

Território e redes de comunicação em finais do século XVIII. Ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto

Territory and communication networks at the end of 18th century. Ideas and projects of the general superintendent José Diogo Mascarenhas Neto

ANA CRISTINA ARAÚJO*

Universidade de Coimbra – CHSC
araujo.anacris@sapo.pt

Texto recebido em/Text submitted on: 24/11/2016
Texto aprovado em/Text approved on: 01/05/2017

Resumo: Este artigo centra-se na política legal e no modelo de intervenção de José Diogo Mascarenhas Neto na fase de criação da Superintendência Geral das Estradas do Reino. Contextualiza as ideias dominantes sobre ordenamento territorial e analisa a prática regulamentar e administrativa de José Diogo Mascarenhas Neto no que toca à construção da rede de estradas no reino e à agilização do serviço público de correios. Numa perspectiva estadual, coerente com o moderno sistema de reordenamento territorial, fica demonstrado que José Diogo Mascarenhas Neto normaliza dois importantes ramos da administração pública, colocando sob a dependência da Fazenda Real alguns dos mais estruturantes programas de reforma, respeitantes ao sistema de comunicações, lançados pela monarquia absoluta, no ocaso do século XVIII. Sem renunciar ao primado que sempre acordara ao fomento das obras públicas e à instrução, toma a liberdade como condição intrínseca de progresso social e económico e adere, já no século XIX, ao liberalismo. No exílio, em Paris, José Diogo Mascarenhas Neto contribui, através da imprensa, para o debate público sobre a instrução e o fomento agrário, continuando a propugnar pelo progresso económico de Portugal.

Palavras-chave: Estado, José Diogo Mascarenhas Neto, Obras Públicas, Intendentes, Correios.

Abstract: This article focuses on the legal policy and on the model of administrative intervention of José Diogo Mascarenhas Neto in the beginnings of the General Superintendence of kingdom's roads. We contextualize the dominant ideas on territorial planning and we also analyze the regulatory and administrative practice of José Diogo Mascarenhas Neto in the process of building the kingdom's road network and launching the public postal service. In a state perspective, consistent with the modern system of territorial reordering, José Diogo Mascarenhas Neto normalizes two important branches of public administration, placing some of the most structurant reform programs concerning the communications system under the dependence of the Estate. These decisions occurred in the end of the eighteenth century and they were supported by the absolute monarchy. Some years latter, without giving up the primacy given to the promotion of public works and education, he took liberty as an intrinsic

* Agradeço ao Doutor Carlos Moura Martins o estímulo dado à elaboração deste estudo, os comentários e as indicações gentilmente transmitidas.

condition of social and economic progress and adhered to liberalism. In the beginnings of the nineteenth century, during his exile in Paris, José Diogo Mascarenhas Neto contributes, through the press, to the public debate on education and agrarian development, continuing to advocate for the economic progress of Portugal.

Keywords: State, José Diogo Mascarenhas Neto, Public Works, Intendants, Post Office.

Introdução

Este estudo privilegia as ideias esclarecidas e a atuação metódica do primeiro superintendente geral das estradas do reino mas não centra a narrativa na pessoa do superintendente. Pretende, acima de tudo, acompanhar a carreira do ilustrado José Diogo Mascarenhas Neto, selecionado pela sua competência e formação académica para o exercício daquele importante cargo na administração do governo do reino. Com o objectivo de tornar evidente a aliança da razão técnico-científica com o governo burocrático do Estado, salientam-se, na linha de Max Weber (1966), os aspectos relacionados com o treino prévio para o cargo, a organização hierárquica e regulamentar da superintendência, a escrituração dos serviços e o registo de ordens em matérias de jurisdição do superintendente. O mesmo procedimento é adotado em relação à Superintendência Geral dos Correios e Postas, cujos serviços Mascarenhas Neto organizou, regulamentou e administrou, também de forma pioneira, em inícios do século XIX.

Levando em linha de conta a noção de aceleração do tempo trazida pela ideia de Revolução (R. Koselleck 2003) e a noção sociológica de campo político, a apreensão da trajetória pública de Mascarenhas Neto é dinâmica, porque “o campo político é o lugar em que se geram, na concorrência entre os agentes que nele se acham envolvidos, produtos políticos, problemas, programas, análises, comentários, conceitos, acontecimentos” (P. Bourdieu 1989: 164). Logo, descurar o contexto do esgotamento das funções técnico-burocráticas de Mascarenhas Neto ao serviço da monarquia absoluta significaria renunciar à compreensão da natureza amovível do cargo de superintendente, ignorando a própria relação tensional do campo político. Por este motivo, afigurou-se pertinente acompanhar a ação política posterior de Mascarenhas Neto, tornando inteligível a sua adesão ao regime liberal.

A ênfase conferida a aspetos de natureza contextual contribui para realçar os traços comuns do pensamento e da ação de uma elite de poder e, por outro lado, demarcar o lado positivo e prático da atuação de Mascarenhas Neto. Beneficiando das perspectivas historiográficas abertas por estudos antigos e recentes, impunha-se desbravar, no domínio específico em que nos colocámos, novas fontes manuscritas e impressas. Neste campo, os documentos analisados e citados remetem para os fundos documentais discriminados no fim do artigo, preservados nos arquivos: Histórico do Ministério das Obras Públicas, Histórico Militar, Nacional da Torre do Tombo, Arquivo da Universidade de Coimbra e Biblioteca Pública Municipal do Porto.

Inscrições reformistas no território

O conhecimento do território continental constituiu uma prioridade para o plano de reformas sustentado pela Secretaria de Estado do Reino, a partir dos anos oitenta do século XVIII. Esta política exigiu o concurso de especialistas, teóricos e administradores, mobilizou várias instituições e procurou replicar e adaptar para o caso português a experiência iniciada em França pelos intendentess de finanças Daniel-Charles Trudaine (1703-1769) e seu filho Jean-Charles Trudaine (1733-1777). O objetivo era o de fixar uma imagem rigorosa do território nacional para garantir uma uniforme e eficaz administração do espaço nacional, seguindo o exemplo do famoso *Atlas de Trudaine*, elaborado entre 1745 e 1780, e em que “l’entreprise cartographique apparaît comme un monument des Lumières techniques et administratives” (Beaurepaire 2014: 283).

Em Portugal, a convergência de objetivos de várias instituições académicas foi fundamental para o início do processo cartográfico de planificação de rede de estradas e para o lançamento do serviço nacional postal, tendo possibilitado a constituição de uma importante base documental de apoio à modernização técnico-administrativa do Estado. A Universidade de Coimbra, a Academia Real das Ciências e o Corpo de Engenharia Militar forneceram quadros técnicos que intervieram quer no levantamento de dados e na organização dos resultados, quer na execução e gestão de obras públicas. Os trabalhos de carácter instrumental realizados com o concurso de membros daquelas instituições, norteados por critérios científicos e alicerçados na observação e na experiência, favoreceram a produção de inúmeras memórias económicas, cadastros, indagações estatísticas, levantamentos locais, mapas das províncias e das comarcas, desenhos de projeção de sítios e estradas, acompanhados ou não de memórias explicativas (Amzalak 1943; Cruz 1970; Mendes 1981; Sousa 1995; Martins 2014).

Os estudos disponíveis requereram coordenação técnica e legislação prática sobre os novos ramos da administração central e periférica do Estado. Por questões de racionalidade política, a ideia de governabilidade, resultante da inscrição das obras públicas e do serviço de correios na esfera do Estado permitiu equacionar, de forma articulada, o ordenamento territorial e o desenvolvimento económico do reino, pensados em conjunto, dentro de uma lógica de harmonização de políticas de administração e de arrecadação fiscal (Cardoso 1989; Silva e Hespanha 1993; Capela 1997).

No centro político, a extensão da esfera governativa a novos ramos da administração não deixou também de ser equacionada do ponto de vista teórico. O magistrado José António de Sá, defensor e impulsor da reforma das comarcas, sustentou que, para promover o bem público, era necessário que o “Estado conheça exactamente o numero, forças, natureza, génio, índole dos cidadãos de cada Provincia, para delles poder melhor usar em publica utilidade” e “que saiba

quaes são as leis particulares dos povos” para que se “possa melhor formar hum perfeito Codigo de Jurisprudencia; pois os costumes, foraes, e privilégios proprios e cada povo constituem huma jurisprudência particular, que limita as leis geraes, e faz huma parte essencial do Codigo Patrio” (Sá 1783: 5).

As mudanças introduzidas na concepção do exercício do poder político projetaram-se no campo legislativo, por meio do primado acordado à harmonização de particularismos jurídicos e à regularização de práticas e costumes locais. Esta linha programática parte do princípio de que a “Economia he sempre objecto de adiantamento” do Estado, porque “he a sciencia que praticamente aplica os produtos naturaes para uso da vida”, requerendo “estudo do governo” e “dedução dos fieis planos de reforma” da sociedade (Sá 1783: 27-28). Correlativamente, a estatística, implicando a quantificação rigorosa e a aplicação de novas técnicas à administração, surgia como instrumento indispensável para a boa gestão dos recursos do Estado.

Para auxiliar a atuação de ministros e magistrados régios, José António de Sá publica as *Instruções Geraes para se Formar o Cadastro ou Mappa Artithemtico Politico do Reino* (1801). Em abono da mesma orientação, Manuel Travassos da Costa Araújo organiza e imprime as *Taboas Topograficas e Estatisticas de todas as Comarcas de Portugal e das terras de cada huma em ordem alfabética. Com a povoação existente no anno de 1801* (Sousa 1995).

Os dados estatísticos compilados durante o ministério de D. Rodrigo de Sousa Coutinho retomam a prioridade anteriormente acordada à política de reordenamento territorial pelo ministério de José Seabra da Silva (1788-1799). Neste ponto, há uma clara linha de continuidade de ação governativa por parte daqueles dois influentes ministros de D. Maria I, apesar do destaque que tem sido dado pela historiografia apenas ao governo ilustrado de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. É claro que as políticas de melhoramento material que D. Rodrigo impulsionou quando assumiu funções políticas como ministro da Marinha e dos Domínios Ultramarinos (1796-1801), presidente do Real Erário e secretário de Estado da Fazenda (1801-1803), foram ditadas por claras opções políticas e filosóficas. Algumas delas estavam já em curso de aplicação quando chegou ao governo, e outras, inspiradas pela leitura de obras de carácter técnico-científico, largamente representadas na sua biblioteca pessoal (Carolino 2013: 123), resultaram também da observação de projetos empreendidos no norte de Itália (Silva 2002: 2).

No campo das obras públicas, o programa de reformas lançado no reinado de D. Maria I, apesar de malogro que vai enfrentar na conjuntura das invasões francesas, assentava assim em três grandes pilares: administrativo, político-jurisdicional e técnico-científico. O ponto de partida do reordenamento territorial remetia para a elaboração do mapa geográfico e militar de Portugal, “cujos trabalhos de triangulação geodésica, de observações astronómicas e de medição

de um grau de Meridiano constituem o início do conhecimento científico do território continental” (Martins 2014: 2, 570). No plano político-jurisdicional, a representação cartográfica do território tinha subentendida a supressão das donatarias e apontava para uma visão uniforme do espaço, assente na demarcação das comarcas, concebidas como unidades administrativas funcionais em relação ao centro político (Silva 1998: 215-218). Correlativamente, a execução técnica de algumas redes viárias no território, ao minimizar os efeitos do isolamento das terras e ao incrementar o sistema de transportes e comunicações, tornava mais evidente a acessibilidade e a linearidade da própria representação cartográfica. Tem assim razão Carlos Martins quando sustenta que a Carta Geral do Reino, calculada e concebida por uma equipa dirigida pelo matemático e astrónomo Francisco António Ciera, nos anos de 1790 e 1791, pretendeu fornecer a primeira perspectiva linear rigorosa do território continental (Martins 2014: 1, 120). Apesar de inacabada, serviu de alicerce a outras reconfigurações espaciais e alterações de demarcação, posteriores à lei de 19 de julho de 1790, que aboliu as donatarias, lei que foi ampliada e clarificada pelo alvará de 7 de janeiro de 1792.

A lei de 19 de julho de 1790 propunha que “o uso e exercício prático da justiça e meios de ela se conseguir sejam iguais e uniformes” em todo o território nacional. Para tal, extinguiu as justiças senhoriais e suprimia as demarcações de ouvidoria. Acabava com as isenções para atos de corregedoria e submetia todas as terras à justiça régia, que passavam assim a estar integradas, de pleno direito, no território do Estado. Esta tentativa de reordenamento jurídico-administrativo reforçava o poder periférico da comarca e vinha conferir maior unidade funcional às políticas do centro político.

Apesar da extinção das jurisdições donatárias, a unidade do espaço político-administrativo continuava, mesmo assim, a ser prejudicada pela existência de poderes justapostos encravados no território (Silva e Hespanha 1993: 44). Por este motivo, é razoável relacionar o arrastamento dos trabalhos de elaboração da Carta do Reino com o carácter inconclusivo dos levantamentos iniciados por duas equipas paritárias de engenheiros e magistrados, nomeadas em 1793, para procederem à demarcação dos novos limites das comarcas para as seis províncias do território metropolitano¹. Conhecem-se apenas as descrições efetuadas pelos juízes demarcantes da província de Trás-os-Montes, Columbano Ribeiro de Castro (Mendes 1983), da província da Estremadura, José Abreu Bacelar Chichorro (Amzalak 1994) e o cadastro e mapas efetuados por Custódio José Gomes de Vilas-Boas para a província do Minho (Cruz 1970).

¹ O modelo dos “inquéritos, estatísticas e memórias redigidas pelos juízes demarcantes, ajudantes demarcação e engenheiros” repetia os procedimentos anteriormente utilizados em Setúbal, de separação dos conhecimentos topográficos, realizados por engenheiros, das descrições físicas e económicas das comarcas a cargo de magistrados (Silva, 1998: 395-397 e Martins 2014: 2, 580).

Em suma: os inquéritos, estatísticas, descrições e memórias redigidas pelos juízes demarcantes, ajudantes de demarcação e engenheiros, não sendo sistemáticos nem regulares, revelavam, todavia, que a reforma das comarcas obedecia a um propósito global de uniformização político-administrativa do território (Silva 1998: 395-397; Capela 1997). Este aspecto torna-se igualmente relevante para a compreensão da definição das vias estruturantes de comunicação, cujos trabalhos preparatórios ganharam evidência nos desenhos de traçado das estradas e cálculos das distâncias a percorrer coligidos a partir dos anos oitenta do século XVIII (Matos 1980; Martins 2014).

A fim de melhorar a coordenação das empreitadas e operacionalizar os projetos que vinham mobilizando engenheiros militares, magistrados e conselheiros régios, o ministro do Reino, José Seabra da Silva, instituiu novos dispositivos regulamentares e organismos de administração, fiscalização e controlo de obras públicas. Em 11 março de 1791, instituiu a Superintendência Geral das Estradas do Reino, nomeando o magistrado José Diogo Mascarenhas Neto para o lugar recém-criado de superintendente.

Planeamento territorial e método de construção e conservação de estradas

Apesar dos constrangimentos orçamentais que experimentou no período em que esteve à frente da Superintendência Geral das Estradas, entre 1791 e 1799, Mascarenhas Neto procurou conferir uniformidade e unidade à política de melhoramento da rede viária. Percepcionou o território com um todo, coerente e coeso, unido por inscrições e vias de circulação úteis e necessárias à comunicação de homens, mercadorias, poderes e instituições. No eixo das transformações que empreendeu, entre 1791 e 1805, estão também os serviços das repartições do papel selado, correios e diligências.

A notável capacidade de regulamentação que revelou em todos estes ramos da administração pública era suportada por uma boa preparação doutrinal e técnica. Dominava a literatura estrangeira sobre engenharia de estradas, sendo defensor das técnicas de construção inglesas, conforme sustentou no *Methodo para construir as estradas em Portugal* (1790), a primeira obra do género publicada em Portugal. Sabia fazer uso dos úteis ensinamentos recebidos na sua formação universitária em Física, Mecânica e Geometria, cadeiras propedêuticas ao curso de Leis. Dominava a literatura filosófica das Luzes e, como jurista, para além do conhecimento da legislação nacional e estrangeira, procurava aliar, em matéria de política económica, o contributo da corrente agrarista de pendor fisiocrático com a moderna sistematização da ciência da Polícia no Estado, conhecendo e aplicando alguns dos ensinamentos de Gottlob von Justi, traduzido para português, em 1787, a partir da versão de Bartolomeo Felice (Vasconcelos 1786-1787).

O processo de modernização da rede viária, no quadro do sistema político conferido pelo Estado, era fundamental para o desenvolvimento integrado de todas as atividades económicas, como demonstrou Éric Brian ao estudar a política reformista da monarquia francesa em vésperas da Revolução (Brian 1994). Neste ponto, José Diogo Mascarenhas Neto concordava com Necker, Turgot e outros autores da escola fisiocrática, que acentuavam a vertente técnico-científica do progresso material das sociedades, sem desprezarem os seus sistemas de comunicações (B. Lepetit 1984). Por isso, recorria às políticas ensaiadas em França e outros países, para reafirmar a ideia de que à “proporção, que essas nações se forão civilizandando, empregarão seus cuidados no Commercio, e na industria nacional: Os mais símplies princípios destes bastarão para lhes fazer conhecer que a facilidade do transporte de géneros de hum paiz para outro era a sua primeira base.” (Neto 1790: 3).

Partindo do princípio de que a “falta de estradas boas amortece a Agricultura, e o Commercio, e por consequencia diminui em Portugal com outras mais causas a População” (Neto 1790: 67), reconhecia que, para construção de uma moderna rede viária, era preciso o concurso de abundante mão de obra e trabalho especializado de homens com “idéas certas, e práticas de História Natural, da Hidraulica, da Geometria e de Mecânica”, ou seja, de engenheiros, filósofos e matemáticos formados, estes últimos, na Universidade de Coimbra (Neto 1790: 91-92).

Em relação à mão-de-obra, sustentava contra o uso antigo e contra a política de recrutamento forçado praticado também em França, a abolição do regime de corveia. O entendimento do trabalho como uma fonte de valor, fundamental para a fixação dos preços e para a livre circulação de mercadorias, levava-o a denunciar a ineficiência económica de “obrigar os povos com o seu trabalho gratuito” à construção de obras públicas, porque os mancebos retirados à lavoura e constringidos à força a realizar aquelas tarefas vinham “sem ferramentas proporcionadas [...] e o seu trabalho descontente de nada serv(ia) ao público”, podendo, ao invés, beneficiar outros sectores produtivos, nomeadamente a agricultura (Neto 1790: 51-52). Advogava, portanto, o recurso a trabalho pago à jorna, com cumprimento rigoroso de horário, divisão de tarefas e supervisão técnica. Conferia idêntico tratamento ao serviço de conservação e manutenção das estradas, que requeria trabalho regular remunerado. Conjugava esta perspectiva, mais voltada para a utilização do trabalho operário, com o aproveitamento, em simultâneo, de contingentes de presos cuja pena poderia ser comutada em serviço à comunidade. Uma semelhante ideia, conforme explicitava, “seria muito interessante ao Estado e á humanidade”, o preso habituado ao trabalho deixava de ser “hum peso para a sociedade” e a pena passava ser encarada de forma positiva e reabilitante (Neto 1790: 80).

Em relação à *expertise* administrativa, financeira e técnica requerida pela construção e melhoramento de estradas, os seus conselhos, acolhidos pelo alvará

de 28 de Março de 1791, sinalizavam os meios técnicos, as regras de execução, os recursos humanos e os modelos de gestão mais adequados ao cumprimento das empreitadas, que se deviam ajustar ao critério da “comodidade, utilidade e economia”. Idêntica orientação política se divisava em leis e regulamentos posteriores, de sua autoria, ou em projetos por si assinados de construção de estradas em que eram respeitadas as suas ideias sobre o tipo de piso, largura, conservação das mesmas, imposição de barreiras ou portagens e reforma dos carros.

Neste domínio, o conceito de economia não dispensava o conceito de polícia, patente em todas as fases do processo de administração de “obras públicas”, conceito igualmente novo que pressupunha planeamento e regulação jurídica, rigor técnico na fase de concepção e controlo de execução. Em síntese, resumia Mascarenhas Neto, “a construção das estradas exige trabalhos, e conhecimentos maiores, do que contém a polícia de as conservar” (Neto 1790: 91).

Para assegurar a solidez e o carácter duradouro das infraestruturas era preciso inovar tecnicamente e criar um ramo de administração do Estado para as obras públicas que coordenasse e garantisse a qualidade e a regularidade dos projetos a executar. Esta filosofia prática enformou, a partir de 1791, a sua ação como superintendente geral das estradas do reino. Por lei, competia-lhe policiar, regulamentar e prover os vários ramos da sua comissão de serviço, em coordenação com as equipas de engenheiros designadas pela Secretaria de Estado do Reino, que recebia, regularmente, despachos, relatórios, desenhos, memórias e contas da Superintendência. Cabia ainda ao superintendente garantir, no terreno, “o método e a coordenação dos trabalhos e a prontidão do pagamento de todo o tipo de despesas, de que dependia a tranquilidade dos trabalhadores e o bom governo das obras” (Martins 2014: 2, 728). Tinha mandato para expropriar terrenos, fazer avaliações e enquanto magistrado podia exercer jurisdição coerciva de forma a garantir o cumprimento das obras. Tanto os magistrados régios locais como os oficiais do exército deviam respeitar e cumprir as decisões do superintendente.

Mascarenhas Neto ideou e corporizou este ramo da administração do Estado, numa época em que a disciplina conhecida como “Ciência de Polícia” (*Polizeiwissenschaft*), assinava novas competências aos governantes, expandia as áreas de intervenção pública do Estado e conferia um cunho civilizador a todas as políticas empreendidas em nome do bem-estar e segurança das populações. Para o alargamento das atribuições do Estado, eram necessários “ministros encarregados de outros importantíssimos ramos da felicidade pública, que pertencem pela maior parte á defeza dos direitos de Vassalo, e Cidadão, provenientes da Soberania” (Neto 1790: 92). Entre as iniciativas que o Estado devia prover em prol da “felicidade pública” estavam as obras públicas. Neste domínio, a intervenção ministerial devia ser norteada pelo desenvolvimento económico do país e pela salvaguarda territorial do Estado, conforme sustentava Mascarenhas Neto.

Especificava ainda que em cada comarca “deveria haver hum conservador das estradas, que também o seria do commercio, fabricas, e agricultura, sendo obrigado a fazer tres visitas em cada anno em todas as estradas reaes, do commercio, e publicas do seu districto” (Neto 1790: 85).

Nestes termos, a sua esfera de intervenção comprovava a complementaridade existente entre a reforma do sistema judicial, pensada por Seabra da Silva e defendida pelos seus colaboradores diretos, o reordenamento territorial e o sistema de comunicações implementado no reino. Em suma, a carta de lei das donatarias e comarcas de 1790 rasgava novos horizontes à política de unificação do território, como o comprova o alvará de obras públicas de 28 de Março de 1791 e, consequentemente, os regulamentos e disposições da Superintendência Geral das Estradas. Estes diplomas, entrevistos em conjunto, fornecem a chave para um entendimento mais amplo da política reformista do Estado em matéria de território e rede de comunicações, em finais de século XVIII.

Um magistrado na Superintendência Geral das Estradas. Projetos dirigidos por José Diogo Mascarenhas Neto

A confiança política e a competência técnico-administrativa foram critérios determinantes na escolha do superintendente geral das estradas (Subtil 1993: 185). Como temos vindo a afirmar, o exercício do cargo, colocado na dependência hierárquica do ministro do reino, foi confiado, em regime de comissão de serviço, a um magistrado de carreira, José Diogo Mascarenhas Neto², com conhecimentos de Matemática e de Física Experimental – de acordo com o modelo de formação da Faculdade de Leis, em vigor depois da reforma universitária de 1772 – e com provas dadas em matéria de fiscalização e direção de obras públicas.

Em Leiria, onde iniciou a sua carreira de magistrado régio, como juiz de fora, Mascarenhas Neto procurou promover, a partir de 1781, a economia local, melhorando a articulação regional e provincial da cidade com outros centros urbanos. Postulando, à maneira fisiocrática, que a riqueza do país, de base agrária, requeria a supressão de entraves à livre distribuição da produção agrícola e industrial começou por participar, ativamente, na organização e melhoramento da rede viária, com o objectivo de normalizar o mercado, dinamizar a circulação

² José Diogo Mascarenhas Neto, o magistrado escolhido para o cargo de superintendente-geral das estradas, nasceu em Alcantarilha, termo da cidade de Silves, a 18 de Janeiro de 1750, no seio de uma família abastada. O pai, João Jacinto Neto, era capitão-mor de Ordenanças de Silves. Destinado à carreira da magistratura, ingressou, tardiamente, aos 23 anos, na Universidade de Coimbra, formando-se em leis em 1780. (AUC – Certidão e Livro de matrículas, 1773, fl. 39; Actos e Graus, n.º 1, fl. 28v, 118V, fl. 136 e fl. 204). Após a formatura, Mascarenhas Neto foi provido no lugar de juiz de fora de Leiria (ANTT, Leitura de Bacharéis, 1780, m. 50, n.º 30; Registo Geral das Mercês de D. Maria I, vol. 11, fl. 218).

de bens e produtos e estimular a concorrência interna. Na sua área de jurisdição, manteve contactos estreitos com o conde de Valadares, inspetor-geral do Terreiro Público e inspetor-geral das Obras da Tapada do Ribatejo, mais tarde designadas Estradas Reais e Obras Públicas do Ribatejo. Este alto dignitário régio ocupava-se, então, do desenvolvimento da agricultura ribatejana, provendo, nomeadamente, a construção de cercas, valados e tapadas, com o propósito melhorar o abastecimento de cereais e de produtos agrícolas ao mercado da capital. Para a execução uma tal política de desenvolvimento, lançou uma vasta empreitada de construção viária, ou seja, abriu novas vias de transporte de pessoas e mercadorias e melhorou outras infraestruturas, como caminhos e pontes.

Na mesma altura em que surgiu o projeto um tanto utópico de rede viária ideado por Miguel Pinto Teixeira, em 1781, que previa também um eixo estruturante Norte-Sul, o conde de Valadares iniciou, de forma mais realista, o prolongamento a Santarém da estrada de Lisboa a Alverca, mandou reconstruir o troço de ligação das Caldas da Rainha ao Carregado e abriu a via que, a partir do Carregado, passaria pelo Alto da Serra até Rio Maior, em direção a Leiria, Coimbra e Porto (Martins 2014: 2, 585-592). Ao corrente dos modelos mais modernos de construção de obras públicas em Inglaterra, França e Espanha, o conde de Valadares empreendeu também a sinalização rodoviária sistemática e coerente nessa rede viária, colocando marcos de légua em pedra e placas direcionais bem visíveis nas vias (Matos 1980: 1, 491-500; Pato 1999: 63-75).

Para a execução do traçado da estrada de Rio-Maior a Leiria e fiscalização dos trabalhos no terreno, contou com o empenho e com a pronta colaboração do juiz de fora de Leiria, José Diogo Mascarenhas Neto. Foi, portanto, em contacto com o inspetor-geral das Estradas Reais e Obras Públicas do Ribatejo e acompanhando os trabalhos dos engenheiros e trabalhadores contratados para realizarem as empreitadas de construção da estrada que ligava a capital ao norte do país, que Mascarenhas Neto desenvolveu o gosto pela planificação, construção e conservação de infraestruturas viárias.

Depois da frutuosa e bem sucedida experiência no terreno das obras públicas e em resultado do bom governo na área da sua jurisdição, Mascarenhas Neto foi nomeado corregedor da comarca de Guimarães, por decreto de 29 de agosto de 1786, vindo a acumular, por provisão régia, a partir de 1787, a correição vimezanense com o exercício do cargo de juiz conservador do contrato do tabaco e saboaria na mesma comarca (ANTT. Registo Geral de Mercês de D. Maria I, liv 11, fl. 218 e liv. 27, fl. 223v.).

Em Guimarães empreendeu, primeiro sob a direção de José Champalimaud de Nussane e num segundo momento sob a orientação de Joaquim Oliveira, a construção da estrada que ligava aquela cidade ao Porto. Com esta empreitada, iniciada em 1789, antecipou os trabalhos de levantamento, concepção e construção da estrada de Lisboa ao Porto, que mobilizaram duas grandes equipas de

engenheiros ocupados em rasgar e regularizar os troços rodoviários de ligação de Rio Maior a Leiria e desta cidade a Coimbra (Martins 2014: I, 122; II, 722, 730-734).

Na comarca vimaranense, o período compreendido entre 1789 e 1795, coberto em parte pela ação do corregedor Mascarenhas Neto, correspondeu a uma fase de grande concentração de projetos de infraestruturas. Segundo José Viriato Capela, aí os municípios sob correição régia gastaram entre “15 e 60% do total da despesa com edifícios, águas, ruas e calçadas e fontes” (Capela 1997: 67). Ao tomar posse do novo lugar, o corregedor procurou registar, também, os movimentos de população das freguesias de Guimarães e seu termo. Verificou que, entre 1781 e 1786, aquele território registara um saldo demográfico positivo de 1697 pessoas. Na verdade, esta tendência de crescimento manteve-se dentro de idênticos parâmetros no quinquênio seguinte. Os levantamentos efectuados sob a alçada de José Diogo Mascarenhas Neto apontavam, no final da década de oitenta, para uma população global da vila e termo da ordem dos 136 529 habitantes. A esta contagem global somavam-se os residentes de terras e concelhos ainda isentos de correição, estimados, em 1787, em 31923 pessoas (AHM – Mapas da população 1781-1790, DIV-4-1-11-05).

As marcas históricas da presença das populações no território despertaram ainda o seu interesse pelo termalismo, de tradição romana, conforme demonstram as referências, inscrições e medalhas que coligiu no local da Lameira e no sítio dos banhos. Na *Memoria sobre a Antiguidade de Caldas de Vizela* (1792), que publicou nas *Memorias de Litteratura Portugueza* da Academia Real das Ciências de Lisboa, José Diogo Mascarenhas Neto refere, expressamente, os benefícios sanitários e económicos que a reativação das termas traria à província do Minho. As análises químicas das águas e os elevados índices de fertilidade das terras de aluvião nas margens do rio Ave favoreciam, segundo argumenta, a concentração e diversificação de atividades económicas. Para além disso, “seria muito para desejar, e consequente das luzes do século, o aproveitamento daquelles banhos, edificando-se no sitio delles hum Hospital util e necessario á saude dos povos” (Neto 1792: t. 3, 107). Com esta memória e com as amostras e registos que a acompanham, Mascarenhas Neto conquistou a titularidade de sócio e o respeito dos seus pares da Academia Real das Ciências.

Paralelamente, a continuada incursão jurisdicional no domínio da construção e melhoramento da rede viária nacional marcava, definitivamente, o seu ascendente teórico e prático no planeamento do sistema de comunicações e no reordenamento territorial do reino. Por esse motivo, foi encarregado, mais tarde, pela Secretaria de Estado do Reino de acompanhar e prover os trabalhos de construção da estrada de Lisboa ao Porto. Em resultado desta disciplinada aplicação às obras públicas, redigiu, como referimos, em 1790, o famoso *Methodo para construir as estadas em Portugal*. Neste manual prático de construção de estradas,

dedicado ao príncipe do Brasil, D. João, evidenciava o seu cosmopolitismo e a sua vasta experiência no terreno, esclarecendo, desde logo:

“Sobre este methodo, que a natureza ensina, praticado actualmente em Inglaterra, e na Escócia, e que os Francezes também principião a adoptar, he que eu me proponho escrever, pois me parece particavel em todas as Provincias deste Reino, e o mais vantajoso, e de menos custo, do que as calçadas, fundando-me não só na reflexão, mas também na experiencia da estrada, que principiei de Guimarães para o Porto, e no conhecimento, que tenho das Provincias de Portugal, por ter viajado em grande parte de todas ellas” (Neto 1790: 8).

Este pequeno e precioso livro, pelas propostas que encerra, antecipa, do ponto de vista regulamentar, não a ação mas o modelo de atuação de Mascarenhas Neto na Superintendência Geral das Estradas do Reino – organismo que tutelou de 1791 a 1799. Dele deriva a filosofia legal das obras públicas em Portugal, nos finais de século, ou seja, as disposições constantes do alvará de 28 de Março de 1791 não podem ser corretamente interpretadas sem recurso ao *Methodo para construir as estradas em Portugal* (1790). Retenha-se ainda que, do ponto de vista regulamentar, aquele diploma legal veio conferir dimensão nacional à política de modernização dos transportes e comunicações na medida em que definiu a estrutura da rede de estradas para o território continental, privilegiando o eixo Norte-Sul, ou seja, a ligação terrestre Lisboa-Porto, aproveitando o traçado moderno já realizado e projetando a ligação de Coimbra ao Porto em confluência com a melhoria de outras infraestruturas, rotas terrestres e fluviais.

Regulamento e administração da Superintendência Geral das Estradas (1791-1799)

Por carta régia de 11 de março de 1791, Mascarenhas Neto é então nomeado superintendente geral das estradas do reino, cargo que acumula, a partir de 1794, com a beca de juiz ordinário da Relação do Porto (ANTT- Registo Geral de Mercês de D. Maria I, liv. 27, fl. 223v.). Na montagem burocrático-administrativa da superintendência e no despacho dos assuntos correntes e questões de planificação de obras esteve também envolvido o ajudante Alberto Carlos Menezes, bacharel formado em Leis e em Matemática pela Universidade de Coimbra.

Em abono do bom funcionamento das equipas de trabalho mobilizadas para a construção das obras de estradas, o superintendente, cerca dois anos após a sua nomeação, informava o ministro Seabra da Silva que as obras de que estava encarregado iam correndo “com progresso, observadas as regras e disciplina que prescrevem as instruções, dadas por V. Ex^a em virtude do Alvará de 28 de Março do anno proximo passado”. A adesão das populações locais aos projetos em execução era fundamental para o bom êxito das empreitadas, pois,

conforme acrescentava, “não ha hum lavrador ou hum operario ou hum prezo constringido, e os povos obedecem promptamente ás ordens que lhes dirijo”. Outro aspecto salientado pelo superintendente nesta importante missiva tinha que ver com as juntas de bois utilizadas nas obras e com a criação de prados artificiais para alimentar os animais. Neste ponto, especificava que,

“desde Leiria athe Condeixa, todas as obras se praticão com bois da Fazenda Real e carros dos que propuz a V. Ex^a na memoria de 6 de Junho proximo pasado. Os prados artificiaes que se acham estabelecidos nos baldios da Madalena para sustento da sua competente abogoria he hum objecto que contenta bastante o meu zelo, e trabalho e que pode aumentar-se consideravelmente” (AHM – Carta 24 de novembro de 1792, Div 1-11-07-22).

Na memória referida, sobre meios de transporte terrestres, defende a substituição do modelo de carro de tração animal de rodado convencional, sobre eixo fixo, por um de carro mais adaptável aos declives do terreno, mediante a utilização de eixo móvel nos rodados e recurso a cantadeiras em cinta de ferro, para melhor calcar “as matérias da composição da estrada” (AHMOP, JDMN 6, 9fls.).

Em carta para Luís Pinto de Sousa, escrita também em finais de 1792, o superintendente reforçava a ideia de que as obras de estradas adjudicadas e em construção decorriam com “com solidez, e boa ordem”, devido, “por huma parte, ao zelo e inteligência dos officiaes Engenheiros, por outra ao sistema de escolher para Administradores rapazes instruidos nas sciencias naturaes, e livres do génio, e ideias forenses que não combinam com a prosperidade e economia publica”. E concluía afirmando: “A Armonia entre os Engenheiros e Administradores satisfaz me infinitamente, e athe respeito as conferencias, que eles fazem comunicando as suas ideias reciprocamente para melhor progresso das suas respectivas comicoens” (AHM – Carta 24 de novembro de 1792, Div 1-11-07-22).

Em termos financeiros, a administração da Superintendência regia-se pelo regulamento de 11 de maio de 1791, designado *Plano de Fazenda para a execução do Alvará de 28 de Março de 1791*, que regulamentava o funcionamento do respectivo serviço de obras públicas. De acordo com esta legislação, a contabilidade das obras a cargo da Superintendência Geral das Estradas obrigava ao registo rigoroso de verbas recebidas e gastas e à conferência periódica de todos os balanços de tesouraria. Na gestão corrente e orçamentação das verbas, a última palavra cabia ao superintendente, que devia rubricar as folhas do livro de registo da recebedoria e sancionar as tarefas de administração e contabilidade do ajudante do superintendente, Alberto Carlos de Menezes, do tesoureiro, Manuel José da Costa e do escrivão António José de Oliveira. De acordo com a lei de 11 de maio de 1791, estes e outros funcionários da Superintendência auferiam unicamente os seus ordenados, sem terem direito a propinas, emolumentos e remunerações acessórias, típicos de Antigo Regime.

Para a planificação do troço de estradas de maior extensão, Mascarenhas Neto concebia, depois de ouvidos os engenheiros de obra, com assinalável rigor e método, todas as fases necessárias ao cumprimento das empreitadas. É esta metodologia de trabalho que fica bem patente na sua “Memoria para a factura da estrada de Lisboa para o Porto, na qual se compreendem quatro partes: 1º delineamento; 2º construção; 3º governo económico; 4º plano de fazenda para distribuição e responsabilidade dos dinheiros” (AHMOP, JDMN 2, 11fls.).

Em abono da eficiência orçamental do serviço, o superintendente, instado a suspender as obras das estradas – em cumprimento da resolução de 29 de novembro de 1799 do marquês de Ponte de Lima – mandou elaborar um *Mappa de Balanço e Responsabilidade da Suprintendencia Geral das Estradas desde o princípio do seu estabelecimento em 1º de Mayo de 1791 athe 31 de Dezembro do presente anno de 1799* (ANTT, Ministério do Reino, maço 493, cx. 614). Neste importante documento, a despesa global com o planeamento e construção de estradas, ao longo de nove anos de exercício, é fixada em 430 363 291 contos de réis. Em termos de receitas, saliente-se que o Erário Público apenas contribuiu com a verba inicial, para os anos de 1791 e de 1792, de 38 contos de réis. O saldo positivo da Superintendência Geral das Estradas, estimado, no final do ano de 1799, em 447212180 contos de réis foi assegurado por receitas provenientes de vários cofres: da alfândega do Porto, da barra de Aveiro, das calçadas e ponte do rio Mondego, do Terreiro Público e das sisas cobradas nas comarcas do Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria e Santarém.

A relação de despesa da Superintendência, acompanhada do registo sistemático dos recibos e demais documentos relativos a cada ano de exercício de contas, permite verificar que os picos de maior atividade construtiva ocorreram nos anos de 1792, 1793, 1794 e 1797. Globalmente, observa-se um decréscimo progressivo da despesa com as obras de construção da rede viária nacional (ANTT, Ministério do Reino, maço 493, cx 614).

Mascarenhas Neto, no ofício que acompanha o referido documento de síntese, elaborado pelo ajudante da superintendência, o bacharel Alberto Carlos de Menezes, coloca à disposição do governo toda a documentação gerada nos serviços da Superintendência, nomeadamente, “o livro das adjudicações de terrenos para a construção de estradas” e “dois tomos” com “as plantas, das obras praticadas na minha comissão de estradas, e cada hum delles está junto hum mappa de suplemento, que indica o estado da estrada, e as obras de que ainda não tenho plantas apuradas.” (Ferreira 2008: 75).

Sobre a atividade desenvolvida em projeto e no terreno, o superintendente destaca o delineamento da estrada do Alentejo, de Aldeia Galega a Elvas, e o prosseguimento dos trabalhos de construção do troço de ligação de Coimbra ao Porto, que ficaram inacabados. Nos anos 1795, 1797 e 1798 diz ter melhorado o traçado e o pavimento da estrada de Lisboa às Caldas da Rainha e, a partir de

1798, salienta os recursos envolvidos no lançamento do serviço de diligências entre Lisboa e Coimbra.

Numa conjuntura de carestia e de fortes restrições orçamentais, motivadas pelo crescimento das despesas militares, o superintendente não só apresenta um saldo económico positivo nos seus serviços, de cerca de 17 contos de réis, como faz questão de acrescentar que, em 1799, se poderiam ocupar na construção de estradas quatro mil homens. Para além das obras sob sua alçada diz:

“forneci madeiras de construção militar ao Arcenal do Exército em 1793, e em 1794, mandei construir reparos para a Artelharia das fortalezas da Figueira e Buarcos [...] em 1797, e 1798 estabeleci hum abundante depozito de madeiras nos Armazens do Rio de Oeiras, e dos quaes se estão ainda servindo para objectos militares, e com ellas se tem feito reparos para a Artelharia das fortalezas, e torres até Cascaes” (Ferreira 2008: 75).

Apesar dos resultados alcançados e do relato que faz do seu mandato, não escapa à acusação de ter sido um mau administrador, acusação feita por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ministro da Marinha e Domínios Ultramarinos. Na verdade, meses antes de decretada a suspensão das obras de estradas e de afastado o superintendente, em finais de 1799, aquele ministro, em carta dirigida ao marquês mordomo-mor, reportando-se à avaliação das rendas e despesas do Conselho da Fazenda, já considerava ruínosa a superintendência Mascarenhas Neto. As críticas de D. Rodrigo, ditadas por razões talvez alheias à competência do superintendente, estendiam-se a outros campos da administração de Mascarenhas Neto. Alegava assim que este magistrado, “depois de ter mostrado a sua incapacidade nas estradas, foi encarregado do papel selado onde praticou o mesmo, e agora se dispõe a arruinar o novo estabelecimento do correio” (Coutinho 1993: t. 2, 125-126). Esta apreciação, datada de 1799, ocorre no ano em que Seabra da Silva é demitido da Secretaria de Estado do Reino pelo príncipe regente e em que José Diogo Mascarenhas Neto é afastado da Superintendência Geral das Estradas do Reino, na sequência da suspensão deste organismo público.

Plano para uma política nacional de comunicações: correios, reforma de carros e serviço de diligências (1799-1805).

De qualquer modo, o magistrado que garantira a planificação da rede viária nacional e que regulamentara os serviços de obras públicas, racionalizando a administração da superintendência geral das estradas, contava com o apoio do ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (1788-1803), o 1º visconde de Balsemão (1801), Luís Pinto de Sousa Coutinho, vindo a trabalhar sob a sua alçada no domínio das comunicações postais.

Como é sabido, depois da extinção do ofício de correio-mor, por alvará de 16 de março de 1797, a tutela da “administração das postas, correios e diligências de terra e mar” passou a estar dependente do despacho da repartição dos Negócios Estrangeiros. Na seqüência desta alteração, a distribuição do correio adquiriu o estatuto de serviço público, estabelecendo-se a sede do Correio Geral no Palácio do Monteiro-Mor, situado na rua dos Paulistas, em Lisboa (Neto 2005: 52-55). A organização e regulamentação da Superintendência Geral dos Correios e Postas foi então atribuída, em regime de comissão de serviço, a José Diogo Mascarenhas Neto, nomeado superintendente no ano de 1797 e exonerado das mesmas funções em 16 de Janeiro de 1805. Durante o sexénio em que esteve à frente do serviço estatal de correios, Mascarenhas Neto evidenciou domínio e capacidade de administração, qualidades “demonstradas em toda a legislação postal saída da sua pena” (Ferreira 1963: 116).

A atividade que desenvolveu neste ramo da administração pública ficou marcada, desde logo, pela elaboração do *Regulamento Provisional* de 1 de abril de 1799 e pela publicação, em junho do mesmo ano, das *Instruções Práticas para os Correios Assistentes*, também de sua autoria. Este documento estipula que o ofício de correio assistente podia ser fixado por contrato de arrendamento ou por comissão, não havendo direito, em qualquer dos casos, a pagamento de propinas e emolumentos mas apenas a salários. Com recurso a um tal sistema de provimento de pessoal, a “rede de correios interna continuou a ter como pontos de articulação os correios assistentes a instalar em todas as cidades e vilas principais cujos funcionários estabeleceram a continuidade entre os serviços da administração particular e os da administração régia (Neto 2005: 54).

Em traços largos, as *Instruções Práticas* especificam as relações do Correio Geral com as repartições locais, reorganizam a distribuição postal nas províncias, fixando atribuições e horários de pessoal, tempos de distribuição postal e taxas de serviço. Fornecem também indicações rigorosas e uniformes sobre pesagem da correspondência, registos, modalidades de distribuição postal nas terras, formas de transporte rápido e seguro das malas de correspondência, procedimentos de fiscalização, regras de contabilidade e penalizações. Para afiançar a exação do correio e reforçar a responsabilidade de assistentes, estafetas e postilhões são previstas penalizações para os funcionários incumpridores e recurso a procedimento judicial para os indivíduos acusados de violação de correspondência. Por sua vez, o *Regulamento provisional para o novo estabelecimento do Correio* estabelece as regras de funcionamento da estrutura nacional dos serviços postais e segmenta a administração dos correios em três ramos distintos: Seguros e registos de encomendas e valores; cartas do reino; e cartas do ultramar e do estrangeiro. A título excepcional, e para estimular a cobertura nacional da imprensa periódica, reduz a metade a tarifa de correio aplicada à expedição de gazetas, jornais e papéis impressos.

No reino, a profunda alteração do sistema de registos e serviços postais, ao implicar a reorganização do serviço de transporte de cartas, dinheiro e encomendas, surge na sequência do reordenamento da rede viária nacional e do lançamento do serviço de diligências entre Lisboa e Coimbra, em 1798. O planeamento e modernização das vias de transporte terrestre proporcionou, portanto, a normalização estatutária das comunicações postais, encaradas como serviço de utilidade pública, desejavelmente, rápido, seguro e rentável para a Fazenda Régia.

A complementaridade estabelecida entre as duas áreas de administração estatal, sendo personificada na figura do mesmo superintendente, refletiu-se, necessariamente, na atuação concertada e no *modus operandi* dos dois organismos que Mascarenhas Neto regulou, organizou, dirigiu e fiscalizou. A par da similaridade de procedimentos na gestão interna dos dois organismos, a concepção unitária subjacente à reorganização do espaço territorial articulava-se, estreitamente, com a extensão da rede de correios e com a centralidade que lhe foi conferida em todos os lugares, vilas e cidades do reino. A fim de que “o público fosse servido com exaço e celeridade”, Mascarenhas Neto estipulava que, em cada terra ou lugar, os Correios seriam “estabelecidos no centro da povoação em edifício commodo e decente que deve estar aberto para entrega das cartas” e ter um “balcão de madeira para que o Povo possa desse modo receber as cartas com boa ordem”. A par do anúncio dos horários de recepção e expedição da correspondência, também as balanças utilizadas para pesar e taxar as cartas deviam estar à vista de todos (Ferreira 2008: 53-56). A tabela inicial de preços postais não considerava a distância a percorrer pela correspondência mas tão-só o peso das cartas, aspecto que viria a ser revisto no regulamento adicional de 4 de maio de 1801, que introduzia a variável da distância no cálculo atualizado de portes.

Na viragem do século, e à imagem do que se praticava em outras capitais europeias, Mascarenhas Neto, concebia ainda um sistema inovador de regulação da posta na cidade de Lisboa e principais povoações circunvizinhas. Para o efeito, elaborou um regulamento que previa a divisão da cidade em 17 distritos postais, a imposição de marcos e a recolha postal em vários locais. O regulamento de 7 de maio de 1800 contemplava ainda um serviço cómodo e inovador para a época de entrega domiciliária do correio, mediante pagamento adicional. Esta modalidade de distribuição requeria a demarcação e sinalização rigorosa de ruas e praças e a colocação de números de polícia em todas os prédios e habitações urbanas. Chegou a imprimir-se um roteiro da cidade de apoio à reforma postal, tendo, Mascarenhas Neto chamado o engenheiro militar Joaquim de Oliveira, cujo trabalho abonara na construção das estradas Guimarães-Porto e Lisboa-Coimbra, para desenhar e numerar os arruamentos da capital. Esta modalidade de distribuição postal da capital acabou por só vingar depois da revolução de

1820. Para além daquele colaborador direto, Mascarenhas Neto dialogou intensamente com o seu adjunto Alberto Carlos Meneses. A este jurista e matemático se deve a elaboração, por volta de 1799, de um plano geral da rede de correios articulada com uma proposta, também de sua autoria, de divisão e redução das comarcas do reino³. O roteiro nacional de serviço dos correios ideado pelo adjunto do superintendente replicava e levava mais longe a visão global do território subjacente às reformas que Mascarenhas Neto lançou e sustentou, com espírito de sistema, primeiro na Superintendência Geral das Estradas, de 1791 a 1799, e, depois, na dos Correios e Postas, de 1797 a 1805.

Em coordenação com o investimento realizado no reordenamento do sistema de comunicações, Mascarenhas Neto desenvolveu ainda dois outros projetos da maior importância para o bom êxito da sua política intencional: a administração do papel selado, cuja intendência lhe é confiada em 1797, e o estabelecimento do serviço de diligência na estrada de Lisboa a Coimbra, que regulou e fiscalizou desde a sua criação, em 1798. O recurso ao novo imposto de papel selado, “a contribuição mais suave para os Povos”, nas palavras do legislador, era necessário para suprir despesas de segurança e defesa e para socorro das obras públicas. Em observância do alvará de 10 de março de 1797, que instituiu aquela nova obrigação fiscal, Mascarenhas Neto é chamado a regulamentar os serviços do governo interino e administração do papel selado, tendo redigido para o efeito uma extensa e minuciosa instrução, datada de 12 de junho de 1797 (Silva 1828: 1791 a 1801, 401-407).

Entusiasta de um serviço de transporte público de pessoas e correio em carruagens fechadas de tração animal, chamadas diligências, sustentou, também, contra todas as críticas, o lançamento e a manutenção de duas carreiras semanais entre a capital e a cidade de Coimbra. Em seu entender, o previsível acréscimo de trânsito nesta estrada recém-construída geraria, à luz do “regulamento das barreiras”, um acréscimo de receita que poderia servir para assegurar a continuidade de projetos viários planeados e que estavam praticamente suspensos, por falta de meios de financiamento da Fazenda Real (AHMOP, JDMN 8, 4fls.).

Destinada a viajantes nacionais e estrangeiros, a circulação através da mala-posta, em condições de segurança e conforto, fazia-se mediante apresentação de passaporte e aquisição prévia de um título pessoal de transporte adquirido na repartição dos correios, junto do administrador da diligência (Neto 2005: 60 e Moura 2004: 4-25). A oferta deste serviço público envolveu um pesado investimento logístico e a aquisição e manutenção de meios de transporte

³ O plano contemplava nas 6 províncias do reino a redução de 44 para 35 comarcas e a distribuição do correio por 73 cidades, 774 vilas e coutos e 4254 freguesias. Para uma população estimada em dois milhões e novecentos mil habitantes, a rede de distribuição do correio ideada por Alberto Carlos Meneses aperfeiçoava a existente, criando os lugares de superintendente de província e de correio-mor de comarca (Martins 2014: 1, 243-249).

adequados, em condições de mercado desvantajosas, conforme reconhece o superintendente geral dos correios e postas no balanço que faz do primeiro ano de funcionamento da mala-posta. Nesse documento, dirigido ao ministro Luís Pinto de Sousa Coutinho, diz:

“Pelo que pertence á economia das Diligências, tenho empregado o trabalho e zelo que devo, mas encontrei dous annos de cartestia extraordinaria nos preços de palhas, sevadas, e por isso faz a Diligencia no seu primeiro anno, huma diferença passiva, de 3:194\$828=; além deste motivo extraordinario, he impossivel estabelecer semelhante rammo, exigindo delle lucros no primeiro anno da sua creação” (Ferreira 2008: 62).

Para tornar mais rentável a exploração deste negócio, Mascarenhas Neto advoga que “a condução das cartas seja separada das encomendas” e que “todas as mallas das correspondências das Provincias do Norte” sejam transportadas por diligências confiadas “a mestres de posta por arrendamento”. Em relação às postas do Alentejo e Algarve considera vantajosa para a Fazenda Real a regularidade estabelecida, recomendando a redução do número de cavalos por carro, à semelhança do que se praticava em Espanha (Ferreira 2008: 63).

Com o passar dos anos, o serviço de passageiros da mala-posta foi diminuindo, de nada valendo a publicidade feita na *Gazeta de Lisboa* e as comodidades oferecidas aos passageiros. Com uma procura reduzida e com os preços dos bilhetes a subir, a administração do serviço de transporte de pessoas e cartas em diligência foi forçada a suspender, em maio de 1804, por falta de financiamento, o serviço regular da mala-posta entre Lisboa e Coimbra⁴.

A falência do transporte regular em diligência naquela estrada ocorre no ocaso da carreira intencional de Mascarenhas Neto. Cumprida a missão de prover, regulamentar e supervisionar a construção de estradas, as relações postais, a imposição e cobrança do tributo de selo e a qualidade de serviços de mobilidade de passageiros e malas de correio, Mascarenhas Neto é forçado a afastar-se da carreira intencional, enfrentando o desgaste provocado pelo adiamento na construção da estrada de Coimbra ao Porto e pela insustentabilidade de alguns investimentos, como o da mala-posta.

Num período marcado pela ameaça, cada vez mais próxima, de alastramento das guerras napoleónicas à Península Ibérica, o superintendente não só enfrenta a persistente oposição do ministro e presidente do Erário, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que foi esvaziando as suas funções na administração e cobrança do

⁴ Com mais informação, vejam-se as cartas de José Diogo Mascarenhas Neto, superintendente do Correio Geral, para o visconde de Anadia, secretário de Estado dos Negócios da Guerra, sobre o incêndio verificado na Casa da Posta de Coimbra com referência à ruína da ponte de Coimbra e à urgência do acabamento da estrada, para se poder manter a Diligência do Correio Geral, 1803-1804, (AHM-DIV-1-14-245-24).

imposto de selo⁵, como experimenta alguma insegurança perante a ocorrência de casos de violação de correspondência que chegavam ao seu conhecimento. A queixa comunicada por um oficial da secretaria do correio geral ao superintendente, escrita em 24 de novembro de 1800, demonstra bem como foi alastrando a malha da espionagem internacional e quão frágeis eram as normas de segurança vigentes em situação de agravamento dos conflitos internacionais na Europa.

A seguinte notificação ao superintendente valia como sinal de alarme: “Esta manhã recebi a malla das correspondencias estrangeiras com huma cortadura quase do tamanho da mesma malla e muitas das cartas que ella contem se achão abertas e com os sobrescriptos deslacrados; naquelas circunstancias se comprehendem as cartas que remete V. Ex.^a” (AHM – Div 1-11-07-22).

Enquanto a Intendência Geral da Polícia acolhia notificações secretas do mesmo teor, o governo recebia consultas que revelavam a luta travada no interior do ministério para que fossem revistos os regulamentos e abandonadas as normas de exação, segurança e confidencialidade no serviço de correios, que haviam sido redigidas por José Diogo Mascarenhas Neto⁶.

A par da emergência das questões de segurança, que a conjuntura de guerra veio pôr a nu, outros problemas, relacionados com a gestão corrente e com a rendibilidade dos serviços de distribuição postal, mobilizaram a atenção do superintendente. Em finais de 1799, Mascarenhas Neto, depois de sinalizar os pontos fracos e fortes do correio, submetido à administração e à disciplina financeira do Estado, adiantava um novo pacote de reformas tendentes a normalizar e a acelerar o sistema de recolha e entrega postal. Neste sentido, escreve:

“Por mais que tenha trabalhado ainda não pude reduzir a boa disciplina e simplicidade a distribuição das cartas ao Publico no correio geral apesar mesmo do zelo com que o director se tem empregado na execução deste ramo. Toda a correspondencia das Provincias do Norte, que he a de maior vulto por serem as mesmas Provincias as de maior povoação, chega a Lixboa em hum só dia em cada semana de que se segue na mesma hora quase se ajuntão no correio muitas vezes duas mil pessoas a procurar cartas: a confusão e a perda de tempo de

⁵ O ministro da Marinha e do Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, acumula a presidência do Real Erário com as atribuições secretário de Estado da Fazenda, de 1801 a 1803. Em aditamento e ampliação ao alvará de 2 de abril de 1802, redige as *Instruções Para regular a forma da Distribuição do Papel Sellado, a Arrecadação do seu producto, e a Policia no Governo Económico deste Ramo de Fazenda Real* que interferem com a esfera de ação do intendente do papel selado e limitam o seu poder.

⁶ Em tempo de guerra, uma das propostas de reforma de distribuição do correio contempla um conjunto vasto de doze medidas, com destaque para o confisco de correspondência a todos “os viandantes que trazem cartas [...] não marcadas nas terras donde são remetidas, na forma que se acha determinado pelo regulamento provisional do correio do 1º de Abril de 1799 (art. 12)”. Acrescente-se que as restantes medidas, ditas de segurança, requeriam “guardas das estradas e caes” na capital e demais cidades do reino. Esta proposta, contendo outras medidas de exceção, é acompanhada de um parecer negativo não datado nem assinado (ANTI- Secretaria dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça, maço 84, n.º 4).

muitas pessoas que vão inutilmente ao correio examinar se tem ou não cartas são dois males inseparáveis de semelhante sistema”. (Ferreira 2008: 65)

Para travar o afluxo descontrolado de pessoas ao Palácio do Monteiro-Mor, avança com a ideia de distribuição domiciliária do correio na capital, proposta que, como atrás referimos, vem a regulamentar no ano seguinte, ponderando também as vantagens da existência duas carreiras semanais de diligências e postas para o Norte do país. À escala nacional defende, com bons argumentos, a separação do transporte das malas de cartas, desejavelmente mais célere, do regime de recovagem de encomendas. Por fim, é notável a atenção que dedica à contabilidade das repartições dos correios provinciais que, segundo diz, se encontravam “na maior desordem”. Neste contexto, assinala os demandos praticados no correio de Coimbra que, “devendo ser o segundo dos Provincias em rendimento, paga somente 1:100\$000 reis quando deve render para a Fazenda Real não menos que trez contos de reis”. Reconhecendo que a desorganização da contabilidade e o distrato de contas era comum às repartições de correios de quase todas as terras principais do país, não deixa de mencionar o caso do Porto que pagava à caixa do Correio Geral, por ano, pouco mais de três contos quando, em gestão controlada, tinha rendido só em dois meses cerca de dois contos de réis (Ferreira 2008: 64).

A minuciosa visão de conjunto fornecida por José Diogo Mascarenhas Neto sobre o regime de funcionamento da mala-posta e correio parecia adequada à direção e modernização dos serviços de comunicações no reino. Mesmo assim, foi exonerado das funções que desempenhava naqueles organismos públicos em janeiro de 1805. No mesmo ano foi nomeado juiz conservador da Nação Francesa, por alvará de 18 de Junho de 1805, vereador do Senado da Câmara de Lisboa, desde janeiro de 1805, e conselheiro, com carta de título datada de 7 de Janeiro de 1807. Iniciado na maçonaria em data incerta desenvolveu atividade em loja não identificada em Lisboa (Marques 1990: 1, 391). Na capital do reino, retomou ainda a carreira da magistratura como desembargador na Casa da Suplicação, em 1802, tendo recebido carta de privilégio do lugar em 16 de Agosto de 1806 (ANTT, Registo Geral de Mercês de D. Maria I, liv. 27, fl. 223V).

Caminhos do exílio

Durante o período de ocupação do país pelo destacamento militar francês comandado por Junot, ou seja, entre novembro de 1807 a julho de 1808, é notório o envolvimento de José Diogo Mascarenhas Neto na estrutura de governo luso-francês. Assina, ao lado de grandes figuras que haviam servido a monarquia absoluta no período anterior, a representação dirigida pelo conde da Ega a Napoleão (ANTT- Secretaria dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça, maço 36, cx.,

31, 1). Neste documento os peticionários reclamam a refundação da monarquia portuguesa, colocando-a sob tutela político-administrativa francesa. A aliança política então firmada refletia, acima de tudo, o distanciamento crítico de muitos afrancesados em relação à política atlantista e imperial da coroa portuguesa.

Mas não são de excluir outros condicionamentos político-ideológico na aproximação do velho mentor das obras públicas do reino ao sistema continental napoleónico. Condicionamentos desde logo de ordem familiar, pois sabe-se que seu filho, João Mascarenhas Neto serviu o Estado-Maior do exército ocupante durante o governo de Junot, tendo partido voluntariamente para França, após a assinatura da Convenção de Sintra, em 30 de agosto de 1808.

Com o alastramento da guerra, inicia-se um período verdadeiramente trágico para a família de Mascarenhas Neto (Lopes 1841: 439-441). Em março de 1809, o antigo superintendente é confrontado com a notícia da morte, por linchamento popular, durante a entrada do exército comandado por Soult na cidade de Braga, de um antigo colaborador, o engenheiro militar Custódio José Gomes Vilas-Boas, que se havia destacado anteriormente na direção das obras de encanamento do Rio Cávado. Em finais de dezembro do mesmo ano, teme pela sua segurança e da família, ao saber que muitos documentos do arquivo do Grande Oriente Lusitano haviam sido confiscados pela Intendência Geral da Polícia da Corte e do Reino (Dias 1980: vol. 1. t. II, 534-35; Marques 1990: vol.1, 99). Em agosto de 1810, o respeitado tenente-coronel do Real Corpo de Engenheiros José Auffdiener e outros engenheiros militares que não haviam trabalhado em projetos de grande envergadura tutelados por si na Superintendência Geral das Estradas, nomeadamente, o capitão engenheiro José Dionísio Serra e João Carlos Tamm Moreira, são presos (ANTT- Secretaria dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça, maço 84, n.º 4). José Diogo de Mascarenhas Neto sente o agravamento da vigilância policial e, a 11 de Setembro de 1810, é retirado à noite de sua casa e encarcerado na fortaleza de S. Julião da Barra, acabando por integrar o famoso grupo dos “Setembrizados”, deportado para os Açores (ANTT- Intendência Geral da Polícia da Corte e do Reino, maço 600, docs. 59 e 93). À semelhança de outros deportados sem culpa formada, mas acusados de jacobinismo e traição, daí parte para Londres e depois para Paris onde permaneceu exilado até 1821. Só regressa a Portugal depois Revolução de 1820, após a publicação de um decreto especial de amnistia votado pelas Cortes Extraordinárias. No ano seguinte é eleito deputado substituto às Cortes pela província do Algarve.

Jacome Ratton, preso e deportado para os Açores, também 1810, anota, nas suas memórias, a forma como ele, o grão-mestre da maçonaria portuguesa e José Diogo Mascarenhas Neto foram desprezados e discriminados pelos governadores do reino no processo da “Setembrizada”, apesar da proteção concedida aos três pelas autoridades inglesas. A este respeito escreve:

“Lord William Stuart, [...] sabendo que eu, o Sr. Sebastião José de Sampaio irmão do Conde deste título, e o Conselheiro José Diogo Mascarenhas Neto, tínhamos passaportes do Ministro de S.M.B. em Lisboa para passarmos a Inglaterra, e não aparecendo os ditos passaportes porque os Governadores do Reino os retiveram, nos assegurou, em uma visita que fez a bordo da Amazona, que não obstante a retenção dos passaportes nós passaríamos a Inglaterra” (Ratton 1920: 177).

Foi longa e penosa a jornada de exílio de José Diogo Mascarenhas Neto. Dois acontecimentos determinantes para a sua adesão às ideias liberais marcarão o seu percurso longe da pátria. Em primeiro lugar, a notícia da trágica perda do filho, condenado à pena capital, em processo sumário de crime, por uma Junta de Inconfidência nomeada pelos governadores do reino (Gonçalves 94: 43-45). João Mascarenhas Neto, que entrara em Portugal integrado no exército de Massena, fora acusado de ser correio do Estado-Maior francês tendo sido, por esse motivo, publicamente executado em Lisboa, no Cais de Sodré, a 29 de março de 1811, o seu cadáver queimado e as respectivas cinzas lançadas ao mar (ANTT- Secretaria dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça, maço 12, cx., 12, 7 e AHM-Div-1-11-7-22). Com esta punição exemplar vingavam-se, também, os chamados atos de traição cometidos por militares da Legião Portuguesa que integraram a terceira expedição napoleónica a Portugal, dirigida por Massena. As sentenças então publicadas visavam não só altas patentes do exército mas também oficiais menores e conhecidas figuras da nobreza, com destaque para o marquês de Alorna, o marquês de Loulé e Inácio Martins Pamplona Corte Real, futuro 1º conde Suberra, julgados à revelia.

No exílio, em Paris, José Diogo Mascarenhas Neto editou e dirigiu uma publicação periódica destinada à divulgação de conhecimentos de carácter científico e literário em língua portuguesa, projeto ao qual associou outros dois redatores, conhecidos pelas suas ideias liberais: o médico Francisco Solano Constâncio e o oficial do exército que fora colega de seu filho na Legião Lusitana, Cândido José Xavier. Com este jornal, denominado *Annaes das Ciências das Artes e das Letras*, publicado entre julho de 1818 e abril de 1822, Mascarenhas Neto procurava promover a instrução pública e divulgar conhecimentos úteis ao desenvolvimento económico e cultural do seu país, preocupação que sempre tivera e que fazia jus à sua condição de sócio da Academia das Ciências de Lisboa e de sócio correspondente da Sociedade do Museu de Paris. No jornal também colaborou, com reflexões literárias e artigos sobre agricultura e indústria, o seu genro, Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque que, em Paris, publicou, em 1823, o célebre ensaio intitulado *Ideais sobre a Instrução Pública em Portugal* (Pinheiro 1992).

José Diogo Mascarenhas Neto nunca abandonou as problemáticas da educação e do ordenamento do espaço económico português, continuando, nos arti-

gos que publicou nos *Annaes das Sciências das Artes e das Letras* e no *Catecismo de Agricultura* que editou, em fascículos, nas páginas do jornal, a conferir especial atenção ao planeamento territorial e ao fomento agrário. Não participou diretamente dos preparativos da Revolução de 1820, mas após a implantação do liberalismo instituiu, em Santarém, a Sociedade Patriótica “Agricultura”, redigindo e mandando imprimir os seus estatutos⁷. A sociedade seria o embrião prático de disseminação de muitos dos ensinamentos sobre economia e agricultura por si veiculados no jornal de exílio, em Paris. Na pátria, no seio de uma nação de homens livres, a agremiação que fundara tinha como objetivo maior: “respeitar a Constituição: derramar a Instrução, tendo muito em vista aquella, que for tendente ao verdadeiro conhecimento dos Deveres Sociaes: e fazer os maiores esforços para que se melhore a agricultura do Paiz” (Neto 1823: 3). Simultaneamente e em abono da mesma causa, Adrien Balbi aconselhava o governo liberal vintista a reimprimir o *Catecismo de Agricultura* e a providenciar a sua distribuição “à tous les curés et maîtres d’école, a fin de répandre facilement parmi un plus grand nombre de sujets les connaissances utiles qu’il contient, et d’encourager par là puissamment les progrès de l’agriculture” (Balbi 1822: 2, lxxxj)

Conclusão

Homem das Luzes, portador de uma sólida cultura científica e de uma moderna formação em Direito Natural – segundo o modelo oferecido pela Universidade de Coimbra, reformada em 1772 –, José Diogo Mascarenhas Neto impulsionou um amplo conjunto de reformas em matéria de infraestruturas, comunicações e fiscalidade. A sua incursão no campo das obras públicas, como magistrado régio e na qualidade de superintendente geral das estradas do reino (1791-1799) e de superintendente geral dos correios e postas (1797-1805) marcou, definitivamente, o seu ascendente teórico e prático em matérias como o planeamento da rede comunicações, o serviço de transportes públicos e a política territorial.

A *expertise* do intendente e administrador desenvolveu-se em estreita cooperação com as equipas de engenheiros militares, nacionais e estrangeiros, que colaboraram, ativamente, no planeamento e execução das empreitadas que dirigiu. De facto, na formação e condução das equipas de trabalho de construção de estadas, Mascarenhas Neto nunca deixou de considerar o domínio técnico, matemático e cartográfico dos engenheiros militares. No âmbito desta rede de relações foi fortalecendo amizades e cumplicidades de vária ordem. Tornou-se próximo de ministros e estabeleceu contactos com agentes internacionais. As ramificações maçónicas da rede relações a que estava ligado acabaram, todavia,

⁷ *Projecto de Regulamento para a Sociedade Patriótica denominada Agricultura instalada em a Villa de Santarem aos 16 de Dezembro de 1822*, Lisboa, Typ. Rollandiana, 1823.

por merecer a atenção da Intendência Geral da Polícia. Sendo este um tópico a explorar em estudos futuros, saliente-se, por agora, que, depois perseguido e condenado pela monarquia absoluta por afrancesamento, Mascarenhas Neto não renunciou à aspiração de contribuir para o fomento da agricultura nacional colocando no cerne de desenvolvimento económico a infraestruturização viária do país. Desígnio a que fora abrigado a renunciar, em finais de século XVIII, devido à escalada das despesas militares e à consequente suspensão geral de obras públicas, impostas a partir de novembro de 1799.

Apesar do seu entendimento inalterado das gentes e do território, aderiu, circunstancialmente, ao bonapartismo napoleónico. Identificado como crítico da monarquia absoluta, Mascarenhas Neto, tal como outros sectores das elites esclarecidas portuguesas, adequou os ideais das Luzes em matérias como a educação, o progresso e o livre pensamento às mutações políticas operadas na política internacional europeia na viragem do século XVIII para o século XIX. Depois da Revolução de 1820, serviu a causa constitucional com sentido patriótico e permaneceu um liberal moderado até à data sua morte, ocorrida, provavelmente, em 1826, apesar de, estranhamente, lhe ter sido passada uma certidão negativa para o exercício das funções de desembargador na Casa da Suplicação de Lisboa, em 2 de Maio de 1828 (Subtil 2010: 343).

Abreviaturas

AHM – Arquivo Histórico Militar

AHMOP- Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

ANTI- Arquivo Nacional da Torre do Tombo

AUC – Arquivo da Universidade de Coimbra

BPMP – Biblioteca Pública Municipal do Porto

Fontes e Bibliografia

Fontes manuscritas

AHM, Carta de Luís Pinto de Sousa para José Diogo Mascarenhas Neto, 11 de Maio de 1791, FG-5, livro 9, fls. 170v.

AHM, Cartas de José Diogo Mascarenhas Neto para José de Seabra da Silva e [Luís Pinto de Sousa], 24 de Novembro de 1792, DIV-1-11-7-22.

AHM, Denúncia dirigida a Miguel Pereira Forjaz sobre o preso João Mascarenhas Neto, 22 de Abril de 1811, DIV-1-14-245-24.

AHM, Mapas da população da vila, termo e comarca de Guimarães nos anos de 1781 a 1790, DIV-4-1-11-05.

- AHMOP, Memoria para a factura da estrada de Lisboa para o Porto; Regulamento das Barreiras para as estradas novamente construidas; Memoria a respeito da introdução de novos carros, JDMN 2, 6 e 8.
- AHMP, Instruções para regular a forma da Distribuição do Papel Sellado, a Arrecadação do seu producto, e a Polícia no Governo Económico deste Ramo de Fazenda Real, (D. Rodrigo de Sousa Coutinho), A-PUB-794, fls. 36-43.
- AHMP, Intendência do papel selado. A-PUB-794, fl. 47 e 56; A-PUB-826, fl. 196.
- ANTI, Intendência Geral de Polícia, Auto de prisão de José Diogo Mascarenhas Neto e Relação de Presos da Fragata Amazona, maço 600, docs. 59 e 93.
- ANTI, Leitura de Bacharéis. Habilitações, maço 50, n.º 30.
- ANTI, Ministério do Reino, Mappa de Balanço, e responsabilidade da Superintendencia Geral das Estradas desde o principio do seu estabelecimento em o 1.º de Mayo de 1791, athe 31 de Dezembro do presente anno de 1799, maço. 493, cx. 614.
- ANTI, Registo Geral de Mercês de D. Maria I, liv. 11, fl. 218 e liv. 27, fl. 223V.
- ANTI, Secretaria dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça, Autos do processo crime em que he reo João Mascarenhas Neto, maço 12, caixa 12, n.º 1, doc.7; denúncias e prisões, maço 21, cx.21, n.º 2; maço 84, n.º 4.
- AUC, Certidão e Livro de matrículas, 1773, fl. 39; Actos e Graus, n.º 1, fl. 28v, 118V, fl. 136 e fl. 204.
- BPMP, Decreto de nomeação de José Diogo Mascarenhas Neto, Conservador da nação francesa em Lisboa, comissário encarregado de receber as reclamações dos Ingleses, 8 de Dezembro de 1807, RES-XIX-C-3, fl. 35.

Fontes impressas

- AMZALAK, Moses Bensabat (introdução e notas) (1943). *A memória económico-política da provincia da Estremadura de José de Abreu Bacelar Chichorro*. Lisboa: Gráfica Lisbonense.
- BALBI, Adrien (1822). *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres États de l'Europe*. Paris: Rey et Gravier, Libraires, t 2.
- FERREIRA, Godofredo (2008). *Documentos dos séculos XII a XIX relativos a correios Lisboa*: Fundação Portuguesa das Comunicações, vol. 3.
- Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)* (1990-1991), edição e direção de José Luís Cardoso. Lisboa: Banco de Portugal, 5 vols.
- Memórias Económicas Inéditas 1780-1808*. (1987), introdução e notas de José Luís Cardoso e prefácio de Manuel Jacinto Nunes. Lisboa: Academia das Ciências.
- NETO, Jozé Diogo Mascarenhas (1790). *Methodo para Construir as Estradas em Portugal, dedicado ao Senhor Dom Joao Principe do Brazil*. Porto: Officina de Antonio Alvarez Ribeiro.
- NETO, Jozé Diogo Mascarenhas (1792). “Memoria sobre a Antiguidade de Caldas de Vizela” in *Memorias de Litteratura Portugeza* da Academia das Sciencias de Lisboa, t. 3, 93-110.

- NETO, José Diogo Mascarenhas (1823). *Projecto de Regulamento para a Sociedade Patriótica denominada Agricultura instalada em a Villa de Santarem aos 16 de Dezembro de 1822*. Lisboa: Typ. Rollandiana.
- RATTON, Jacome (1920). *Recordações de Jacome Ratton sobre as ocorrências do seu tempo, de Maio de 1747 a Setembro de 1810*. 2.ª ed. revista por J. M. Teixeira de Carvalho. Lisboa: Imprensa da Universidade.
- SÁ, José António de (1783) *Compendio de Observações que Formão o Plano de Viagem Política e Filosófica que se Deve Fazer dentro da Patria*. Lisboa: Officina de Francisco Borges de Sousa.
- SILVA, António Delgado da (1828). *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações (1791 a 1801)*. Lisboa: Typ. Maignense.
- VASCONCELOS, João Rosado de Vilalobos e (1786/87). *Elementos da Policia Geral de hum Estado*. Lisboa: Off. de Francisco Luiz Ameno, 2 tomos.

Bibliografia

- ARAÚJO, Ana Cristina (2015). “Cosmopolitismo e Patriotismo. A propósito dos Estatutos Literários e Económicos da Sociedade dos Mancebos Patriotas de Coimbra” in AA.VV., *Tempo e História. Ideias e Políticas. Estudos para Fernando Catroga*. Coimbra: Almedina, 325-350.
- ARAÚJO, Ana Cristina (2017). “O governo da natureza no pensamento da geração universitária de finais do século XVIII. Os Estatutos Literários e Económicos da Sociedade dos Mancebos Patriotas de Coimbra” in Araújo, Ana Cristina e Fonseca, Fernando Taveira (coord.) *A Universidade Pombalina. Ciência, território e coleções científicas*. Coimbra: IUC, 87-138.
- BEAUREPAIRE, Pierre-Yves (2014). *La France des Lumières 1715-1789*, in *Histoire de France* (dir. Joël Cornette). Paris: Éditions Belin.
- BOURDIEU, Pierre (1989). *O Poder Simbólico*, tradução de Fernando Tomaz. Lisboa: Difel.
- BRIAN, Éric (1994). *La mesure de l'État. Administrateurs et géomètres au XVIIIe siècle*. Paris: Albin Michel, 1994.
- CAPELA, José Viriato (1997). *A Política de Corregedores. A actuação dos corregedores nos municípios minhotos no apogeu do Antigo Regime (1750-1834)*. Braga: ICS.
- CARDOSO, José Luís (1989). *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808*. Lisboa: Editorial Estampa.
- CAROLINO, LUÍS MIGUEL (2013). “O poder dos livros: a biblioteca de Rodrigo de Sousa Coutinho”, *Revista IHGB*, n.º 460, ano 174, 109-140.
- COUTINHO, Rodrigo de Sousa (1993). *Textos Políticos, Económicos e Financeiros, 1783-1811*. Introdução de André Mansuy-Diniz Silva. Lisboa: Banco de Portugal, t. 1.
- CRUZ, António (1970). *Geografia e economia da Província do Minho nos fins do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas-Boas*. Porto: Universidade do Porto.
- CUNHA, Alexandre Mendes (2010) “Police Science and Cameralism in Portuguese Enlightened Reformism: economic ideas and the administration of the state during the second half of the 18th century”, *e-JPH*, 8, n.º 1, 1-11.

- DIAS, José Sebastião da Silva (1980). *Os Primórdios da Maçonaria em Portugal*. Lisboa: INIC, vol. 1, t. 2.
- FERREIRA, Godofredo (2008). *Dos Correios-Mores do Reino aos administradores gerais dos correios e telégrafos*. Lisboa: Serviços Culturais dos CTT, 3.^a ed. revista e ampliada.
- GONÇALVES, Eduardo Osório (Introd.) (1994). *A 3.^a Invasão Francesa e a Bobadela (Oliveira do Hospital)*. *Esclarecimento de um episódio histórico à luz de documentos inéditos*. Galizes: sn.
- KOSSELLECK, Reinhart (2003). *Aceleración, Prognosis y secularización*, traducción, introducción y notas de F. Oncina Covés. Valencia: Pre-Textos.
- LEPETIT, Bernard (1984). *Chemins de terre et voies d'eau : réseaux de transport et organisation de l'espace en France, 1740-1840*. Paris: EHSESS.
- LOPES, João Baptista da Silva (1841). *Corografia ou Memória Económica, Estatística e Topográfica do Reino do Algarve*. Lisboa: Academia das Ciências, vol. 1.
- MACEDO, Jorge Borges de (1982). *Problemas da História da Indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Editorial Querco.
- MARQUES, António Henrique de Oliveira (1990). *História da Maçonaria em Portugal*, vol. 1 – *Das origens ao triunfo*. Lisboa: Editorial Presença.
- MARTINS, Carlos Henrique de Moura Rodrigues (2014). *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809. Intenção Política e Razão Técnica – O Porto do Douro e a Cidade do Porto*. Coimbra: Dissertação de doutoramento em Arquitectura apresentada à Universidade de Coimbra, 2 vols.
- MARTINS, Carlos Moura (2017). “A aplicação da ciência à política do território na transição do século XVIII para o século XIX”, in Araújo, Ana Cristina e Fonseca, Fernando Taveira (coord.) *A Universidade Pombalina. Ciência, território e coleções científicas*. Coimbra: IUC, 245-312.
- MATOS, Artur Teodoro de (1980). *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 2 vols.
- MENDES, José Maria Amado (1981). *Trás-os-Montes nos fins do século XVIII segundo um manuscrito de 1796* (ed. da memória de Columbano Pinto Ribeiro de Castro). Lisboa: INIC.
- MOURA, Fernando (2004). “Mala-Posta em Portugal”, *Códice, Revista da Fundação Portuguesa das Comunicações*, Ano VII, série II, 4-25.
- MOURA, Fernando (2005). “José Diogo Mascarenhas Neto. O homem da mudança”, *Códice, Revista da Fundação Portuguesa das Comunicações*, Ano VIII, série II, 19-33.
- NETO, Margarida Sobral (2005). “Os correios na Idade Moderna” in Margarida Sobral Neto (Coord.) *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 15-66.
- PATO, António Vaz (1999). “A primeira sinalização rodoviária moderna em Portugal: os marcos do conde de Valadares (1788). Um património a preservar” in *Actas 1º Encontro de Estradas e Arqueologia*. Lisboa: Junta Autónoma das Estradas, 63-76.
- PINHEIRO, Magda (1992). *Mouzinho de Albuquerque. Um intelectual na revolução*. Lisboa: Quetzal.

- SERRÃO, José V; SANTOS, Rui (2011). “Land policies and land markets: Portugal, late eighteenth and early nineteenth centuries” in Gérard Béaur, Phillipp Schoffield (ed.), *Property Rights, Land Markets and Economic Growth in the European Countryside (13th-19th Centuries)*. Turnhout: Brepols Publishers, 1-24.
- SILVA, Ana Cristina Nogueira da (1998). *O Modelo Espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais de Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa.
- SILVA, Ana Cristina Nogueira da e HESPANHA, António Manuel (1993). “O quadro espacial” in Matoso, José (dir.), *História de Portugal*, vol IV – *O Antigo Regime*. (Coord). António Manuel Hespanha. Lisboa: Círculo de Leitores, 39-47.
- SILVA, Andrée Mansuy-Diniz da (2002-2006): *Portrait d'un homme d'État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares. 1755-1812*, t. I *Les années de formation: 1755-1796*; t. II *L'homme d'État: 1796-1812*. Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian.
- SOUSA, Fernando de (1995). *História da Estatística em Portugal*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- SUBTIL, José (1993). “Governo e Administração”, in Matoso, José (dir.), *História de Portugal*, vol IV – *O Antigo Regime*. (Coord). António Manuel Hespanha. Lisboa: Círculo de Leitores, 157-193.
- SUBTIL, José (2010). *Dicionário dos Desembargadores (1640-1834)*. Lisboa: EDIUAL.
- WEBER, Max (1966). *Sociologia da Burocracia*, 1.ª edição alemã 1920, tradução de Edmundo Campos. Rio de Janeiro: Zahar.