

POVOAMENTO E URBANIZAÇÃO EM SANTA CATARINA NO INÍCIO DO SÉCULO XIX: o plano de Paulo José Miguel de Brito

EIXO TEMÁTICO 1: Trajetórias, institucionalização e circulação de ideias no urbanismo

SOUZA, Gustavo Rodrigo Faccin Araujo de

Mestre em Planejamento Urbano e Regional; Universidade de São Paulo
guto.fa.souza@gmail.com

RESUMO

O artigo analisa o plano de povoamento e urbanização que integra a obra Memória Política sobre a Capitania de Santa Catarina, escrita em 1816 e publicada em 1829, de autoria do Coronel de Cavalaria Paulo José Miguel de Brito. São discutidos aspectos que deram fundamento ao plano, como a compreensão histórica do autor e o diagnóstico realizado sobre os problemas administrativos e de povoamento do território catarinense. Posteriormente, é feita uma análise das propostas espaciais e de seu modelo de viabilização, baseado na criação de uma companhia de acionistas. Conclui-se que o plano de Brito é pautado no conhecimento da história da capitania no século XVIII, tendo o programa de imigração de açorianos iniciado em 1748 como referência, e guarda relação com as experiências de produção de vilas e cidades do período pombalino. A proposta também é influenciada por uma interpretação crítica do liberalismo clássico, resultando num modelo privado de colonização pautado em práticas autoritárias e formas jurídicas do Antigo Regime.

Palavras-chave: história da urbanização; Santa Catarina; Paulo José Miguel de Brito.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

This article analyzes the settlement and urbanization plan that forms part of the work Political Memoir on the Captaincy of Santa Catarina, written in 1816 and published in 1829, by Cavalry Colonel Paulo José Miguel de Brito. It discusses aspects that underpinned the plan, such as the author's historical understanding and the diagnosis of administrative and settlement problems in the territory of Santa Catarina. Subsequently, an analysis of the spatial proposals and their feasibility model, based on the creation of a shareholder company, is presented. It concludes that Brito's plan is based on knowledge of the history of the captaincy in the 18th century, using the Azorean immigration program initiated in 1748 as a reference, and is related to the experiences of town and city production during the Pombaline period. The proposal is also influenced by a critical interpretation of classical liberalism, resulting in a private colonization model based on authoritarian practices and legal forms of the Old Regime.

Keywords: History of urbanization; Santa Catarina; Paulo José Miguel de Brito.

RESUMEN

Este artículo analiza el plan de asentamiento y urbanización que forma parte de la obra Memoria Política sobre la Capitanía de Santa Catarina, escrita en 1816 y publicada en 1829 por el coronel de caballería Paulo José Miguel de Brito. Se abordan aspectos que sustentaron el plan, como la comprensión histórica del autor y el diagnóstico de los problemas administrativos y de asentamiento en el territorio de Santa Catarina. Posteriormente, se presenta un análisis de las propuestas espaciales y su modelo de viabilidad, basado en la creación de una sociedad anónima. Se concluye que el plan de Brito se fundamenta en el conocimiento de la historia de la capitanía en el siglo XVIII, tomando como referencia el programa de inmigración de las Azores iniciado en 1748, y se relaciona con las experiencias de producción urbana durante el período pombalino. La propuesta también está influenciada por una interpretación crítica del liberalismo clásico, lo que resulta en un modelo de colonización privada basado en prácticas autoritarias y formas jurídicas del Antiguo Régimen.

Palabras clave: Historia de la urbanización; Santa Catarina; Paulo José Miguel de Brito.

PENSAR FORA DO EIXO

INTRODUÇÃO

Para aqueles que se dedicam à história da região que compreende o atual Estado de Santa Catarina, o trabalho do Coronel de Cavalaria Paulo José Miguel de Brito é um ilustre conhecido. Escrita quando o autor residia no Rio de Janeiro em 1816, e publicada primeiramente em Lisboa em 1829, a *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina* foi amplamente utilizada como fonte primária e secundária em trabalhos conhecidos da historiografia catarinense, tanto naqueles de cunho tradicional (Boiteux, 1912; Cabral, 1970; Piazza, 1988a), como em pesquisas contemporâneas de significativo reconhecimento (Salomon, 2002; Bruggmann, 2008; Silva, 2008).

Neste artigo, proponho reler a obra de Brito por meio de um prisma de análise que considero pouco explorado nos demais autores: sua proposta de um plano de melhoramentos da capitania que é, também, um plano de povoamento e urbanização do território catarinense. Embora possa ser percebido como um trabalho do gênero das memórias históricas, em que se privilegiam o recontar de fatos de caráter local, numa narrativa voltada para poucos eventos e protagonistas, defendo que o livro de Brito apresenta caráter diverso. Seu texto está focado justamente para a prescrição, para o desígnio de um projeto de melhoramento da Capitania que consiga responder a um conjunto de problemáticas apresentadas, um diagnóstico. E tanto para a problematização quanto para a busca de soluções, importa para Brito o conhecimento histórico, político, geográfico, econômico e administrativo.

Uma interpretação pertinente sobre o caráter da *Memória* como uma forma nova de problematização do espaço foi proposta no trabalho de Marlon Salomon (2002), dando base para uma tese inovadora: a de que o livro de Brito é um sintoma de uma maneira diferente de compreender e interpretar o espaço que começa a aparecer em fins do século XVIII, focada não mais no caráter militar, na defesa das possessões ultramarinas, e sim na administração da população e na intervenção sobre o sertão da capitania.

Brito insiste num ponto importante: é preciso abrir o sertão da capitania que se encontra em terra firme. O espaço deixa de ser aquilo o que deve ser fechado e se torna aquilo o que deve ser aberto, trazido à luz do conhecimento. Trata-se do fim da secular vigília que se fez do horizonte em que nasce o sol e de uma virada em direção a este espaço que, até então, apenas existia como apêndice da ilha que deveria ser defendida (Salomon, 2002, p. 13).

Para além da pesquisa de Salomon, possivelmente a que mais se aprofundou no potencial interpretativo da *Memória* para todo o contexto de transformações entre os séculos XVIII e XIX,

PENSAR FORA DO EIXO

outros dois trabalhos, a título de resenhas do livro de Brito, fornecem informações importantes de caráter biográfico, sobre o autor e sobre os principais tópicos da obra. Walter Piazza, em artigo publicado em 1988 na Revista *Ágora* com o título “Paulo José Miguel de Brito e a Memória Política”, explica que Brito era português filho de um proprietário de tabelião e feitor na Vila de Sesimbra, em Portugal. Teria conhecido a Ilha de Santa Catarina pela primeira vez em 1797, mas só foi se estabelecer como ajudante de ordens do governador da capitania em 1811, permanecendo na função até 1816, quando se mudou para o Rio de Janeiro. Em 1818, tornou-se Coronel de Cavalaria e assumiu o governo da Ilha de São Jorge, no Arquipélago dos Açores¹, cargo que deixou em 1821 para tratamento de saúde. Ao final da década, em 1829, foi nomeado governador e capitão-general de Moçambique, função que exerceu até a sua morte em 1832. Escrita em 1816, a *Memória* foi submetida à Academia de Ciências de Lisboa² em 1827, sendo aceita e publicada em 1829 em primeira edição (Piazza, 1988b). Outras edições foram publicadas em 1832, pela mesma Academia de Ciências, em 1932, pela Sociedade Literária Bibliotheca Catarinense, e em 2008, pelo Instituto Histórico Geográfico de Santa Catarina (Espíndola, 2010).

Em que pese a falta de informações sobre sua formação e carreira militar, cabe ter em vista que se tratava de um oficial do exército português, com ambições ultramarinas e conhecimento abrangente de história, geografia, economia e administração, consciente das ideias do iluminismo (Espíndola, 2010). Sobre o período em que efetivamente ocupou o cargo de ajudante de ordens na Capitania, Piazza menciona os anos de 1811 à 1816, e Ariana Espíndola fala do período entre 1805 a 1817. Os autores divergem, nesse sentido, da informação trazida por Bruggemann (2008), de que Paulo Brito teria atuado no governo de José Pereira Pinto, entre 1786 a 1791, o que também nos parece incorreto. Dessa forma, nosso autor teria sido membro da administração da capitania no governo de Luis Maurício da Silveira (1805-1817), ainda que tivesse conhecimento dos relatórios e ofícios apresentados nas administrações anteriores.

A *Memória* se divide em três partes, compostas de diversos artigos, além de uma introdução. Na primeira parte, é feita uma breve retomada da história do Brasil e da capitania; na segunda, o autor apresenta uma análise de diversos aspectos de ordem econômica, social e administrativa, indicando

¹ No Arquivo Nacional, constam um breve relatório sobre a Ilha de São Jorge elaborado por Brito em 1818, também nomeado de *Memória* e direcionado ao Rei de Portugal, e um ofício indicando que tomou posse do governo da Ilha em 15 de novembro de 1819.

² Sociedade científica criada em 1779 pela Monarquia Portuguesa. A semelhança de outras instituições criadas desde o século XVII para produção e disseminação de conhecimentos de base científica, era uma associação de elite, com membros oriundos das classes média e alta (Silva, 2015).

PENSAR FORA DO EIXO

sucessivas problematizações que serão retomadas na parte três, quando Brito indica as medidas que devem ser tomadas para o melhoramento do território. As indicações trazidas nessa terceira parte são detalhadas num apêndice, que apresenta um plano de povoamento do sertão, com apontamentos sobre as estradas e povoações a serem criadas e um desenho institucional baseado na criação de uma companhia privada de melhoramento. Vinculados a esta terceira parte e ao apêndice, Brito apresenta uma série de tabelas, planos e plantas, entre as quais destaco o *Plano Hydrographico da Ilha de Santa Catharina e da Terra firme*, retificado no ano de 1814 pelo autor, a *Planta Hydro-Topographica de Parte da Capitania de Santa Catharina*, que apresenta o plano de urbanização e povoamento, e *Plano para se delinearem as Povoações da Nova estrada para a Villa de Lages*, que contém uma planta esquemática para os novos núcleos urbanos a serem criados. Fato significativo é que essas plantas e planos, indispensáveis para o entendimento das propostas do autor, foram separadas de algumas versões digitais da obra. Assim, naquelas disponíveis no arquivo do Congresso Nacional e na Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin, não é possível visualizar esses documentos, sendo que um deles consta de forma avulsa no Arquivo Nacional.

Com enfoque no plano de povoamento e urbanização, na sequência serão analisados alguns aspectos de cada uma das partes, iniciando com comentários sobre a compreensão histórica do autor. Na sequência, discutirei elementos políticos presentes na obra, juntamente com a problematização dada à administração da população, na esteira da interpretação de Salomon (2002). Por fim, abordarei o plano de urbanização e o modo de efetivá-lo a partir de uma Companhia de Acionistas, argumentando o modo pragmático como Brito parece incorporar alguns ditames do liberalismo da época, sem deixar de tomar uma abordagem autoritária e lançar mão de institutos típicos do Antigo Regime.

1 COMPREENSÃO HISTÓRICA

A *Memória* pode ser considerada o primeiro trabalho historiográfico específico para a Capitania, e o segundo entre os relatórios de análise das condições geográficas, econômicas e sociais, sucedendo apenas o Relatório apresentado pelo governador João Alberto de Miranda Ribeiro em 1797³ (LAYTANO, 1959). Na introdução, Brito tece comentários sobre as viagens ultramarinas dos séculos XV e XVI e demonstra conhecimento sobre os marcos historiográficos da formação da

³ Mesmo não havendo referências diretas ao Relatório no livro, concordo com Piazza (1988) que é muito provável que Brito tenha tido conhecimento do relatório, pela semelhança das propostas e análises e porque esteve na Ilha pela primeira vez no mesmo ano da emissão do documento.

PENSAR FORA DO EIXO

colônia. Da União Ibérica, chamada de “invasão de Felipe II”, ressalta o período como um luto da nação portuguesa, somente superado quando da expulsão dos holandeses das colônias transatlânticas. Entende que, a partir da restauração, o Brasil passou a ter maior importância para a monarquia portuguesa, diante do impedimento das rotas comerciais para a Ásia e, portanto, foi alvo de medidas administrativas e melhoramentos nos reinados de D. João IV, D. Pedro II e D. João V. Entretanto, para Brito, nenhum deles se iguala ao de D. José I, marcado pelas reformas pombalinas, “a quem Portugal e o Brasil devem o princípio da sua verdadeira riqueza e prosperidade” (Brito, 1929, p. 8).

Ainda que demonstre conhecimento e simpatia pelos autores do iluminismo, Brito tece comentários críticos à Revolução Francesa, imputando-a “efeitos fatais” e um “círculo vicioso de quiméricas e tirânicas inovações”. No momento em que escreveu a *Memória*, após a expulsão da família real portuguesa da Europa, Napoleão era deposto do cargo de Imperador e a dinastia dos Bourbon retomava o reino francês. Nesse contexto, entendia Brito que o movimento revolucionário havia se desdobrado em consequências negativas e contraditórias, interpretação que coaduna com seu espírito pragmático, crítico dos excessos revolucionários.

Ao se debruçar sobre a história da colônia e da capitania em específico, Brito faz uso de vasta bibliografia portuguesa, espanhola e francesa⁴, e dá destaque à expedição de Juan Dias de Solis, notório descobridor da Foz do Prata, que considera como descobridor também da Ilha de Santa Catarina. Num breve artigo específico sobre os indígenas, repete a velha distinção entre duas nações indígenas, que chama de Carijós e Tapuias, indicando que as primeiras “tinham mais razão, e humanidade do que outras”, por viverem “da caça, da pesca e de alguma cultura das terras”, e que as segundas habitavam do Rio dos Patos, que entende ser o Rio Embaú, “para o sul até ao Paraná-gu-assu” (Brito, 1829, p. 7).

Outro artigo mais longo trata sobre a história do bandeirante Francisco Dias Velho, considerado como primeiro povoador da capitania. Aqui, Brito resvala numa incorreção cronológica revista por historiadores posteriores. Entende que Dias Velho teria criado a povoação por volta de 1651, antes, portanto, de São Francisco do Sul, cuja fundação data de 1658, e na mesma época que Paranaguá (1648). O almirante e historiador Lucas Boiteux (1912) buscou corrigir a essa afirmação cotejando com informações das obras de Pedro Tacques e Azevedo Marques, afirmando, a partir dessas e

⁴ Entre as referências citadas com frequência no livro estão os trabalhos de Guillaume-Thomas Raynal, Antoine François Prévost, Antonio Herrera e do Padre Jesuíta Simão de Vasconcellos.

PENSAR FORA DO EIXO

outras fontes, que poderia de fato ter havido uma ermida criada em 1651, mas que a expedição de Dias Velho só teria saído de São Paulo em 1662. Além disso, Boiteux relativiza a afirmação de Brito de que teriam sido holandeses a assassinar Dias Velho num ataque à povoação na década de 1880, considerando outros relatos que afirmam de terem sido ingleses a efetuar o assalto. Por seu turno, Brito se propôs a retificar a afirmação de Guillaume-Thomas Raynal de que a Ilha faria parte de uma donataria dada à Dias Velho. Nesse sentido, argumenta que não haveriam documentos a provar tal afirmação, sendo conhecido que a venda da capitania de Santo Amaro e Terras de Sant'anna, do herdeiro de Pero Lopes de Souza ao Rei em 1709, incluía a Ilha, não sendo possível que pertencesse como capitania ao bandeirante.

Após discorrer brevemente sobre os eventos que marcaram a criação da Capitania em 1738, Brito termina sua seção histórica com um artigo detalhado sobre o programa de imigração de açorianos iniciado em 1748. Não por acaso, sua atenção para com o programa é resultado do entendimento de que o modelo adotado nos setecentos, com ressalvas para alguns efeitos deletérios dos benefícios dados aos colonos nos primeiros anos, deveria “servir de norma para qualquer colonização, que se intente efetuar em outros lugares do Brasil, fazendo aquelas alterações que são próprias dos tempos, e das circunstâncias políticas atuais” (Brito, 1829, p. 25-26). Em outras palavras, a experiência de colonização com os açorianos é considerada pelo autor como um dos elementos chave para o povoamento a ser realizado na capitania.

2 QUESTÕES POLÍTICAS E O PROBLEMA DA POPULAÇÃO

Na segunda parte do livro, a *Memória* se desdobra num conjunto de dados e descrições sobre a geografia e a economia do território. As descrições são interessantes por mostrarem toponímias esquecidas, como os Campos do Governador e Campos de Una, e outras que permaneceram, como os morros Cabirela e Taboleiro, e boa parte das nomenclaturas dos cursos d'água. Também evidenciam o elevado nível de compreensão da geografia local de que dispunha o autor, considerado o desconhecimento do sertão no tempo em que escrevia.

Mas é na descrição e discussão política e administrativa que se evidenciam os principais posicionamentos e problematizações de Brito, relacionado a segunda e a terceira parte do livro. Num primeiro momento, o objetivo principal é demonstrar que, apesar as belas características e paisagens encontradas na Ilha de Santa Catarina, a mesma não havia recebido a atenção merecida pelo Império Português:

PENSAR FORA DO EIXO

Se à Ilha de Santa Catharina se tivesse dado a atenção política que merece, e se tivessem aproveitado devidamente as vantagens que ela oferece, combinando o útil com o agradável, sem dúvida seria ela hoje o Paraíso do Brasil (Brito, 1829, p. 40)

Na sequência, Brito procura explicar que a falta de priorização resultou num baixo povoamento do sertão, onde “não se estende a população e cultura a mais de duas até três léguas de distância” (Brito, 1829, p. 43). Para fins de comparação, mesmo confiando pouco na estatística da época, o autor exercita alguns cálculos: afirma que a população da Capitania em 1810 era próxima a 30 mil indivíduos, que ocupavam apenas 30% do território, de maneira que no “estado abandonado se acham hoje 764 léguas quadradas” (Brito, 1829, p. 50). Considerando uma ocupação efetiva de todas as aproximadamente mil léguas quadradas do território, Brito projeta uma população de 270 mil pessoas na capitania, um aumento de aproximadamente nove vezes. Nessa mesma linha, comparando a densidade da capitania com a de Portugal, “Reino menos povoado da Europa”, pontua que, tendo a mesma densidade, Santa Catarina poderia abrigar quase um milhão de pessoas.

Ao compilar os dados demográficos, entretanto, o autor se depara com uma diminuição no crescimento da população, que vinha se aproximando de uma estagnação. Pergunta, então, qual seria a causa? Aqui, Brito retoma uma discussão sobre a população de todo e qualquer país ser

efeito ou resultado necessário de duas causas; e vem a ser a do seu físico ou a do seu moral: pelo físico se entende em geral a sua posição geográfica, rilidade (sic) do solo; pelo moral se entende o caracter, educação, usos e costumes dos povos, seu governo e legislação política e civil (Brito, 1829, p. 50).

Verificando não terem havido problemas de ordem “física” na história recente na capitania, conclui se tratarem de questões de ordem moral. Nos enganamos, entretanto, se pensarmos serem as causas morais problemas relacionados aos costumes da população local, como a tal indolência que acabou identificada com o atraso econômico do Estado, quase cem anos depois, pelos intelectuais republicanos catarinenses (Araujo, 1989). Na verdade, Brito prosseguirá discutindo questões de ordem puramente administrativas e de governo⁵. Uma nota de rodapé evidencia o entendimento do autor de que, após a chegada da família real, o posto de governador deixou de ser “puramente militar” e completamente controlado pelo Vice-Rei, tornando-se responsável por outros temas e

⁵ Sobre questões propriamente morais, Brito inclusive afirma que em 1797 esteve na Ilha e foi convidado a um baile pelo governador João Miranda Ribeiro. Na ocasião, viu “instrumentos de sopro, e de cordas, com harmonia e bom gosto”, ficando “admirado de encontrar tudo isto em uma terra tão pequena do Brasil, e num país, cujo aspecto então me havia indicado somente a abundância de estupidez, e a falta de civilização, tanto no físico, como no moral” (Brito, 1829, p. 74)

PENSAR FORA DO EIXO

sendo submetido diretamente ao Soberano. Ainda assim, pela permanência de práticas de administração comuns ao século XVIII, teria continuado, segundo Brito, a falta de autoridade sobre a justiça, a fazenda e os problemas municipais.

Uma das práticas que evidenciaria a pouca autoridade dos governadores seria a falta de repasse dos recursos arrecadados na junta fazendária do Rio de Janeiro para os cofres da capitania, incluindo as rendas obtidas pela pesca da baleia e pelos contratos de arrecadação dos dízimos. Essas faltas estariam implicando atrasos no pagamento dos praças do Regimento de Linha, além da escassez de fardas e equipamentos para o exercício militar. A precariedade desse Regimento é, então, contrastada com o excesso de tropas atuando nas Companhias de Milícias que, segundo Brito, eram mal reguladas e mal disciplinadas, com convocações desnecessárias de habitantes que deveriam estar se dedicando à agricultura.

Em 1810 a população da Ilha somente, constava de 4084 indivíduos do sexo masculino; se deste número diminuirmos o dos homens de menos de 25 e de mais de 40 anos de idade, que devem ser isentos de servir nos corpos milicianos segundo a lei, e se o mesmo fizermos ao número daquelas que ela também isenta por diferentes motivos, restarão quando muito 1000 homens, isto é, pouco menos da quarta parte daquela total população. Ora, dentro da Ilha há um Regimento de Infantaria, e seis Companhias de Cavalaria de milícias, e mais uma de infantaria, que fazem o total de 1121 praças. Logo, como é não é possível haver maior número de praças do que de homens, segue-se que não havendo estes, os Corpos devem estar incompletos; ou aliás estão neles alistados indivíduos que não o devem estar (como realmente acontece), o que é injusto, e até opressivo da liberdade individual. (Brito, 1829, p. 88-89).

Sobre a questão da justiça e da tutela eclesiástica, incomoda-se o autor com o fato do Ouvidor responsável por Santa Catarina e pelo Rio Grande de São Pedro residir na Vila de Porto Alegre; e a Vila de São Francisco ter permanecido sob as ordens do Ouvidor de Paranaguá e do Bispo do Rio de Janeiro.

Ninguém acreditará que haja naquela Capitania uma Vila, onde exercitam jurisdição quatro autoridades sendo uma só pertencente à mesma Capitania!!! Tal é a sua administração! Na Vila do Rio de São Francisco exercitam jurisdição o Bispo do Rio de Janeiro, a Junta da Fazenda de S. Paulo, e o Governador de Santa Catarina. Este no que pertence ao governo militar; aquele sobre a cobrança de alguns rendimentos do Estado que por Lei pertence aos Ouvidores, pois que a sua Comarca ou Ouvidoria pertence ainda hoje a sobredita Vila, e esta Ouvidoria pertence à Capitania de S. Paulo, a cuja Junta da Fazenda responde aquele Ouvidor pelo que pertence as rendas Reais; e finalmente o sobredito Bispo em tudo o que é relativo aos Negócios Eclesiásticos! Esta miscelânea de autoridades e de poderes deveria acabar-se, separando a sobredita Vila da Comarca de Pernagoá (sic), e unindo-a àquela de Santa Catarina, onde também há um Ouvidor: a boa razão, e a comodidade dos povos pugnam pela sobredita união, e pela sujeição em todos os

PENSAR FORA DO EIXO

ramos da administração pública às autoridades da Capitania de Santa Catarina. (Brito, 1829, p. 107)

Os problemas do “sistema administrativo” se relacionavam com a falta de prioridade dada a Capitania pelo governo geral, e à desocupação do sertão, malogradas as tentativas feitas nas décadas de 1780 e 1790 para abertura de uma estrada até a Vila de Lages e povoamento de suas margens (Bruggemann, 2008), que acabaram não se consolidando. Como solução, o plano de melhoramentos proposto tratará dessas duas frentes: 1) das modificações no sistema administrativo, que basicamente reunirão a incorporação da Vila de Lages à Capitania de Santa Catarina, a arrecadação das rendas na junta fazendária da própria Capitania, o aumento do Regimento de Linha e a redução dos corpos de Milícias, e 2) da implantação de um plano de povoamento e urbanização, capitaneado por uma Companhia de Acionistas, levado a cabo a partir de um novo programa de imigração com colonos açorianos.

3 O PLANO DE POVOAMENTO E URBANIZAÇÃO

Com relação às propostas espaciais, é importante reconhecer que Brito não partia do zero. Seu plano é diretamente influenciado pela implantação da estrada entre Desterro e Lages na década de 1780 e pela proposta de povoamento da mesma com novas freguesias na década seguinte. O caminho, segundo ele, esteve transitável por nove anos, e depois foi abandonado justamente pela falta dessa colonização e criação de pontos de apoio. Além disso, Brito já reconhecia os problemas de traçado ao mencionar, com base em relatos das expedições de implantação, as dificuldades em consolidar a estrada nas margens do Rio Imaruí. Nesses relatos, já constava a sugestão de uma alternativa pelas margens do Rio Cubatão, proposta defendida também por Brito e implantada pouco mais de uma década após a publicação da *Memória*. De todo modo, independente da escolha do traçado, as sucessivas menções que o autor faz ao caminho para Lages mostram a importância do mesmo para o seu plano de melhoramento.

Em resumo, podemos dizer que as necessidades da estrada para Lages passavam pela defesa mútua das capitanias de Santa Catarina e São Paulo, pelo progresso econômico da Capitania, e pelo conhecimento do sertão. Tendo sido a Ilha de Santa Catarina invadida em 1777 pelos espanhóis, e sendo a Vila de Lages espaço de conflito com os povos indígenas, o caminho possibilitaria socorro mais rápido entre as duas localidades. Era também um eixo econômico, que permitiria a ampliação da produção agrícola catarinense e o acesso ao gado que circulava pelo caminho das tropas. Por fim, entende que a implantação do caminho traria mais informações sobre

PENSAR FORA DO EIXO

os limites entre as duas capitanias, tendo em vista que desde fins do século XVIII o governo catarinense considerava a criação de Lages como uma usurpação de seu território pela capitania de São Paulo (Bruggemann, 2008).

Brito tinha conhecimento das expedições e relatórios sobre o caminho de Lages. Não à toa, faz elogios ao governo de José Pereira Pinto (1786-1791), que ordenou a maioria das expedições, e afirma ser a renovação da estrada “a primeira e a mais necessária para o aumento da agricultura daquela Capitania, mas também como a mais indispensável para a sua defesa militar” (Brito, 1829, p. 88). Entretanto, a reabertura do caminho não deveria ser feita da mesma forma que no século anterior, e sim

abrindo-a, povoando-a e cultivando-a logo por ambos os lados desde a Igreja da povoação de S. José, (ou de outro lugar que ao diante indicarei) até dentro da Villa das Lages, estabelecendo os arraiais e freguesias à medida que a estrada se for abrindo (Brito, 1829, p. 88)

Essa fala resume a principal diretriz do plano: não basta abrir caminhos, é preciso povoá-los com cultura e núcleos urbanos. Mas Paulo Brito vai muito além da estrada de Lages e das duas freguesias inicialmente pensadas na década de 1790. Como se observa na *Planta Hydrotopographica de parte da Capitania de Santa Catharina* (Figura 1), nosso autor propõe dois outros caminhos e 10 novas povoações. Primeiramente, o eixo entre São José e o Campo da Boa Vista, que originalmente passava nas margens do Imaruí, é substituído por um novo caminho que conecta a cachoeira de Itaupaba, limite navegável do Rio Cubatão e onde o autor aponta terem sido encontradas águas termais de potencial curativo, com o Campo da Boa Vista. Desse ponto, que se configura como o principal entroncamento do plano, a estrada segue em direção à serra geral e atravessa afluentes do Rio Canoas até atingir à Vila de Lages. Do mesmo entroncamento, outro eixo se prolonga em diagonal até atingir a foz do Rio Itajaí. Ao sul, de um ponto intermediário entre Itaupaba e a Boa Vista, um terceiro eixo de comunicação conecta o caminho de Lages com a face norte da ponta da Laguna.

Os segmentos retos que representam as estradas, preenchidos em alguns trechos por linhas sinuosas indicando as possíveis curvas do caminho real, são ladeados por uma malha quadriculada que representa sesmarias de meia légua quadrada (6,6 x 6,6 quilômetros), a serem repartidas entre uma nova leva de colonos açorianos. Na estrada entre Itaupaba, primeira vila a ser criada, e Lages, são posicionadas novas povoações a cada 7 ou 8 sesmarias. As povoações ocupam, na prática, duas sesmarias, uma para o novo arraial e outra grafada com a letra P, que designa as sesmarias

PENSAR FORA DO EIXO

a serem doadas para os Curas das Povoações. Nos extremos das novas comunicações, o autor posiciona sesmarias com a letra V, que representam aquelas a serem doadas para as Câmaras, sendo uma para a Vila de Lages, e as demais para as vilas de Laguna, Desterro e São Francisco. Outras sesmarias são marcadas na Planta com a letra C, que Brito designa como as terras a serem doadas à Companhia de Acionistas, que trataremos na próxima seção.

Figura 1. Planta Hydro-topographica de parte da Capitania de Santa Catharina



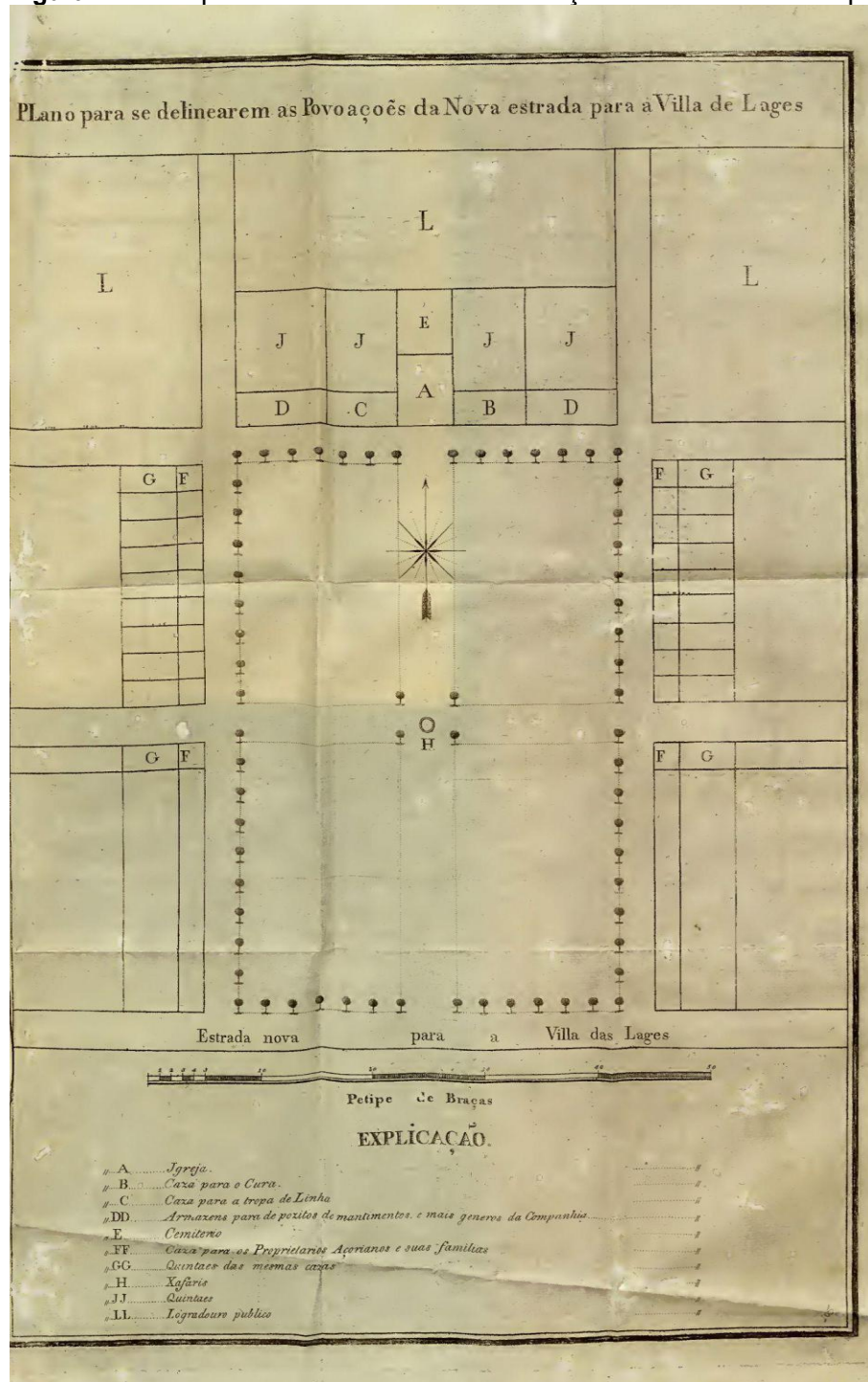
Fonte: Brito, 1829.

Vale lembrar a centralidade desses patrimônios fundiários doados aos Curas ou às Câmaras de Vereadores para a produção de cidades no período colonial. Como aponte em Souza (2023), era parte do costume medieval de fundar povoações dotadas de um pedaço de terras que serviria para concessão aos moradores mediante aforamentos, recebimento de rendas de foro e laudêmio, constituição de logradouros públicos e áreas para expansão da povoação. Era, assim, de suma

PENSAR FORA DO EIXO

importância para a sustentabilidade do processo de urbanização, em especial do ponto de vista econômico, mas também para o direcionamento da ocupação e preservação das áreas comuns por parte das câmaras ou órgãos eclesiásticos.

Figura 2. Plano para se delinearem as Povoações da Nova estrada para a Villa de Lages



Fonte: Brito, 1829.

PENSAR FORA DO EIXO

O plano com a distribuição das novas povoações é acompanhado de um esquema para o projeto da praça central e das principais quadras adjacentes (Figura 2). Brito propõe uma praça de aproximadamente 40 por 50 braças (88 x 110 metros), com ruas de cerca de 3 braças (6,6 metros) nas margens e um chafariz demarcando o centro. As quadras das faces laterais teriam aproximadamente 20 braças (44 metros) de largura, com lotes de aproximadamente 2 por 2 braças (4,4 x 4,4 metros) de largura destinadas às casas, e mais um retângulo de 2 por 5 braças (4,4 x 11 metros) para existência de quintais. Aos fundos da praça principal, estariam situadas quadras institucionais. No centro dessas localizar-se-ia a Igreja, aos fundos um cemitério, à direita a Casa para o Cura e à esquerda a Casa para a Tropa de Linha. Nas bordas dessa quadra central, estariam localizados lotes para implantação de “Armazéns para depósitos de mantimentos e mais gêneros da Companhia”, e aos fundos foram projetados novos quintais. Na parte de trás dos quintais e nas quadras laterais, Brito demarca a localização de logradouros públicos, possivelmente como campos comunais e/ou áreas de expansão da povoação.

Desconheço paralelos ao plano de urbanização proposto por Paulo Brito, considerando a época do texto. O nível de abstração, a escala regional e a aparente precisão nas localizações caracterizam um documento único em relação à outras experiências de construção de novas cidades em conjunto, como a implantação de novas vilas pelo governador Morgado de Matheus em São Paulo (Derntl, 2010), na Amazônia por Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, e no Mato Grosso por Rolim de Moura e Luís de Albuquerque (Araujo, 2012). Nesses três casos da segunda metade do século XVIII, as novas nucleações foram estabelecidas a partir de instruções em texto, nas cartas régias, ofícios e no Diretório dos Índios; havendo apenas no *Mapa Geral do Bispado do Pará repartido nas suas freguesias* uma representação de um plano de urbanização já executado. Por outro lado, o esquema proposto, a ser repetido nas novas nucleações, guarda estreita relação com as plantas de novas cidades projetadas na segunda metade do século XVIII. A simetria, a ortogonalidade dos logradouros, a praça da matriz como geradora do traçado, o projeto das casas com quintais delimitados ao fundo, e mesmo o programa proposto, encontram semelhanças com os projetos para Vilas de Macapá, Vila Bella do Matto Grosso, Vila de São José, entre outras, cujas características de traçado tem referência na experiência paradigmática da Baixa de Lisboa em Portugal. Tanto Maria Fernanda Derntl como Renata Araujo observam que essa regularidade do traçado era antes uma forma de alcançar um ideal de civilidade, baseado “num discurso ideológico que veiculava a noção de cidade como espaço da cultura e da civilização” (Derntl, 2010, p. 42).

PENSAR FORA DO EIXO

As propostas de Brito não foram adiante, não apenas pelo nível de ambição, mas porque se tratavam de melhoramentos sugeridos por um oficial já distante do governo da capitania, e que não havia sequer ocupado o cargo de governador. Mas é provável que algumas das sugestões do autor envolvessem interpretações já compartilhadas com outros membros do governo da capitania no período em que escreveu a Memória. Prova disso é que já em 1820 a Vila de Lages foi efetivamente incorporada à Capitania de Santa Catarina, em 1828 uma primeira colônia de imigrantes alemães foi implantada no caminho para Lages e, a partir da década de 1840, um novo caminho pelo Cubatão foi implantado juntamente com o planejamento de uma nova povoação próxima das águas termais. A estrada nas margens do Cubatão tornou-se a principal conexão com o oeste da província, tendo traçado muito próximo com a atual BR-282.

4 A COMPANHIA DE ACIONISTAS

No livro de Brito, tão ou mais importante que as propostas espaciais é o modelo de viabilização de seu plano de urbanização e povoamento da Capitania. Para tanto, o autor dedica diversas páginas para tratar detalhadamente de um processo de implementação cujo ator principal seria a Companhia de Acionistas, denominada *Companhia de agricultura e melhoramento da Capitania de Santa Catharina*, criada com o objetivo de

abrir a indicada estrada desde a Beira-mar até a Villa de Lages, povoá-la toda por ambos os lados, estabelecer os arraiais ou Freguesias precisas, e tudo o mais que for necessário para a conservação e prosperidade deste útil estabelecimento, o que tudo deve fazer-se à sua custa, e debaixo da sua administração, e direção/ de tal maneira que a Fazenda Real não haja ter ingerência alguma naquela administração (...) o seu fundo será de cento e setenta mil cruzados, em moeda metálica; a sua duração não será por menor tempo que o de vinte anos (Brito, 1829, p. 99-100).

Em outras palavras, trata-se de um modelo de concessão das prerrogativas do Estado Português de povoar, garantir a infraestrutura e explorar os recursos da Capitania. Entre as obrigações, para além dos objetivos citados acima, constariam o transporte de levas de colonos açorianos, a distribuição e medição das terras, o pagamento dos funcionários eclesiásticos, além do estabelecimento de fazendas, de um equipamento para aproveitar das águas termais do Cubatão, e de algumas fábricas e oficinas na Vila de Lages e nas demais povoações criadas. Em troca, a Companhia receberia um número considerável de sesmarias, que compreendem as áreas indicadas com a letra C na Figura 1, poderia explorar as fazendas e estabelecimentos criados, teria preferência para a compra dos produtos dos colonos, exclusividade no fornecimento de insumos

PENSAR FORA DO EIXO

para agricultura, além da comercialização do linho cânhamo⁶ e de especiarias. Ainda, teria autoridade para conceder sesmarias no sertão, receberia o valor dos dízimos das produções da terra e de outros tributos devidos pelos colonos, e teria preferência nos contratos de arrematação dos demais rendimentos do Estado. A empresa seria administrada por uma junta específica, cujo presidente seria o governador e os demais membros “os nove maiores e mais ricos proprietários estabelecidos e residentes da mesma capitania, com a condição, porém de que eles mesmos sejam acionistas” (Brito, 1829, p. 131).

O processo de implementação do plano seria dividido em quatro épocas de cinco anos. Na primeira, a Companhia se comprometeria a implantar a primeira povoação no lugar chamado Itaupaba, onde coincidem o fim do trecho navegável desde a foz do Cubatão, uma cachoeira, e a proximidade com as águas termais. Faria, na sequência, a construção da estrada até Lages e a distribuição de 126 sesmarias a casais (famílias) açorianos, sendo 104 ao longo da estrada recém construída e 22 ao longo do Caminho das Tropas, nas proximidades da Vila de Lages. Os colonos receberiam os devidos auxílios de transporte, mantimentos, equipamentos, sementes, entre outros, para poderem se instalar nas áreas concedidas. Para toda essa primeira época, Brito orça uma despesa de 40 contos de réis, ou aproximadamente 100 mil cruzados.

As demais épocas envolveriam, num primeiro momento, a implantação da estrada que conecta o caminho até Lages com a margem norte da Laguna. Esse caminho o autor divide em duas partes: na primeira, apenas o lado oriental (12 sesmarias) seria doado a novos colonos, enquanto o lado ocidental pertenceria à Companhia. Na segunda, do Campo do Governador (ver Figura 1) até Laguna, seriam doadas mais 16 sesmarias. Os colonos desses dois trechos não seriam europeus, e sim “lavradores residentes e estabelecidos dentro da Capitania” que o autor denomina “Proprietários Indígenas”. Num segundo momento, seria implantado o caminho desde o Campo da Boa Vista até o Rio Itajaí. Nesse trecho, Brito calcula sessenta novas sesmarias destinadas a colonos, já descontadas as doações para as povoações, Câmara da Vila de São Francisco do Sul e para a Companhia. Elas seriam doadas aos filhos dos proprietários açorianos que foram trazidos para povoar a estrada de Lages, denominados pelo autor de “Proprietários Tajahianos”.

⁶ Fibra derivada da *Cannabis Sativa* e utilizada em larga escala nos séculos XVIII e XIX para produção de cordoarias e velas utilizadas na navegação. Segundo Rosa (2024), a partir de 1716 houve diversas experiências de produção de linho cânhamo na colônia como parte de uma estratégia para reduzir a dependência do principal produtor à época, o Império Russo.

PENSAR FORA DO EIXO

Considera-se que modo de implantação escolhido por Brito tem referência numa interpretação crítica ou pragmática do liberalismo da época, o que se infere da sua citação dos “escritores modernos da Economia Política”, como ele mesmo trata, ao se referir aos textos de Adam Smith, Jean-Baptiste Say, Jean de Sismondi, entre outros; e de seus elogios a abertura dos portos e ao livre exercício da indústria. Daí que sua proposta seja também inspirada nos demais exemplos de Companhias de Comércio e Melhoramentos, que ele conhecia em Portugal, na Holanda, na França e na Inglaterra, e que teriam resultado em “vantagens” e “grandes utilidades” para a população e para o Estado. Nessa linha, também se entende a ênfase na liberdade da Companhia para agir como se Estado fosse, sem ingerência dos demais poderes do reino, à exceção do próprio Soberano.

Por outro lado, uma Companhia de Acionistas, da forma como propôs o autor, não deixa de ser a transferência do monopólio do Estado para um grupo específico, mantidas, então, as características de um exclusivo colonial⁷. Assim, diante das possíveis críticas sobre a ausência de competitividade na circulação da produção gerada pelo povoamento com imigrantes açorianos, argumenta Brito:

Ora, de que serviria aos Proprietários Açorianos a plena liberdade de comprarem e venderem a seu arbítrio, e de disporem como quisessem dos produtos da sua indústria, rural, agrícola e manufatureira? Quem lhes compraria aqueles produtos no centro de um sertão, ao menos durante os primeiros anos, em que deve supor-se que os Proprietários não têm nem podem ainda ter escravos, nem gados próprios para os conduzir ao mercado da Beira-mar, ou a outro que se houver? Em tais circunstâncias é evidente que o modo mais fácil, e mais certo de dar saída àqueles produtos, é comprá-los a mesma Companhia aos Proprietários, e depois negociá-los por sua conta e risco: por este modo os Proprietários e mais povoadores tem a certeza e a utilidade de venderem os seus efeitos dentro das suas próprias habitações, e terão também a comodidade de comprarem ali mesmo à Companhia tudo quanto precisarem para eles e suas famílias, sem perder tempo, nem desamparar estas e a lavoura por um dia somente. (Brito, 1829, p. 138)

Outro aspecto em que o autor se afasta dos ditames clássicos do liberalismo é na forma autoritária como planeja a gestão da terra, e a escolha e controle sobre as famílias de colonos açorianos. Em primeiro lugar, pelas diretrizes de Brito, ficam impedidas a partilha, a divisão e a alienação das concessões por todo o período de 20 anos que funcionar a Companhia; autorizado apenas o aforamento, preferencialmente perpétuo, de até metade das concessões, com obrigação de cultura

⁷ Recordemos que o monopólio comercial da metrópole, mecanismo básico do Antigo Sistema Colonial desde os séculos XVI, é suspenso em 1808, em favor principalmente da Inglaterra, principal aliada de Portugal. Até a independência, um polêmico debate se instaura entre defensores e detratores do regime monopolista (Ricupero, 2016).

PENSAR FORA DO EIXO

dentro de um mês. De forma semelhante ao instituto do morgadio⁸, no caso de falecimento do primeiro concessionário açoriano, a terra passaria integralmente ao seu filho mais velho.

Na gestão das famílias, Brito propôs um nível de racionalização que buscava resolver supostos problemas das levas de açorianos que vieram povoar a capitania na metade do século XVIII. Para ele,

os casais vindos dos Açores trouxeram em sua companhia grande número de indivíduos agregados, e de crianças de ambos os sexos, que foram inúteis para a cultura das terras; sem dúvida por que não se fixou o número de pessoas de cada uma família; e também porque se mandarão dar as ajudas de custo por cabeça, e não por família (...) Além disso, resultou um grande mal das pequenas doações de terrenos que então se fizeram aos casais, que foi um quarto de légua quadrado, por quanto por morte dos pais os filhos partilharam, e coube a cada um em partilha uma pequena quota daquele terreno, a qual quota alguns filhos venderam, deixando os estabelecimentos que os pais haviam começado, e abandonarão a vida de agricultores para se dedicarem a outra. (Brito, 1829, p. 124).

A solução para esses problemas estaria numa escolha muito específica para composição dos casais de imigrantes: os chefes de família não deveriam ter mais que quarenta e cinco anos, e as mulheres não mais que quarenta, ambos sem doenças crônicas; precisariam ter entre seis e oito filhos, três dos quais do sexo masculino e com mais de dezessete anos, e dois do sexo feminino com pelo menos quatorze anos. Entre os três filhos homens, nenhum poderia separar-se da casa paterna durante os primeiros sete anos de colonização, mesmo após ter casado⁹, e ao menos um deles deveria saber algum ofício mecânico: de carpinteiro, ferreiro, oleiro, surrador, curtidor, alfaiate ou sapateiro. Após ter sido concluída a estrada entre o rio Itajaí e a Boa Vista, a Companhia selecionaria 60 desses filhos dos proprietários açorianos para ocupar as sesmarias delimitadas ao longo do caminho. Deveriam ser escolhidos aqueles que já estiverem casados e com filhos, além daqueles que “pela sua inteligência e pelos seus trabalhos mais tiverem aumentado e feito prosperar os respectivos estabelecimentos” (Brito, 1829, p. 155).

Todos os colonos, açorianos, indígenas, tajahianos, e mesmo os foreiros das primeiras concessões, receberiam auxílios, isenções e privilégios por prazos variados. Em troca, seriam submetidos ao

⁸ O Morgadio era um desses institutos jurídicos do Antigo Regime que representavam entraves à livre circulação e subdivisão da terra nas colônias. No início do século XIX, a extinção dos morgadios foi pautada no parlamento brasileiro, sendo derrotada em 1829 e resultando na aprovação da Lei nº 57/1835, que proibiu a constituição de novos “morgados, capelas ou bens vinculados”, e extinguiu os existentes.

⁹ Nesse ponto, novamente Brito sente necessidade de se explicar diante dos preceitos liberais: “esta obrigação de os filhos não desampararem os pais durante o prazo de sete anos, à primeira vista parecerá contrária a liberdade individual dos mesmos filhos, mas entrando-se na matéria com mais reflexão, conhecer-se-á quão útil lhes virá a ser aquela obrigação” (Brito, 1829, p. 128).

PENSAR FORA DO EIXO

controle da Companhia no que diz respeito a obrigatoriedade de venda de seus produtos e compra de insumos para as atividades agrícolas. Ao fim das isenções, também pagariam tributos diretamente a ela. Para Brito, tendo a Companhia implantado a maioria das infraestruturas, fazendas e estabelecimentos nos primeiros dez anos, teria os outros dez anos da concessão para explorá-los e ainda “fazer outros, com que muito lucrará, e despenderá pouco” (Brito, 1829, p. 157).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo sendo frequentemente citado nos trabalhos sobre a história de Santa Catarina, o plano de Paulo Brito ainda não havia sido considerado como fonte para a história da cidade e do urbanismo no Brasil. Nesse artigo, procurei argumentar que a *Memória Política* é, principalmente, um plano de povoamento e urbanização que inclui medidas de caráter administrativo e uma série de propostas espaciais. Essas propostas foram forjadas a partir de uma abordagem interdisciplinar, que impressiona pela diversidade de conhecimentos dominados pelo autor, e foi fortemente baseada na sua compreensão da história da capitania.

Como vimos, Brito faz um diagnóstico da precariedade econômica e de povoamento da capitania, apontando como principais problemas questões de ordem moral que, na verdade, são problemas administrativos e de governo. Entre eles, a falta de importância dada pelo governo geral, injustificada pelo caráter estratégico do território catarinense, e a incoerência do sistema administrativo existente, com destaque para a falta de autonomia da capitania na arrecadação de tributos. Além disso, destaca o abandono da estrada até a Vila de Lages, em razão de não terem sido colonizadas e urbanizadas as suas margens quando da primeira implantação.

O plano de urbanização e povoamento proposto buscava a criação de condições para o progresso econômico e a colonização da capitania, com a criação de estradas e estabelecimentos, a distribuição de sesmarias para colonos açorianos e um modelo de implantação baseado numa companhia de acionistas. Apesar de razoável coerência interna, suas propostas espaciais eram, vale destacar, bastante ambiciosas para as dificuldades financeiras e de implantação de infraestruturas na época. Denotam, ainda, um otimismo considerável ao se imaginar a viabilidade de atrair empresários com capital suficiente e interesse para investir numa capitania tão inexpressiva do ponto de vista econômico, além de açorianos interessados que cumprissem todos os critérios de composição das famílias. Nessa linha, também é difícil imaginar que os custos estimados pelo autor fossem verossímeis, dado o desconhecimento do sertão catarinense e as

PENSAR FORA DO EIXO

dificuldades que seriam encontradas para a implantação das estradas, medição das sesmarias e fundação das povoações.

Mas é interessante enxergar o plano de Brito como um reflexo dos interesses em jogo no século XIX e pelo repertório de planejamento utilizado, que avança para propostas espaciais e administrativas próximas a um escopo de planejamento regional. Nesse sentido, seu plano com a distribuição das estradas, sesmarias e povoações aponta para uma forma algo inovadora de ordenamento do território, considerada a escala e o desenho proposto. Já no esquema projetual para as novas povoações, percebem-se referências ao urbanismo pombalino que se aplicou na Amazônia, no Mato Grosso e em São Paulo na segunda metade do século XVIII.

Por outro lado, no modelo adotado para a Companhia de Acionistas, observa-se o posicionamento crítico do autor, aparentemente cético em relação à viabilidade dos preceitos liberais. Ainda que preveja a colonização por uma companhia privada, com ações ofertadas no mercado e ampla liberdade frente ao Estado Português, Brito aposta num modelo de concessão que mantém formas de propriedade e circulação de mercadorias típicas do Antigo Regime. E mesmo que fale em defesa da liberdade individual, criticando as convocações de agricultores para as tropas de milícias, o autor projeta a gestão das famílias de colonos e das suas relações com a Companhia de forma autoritária. Infelizmente para os novos povoadores, no entender de Paulo Brito, essa restrição de liberdades seria absolutamente necessária para impulsionar o progresso econômico e garantir o lucro esperado pelos acionistas.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Hermetes Reis de. A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República. Dissertação (Mestrado em História) – Pontífica Universidade Católica. São Paulo, 1989.

ARAUJO, Renata Malcher de. A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 41–76, 2012.

BOITEUX, Lucas Alexandre. Notas para a história catharinense. Florianópolis: Typ a vapor da Livraria Moderna, 1912.

BRITO, Paulo José Miguel de. Memória Política da Província de Santa Catharina. Lisboa: Typ. da Academia Real de Sciencias, 1829.

PENSAR FORA DO EIXO

BRUGGMANN, Adelson André. Ao poente da serra geral: a abertura de um caminho entre as capitanias de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. História de Santa Catarina. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1970.

DERNTL, Maria Fernanda. Método e arte: criação urbana e organização territorial na capitania de São Paulo, 1765-1811. 2010. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

ESPINDOLA, Ariana Moreira. Relatos da política. Revista Santa Catarina em História, Florianópolis, v.1, n. 1, p.113-116, 2010.

LAYTANO, Dante de. Corografia da capitania de Santa Catarina. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 245., p. 3-187, 1959.

PIAZZA, Walter Fernando. A colonização de Santa Catarina. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1988.

PIAZZA, Walter Fernando. Paulo José de Brito e a "Memória Política". ÁGORA: Arquivologia em debate, Florianópolis, v. 4, n. 8, p. 5–10, 2011

ROSA, Lilian. Real Feitoria do Linho Cânhamo: da diversificação econômica aos desafios produtivos (1783-1824). Economia e Sociedade, Campinas, v. 33, n. 2 (81), p. 1-30, 2024.

RICUPERO, Rodrigo. O estabelecimento do exclusivo comercial metropolitano e a conformação do antigo sistema colonial no Brasil. História (São Paulo) v.35, e100, 2016.

SALOMON, Marlon. O saber do espaço: ensaio sobre a geografização do espaço em Santa Catarina no século XIX. Tese (Doutorado em História Cultural) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2002.

SILVA, Augusto da. A ilha de Santa Catarina e sua terra firme: estudo sobre o governo de uma capitania subalterna (1738-1807). Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008

SILVA, José Alberto Teixeira Rebelo da. A Academia Real das Ciências de Lisboa (1779-1834): ciências e hibridismo numa periferia europeia. Tese (Doutorado em História e Filosofia das Ciências) - Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa. Lisboa, 2015.

SOUZA, Gustavo Rodrigo Faccin Araujo de. Registros, vendas e desapropriações: o processo de privatização do patrimônio fundiário municipal de Florianópolis (1888-1930). Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.