

OS CAMINHOS DA CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO DOS AÇORES NOS SÉCULOS XV E XVI*

ANTONIETA REIS LEITE**

Resumo: A descoberta das ilhas atlânticas próximas, da Madeira (c.1420) e em seguida dos Açores (c.1427), trouxe ao reino de Portugal um novo desafio, começar do zero num território longínquo e desconhecido. A abertura de vias como elemento basilar da estratégia dos processos de colonização e domínio do território esteve presente desde o primeiro momento, afirmando-se como um instrumento essencial à concretização e materialização dessa estratégia. Neste texto analisa-se, nomeadamente, como as vias, elementos estruturantes que marcam profundamente a paisagem construída nas ilhas, se desenharam e como contribuíram para a matriz territorial e agrícola, resultante do processo de colonização da terra e da legislação quatrocentista de ordenamento de território que lhe estava associada.

Palavras-chave: Açores; Caminhos; Sesmarias; Ordenamento do território.

Abstract: The Madeira (circa 1420) and the Azores (circa 1427) islands, located on the North Atlantic area, were discovered uninhabited and settled by the Portuguese starting on the first half of the fifteen century, compelling the kingdom of Portugal into a new challenge by start over in a remote and uncharted territory. Through a land reclamation system imposed by the central power, the territory was divided and land grants were distributed among settlers, and new towns were founded, as heads of newly created jurisdictions. The opening of roads was a core element of the colonization process, as it appears expressed in the landscape design and on the documents ruling the settlement process, both analysed in this paper.

Keywords: Azores (Terceira island, Portugal); Roads; Settlement; Land reclamation.

* Este trabalho enquadra-se no âmbito do projeto de pós doutoramento financiado pela FCT: *10 Vilas de Fundação nos Açores (séc. XVI). Urbanística e ordenamento do território na colonização do atlântico.* (SFRH/BPD/93497/2013).

** CES – Universidade de Coimbra, CHAM – Universidade NOVA de Lisboa e Universidade dos Açores. antonietaleite@hotmail.com; antonietaleite@ces.uc.pt.

INTRODUÇÃO

O sucesso da construção de um território novo depende, em grande medida, do desenho e da capacidade de implementação de uma estratégia de ordenamento do território estruturada. Não foi exceção o caso dos Açores, onde a estratégia se concretizou primeiro no ordenamento administrativo e jurídico, respetivamente através da definição do sistema da donataria e capitánias, e nos regimentos, cartas de doação de capitánias e sesmarias, que progressivamente vieram suportar, na prática, a materialização da estratégia sobre o terreno através de três vetores de atuação conjugada e simultânea, que, por isso mesmo, apenas podem ser compreendidos se analisados conjuntamente.

São eles: – a fundação de vilas; – a distribuição de terra pelos povoadores com progressiva demarcação dos limites entre propriedade privada e propriedade pública; – e a abertura de vias de comunicação.

Não obstante a associação intrínseca deste conjunto, diretamente relacionado com o último ponto referido – a abertura de vias de comunicação, sobressai o tema da construção de caminhos como um elemento basilar da ocupação humana das ilhas, elemento com forte impacto na estruturação da paisagem, na criação da rede viária de ligação entre núcleos de povoamento e ainda na mediação entre espaços públicos e privados.

Por esta ordem de razões este texto procurará demonstrar, através de alguns casos concretos, como se procedeu na origem ao ordenamento dos novos territórios atlânticos, focando em particular o tema da abertura de caminhos, debruçando que práticas e que agentes intervieram no processo, bem como alguns dos resultados materialmente alcançados.

INSTRUMENTOS LEGAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

De que a abertura de caminhos foi estrutural na implementação do processo de ocupação e ordenamento do território das ilhas, desde uma fase embrionária, não restam dúvidas. Isso mesmo asseguram as fontes coevas do processo de ocupação inicial, fontes que sendo escassas não deixam por isso de ser ricas e muito úteis para a compreensão deste assunto, demonstrando nomeadamente como é efetivamente de construir um novo território que se trata, atendendo às circunstâncias da tarefa num lugar novo, desconhecido e ainda por humanizar.

Especialmente elucidativo de como na prática e no terreno se procedeu à demarcação territorial das capitánias, ao repartimento de terras e à fundação de povoações é o retrato do primeiro capitão do Funchal, Gonçalves Zarco, transcrito por Gaspar

Frutuoso, o mais antigo cronista açoriano que, no último quarto do século XVI, escreveu a obra «Saudades da Terra». Conta o cronista que depois de ter o capitão ordenadas as casas de devoção e outras para agasalho dos que vinham povoar, foi com Tristão Vaz, capitão da parte do Machico, «para descobrindo a terra» fazer entre ambos a partição da ilha, e determinou correr toda a costa dela «e ordenou repartir a terra com quem a aproveitasse, para que mandou fazer prestes certos batéis que haviam de ir por mar, e ele com alguns cavalos e gente de pé por terra, uns dantes dos outros por não haver ainda caminhos»¹.

Como expressivamente demonstra este relato, a costa foi o primeiro dos territórios e o mar o primeiro dos caminhos.

No caso dos Açores, após um período inicial que, dada a dispersão geográfica se caracterizou como mais experimental e menos formalizado, procedeu-se a partir de 1474, à divisão final do território da donataria dos Açores em oito capitánias, dando expressão administrativa a uma estratégia clara de ordenamento do território. Esta primeira reorganização do território açoriano foi fortemente impulsionada por D. Beatriz, viúva do segundo donatário D. Fernando, à frente do destino das ilhas em nome dos filhos menores entre 1470 e cerca de 1484 e incluiu, além da definição das circunscrições administrativas, a estabilização da primeira rede concelhia, fazendo corresponder à formalização de cada capitania, a fundação de uma vila cabeça do novo território criado².

Enquanto a entrega das jurisdições aos respetivos capitães se formalizou pela edição em carta de doação, documento onde se esclareciam os direitos e deveres que lhes cabiam, complementarmente regulamentaram-se por um regimento de povoamento, conhecido da historiografia açoriana por *regimento antigo* ou *regimento de dona Beatriz*³, os preceitos da apropriação do território, esclarecendo nomeadamente por quem e como devia ser distribuída a terra, quem fiscalizaria o processo, bem como que parcelas deviam permanecer no domínio público dos povos, entre elas aquelas reservadas para a abertura de caminhos.

Contudo, a referência mais antiga a legislação especificamente direcionada ao ordenamento do território está inserta na obra já mencionada de Frutuoso, onde é relatada a entrega de um conjunto de dadas de terra em sesmaria nos lugares de Ponta Delgada e de Água de Pau, na ilha de São Miguel, datadas de 16 de abril de

¹ FRUTUOSO, 1998: II, 32.

² LEITE, 2015a.

³ A partir de 1495, com a incorporação da donataria na Coroa, nova legislação é emitida, nomeadamente o Regimento del Rei cujos poucos capítulos que se conhecem estão publicados juntamente com o Regimento de D. Beatriz no Arquivo dos Açores sob o título “Regimen Primitivo da Propriedade nos Açores”. CANTO, 1983: vol. XII, pp. 385, 390, 392, 398 e 399. Veja-se ainda, GREGÓRIO, 2007: 122-124.

1472, data enquadrável no consulado de D. Beatriz e que poderá, eventualmente, corresponder a outro capítulo do referido Regimento.

Começa a informação do cronista por esclarecer que o colono beneficiado com terras tem por obrigação deixar o caminho necessário para o concelho. Normativa repetida em diversos documentos posteriores e introduzida como preceito nas cartas de dada de sesmarias que especificam «lhe assim dou [a terra] com tal condição que da feitura desta minha carta até cinco anos primeiros seguintes, elle roce os montes, lavre e aproveite as ditas terras dando por ellas caminhos e serventias e regos de agua pera o concelho se lhe necessários forem»⁴. Impõe ainda uma faixa de oitenta passadas de distância à costa para canadas e pasto de gados que se houvessem de criar. A mesma declaração acrescenta que as referidas dadas de sesmaria, com diferentes larguras, estender-se-iam do mar à serra quanto os possuidores pudessem romper com condição que a cortassem até cinco anos.

Às doações de terra e privilégios fiscais atribuídos aos povoadores nos primeiros anos da arroteia, juntou-se o ordenamento do território, na senda de um controlo eficaz sobre todo o processo de povoamento.



Fig. 1.
Foto aérea de Ponta
Delgada, ilha de São
Miguel.
(CALDAS, 2000)

A paisagem muito geometrizada que ainda hoje estrutura o território das ilhas é a expressão material desta estratégia política, determinada e resoluta, que em primeiro lugar pretendia garantir que o povoamento se processava de forma lucrativa, otimizando a produção agrícola assim como o sistema de controlo fiscal.

⁴ FRUTUOSO, 1980: Livro IV: 230.

A ABERTURA DE CAMINHOS E O DESENHO DO TERRITÓRIO

Esta estratégia de ordenamento do território, identifica-se ainda hoje, claramente, no cadastro do território de Ponta Delgada, pelo que vale a pena olhar para este caso com maior pormenor⁵.

O espaço físico configurado pela vila de Ponta Delgada, fundada em 1499, resulta da estrutura viária nascida quando ainda era lugar. Isto é, mesmo não se conhecendo documentos comprovativos além daqueles mencionados por Frutuoso, é admissível propor que ainda no último quarto do século XV o lugar de Ponta Delgada viu os percursos que uniam os pontos de povoamento original, as dadas de sesmaria, serem progressivamente preenchidos com a ocupação linear em lotes que subdividiavam, limitavam, desenhavam e definiam a primeira rua, atribuindo, deste modo, consistência ao conjunto formado pelas entidades que eram dissociadas e autónomas – os assentamentos, e pelos caminhos de ligação entre esses núcleos embrionários. Cami-

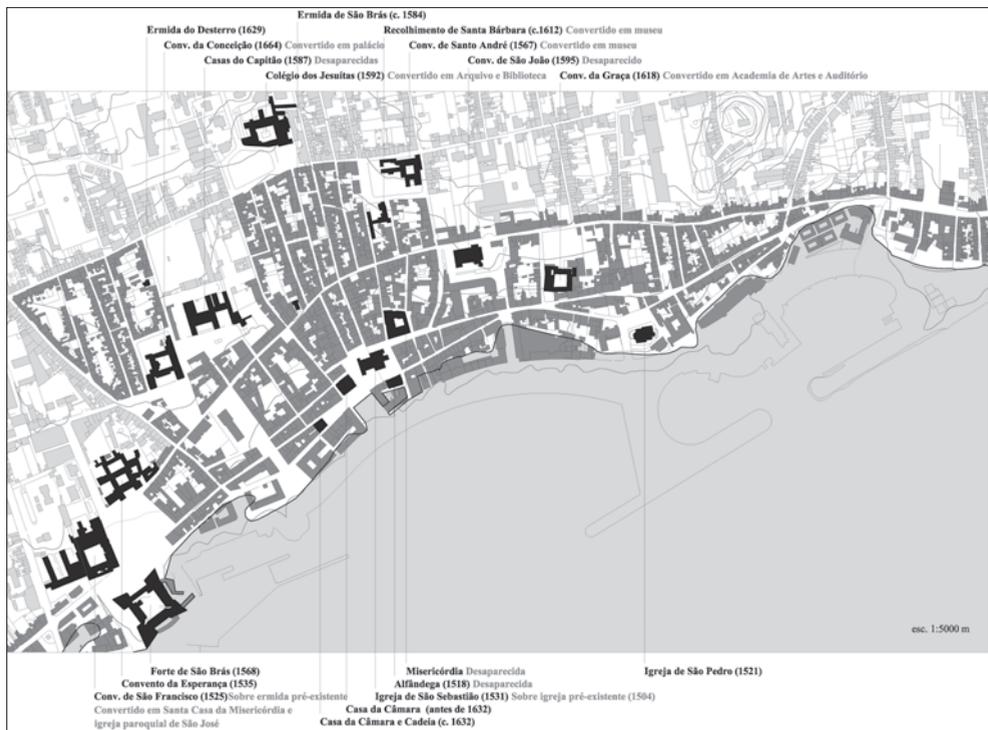


Fig. 2. Planta síntese de Ponta Delgada, ilha de São Miguel. (LEITE, 2005)

⁵ Sobre a evolução urbana da malha de Ponta Delgada, desde a origem até à sua consolidação no século XVII consultar (LEITE, 2015b: 285-376).

nhos, esses, estruturados sobre a franja de 80 passadas que a normativa dirigida ao território definiu como limite da área comunitária por oposição ao espaço das dadas de terra de concessão privada que, para lá dessa faixa, se estruturavam até à serra.

Dos ditos caminhos, continuamente transformados em ruas e dos primitivos assentamentos, resulta uma entidade una com uma imagem que se estrutura de forma cada vez mais homogénea. A rua ganha forma mas também uma dimensão funcional que vai além da razão primeira da sua existência, alcançando o agregado um carácter eminentemente urbano.

O traçado do lugar de Ponta Delgada nasceu então da união de assentamentos iniciais, traduzindo-se morfologicamente na rua corredor que ocupa paralelamente ao mar a zona ribeirinha da urbe.

Veja-se como hoje as ruas que limitam pelo norte as igrejas de São Sebastião e de São Pedro continuam a definir com extrema precisão uma linha paralela à costa distando cerca de sessenta metros desta, ou seja cerca de 80 passadas.

A este propósito há que referir, os Apontamentos e queixas enviadas ao rei D. Manuel em nome do concelho de Vila Franca do Campo. Documento que embora datado de 1515, refere questões que datam do início do povoamento, quando a primeira vila da ilha de São Miguel se fundou.

Alega a Vila que no principio d' abitaçam desta jlha esta villa foy a primejra e nella os capitães tem seu apousentamento e os moradores della por lhe ser neçesarjo per toda esta jlha ao longo do mar ter camjnhos pera per eles averem de trazer seus gados de manadas de suas criações que per toda esta jlha tynham a esta villa pediram ao capitam que lhe desse certas passadas ao longo do mar pera os ditos gados serem trazidos e asy pera Repousarem nos ditos camjnhos peçendo dormindo descansando e o capitão lhe deu de largura çem passadas per sua carta de dada a qual é confirmada pella Jfante Vosa Madre pera senpre ao Concelho. A queixa segue porque agora ao termo da nova villa de ponta delgada cayo hu pedaço desta canada (...) que ocupam de tall maneira que nom pode o pouo servir della pedem ao rei que mande os de Ponta Delgada desocupar as ditas cem passadas, que deviam ficar livres ao povo segundo condicam da carta de dada⁶.

É fácil admitir que a franja de oitenta passadas referenciada por Frutuoso, corresponde a esta canada de cem passadas, em torno da ilha, doada nos primórdios da povoação ao, então, único concelho da ilha de São Miguel, Vila Franca do Campo.

Aliás, a reserva das frentes de água aparecia já como norma na documentação de D. João I para a Madeira (1425). Nos primeiros capítulos que se conhecem sobre a distribuição de terra nessa ilha pode ler-se «praias e costas do mar, rios e ribeiras particular algum não terá»⁷. Por outro lado, um século mais tarde, sistema

⁶ LALANDA, 2002: 84.

⁷ MARQUES, 1988: I supl., 109-10.



Fig. 3.
A “rua única da
Horta”.
(LEITE, 2009)

equivalente terá sido aplicado no Brasil, onde também as frentes de água foram atribuídas às câmaras, como exemplificam o caso de Olinda no foral de 1537⁸ e o Rio de Janeiro, este num pleito que apenas no século XVIII se resolveu, precisamente a propósito da pretensão da câmara de vender as *terras de marinha*, o que por serem essas terras de usufruto comum dos povos, não pôde ser feito⁹.

Pelo que até agora se disse, entende-se a suprema relevância das sesmarias, ou seja da distribuição de terra, no construir do território e em particular a relevância da documentação produzida sobre o assunto, que configura um corpo normativo de intervenção sobre o ordenamento do território¹⁰. É que, de grande parte das regras diretamente relacionadas com o ordenamento derivam algumas das constantes que definem e particularizam a forma de ocupação insular.

Nomeadamente são de realçar os caminhos de contorno das ilhas, que surgem quase sempre a uma distância constante do mar, salvo quando a orografia não o permite. Estes caminhos serão, porventura, herdeiros desta primeira normativa simples que salvaguardava a reserva de oitenta passadas junto à costa.

Por curiosidade refira-se que ainda hoje se reconhece a definição de uma área *non edificandi* e de usufruto público na orla costeira, a denominada Reserva Marítima, o que parece constituir uma particularidade portuguesa no que toca a princípios gerais de ordenamento do território e que se vê aqui aplicada no espaço ultramarino ainda no século XV.

⁸ PORTO: 133.

⁹ BICALHO, 2003: 205-7.

¹⁰ LEITE, 2014.

Afirmando o carácter estrutural destes caminhos para o povoamento, veja-se como a maior parte dos aglomerados das ilhas se ancoram nestes percursos costeiros, de forma mais evidente nas ilhas onde o contorno é menos recortado.

Note-se o tecido urbano da Horta que se dispõe apoiado em caminhos estruturantes para o território, caminhos que progressivamente foram absorvidos pela malha, transformando-se em ruas urbanas nesses troços. Como eixo primordial, claro está, aparece o caminho paralelo à costa de que se deu já conta, a famosa “rua única”, artéria que também assegurou uma função estruturante no polo do Porto Pim, a sul.

Mas essa estratégia é também observável em muitos outros lugares das ilhas. A ilha Terceira, onde o anel em torno da ilha é claro, aparece também como um caso interessante do ponto de vista da documentação, elucidando alguns processos de abertura de caminhos.

No caso desta ilha é de assinalar que, na transição de Quatrocentos para Quinhentos, estavam já abertos três caminhos da Praia para Angra, as duas primeiras vilas da ilha cuja fundação remontará a 1474 quando a ilha se dividiu em duas capitânias. Segundo se entende pela *Sentença do Concelho sobre o Caminho dos Fanais*, emitida em 1548 e trasladada no Livro do Tombo da Vila da Praia.

Nesse documento pode ler-se que «tinha de trinta para corenta, cinquenta e mais annos a esta parte que elle concelho estaua em posse do dito caminho», feito portanto no início do povoamento e que entretanto outros dois caminhos, mais um que ia pelo mato, tinham sido abertos. Como se explica no documento,

(...) no tempo da primeira abitacão desta ilha e Villa da Praia por as terras todas que erão serem limpas e lauradias por ao tal tempo serem todas pouoadas de mato muito brauo que os homens não podião nem sabião caminhar desta villa pera a jurdição da cidade d Angra, ao tal tempo as pessoas que vinhão e hião de huma iurdição pera a outra todas

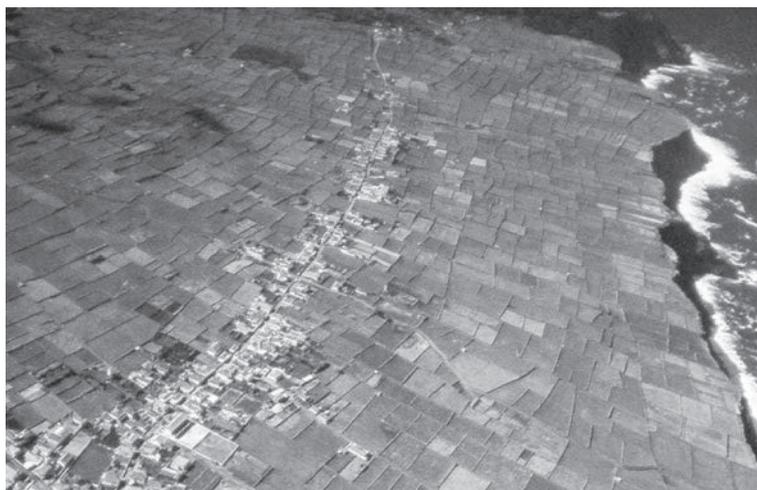


Fig. 4.
Anel viário paralelo à
costa, ilha Terceira.
(CALDAS, 2000)

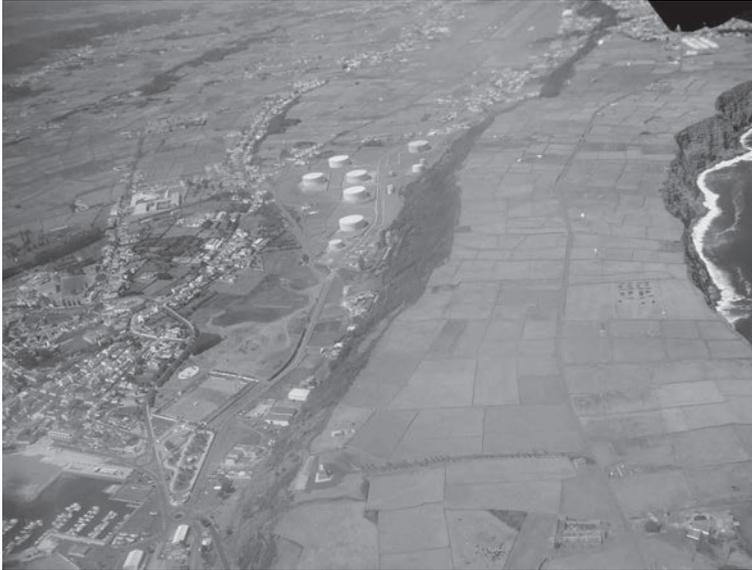


Fig. 5.
Caminho dividindo o planalto da Serra de Santiago. Praia, ilha Terceira.
(J. L. Silveira; P. Noronha e Costa, 2007)

hião e caminhauão ao longuo da rocha por ao loguo do mar e calhaos por outro caminho e seruentia ao tal tempo não terem outro caminho e seruintia somente ao longuo da rocha e praia do mar como era dito o qual caminho era pera de pe tam somente e que dipois das terras do mato brauo serem descubertas et roçadas de corenta a cincoenta annos a esta parte auia hai duas estradas e caminhos públicos de pee e de cauallo e de carro que hião desta Villa da Praia pera a iurdição d Angra por onde se seruião e caminhauão os caminhantes que de huma iurdição (...) e que por estes dous caminhos e outro que hia pello mato que erão três caminhos se seruião todas as pessoas desta villa pera a cidade (...)¹¹.

A rápida distribuição e ocupação das terras da capitania na área da baía da Praia, fica também exposta na disputa dos terrenos da Serra de Santiago que se estende a norte da vila da Praia. Conta a tradição que a querela antiga mantida entre Diogo Paim e João de Teive – herdeiros dos primeiros povoadores da baía, respetivamente Jácome de Bruges o primeiro capitão da ilha e Diogo de Teive seu ouvidor – apenas se resolveu com a intervenção direta do rei D. Manuel, que, segundo Frutuoso, ordenou que “a partissem pelo meio e cada um deles houvesse sua metade”¹², resultando daí a estrada cumeieira que ainda hoje risca o planalto que no topo da serra se forma e assim divide as férteis terras desde tempos antigos. A canada (ou caminho) com que se “partiu” a serra é, certamente, o alinhamento que ainda hoje a divide a meio.

¹¹ MURTINHEIRA & LEITE, 2005: 21-29.

¹² FRUTUOSO, 1998: VI, 27.

É de notar ainda que esta canada ficou, nas palavras de outro cronista, Frei Diogo das Chagas (séc. XVII), “concelheira”, ou seja, passou a caminho do concelho, terra de domínio público como requeriam os diplomas iniciais atrás referidos. Frei Diogo das Chagas desenvolve a informação de Furtuoso, relatando que os dois terceirenses

(...) dos quais dizem que erão tam grandes amigos, que estando no Reino com o pleito, morauam ambos em hua caza e comiam a hua meza e hiam a audiencia ambos juntos requerer cada qual seu direito, e que uendo os hua uez passar ambos juntos pello terreiro do Paço El Rey Dom Manoel, perguntara que homens erão aquelles, e dizendo lhe quem erão e o que passaua, os mandou chamar, e os compos, dizendo ja que soys tam amigos, não pleiteeis mais parta hum de uos essa fazenda pello meio e o outro que não partir escolha e cada hum assim ficara com sua ametade, e elles lhe beijarão a mão e se vierão, e Diogo Paim a partio com hua canada, que fizerão que corre d'alto abaixo ate uir dar no facho da Praya, e João de Teue escolheu pera a banda do Mar, que fica ao Norte, e Diogo Payim ficou pera a terra que fica pera o Sul, que oje anda em seus herdeiros, estando diuidida com a mesma canada, que por meio della uai que ficou concelheira¹³

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Acompanhando a dispersão geográfica das ilhas, também a documentação relativa à abertura de caminhos vai surgindo espalhada por cada uma delas e pelo tempo, ganhando consistência à medida que a ocupação e construção da paisagem de cada uma se consolidava.

Por outro lado, dando conta da consolidação administrativa que progressivamente se vai estruturando, observa-se que são as estruturas de governo local, os concelhos, mas também agentes da “administração central periférica”, como os corregedores, os protagonistas que assumem os papéis de decisão sobre a abertura de novos caminhos.

No âmbito da ação corrente do corregedor nos Açores, por exemplo, este despachava sobre o concerto de caminhos e pontes, sobre a retificação de obras em curso ou mesmo de obras ordenadas em correições prévias. Mas também o vemos a entender em questões de escala territorial, nomeadamente abertura de caminhos, definição de áreas de uso comum dos povos e necessidade de (re)arborizar os matos do concelho¹⁴.

¹³ CHAGAS, 1989: 219.

¹⁴ Procedimentos deste tipo, mandando construir, mas principalmente reconstruir caminhos e pontes são norma nas correições quer quinhentistas quer seiscentistas. De notar que, pelo menos ao nível das correições, são raras as referências específicas a oficiais experientes nestas questões (DIAS, 1927).

Ainda na correição de 2 de março de 1575, em Vila Franca, se vê o âmbito da ação destes oficiais, a propósito do Caminho do Pisão que vai desta Vila para a cidade [Ponta Delgada], por baixo, obra que se havia ordenado na correição passada mas não estava feita. Analisado o processo com os da governança, chamados os empreiteiros a quem estava arrematada a obra, o corregedor tomou em suas mãos a resolução do problema «indo ele corregedor a abaliza-lo, e mandou que se fizesse escritura de obrigação e fiança com os ditos empreiteiros que se obrigaram a dá-lo, o dito caminho, acabado por todo o mês de maio que ora vem»¹⁵.

Já no que toca à ação dos concelhos, temos notícia da existência de um arruador na Ribeira Grande de São Miguel, desde a fundação da vila, em 1507, responsável pela vila e pelo termo. Diz o documento de nomeação do arruador Pero Teixeira:

*Elegeram eles oficiais por arruador nesta vila e seu termo dos chãos e ruas e casas que se fizerem a João Rodrigues da Lomba por ser falecido Pero Teixeira que era arruador do princípio desta vila o qual logo lhe foi dado juramento (...) a bem da vila fazendo arruamentos diretamente (...) e ele prometeu fazer assim e assinou.*¹⁶

Infelizmente, por agora, o único documentado com esta nomenclatura (no âmbito do Universo Urbanístico Português). Contudo vale a pena referir que, na vila das Velas, ilha de São Jorge, pelos mesmos anos, andavam medidores do concelho a abrir um caminho¹⁷. Entre outros casos dispersos que poderiam ser relatados¹⁸.

Não obstante o quadro apresentado, a historiografia e as fontes não deixam margem para dúvidas, a rede viária (à semelhança dos restantes equipamentos e infraestruturas) chegou ao século XIX ainda muito insipiente, obrigando a um enorme investimento com implicações paisagísticas bem mais profundas do que as agora demonstradas. Aliás, segundo se apura, até muito tarde (apesar doanel viário delineado pelos primeiros regimentos) as comunicações entre diferentes núcleos de uma mesma ilha eram realizadas por mar, contando a histórias local anedotas como a de dois núcleos de povoamento que se desenvolveram no Pico sem que durante décadas soubessem da mútua existência.

¹⁵ DIAS, 1927:43.

¹⁶ PEREIRA, 2006: 108.

¹⁷ PEREIRA, 1984: 386.

¹⁸ Para uma visão mais profunda sobre a questão consulte-se o ponto «Intervenientes e Práticas», da obra *Açores. Cidade e Território* (LEITE, 2015b: 387-441).

BIBLIOGRAFIA

- BICALHO, Maria Fernanda (2003) – *A Cidade e o Império*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- CALDAS, João Vieira, coord. (2000) – *Arquitetura Popular dos Açores*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos.
- CANTO, Ernesto do, dir. (1983) – *Arquivo dos Açores: publicação destinada à vulgarização dos elementos indispensáveis para todos os ramos de História Açoriana*. (reprodução fac-similada da ed. 1878), vol. XII. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- CHAGAS, Diogo das (1989) – *Espelho Cristalino em Jardim de Várias Flores* (ed. Artur Teodoro de Matos), Angra do Heroísmo: Secretaria Regional da Educação e Cultura; Direção Regional dos Assuntos Culturais e Universidade dos Açores.
- DIAS, Urbano Mendonça, ed. (1927) – *A Vila. Correições de 1575 a 1716*, vol. VI.
- FRUTUOSO, Gaspar (1988) – *Saudades da Terra*, 6 Livros (dir. João Bernardo de Oliveira Rodrigues), Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada.
- GREGÓRIO, Rute Dias (2007) – *Terra e Fortuna nos Primórdios do Povoamento da Ilha Terceira (1450?-1550)*, Ponta Delgada: Centro de História de Além-Mar.
- LALANDA, Margarida (2002) – *A Sociedade Micaelense no Século XVII (Estruturas e Comportamentos)*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- LEITE, Antonieta Reis (2014) – *Regimentos de povoamento*. In SERRÃO, José Vicente; MOTTA, Márcia; MIRANDA, Susana Münch, org. – *e-Dicionário da Terra e do Território no Império Português*. DOI: 10.15847/cehc.edittip.2014v083
- (2015a) – *Urbanística e ordenamento do território na ocupação do atlântico. As ilhas como laboratório*. In SERRÃO, José Vicente; DIREITO, Bárbara; RODRIGUES, Eugénia; MIRANDA Susana Münch, org. – *Property Rights, Land and Territory in the European Overseas Empires*. Lisboa: CEHC-IUL, p. 67-79.
- (2015b) - *Açores Cidade e Território. Quatro vilas estruturantes*. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.
- MARQUES, João da Silva, ed. (1988) – *Descobrimientos Portugueses: documentos para a sua história*, 5 vols., Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica (fac-símile da edição do Instituto de Alta Cultura, 1944-1971).
- MURTINHEIRA, José Sintra; LEITE, José Guilherme Reis, coords. (2005) – *Livro do Tombo da Câmara da Vila da Praia. 1450-1666*, Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira.
- PEREIRA, António dos Santos, ed. (1984) – *Vereações das Velas (São Jorge) (1559-1570-1571)*, Angra do Heroísmo: Direção Regional da Cultura e Universidade dos Açores.
- (2006) – *Vereações da Ribeira Grande (1555-1578)*, Ribeira Grande: Câmara Municipal da Ribeira Grande.
- PORTO, José da Costa (s.d.) – *O sistema sesmarial no Brasil Temas Brasileiros*, nº 1. Brasília: Editora Universidade de Brasília.