconteceram entre 1676-77, quando novas dioceses surgiram (Rio de Janeiro, Olinda e Maranhão) e o bispo da Bahia ascendeu a arcebispo da América portuguesa. Na primeira metade do século XVIII, o Papa instituiu novas unidades administrativas sediadas no Pará, em Mariana, São Paulo, Goiás e Cuiabá. No final desse século, a administração eclesiástica na Colônia era formada por um arcebispo, com autoridade direta sobre o Brasil e sobre Angola. A divisão regional firmada a partir de critérios eclesiásticos não coincidia com a divisão regional política, mas se aproximavam (MARQUES, 1973). Pode-se dizer que Salvador era o mais importante nó da rede administrativa religiosa entre Brasil e Portugal, a partir do qual portarias, normas e diferentes ideias disseminavam-se pelos sertões e possessões portuguesas na África.

Destarte, além de considerar a monarquia lusitana como indutora de fluxos entre localidades, cabe considerar a Igreja Católica como um dos agentes mais atuantes na formação de povoações, vilas e cidades no Brasil Colônia (VASCONCELOS, 2006). Além dos jesuítas, destacam-se na Bahia religiosos das Ordens do Carmo (carmelitas), de São Bento (beneditinos) e

de São Francisco (franciscanos) (TAVARES, 1963). A construção de capelas e a catequização dos índios possibilitaram mudanças na paisagem e permitiram a articulação entre diferentes povoações situadas para além do Recôncavo Baiano e aquém do Rio São Francisco. Informações eclesiásticas chegavam a diferentes pontos da Colônia, oriundas de Portugal, que ampliavam os fluxos entre igrejas e conventos.

Participavam desse sistema de localidades “aldeamentos de índios, antigas vilas e povoados, engenhos, fazendas, rede de conexão por navegação fluvial e marítima e rede interna terrestre de caminhos e pousos de tropas” (DUARTE apud ZORZO, 2001, p. 18). As cidades (e as vilas) formadas na Bahia nunca surgiram isoladamente, ao contrário, “condensaram pontos interconectados dotados de densas formas políticas” (p. 33) e religiosas. De certa maneira, a formação de um sistema urbano no Brasil não fugiu dessa lógica: o surgimento das vilas e cidades na Bahia foi um reflexo do que teria ocorrido no país como um todo, desde sua condição de colônia. Esse processo de formação de aglomerados foi se consolidando à medida que a população se distribuía no território por um sistema de circulação também em construção.

4. Caminhos e vias

A província da Bahia, durante o período colonial, conectava-se com as capitânicas do Norte e com as províncias do interior em muitas direções e pelo menos quatro caminhos iniciavam-se no Recôncavo Baiano. A primeira dessas vias originava-se em Salvador, com destino à região central da capitania do Piauí, passava por Juazeiro e percorria a margem esquerda do rio São Francisco até a região de Oeiras, antiga capital piauiense. Essa foi a via mais importante na história colonial, pois foi por ela que os primeiros migrantes portugueses adentraram o sertão, bem como foi por ali que transitou a maior parte do gado consumido no Recôncavo Baiano naquele período. A vila de Juazeiro dispunha até de uma alfândega para produtos secos, o que denota sua importância na formação da rede de cidades baianas.

O segundo caminho ligava a Bahia ao Ceará, tendo como origem Salvador, passava pelo município de Jeremoabo, tangenciava a localidade de Ibó (um dos atuais distritos do município baiano de Abaré) e atravessava o rio São Francisco. Desse ponto em diante, dirigia-se à Chapada do Araripe para chegar à atual cidade cearense de Icó, pelas margens do rio Jaguaripe; essa via atravessava o Ceará de norte a sul. Esse foi o caminho utilizado pelos serviços de Correios entre Salvador e Fortaleza, iniciados em 1821. As outras duas vias projetavam-se em direção ao oeste baiano, sendo que uma delas conectava Salvador à província do Piauí, alcançando o rio Preto, afluente do rio Grande (PRADO JÚNIOR, 1994). Esses carreiros eram usados para o transporte de animais e para deslocamentos populacionais, sobretudo, durante períodos de estiagem.

Se, durante o período colonial, havia pelo menos quatro caminhos que conectavam localidades da província da Bahia a outras possessões além do rio São Francisco, no século XVIII, as vias que interligavam Salvador e assentamentos baianos à região das Minas distribuía-se em três vertentes: a primeira, partindo do Recôncavo, com pousos em Cachoeira, João Amaro e Tranqueira (situada na região da vila de Rio de Contas), acompanhava o rio Paraguaçu e depois o rio de Contas, onde se bifurcava em dois percursos.

Um desses percursos encontrava o rio São Francisco e seguia até o rio das Velhas, onde alcançava as minas no centro da capitania. Essa estrada ficou conhecida como Caminho da Bahia ou Caminho do São Francisco e, segundo Antonil (1997), era melhor do que as veredas do Rio de Janeiro e de São Paulo porque era mais aberta, fácil de percorrer e abundante em alimento. Atravessava também extensas áreas mais povoadas, oferecendo maiores comodidades aos condutores de bens para as Minas (ZEMELLA, 1951). Para Paula (1988), esse caminho foi usado até o século XIX como via de transporte de mercadorias entre a região central mineira e o Nordeste brasileiro, sendo que as primeiras expedições que chegavam às Minas Gerais partiram da Bahia ainda no primeiro século de ocupação portuguesa, através do curso do São Francisco.

As outras duas picadas descritas são: uma que chegava ao arraial de Rio Pardo, na capitania de Minas Gerais, passando pelo rio Gavião, e a outra mais curta (aberta no início XIX), que atravessa o alto curso do

rio Cachoeira, passando pela então vila originária da cidade de Vitória da Conquista – por aí se chegava também ao Rio Pardo (ZEMELLA, 1951).

Existiam mais duas vias que ligavam a Bahia à capitania mineira, e o ponto de partida eram as vilas de São José do Porto Alegre (atual sede do município de Mucuri) e a vila de Ilhéus. A primeira acompanhava o leito do rio Mucuri até a vila de Minas Novas e a segunda seguia o leito do rio Cachoeira, chegando à vila de Rio Pardo, passando pela vila de Conquista, situada hoje no Sudoeste baiano. Esses percursos compunham a rede de estradas que conectava a Bahia à província de Minas pelo Sul. No entanto, o segundo trajeto teria sido abandonado, conforme relatos feitos, por exemplo, pelo príncipe Maximiliano, em 1816, quando visitou a região (ZEMELLA, 1951). O príncipe escrevera:

Haviam-me prevenido de que, nessa estrada obstruída por matagais, eu não poderia caminhar sem o recurso de machados e foices; mandei, por conseguinte, fabricar várias dessas ferramentas de boa qualidade, e confiei-as a Hilário, Manuel e Inácio, três homens que eu contratara para a viagem. O primeiro era um mameluco, o segundo um mulato de notável força, afeito à fadiga e acostumado a percorrer as florestas, e o terceiro um índio (WIED-NEUWIED, 1940, p. 333-334).

Acredita-se que parte do comércio estabelecido entre Salvador e povoações situadas mais ao sul da província e fazendas e aglomerados humanos situados no interior mineiro era feito por meio das últimas vias acima descritas, embora as trocas também se realizassem pelos cursos d'água, como os rios Pardo e Jequitinhonha. No final do setecentos e início do oitocentos, Belmonte (elevada à condição de vila em 1764), situada na desembocadura do Jequitinhonha, foi um importante nó na rede de localidades dispostas entre Bahia e Minas Gerais, em razão do contrabando de ouro (ANTONIL, 1997; SPIX; MARTIUS, 1981; PRADO JÚNIOR, 1994 e FERREIRA, 1999).

Na figura 1, observa-se trecho inicial (e comum) da maioria dos caminhos citados, que representa a estrada que se iniciava no porto de São Félix, defronte à vila de Cachoeira, no rio Paraguaçu (Recôncavo Baiano), tangenciava as vilas nova e velha de Rio de Contas e acabava na Serra dos Montes Altos², de onde se dividia em outras picadas. A observação atenta da “planta”³ permite identificar a localização de dezenas de localidades, que podem ser sedes de fazendas, engenhos, casas, igreja e ranchos, dispostos

período em questão. Para Abreu (1996), os povoadores que se estabeleciam nas proximidades desses caminhos construíam açudes e desenvolviam a agricultura, cujos mantimentos eram vendidos aos transeuntes. Esses moradores também compravam rezes transviadas e desfalecidas, que, tratadas, eram vendidas ou serviam para a alimentação da população transeunte, que se dirigia a Salvador ou para os sertões.

5. Povoamento e população

A despeito de a contagem da população das províncias, freguesias, vilas e cidades no Brasil Colônia ser uma lacuna pela inexistência de instrumentos de coleta de dados seguros, a mensuração do número aproximado de habitantes era possível graças ao empenho da Igreja, das autoridades locais e dos viajantes. Reconhecia-se a importância de se fazer a contagem sistemática da população, para identificar seu movimento e conhecer “facilmente quais as povoações, ou comarcas em aumento, ou decadência”. Havia como se chegar a esse mapeamento consultando os registros feitos pelos vigários, por unidades distritais e por quarteirões, sob jurisdição de cada igreja (ANDREA, 1845, p. 14-15). Muitas vezes, as somas de população de uma mesma “área censitária” não convergiam em decorrência da fragilidade dos mecanismos de coleta e da diversidade de contadores. No entanto, elas não eram obra do acaso e indicavam, de certa maneira, a dinâmica populacional dos aglomerados e outras dimensões da vida social da época, quando analisadas em conjunto com fatos e outras variáveis.

A criação das vilas de Jacobina e Rio de Contas, por exemplo, “impulsionou a arrancada final para o domínio do território e da população nele contida” (VASCONCELOS, 2015, p. 108), num momento em que diferentes grupos populacionais viviam em constante tensão nas relações “entre governo, administração, mineiros, comerciantes e lavradores, de um lado, e, entre estes e moradores, escravos e livres pobres, de outro” (MARQUES, 1973, p. 137). Essas vilas tornaram-se numerosamente povoadas e eram tão grandes que poderiam competir em largura com um reino. A prosperidade “daqueles sertões recresceu com as jazidas auríferas de Jacobina e Rio das Contas” (ABREU, 1996, p. 98).

Nos primeiros séculos de ocupação lusitana, a área correspondente ao atual território da Bahia possuía um dos maiores contingentes populacionais da Colônia, e esse quadro manter-se-ia quase inalterado até o final do século XIX, quando a população do estado de São Paulo a superaria. No final do século XVIII, mais precisamente na década de 1770, o Brasil possuía em torno de 1.500.000 habitantes. Minas Gerais, Bahia e Pernambuco eram as três províncias mais populosas, possuindo, respectivamente, cerca de 300.000, 289.000 e 240.000 pessoas. Rio de Janeiro e São Paulo ocupavam as posições seguintes, possuindo cerca de 216.000 e 117.000 habitantes cada uma (MARQUES, 1973). Esse quadro demográfico continuaria por mais de um século; em 1808, ano da chegada da Família Real portuguesa e de seu estabelecimento no Rio de Janeiro, as três províncias mais populosas continuaram sendo Minas Gerais (350.000), Bahia (335.961) e Pernambuco (244.277) (IBGE, 1990)⁴.

No primeiro quartel do século XIX a população da Bahia quase dobrou de tamanho, atingindo cerca de 670 mil habitantes no período, ultrapassando, assim, o contingente da província de Minas Gerais. Cabe ressaltar que a população do Brasil, como um todo, apresentava, de forma semelhante, acentuado crescimento (GRAHAM, 1990). O alto consumo de carne bovina de Salvador é representativo desse aumento, como pode ser observado na tabela 1. Ali se consumia quase o dobro da carne bovina que abastecia a capital da província do Pará e mais que o triplo daquela consumida em São Luís, no mesmo período.

Tabela 1
CAPITAIS PROVINCIAIS DO NORTE, CONSUMO DE CARNE - PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XIX

Período	Cidade	Unidades/ano
Início do século XIX	Salvador	20.000/ano
Início do século XIX	São Luís	6.000/ano
1828	Belém	11.000/ano

Fonte: Prado Júnior (1994).

As áreas mais povoadas na província da Bahia, na transição entre o setecentos e o oitocentos, eram o Recôncavo Baiano, o trecho que se

estende de Juazeiro a Urubu (decorrente da extração do sal no trecho do São Francisco entre as respectivas vilas e dos pontos de entroncamento), a zona de mineração na Chapada Diamantina (descoberta em 1732, mais precisamente nas localidades circunvizinhas a Rio de Contas e Jacobina); e as zonas de abrangência das bacias dos rios São Francisco, Itapicuru e Jacuípe (PRADO JÚNIOR, 1994), ou seja, a ocupação e o uso do espaço de forma planejada se dá, inicialmente, no litoral baiano, depois, tangencia o rio São Francisco para, num terceiro momento, ocorrer no interior dessas regiões. Para Abreu (1996), após o povoamento repleto da Região do Recôncavo, a zona que passou por esse processo foi aquela que se estende entre Santo Antônio (de Jesus) até o Rio São Francisco, na qual se localiza a Chapada Diamantina. Segundo ele, nessa região, “a mata aparece em manchas consideráveis, capões, ilhas mais ou menos extensas, engasgadas nos campos e caatingas, antes dominadas que dominantes” (p. 76).

O Recôncavo, no princípio do século XIX, possuía mais de 100.000 habitantes, cuja vida material e social realizava-se em torno dos mais de 260 engenhos que ali funcionavam (VILHENA apud PRADO JÚNIOR, 1994). Nas localidades existentes no interior e no ambiente tipicamente rural, viviam cerca de 180 mil pessoas, contingente suficiente para dinamizar a vida nos sertões da capitania.

No setecentos, as cidades mais importantes, do ponto de vista populacional, em todo império português, eram Lisboa, Salvador e Rio de Janeiro. Na América de colonização ibérica, por exemplo, Salvador e Rio de Janeiro só perdiam posição para a Cidade do México, cuja população era de aproximadamente 135.000 habitantes (MARQUES, 1973). O fator responsável pelo aumento do contingente demográfico nesses locais do Império Lusitano era a migração: milhares de portugueses, sobretudo do norte do país e dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, migraram para o Brasil, por conta da atividade econômica de extração do ouro (MARQUES, 1973).

A dispersão populacional para o interior da Colônia é da primeira metade do século XVIII, com a descoberta do ouro em Minas Gerais, Cuiabá e Goiás. Essa expansão ocorreu por contiguidade, e as pessoas fixadas no sertão conservavam contato “íntimo e geograficamente contínuo” com Salvador, diferentemente da ocupação das minas (PRADO JÚNIOR, 1994,

p. 39). Há, ainda, relatos de que grandes contingentes populacionais se deslocaram da capitania da Bahia para a região mineradora, centro da atenção da Metrópole naquele momento.

São muitos os fatores que contribuíram para que a Bahia fosse, nas primeiras décadas do ciclo de ouro, o principal mercado abastecedor: *i*) facilidade de comunicação terrestre; *ii*) presença do rio São Francisco; *iii*) centro importador de produtos europeus; *iv*) bom aparelhamento para o comércio; *v*) expansão dos currais no sertão; e *vi*) era uma zona de povoamento antigo. Vendiam-se secos e molhados, gado bovino e equino, muares, escravos, artigos de luxo, dentre outros, para as vilas mineiras, sobretudo nos primórdios da extração, como mencionado anteriormente. Espelhos, louças da Índia, tecidos, móveis de Jacarandá etc., também eram comercializados (ZEMELLA, 1951). Na verdade, a Bahia, desde o descobrimento, constituiu-se em área dispersora de população. A formação territorial dessa província é marcada por deslocamentos de diferentes magnitudes, escalas e temporalidades, cuja inércia ainda pode ser mapeada no início do século XXI.

6. Estrutura interna, comércio e um retrato da rede de localidade no setecentos

Poucas vilas foram fundadas no Brasil no primeiro século de colonização lusitana. Porto Seguro foi uma das 8 (oito) criadas ainda no período das Capitânicas Hereditárias e uma das três criadas na Bahia. Segundo Abreu (1996), nesta vila foram construídas duas igrejas, em vez de uma, como se deu nas outras 7 (sete) vilas, e nela existia uma casa de vivenda, com varanda, localizada junto a uma rocha, na qual havia uma cruz. Há possibilidade de que essa vila fosse murada com taipa, pois possuía uma porta, conforme descreve esse autor.

Embora sejam raras as descrições da estrutura interna desses lugares nos primeiros 150 anos de ocupação lusitana, no setecentos tem se encontrado mais informações, que permitem reconstruir aspectos da organização interna desses assentamentos situados no interior. Muitos deles

Possuíam autonomia relativa variável com o maior ou menor exercício de poder do Estado em cada tempo histórico, o que poderia ocasionar o semi-abandono de vários núcleos, daí a noção de protourbanismo: nucleações precárias com poucos prédios públicos e ralo ordenamento legal e jurídico, mas detentoras de determinado nível de circulação de pessoas e mercadorias, circulação suportada por atividades extrativistas (mineral e vegetal), localização geográfica estratégica, expansão demográfica (lenta) e existência de proprietários rurais na hinterlândia circundante (MATOS, 2011, p. 41).

No caso de Jacobina e Rio de Contas,

Instalou-se uma estrutura administrativa consoante com o regimento das minas, já em vigor em Minas Gerais, com a indicação dos diversos cargos e funções nele previstos. Das atribuições conferidas a cada funcionário real ao processo de urbanização direcionado pelo governo metropolitano, podemos encontrar uma distribuição espacial e burocrática das formas de exercício e controle do poder. A disposição e o modelo das construções, quer públicas, quer particulares, o lugar da cadeia e da câmara, do pelourinho e da força demonstram a ostensiva imposição de uma ordem pelo terror (VASCONCELOS, 2015, p. 139).

Um aspecto elucidativo dessa dinâmica foi a construção de casas de fundição (de ouro) em 1726 nessas duas localidades, que se somavam às construções já existentes, cujas formas espaciais indicavam uma vida protourbana.

Outro aspecto que contribui para a identificação dessa rede é a presença de feiras livres na dinâmica econômica da província da Bahia durante o período colonial e, sobretudo, no setecentos. A incipiente rede não teria a mesma configuração sem a realização dessas feiras livres em lugarejos espalhados do litoral aos sertões. Analisando de maneira hipotética o desenvolvimento das feiras no período colonial, Mott (1976) afirma que, embora o governo metropolitano propusesse o enraizamento dessa atividade nos primórdios da vida brasileira, “sua emergência provavelmente só se consubstanciará mais tarde, quando do maior desenvolvimento demográfico e da diversificação econômica” (p. 86).

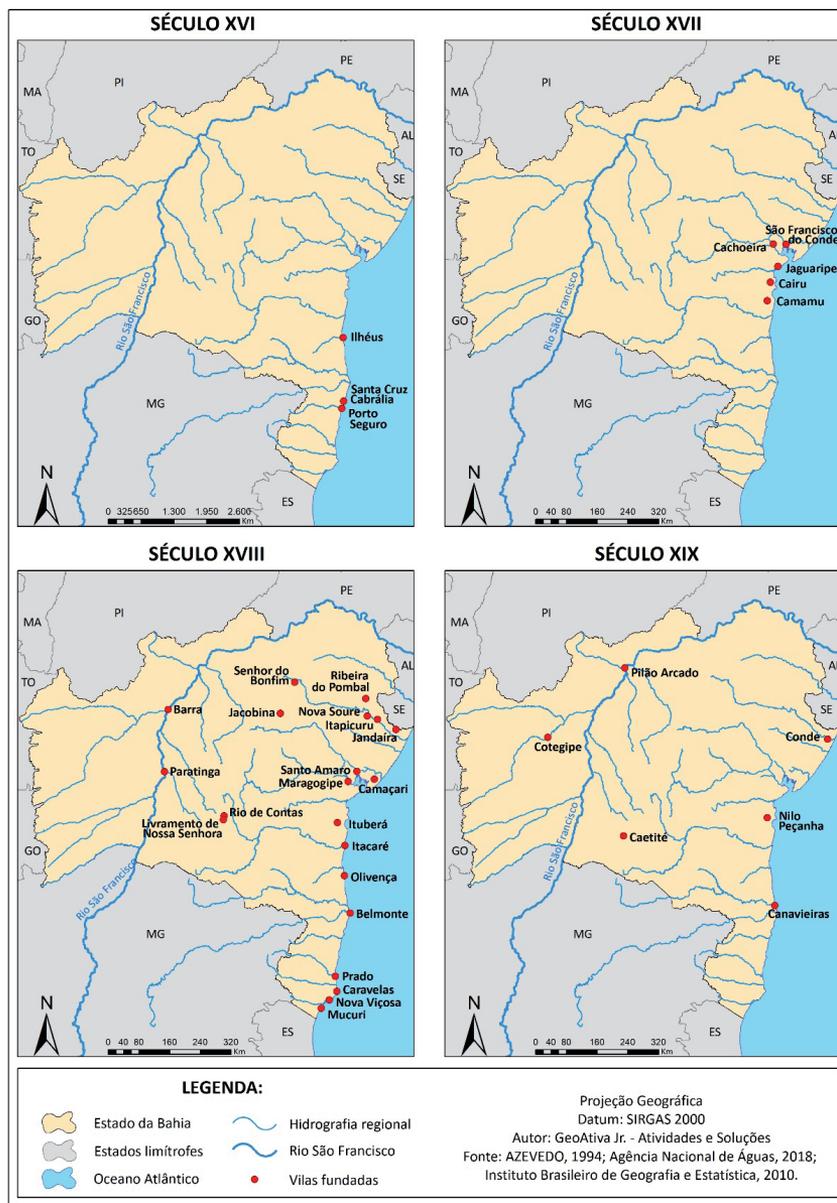
No setecentos, a economia da Colônia apresentava certa diversidade, e o comércio de gado era atividade primordial para a sociedade de então. Antonil (1711 apud ABREU, 1996), escreve que 100, 160, 200, 300 cabeças de gado chegavam ordinariamente à Bahia, e uma parcela dessas cabeças chegava a Capuame quase semanalmente. Capuame foi a primeira feira de gado na América portuguesa, que existiu entre o século XVII e início do

século XIX e se situava em algum ponto entre os municípios de Camaçari e Dias D´Avila; foi transferida para Feira de Santana em 1830. Depois dessa mudança caiu no esquecimento e transformou-se na Feira Velha, termo usado por alguns memorialistas e pesquisadores (HENRIQUE, 2014). Há ainda registro no setecentos de feiras nas localidades de Mata de São João e vila de Nazareth (província da Bahia), nas povoações de Goiana (Pernambuco) e Laranjeiras (Sergipe). No século XIX, o registro de feiras é bem maior (MOTT, 1976).

Além das feiras, havia, na maioria das povoações e cidades coloniais, agências que se encarregavam de realizar pequeno comércio em lojas, vendas, casas de negócio e quitandas, sendo que os proprietários recebiam diferentes denominações, como taverneiros, caixeiros e negociantes (MOTT, 1976). O comércio ambulante era também realizado, por exemplo, pelas “negras de tabuleiro”, que ocupavam lugar de destaque na vida de povoações da colônia, sobretudo no século XVIII (MOTT, 1976).

À medida que o processo de apropriação do território colonial se amplia, resultando num maior uso dos recursos da natureza, bem como num dinamismo populacional e econômico, amplia-se também o número de fazendas, igrejas, assentamentos populacionais, caminhos e conexões dispostos em diferentes localidades da colônia e da província baiana. Uma dimensão dessa dinâmica colonial se mostra na ampliação do número de vilas desde a primeira criada no Brasil, a de São Vicente, em 1532, na província de São Paulo⁵. Como se observa na figura 2, em relação à província Baiana, há, desde o século XVI, um significativo aumento desse tipo de assentamento humano, no entanto, a maioria deles foi criada no século setecentos. De aproximadamente 30 vilas instituídas nas três primeiras centúrias de posse territorial lusitana, pelo menos 20 vilas⁶ foram erigidas nesse período – quase 67% do total.

Figura 2
 PROVÍNCIA DA BAHIA, VILAS FUNDADAS - SÉCULOS XVI A XIX



Fonte: o autor.

A observação da localização das vilas criadas desde o início da ocupação portuguesa até o século XIX mostra a relação de dependência entre as atividades produtivas que foram sendo desenvolvidas no período. Primeiramente, estavam dispostas no local de chegada em 1500 e no litoral, como se verifica na posição de Ilhéus, depois se expandem para o Recôncavo Baiano e seu entorno, seguido pela interiorização desses assentamentos vinculada à extração de ouro e diamantes na Chapada Diamantina e em Minas Gerais e pela expansão da rede de caminhos que conectava a Bahia a províncias situadas a Oeste e Norte; ampliou-se, ainda, o número de vilas no norte e na costa da província. A relação entre atividades econômicas e criação e espacialização das vilas também foi um reflexo do crescimento e da dispersão da população; essa conjuntura possibilitou o aumento da vida urbana na província.

A cartografia histórica tem se tornado uma importante fonte de informações que vem contribuindo na recomposição de fenômenos urbanos pretéritos. Mapas produzidos no período colonial, representando o Brasil, indicam a localização de acidentes geográficos, rios, povoações e vilas situadas do litoral ao interior da província, a exemplo dos lugares ilustrados na figura 1 e outros que não aparecem naquela planta, como o arraial de Cardoso (atual município de Matias Cardoso), que, na época, pertencia à província da Bahia e que, no período colonial, constituía importante nó na rede de conexão entre localidades da Bahia e da então província de Minas Gerais, para onde convergiam muitos caminhos (SILVA JÚNIOR, 2010).

Outros lugares também foram representados como os núcleos originais das cidades de Serrinha, Água Fria, Iaçú, Ibotirama e Lençóis, conectadas por um sistema de caminhos. Outras duas vilas representadas na cartografia do século XVIII são as de Santo Antônio do Urubu (atual Paratinga) e a de São Francisco das Chagas (atual cidade de Barra); elas sinalizam a importância do rio São Francisco como principal eixo de ocupação dos sertões para além das minas baianas e, no caso da primeira, a centralidade estava vinculada à existência de jazidas de sal, situadas na margem direita desse rio, que abastecia consumidores das províncias do Piauí, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Esse era um dos fatores que favorecia a pecuária na região, onde se produzia mais de 35.000 surrões⁷ desse produto (PRADO JÚNIOR, 1994).

Muitos núcleos de ocupação situados no sertão baiano, e suas minas, conectavam também diferentes localidades situadas em outras unidades provinciais. As conexões se realizavam com São Félix, Meia Ponte, Natividade, Vila Boa, Pilar e Tocantins (Goiás); Vila Rica, São Romão, Paracatu, Sabará, Rio das Mortes, Minas de Paracatu, Serro Frio, Sertão de Gorutuba, Vila do Príncipe e Minas Novas do Arassuaí (Minas Gerais); bem como assentamentos situados em capitânicas do Norte, Nordeste e Sul. Esse conjunto de interações resultou (de) e condicionou, do mesmo modo, certo dinamismo econômico na Bahia pelo comércio de ouro, diamantes, gado e escravos advindos da África (VASCONCELOS, 2015).

As condições descritas até aqui foram determinantes na reestruturação das unidades espaciais da rede de localidades baianas ocorridas na transição do setecentos para o oitocentos e, sobretudo, para transformações que ocorreram no século XIX. O maior número de emancipações políticas, o crescimento populacional acompanhado pela dispersão da população no território, a extração aurífera e o início do uso do transporte ferroviário foram fatores decisivos na institucionalização de novas sedes administrativas, ampliando, assim, a ação política do governo nos quatro quadrantes da província. No ano da independência política do Brasil, esta província era a mais urbanizada do país, pois havia nada menos que 40 vilas em seu território, mais de 18% das vilas do Brasil de então (AZEVEDO, 1994).

7. Considerações finais

A rede de localidades baianas nos setecentos e oitocentos foi uma condição e um reflexo da política de gestão territorial da Coroa portuguesa, que ampliou o número de comarcas, municípios e freguesias, bem como da antiga divisão territorial estabelecida entre a Metrópole e a Colônia. A disposição das povoações e a conformação da própria rede também foi um reflexo das condições naturais, da atuação da Igreja, da rede de caminhos, bem como da dinâmica populacional e econômica da província.

Convém ressaltar a influência das virtualidades naturais nesse processo de formação. Nesse caso, como já relatado, referimo-nos àquelas partes da natureza local e regional que foram pouco ou nada alteradas pelas

atividades produtivas naquele contexto. Refere-se aqui às condições climáticas, à composição do solo assentado na estrutura geológica e à água que se distribui nos rios e oceanos. Esses condicionantes naturais imprimiram singularidades que, de certa forma, ajudaram a definir nos primórdios a posição de muitos nós que compõem a rede urbana contemporânea da Bahia, como Salvador, Juazeiro e Porto Seguro.

No que diz respeito à relação homem-natureza, destaca-se o papel da extração de ouro e diamante na região das Lavras Diamantinas baianas e arredores: ali nasceram assentamentos que tiveram importância considerável na rede pretérita de localidades, a exemplo de Rio de Contas, Nossa Senhora do Livramento e Lençóis. Uma das áreas com maior presença de localidades no período colonial era a região da atual Chapada Diamantina. Além dela, igualmente figuravam como áreas de maior concentração de vilas o Recôncavo Baiano, o litoral e a margem sanfranciscana. Essas foram as primeiras regiões ocupadas pelos portugueses, e esse processo vincula-se, decisivamente, às características físicas de cada uma delas. No entanto, à medida que o território baiano se tecnicizava, outras localidades se formavam e atributos de outra natureza foram incorporados à rede protourbana.

Os fluxos dessa rede circulavam por caminhos/estradas terrestres entre fazendas, aldeamentos, igrejas, locais de pouso, vilas, a cidade da Baía (Salvador), a metrópole portuguesa, identificados como objetos técnicos do período, produto do trabalho e ações de diferentes agentes, como escravos, negros libertos, índios, comerciantes, viajantes e autoridades eclesiásticas e da Monarquia. Esses fluxos também se materializavam em mercadorias de origem europeia, como espelhos, louças e tecidos, que, nos Sertões, eram consumidos pela elite econômica, como produtos de origem colonial como ouro e aqueles produzidos e consumidos internamente, como carne bovina e produtos oriundos da agricultura. Esse último aspecto mostra que a forma da rede de localidades não possuía somente o modelo dendrítico, pois havia fluxos que tinham começo e fim em pontos dispostos desde Salvador a lugarejos construídos nos diferentes quadrantes da província e de outras unidades territoriais, como Minas Gerais.

A rede em questão, embora pouco adensada, apresentava uma arquitetura que refletia, de certa maneira, uma prática urbanizadora na Colônia.

Como revela Reis Filho (1968), a estruturação da rede brasileira de cidades iniciou-se ainda no século XVI, e a Bahia foi pioneira no processo de urbanização no período colonial, sendo a fundação de vilas e cidades uma de suas dimensões mais relevantes, senão a de maior peso. Assim, a construção de vilas planejadas no interior da Colônia indicava a instalação de equipamentos e serviços urbanos relacionados, sobretudo, à afirmação do Estado português (DELSON, 1997).

Finalmente, fica clara a existência de uma rede densa de assentamentos na província da Bahia durante o setecentos e alvorecer do oitocentos. Outrossim, a pesquisa mostrou que muitas localidades erigidas naquele período perderam sua centralidade, como é o caso de Belmonte, Caravelas, Livramento de Nossa Senhora e Rio de Contas. Dentre as razões para essa perda, destacam-se o fim da navegação de cabotagem, o esaurimento do ouro no interior da província e o estabelecimento das ferrovias a partir da segunda metade do século XIX. Outras, porém, mantiveram ou ampliaram sua importância na rede urbana, como é o caso de Jacobina, Senhor do Bonfim, Ribeira do Pombal, Ilhéus e Porto Seguro; no caso das duas últimas, a importância vem desde o século XVI, quando foram criadas. As mudanças do modal viário e o desenvolvimento de novas atividades econômicas estão entre os fundamentos que explicam a permanente centralidade dessas localidades. No entanto, a importância desses assentamentos densos não se compara à importância de Salvador, que, desde sempre, ocupou posição de comando na rede de cidades baiana e brasileira, tema que será discutido noutra oportunidade.

Notas

- ¹ Bahia e Minas Gerais chegaram a possuir quatro comarcas cada, sendo que Sergipe compunha território da primeira (PRADO JÚNIOR, 1994). Para Paula (1988), Pernambuco e São Paulo eram divididas em três unidades comarcais e as demais províncias possuíam apenas uma.
- ² Localiza-se entre o rio São Francisco e a Serra do Espinhaço e se distribui nos territórios municipais baianos atuais de Candiba, Guanambi, Palmas do Monte Alto, Pindaí e Sebastião Laranjeiras.
- ³ A “planta” foi idealizada por Manoel Cardozo de Saldanha — sargento-mor da Infantaria e membro da comissão criada para averiguar se existia salitre na referida serra — e elaborada por José Antônio Caldas, membro da Academia Militar da capital da província da Bahia. Trata-se de um dos documentos mais importantes sobre a comunicação no interior da Bahia em meados do século XVIII, se não o mais relevante, tendo sido elaborado por volta de

1758. Além do tráfego existente entre a capital e localidades situadas no atual oeste baiano por meio do rio São Francisco, o serviço de trocas também se fazia via terra, como descrito anteriormente. Outras informações relevantes estão representadas na planta, como a serra do Sincorá e o rio das Rãs, importante afluente da margem esquerda sanfranciscana.

- 4 O Brasil possuía 2.419.406 de habitantes.
- 5 A primeira vila criada na província da Bahia foi Porto Seguro, em 1535, e a primeira cidade fundada na Colônia foi Salvador, em 1549, que também foi erigida como capital da Colônia.
- 6 Durante o setecentos, foram criadas na colônia 118 vilas, sendo que 57 são do terceiro quartel desta centúria, sob reinado de D. José I (AZEVEDO, 1994).
- 7 Objeto feito de palha de carnaúba em forma de saco.

Referências

ABREU, J. Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Fortaleza: Câmara Brasileira do Livro, 1996.

ABREU, Maurício de Almeida. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **GEOSP**, Espaço e Tempo, São Paulo, p. 13- 25, 2000.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O outro lado da baía: a rede urbana do recôncavo baiano setecentista**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

_____. **O outro lado da baía: a gênese de uma rede urbana colonial**. Salvador: EDUFBA, 2013.

ANDREA, Francisco José de S. S. **Falla dirigida a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia, na abertura da sessão ordinária do anno de 1845, pelo presidente da província, Francisco José de Sousa Soares d'Andrea**. Bahia: Typ. de Galdino José Bizerra [i.e. Rizerra] e Companhia, 1845. Disponível em: < <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 28 jun. 2013.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência no Brasil**. 3. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1997.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Parte da Planta Chorografica da estrada, que principiando na Serra dos Montes Altos [...] vem finalizar no Porto de S. Felis – 1758**. CALDAS, 1958.

AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial. **Terra Livre**, São Paulo, n. 10, p. 23-78, jan.-jul. 1994.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do oeste baiano (1501-1827). **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 47-56, 2009.

_____. A formação territorial do Oeste Baiano: a constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). **Geotextos**, Salvador, v. 6, n. 1, p. 35-50, 2010.

BRUNHES, Jean. **La Géographie Humaine**. Essai de classification positive. Principes et exemples. Paris: Librairie Felix Alcan, 1910.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

CHOLLEY, André. **La Géographie** (Guide de l'Étudiant). Paris: PUF, 1951.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Rede urbana colonial cearense: uma crítica à noção de rede dendrítica. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, 2006.

DELSON, Roberta Marx. **Novas Vilas para o Brasil-Colônia**: planejamento espacial e social no Século XVIII. Brasília: Alva-Ciord, 1997.

DOSSE, François. **História e ciências sociais**. São Paulo: EDUSC, 2004.

FERREIRA, André Velloso Batista. **A formação da rede urbana no Vale do Jequitinhonha - Minas Gerais**. 1999. 143 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1999.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande & senzala**: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal. 41. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/MEC, 1963.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira de. A cidade no Brasil – período colonial. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 12, n. 38, p. 8-15, jun/2011.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1990.

HENRIQUE, Juliana da Silva. **A feira de Capuame**: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII). 2014. 232 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil**: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/serieestatisticasrestrospectivas/Volume%203_Estatisticas%20historicas%20do%20Brasil_series%20economicas_demograficas%20e%20sociais%20de%201550%20a%201988.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2018.

LEÃO, Sônia de Oliveira. Padrões espaciais de desenvolvimento urbano, 1500-1930. In: SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello et al. **Urbanização e metropolização no estado da Bahia, evolução e dinâmica**. Salvador: Centro Editorial e didático da UFBA, 1989.

MARQUES, Antonio Henrique de O. **História de Portugal**: das origens e às revoluções liberais. 2. ed. Lisboa: Edições Ágora, 1973, v. 2.

MATOS, Ralfo. Questões teóricas acerca dos processos de concentração e desconcentração da população no espaço. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, v. 12, n. 1/2, 1995.

_____. A discussão do antiurbanismo no Brasil colonial. **Geografias**, Belo Horizonte, v. 7, n. 2, p. 40-55, jul.-dez. 2011.

MOTT, Luiz R. B. Subsídios à história do pequeno comércio no Brasil. **Revista História**, Universidade de São Paulo, v. 53, 1976.

NEVES, Erivaldo Fagundes; MIGUEL, Antonieta (Org.). **Caminhos do Sertão**: ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia. São Paulo: Arcadia, 2007.

PAULA, João Antônio de. **O prometeu no sertão**: economia e sociedade da capitania das Minas dos Matos Gerais. 1988. 777 f. (2 volumes). Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1988.

PORTO, Gil Carlos Silveira; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. Rede urbana no Nordeste brasileiro: notas sobre o Oeste Baiano nos séculos XIX e XX. In: INTERNATIONAL MEETING – GEOGRAPHY & POLITICS, POLICIES AND PLANNING, 1, Porto, 2013. **Anais...** Porto, 2013, p. 303-318.

PORTO, Gil Carlos Silveira Porto. **Evolução da rede de localidades centrais na Bahia nos séculos XIX e XX**: permanências, complexidades e amadurecimento. 2014. 246 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/>

IGCC-9NBQ9P/tese_gil_carlos_silveria_porto.pdf?sequence=1 >. Acesso em: 28 abr. 2018.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1968.

ROCHA, Geraldo. **O rio de São Francisco**: factor precipuo da existência do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

SANTOS, Iann Dellano da Silva. A gênese do urbano no Oeste Baiano: os núcleos de povoamento e a rede de vilas no século XIX. **GeoTextos**, v. 12, n. 1, p. 133-156, jul. 2016.

SANTOS, M. **As Estradas Reais**: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001.

SANTOS, Milton. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: Imprensa Oficial, 1959.

SILVA JÚNIOR, João Henrique da. **Alto-médio São Francisco e o estudo da cultura manifestada pela população local**. 2010. 260 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

SPIX, Johann Baptiste von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil**: 1817-1820. 4. ed. (1. ed. 1823, 1828 e 1831). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1981.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963.

VASCONCELOS, Albertina Lima. **As vilas do ouro**: sociedade e trabalho na economia escravista mineradora (Bahia, século XVIII). Vitória da Conquista: Edições UESB, 2015.

VASCONCELOS, Pedro de A. Salvador: transformações e permanências (1549-1990). In: BECKER, Berta K. et al. **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995. p. 97-117.

_____. A Idade de Ouro de Salvador. **Território**, Rio de Janeiro, v. 02, p. 63-76, 1997.

_____. **Salvador**: transformações e permanências (1549-1999). 1. ed. Ilhéus: Editus, 2002.

_____. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In: CASTRO, Iná Elias de et al. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 247-278.

_____. Questões metodológicas na Geografia Urbana Histórica. **Geotextos**, Salvador, v. 5, n. 2, p. 147-157, 2009.

WIED-NEUWIED, Príncipe Maximiliano de. **Viagem ao Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br>>. Acesso em: 04 jan. 2014.

ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII**. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1951. São Paulo: USP. 275p.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e rede urbana na Bahia**. Doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

Recebido em: 22/07/2018

Aceito em: 16/08/2018

