A Implementação das Reformas de Correio na América Portuguesa pelos Governadores das Capitanias

Mayra Guapindaia
Doutoranda do Programa Interuniversitário de História - PIUDHist

Resumo/ Abstract: A segunda metade do século XVIII foi marcada por reformas econômicas e políticas, inspiradas nos ideais ilustrados, que reformularam a relação entre Portugal e os espaços do Império ultramarino. A América portuguesa foi um dos principais focos de atenção dos homens públicos que tentaram recuperar Portugal economicamente. No que diz respeito a esses esforços, as Reformas de Correios iniciadas por D. Rodrigo de Souza Coutinho, desempenharam um duplo papel: primeiro, foram parte do plano de recuperação fiscal, na qual a taxa para o transporte de cartas foi considerada um polo de receita importante para a recolha dos cofres reais. Segundo, o investimento em uma estrutura administrativa que permitisse a melhor circulação de informação escrita tinha como intuito reduzir as distâncias e fazer a ligação entre as vastas partes do Império.

A tentativa de implementação das reformas de Correio na América portuguesa gerou articulações entre a Coroa e os governadores das Capitanias, uma vez que a Coroa pediu para ser informada dos esforços feitos para colocar em prática a construção das administrações de correio locais. As respostas dos governadores são múltiplas, e alguns deles não colocaram todo o plano em prática, alegando impossibilidades pautadas nas realidades locais. Portanto, a nova política em relação aos correios insere-se na discussão da distribuição do poder no Império português. Tendo isso em vista, o presente ensaio discutirá como os governadores receberam as ordens de realizar a reforma postal e entender os impactos em nível local. O trabalho analisará as cartas de respostas dos governadores à Coroa sob a luz do que foi produzido recentemente na historiografia acerca das relações de poder nas articulações imperiais.

1) Introdução

A segunda metade dos setecentos foi marcada por inúmeras reformas, comumente associadas pela historiografia como parte do movimento intelectual ilustrado, as quais tiveram como intuito reformular a relação entre Portugal e os demais espaços do Império ultramarino para a recuperação econômica do Reino. Notadamente, a América portuguesa foi um dos principais focos de atenção dos novos planos reformistas, sendo implantadas inovações no sistema educacional, econômico e fiscal. No que diz respeito a esses esforços, é importante destacar as reformas de Correios iniciadas pelo Ministro da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Souza Coutinho que, apesar de fazer parte dos planos gerais reformistas, foi ainda pouco estudada pela historiografia[1].

No período anterior às citadas reformas, a entrega de correspondências funcionava graças a atuação do Correio-mor e do Correio-mor das Cartas de Mar, ofícios que estavam sob posse dos Gomes da Mata desde 1606 e 1657, respectivamente. Esta família foi responsável por manter a estrutura postal e garantir a circulação de missivas tanto no interior do Reino quanto no Além-mar. Sendo assim, a cobrança respectiva das taxas de transporte era de posse do Correio-mor, não representando, portanto, um item significativo de recolha dos cofres reais. Na prática, a família ficava com 10% do porte como lucro, sendo o restante provavelmente usado para pagamento da estrutura de entrega e pessoal contratado[2]. Com a abolição do ofício, em 1797, os serviços de Correio foram recuperados para a alçada direta da Coroa.

As Reformas de Correios, de acordo com o plano fiscal desenvolvido e desempenhado por D. Rodrigo de Souza Coutinho, eram necessárias para solucionar dois problemas específicos: primeiro, melhorar a recolha fiscal e os rendimentos da Coroa. Faziam, assim, parte do plano de recuperação tributária, na qual a taxa para o transporte de cartas foi considerado um setor de receita importante para o lucro dos

---

[1] Os trabalhos até agora realizados sobre as transformações do sistema postal ainda são restritos e pertencem majoritariamente ao ramo da História postal e da Filatelia. É o caso Maria da Conceição Hernandez, "Correios Marítimos," in *I Congresso Nacional de Filatelia: Conclusões – Teses e Comunicações*, ed. Vitor Falcão (Aveiro: Secção Filatélica do Clube dos Galitos, 1966), 122–85., Godofredo Ferreira, *A mala-posta em Portugal; algumas notas para a sua história.* (Lisboa: Publicidade e Propaganda dos C.T.T, 1946)., Luís Guilherme Machado, "História Postal," accessed January 13, 2015, http://historiapostal.blogspot.pt/.

[2] Godofredo Ferreira, *Dos Correio-Mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos* (Lisboa: CTT, 1963).

cofres reais. Segundo, permitir a melhor circulação de informação escrita, essencial para manter não só governabilidade do Império como o melhor desempenho das trocas comerciais de longa distância. Assim, fazia-se mister o investimento em uma estrutura administrativa que permitisse reduzir as distâncias e fazer a ligação entre as vastas partes dos domínios ultramarinos.

A tentativa de implementação das reformas de Correio na América portuguesa gerou comunicações entre a Monarquia, os governadores das Capitanias e as Juntas da Fazenda, uma vez que a Coroa pediu para ser informada dos esforços feitos para colocar em prática a construção das Administrações de Correio locais. As respostas dos governadores, dentre os anos de 1798 e 1802, indicam as principais medidas para colocar o plano em prática, bem como os entraves resultantes das realidades locais. Portanto, é essencial compreender essa correspondência entre as administrações das capitanias e a Coroa como fruto das relações de comunicação e poder entre centros e periferias do Império. Tal discussão pode ser feita a partir do estudo dessas correspondências, compreendendo-as enquanto comunicações políticas.

Tendo isso em vista, o presente ensaio tem o intuito de discutir como os governadores das capitanias receberam as ordens de realizar a reforma postal, elucidando as dificuldades e resistências locais para colocar o plano em prática. O trabalho analisará as cartas de respostas dos governadores à Coroa sob a luz do que foi produzido recentemente na historiografia acerca das relações de poder nos centros e periferias imperiais, e, também, sobre comunicação política.

O assunto será tradado em duas partes. Primeiro, será feito um breve mapeamento do campo teórico e historiográfico. A partir de então, o objeto de estudo será inserido no diálogo levantado pelas questões delineadas. Em um segundo momento, serão analisadas as correspondências dos Governadores e das Juntas da Fazenda para a Coroa, buscando compreendê-las enquanto comunicações políticas que revelam indícios acerca da exequibilidade das Reformas postais na América portuguesa.

2) Centros, Periferias e Comunicação Política: breves delimitações historiográficas e conceituais

Por se tratar de acontecimento que teve consequências tanto no Reino quanto no além-mar, O estudo das Reformas de Correio deve, necessariamente, levar em consideração as discussões historiográficas acerca de Centros e Periferias sobre as distribuições do poder político no Império português. Especificamente na historiografia

brasileira, essa discussão não é recente. Ela pode ser remetida à obra clássica de Caio Prado Júnior, a *Formação do Brasil Contemporâneo* (1942). Partindo da perspectiva marxista a, Prado Jr. foi o responsável pela adoção do termo *o sentido da colonização*. Segundo essa interpretação, a empreitada colonial teve a função única de acumulação de capital. Outro estudo clássico é o de Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil*, de 1959. Esse livro marca as diferenças ente Centros e Periferias a partir das categorias de *colônia de exploração* (o caso brasileiro) e *colônias de povoamento* (para os Estados Unidos). Essa interpretação, buscava, basicamente, explicar o dependentismo econômico brasileiro a partir da experiência colonial. É importante, ainda, citar as pesquisas Fernando Novais, já nos anos 1980[3].

Os primeiros estudos sobre centros e periferias marcam claramente a dicotomia entre a Metrópole, entendida como o centro emanador de poder, e as colônias, vistas como territórios subordinados econômica e politicamente à primeira. Não obstante, os anos 1990 trazem outros arcabouços teóricos, apontando os limites da interpretação dicotômica entre Metrópole e Colônias. Assim, nessa época, são adotadas novas perspectivas acerca dos centros e periferias, conferindo maior elasticidade e dinamismo às relações de poder emanadas entre esses polos [4].

No que diz respeito a historiografia especifica sobre o as reformas iniciadas no período pombalino, alguns historiadores partem do princípio que os planos centralizadores da Coroa falharam em muitos aspectos e não foram totalmente colocados em prática nos espaços imperiais. José Damião Rodrigues[5], ao discutir as reformas pombalinas nos Açores, conclui que muitas das demandas do poder central não saíram do papel, devido às impossibilidades locais de colocar as mudanças em prática.

Os estudos voltados para o caráter fiscal das reformas também evidenciam as dificuldades da recolha de taxas e impostos e de suas remessas à Coroa, mesmo a partir de todas as mudanças efetuadas ao longo da segunda metade do século XVIII. Agnelo Carrara[6] apresenta dados interessantes para as Capitanias da Bahia, Pernambuco e

[3] Rodrigo Alves Teixeira, "Capital E Colonização: A Constituição da Periferia do Sistema Capitalista Mundial," *Estudos Econômicos (São Paulo)* 36, no. 3 (September 2006): 539–91.
[4] João Fragoso, Maria de Fátima Gouvêa, and Maria Fernanda Bicalho, "Uma Leitura Do Brasil Colonial – Bases da Materialidade e da Governabilidade no Império," *Penélope*, no. 23 (2000): 67–88.
[5] José Damião Rodrigues, "Para O Socego E Tranquilidade Publica Das Ilhas": Fundamentos, Ambição e Limites das Reformas Pombalinas nos Açores," *Tempo* 11, no. 21 (June 2006): 144–70.
[6] Angelo Carrara, *As Receitas Imperiais Portuguesas, Estruturas e Conjunturas, Séculos XVI-XVIII.*, Relatório de Pesquisa (CNPq, 2011).

Minas Gerais, chegando a conclusão de que, além das remessas para Lisboa, uma parte importante do montante ficava no território das capitanias para o pagamento de questões voltadas às áreas militar, civil e eclesiástica. Assim, quebra-se a ideia comum de remessas contínuas da América portuguesa para a Metrópole.

Kenneth Maxwell ressalta como o período pombalino nas Minas foi caracterizado pelo fortalecimento das elites locais, não sendo o momento mais representativo da dominação centralizadora da Coroa [7]. Esses poderes impossibilitaram que a recolha de impostos na região fosse fator de acumulação para os cofres reais, sendo necessária uma reformulação na política fiscal nos anos 1780. Joaquim Romero de Magalhães[8] em estudo acerca do fim da captação nas Minas Gerais, chega à conclusão de que a cobrança por parte da Coroa não era imposta, e sim feita a partir de negociação com as autoridades locais, que muitas vezes colocavam em cheque os princípios de justiça fiscal emanados do centro. Sendo assim, muitos estudos atuais partem do princípio que a fiscalidade setecentista transitou entre momentos de acumulação endógena (para dentro dos espaços coloniais) e exógenas (para a Coroa), sendo que a tendência dependia de um conjunto complexo de forças envolvendo negociações entre o centro e os poderes locais.

Portanto, as medidas tomadas no período pombalino não mudaram totalmente o cenário fiscal do Império português. Somente no período posterior, já com a atuação do Ministro de Estado D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que foi pensado um plano de reforma do fisco que altere esta situação. De acordo com Bruno Aidar Costa, o período de D. Rodrigo é marcado pela crítica à arrematação de impostos por contrato, sendo que o ponto principal de seu plano de reformulação do fisco era garantir a arrecadação direta pela via administrativa [9].

Entretanto, muitos foram os descaminhos e entraves imputados ao plano inicial de Coutinho, sendo que a substituição dos contratadores pela administração direta não se completou totalmente, conforme demonstrado por Bruno Aidar Costa (2007) para a Capitania de São Paulo. Também nesse estudo, o historiador afirma que boa parte dos

[7] Kenneth Maxwell, *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira :Brasil-Portugal, 1750-1808* (Rio de Janiero: Paz e Terra, 1978).
[8] Joaquim Romero Magalhães, "A Cobrança Do Ouro Do Rei Nas Minas Gerais: O Fim da Capitação – 1741-1750," *Tempo* 14, no. 27 (March 2009): 118–32.
[9] Bruno Aidar Costa, "A Tessitura Do Fisco – A Política Ilustrada de D. Rodrigo de Souza Coutinho e a Administração Fiscal da Capitania de São Paulo, 1797-1803" (Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 2007).

impostos não foram substituídos ou abrandados, sendo exceção somente a extinção do monopólio do sal.

Recentemente, as pesquisas acerca da Comunicação política no Império português também contribuem para a revisão das relações entre centro e periferia. Os historiadores ocupados com esses estudos partem do princípio que os territórios "coloniais" possuíam poderes locais e estratégias de negociação, o que difere da imagem de uma monarquia centralizadora e absolutista.

Os estudos sobre comunicação política no período moderno preocupam-se em analisar a comunicação, especialmente a escrita, entre o centro administrativo da Corte de Lisboa e os vários territórios dos domínios e destes para o centro[10]. Assim, as comunicações em papel são geradas pelas estruturas políticas e administrativas que precisam lidar com grandes distâncias. Tal tipo de comunicação, contudo, coexistiu com outras formas, tais como as expressões orais, que, muitas vezes, eram utilizadas para espalhar a mensagem proveniente dos textos enviados pelos reis aos seus domínios.

Tendo isso em vista essa perspectiva, o presente ensaio trata do tema da comunicação em dois aspectos específicos: Primeiro, enquanto alvo de preocupações e planos políticos da época. Nesse sentido, propõe-se entender como a comunicação escrita à distância foi centro de políticas específicas, por meio da reestruturação dos Correios e das formas de envio de cartas. Segundo, enquanto assunto privilegiado de comunicação política, uma vez que as Reformas de Correios foram alvo de troca de ofícios entre a Coroa, os Governos das Capitanias e as Juntas da Fazenda. Leva-se em consideração que essa relação está inserida em um ambiente de distribuição desigual de poder, uma vez que a ordem parte da Coroa e é emanada para os domínios, que nem sempre as cumpriam à risca. Logo, é essencial ter-se em conta até que ponto os representantes do Rei na América portuguesa conseguiram colocar o plano em prática, levando-se em consideração as realidades locais.

Delineadas as principais balizas conceituais que permeiam este trabalho, passaremos a tentar compreender como as Reformas de Correio foram colocadas em prática na América portuguesa, a partir da investigação da comunicação política entre as administrações locais e a Coroa.

[10] João Fragoso, Isabel Guimarães, and Nuno Gonçalo Monteiro, *A Comunicação Política Na Monarquia Pluricontinental Portuguesa (1580-1808): Reino, Atlântico E Brasil.* Relatório Final (Rio de Janeiro, Brasília e Lisboa: CNPq, CAPES-GRICE, FCT, 2014 2008).

3) Reformas de Correios e a Comunicação Política dos Governadores e Juntas da Fazenda

Foi no final dos setecentos que os serviços postais passaram a ser alvo direto de reformas para centralizar a circulação das cartas e a recolha do porte nas mãos da Coroa, por iniciativa do Ministro da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Souza Coutinho. Essa mudança pode ser inserida em um contexto temporal mais amplo, iniciado em meados do século XVIII e entendido pela historiografia recente como o período da Ilustração portuguesa e da implantação do "Estado de Polícia". De acordo com José Luís Cardoso e Alexandre Cunha[11], o termo está associado com a ordem interna estabelecida pela ação do Estado, com base na produção da felicidade do bem comum e público. Alguma parte da historiografia concorda que, em Portugal, a maior intervenção do Estado em diversos âmbitos inicia-se no período pombalino, com o abalo na estrutura da Monarquia Corporativa[12].

Em 1796, o Ofício de Correio-Mor foi extinto por questões de *boa polícia* e foram tomadas medidas para a construção da Administração Geral dos Correios, com sede na Corte e das Administrações locais em diversas partes do Império. Assim, a extinção de tal ofício, domínio da família Gomes da Mata por quase dois séculos, marcou um ponto de inflexão estratégico a respeito das políticas comunicacionais da época. Com essa medida buscou-se, em primeiro lugar, reverter as rendas das taxas cobradas pelo envio das cartas para as receitas da Coroa. Fazia parte, portanto, de um plano maior de reforma econômica e fiscal. Além do recolhimento da taxa de porteamento, outro objetivo também era evidente: garantir a maior estreiteza comunicacional entre o Reino e seus domínios. Vale ressaltar que a América portuguesa foi um dos grandes alvos da Reforma postal, uma vez que este território era, à época, considerado o mais importante para a recuperação econômica do Reino[13].

Datam de 20 de Janeiro de 1798 o Alvará de Criação do Correio Marítimo, e, de 26 de Fevereiro do mesmo ano, as Instruções sobre a regularização postal nos domínios

[11] José Luís Cardoso and Alexande Mendes Cunha, "Discurso Econômico E Política Colonial No Império Luso-Brasileiro (1750-1808)," *Tempo* 17, no. 31 (2012): 81.
[12] António Manuel Hespanha, *As vésperas do leviathan: instituições e poder político : Portugal, séc. XVII* (Coimbra: Livraria Almedina, 1994); José Subtil, "As Mudanças em curso na segunda metade do século XVIII: A Ciência de Polícia e o Novo Perfil dos Funcionários Régios.," in *Cargos e Ofícios nas Monarquias Ibéricas: Provimento, Controlo e Venalidade (séculos XVII-XVIII)*, ed. Roberta Stumpf and Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 65–80.
[13] Maria Odila da Silva Dias, *Aspectos da Ilustração no Brasil.* (Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1969); Maria de Lourdes Viana Lyra, *A utopia do poderoso império: Portugal e Brasil : bastidores da política, 1798-1822* (Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994).

ultramarinos. Estes primeiros instrumentos normativos foram emitidos pela Coroa e enviados para as mais variadas partes do Império, circulando, inclusive, por diversas capitanias da América portuguesa. Eles devem ser compreendidos, portanto, como o ponto de partida das comunicações políticas a respeito das Reformas postais. O Alvará e as Instruções ordenaram mudanças significativas para a construção da nova estrutura dos Correios marítimos e Correios interiores. Decretaram, por exemplo, a criação das Administrações de Correio das Capitanias, que seriam subordinadas às Juntas da Fazenda locais. A partir de então, toda carta a ser enviada para o além-mar deveria, necessariamente, passar pela Administração dos Correios, sendo obrigatório o pagamento da taxa respectiva pelo destinatário, que variava de acordo com o peso da missiva. Juntamente com essa obrigatoriedade, há uma série de medidas punitivas para as pessoas que enviassem cartas por fora do sistema.

A preocupação excessiva com a recolha da taxa de porteamento explica-se devido ao objetivo fiscal das reformas. D. Rodrigo de Souza Coutinho, que, seguindo os preceitos ilustrados da economia, especialmente pautados em Adam Smith, buscou, em fins do século XVIII, novas fontes de rendimento para os cofres reais[14]. Uma das estratégias propostas para o crescimento econômico era aliviar a tributação sobre a riqueza produtiva e aumentar a tributação sobre a improdutiva. Exemplo disso seria a diminuição dos tributos sobre a agricultura, considerada uma das principais fontes de riqueza, e o aumento dos impostos sobre outras áreas. A recolha das taxas dos transportes de cartas está ligada diretamente a esta questão, pois era considerada riqueza improdutiva.

Ou seja, se antes a taxa deveria ser paga ao Correio-Mor, que ficava com os lucros, após a Reforma, a recolha passou a ser feita diretamente pela Administração dos Correios e a constar como fonte de receita efetiva do Estado[15]. Como o dinheiro dos serviços postais era um dos pontos essenciais para recuperar a receita do Reino, as normas da época sobre o assunto, especialmente no Alvará de 20 de Janeiro de 1798, são insistentes e detalhadas.

Vejamos alguns exemplos relativos à obrigação do pagamento do porte. O artigo XI do Alvará deixa claro que os capitães de Navios e quaisquer outras pessoas não poderiam levar carta fora da Mala de Correio, ou seja, sem o prévio cálculo do porte,

[14] Bruno Aidar Costa, "A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808" (Tese de douorado, Biblioteca Digitais de Teses e Dissertações da USP, 2012).
[15] Margarida Sobral Neto, ed., *As Comunicações na Idade Moderna* (Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005).

sob o risco de serem punidos. A única exceção eram as cartas de recomendação, as quais eram isentas, e deveriam seguir abertas[16]. Já o Regulamento Provisional para o Estabelecimento dos Correios, de 01 de abril de 1799, permite outras pessoas transportarem cartas contanto que paguem ao Correio local. O artigo XII previa cadeia e pagamento de multa em favor aos Correios da terra aos que desobedecessem essa regra[17].

Acompanhando essa tentativa de centralização fiscal por parte da Coroa, vinha o esforço de promover eficiência. Isso está ligado ao segundo objetivo das reformas, que era garantir a maior estreiteza comunicacional entre Reino e América portuguesa. Mas a eficiência provavelmente também estava associada à necessidade de garantir um serviço postal que fosse confiável e atrativo para os correspondentes, estimulando, assim, o uso da via oficial e a consequente recolha aos cofres reais.

Para tanto, foram construídas ou compradas embarcações exclusivas para os transportes de cartas, os chamados Paquetes de Correio Marítimo. Além disso, buscou-se assegurar o menor tempo possível de viagem, o que foi feito a partir do estabelecimento de uma rota pré-determinada para as embarcações. O Alvará de 20 de janeiro propõe dois Paquetes Correio Marítimos com dois trajetos, conforme especificado a seguir: "*I. Pela Repartição da Marinha se expediráõ em cada dous mezes, principiando no primeiro de Março proximo, dous Paquetes Correios Maritimos: o primeiro para o porto de Assú, que levará, e trará as Cartas das Capitanías de Pernambuco, Paraíba, Parnahiba, Maranhão, Piauhy, e Pará, indo ás Salinas, donde voltará a este Reino. O segundo irá á Bahia, e Rio de Janeiro, donde voltará tambem a este Reino; e sendo praticavel, fará o seu regresso pela Bahia, para trazer as respostas das Cartas que alli deixou na sua passagem para o Rio[18]".*

Para garantir o mínimo de espera possível entre a troca de correspondências, se fazia essencial, também, diminuir o tempo que as embarcações passariam paradas em cada local. Assim, o Alvará de 20 de Janeiro de 1798 salienta: "*II. A demora dos Paquetes, assim em Salinas, como no Rio de Janeiro, deverá ser de quinze dias, para*

[16] Alvrará de 20 de Janeiro de 1798. Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/> Acesso em: 10/06/2014.

[17] Regulamento Provisional para o Novo Estabelecimento do Correio. 20 de Abril de 1799. Disponível em:<http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/> Acesso em: 10/06/2014.

[18] Alvará de 20 de Janeiro de 1798. Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/> Acesso em: 10/06/2014.

reparo das Embarcações; e este praso não poderá ser alterado sem urgentissima causa. Em Assú, Bahia, e Maranhão não farão os Paquetes mais demora que a necessaria, para entregar, e receber as Malas[19]*".*

Ainda com o intuito de construir um serviço de confiança, a criação de novos ofícios resultou na elaboração de normas para o bom comportamento dos empregados, e, também, na previsão de punições em casos de extravio ou violação de cartas. Os trabalhadores, a serem contratados pela nova Administração, deveriam ser sempre *eficientes, decentes, moderados e de boa fé.* Nesse sentido, a Instrução para os Correios do Reino do modo como hão de haver-se com as cartas para o Brasil e Ilhas, depois de estabelecidos os Paquetes Marítimos, de 26 de Fevereiro de 1798, afirma o seguinte: "*22º - Na casa do laboratório do correio não entrarão pessoas de fora. O Administrador fará guardar toda a boa harmonia e decência entre os Oficiais, e será responsável pelas faltas que acontecerem se assim o não cumprirem*[20]". Em tom semelhante, na Instrução para as Juntas de Fazenda dos Estados do Brasil sobre os Correios, também de 26 de Fevereiro de 1798, encontramos o que se segue: "*8º - Faltando qualquer destes empregados à sua obrigação em parte essencial da mesma depois de haver sido admoestado, será despedido e provido o seu lugar. Se cometer o crime de abrir cartas ou de as entregar maliciosamente e de caso pensado a outra pessoa que não seja seu dono, será preso e punido segundo as leis*[21]*".*

Outro ponto importante dessas regras é a atribuição de responsabilidades aos Governadores das Capitanias e às Juntas da Fazenda. De uma maneira geral, pode-se afirmar que são essas atribuições que propulsionaram o empenho desses órgãos das administrações locais em dar conta dos esforços para colocar a nova estrutura em prática, gerando, assim, a produção escrita de cartas e ofícios sobre o assunto. O Alvará de 20 de Janeiro delega aos Governos e às Juntas responsabilidades como aprontar os sacos com as cartas para serem enviadas pelas embarcações de Correio Marítimo, garantir que estas embarcações saiam com brevidade, nomear os Administradores de Correio locais e demais pessoal responsável pelos serviços postais e informar anualmente as receitas e despesas dos correios. Um ponto interessante do Alvará é o mando da construção de Correios interiores que ligassem as Capitanias e facilitassem o escoamento de correspondência do interior para o Atlântico. Sobre o assunto, é

[19] Idem, p. *479*
[20] Machado, Luís Guilherme. "As 'Instruções' Anexas Ao Alvará de Criação Dos Correios Marítimos Para O Brasil de 1798." A Filatelia Portuguesa, no. 106 (2002): 6–11
[21] *idem*

afirmado o seguinte: "*IV. O Vice-Rei do Rio de Janeiro, de acordo com os Governadores de Minas Geraes, Goiaz, São Paulo, e Rio Grande, estabelecerá as communicações interiores com as mesmas Capitanías; o que tambem fará o Governador do Pará, com os de Mato Grosso, e Rio Negro; e se for mais commodo, com o de Goiaz*[22]*".*

Ainda sobre o assunto das comunicações interiores, o Alvará demanda que sejam construídas Recovagens Públicas para a melhor circulação de correspondências, sendo que cada Governo deveria informar sobre o andamento deste assunto em até um ano após o lançamento do Alvará.

Embora as normas enviadas à América portuguesa durante as Reformas Postais marquem o empenho da Coroa em garantir a recolha fiscal das taxas de porteamento e a celeridade das comunicações ultramarinas, há de ter-se em conta a restrição do alcance desses objetivos. O esforço de normatização, não significou, em nenhum momento, falta de resistência na adoção do meio oficial de circulação de cartas. Muitos correspondentes assíduos, com o intuito de evitar oneração, adaptavam suas cartas ou escolhiam outras formas de envio. Podia-se optar, por exemplo, pela escrita de uma missiva menor (menos pesada, e consequentemente, mais barata, visto que o porte era cobrado por peso). Ou, ainda, utilizavam-se de portadores conhecidos para cartas mais longas, escapando à norma[23].

Os esforços e as dificuldades em colocar o plano de estruturação dos Correios locais em prática está refletida, em grande medida, na comunicação política dos Governadores e das Juntas da Fazenda com a Coroa. O primeiro Governo a informar o Conselho Ultramarino sobre o assunto é o da Bahia, por meio de Ofício de 20 de Março de 1798. Nesta correspondência, é possível perceber que o governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, não se utilizou do Correio Marítimo oficial, já em funcionamento, optando por uma embarcação comerciante e uma rota paralela. Sobre o assunto, afirma: *preferindo antes, dirigir Cartas a Vossa Excellencia por aquelas Embarcaçoens que se oferecerem, como regularmente pratico, por ser a*

[22] Op.cit., p. 480

[23] Essas estratégias paralelas de envio ficam claras a partir da leitura de epistolários da época. Vários exemplos podem ser encontrados nas cartas de Luís Joaquim dos Santos Marrocos, escritas na primeira metade do século XIX. Esse assunto foi tratado em outro artigo nosso: Guapindaia Mayra. "O Caminho Das Cartas: Reformas Postais E Estratégias de Envio de Correspondências No Epistolário de Luís Joaquim Dos Santos Marrocos" in *Anais Eletrônicos* (IV Encontro Internacional de História Colonial: Cultura, Escravidão e Poder na Expansão Ultramarina (Século XVI ao XIX), Maceió, 2014), 844–91.

correspondência daqui para o Reyno bastantemente frequente, que só tem sido interrompida prezentemente em razão das circunstancias actuais da Europa[24].

As opções de rota tomadas pelo governador da Bahia são elucidativas, pois indicam certa adaptação dos planos iniciais da Coroa. É interessante a decisão de não enviar o ofício pelo Paquete de Correio Marítimo, e sim por *aquelas Embarcaçoens que se oferecem*. Há, nesse caso, a escolha de se utilizar de um navio paralelo, provavelmente comerciante, para que a correspondência chegue rapidamente. As palavras do governador também dão a entender que essa forma de envio é o meio normalmente utilizado, e que funciona com certa regularidade, só sendo interrompida em casos excepcionais (*em razão das circunstancias actuais da Europa*).

Portanto, é possível perceber a existência de vias paralelas comumente aplicadas antes das Reformas e que provavelmente eram utilizadas por todos os missivistas assíduos (a exemplo dos comerciantes). Resta saber se essas vias foram de fato incorporadas ao sistema de Correio que se pretendia criar à época ou se continuaram funcionando como meios externos, que permitiam enviar e receber cartas sem efetuar o pagamento do porte.

Não obstante esta "quebra de protocolo" inicial, outros ofícios do Governador da Bahia demonstram esforços efetivos para cumprir as ordens da Coroa. Em 7 de abril, já com o Alvará e as Instruções em mãos, D. José de Almeida informa que demandou às Juntas da Fazenda recolher todas as cartas a serem enviadas ao Reino, calcular os portes, e as enviar pelos navios que iriam sair daquele porto, *para que as Cartas fossem já remetidas de algum modo debaixo da formalidade prescrita*[25].

Quanto a contratação de novos oficiais para a Administração de Correio, indica que mandou tornar o assunto público por meio de edital. A nomeação de Administradores de Correio, aliás, foi feita por todas as Capitanias envolvidas na comunicação política levantada, sendo possível, inclusive, conhecer os nomes de alguns administradores[26]. Interessante notar que alguns já eram funcionários das Juntas da Fazenda locais, havendo, assim, acúmulo de ofícios. A documentação também indica

[24]Sanches, Isabel, Alva Santos, Júlia Maria Saldanha, Luís Manuel de Araújo, and Godofredo Ferreira. *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios*. Fontes documentais. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008, p. 415

[25] *Idem, p.*416.

[26] Para Pernambuco: Maximiniano Francisco Duarte, que já era Escriturário Contador da Contadoria da Real Fazenda e estava a serviço da Coroa há 10 anos; Para o Rio de Janeiro: Capitão Antônio Rodrigues da Silva; Para a Bahia: Luiz de Souza Viana, que também era Oficial Maior da Secretaria da Junta da Fazenda.

que os Administradores mantinham uma rede de comunicação na qual trocavam informações acerca do envio e recebimento da correspondência interior e ultramarina.

Já o Governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, enviou ofício em maio de 1798 informando as medidas tomadas para colocar a Administração de Correios em funcionamento. D. Tomás expressou achar desnecessária a construção de Recovagem Pública para ligar Pernambuco a outras capitanias, indo de encontro ao solicitado pela Coroa no artigo XVI do Alvará. O motivo para o descumprimento desta ordem era o fato de a comunicação entre Pernambuco e as demais localidades serem feitas essencialmente por mar *visto que estas Capitanias raras vezes se communicaõ por terra, porque a mayor parte das Villas se edificaraõ ao longo das prayas*[27].

Outro ponto importante informado nos ofícios dos governos locais foi a decisão quanto à cobrança do porte das cartas interiores. Visto que o Alvará deixa esse assunto para a decisão integral das administrações locais, a escolha de cada capitania quanto a cobrança foi variada. Contudo, é possível notar que houve intensa correspondência entre os governos e as juntas das localidades, no intuito de tomar decisões padrões quanto aos portes a serem pagos pelas cartas a serem trocadas entre as capitanias.

Tomemos como exemplo o caso de Pernambuco. Tendo em vista que acreditava na falta de necessidade de recovagem pública e caminhos interiores, o governador ordenou que o Administrador do Correio organizasse a correspondência interna a ser enviada pelas embarcações. O porte estimado foi o mesmo cobrado no transporte de Lisboa para as Ilhas, ou seja, 40 réis de prata por cartas de peso mínimo (até 4 oitavas).

Solução diferente foi adotada pelas Capitanias que tinham necessidade de estabelecer Correios terrestres, por não contarem com saídas por mar. Isso ocorre para as cartas a serem trocadas entre o Rio de Janeiro e as Minas Gerais, por exemplo. Em correspondência do Vice-Rei do Estado do Brasil com o Governador das Minas, é inicialmente proposto que se pague o mesmo preço das cartas trocadas entre Portugal e América portuguesa, 80 réis de prata por peso mínimo, ou mesmo um valor maior (120 réis por peso mínimo). Ao que responde a Junta da Fazenda de Minas Gerais, em 11 de agosto, que o porte a ser cobrado deveria ser 80 réis de ouro por peso mínimo, o equivalente a 150 réis de prata[28]. Portanto, um valor avultado, maior do que o praticado pelo Correio Marítimo entre Portugal e América portuguesa. O mesmo valor de porte,

[27] *idem*,417.
[28] Essa equivalência está expressa na própria correspondência do governador. Daí podemos deduzir que 1 real de ouro = 1.87 real de prata, aproximadamente.

avaliado também em 80 réis de ouro, foi adotado para a capitania de Mato Grosso no que diz respeito ao transporte para outras capitanias interiores, especificamente Goiás e Minas Gerais.

Acreditamos que a sugestão de preço mais caro para as cartas trocadas nos caminhos interiores explica-se por dois motivos principais: primeiro, devido ao menor número de cartas a serem enviadas por esses meios, o que deveria ser compensado pela cobrança de porte maior no intuito dos Correios locais auferirem lucro. Segundo, devido ao custo de manter estradas e caminhos interiores, sendo a comunicação por terra mais custosa do que a por mar. Assim, preocupação com a formação de uma nova estrutura, que por si só já era dispendiosa para as Juntas da Fazenda, refletiram-se na tentativa de compensar o gasto inicial no preço cobrado pelo porte.

Essa busca por fazer economia e pagar os gastos de implantação administrativa também aparece refletido na solução apontada para o transporte da correspondência pelas estradas. No lugar de contratar portadores, (conhecidos, à época, como *correios*), o Vice-rei do Rio de Janeiro sugere que o caminho seja feito por tropeiros. Para tanto, deveria ser escolhido um viajante que costumeiramente já fizesse o transporte de cargas e encomendas das Juntas da Fazenda do Rio e das Minas e que faria o serviço a mais de levar as missivas sem cobrar nada para tanto.

Quanto as cartas saídas do Rio de Janeiro para outras capitanias e vice-versa, especificamente as costeiras, o vice-rei do Rio de Janeiro estipulou que fossem pagos os mesmos 40 réis que seriam cobrados em Pernambuco. Percebe-se, então, que o envio das cartas interiores via Correio marítimo era considerado mais vantajoso. Certamente, havia menos dispêndio, uma vez que poderia ser utilizado uma estrutura já pronta (os Paquetes de Correio Marítimo e os Navios Mercantes), sem a necessidade de contratar transportadores.

No caso das Capitanias interiores, também houve grande preocupação em inibir serviços paralelos, prevendo-se a aplicação de pesadas multas para aqueles que o fizessem. A portaria de regulação do Correio do Mato Grosso, escrita pelo Governador Caetano Pinto de Miranda Montenegro, estabelece punição à indivíduos fraudulentos que conduzam cartas fora das malas de correio. As cartas seriam apreendidas pelos Comandandes de Registro, pesadas, calculadas o valor do porte e encaminhadas ao Governador da Capitania. Como multa, o "doloso conductor" deveria pagar o tresdobro do porte das cartas conduzidas e, caso estivesse fora da capitania, pagaria o sexdobro.

Assim, a partir das correspondências dos governadores e das Juntas da Fazenda, é possível chegar a um quadro geral de porte entre Portugal e América portuguesa e entre Capitanias, conforme demonstrado a seguir.

PORTE DAS CARTAS ESTABELECIDOS ENTRE 1798 E 1799 (EM RÉIS DE PRATA)*

Peso	**Até 4 oitavas**	**4 oitavas até 6 oitavas**	**6 oitavas até 8 oitavas**	**oito oitavas**
Correios interiores de Portugal	20 réis	30 réis	40 réis	40 réis por onça
Porto de Lisboa/ Portos do Brasil	80 réis	120 réis	160 réis	160 réis por onça
Pernambuco	40 réis	60 réis	80 réis	80 réis por onça
Rio de Janeiro	40 réis	60 réis	80 réis	80 réis por onça
Bahia	40 réis	60 réis	80 réis	80 réis por onça
Minas Gerais	150 réis	225 réis	300 réis	300 réis por onça
Goiás	150 réis	225 réis	300 réis	300 réis por onça
Rio Grande do Norte	150 réis	225 réis	300 réis	300 réis por onça

*Considerou-se 1 real de ouro = 1.87 real de prata. O índice de variação por faixa de preço é o valor inicial multiplicado por 1.5, de acordo com o Alvará de 20 de Janeiro de 1798.

Outro ponto importante que diz respeito a taxa de porteamento são as dificuldades encontradas para sua cobrança. Tudo indica que as formas comumente utilizadas pelos correspondentes particulares antes das Reformas para enviar suas missivas continuavam em pleno funcionamento. Em agosto de 1798 há notícia da chegada de cartas ao Rio de Janeiro, que seriam remetidas à Pernambuco, trazidas pela Sumaca Nossa Senhora do Rosário que vinham fora da mala e não pesadas. O Administrador do Correio, ao constatar a questão, fez pesar as cartas e anotar o respectivo valor o porte. O ofício afirma: "*Pela Sumaca Nossa Senhora do Rozario, e Senhor do Bomfim do Mestre Manoel Martins da Silva, que esta a sahir deste Porto para o dessa Cidade, remete o Administrador Capitão Antonio Rodrigues da Silva as Cartas que constaõ da Guia inclusa: e ele participa áo dessa Cidade a importancia dos*

portes das Cartas, que vieraõ no referido Barco fóra da Mala, e sem declaraçaõ do porte que elle as fez pezar, e por em Lista, para arrecadar a sua importancia[29].

Na Bahia, em dezembro de 1798, D. José de Almeida Portugal manda informar D. Rodrigo de Souza Coutinho que ordenou ao Administrador do Correio que não aceitasse cartas aos Ministros de Estado sem cobrar os respectivos portes, estando somente isentos os ofícios de governadores ou magistrados. Com essa medida, o governador buscava atender o pedido de D. Rodrigo, expedido em aviso de agosto daquele ano. Vale ser ressaltada a insistência na cobrança da taxa de porteamento, presente no Alvará de 20 de Janeiro, nas Instruções de 26 de Fevereiro e ainda em avisos enviados ao longo do ano.

No caso específico das Minas, há um termo da junta da Fazenda de 1799 indicando problemas no recolhimento do porte das cartas de comerciantes. O que ocorria era que estes, ao trocarem cartas pelos correios de terra sobre suas negociações, enviavam-nas abertas para escapar do pagamento do porte. Isso estava em desacordo com o parágrafo XI do Alvará de 20 de janeiro de 1798, que indicava que somente as cartas de recomendação estavam isentas e deveriam seguir abertas[30].

O mapa de receita e despesas enviado pela Junta da Fazenda de Minas Gerais à Coroa em 1800, referente ao ano de 1799, demonstra prejuízo, pois os rendimentos das cartas não foram suficientes para o pagamento de toda a estrutura, quer dos vencimentos do pessoal a trabalho do correio, quer da montagem física da estrutura do laboratório de correio. A receita total deste ano para a capitania foi de 2:465$677 enquanto que a despesa foi calculada em quase o dobro: 4:330$744. Assim, a Junta informa que as despesas tiveram que ser pagas, também, pelos rendimentos gerais da capitania. A explicação dada para o baixo rendimento é a seguinte: "*por que o expediente dos negócios desta Capitania pouco se trata com a vezinha e menos com a Europa, por que no tráfico do mesmo negócio é ele pessoal e independente por isso de maior correspondências"*[31].

Portanto, percebemos por meio da comunicação política dos governadores e das juntas das Fazendas as dificuldades em cumprir os planos de reforma previamente delineados pela Coroa. Tais empecilhos eram de natureza diversa e estavam ligados com as vicissitudes das realidades locais, como a indisponibilidade de Navios de

[29] *Idem, p.425.*
[30] *"*Documentos Históricos: Correios nas Capitanias de Minas Gerais., *Revista do Arquivo Público Mineiro.* Vol.06, n.01(1901) p.117-128.
[31] AHU, Documentos avulsos da Capitania de Minas Gerais. Cx.153, doc.45, no.11692.

Correio Marítimo oficiais, falta de dinheiro para contratar pessoal, dentre outras questões. Um dos problemas relatados, contudo, parece o mais relevante: os entraves enfrentados para recolher a taxa obrigatória pelo recebimento das cartas. Essa questão específica revela indícios de que as soluções para o envio das cartas comumente empregadas pelos missivistas antes das reformas continuaram em funcionamento, impossibilitando, em muitos casos, a recolha da taxa, ato extremamente prejudicial para a recolha fiscal efetiva do setor.

4) Considerações finais

Conforme foi possível perceber, o ímpeto de reformar o sistema de Correios da Coroa foi expresso a partir de comunicações diretas para os domínios ultramarinos, por meio de Alvarás, Instruções e, posteriormente, ofícios que buscaram acompanhar a implantação das reformas nas franjas imperiais. Na América portuguesa, essa comunicação foi continuada pelos Governadores e Juntas da Fazenda que, nos primeiros anos da Reforma, buscaram informar à Monarquia as medidas tomadas para colocar em funcionamento as Administrações de Correio Locais. Essa correspondência revela que nem sempre as ordens reais eram cumpridas à risca, muitas vezes por falta de estrutura e, também, por resistências à nova estrutura. Especificamente, são relatadas dificuldades para a recolha da taxa de porteamento, que deveria ser cobrada dos destinatários no ato da entrega das cartas. Isso revela a existência de formas paralelas de envio adotadas por missivistas assíduos, como, por exemplo os comerciantes. Muitas vezes, esses indivíduos adotavam estratégias para burlar o pagamento do porte como enviar suas cartas por Navios comerciantes fora da mala de correio ou, mesmo, manda-las abertas, fazendo passar por missivas de recomendação, que eram isentas do pagamento.

O estudo das cartas e ofício sobre as reformas de correio permitiu compreender novos elementos acerca da comunicação no Império português em fins dos setecentos. Foi possível perceber que a comunicação à distância fazia parte das preocupações políticas da época, sendo alvo central de reformulações que buscavam, acima de tudo, garantir o bem-estar econômico do Reino e encurtar as distâncias imperiais para melhor governabilidade dos espaços ultramarinos. Entretanto, indícios demonstram que os impactos das realidades locais não permitiram o pleno funcionamento da estrutura, pelo menos em seus anos iniciais.

Fontes Manuscritas:

Arquivo Histórico Ultramarino

AHU, Documentos avulsos da Capitania de Minas Gerais. Cx.153, doc.45, no.11692

Referências Bibliográficas

Alvará de 20 de Janeiro de 1798. Acessed jun, 10, 2014. <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>

Cardoso, José Luís, and Alexande Mendes Cunha. "Discurso Econômico e Política Colonial no Império Luso-Brasileiro (1750-1808)." *Tempo* 17, no. 31 (2012): 65–88.

Carrara, Angelo. *As Receitas Imperiais Portuguesas, Estruturas e Conjunturas, Séculos XVI-XVIII.* Relatório de Pesquisa. CNPq, 2011.

Costa, Bruno Aidar. "A Tessitura do Fisco – A Política Ilustrada de D. Rodrigo de Souza Coutinho e a Administração Fiscal da Capitania de São Paulo, 1797-1803." Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 2007.

———. "A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808." Tese de doutorado, Biblioteca Digitais de Teses e Dissertações da USP, 2012.

Dias, Maria Odila da Silva. *Aspectos da Ilustração no Brasil.* Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1969.

Ferreira, Godofredo. *A mala-posta em Portugal; algumas notas para a sua história.* Lisboa: Publicidade e Propaganda dos C.T.T, 1946.

Ferreira, Godofredo. *Dos Correio-Mores do Reino aos Administradores Gerais Dos Correios E Telégrafos*. Lisboa: CTT, 1963.

Fragoso, João, Maria de Fátima Gouvêa, and Maria Fernanda Bicalho. "Uma Leitura do Brasil Colonial – Bases da Materialidade e da Governabilidade no Império." *Penélope*, no. 23 (2000): 67–88.

Fragoso, João, Isabel Guimarães, and Nuno Gonçalo Monteiro. *A Comunicação Política na Monarquia Pluricontinental Portuguesa (1580-1808): Reino, Atlântico e Brasil.* Relatório Final. Rio de Janeiro, Brasília e Lisboa: CNPq, CAPES-GRICE, FCT, 2014 2008.

Guapindaia, Mayra. "O Caminho Das Cartas: Reformas Postais e Estratégias de Envio de Correspondências no Epistolário de Luís Joaquim Dos Santos Marrocos." In *Anais Eletrônicos*, 844–91. Maceió, 2014.

Hernandez, Maria da Conceição. "Correios Marítimos." In *I Congresso Nacional de Filatelia: Conclusões – Teses e Comunicações*, edited by Vitor Falcão, 122–85. Aveiro: Secção Filatélica do Clube dos Galitos, 1966.

Hespanha, António Manuel. *As vésperas do leviathan: instituições e poder político : Portugal, séc. XVII*. Coimbra: Livraria Almedina, 1994.

Lyra, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império: Portugal e Brasil: bastidores da política, 1798-1822*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

Machado, Luís Guilherme. "As 'Instruções' Anexas Ao Alvará de Criação Dos Correios Marítimos Para O Brasil de 1798." *A Filatelia Portuguesa*, no. 106 (2002): 6–11.

———. "História Postal." Accessed January 13, 2015. http://historiapostal.blogspot.pt/.

Magalhães, Joaquim Romero. "A Cobrança do Ouro do Rei nas Minas Gerais: O Fim da Capitação – 1741-1750." *Tempo* 14, no. 27 (March 2009): 118–32.

Maxwell, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira : Brasil-Portugal, 1750-1808*. Rio de Janiero: Paz e Terra, 1978.

Neto, Margarida Sobral, ed. *As Comunicações Na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.

Rodrigues, José Damião. "Para O Socego e Tranquilidade Publica das Ilhas": Fundamentos, Ambição e Limites das Reformas Pombalinas nos Açores." *Tempo* 11, no. 21 (June 2006): 144–70.

Sanches, Isabel, Alva Santos, Júlia Maria Saldanha, Luís Manuel de Araújo, and Godofredo Ferreira. *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios*. Fontes documentais. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008.

Subtil, José. "As Mudanças Em Curso Na Segunda Metade Do Século XVIII: A Ciência de Polícia e o Novo Perfil dos Funcionários Régios." In *Cargos E Ofícios Nas Monarquias Ibéricas: Provimento, Controlo E Venalidade (séculos XVII-XVIII),* edited by Roberta Stumpf and Nandini Chaturvedula, 65–80. Lisboa: CHAM, 2012.

Teixeira, Rodrigo Alves. "Capital e Colonização: A Constituição da Periferia do Sistema Capitalista Mundial." *Estudos Econômicos (São Paulo)* 36, no. 3 (September 2006): 539–91.