

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

THOMÁZ FORTUNATO

**Topologias do tempo:**

a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829)

(versão corrigida)

São Paulo

2023

THOMÁZ FORTUNATO

**Topologias do tempo:**

a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829)

(versão corrigida)

Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia,  
Letras e Ciências Humanas da Universidade de  
São Paulo para obtenção do título de Mestre em  
Ciências.

Área de concentração: História Social

Orientador: Prof. Dr. João Paulo G. Pimenta

São Paulo

2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

F745t Fortunato, Thomáz  
Topologias do tempo: a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829) / Thomáz Fortunato; orientador João Paulo G. Pimenta - São Paulo, 2023. 488 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Social.

1. História do Brasil. 2. Política e administração luso-brasileira. 3. Brasil Império. 4. Correios e telégrafos. 5. Geografia histórica. I. Pimenta, João Paulo G., orient. II. Título.

**ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE**

**Termo de Anuência do (a) orientador (a)**

**Nome do (a) aluno (a): Thomáz Fortunato**

**Data da defesa: 06/06/2023**

**Nome do Prof. (a) orientador (a): João Paulo G. Pimenta**

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 15/06/2023



---

*(Assinatura do (a) orientador (a))*

FORTUNATO, Thomáz. **Topologias do tempo**: a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829). 488 p. Dissertação (mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Aprovado em: 06 de junho de 2023

#### Banca Examinadora

Prof<sup>ª</sup>. Dra. Maria Mónica Arroyo

Instituição: Universidade de São Paulo

Julgamento: Aprovado

Prof<sup>ª</sup>. Dra. Mayra Calandrini Guapindaia

Instituição: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT)

Julgamento: Aprovado

Prof. Dr. Rafael de Bivar Marquese

Instituição: Universidade de São Paulo

Julgamento: Aprovado

Para Vera e Humberto, com amor

## AGRADECIMENTOS

Certa vez, um professor disse ao seu filho que para se manter vivo era necessário preservar o "avesso da pele". Uma sentença misteriosa que cumpriu o papel de despertar a curiosidade do jovem rapaz para a vida que corria, invisível, por debaixo de sua pele. É no avesso da pele que encontramos os afetos que nos constituem, concluiu o personagem de um excelente livro de literatura. Sempre que lembro dessa história me recordo de outra, contada por outro pai a uma outra filha em outra obra de fantasia: a história da jovem Halla que aprende com o pai que os outros não são o inferno, eles são o paraíso, pois a humanidade não começa no indivíduo, mas na relação com aqueles que nos rodeiam. É só então que se começa a "ser-se pessoa"<sup>1</sup>. Queria começar essa história assim, com uma homenagem àqueles que vivem no invisível tecido dos afetos que correm por debaixo da minha pele e que, assim, em nossas relações, dão origem à minha humanidade.

Primeiro, devo a descoberta da universidade à dedicação de uma grande amiga, Carolina Solera, e de três professores, Eduardo Testa, Marcelo Silvério e Thiago Cavalcanti. Como porta-vozes da Literatura, da História e da Física vocês acenderam o primeiro encanto que me conduziu ao mundo da cultura e da ciência. Depois de vocês, conheci novos professores na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo que levaram a minha curiosidade a outro patamar. Meus primeiros minutos de aula na faculdade foram ouvindo as palavras de Rafael Marquese, que facilmente me convenceu de que para se fazer uma história do particular é preciso fazer uma história do geral, e que para se entender o que é singular deve-se sempre estar atento àquilo que é comum. Anos depois, me vi tentando repetir parte de suas aulas para as turmas do Cursinho Popular da FFLCH no tempo em que fui professor de História das Américas.

Ao Miguel Palmeira devo tanto que nem sei muito bem por onde começar. Miguel foi meu tutor no Programa de Educação Tutorial do departamento, foi também o primeiro professor que pude chamar de amigo. Se meus professores da escola pavimentaram meu caminho até a universidade, seguramente foi o Miguel que me manteve aqui dentro, me emprestando uma valentia e uma coragem que, antes dele, não suspeitava ter em mim. Ao seu

---

<sup>1</sup> Para a primeira obra: TENÓRIO, Jefferson. *O avesso da pele*. São Paulo: Companhia das Letras, 2020, p. 61. Para a segunda: MÃE, Walter Hugo. *A desumanização*. São Paulo: Biblioteca Azul, 2017, p. 24.

lado, e ao lado de outros amigos, construí um projeto de extensão, ensino e pesquisa que para sempre consolidou meu olhar sobre as obrigações sociais e políticas de uma instituição pública como a USP. Miguel, nossos diálogos, do Bixiga ao Butantã, sempre me proporcionaram a segurança de que a academia é, sim, um lugar para alguém como eu. E o que mais pode fazer um professor por seus alunos do que lhes dar a coragem para ocupar os espaços que lhes são de direito no mundo?

Eduardo Natalino foi o único docente cujas instigantes aulas conseguiram fazer com que um jovem de Embu das Artes permanecesse no *campus* até 23h30. Elizabeth Cancelli me introduziu ao pensamento de Hannah Arendt, cujas provocações sobre o mal me inquietam até hoje. Cristina Wissenbach foi a única docente a levar turmas inteiras do curso de História para visitar comunidades quilombolas, oportunidade que além de profundamente formativa sobre as formas de construção do conhecimento histórico, também serviu à solidificação de minha identidade racial. Marcelo Cândido foi quem mais desafiou o meu marxismo com questões sempre muito instigantes, seu bom humor e seu generoso didatismo são boas lembranças que guardo das suas aulas de Idade Média. Monica Dantas foi uma das primeiras professoras a me ensinar a transformar legítimas inquietações em rigorosos projetos de pesquisa científica. Maria Leda Oliveira Alves da Silva foi quem, no meio de tanto "rigor", me lembrou que estudar história pode ser algo profundamente emocionante. Francisco Alambert foi o professor que desarmou meu antigo medo que os enigmas da arte me causavam desde cedo, e Júlio Pimentel, este arguto e incansável leitor de labirintos literários, foi quem me mostrou a importância social da fantasia e da ficção. A todos vocês, professores, devo as vertigens e terremotos mais importantes dessa fase de minha vida, vocês foram, certamente, os artífices, pacientes e generosos, das lições que pude aprender e que fizeram o historiador que sou hoje.

Na pós-graduação, tive o privilégio de aprender com Miriam Dolhnikoff, Alexandre Barbosa, Cecília Helena L. de Salles Oliveira e Ivana Frassetto o rigor e a humildade do significado de trabalhar duro para oferecer algo de valor para esse campo que chamamos de "historiografia". Obrigado por se dedicarem a me ensinar a alquimia, sempre um pouco misteriosa, de transformar grandes epifanias em argumentos e profundas inquietações em problemas de pesquisa.

Para encerrar esse mosaico de professores, quero destacar mais dois: Crislei Custódio e Julio Groppa. Sobre a Crislei, costumo dizer que foi ela que reacendeu em mim o desejo que



me levou a fazer a prova do vestibular dez anos atrás: me tornar professor de história. É nela que penso enquanto me preparo para o concurso da rede municipal de ensino da cidade. Sobre o Groppa afirmo, sem ressalvas, que aqueles e aquelas que não foram seus alunos perderam, para sempre, uma das experiências mais edificantes que um aluno pode ter durante toda a sua trajetória em instituições de ensino. Não há docente que, como ele, leve às últimas consequências a seriedade e a responsabilidade ética que o ofício de professor exige para que possa ser exercido com dignidade. Falta à linguagem enunciados que possam representar o que acontece dentro da sala de aula quando ele está na regência, muito embora eu possa afirmar, com clareza, que saímos de suas aulas, todos nós, queiramos ou não, sempre outros, estranhos às verdades que nos constituíam e desconfiados daquelas que as sucederam. E não seria este um exemplo lapidar de uma liberdade radical? O arquivo do mundo que ele coloca diante de seus alunos, à revelia das nossas tentativas de fuga e resistência, é um dos tesouros mais valiosos que a educação pode oferecer<sup>2</sup>. Quando penso em vocês sempre me lembro de duas falas de dois personagens importantes para mim, Riobaldo e Gudmundur: "eu não te ensinei; mas bem te aprendi a saber certa a vida...", os "homens sós percebem que há alguém na água, na pedra, no vento, no fogo. Há alguém na terra", e isso é apreender a ficção da solidão<sup>3</sup>.

Mas, claro, a vida não é feita apenas de professores e professoras. Há também aqueles que atravessaram ao meu lado os anos de graduação e pós-graduação como alunos, como aprendizes atentos. Agradeço ao Jean Gomes de Souza, meu amigo, interlocutor gentil, que sempre ofereceu seu olhar atencioso e suas palavras sensíveis para falar tanto de histórias sociais como de histórias pessoais. A você devo as legítimas "ações entre amigos", do combate aos "senhores" às publicações partilhadas. Como uma mistura de Sherlock Holmes e Carlo Ginzburg (se estes ouvissem, como você, Bethânia, Caetano, Chico e Gil), seu trabalho me ensina todos os dias o significado de ser um investigador de rastros, um meticuloso caçador de indícios da melhor espécie. Obrigado por todas as leituras, preparações, críticas e ombros nas horas difíceis, sem você não sei até onde teria chegado.

---

<sup>2</sup> AQUINO, Julio Groppa. "Aprender a solidão: aula com Michel Foucault". In: HEUSER, E. M. D.; AQUINO, J. G.; CORAZZA, S. M.. (Org.). *Aula com... em vias de uma didática da invenção*. Cascavel: EdUnioeste, 2018, p. 171-183.

<sup>3</sup> ROSA, João Guimarães. *Grande sertão: veredas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019, p. 433; MÃE, Valter Hugo. Op. cit., p. 25.

Sou grato também a Tailane Machado e ao Rafaél Cruz, sem os quais as minhas forças para continuar na academia não seriam suficientes. Devo a vocês todo apoio, carinho e confiança que, em momentos de extrema dificuldade, me levantaram para continuar enfrentando o que pode ser um espaço extremamente hostil para nós. Obrigado por erguerem o território preto que tenho hoje, nossas confissões partilhadas sempre me emocionaram. Agradeço a Luana Spósito, a arqueóloga mais historiadora desse país, ao André Tiê, leitor e ouvinte entusiasta de versões preliminares desse trabalho. Celebro também a memória de José Heleno Barbosa (*in memoriam*), cujo humor inabalável sempre iluminou todos a sua volta.

Ao José Bento, parceiro desde 2013 e leitor de meus textos desde 2014, sou grato pela generosidade e incentivo constantes, seu trabalho brilhante sempre foi e continua sendo fonte de inspiração para mim, tenho muito orgulho em ser seu amigo. Sua sofisticação intelectual é deslumbrante quando apresentada junto de sua capacidade literária. Caro amigo, que nossas viagens sempre nos proporcionem as melhores Ítacas! Agradeço também o Felipe Alfonso e a Roberta Baessa, dois amigos que encontraram tempo para o meu trabalho mesmo a milhares de quilômetros de distância. Sem Vinicius Almeida os mapas dessa dissertação seguramente não teriam ultrapassado a etapa de meros rabiscos no papel, a ele agradeço pelas incontáveis consultorias e o estímulo para que cada vez mais historiadores se tornem cartógrafos amadores. As indicações de sua orientadora, a professora Fernanda Padovesi Fonseca, foram igualmente fundamentais. Tive a ajuda de mais uma geógrafa, a Bárbara Mendes, que além de me resgatar de certos perigos em Paris, me chamou atenção para a importância da geografia física! Sou grato também a Beatriz Tadioto, uma incrível cineasta que não deixou de ser historiadora, e que enfrentou comigo as verdades que um certo "exílio" pode sempre apresentar. Nathan Gomes me tirou de Embu das Artes, trouxe para São Paulo depois de ter me hospedado no Rio de Janeiro e ter me transformado em professor de francês. Obrigado pelo carinho, apoio e pelas lições sobre o nosso teatro da memória pessoal. Você me dá muito orgulho!

Agradeço a todo pessoal do grupo carinhosamente apelidado de "mestrado coletivo", que buscou combater o isolamento que frequentemente a especialização impõe aos seus seguidores. É certo que a pandemia reduziu o teor alcoólico necessário para fortalecer nossos vínculos, mas sem as terapêuticas reuniões com Alberto Portella (quase um assistente de pesquisa pela quantidade de fontes indicadas), Branca Zilberleib (queridíssima que viveu ao

meu lado o acontecimento que é o curso do Groppa), Isabela Rodrigues e João Covolan (casal sensacional, e o João, meu parceiro desde o grupo de iniciação científica dos "vingadores do espaço-tempo"), Laura Stocco (que distribui empregos para amigos aflitos), Camilla Guelli (companheira desde o minuto zero da pós-graduação), Luís Vieira (amigo para falar de Cronenberg ou Jordan Peele, passando por *The Boys* e corações partidos) e Marina Sanchez (fornecedora de livros fantásticos), tudo teria sido mais difícil e menos feliz. Sem vocês o isolamento social da pandemia teria arrancado o pouco do senso de coletividade que a expressão "*comunidade acadêmica*" deveria, sempre, ter.

O mesmo vale para os valentes membros dos grupos "do tempo" e "das revoluções", que apesar de todos os percalços lograram preservar ambientes de discussão de altíssima qualidade que regularmente me proporcionavam aquela faísca epifânica em vários estágios da pesquisa. O pessoal "do tempo" ainda conseguiu ler e debater a minha dissertação! Roberta Quirino (historiadora que conhece o teatro da política e o teatro da arte como ninguém), Larissa Albuquerque (leitora daquilo que mais importa na vida, e uma das poucas seriamente comprometidas com sua liberdade), o premiadíssimo Rafael Fanni e o Edú Levati (incentivadores constantes e leitores incríveis), Jean Mercini, Davi Perides, Leonardo Derenze, Luiz Loschiavo, Mariane Carneiro, Ricardo Wendel, Sarah Boscov, Paula Botafogo, Vinícius Albuquerque e Felipe Ribeiro, suas observações críticas sempre renovaram o meu desejo de continuar estudando pelo prazer que é compartilhar, com os outros, nossas descobertas, nossos devaneios.

Por sobre esses dois últimos grupos, o LabMundi se mostrou, desde 2014, um espaço fundamental que edificou o rigor de método e a criatividade teórica que tentei manejar ao longo desta pesquisa. Devo muito às intervenções de Lucas Mohallem (que além de excelente pesquisador do pensamento conservador é um roteirista de primeira), Mariana Ferraz Paulino (acrescentou o teatro e a poesia como seus novos *magistrae vitae*), Virgínia Castro (que antecipou muitos cuidados que eu precisaria ter na pós-graduação), Oscar Castro (que me ensinou a *hablar*), Nicole Bianchini, Priscila Caraponale, assim como os professores Alain El Youssef, Alexandre Moreli, Felipe Loureiro, José Evando de Melo, Lucía Arrillaga, Tâmis Parron, Waldomiro Lourenço e Rodrigo Goyena. Ainda que no final da pesquisa, o grupo "Temporalidad", do Iberconceptos, também me proporcionou aprendizados importantíssimos

sobre como ser um investigador da moderna experiência do tempo, e sou grato ao professor Fabio Wasserman por nele me recepcionar com apreço.

Mayra Guapindaia, Pérola Castro e Romulo Salvino, estudiosos dos correios no Brasil, foram muito generosos em ler e ouvir fases preliminares do que foi essa pesquisa nos anos anteriores. Sempre prontos a indicar (as vezes até doar!) textos, fontes e revelar as fragilidades de algumas de minhas hipóteses. Espero oferecer, nas páginas que seguem, algo à altura da ajuda que vocês me proporcionaram ao longo desses anos. Junto a vocês, agradeço também a professora Mónica Arroyo, cujas contribuições em seu curso de geografia e na banca de qualificação, ao lado de Mayra, elevaram o patamar da interdisciplinaridade que eu buscava atingir. Ao professor Télió Cravo, claro, também sou grato pelas estimulantes aulas e importantes indicações bibliográficas na Brasiliana. Agradeço também a Sabrina Sigel, uma excelente historiadora da economia que tive o prazer de conhecer e, durante agradáveis tardes, compartilhar uma mesa de trabalho.

No Arquivo Nacional, Cleide, Cláudio, Cleusa, Bruno, Flávia, Flávio, Rodrigo, Marco, Eduardo e Wagner foram os guias profissionais que me iniciaram ao mundo da pesquisa documental, me ensinando a decifrar os vários enigmas que existem na organização de um arquivo dessa magnitude. Na Biblioteca Nacional, Priscila, Alan, Frederico, Ana e Fernanda fizeram esse papel, para os quais acredito ter dado, felizmente, menos trabalho. No Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, Tairini foi muito prestativa, e no IHGB, o experiente Pedro Tórtima me contou como era ser um jovem historiador em sua geração. No Arquivo do Itamaraty, agradeço ao professor Rogério de Souza Farias, que fez a enorme gentileza de coletar toda a documentação de Hipólito José da Costa relativa aos correios. No Centro Cultural dos Correios do Rio, Taiza e Roseane me auxiliaram e me contaram sobre o misterioso "Projeto Correios" que havia encontrado nos expedientes administrativos do Arquivo Nacional com a ajuda de seus funcionários. No Arquivo Público do Estado de São Paulo, agradeço à Judie, por ensinar meus olhos a ler escrituras antigas. A todos vocês, agradeço a atenção prestada para me formar como um pesquisador. Agradeço também a Luciana, o Daniel e o Joaquim Vivas e a Dila por me receberem no Rio de Janeiro.

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (processo 2019/14425-0) por proporcionar os meios de dedicação exclusiva à investigação por mais de

dois anos, sendo sempre solícita em relação às prorrogações decorrentes da pandemia de Covid-19.

Dos professores aos grupos e laboratórios, passando por profissionais de arquivos públicos e agências de fomento, todos esses espaços foram fundamentais para o meu amadurecimento intelectual. Contudo, essa é apenas uma fração dos afetos que pavimentaram meu caminho até aqui. Sou grato também aos "meninos": Rodolfo Hott, Lúcio Mortari, Vítor Resquin Rodrigues, Amora Resquin e Anderson Wilcke, meus amigos mais antigos, irmãos que a vida me deu, que foram encorajadores de meu trabalho e que, em muitas crises de insegurança, foram também os bastiões que botaram a fé que eu precisava para continuar seguindo. Sem contar que, sem vocês, dificilmente a vida poderia ser tão boa! Agradeço também a Gabriela Beites e Mayra Madureira, "meninas" que junto aos "meninos" me asseguravam que, mesmo que eu não chegasse aos resultados que queria, tudo ficaria bem, afinal, "a gente quer passar um rio a nado, e passa; mas vai dar na outra banda é num ponto muito mais em baixo, bem diverso do que em primeiro se pensou". Melhor que a vida seja assim mesmo, porque "pelejar por exato, dá erro contra a gente"<sup>4</sup>. E não é que quem tem um amigo, tem tudo?

Sou grato também a Carla Bohmer por me guiar como um farol em meio às águas revoltas que podem ser a psique de qualquer um. Todas as quintas-feiras você me dá condições de não me render às minhas fantasias e às fantasias dos outros. Obrigado pelas descobertas mais importantes de uma vida que, cada vez mais, tenho aprendido a tornar minha. Agradeço a Clarissa Silvestre Pedro, a "amora", companheira de muitos anos, por toda a vida que nos coube e pelo tempo que nos demos enquanto fomos felizes.

Sou grato a Gabriela Sanches, meu "denço", que me ensinou formas de amar e ser amado que jamais havia imaginado. Com você aprendi a fugir do cavalo da tristeza e a ser feliz por quem já sou. A sua tenacidade em construir uma vida profundamente livre e radicalmente honesta, esse seu jeito de me olhar, a fala mansa, meio rouca, sempre me emocionam. É certo que nosso amor cresceu primeiro e só depois é que foi brotar, afinal, o que tinha tudo pra ser um "risível amor", como nossa primeira leitura juntos, acabou virando "mania de você", para falar como o seu dueto preferido. Faço votos para que os espaços-tempos da tua presença e do nosso caminho sejam longos e venturosos. Obrigado por todo

---

<sup>4</sup> ROSA, João Guimarães. Op. cit., p. 32 e 67.

apoio, atenção, carinho, encorajamento e disposição para me fazer rir dos fracassos e também dos sucessos, dengo. Claro, também agradeço a Giovana, o Guilherme e a Ana Sanches por todas as boas risadas!

João Paulo Pimenta, meu professor desde 2013 e mestre desde 2014, foi quem me ensinou, mais do que todo mundo, que "é bom demais ser historiador". Suas implacáveis e inspiradoras odes à profissão — como disse uma amiga —, verdadeiras apologias ao ofício de historiador, sempre me emocionaram. Devo a você o estímulo ininterrupto para continuar a vida que escolhi para mim. Espero ter honrado, nas páginas que seguem, as lições que ouço com atenção há quase dez anos. Desejo ser capaz de levar adiante as marcas de alguém que aprendeu a acreditar, com você, na legitimidade e na importância dessa forma de pensar que é a História. Especialmente no mundo atual, onde, como diz você, o "futuro continua em baixa" diante de um presente que se impõe quase absoluto, e que "caso o futuro ainda interesse", como é o meu caso, "o passado pode ser um poderoso aliado", pois é capaz de auxiliar na construção de uma outra experiência social do tempo. Assim, "talvez precisemos que a história volte a ser, de alguma maneira e mais do que tem sido ultimamente, uma mestra de nossas vidas"<sup>5</sup>.

Agradeço também a Eliana Manninen pelo estímulo constante em continuar meus estudos e pelo exemplo, ao Seppo Manninen (*in memoriam*), dono de uma singular inquietação com as verdades estabelecidas. Junto a vocês, meus primos Douglas, Júlia, Lucas e Daniela, minhas tias Roseli, Sueli e Sônia e meu tio José, nas poucas oportunidades que tiveram (por conta do meu sumiço), sempre demonstraram interesse em ouvir as minhas razões para escolher essa vida. Agradeço também a Silvia Block pelas mensagens trocadas no mesmo ritmo e forma de cartas antigas e por seu entusiasmo com a cultura e com a história.

Aos meus pais, Vera e Humberto, dedico esta dissertação. Com vocês aprendi tudo aquilo que mais importa na vida: as pessoas que escolhemos nos tornar, as pessoas que decidimos manter por perto, as ações que oferecemos a nós mesmos e ao mundo no tempo que o destino nos reserva. Foi crescendo na morada que vocês construíram que aprendi a ver horizontes distantes, a contemplar a natureza e a valorizar a generosidade e a curiosidade. Certa vez ouvi em nossa casa a voz de Gal cantar que ser mãe é desdobrar fibra por fibra os corações dos filhos, ensiná-los a amar. Assim como o eu lírico dessa música, também eu fui

---

<sup>5</sup> PIMENTA, João Paulo. *O livro do tempo: uma história social*. São Paulo: Edições 70, p. 295.

embora, mas é só por isso que agora tenho dois corações fora do peito, na cidade que plantei pra mim. Desse plantio não poderiam nascer tantos frutos se não fosse o fundamento equilibrado, tranquilo e seguro que o *Siu Nim Tao* de meu pai sempre me ofereceu, suas palavras e gestos muito precisos, profundos e amorosos me ensinaram a ver e a decidir as formas da minha "linha central". Se eu traduzi as palavras de um livro que você tanto queria decifrar, pai, foram vocês dois que me traduziram o mundo. E se hoje a atividade intelectual me traz tanto prazer, foi você, mãe, que plantou essa lição em mim. Mãe, pai, há muito de vocês nessa obra, mais do que talvez vocês se dêem conta. Nunca se esqueçam, nenhum segundo, que por vocês eu tenho o amor maior do mundo!

Espero que essas palavras, assim como cartas que se movem no espaço e no tempo transportando fragmentos da vida de uma pessoa, fortaleçam os laços que costuramos no avesso de nossas peles e reforcem a comunidade que faz de nós as pessoas que escolhemos ser. Àqueles que me concederem a honra de seguir na leitura, lembro a lição de Riobaldo: mestre não é o que ensina, mas o que aprende.

São Paulo, janeiro de 2023

Mas o sentido do tempo o senhor entende, resenha duma viagem.

(João Guimarães Rosa, *Grande sertão: veredas*)



## RESUMO

Esta pesquisa dedica-se ao estudo da formação da rede de correios no Brasil entre 1796 e 1829. A investigação procurou compreender a constituição de uma topologia do tempo das comunicações postais estruturada sobre as distâncias-tempo que marcaram a circulação de escritos e impressos no Brasil. Das reformas ilustradas do final do século XVIII, à instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, chegando ao processo de independência do Brasil, esta investigação diagnosticou a ampliação geográfica dos serviços postais e uma compressão espaçotemporal da rede de correios. Dois processos que provocaram o encurtamento das distâncias e uma aceleração da comunicação, demonstrando uma dimensão espacial da experiência de aceleração do tempo.

**Palavras-chave:** correios do Brasil; comunicação; aceleração do tempo; encurtamento das distâncias; espaços-tempo.

## ABSTRACT

This research aims to study the formation of the Brazilian postal system between 1796 and 1829. The investigation attempted to understand the constitution of a communication time topology structured over temporal distances that characterized the circulation of manuscripts and printed documents in Brazil. From the Enlightenment reforms at the end of the XVIIIth century, to the migration of the Portuguese royal family to the Rio de Janeiro, to the Brazilian independence process, this investigation discovered a geographical growth of the postal services and a spacetime compression of its network. Two processes that induced the shortening of distances and an acceleration of communications, indicating a spatial dimension of the time acceleration experience.

**Keywords:** Brazilian Postal System; Communication; time acceleration; shortening of distances; spacetime.

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AGCRIO – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

APESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BR RJANRIO – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

BR RJAPERJRIO – Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

CLB – Coleção das Leis do Brasil

DIHCSP – Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo

DSRC – Documentos dos Séculos XIII a XIX Relativos a Correios

RIHGB – Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro

cod. – códice

cx. – caixa

doc. – documento

f. – folha

fasc. – fascículo

mç. – maço

n. – número

pct. – pacote

v. – volume

## **NORMAS DE TRANSCRIÇÃO**

A transcrição das fontes manuscritas e impressas foi modernizada conforme as normas gramaticais vigentes a fim de facilitar sua leitura. Ortografia, pontuação, acentuação e fronteiras entre palavras foram atualizadas e as abreviaturas desenvolvidas. Paragrafação e capitalização foram mantidas conforme o original. Letras e palavras reconstituídas por conjectura, bem como acréscimos do autor, foram escritos entre colchetes.

## OBSERVAÇÕES CARTOGRÁFICAS

O trabalho cartográfico utilizou quatro *softwares*: Quantum GIS 3 (QGIS3), Gephi 0.9.2., IsoDistAngle 1.2.2. e Darcy 2.2. Todas as figuras em QGIS foram compostas com projeções *plate carré* que transformam a forma esférica do planeta em um plano bidimensional por meio de uma projeção cilíndrica equidistante. A escolha buscou preservar as relações de distância entre os espaços em detrimento de suas áreas, ângulos e formas que se tornam todos mais distorcidos à medida que se distanciam da linha do equador. Nenhuma figura elaborada em Gephi utilizou dados de latitude e longitude para posicionar circunferências e arestas. As figuras elaboradas com IsoDistAngle são transformações cartográficas unipolares de distâncias (IsoDist) que ajustam coordenadas geográficas de latitudes e longitudes geodésicas [XY] em distâncias-tempo [UV] a partir de um vetor [Z] composto com dados históricos. Após esse processo, essas mesmas figuras foram trabalhadas no Darcy, que interpola as coordenadas [XY] e [UV] criando regressões bidimensionais. O resultado é uma anamorfose a partir dos ajustes IsoDist em um fenômeno de superfície, de área, que distorce o mapa-fundo. Cada anamorfose tem uma escala particular criada a partir do conjunto de dados do vetor [Z], e a adoção de uma escala única não se mostrou possível em decorrência do tamanho da diferença entre os valores extremos. A depender do fenômeno geográfico representado, nem sempre os indicadores de norte e escala se mostraram indispensáveis. Registro meu agradecimento a Vinicius Santos Almeida e a Profa. Dra. Fernanda Padovesi Fonseca, do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, pelos esclarecimentos e referências.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Padrões globais de ventos e de pressão (janeiro)	50
Figura 2 – Padrões globais de ventos e de pressão (julho)	51
Figura 3 – Correntes oceânicas	52
Figura 4 – Correios imaginados por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho em 1797	86
Figura 5 – Correios imaginados por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho em 1797 (detalhe)	87
Figura 6 – Correios imaginados por D. Thomaz José de Melo em 1798	97
Figura 7 – Correios imaginados por D. Thomaz José de Melo em 1798 (detalhe)	98
Figura 8 – Correios imaginados por Miranda Montenegro em 1798	102
Figura 9 – Correios imaginados por Miranda Montenegro em 1798 (detalhe)	103
Figura 10 – Rotas comerciais do Atlântico português	118
Figura 11 – Correios criados pelo alvará de 20 de janeiro de 1798	128
Figura 12 – Correios criados pelo alvará de 20 de janeiro de 1798 (detalhe)	129
Figura 13 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás em 1799	151
Figura 14 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás em 1799 (detalhe)	152
Figura 15 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro em 1798	156
Figura 16 – Correios criados pela Junta da Fazenda de Mato Grosso e Goiás em 1799	162
Figura 17 – Correios criados pela Junta da Fazenda de Mato Grosso e Goiás em 1799 (detalhe)	163
Figura 18 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda de Mato Grosso e São Paulo em 1800	169
Figura 19 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda de Mato Grosso e São Paulo em 1800 (detalhe)	170
Figura 20 – Correios da América portuguesa em 1800	180
Figura 21 – Correios da América portuguesa em 1800 (detalhe 1)	181
Figura 22 – Correios da América portuguesa em 1800 (detalhe 2)	182
Figura 23 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1800	189
Figura 24 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1800 (macrorregiões)	190
Figura 25 – Lisboa na topologia do tempo dos correios (1807)	204
Figura 26 – Lisboa na topologia do tempo dos correios (1807) (cromático)	205
Figura 27 – Bahia na topologia do tempo dos correios (1807)	209
Figura 28 – Rio de Janeiro na topologia do tempo dos correios (1807)	211
Figura 29 – Minas Gerais na topologia do tempo dos correios (1807)	213

Figura 30 – Goiás na topologia do tempo dos correios (1807)	215
Figura 31 – Mato Grosso na topologia do tempo dos correios (1807)	216
Figura 32 – Rio Negro na topologia do tempo dos correios (1807)	217
Figura 33 – São Paulo na topologia do tempo dos correios (1807)	219
Figura 34 – Santa Catarina na topologia do tempo dos correios (1807)	220
Figura 35 – Rio Grande de São Pedro na topologia do tempo dos correios (1807)	221
Figura 36 – Pernambuco na topologia do tempo dos correios (1807)	222
Figura 37 – Paraíba na topologia do tempo dos correios (1807)	223
Figura 38 – Rio Grande do Norte na topologia do tempo dos correios (1807)	224
Figura 39 – Ceará na topologia do tempo dos correios (1807)	225
Figura 40 – Maranhão na topologia do tempo dos correios (1807)	226
Figura 41 – Pará na topologia do tempo dos correios (1807)	227
Figura 42 – Correios da América portuguesa em 1820	276
Figura 43 – Correios da América portuguesa em 1820 (detalhe)	277
Figura 44 – Correios da América portuguesa em 1820 (detalhe 2)	278
Figura 45 – Correios da América portuguesa em 1800 e 1820	278
Figura 46 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1820	286
Figura 47 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1820 (macrorregiões)	287
Figura 48 – Rio de Janeiro na topologia do tempo dos correios (1820)	301
Figura 49 – Rio de Janeiro na topologia do tempo dos correios (1820) (cromática)	302
Figura 50 – Bahia na topologia do tempo dos correios (1820)	305
Figura 51 – Minas Gerais na topologia do tempo dos correios (1820)	307
Figura 52 – São Paulo na topologia do tempo dos correios (1820)	309
Figura 53 – Santa Catarina na topologia do tempo dos correios (1820)	310
Figura 54 – Rio Grande de São Pedro na topologia do tempo dos correios (1820)	312
Figura 55 – Espírito Santo na topologia do tempo dos correios (1820)	313
Figura 56 – Pernambuco na topologia do tempo dos correios (1820)	315
Figura 57 – Paraíba na topologia do tempo dos correios (1820)	316
Figura 58 – Rio Grande do Norte na topologia do tempo dos correios (1820)	317
Figura 59 – Ceará na topologia do tempo dos correios (1820)	319
Figura 60 – Piauí na topologia do tempo dos correios (1820)	321
Figura 61 – Maranhão na topologia do tempo dos correios (1820)	322
Figura 62 – Pará na topologia do tempo dos correios (1820)	324

Figura 63 – Rio Negro na topologia do tempo dos correios (1820)	325
Figura 64 – Goiás na topologia do tempo dos correios (1820)	327
Figura 65 – Mato Grosso na topologia do tempo dos correios (1820)	328
Figura 66 – Correios do Brasil em 1828	407
Figura 67 – Correios do Brasil em 1828 (detalhe)	408
Figura 68 – Correios do Brasil em 1828 (detalhe 2)	409
Figura 69 – Correios do Brasil em 1828 (detalhe 3)	410
Figura 70 – Correios do Brasil em 1800, 1820 e 1828	410
Figura 71 – Conectividade dos correios do Império do Brasil em 1828	420
Figura 72 – Conectividade dos correios do Império do Brasil em 1828 (macrorregiões)	421



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Administrações e linhas regulares dos correios (1798-1807)	184
Gráfico 2 – Relação entre administrações postais interiores e costeiras em 1800	185
Gráfico 3 – Relação entre administrações postais sul, norte e centro em 1800	185
Gráfico 4 – Administrações postais intra-capitania e entre capitanias em 1800	186
Gráfico 5 – Relação administrações postais costeiras e interiores, norte e sul, em 1800	186
Gráfico 6 – Administrações e linhas regulares dos correios (1808-1820)	280
Gráfico 7 – Relação entre administrações postais interiores e costeiras em 1820	281
Gráfico 8 – Relação entre administrações postais sul, norte e centro em 1820	281
Gráfico 9 – Relação administrações postais costeiras e interiores, norte e sul, em 1820	282
Gráfico 10 – Administrações postais intra-capitania e entre capitanias em 1820	282
Gráfico 11 – Administrações e linhas regulares dos correios (1821-1828)	414
Gráfico 12 – Relação entre administrações postais interiores e costeiras em 1828	415
Gráfico 13 – Relação entre administrações postais sul, norte e centro em 1828	415
Gráfico 14 – Relação administrações postais costeiras e interiores, norte e sul, em 1828	416
Gráfico 15 – Administrações postais intra-capitania e entre capitanias em 1828	416

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Espaços-tempo das rotas comerciais no Atlântico dos séculos XVI a XVIII	119
Tabela 2 – Espaços-tempo da circulação luso-americana no século XVIII	126
Tabela 3 – Datas de recebimento do alvará e das instruções de 1798	138
Tabela 4 – Anúncios na Gazeta de Lisboa de embarcações transportando cartas (junho de 1798 a novembro de 1807)	187
Tabela 5 – Regularidade dos correios (1800-1807)	235
Tabela 6 – Anúncios na Gazeta do Rio de Janeiro de embarcações transportando cartas (dezembro de 1808 a junho de 1820)	284
Tabela 7 – Amostragem de registros na Gazeta do Rio de Janeiro de distâncias temporais de embarcações chegando ao porto do Rio de Janeiro	299
Tabela 8 – Calendário dos dias do mês dos correios da Corte do Rio de Janeiro (1810-1820)	334
Tabela 9 – Regularidade dos correios (c.1810-1820)	336
Tabela 10 – Anúncios na imprensa do Rio de Janeiro de embarcações transportando cartas (maio de 1821 a dezembro de 1828)	418
Tabela 11 – Anúncios no Conciliador do Maranhão de embarcações transportando cartas (novembro de 1821 a junho de 1823)	418
Tabela 12 – Anúncios no Diário de Pernambuco de embarcações transportando cartas (março de 1827 a novembro de 1828)	419

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b>	
<i>Os caminhos que se fazem no tempo</i>	<b>29</b>
<b>Capítulo 1</b>	
<i>A urdidura colonial das normas postais: experiências, significados e projetos (1710-1798)</i>	<b>44</b>
1.1. Formas de navegar sobre o Atlântico: o regime de frotas e o sistema de paquetes	45
1.2. Formas de conectar a América: os correios que não costuraram redes	59
1.3. As críticas: o comércio, o tributo, o governo do Estado e os espaços-tempo	65
1.4. Imaginando redes e calculando distâncias: os projetos dos governadores americanos	72
1.4.1. D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, governador do Pará	78
1.4.2. D. Fernando José de Portugal, governador da Bahia	91
1.4.3. D. Thomaz José de Melo, governador de Pernambuco	95
1.4.4. Caetano Pinto de Miranda Montenegro, governador do Mato Grosso	101
<b>Capítulo 2</b>	
<i>Costurando a rede: a criação dos correios marítimos e interiores (1798-1800)</i>	<b>109</b>
2.1. As normas de 1798	109
2.1.1. O alvará, as instruções, os caminhos e os espaços-tempo	109
2.1.2. Os espaços-tempo de conhecimento das normas	136
2.2. As cartas que inventaram os correios da América	139
<b>Capítulo 3</b>	
<i>A rede de correios da América portuguesa e seus espaços-tempo (1800-1807)</i>	<b>173</b>
3.1. Características geográficas da rede postal (I)	174
3.2. Topologias do tempo das comunicações postais	191
3.2.1. As distâncias e os tempos de comunicação	199
3.2.2. As regularidades dos giros postais	228
<b>Capítulo 4</b>	
<i>Dobrando o espaço e encurtando as distâncias: a expansão dos correios da América portuguesa (1808-1820)</i>	<b>240</b>
4.1. A transferência da Família Real e a nova geografia dos correios	241
4.1.1. Secretarias e tribunais, Lisboa e Grã-Bretanha	244

4.1.2. A nova sede da monarquia e os correios como um mecanismo de coesão territorial	252
4.2. Características geográficas da rede postal (II)	279
4.3. A compressão espaçotemporal das comunicações postais	288
4.3.1. Nova metrópole, novas distâncias	288
4.3.2. Novas distâncias entre as capitanias da América portuguesa	302
4.3.3. Novas regularidades	329
<b>Capítulo 5</b>	
<b><i>A politização da rede: disputas por soberania e os correios do Brasil (1820-1829)</i></b>	<b>340</b>
5.1. O Constitucionalismo em Portugal e a independência do Brasil	341
5.2. Um projeto de integração territorial do Brasil: os correios de Hipólito José da Costa	377
5.3. Os correios do Brasil: das guerras de independência à monarquia constitucional	385
5.4. Características geográficas da rede postal (III)	411
<b>Epílogo</b>	
<b><i>O tempo, a comunicação e a travessia das distâncias</i></b>	<b>425</b>
<b>Fontes</b>	<b>432</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>448</b>

## Introdução

### *Os caminhos que se fazem no tempo*

Alguns versos duram mais que um barco  
e chegam a ir mais longe.  
(Ana Martins Marques, *A vida submarina*)

No dia 10 de maio 1797, o governador da capitania do Pará escrevia ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar do Reino de Portugal informando-o que os habitantes de Belém eram obrigados a esperar mais de um ano para receber uma resposta às cartas por eles enviadas aos portugueses de Recife, na capitania de Pernambuco. Isto se contassem com a sorte de não ocorrer nenhum desvio ou acidente, o que, na experiência do governador, ocorria com certa frequência<sup>6</sup>. Pouco mais de dez anos depois, um vassalo da Coroa que habitasse na cidade do Rio de Janeiro encontraria uma situação bastante diversa: correios marítimos e interiores saíam da capital na maioria dos dias do mês, conduzindo cartas pessoais, documentos oficiais e jornais impressos, dentre tantos outros tipos de escritos, para mais de 70 destinos diferentes. Os intervalos que separavam o tempo entre fechar uma carta e abri-la a muitas léguas de distância foram se encurtando, se comprimindo. Como e por que isso ocorreu no dobrar do século XVIII para o XIX?

Esta investigação é uma espécie de arqueologia de lentidões que foram perdidas, uma pesquisa sobre comunicações que foram aceleradas. Essa é uma das maneiras de se contar a história da formação da rede dos correios no Brasil, como um processo que provocou o encurtamento das distâncias que, já naquela época, se mediam pelo tempo de travessia dos caminhos, fossem eles os rios que conectavam o interior de Mato Grosso à capital do Rio Negro, ou as rotas atlânticas que pavimentavam a circulação de pessoas, papéis e mercadorias da baía de Guanabara até a cidade de Lisboa.

O final do Setecentos não era um momento de tranquilidade política e econômica para a monarquia portuguesa. Desde meados de 1750 ou 1760 que a importante fonte de riqueza que era extraída das minas de ouro e diamantes de seus domínios americanos declinava e

---

<sup>6</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

importantes políticas de reforma econômica estavam sendo concebidas por administradores do império como uma forma de "regenerar" a economia do Reino através de uma nova forma de exploração colonial da América. Ao longo desse século, a economia mineradora foi acompanhada por um avanço da ocupação territorial no interior, uma expansão e diversificação agrícola, novos desenhos administrativos de capitânias e suas circunscrições foram elaborados, a população do continente cresceu com a migração de portugueses e a expansão do tráfico negreiro fazendo com que, no final do século, os domínios portugueses da América se apresentassem mais do que nunca como necessários à sustentação da economia do império. Como parte do mundo moderno de então, em boa parte fruto da expansão da economia-mundo europeia e do capitalismo mercantil, as relações comerciais entre a metrópole e suas colônias vertebravam os territórios imperiais de Portugal<sup>7</sup>.

Nesse mesmo contexto de busca por uma nova forma de exploração colonial da América portuguesa, as disputas imperiais entre os Estados europeus da Grã-Bretanha, França, Holanda e Espanha se acirravam e frequentemente se desdobravam sobre o continente americano. É justamente nesse cenário, de interesse em renovar as fontes e formas de arrecadação e lucro por parte da Coroa portuguesa, de um lado, e em preservar os territórios considerados necessários para essa "regeneração" econômica, de outro, que o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, foi encarregado de reformar as comunicações postais do império português com a América.

Até então, a troca de cartas entre os portugueses espalhados pelo arquipélago de territórios da monarquia ocorria por meio de embarcações oficiais ou comerciais, com periodicidade nem sempre regular para atravessar o oceano Atlântico, em uma empreitada que impunha diversos riscos aos navegantes, de desafiadores fenômenos naturais, a ataques de piratas e corsários em alto-mar. Nesse momento, e não sem a participação de autoridades coloniais americanas, os correios foram imaginados a partir de uma nova geografia. A nova instituição buscava criar caminhos de comunicação mais breves e regulares, costurando um espaço em rede que até então não existia e que reduziria, sem eliminar, o caráter fragmentário dos territórios coloniais luso-americanos. Para isso, as autoridades responsáveis por sua implementação não veriam outra forma de fazê-lo senão por meio de controles temporais das

---

<sup>7</sup> NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Ed. 34, 2019; SILVA, Ana Rosa Clocllet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006.

distâncias e da circulação. Seria necessário fixar os dias em que os futuros "carteiros" iriam iniciar a sua jornada, as rotas que percorreriam e, sobretudo, o tempo que dedicariam para fazer seus caminhos. Por isso, esse novo espaço em rede, topológico por natureza, seria estruturado em boa parte pelo tempo; mais precisamente, pelos espaços-tempo.

Segundo João Paulo Pimenta, os espaços-tempo são uma construção social, uma noção, concepção, representação, conceito ou ação concreta de uma sociedade perante o espaço que se fundamenta no tempo<sup>8</sup>. A formação da rede dos correios no Brasil é levada a cabo pela sociedade de então por meio de um conjunto amplo de ações sociais dessa natureza. Afinal, as demandas por acelerar e tornar as comunicações postais regulares supunham, em maior ou menor grau, atitudes que buscariam construir um tecido espaçotemporal adequado aos novos ritmos da economia e da política que se apresentavam aos portugueses do período. É por essa razão que constituem um *tempo social*, ou seja, um fenômeno que, apesar de plural e multifacetado, cria referências comuns de como as pessoas podiam experimentar o tempo e o espaço através das distâncias<sup>9</sup>.

E não foi diferente em 1807, quando as invasões francesas ao território de Portugal e a tensão estabelecida com a Grã-Bretanha caso a Família Real portuguesa se tornasse cativa de Napoleão levaram o gabinete de D. João a decidir pela migração para a América. A transformação do Rio de Janeiro em nova sede da monarquia portuguesa foi acompanhada por novas reformas no continente que buscaram criar ou aperfeiçoar as conexões comerciais entre as capitanias, inclusive pela abertura dos portos ampliando as relações econômicas, além, claro, da recriação, em solo americano, de instituições e órgãos responsáveis pelo governo e administração do Estado. Todas essas mudanças, ao lado de muitas outras que ocorriam nos domínios hispano-americanos e que eram observadas com atenção por muitos contemporâneos, condicionaram novas demandas de comunicação regular e breve para os portugueses da América. Assim como nos últimos anos do Setecentos, a rede de correios seria novamente vista como capaz de atender ao novo ritmo de desenrolar dos acontecimentos históricos.

É nesse período que se observa um novo impulso de criação de administrações e linhas de correio, ampliando a cobertura territorial da rede e, com isso, a própria geografia dos

---

<sup>8</sup> PIMENTA, João Paulo. Pensar y concebir la distancia: una reflexión sobre los espacio-tiempos de los imperios ibéricos (siglos XV-XIX). *Claves. Revista de Historia*, v. 7, n. 13, Montevideu, jul.-dez., 2021, p. 9.

<sup>9</sup> PROST, Antoine. *Doze lições sobre a história*. São Paulo: Autêntica, 2009, p. 96-97; PIMENTA, João Paulo. *O livro do tempo: uma história social*. São Paulo: Edições 70.

escritos que por ela circulavam. E não se tratava apenas de novas conexões. De um modo geral, as distâncias foram sendo encurtadas, os espaços-tempo comprimidos e, conseqüentemente, a comunicação foi novamente acelerada. Ao longo de pouco mais de uma década, criava-se toda uma nova topologia do tempo das comunicações postais no Brasil, cuja velocidade e regularidade buscava atender as demandas políticas e econômicas de um tempo que era vivenciado como uma crise cada vez mais aguda. Em boa parte por essa razão, várias maneiras das pessoas se relacionarem com o tempo passavam por importantes mudanças. As transformações no tecido espaçotemporal costurado pela rede de correios era uma das dimensões desse tempo que se acelerava, afastando cada vez mais os espaços de experiência dos horizontes de expectativa das pessoas que o vivenciavam<sup>10</sup>.

Esse é o contexto histórico que dá um novo sentido à compressão espaçotemporal promovida pelos correios. Antes de 1808, as iniciativas da Coroa portuguesa em promover linhas postais entre algumas vilas e capitanias foram capazes, enquanto duraram, de acelerar o tempo das comunicações; no entanto, ainda não se esboçava, nos primeiros anos do Setecentos, uma experiência generalizada de aceleração do tempo nos domínios portugueses da América. É a crise do final do século e do sistema colonial que cria um ambiente no qual os novos anseios sociais, políticos e econômicos por uma aceleração e regularidade das comunicações vão sustentar um encurtamento generalizado das distâncias temporais que estruturavam a rede de correios. Esse é o processo histórico que torna a topologia do tempo dos correios em um vetor da experiência de aceleração temporal, como dimensão *geográfica* dessa aceleração<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> KOSELLECK, Reinhart. "Espaço de experiência' e 'horizonte de expectativa': duas categorias históricas". In: Idem. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006, p. 305-327; ROSA, Hartmut. *Aceleração: a transformação das estruturas temporais na Modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 2019. Para o contexto brasileiro: PIMENTA, João Paulo; ARAUJO, Valdeci Lopes de. "História - Brasil". In: FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (dir.). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano: la era de las revoluciones, 1750-1850*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009, p. 593-604.

<sup>11</sup> KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014, p. 85 e p. 146-147. O autor ressalta que o auge das velocidades de locomoção teria sido atingido quando os estafetas a cavalo percorriam duzentos quilômetros por dia antes do período industrial, as três semanas que uma carta de Cícero demorava para chegar em Atenas coincidiam com o intervalo que um comerciante hanseático necessitava para enviar uma notícia de Danzig a Brügge, ou para que a correspondência de um comerciante florentino tocasse Paris. Esses fenômenos integrariam as "acelerações pré-industriais" europeias, perceptíveis desde o século XVII com a ampliação da rede rodoviária, ampla abertura de canais aumentando a distância percorrida em um dia e com mais carga, aceleração das diligências entre Berlim e Colônia, a invenção do clíper nas navegações marítimas, telegrafia óptica etc. Outro autor alemão, Wolfgang Behringer, também destacou vários encurtamentos "pré-industriais" no espaço europeu entre os séculos XV e XIX: a linha de correio entre Hamburgo e Augsburg tomava 30 dias em 1500, 11 em 1615, e 5 em 1800 cf. BEHRINGER, W. Communications revolutions: a historiographical concept. *German History*, 24, n.3 (2006), p. 364-365.



Mas como ocorre com a maioria dos processos históricos, esta não é uma história linear. A nova conjuntura aberta em 1820, com o estalar do movimento liberal em Portugal, aprofundaria as fendas abertas pela crise do Antigo Regime. Envolvendo portugueses dos dois lados do Atlântico, e ampliando o leque de incertezas que já se acumulava para os vassallos da Coroa portuguesa, a disputa por soberania entre as Cortes de Lisboa e o governo dinástico no Rio de Janeiro fragmentaria as relações de aliança política nos territórios luso-americanos, ensejando conflitos ideológicos, políticos e confrontos militares. Nesse contexto, a rede de correios seria vista como uma das armas de guerra de vários grupos políticos que disputavam o poder, fosse em escala regional ou em escala imperial, condicionando determinados tempos, espaços e dimensões do processo que culminaria na independência do Brasil.

As Juntas de Governo Provisório que foram sendo criadas, muitas delas desafiando a legitimidade da soberania dinástica do rei e aderindo à nova cultura política liberal que, por sua vez, buscava impor limites ao poder real através de constituições elaboradas por representantes da nação eleitos por cidadãos portugueses, enxergava nos correios uma maneira de cercear a comunicação de seus oponentes políticos. O mesmo faziam as Cortes constituintes em Lisboa e o governo dos Bragança no Rio de Janeiro. A própria disputa por soberania territorial, que ensejava uma disputa jurisdicional entre a Corte do Rio de Janeiro e as Cortes de Lisboa, implicou tentativas de usar a rede de correios como um canal direto de difusão das leis que estavam sendo criadas pelos deputados constituintes em Portugal, ou, então, como forma de contornar as autoridades políticas que juravam lealdade à assembleia de Lisboa.

De muitas maneiras, a generalizada politização da sociedade portuguesa nesse período afetou também a rede de correios que, uma vez politizada, tornou-se mais um fator a integrar as disputas entre projetos políticos concorrentes da época e um condicionante desse processo histórico. É justamente por essa razão que a década de 1820 é marcada por diversas volatilidades nos espaços-tempo das comunicações postais. Não que nos períodos anteriores a regularidade almejada pelos administradores do Estado tivesse sido plenamente concretizada; entretanto, as suspensões de linhas de correio entre territórios em disputa, as novas linhas criadas entre governos aliados, e as obstruções das comunicações que faziam parte das armas de guerra foram esgarçando a topologia que havia sido construída pelas reformas joaninas. Em parte, o desdobrar dos acontecimentos de 1820 em diante se deu também em função da

brevidade, abrangência e regularidade que a rede de correios havia estabelecido nos anos anteriores, mas, uma vez que a crise foi aprofundada, a própria rede postal seria transformada. De certo modo, as forças contraditórias de dispersão e união do império se manifestavam e concretizavam nos conflitos travados por meio da rede postal e, parcialmente, por causa dessa mesma rede.

É exatamente por essa razão que, além de integrar as disputas por soberania territorial, os correios também foram se tornando objeto da atenção dos deputados constituintes em Lisboa, depois, dos deputados constituintes do Brasil, chegando a ser tema da Constituição de 1824. É no contexto de formação de um novo Estado e de uma nova nação, a partir dos escombros do império português, que os correios coloniais da América portuguesa se transformaram nos correios do Brasil. E um claro sinal dessa mudança é a associação entre os correios do Brasil e a integridade territorial que o novo Estado se esforçou em construir, isto é, o nascimento do Brasil enquanto um Estado nacional exigiu dos atores políticos da época a tarefa de construir um novo território baseado em novos princípios, e os serviços postais foram concebidos como uma ferramenta fundamental para a consecução desse objetivo.

Nessas três conjunturas históricas, os correios foram pensados pelos portugueses e, posteriormente, pelos brasileiros como um importante dispositivo articulador das comunicações entre o centro político e os territórios luso-americanos e, depois, brasileiros. Por mais que a geografia e a natureza dessas unidades políticas tenha se transformado ao longo das revoluções dessas décadas, a rede postal se mostrou um fator condicionante da construção territorial de todas elas, seja em escala imperial ou americana.

Esta investigação se justifica por essas razões, pela demanda historiográfica em conhecer mais sobre os tempos, os espaços, as dimensões e os usos sociais dos correios em três conjunturas diferentes que, incertas em seu desenrolar, porque prenes de muitos projetos de futuro distintos, desembocaram na independência do Brasil. Se justifica também porque acrescenta uma faceta geográfica aos estudos sobre a experiência do tempo desse período, algo bastante atual tendo em vista o papel da *internet* na transmissão de mensagens e notícias e o efeito que provoca em várias dimensões da realidade ao aproximar a ocorrência dos

eventos de sua difusão em uma escala virtualmente planetária<sup>12</sup>. Embora não seja uma novidade relacionar formas de governo com formas de circulação da comunicação escrita, como fizeram Harold Innis, Arndt Brendecke, John H. Elliot e António Manuel Hespanha, entre tantos outros<sup>13</sup>, é uma novidade observar a topologia do tempo dessas comunicações como parte de um tecido espaço-temporal moderno das relações sociais no império português e no Brasil<sup>14</sup>. Por examinar uma rede nacional que vertebrava as comunicações de um Estado em vias construção, a pesquisa também demonstra sua pertinência pelo fato de avançar no conhecimento de uma instituição que, nos nossos dias, não deixa de ser motivo de disputa entre grupos políticos que compõem a sociedade brasileira e o capitalismo global<sup>15</sup>.

Os correios são um agente do processo de comunicação, pois sua rede é responsável, embora não exclusivamente, por conectar regularmente pessoas que estão afastadas pela distância; ao fazê-lo, coloca em contato os fragmentos da realidade que os correspondentes quiseram exprimir e representar em seus escritos<sup>16</sup>. Essas conexões criam uma espacialidade que se materializa justamente na circulação sobre territórios, no cruzamento das distâncias, no trilhar dos caminhos que se realiza não apenas no espaço, mas igualmente no tempo. Isso foi apontado por Fernand Braudel, que buscou identificar a topologia que os tempos da circulação de cartas criava em alguns espaços europeus na modernidade<sup>17</sup>.

Enquadrado desta maneira, os espaços-tempo dos correios são um objeto de pesquisa privilegiado para avaliar uma espécie de relevo do tempo, diagnosticando sua espessura, sua textura espacial<sup>18</sup>. Como Fernand Braudel e Reinhart Koselleck nos ensinaram, a maneira

---

<sup>12</sup> KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo...*, p. 89, 183-185, 212 e nota 33. Autores como Manuel Castells consideram a *internet* como um importante momento de virada nas comunicações sociais. Frances Cairncross, por sua vez, destaca primeiro o papel do telefone, Robert Albion e Anthony Giddens assinalam o papel das ferrovias e da telegrafia. No entanto, há muitas razões para enxergar nos correios uma primeira "revolução" das comunicações que antecede todas essas cf. BEHRINGER, Wolfgang. Op. cit.; JOHN, Richard. *Spreading the News: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge, MA: Harvard UP, 1995.

<sup>13</sup> INNIS, Harold A. *Empire and communications*. Toronto: Dundurn Press, 2007; BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid: Iberoamericana, 2012; ELLIOTT, John H. *Impérios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid: Taurus, 2006; HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político*. Portugal, séc. XVII. Coimbra: Almedina, 1994.

<sup>14</sup> PIMENTA, João Paulo. *Pensar y concebir la distancia...*

<sup>15</sup> VENCESLAU, Igor. Correios: como a privatização fere o Brasil. *Blog da Consequência Editora*, 6 jul. 2021. Disponível em: <<https://blogdaconsequencia.wordpress.com/2021/07/06/correios-como-a-privatizacao-fere-o-brasil-por-igor-venceslau/>>. Acesso: 18 ago. 2022.

<sup>16</sup> ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. Santiago: Biblioteca Nacional, 2020, p. 23.

<sup>17</sup> BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*. v. 1. São Paulo: Martins Fontes, 1983, p. 406, 414-415.

<sup>18</sup> PROST, Antoine. Op. cit., p. 114; TOMICH, Dale. *A ordem do tempo histórico: a longue durée e a micro-historia*. *Almanack*, n. 2, dez. 2011, p. 41.

mais adequada de se observar e interpretar o caráter processual da história, chegando "mais perto do coração da realidade social", é pelo esclarecimento recíproco entre camadas temporais diferentes, que se condicionam sem jamais se confundir plenamente, opondo o instante ao longo prazo<sup>19</sup>. Assim sendo, por que não investigar a história de mais uma dessas camadas, que costuraram o tecido de boa parte das comunicações modernas do império português e do Brasil?

Esta também é uma pesquisa diretamente tributária dos esforços antigos e recentes de uma comunidade de acadêmicas e acadêmicos dedicados ao estudo do tema. Primeiro, no campo da geografia, o trabalho de Moacir Malheiros Fernandes Silva talvez tenha sido o primeiro a apontar para os encurtamentos nos tempos de comunicação na América portuguesa do início do século XIX. Seu trabalho pioneiro já dava provas da fecundidade de um olhar interdisciplinar entre história e geografia para compreender certos fenômenos que, atualmente, chamamos de "espaço-temporais". Sua pesquisa sobre a geografia dos transportes no Brasil já trazia, em 1949, uma cartografia do encurtamento das distâncias temporais entre os séculos XVIII e XX<sup>20</sup>. A pesquisa de Igor Venceslau, outro geógrafo, teve o mérito de esboçar uma ampla análise dos correios brasileiros, concentrando-se sobretudo no período contemporâneo, mas sem jamais ignorar a importância dos processos de longa duração que condicionaram muitas lógicas territoriais e topológicas dos tempos atuais<sup>21</sup>. Já no campo da historiografia, uma recente obra que esclareceu muitos dos processos que antecederam os períodos aqui abordados é a tese de Romulo Salvino, que se dedicou a estudar como e por quê o Correio-mor de Portugal não logrou estender a atuação de seus assistentes, de modo prolongado, para alguns domínios americanos ao longo dos séculos XVII e XVIII. Sua contribuição foi fundamental para dimensionar várias continuidades e rupturas que puderam ser observadas no período, além de ser uma demonstração de erudição de fôlego que permitiu compreender

---

<sup>19</sup> BRAUDEL, Fernand. "História e ciências sociais: a longa duração". In: Idem. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 41-78; KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2006, p. 139-140; Idem. *Estratos do tempo...*, p. 306. Remeto o leitor a um importante artigo que busca ressaltar as articulações entre ambas formulações teóricas: MARQUESE, Rafael de Bivar; SILVA JUNIOR, Waldomiro L. da. Tempos históricos plurais: Braudel, Koselleck e o problema da escravidão negra nas Américas. *História da historiografia*, v. 11, n. 28, set.-dez., ano 2018, p. 44-81.

<sup>20</sup> SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949, p. 228 e 231, figuras 107 e 108.

<sup>21</sup> VENCESLAU, Igor. *Correios, Logística e Uso do Território*. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – FFLCH, USP. Recentemente, a dissertação de Venceslau virou livro que chegou, inclusive, a ser distribuído no Congresso Nacional brasileiro.

estratos de longuíssima duração da relação entre as comunicações epistolares e o governo de corpos políticos da Antiguidade à Modernidade, tanto no Ocidente como no Oriente<sup>22</sup>.

Dentre os estudos sobre a história dos correios no Brasil, certamente o mais influente para esta pesquisa é o de Mayra Guapindaia. Boa parte de seus pontos de chegada se tornaram nossos pontos de partida, e o fato de compartilharmos inúmeras conclusões, apesar de mobilizarmos um arcabouço teórico e metodológico distinto, reforça os resultados que cada um de nós alcançou. Guapindaia se dedicou a observar as mudanças de paradigmas de governo, os impactos dos ideais centralizadores das reformas ilustradas sobre a administração dos correios, destacando suas dimensões políticas e administrativas, os alcances e limites de um processo de tentativa de construção de um monopólio sobre o fluxo epistolar, além de investigar a trajetória de muitos funcionários que trabalharam em laboratórios postais espalhados pela América portuguesa, o estado de contas dessas administrações ao longo dos anos e os impasses colocados ao transporte de cartas pelas embarcações de comércio. Dessa forma, dedicando-se aos anos de 1796 a 1821, Guapindaia revelou boa parte de muitos dos fenômenos que, aqui, são observados segundo outras lentes teóricas e com outros objetivos de pesquisa, mas que sem o seu esforço investigativo poderiam ter sido ignorados nos arquivos onde jaziam seus registros<sup>23</sup>.

Outra obra fundamental da qual este estudo é tributário é a tese de Pérola Castro. Dedicando-se ao período imediatamente posterior ao trabalhado aqui, ela revela as muitas relações entre o Estado, os territórios e os mercados que foram, em boa parte, costuradas por meio dos correios do Brasil. Observando reformas administrativas e fiscais, e as transformações na burocracia do Estado brasileiro, a autora ressaltou a importância da rede de correios nacional como uma infraestrutura do exercício de poder do Império e de formação de um mercado interno<sup>24</sup>.

Em maior ou menor grau, um amplo leque de outras obras também pavimentou o caminho historiográfico desta pesquisa. O livro organizado por Margarida Sobral Neto

---

<sup>22</sup> SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c.1650-c.1750)*. Tese (Doutorado em História), UnB, Brasília, 2018. Outra tese que também virou livro. Remeto o leitor a uma resenha: FORTUNATO, Thomáz. Velhas cartas, novas leituras: os correios na comunicação escrita da monarquia ultramarina portuguesa (XVII-XVIII). *Antíteses*, Londrina, v. 14, n. 28, p. 637-647, jul-dez. 2021.

<sup>23</sup> GUAPINDAIA, Mayra C. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Programa Interuniversitário, Lisboa, 2019.

<sup>24</sup> CASTRO, Pérola. *"Em torno do trono": a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX (1829-1865)*. 2021. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH, USP.

forneceu uma visão abrangente do processo de criação e estruturação das comunicações postais da monarquia portuguesa do século XVI ao século XVIII. A dissertação de Mario Rodarte ofereceu diversas inspirações para compreender o processo de criação de uma rede postal como algo correlato à formação de uma malha urbana. Os artigos de Luiz Guilherme Machado, Cássio Costa, Mário Barata e Cícero Antônio de Almeida serviram como uma primeira, mas aprofundada, aproximação de boa parte da documentação normativa dos correios da América portuguesa, enquanto os livros de Irari Rosário e de Rocha Barreto marcaram uma aproximação inicial, menos acadêmica, mas nem por isso carente de documentação histórica, dos correios do Brasil na época moderna<sup>25</sup>.

No plano da teoria e do método, buscando aprender com intérpretes de outros sistemas postais, as obras de Richard John, David Henkin, Daniel Headrick, Wolfgang Behringer, Sylvia Sellers-García, José Araneda Riquelme, Rocío Moreno Cabanillas, Yrjö Kaukiainen, Ian K. Steele, James How, Kenneth Banks, Muriel Le Roux, Philip Beale e Manoel Bellotto ampliaram as possibilidades e aguçaram os olhares para o sistema postal do Brasil em sua especificidade e normalidade, bem como sua inserção em um contexto mais abrangente<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> SOBRAL NETO, Margarida (org.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005; RODARTE, Mário Marcos Sampaio. *O caso das Minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista*. Dissertação (Mestrado em economia) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, UFMG, 1999; MACHADO, Luiz Guilherme. *A criação dos Correios Marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798*. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015; COSTA, Cássio. *O estabelecimento dos correios no Brasil*. *Revista do Serviço Público*, Rio de Janeiro: DASP, v. 95, n. 4, 1963; BARATA, Mário. *Aspectos históricos dos Correios do Brasil*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, v. 259, abr.-jun./ 1963; ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. *Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843. As correspondências pré-filatélicas do Museu Histórico Nacional*. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, v. 27, 1995; ROSÁRIO, Irari de Oliveira. *Três séculos e meio da história postal brasileira (1500-1843)*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993; BARRETO, A. Rocha. *O Correio da Paraíba há cem anos (1829-1848)*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1938.

<sup>26</sup> JOHN, R. *Spreading the News: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge, MA: Harvard UP, 1995; HENKIN, D. *The postal age: the emergence of modern communications in nineteenth-century America*. Chicago: The University of Chicago Press, 2006; HEADRICK, D. R. *When Information came of Age: Technologies of Knowledge in the Age of Reason and Revolution, 1700-1850*. Oxford: University Press, 2000; BEHRINGER, W. Op. cit.; SELLERS-GARCÍA, S. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Standford: University Press, 2014; RIQUELME, J. A. Op. cit.; MORENO CABANILLAS, Rocío. *Cartas para administrar desde la distancia. El caso de la Administración de Correos de Cartagena de Indias (1764-1821). Un estado de la cuestión*. *Bibliographia Americana*, n° 8 (2012); KAUKIAINEN, Y. *Shrinking the world: improvements in the speed of information transmission, c. 1820-1870*. *European Review of Economic History*, abr. 2001, v. 5, n. 1, p. 1-28; STEELE, I. K. *The English Atlantic, 1675-1740: An exploration of Communication and Community*. New York/Oxford: Oxford University Press, 1986; HOW, J. *Epistolary Spaces. English Letter Writing from the Foundation of the Post Office to Richardson's Clarissa*. London/New York: Routledge, 2018; BANKS, K. *Chasing Empire across the sea: communications and the state in the French Atlantic, 1713-1763*. Montréal: McGill-Queen's UP, 2014; LE ROUX, M. (ed.). *Post offices of Europe 18th-21st century a comparative history*. Brüssel: PIE, Peter-Lang S.A., 2014; BEALE, P. *A History of the Post in England from the Romans to the Stuarts*. New York: Routledge, 2017; BELLOTTO, Manoel L. *O estabelecimento do Correio Marítimo hispano-americano. A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. 1969. Tese (Doutorado em História), USP.

No campo de uma história social do tempo, as obras de Fernand Braudel, Javier Fernández Sebastián, João Paulo Pimenta, Guillermo Zermeño Padilla, Fabio Wasserman, Valdei Lopes de Araujo, Rafael Fanni, Edú Levati, Cristiane dos Santos, Sarah Boscov, Mariana Ferraz Paulino, mas, sobretudo, de Reinhart Koselleck, criaram as condições para a formulação teórica que subsidiou o enquadramento proposto por esta pesquisa. Sem seus escritos não seria possível se interrogar sobre uma faceta geográfica da experiência de aceleração temporal, já largamente diagnosticada através de conceitos e discursos políticos em várias realidades ibero-americanas<sup>27</sup>.

Os estudos sobre a construção social do espaço mais relevantes para esta pesquisa foram as obras de Milton Santos, Henri Lefebvre, David Harvey, Jean Gottmann, Stuart Elden, Camille Vallaux, Claude Raffestin, Antonio Carlos Robert Moraes, Mónica Arroyo, Leila Dias, Roberto Lobato, Jacques Lévy e Michel Lussault. Em cada uma de suas abordagens, as relações entre a sociedade e a construção de seus espaços foi objeto de métodos e teorias diversas, passando de propostas que enxergavam os processos de apropriação territorial como uma valorização do espaço pelo trabalho, até um esboço de história conceitual de palavras como "terra", "terreno" e "território", quase sempre atentas às múltiplas dimensões onde as construções espaciais são realizadas pela humanidade: do plano mental ao material. Dentre essas, as dialéticas concretas entre lógicas topológicas e lógicas

---

<sup>27</sup> BRAUDEL, Fernand. História e ciências sociais...; FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (dir.). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano: la era de las revoluciones, 1750-1850*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009; PIMENTA, João Paulo. O livro do tempo...; ZERMEÑO PADILLA, Guillermo. História, experiência e modernidade na América ibérica, 1750-1850. *Almanack Braziliense*, n.7, maio de 2008, p.26-46; WASSERMAN, Fabio. Experiences of Time and Conceptual Change in the Río de La Plata Revolutionary Process (1780-1840). *Almanack*, n. 10, ago. (2015), p. 278-301; ARAÚJO, Valdei Lopes de. *A experiência do tempo: conceitos e narrativas na formação nacional brasileira (1813-1845)*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008; FANNI, Rafael. *Temporalização dos discursos políticos no processo de Independência do Brasil (1820-1822)*. 2015. Dissertação de Mestrado (História Social) – FFLCH, USP; LEVATI, Edú T. *Os periódicos da Independência e suas geografias políticas: estudo do surgimento do Brasil independente e de sua inserção no contexto mundial (1808-1822)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História), São Paulo, FFLCH-USP; SANTOS, Cristiane Alves Camacho. *Escrevendo a história do futuro: a leitura do passado no processo de independência do Brasil*. 2010. 186 f. Dissertação (Mestrado em História Social) — FFLCH, USP; BOSCOV, Sarah. T. *Vivências e experiências do Tempo: A Capitania de São Paulo, c.1750-c.1808*. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP; FERRAZ PAULINO, Mariana. *A semântica do tempo no discurso de reformistas ilustrados sobre as Américas ibéricas (c.1750-c.1807)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – FFLCH, USP, São Paulo, 2020; KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado...*; Idem. *Estratos do tempo...*

territoriais foi fundamental para entender os efeitos que uma rede pode produzir sobre um território, e como este, inversamente, condiciona a própria formação de um espaço em rede<sup>28</sup>.

Por fim, uma outra importante produção para a concepção desta pesquisa foram os estudos sobre o problema das distâncias na estruturação dos impérios coloniais, tais como as obras organizadas pioneiramente por Maria Emília Madeira Santos e Manuel Lobato e, mais recentemente, a dirigida por Guillaume Gaudin e Roberta Stumpf como conclusão do projeto "Vencer la Distancia. Actores y prácticas del gobierno de los imperios español y portugués"<sup>29</sup>. Suas contribuições permitiram compreender as distâncias como um fenômeno de natureza plural e dinâmica; explorando as dimensões cartográficas, teológicas, interpessoais, institucionais, militares, intelectuais, culturais e relativas ao governo do Estado, esses estudos ofereceram uma arquitetura ampla dentro da qual os espaços-tempo aqui analisados puderam ser integrados.

Tributário dessas leituras, mas buscando acrescentar uma contribuição em relação a elas, a ideia central dessa dissertação é a seguinte: o estabelecimento dos correios da América cria um novo espaço em rede; a circulação dentro dessa rede cria um conjunto diverso de espaços-tempo, de distâncias temporais que, em sua regularidade e velocidade, estruturam uma topologia temporal das comunicações; acontecimentos a partir de 1808 produziram um encurtamento de muitas dessas distâncias-tempo provocando uma compressão espaçotemporal das comunicações postais; esse processo ocorreu dialeticamente com uma experiência de aceleração do tempo histórico que vinha ocorrendo desde antes, mas que a partir de 1820 foi caracterizado por uma politização cada vez mais profunda do mundo social, politizando os

---

<sup>28</sup> SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006; LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Éd. Anthropos, 1974; HARVEY, David. "Space as a keyword". In: CASTREE, Noel; GREGORY, Derek (orgs.). *David Harvey: a critical reader*. Malden e Oxford: Blackwell, 2006; GOTTMANN, Jean. "A evolução do conceito de território". *Boletim Campineiro de Geografia*, v.2, n.3, p.523-545, 2012; ELDEN, Stuart. Terra, Terreno, Território. *Geografafares*, n.21, jan.-jun. 2016, p. 42-60; VALLAUX, Camille. "La circulación". In: *El Suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914, p. 265-307; RAFFESTIN, Claude. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC, 1980; MORAES, Antonio Carlos Robert. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000; ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita (orgs.). *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015; ARROYO, Mónica. Território, Mercado e Estado: uma convergência histórica. *GEOgraphia*, ano 6, n. 12, 2004, p. 49-66; DIAS, Leila. "Redes: emergência e organização". In: CASTRO, Iná Elias et al. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 141-162; CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, v. 9, n. 16 (2012); LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003.

<sup>29</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira; LOBATO, Manuel (Coord.). *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006; GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (dir.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022. Para uma resenha ver: FORTUNATO, Thomáz. Guillaume Gaudin, Roberta Stumpf (dir.), *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022. *Ler História*, 82, 2023.



correios e seus espaços-tempo por meio de vários usos sociais que os tornou condicionantes do desenrolar do processo político que culminou na independência do Brasil.

O capítulo 1 situa uma espécie de experiência postal que estava disponível aos administradores da monarquia portuguesa ao longo do século XVIII. Aborda as iniciativas de diferentes autoridades para criar linhas regulares de comunicação entre vilas e capitais, bem como querelas envolvendo paquetes no oceano Atlântico. Mas toda a espacialidade a estruturar essas iniciativas era diversa da imaginação espacial que subsidiaria os correios da América no final do Setecentos, esboçada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e por alguns governadores dos domínios portugueses da América. Essa nova geografia dos correios, além de unificadora dos territórios luso-americanos no plano intelectual, se apoiaria em várias distâncias temporais que a experiência desses administradores coloniais havia acumulado ao longo dos anos.

O capítulo 2 dedica-se às normas que regularam o estabelecimento dos correios da América portuguesa e à comunicação oficial entre as autoridades encarregadas por construí-lo. Ao cabo de poucos anos, a maior parte dos "laboratórios", ou "casas de correio", e das linhas postais estaria definida, encontrando nas administrações da costa uma espécie de espinha dorsal a costurar os correios marítimos aos correios interiores. Desse modo, os correios contribuíram para a construção de uma geografia adequada ao reforço da centralidade e do alcance de uma metrópole que, do outro lado do Atlântico, buscava aprofundar sua territorialização americana e uma centralidade administrativa a esta correspondente.

O capítulo 3 inaugura uma análise mais aprofundada das características geográficas da rede dos correios, observando suas zonas de concentração e dispersão, suas desigualdades e hierarquias nos territórios luso-americanos. Se dedica também ao exame dos espaços-tempo dessa primeira configuração da rede postal, considerando seus condicionantes naturais impostos pelo oceano Atlântico e pela topografia do continente.

O capítulo 4 se inicia com a transferência da Família Real para o Rio de Janeiro e o início das novas reformas territoriais conduzidas pelo governo de D. João. É esse o contexto no qual ocorrem os encurtamentos das distâncias, a compressão espaçotemporal que produz a aceleração das comunicações. Ao mesmo tempo, a geografia da rede é modificada, seu centro de convergência passa a ser a nova sede da monarquia portuguesa, e sua ramificação se expande para o interior.

O capítulo 5 busca rastrear os usos políticos que diferentes grupos sociais fizeram dos correios no Brasil durante a conjuntura aberta pelas Cortes de Lisboa. Seu processo de politização, implicando novas conexões, obstrução de linhas antigas e interceptação de cartas pautam um novo tipo de volatilidade dos espaços-tempo, uma volatilidade ligada à natureza dos conflitos que culminariam na independência do Brasil. Esse é o período no qual os correios coloniais da América portuguesa se convertem nos correios do Brasil, criando novas relações com as nascentes instituições e órgãos que estavam gestando a formação de um novo Estado e de uma nova nação.

Como se vê, esta é uma dissertação que aborda a formação dos correios no Brasil em três contextos diferentes. Primeiro, um momento específico das reformas ilustradas de Portugal e das relações internacionais entre os impérios coloniais. Depois, um cenário de reconfiguração da monarquia portuguesa em resposta ao desenrolar das guerras napoleônicas no continente europeu. Por fim, a conjuntura de aprofundamento da crise do sistema colonial com a abertura das Cortes de Lisboa e que culminaria na independência do Brasil. Nesses três contextos, buscamos narrar eventos e descrever estruturas para compreender esse processo em escalas analíticas diferentes, sempre atentos a mediações entre distintas instâncias da realidade, seus múltiplos ritmos de transformação e suas dimensões, todos elementos organizados para investigar as relações de como os espaços-tempo dos correios integraram o desenrolar de processos históricos mais abrangentes que então ocorriam no Brasil.

É um enquadramento de um processo que se concretiza em vários níveis de análise e dimensões sociais e que, por isso, implicou o exame de um conjunto plural de documentos. Esse mosaico é composto por ofícios e projetos trocados entre autoridades da monarquia portuguesa, leis, decretos, alvarás e instruções expedidos pelo governo, processos judiciais envolvendo membros de administrações postais, notícias impressas em periódicos e relatos de viajantes estrangeiros, debates entre deputados de duas assembleias constituintes e a primeira Constituição do Brasil. Em conjunto, esses documentos deram conta de contribuir para o entendimento de um passado tão estudado e, por isso mesmo, tão atual.

Nas palavras de um importante astrofísico do nosso tempo, "o espaço-tempo diz à matéria como se mover e a matéria diz ao espaço-tempo como se curvar"<sup>30</sup>. Tomando-as como

---

<sup>30</sup> WHEELER, John A.; FORD, K. *Geons, Black Holes, and Quantum Foam: A Life in Physics*. Nova York: Norton & Company, 2000, p. 637. Tradução livre de "Spacetime tells matter how to move; matter tells spacetime how to curve".

metáfora, nas páginas que seguem almejamos entender como o tecido espaçotemporal costurado pelos correios no Brasil condicionou movimentos e deslocamentos da sociedade, e como esta, por sua vez, e segundo seus interesses e necessidades, dobrou o espaço-tempo, curvando-o segundo as demandas de um novo tempo histórico.

## Capítulo 1

### *A urdidura colonial das normas postais: experiências, significados e projetos (1710-1798)*

A correspondência, no fundo, é um gênero anacrônico, uma espécie de herança tardia do século XVIII: os homens que viviam naquele tempo ainda confiavam na pura verdade das palavras escritas. E nós? Os tempos mudaram, as palavras se perdem com facilidade cada vez maior, podemos vê-las flutuar na água da história, afundar, aparecer outra vez, mescladas aos escolhos que passam nas águas. Uma hora dessas achamos um jeito de nos encontrar.  
(Ricardo Piglia, *Respiração artificial*)

Em 27 de setembro de 1796, o ministro e secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar da monarquia portuguesa, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enviou uma circular aos governadores das capitanias americanas. Nesse documento, o estadista solicitava aos administradores coloniais todo tipo e espécie de informação que considerassem pertinente para a construção de um sistema postal que transformaria as práticas de comunicação à distância vigentes entre partes do império. Com percepções plurais, mas também muitas convergências, os projetos de quatro governadores chegariam, em momentos diferentes, aos olhos do estadista metropolitano. Em conjunto, seus planos serviriam de testemunho para uma grande novidade que se gestava no império colonial português: uma *nova geografia do espaço postal* que modificaria as condições de articulação política, econômica e social entre vários territórios da monarquia.

Ao longo do Setecentos, existiram correios nos domínios portugueses da América, mas nenhum deles, até a reforma no final do século, buscava costurar um *espaço em rede* capaz de aperfeiçoar as condições de comunicação regular entre as colônias portuguesas da América e de todas estas com a metrópole, em Portugal. As páginas seguintes tratam desse processo: dos contornos de uma experiência postal no século XVIII, seus significados e as expectativas apresentadas pelos portugueses nela envolvidos, ao diálogo entre estadistas dos dois hemisférios que acabou por criar as bases de um novo espaço imaginado, em boa parte

estruturado por distâncias que se calculavam no tempo que se dedicava a travessia dos caminhos.

### 1.1. Formas de navegar sobre o Atlântico: o regime de frotas e o sistema de paquetes

“Foi o mar que deu sentido ao vasto mundo português, por isso o mar deve ser considerado o principal contexto desta história de um mundo em movimento”<sup>31</sup>. Do Atlântico Norte ao Atlântico Sul, do Atlântico Sul ao Oceano Índico e deste para os mares Árábico e Chinês. Concebido desta maneira, o império português se constituía, no século XVI, como uma enorme teia de territórios, ocupados das mais diversas maneiras, e envolvendo conflitos e acordos entre diferentes sociedades da Europa, da África, da Ásia e da América. A sustentação dessa arquitetura do espaço imperial dependia, em grande medida, da circulação de pessoas e de suas ideias, do intercâmbio de mercadorias e da territorialização de certas instituições. Mas, em todos esses casos, o *movimento* era um dos fatores mais importantes para a *unificação* desses espaços, constituindo, então, uma espécie de "império de arquipélagos"<sup>32</sup>.

Essa circulação de pessoas, mercadorias, ideias e instituições se realizava por meio da navegação de oceanos e mares em um mundo no qual as "distâncias condicionavam as existências dos homens e das coisas, definindo o ritmo da vida"<sup>33</sup>. A comunicação entre Lisboa, o centro da monarquia, e suas possessões americanas, sempre dependeu, do ponto de vista físico, do atravessamento do oceano Atlântico. Desde o início do Quinhentos, singrar este oceano suscitou diversos riscos e perigos aos navegantes que, em contrapartida, esboçaram estratégias e planos para que a sua navegação transcorresse da melhor forma possível. Parte importante dessas estratégias envolveu, em primeiro lugar, a observação e a interpretação de fenômenos da natureza.

---

<sup>31</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Miraflores: Difel, 1992, p. 45.

<sup>32</sup> A expressão é de Elizabeth Montañez referindo-se a presença do império espanhol na América, porém, a metáfora se mostra válida também para o universo português cf. MONTAÑEZ, Elizabeth. *Challenging the Pacific Spanish Empire: Pirates in the Viceroyalty of Peru, 1570-1750*. University of California, 2014. *apud*. ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. Santiago: Biblioteca Nacional, 2020, p. 20.

<sup>33</sup> BOSCOV, Sarah. T. *Vivências e experiências do Tempo: A Capitania de São Paulo, c.1750-c.1808*. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, p. 188.

O “tempo sempre tem a ver com a natureza, com os astros e com os processos biológicos do ser humano – independentemente da medida em que esses processos são aproveitados, reconfigurados ou transformados pela sociedade humana”<sup>34</sup>. Há muitos séculos, o tempo é manejado como uma das formas de se conceber e mensurar distâncias espaciais. No âmbito da monarquia portuguesa, desde o século XVI, os navegantes precisaram estimar o tempo de travessia até os portos na América para que pudessem planejar a quantidade de provimentos, a preparação da tripulação e contar com uma certa previsão para a circulação de mercadorias. Algo que ocorria no âmbito mais geral dos empreendimentos coloniais europeus, que também dependiam de um relativo controle humano de fenômenos naturais<sup>35</sup>.

Esses espaços de tempo marcavam, por exemplo, as distâncias entre Lisboa e Salvador ou Rio de Janeiro. Marcavam o intervalo de tempo dentro do qual colonos da América e administração metropolitana se comunicavam, para que os manufaturados europeus chegassem aos trópicos e de lá os navios retornassem com açúcar e outras mercadorias. Esse espaço-tempo marcava também o tempo que demorava para que vassalos da Coroa portuguesa pudessem receber notícias sobre populações indígenas e de uma terra que ainda muito se desconhecia entre os europeus. Foi a circulação transoceânica que, desde o século XV, deu sentido a constituição do império colonial português, e esse movimento de travessia dos oceanos era também estruturado no tempo, nos espaços-tempo da circulação, tão importantes para a administração política, para o comércio e para a cultura, fazendo com que muitos tempos de espera fossem estruturantes da vida social<sup>36</sup>.

Os fenômenos da natureza desempenhavam um importante papel no condicionamento desses espaços-tempo. O regime dos ventos e das correntes marítimas, por exemplo, constituíram dois dos fatores fundamentais das velocidades das navegações à vela. Também aí

---

<sup>34</sup> KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014, p. 142. Para duas das referências clássicas da geografia da circulação, destacando sua dimensão política particularmente vinculada ao Estado: RATZEL, Friedrich. *La géographie politique: les concepts fondamentaux*. Paris: Fayard, 1987; VALLAUX, Camille. "La circulación". In: *El Suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914, p. 265-307. Atualmente, no campo da geografia, o fenômeno da circulação é analisado sob distintos temas como mobilidade, migração, navegação, aviação, telecomunicações, comércio, sistema financeiro, fluxo de informações etc. Para uma discussão ampla a respeito do cenário contemporâneo: ARROYO, Mónica e CRUZ, Rita (org.). *Território e Circulação*. A dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, 2015. No campo da historiografia, é importante assinalar o papel da circulação nos estudos de Fernand Braudel, Capistrano de Abreu, Sérgio Buarque de Holanda e Caio Prado Jr.: BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo: séculos XV-XVIII*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 1995; ABREU, J. Capistrano de. *Os caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1988; HOLANDA, Sergio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*; PRADO JR, Caio. Op. cit.

<sup>35</sup> PIMENTA, João Paulo. *Pensar y concebir la distancia...*, p. 11.

<sup>36</sup> BOSCOV, Sarah T. Op. cit., p. 189. A autora fala sobre a capitania de São Paulo no final do século XVIII, mas sua observação é válida para toda América portuguesa no período tratado.

desempenharam importantes funções as práticas sociais de organização da navegação atlântica, seja pelo regime de frotas seja pelo sistema de paquetes e embarcações isoladas. O tipo das embarcações poderia influenciar as velocidades que estas poderiam ou não atingir. Em meio a esses fatores, contaram igualmente as ameaças de ataques piratas e corsários, frotas de nações inimigas ou tormentas imprevisíveis em alto-mar. Com poderes de influência diferentes, a correlação desses fatores condicionou muitos dos espaços-tempo da navegação sobre o Atlântico.

Como se tratava de uma grande travessia, sobre a qual influíam diversas variáveis, os intervalos de tempo que distanciavam o Reino de suas colônias americanas eram bastante voláteis. Isso não era uma característica particular da monarquia portuguesa. Descrevendo o Mediterrâneo do século XVI, Fernand Braudel afirmava que “ao deslocar-se, querendo agir, ninguém está previamente seguro das demoras que lhe surgirão”, “basta uma guerra, um alerta, uma chuva que danifica as estradas, uma queda de neve que obstrui os desfiladeiros” para provocar grandes demoras. Os “homens do século XVI estão conformados com todas as lentidões”, a “irregularidade é a regra sem surpresa”<sup>37</sup>.

Embora os espaços-tempo do trânsito entre a Europa e a América fossem voláteis, podendo variar conforme a correlação dos múltiplos fatores neles envolvidos, as instituições políticas e os agentes comerciais da metrópole portuguesa construíram uma regularidade possível para os parâmetros da época. Muito dessa regularidade passou pela concepção de fenômenos da natureza, pelo conhecimento dos ventos e das marés atlânticas, em outras palavras, pelo aproveitamento, reconfiguração e transformação de ciclos naturais que influenciavam o movimento sobre o oceano Atlântico.

A expansão comercial que levou os portugueses à América no início do século XVI, enquanto procuravam uma rota alternativa para a Índia, que depois se constituiu em uma empreitada colonizadora foi transformando, ao longo dos séculos seguintes, o oceano Atlântico em um caminho para a América. Para que um determinado espaço se converta em caminho é “preciso que haya en alguna medida un pensamiento colectivo y una fuerza social

---

<sup>37</sup> BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na época de Filipe II*. v. 1. Lisboa: Martins Fontes, 1983, p. 403-404 e 407.

capaces de hacer y de mantener el camino”, conforme nos ensina Camille Vallaux<sup>38</sup>. “Caminho”, segundo um dicionário do início do século XIX, é o “lugar por onde se anda, faz jornada”, é a “distância de um sítio a outro, *determinada pelo tempo, em que geralmente se vence essa distância*”<sup>39</sup>. Na língua portuguesa de então, falar em “caminho” significava também falar no tempo de deslocamento, no espaço-tempo. Se a “distância” de um local a outro é “determinada pelo tempo, em que geralmente se vence essa distância”, então é seguro afirmar que, ao transformar o oceano Atlântico em um caminho para a América, os portugueses precisaram dominar o tempo dessa travessia<sup>40</sup>.

Os fenômenos naturais que influenciavam essa circulação deveriam ser concebidos e interpretados para que pudessem servir aos objetivos da Coroa portuguesa na América. Sobre a navegação do Atlântico, Russell-Wood nos conta que

os tempos de navegação e as rotas eram determinados pelos sistemas de ventos, pelas correntes do Atlântico e pelas monções sazonais, que sopram do cabo da Boa Esperança, ao Japão e às Molucas. Os ventos e as correntes do Atlântico Norte circulam na direção dos ponteiros do relógio e as do Atlântico Sul giram na direção contrária. Em termos práticos, enquanto os ventos de nordeste predominam no hemisfério norte, no hemisfério sul os ventos predominantes sopram de sudeste. Há ainda que ter em conta a zona de baixa pressão equatorial, de calmaria e vento leve, que deveria ser evitada a todo custo mas que, nos casos em que não havia outra alternativa, tinha de ser atravessada prestando a máxima atenção à longitude e às estações do ano, para minimizar os atrasos. Durante meses de Inverno, no hemisfério norte, quanto mais ocidental for o ponto em que esta zona é atravessada, tanto maior é a probabilidade de se apanhar o alísio sueste. Também há ventos locais ou monções: a monção sudoeste sopra de Junho a Novembro na costa africana acima do cabo Lopez; e, do cabo Calcanhar dos Abrolhos, na costa brasileira, sopra uma monção de sudeste entre Junho e Agosto enquanto, durante o resto do ano, os ventos predominantes sopram de leste e de nordeste. Estes últimos constituem a monção nordeste, em Dezembro e Janeiro<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> VALLAUX, Camille. Op.cit., p. 269-272. Importa assinalar que o autor evoca Paul Vidal de La Blache para associar um sistema de caminhos a um desenvolvimento político “avançado”, no qual a combinação dos caminhos asseguraria ao Estado o emprego de seus recursos e integração comercial; e, por outro, Friedrich Ratzel, para afirmar que um caminho é sempre simultaneamente uma peça de humanidade e um pedaço de solo. Vallaux ainda acrescenta que ocorreram duas revoluções na abertura de “rotas políticas”: a primeira entre os séculos XV e XVI com as navegações que deslocaram as “artérias” de circulação para os mares; a segunda teria ocorrido apenas no século XIX com a *aceleração das comunicações* terrestres e marítimas a ponto de reduzir ou suprimir as distâncias cf. Idem, ibidem, p. 287.

<sup>39</sup> “Caminho”. In: SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por ANTONIO DE MORAES SILVA*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, p. 331. Grifos meus. Disponível em: <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/diccionario/2/caminho>>. Acesso: 25 fev. 2021.

<sup>40</sup> O manejo político das distâncias temporais é ressaltado Camille Vallaux, acompanhando Friedrich Ratzel: “La voluntad de los Estados, para ser eficaz y activa, debe hacerse sentir en el plazo más corto posible [...]. En la mayor parte de los casos, en materia de circulación terrestre, la reducción del tiempo se obtiene por la reducción dela distancia y por la orietación de los trazados hacia las líneas rectas ó que diferen poco de las rectas” cf. VALLAUX, Camille. Op. cit, p. 301-304. Vale ressaltar que, em função da morfologia topográfica da América portuguesa, frequentemente as linhas retas e os menores intervalos de tempo não coincidem.

<sup>41</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. *O império português: 1415-1808 – o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 52.



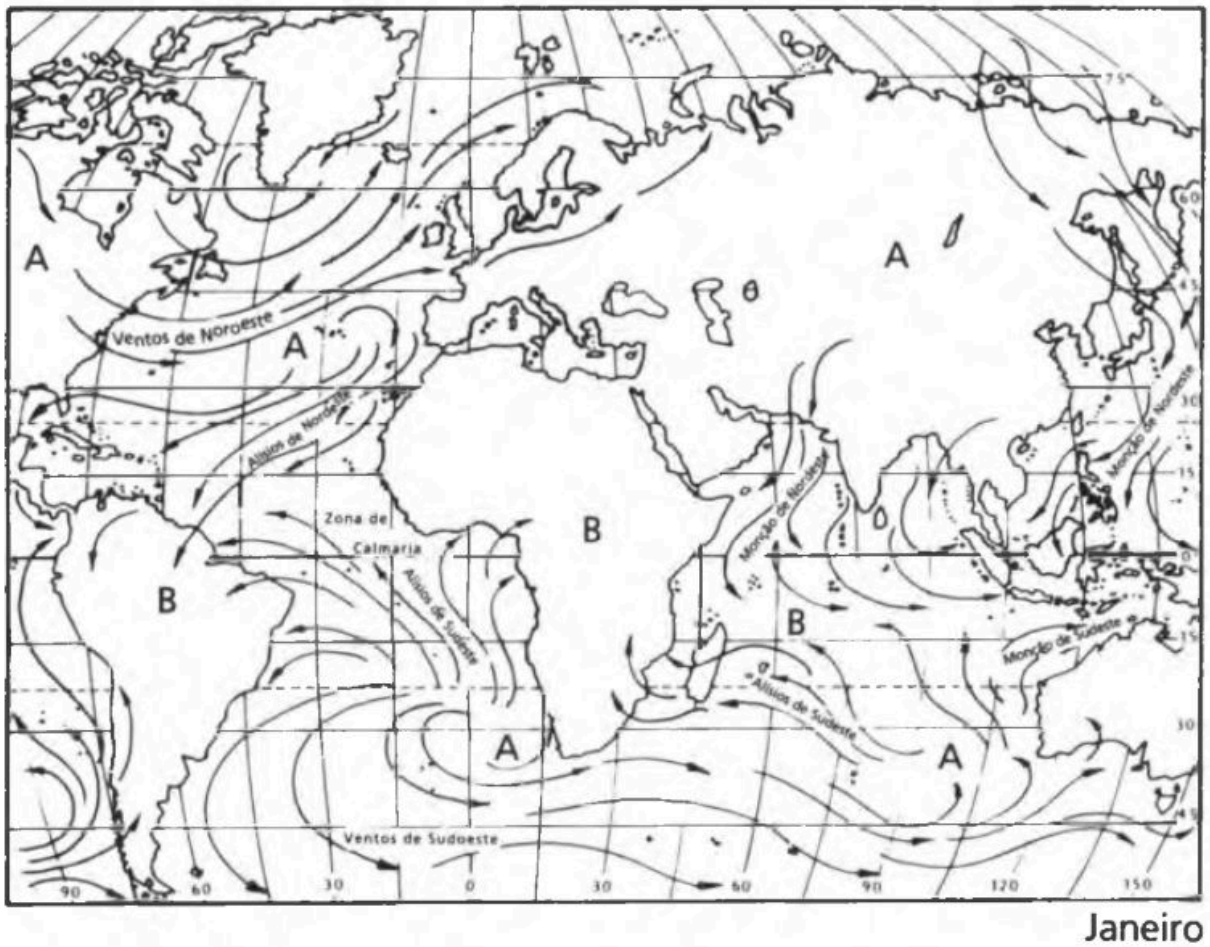
Os ventos alísios de nordeste facilitavam a navegação de Lisboa para o norte do Brasil, mas a passagem abaixo do cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte, era “extraordinariamente arriscada”. As condições de navegação desse cabo ao Rio da Prata eram muito distintas da facilidade das rotas do Ceará ao Pará, passando pelo Maranhão. Do ponto de vista prático, era mais rápido e seguro navegar de Lisboa para São Luís do Maranhão, do que desta vila para Salvador. Apenas entre outubro e abril que a monção de nordeste facilitava a navegação de Pernambuco para Bahia, quando o espaço-tempo entre essas capitânicas girava em torno de 4 a 5 dias. A navegação no sentido inverso era facilitada entre os meses de abril e outubro, com a monção do sudeste (Figuras 1 e 2)<sup>42</sup>. Muitos anos depois, em um outro contexto político, uma autoridade política do Pará exageraria ao afirmar a D. Pedro que "as relações comerciais do Pará com as outras Províncias brasileiras não se expandem ao sul do Cabo de São Roque", reforçando a percepção contemporânea acerca da dificuldade dessa navegação<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Idem, *ibidem*, p. 54-55.

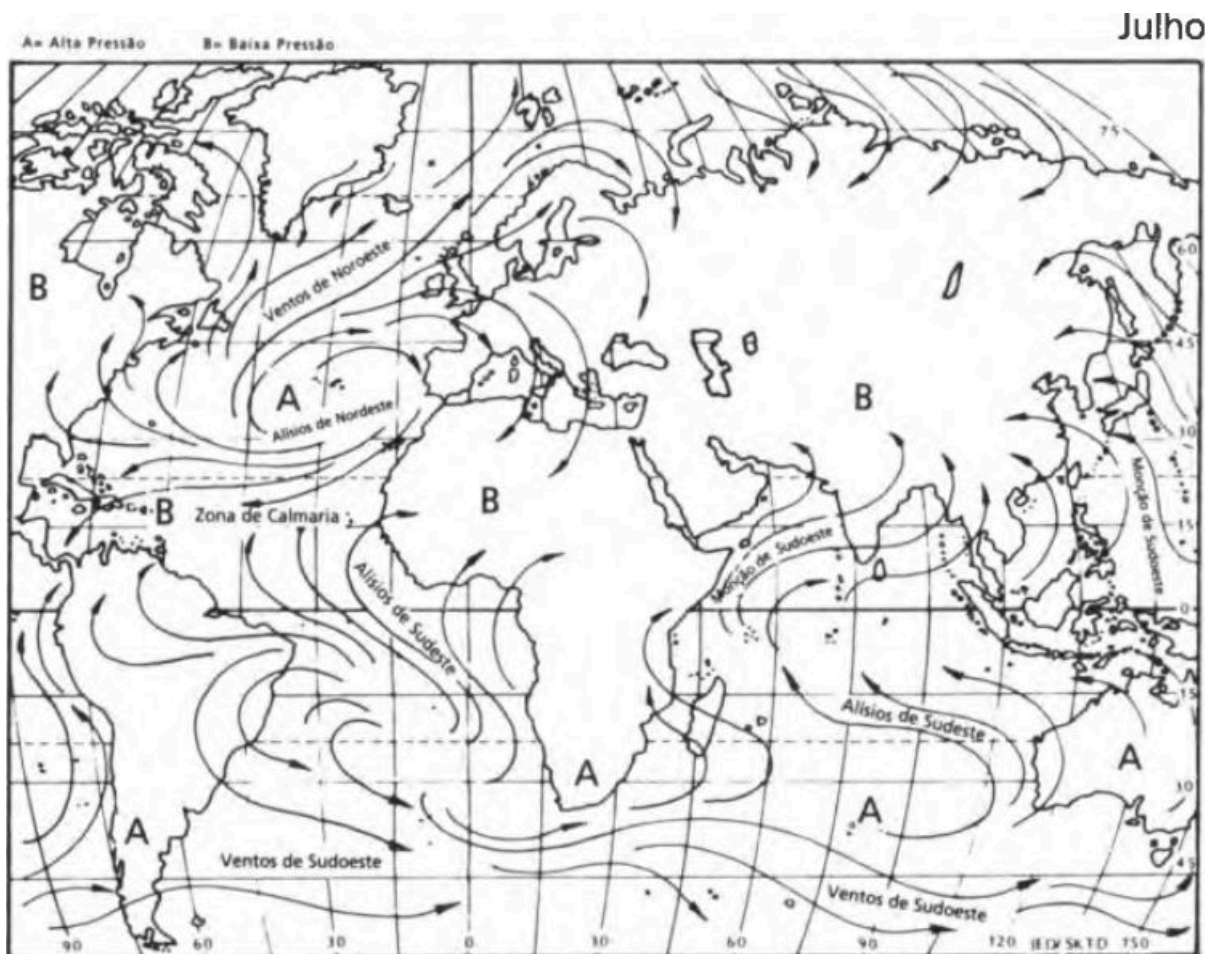
<sup>43</sup> Citado em: SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo. *O “nascimento político” do Brasil: origens do Estado e da nação*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 93.

Figura 1 – Padrões globais de ventos e de pressão (janeiro)



Fonte: RUSSEL-WOOD, A. J. R. *O império português: 1415-1808: o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 57

Figura 2 – Padrões globais de ventos e de pressão (julho)

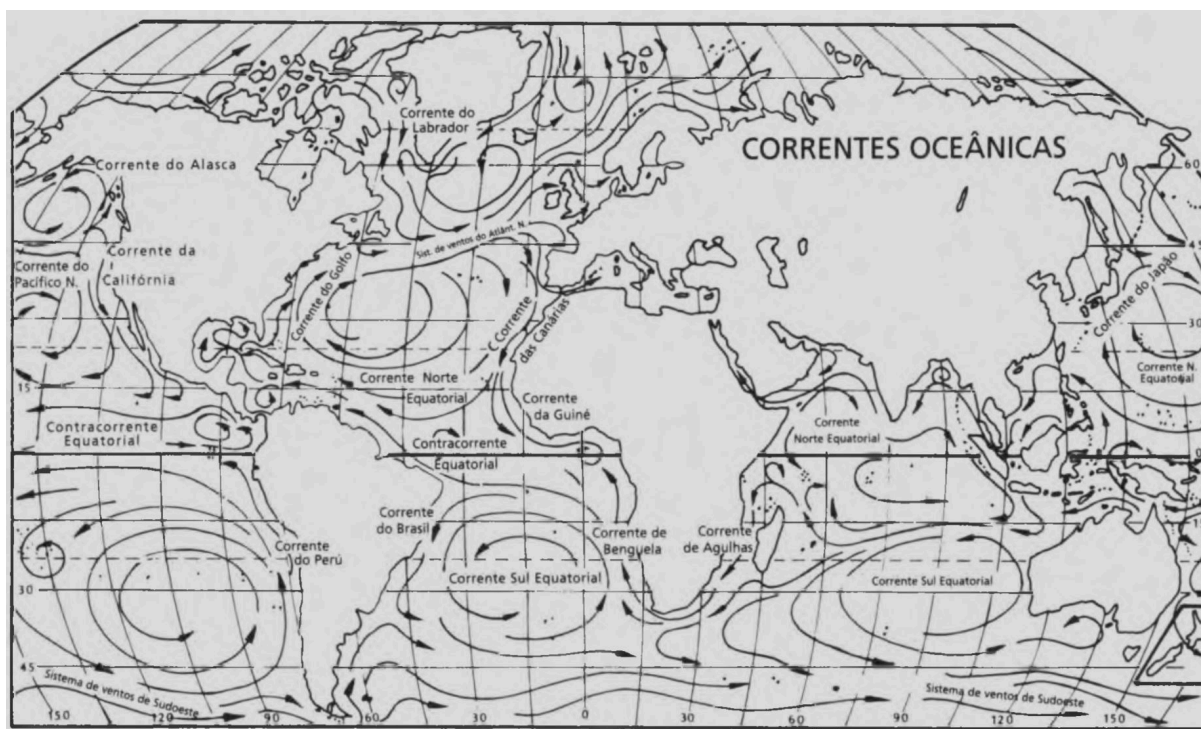


Sobre as correntes marítimas, Russell-Wood ensina que

O Atlântico conta também com cerca de 22 correntes oceânicas. As mais importantes para os marinheiros portugueses foram enumeradas por Max Guedes na sua excelente síntese de ventos e correntes do Atlântico: a corrente das Canárias, que corre de Portugal para as Canárias; a corrente norte equatorial, vindo do oeste do arquipélago do Cabo Verde em direção a sudoeste, oeste e noroeste; a corrente do golfo e a sua continuação, a corrente do Atlântico Norte; a corrente dos Açores ou seja, aquela parte da corrente do Atlântico Norte que corre em direção aos Açores, a corrente da Guiné, ou contracorrente equatorial, corrente de leste para oeste entre as duas bacias atlânticas (entre 3° N e 10° N); a corrente sul equatorial, que corre de leste para oeste entre 3° Norte e 10° Sul, bifurcando-se por volta de 5° S, dando origem à corrente das Guianas, que corre em direção a noroeste e à corrente do Brasil, que corre para sudoeste. Por fim, há ainda a ter em conta outras duas correntes: a corrente do Atlântico Sul, que corre em direção contrária à dos ponteiros do relógio e que, entre 25° S e 35° S se inclina para leste, num crescente; e a corrente ocidental, que se desloca para leste através da Passagem de Drake,

atravessando o Atlântico, a norte do paralelo 60; uma parte desta dá origem à corrente de Benguela, que corre para norte ao longo da Costa Africana e que, ao virar para ocidente origina a corrente sul equatorial<sup>44</sup>.

**Figura 3 – Correntes oceânicas**



Fonte: RUSSEL-WOOD, A. J. R. *O império português: 1415-1808: o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 53.

O esforço coletivo e social para que o oceano Atlântico, esse imenso horizonte de água, se transformasse de “fronteira” em um “caminho” entre a Europa e a América exigiu dos portugueses a concepção e interpretação de muitos fenômenos da natureza (Figura 3). Navegar exigia extrema precisão, os navegantes deviam “integrar as suas vidas com as marés”<sup>45</sup>. O conhecimento dos astros no céu, dos ventos e das marés na terra, permitiu aproveitar os ciclos naturais como ferramentas que potencializaram a navegação ultramarina. Com o objetivo de tornar as comunicações entre o Reino e suas colônias americanas mais breves e regulares, o entendimento de que esses processos naturais influenciavam os espaços-

<sup>44</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. *O império português...*, p. 52-54.

<sup>45</sup> THOMPSON, E. P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”. In: *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 271.

tempo foi constituído através de uma semântica na qual as distâncias eram determinadas pelo tempo dedicado na travessia de um continente a outro. Em muitos sentidos, portanto, "o tempo da natureza, mesmo quando pensado para além da humanidade é, também ele, um *tempo da história*"<sup>46</sup>.

Procurando atenuar atribulações ocasionadas por ataques de piratas, corsários ou de nações inimigas no bojo de uma concorrência colonial entre impérios, a Coroa portuguesa adotou, em 1632, um sistema de navegação organizado em frotas. Consolidada em 1660 com a proibição da navegação de embarcações isoladas, essa forma de ordenar as viagens para a América perdurou até 1765, contando com um breve período de retomada entre 1797 e 1801. Por um lado, essa forma de navegar sobre o Atlântico proporcionou mais segurança na realização das viagens atlânticas; por outro, ela passou a cadenciar a frequência e a velocidade dessas viagens<sup>47</sup>.

No século XVIII, a nova relevância que o continente americano adquiriu dentre os domínios coloniais da monarquia portuguesa, em grande parte devido à exploração de metais e pedras preciosas, ocorreu no contexto de reestruturação econômica das monarquias ibéricas, em parte baseadas, por sua vez, em princípios iluministas. Nesse século, mais do que nos anteriores, as relações entre os Estados europeus encontraram na concorrência colonial um ponto sensível, deflagrador de conflitos na disputa por hegemonia política e oportunidades comerciais. No caso de Portugal, após a ascensão da França e da Inglaterra no plano das relações internacionais, a preservação de suas possessões americanas foi se tornando uma fundamental condição para a sobrevivência da metrópole dentro da competição entre as novas

---

<sup>46</sup> Para dois exemplos da percepção dos impactos das chuvas sobre o deslocamento no continente: OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso], Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 5 de julho de 1798. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796. Para a citação final: PIMENTA, João Paulo. *O livro do tempo: uma história social*. São Paulo: Edições 70, p. 22. Grifos no original.

<sup>47</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. Um mundo em movimento..., p. 49; PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979, p. 133-184. *apud*. SALVINO, Romulo V. Entre pontes e muros: tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 34, n. 64, jan./abr. 2018, p. 28 e 44; Idem. *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c.1650-c.1750)*. Tese (Doutorado em História), UnB, Brasília, 2018, p. 107. Os textos de Salvino também versam sobre a importância do regime de frotas nos contextos de guerra entre o séculos XVII e XVIII. Durante esse período, em casos excepcionais, foram despachados "navios de aviso" fora das frotas, os quais eram altamente custosos. Além disso, a Coroa também expediu autorizações extraordinárias para que alguns comerciantes enviassem seus navios isoladamente cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Ed. Nacional; Edusp, 1968, p. 155.

potências. As concessões comerciais da exploração colonial eram uma moeda de troca que Portugal e Espanha manejavam para se posicionar no novo cenário geopolítico<sup>48</sup>.

É nesse contexto geral que se testemunha a intensificação das navegações atlânticas para a América, pois as potências europeias competiam agressivamente pelos benefícios do sistema colonial de modo que o poder no continente europeu se entrelaçava com hegemonia ultramarina. Essa competição se fazia notar nas embarcações que cruzavam o Atlântico. Os comboios que zarpavam dos portos metropolitanos em direção à América passaram a ser mais frequentes e incorporaram embarcações destinadas aos portos da Bahia, de Pernambuco, do Rio de Janeiro e da Paraíba, por vezes em escala para Angola e Macau. Em algumas ocasiões, cerca de 100 navios compunham uma frota, o que tornou esses comboios os maiores do mundo na época. As frotas destinadas aos portos do Brasil costumavam sair de Lisboa em três caravanas, uma para o Rio de Janeiro, outra para Salvador e uma terceira para Recife<sup>49</sup>.

Essa organização das navegações marítimas, no contexto de concorrência colonial, implicou, naturalmente, uma série de *tempos de espera*: a espera nos portos até que a frota estivesse pronta, com as embarcações providas de alimentos e bebidas, suas estruturas físicas em ordem, as mercadorias carregadas, a documentação alfandegária regular, a tripulação e os passageiros presentes, entre muitos outros fatores. O conhecimento de fenômenos climáticos e oceânicos da época recomendava que as embarcações devessem aguardar as datas mais adequadas para a navegação a vela, já que dependiam do regime de ventos e das correntes marítimas. Aquelas que tinham como destino o Brasil deveriam esperar, em Lisboa, os ventos da monção entre 15 e 25 de outubro, os melhores para prosseguir viagem. Assim, esperavam poder chegar em Recife por volta de 15 de dezembro, ou seja, cerca de 60 dias depois. A partir daí, poderiam descer até a latitude de Salvador em aproximadamente 10 dias e talvez atingissem o porto do Rio de Janeiro até o final de dezembro<sup>50</sup>.

Embora essa época do ano oferecesse os melhores ventos para a navegação a vela, evidentemente as demandas sociais dos colonizadores não se pautavam exclusivamente pelo tempo da natureza. Era a finalidade comercial da colonização portuguesa da América que

---

<sup>48</sup> NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Ed. 34, 2019, p. 47-49 e 71.

<sup>49</sup> LAPA, José Roberto do Amaral, Op. cit., p. 156; RUSSEL-WOOD, A. J. R., Op. cit, p. 48-49.

<sup>50</sup> LAPA, José Roberto do Amaral, Op. cit., p. 141. Amaral Lapa, diferentemente de Russell-Wood, indica que a navegação entre Recife e Salvador poderia ocorrer em menos de uma semana. Russell-Wood apresenta as seguintes distâncias temporais: Lisboa-Recife em 60 dias; Lisboa-Recife-Salvador em 70 dias; Lisboa-Recife-Salvador-Rio de Janeiro entre 80 e 90 dias cf. RUSSELL-WOOD, A. J. R. Um mundo em movimento..., p. 56 *et seq.*

condicionava a maioria das viagens ultramarinas. A maior parte dos comboios que partia para Pernambuco saía de Lisboa no mês de abril; se fossem para o Rio de Janeiro, os meses mais usuais eram março, abril e maio. No sentido contrário, a maioria das embarcações que partiam dos portos do Brasil chegavam a Portugal no mês de outubro, muito embora chegassem navios de Salvador em quase todos os meses do ano, com a exceção de junho. Os navios que partiam do Rio de Janeiro chegavam ao Tejo entre agosto e outubro, os que zarpavam de Recife, em julho ou agosto; por fim, os que saíam do Maranhão chegavam a Portugal nos meses de dezembro ou janeiro<sup>51</sup>. O regime de ventos e o sistema de frotas influenciavam muitos fatores das viagens ultramarinas; no entanto, as demandas comerciais e administrativas da monarquia portuguesa exigiam uma circulação atlântica mais intensa do que aquela facilitada pelos ciclos da natureza.

Assim como as pessoas e as mercadorias, também a comunicação escrita transitava por meio desses navios. Boa parte das práticas de governo e de administração do Estado, a exigir a comunicação entre diferentes instituições, grupos e indivíduos, ou até mesmo despachos judiciais entre distintas instâncias de um sistema judiciário se organizava através da circulação de escritos. Seja para tratar da implementação de uma nova lei ou enviar notícias sobre oportunidades de mercado, diferentes sujeitos da sociedade portuguesa escreviam para se comunicar com destinatários distantes. Era o ritmo das navegações ultramarinas que pautava o movimento dessas comunicações epistolares<sup>52</sup>.

Mas o ritmo das navegações em comboio para a América não era o único disponível no horizonte dos administradores do Estado português. Em contraste com a reunião sazonal de dezenas de embarcações, de diferentes tamanhos e velocidades, navegando em conjunto pelo oceano Atlântico, havia também o sistema de paquetes. Os paquetes eram embarcações menores que poderiam transitar em rotas e prazos predeterminados, tendo como finalidade principal, ou exclusiva, o transporte de correspondências. Assim como os navios que recebiam a autorização de navegar fora das frotas, poderiam ser duas ou três semanas mais rápidos do que os comboios<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. Um mundo em movimento..., p. 55. Para a lentidão relativa das comunicações entre Lisboa e capitanias luso-americanas em função do regime de frotas ao longo do século XVIII: SALVINO, Romulo V. Entre pontes e muros..., p. 27-28.

<sup>52</sup> John Elliott e António Manuel Hespanha falam em governos e impérios “de papel” para assinalar a relevância da circulação de escritos na estruturação dos Estados Modernos cf. HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político*. Portugal, séc. XVII. Coimbra: Almedina, 1994; ELLIOTT, John H. *Imperial Spain, 1469-1716*. London: Penguin Books, 2002, p. 170.

<sup>53</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. Um mundo em movimento..., p. 56.

Com o avanço da concorrência colonial entre Espanha, Portugal, Províncias Unidas, França e Inglaterra na passagem do século XVII para o XVIII, diversas tensões se acumularam na Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1714). De um lado, Inglaterra, Províncias Unidas e Áustria procuram instalar um monarca Habsburgo no trono espanhol; de outro, França e Espanha consolidaram uma aliança que conseguiu colocar Filipe V, da casa Bourbon, à frente do Estado espanhol. Nesse contexto, os estadistas portugueses foram pressionados a compor uma aliança com a Inglaterra; do contrário, Portugal correria o risco de perder suas colônias americanas. Durante o conflito entre as potências em ascensão, a Coroa inglesa adotou o sistema de navegação de paquetes para realizar a comunicação com a América inglesa e também para a conexão entre os portos de Falmouth e Lisboa. Já nesse período podemos ver que a guerra entre impérios europeus se manifestou também nas condições de comunicação entre os aliados e seus respectivos domínios coloniais<sup>54</sup>.

As conjunturas de guerra sempre aumentavam os riscos aos quais os navegantes estavam expostos e, conseqüentemente, ameaçavam descontinuar uma cadeia de comunicação entre a metrópole e suas colônias americanas, bem como entre Estados aliados. Considerando-se os meses que eram necessários para conectar duas extremidades do Atlântico, uma interrupção ocasionada pela captura ou naufrágio de uma embarcação poderia acarretar severos prejuízos militares e dilatar em muitos meses o acesso à informações ultramarinas<sup>55</sup>.

---

<sup>54</sup> O tratado entre os correios-mores de Portugal e Inglaterra, de 20 de fevereiro de 1705, pode ser consultado em: DSRC, v. 3, f. 13-16. Também designados como “paquebotes” ou “pacabotes”, vocábulo de origem inglesa advindo de *packet boat*. Segundo o dicionário de Raphael Bluteau “É palavra inglesa. Em tempo de pazes todos os dias passa de Douvres para Calés a embarcação, que leva cartas de Inglaterra para França, a qual assim dos Franceses, como dos Ingleses é chamada *Paquebot*, & em Latim se pode chamar, *Navis Tabelaria*, que assim lhe chamou Sêneca à embarcação, que nas armadas ia de uma parte a outra, levando cartas. Do princípio da confederação de Portugal com os Aliados, se introduziu na Corte esta palavra, com ocasião das cartas de Inglaterra, que por não passarem por França, & Castela, vem por correio do mar. Chamam-lhe outros Paquete” cf. BLUTEAU, Raphale. “Paquebote”. In: *Vocabulário Portuguez & Latino: aulico, anatomico, architectonico...* v. 6. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1728, p. 243. Disponível em: <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/1/paquebote>>. Acesso em: 4 jan. 2021. Essa observação é feita também por Mayra Guapindaia e Rocío Moreno Cabanillas: GUAPINDAIA, Mayra. Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822). *V EJIHM* (V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna). 2017. Coimbra, p. 5; MORENO CABANILLAS, Rocío. El primer paquebote a las Indias (1764): el Cortés, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino. *Revista de Historia Naval*. 2014, p. 77. Para os paquetes entre a cidade de Lisboa e o porto de Falmouth: SALVINO, Romulo V. Entre pontes e muros..., p. 19. Para os paquetes entre a Inglaterra e suas respectivas colônias americanas: STEELE, Ian Kenneth. *The English Atlantic, 1675-1740: An exploration of Communication and Community*. New York/Oxford: Oxford University Press, 1986. Para os conflitos europeus que desembocaram na consolidação da aliança entre Portugal e Inglaterra no início do século XVIII: NOVAIS, Fernando A. Op. cit., p. 40-43.

<sup>55</sup> Para uma análise da relação entre o aperfeiçoamento de sistemas de comunicação à distância e guerras no século XVIII: HEADRICK, Daniel R. *When Information came of Age: Technologies of Knowledge in the Age of Reason and Revolution, 1700-1850*. Oxford: University Press, 2000, p. 181-216. Vale a ressalva que este autor adota uma perspectiva frequentemente determinista (inovação tecnológica modificaria as relações sociais) e de causalidade simples (a demanda social por novas condições de comunicação levaria à oferta de novas “invenções”).



A primeira tentativa de implementar um sistema de pacotes entre Lisboa e a América ocorreu justamente neste contexto. Em 1710, Manuel Alves Nogueira, negociante português sediado na cidade de Londres, encaminhou uma petição ao Conselho Ultramarino através de seu representante, Manuel Siqueira Crespo. Alves Nogueira propunha a instalação de um sistema regular de pacotes que conectasse Lisboa a alguns dos principais portos luso-americanos. O Conselho, responsável pela administração dos negócios coloniais, reuniu-se com representantes comerciais da metrópole e rejeitou a petição. Os conselheiros reconheciam que a implementação desse sistema de comunicação poderia ser benéfica ao comércio e ao serviço da Majestade, pois viabilizaria uma comunicação mais ágil entre as partes do Atlântico português. Contudo, receavam que a petição de Alves Nogueira atendesse a interesses britânicos<sup>56</sup>.

Quatro anos mais tarde, em 1714, o governador da capitania da Bahia, marquês de Angeja, retomava a possibilidade dessa alternativa ao regime de frotas. Na ocasião, o governador propôs ao Conselho Ultramarino que a cada dois meses um pacote saísse de Salvador em direção ao Reino, proporcionando uma comunicação mais regular que beneficiaria o serviço real. Também, nessa ocasião, o sistema não foi adotado<sup>57</sup>.

Três décadas mais tarde, entre 1745 e 1749, ocorreu mais uma tentativa de implementação do sistema de pacotes para a comunicação entre Portugal e a América. Francisco Peres de Sousa, nomeado assistente do correio-mor na América, solicitou ao Conselho Ultramarino uma autorização para criar conexões bimestrais entre Lisboa e as principais praças da América portuguesa, isto é, o Rio de Janeiro, a Bahia e Pernambuco. Peres de Sousa argumentava que a adoção dos pacotes aperfeiçoaria as relações comerciais entre os vassallos do rei e facilitaria o governo público do Estado. Mais uma vez, o Conselho Ultramarino rejeitou a proposta. Reconhecia os benefícios que poderiam resultar da adoção do

---

<sup>56</sup> SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 231-234. A representação comercial referia-se a Confraria do Espírito Santo da Pedreira, formada no século XV. O Conselho Ultramarino aceitou a proposta desses comerciantes de conduzirem a implementação do sistema de pacotes, o qual deveria submeter-se aos mesmos termos propostos por Alves Nogueira. O projeto, entretanto, nunca foi executado cf. SALVINO, Romulo V. *Entre pontes e muros...*, p. 28-31.

<sup>57</sup> SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 232.

sistema de paquetes, mas as inquietações e suspeitas em relação ao contrabando eram maiores<sup>58</sup>.

Embora essas solicitações feitas ao Conselho Ultramarino tenham sido rejeitadas, em seu conjunto elas apresentam alguns elementos importantes. Por um lado, indicam a existência de uma expectativa, de alguns estadistas portugueses, por uma maior *agilidade e regularidade* nas comunicações transatlânticas. A maior agilidade estava associada ao fato dos paquetes poderem atravessar o Atlântico de duas a três semanas mais rápido do que os comboios, enquanto que a maior regularidade estava ligada ao fato dessas viagens serem organizadas a cada dois meses. As propostas de adoção do sistema de paquetes como alternativa ao regime de frotas apontam para anseios sociais de novas distâncias temporais nas comunicações ultramarinas. De acordo com os argumentos e justificativas apresentados pelos diferentes proponentes ao Conselho Ultramarino, o novo *ritmo* e a nova *velocidade* dessas navegações beneficiaria o governo do Estado e as relações comerciais dos vassallos da monarquia portuguesa.

Por outro lado, as sucessivas rejeições do órgão metropolitano também apresentavam importantes fatores a serem considerados. Recusar as solicitações de adoção do sistema de paquetes em 1710, 1714 e 1749 significava que, ao lado da expectativa de uma aceleração das comunicações transatlânticas e uma maior regularidade das viagens ultramarinas, havia também a expectativa de preservação do regime de frotas a cadenciar o trânsito epistolar em nome dos interesses da Coroa em evitar o contrabando e que interesses britânicos se beneficiassem do sistema. As justificativas mais destacadas apresentadas pelo Conselho Ultramarino foram relativas aos custos que os paquetes exigiriam e o possível aumento do contrabando de mercadorias coloniais. Ou seja, na conjuntura de ascensão da mineração e a correspondente reconfiguração da administração territorial na América, mais importava para o

---

<sup>58</sup> SALVINO, Romulo V. Entre pontes e muros..., p. 19; SALVINO, Romulo V. Guerras de papel..., p. 373-374. Para a análise da proposta de Peres de Sousa e os debates no interior do Conselho Ultramarino: SALVINO, Romulo V. Entre pontes e muros..., p. 32-39. O autor deduz, pela proposta de Peres de Sousa, que para a manutenção de travessias bimestrais entre Lisboa, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco seriam necessários, no mínimo, seis paquetes, cada qual com destino a uma dessas capitânicas, e revezando-se na direção de suas navegações. Analisando o debate que se alongou entre 1745 e 1749, Salvino também indica que o Conselho Ultramarino tinha objeções ao proponente e alimentava o temor de estrangeiros se apossarem de riquezas e informações relativas a América portuguesa, afinal, a exclusividade da extração de metais preciosos era de suma importância para a monarquia portuguesa.

Conselho Ultramarino poupar os cofres do Erário e evitar o desvio de produtos americanos do que acelerar e regularizar as viagens atlânticas voltadas ao trânsito de cartas<sup>59</sup>.

## 1.2. Formas de conectar a América: os correios que não costuraram redes

A alternativa entre o sistema de pacotes e o regime de frotas no século XVIII, analisados brevemente acima, se refere à dimensão marítima da circulação epistolar no contexto de concorrência colonial entre potências europeias. Porém, muitos destinatários e remetentes de correspondências não se encontravam instalados nos portos de Lisboa ou de Recife, nas baías de Guanabara ou na de Todos os Santos. Comerciantes, estadistas, membros de corporações ou instituições que escreviam para se comunicar com interlocutores distantes, por vezes necessitavam que suas cartas, por caminhos terrestres ou veredas fluviais, penetrassem os interiores dos territórios portugueses da América.

Entre o final da atividade dos representantes do Correio-mor das Cartas de Mar na América, em 1730, e as reformas postais conduzidas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no final do século XVIII, as palavras escritas e impressas continuaram a circular e a conectar correspondentes da monarquia portuguesa na América. O correr desses textos se realizava por meio de diversas estratégias, com raios de alcance variados. Viajantes ocasionais, mercadores em tráfego, boiadeiros ou tropeiros em trânsito, mensageiros particulares, almocreves em circulação, agregados familiares realizando visitas em situações festivas ou escravizados a

---

<sup>59</sup> A título de exemplo do ritmo da formação de comboios transatlânticos: em 17 de dezembro de 1799, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, secretário e ministro de Estado da Marinha e Ultramar, determinava que as embarcações da esquadra do almirante Antônio Januário do Vale fossem organizadas para escoltar os comboios separadamente, como solicitado pela praça de Pernambuco. Assim, os dois comboios regulares esperados anualmente dos portos do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco, poderiam contar cada um com sua escolta. Para a escolta do comboio de Pernambuco seriam necessários uma fragata de força e um bergantim. Para o da Bahia, uma nau, um bergantim e uma fragata de força. Para o do Rio de Janeiro, por ser o comboio mais importante, pois conduzia o dinheiro da praça e os cabedais da majestade, uma nau, uma fragata e um bergantim. O almirante Januário do Vale ainda acrescentava que para a navegação em Pernambuco, a primeira estação adequada do ano é durante o mês de janeiro e a segunda antes de 15 de maio. Na Bahia, conforme o relato de seu governador, o período adequado é entre abril e o início de maio, depois entre julho até o início de agosto (Januário do Vale discorda, indicando que o limite deveria ser início de julho). Para o Rio de Janeiro, de acordo com os negociantes consultados, a primeira estação deveria partir entre fevereiro e 1 de março, enquanto a segunda no último dia de maio cf. OFÍCIO do comandante e chefe da guarnição da esquadra [do Rio de Janeiro], almirante Antônio Januário do Vale, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de dezembro de 1799. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 178, doc. 13058. Para uma análise das embarcações empregadas posteriormente no giro dos correios marítimos: GUAPINDAIA, Mayra C. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Programa Interuniversitário, Lisboa, 2019, p. 237-302; Idem. Entre correios marítimos...

serviço de seus proprietários, todos compuseram o amplo espectro de formas utilizadas na movimentação de cartas desse período. Cada uma delas, contudo, poderia ser aproveitada por pessoas de diferentes estratos sociais com graus de acesso desiguais: enquanto um governador do Rio de Janeiro podia, a qualquer momento, empregar um mensageiro particular para conduzir um ofício às vilas de Minas Gerais, um comerciante instalado na capital de Mato Grosso dependia muito mais do fluxo dos tropeiros com destino a Vila Boa de Goiás para despachar suas cartas de negócio. As hierarquias sociais constitutivas da sociedade portuguesa nos trópicos condicionavam, de muitas maneiras, as próprias possibilidades e limitações da comunicação à distância, e no entrecruzamento e sobreposição dessas linhas de comunicação constituía-se o tecido da comunicação do império português<sup>60</sup>.

Para alguns administradores luso-americanos, essas formas de circulação epistolar foram consideradas ineficientes. Aliado à crescente importância das colônias americanas na concorrência de impérios europeus, a América portuguesa testemunhou profundas transformações internas no século XVIII. A descoberta de metais preciosos na passagem do Seiscentos para o Setecentos iniciou um longo processo de remodelagem territorial e demográfica nos domínios portugueses da América.

A criação da capitania de São Paulo e Minas do Ouro, que existiu entre 1709 e 1720, passou a abranger os territórios Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro do Sul. Desde os primeiros anos do século XVIII, a região de Minas Gerais assistiu a uma multiplicação de vilas e comarcas. Portugueses do Reino, das ilhas atlânticas e do litoral americano, bem como escravizados da África ocidental e oriental, foram deslocados para as regiões de mineração configurando novos centros populacionais no interior. Até o final do século, a população sob administração portuguesa na América havia sido multiplicada ao menos em dez vezes. Com esse impulso econômico, a estrutura administrativa da Fazenda também foi desenvolvida com a criação de novos cargos e registros de fronteiras voltados a agilizar e fiscalizar a atividade mineradora. Esse processo provocou novas conexões das capitanias interiores com o Rio de Janeiro, sobretudo com a inauguração

---

<sup>60</sup> É um consenso historiográfico o fato de faltarem pesquisas sobre as formas de circulação epistolar na América portuguesa. A título de hipótese, é possível indicar que os condicionamentos de comunicação dessas hierarquias sociais não devem ter sido estáveis. Afinal, um comerciante abastado de Mato Grosso poderia, possivelmente, empregar um mensageiro próprio do mesmo modo como o vice-rei no Rio de Janeiro. Em outra direção e contexto, os haussás envolvidos na rebelião escrava da Bahia em 1814 utilizaram a circulação da escrita árabe como uma forma de organização de sedição política e social cf. REIS, João José. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. *Topoi*, v. 15, n. 28, Rio de Janeiro, jan./jun. 2014, p. 107. Sobre o uso corrente de mensageiros particulares por parte dos governadores: SALVINO, Romulo V. Guerras de papel..., p. 378.

do *Caminho Novo* que conectaria, nos primeiros anos do Setecentos, Minas Gerais à futura sede do Vice-Reino<sup>61</sup>.

Nesse contexto de profundas transformações na economia, na população e no desenho administrativo e territorial da América portuguesa, os governadores insatisfeitos com as formas de circulação epistolar no continente criaram carreiras postais capazes de conectar algumas vilas e capitais americanas. Em sua diversidade de durações e articulações, essas iniciativas apontam para certas demandas conjunturais pela melhoria das formas de comunicação escrita por parte de representantes da Coroa portuguesa na América, bem como alguns aspectos de uma certa *geografia imaginada* para os serviços de correio de então<sup>62</sup>.

Em 1737, o provedor da Fazenda do Rio de Janeiro enviou um ofício ao rei D. João V notificando-lhe que tinha recebido uma ordem do governador para efetuar o pagamento de 240 réis diários para Manuel de Melo Góis e Miguel Pereira pelo serviço de correio entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Conforme o parecer do Conselho Ultramarino, o serviço parece ter persistido até, pelo menos, 1739. Os mensageiros partiam de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, encontravam-se em algum ponto da Serra do Mar, onde realizavam a troca dos sacos de correspondência. Conforme indicado por Salvino, há indícios de que esse procedimento ocorria desde a década de 1710<sup>63</sup>. A descrição dessa dinâmica leva a crer, indiretamente, que além da Fazenda do Rio de Janeiro, também a Fazenda de Minas Gerais deveria manter funcionários que conduziam as cartas de Vila Rica – e talvez outras vilas – até a Serra do Mar.

Outra estratégia utilizada pelos administradores do Estado para manter uma comunicação regular entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais foi criada em 1771. Desde o final

---

<sup>61</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*, n. 18 (36), 1998, p. 11-12; FRAGOSO, João & MONTEIRO, Nuno G. (orgs.). *Um Reino e suas repúblicas no Atlântico. Comunicações política entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017, p. 18; SALGADO, Graça (coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 89-91.

<sup>62</sup> Para Caio Prado Jr., as rotas de transporte de gado foram fundamentais para as comunicações terrestres entre os povoados esparsos das colônias; contudo, o autor considera que o relevo acidentado e de difícil penetração, a linha costeira parcamente endentada e os rios com traçado de árdua navegação teriam imposto às relações da colônia um “ritmo lento e retardado” cf. PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 251 *et seq.* Esta pesquisa procura demonstrar que os ritmos de deslocamento obedecem à velocidades constituídas historicamente e, portanto, seu grau de “lentidão” deve ser conceituado a partir da experiência dos contemporâneos. Para as estratégias de comunicação sem a utilização dos correios: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 376-383. Nessas páginas, Salvino apresenta, além dos exemplos ligados ao Rio de Janeiro, indicados no corpo do texto a seguir, tentativas de implementação de sistemas de correspondência relativas ao Maranhão, Piauí, Rio Grande do Norte, Bahia, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul ao longo do século XVIII.

<sup>63</sup> SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 352 e 377.

da década de 1730, a Coroa havia suspenso a livre extração de diamantes. Sua exploração passou a ser regulada por contratos particulares fiscalizados pela Intendência dos Diamantes. Em 1771, em algumas cláusulas de um contrato firmado para a extração de diamantes na região mineira, os arrematantes se comprometeram a manter três correios mensais entre o arraial do Tejuco, Vila Rica e o Rio de Janeiro. Não se sabe ao certo a data de vigência desse contrato<sup>64</sup>. Mais de uma década depois, Luís da Cunha Meneses, governador de Minas Gerais escreveu ao vice-rei, Luís de Vasconcelos, sobre seu projeto de implementar uma carreira postal mensal que conectaria Vila Rica ao Vice-Reino, bem como às cabeças de comarca do caminho. Um projeto que não foi realizado<sup>65</sup>.

Para além dessas carreiras postais, criadas ou imaginadas, a articular espaços de Minas Gerais com espaços do Rio de Janeiro, outros atores de outras capitanias também projetaram e concretizaram linhas de comunicação de correios. Já com a decadência da extração mineradora, e como parte das reformas conduzidas desde 1765 pelo governador de São Paulo, morgado de Mateus, a melhoria da comunicação dessa capitania com o novo centro administrativo da América se tornava uma demanda crescente. Em 1772, o governador expediu uma ordem determinando o estabelecimento de paradas nos caminhos entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Seu objetivo era agilizar o intercâmbio das mensagens relativas à administração do Estado, algo que parecia fundamental para o ritmo das reformas que estava empenhado em implementar na capitania. No ano seguinte, morgado de Mateus

---

<sup>64</sup> SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do districto diamantino da comarca do Serro Frio (provincia de Minas Gerais)*. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1868, p. 173. Salvino localizou ainda indícios da utilização de militares para a circulação de papéis administrativos em 1745: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 378.

<sup>65</sup> SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 381. O vice-rei, Luís de Vasconcelos, estava sediado no Rio de Janeiro, posto que em 1763 ocorreu a mudança de sede do Vice-Reino no Brasil. Importa assinalar que o governador de Minas Gerais estimava que era possível atravessar 80 léguas em 12 dias realizando-se duas ou três mudas de montaria. Além disso, o ofício de Luís da Cunha Meneses dá respaldo ao término das carreiras postais que deveriam ser mantidas pelos arrematantes do contrato de extração de diamantes em 1771.

criou uma linha postal mensal, aberta ao público, e que integrava não apenas as duas capitais, mas também as vilas que se encontravam no caminho do correio<sup>66</sup>.

Desde o início do século XVIII, a cidade do Rio de Janeiro vinha se transformando em um polo de convergência da administração e do comércio dos territórios da América portuguesa. Antes de sua ascensão à condição de sede do Vice-Reino, em 1763, as rotas dos metais e pedras preciosas foram constituindo essa nova centralidade. As linhas de correio de Minas Gerais e de São Paulo, em conjunturas diferentes, renovaram essa tendência agora associada à aceleração e regularidade das comunicações. Cada qual mobilizando diferentes estratégias, seja no engajamento direto da Fazenda ou na instrumentalização de contratos para extração de diamantes, esses agentes do Estado português na América criavam linhas de comunicação postal entre algumas capitais, vilas e cabeças de comarca do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.

Em sua variedade de formas, durações e conexões, essas iniciativas, realizadas ou imaginadas, indicam, assim como os projetos de implementações de pacotes, demandas conjunturais relativas à melhoria das comunicações escritas na América portuguesa no século XVIII. Emanadas de membros da administração do Estado de diferentes capitanias, os correios surgiram no horizonte dessas decisões políticas ligadas ora ao escoamento de metais e pedras preciosas, ora à implementação de reformas ilustradas.

A criação dessas linhas de correio, no entanto, aponta para uma certa *geografia* das conexões postais concebida por esses agentes políticos. Em nenhuma dessas iniciativas advogava-se a configuração de uma *rede de correios* que abrangesse todos os territórios da América portuguesa ou, então, que contemplasse todos os territórios do império. Tratava-se de uma lógica de *conexões bilaterais*, isto é, da articulação entre duas vilas capitais e, por vezes,

---

<sup>66</sup> ORDEM para o estabelecimento do correio entre S. Paulo e o Rio de Janeiro, de 11 de outubro de 1772. In: DIHCSP, v. 33, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1901, p. 75-76; BANDO pelo qual é permitido aos moradores desta cidade o poderem remeter suas cartas pelas paradas que vão ao Rio de Janeiro. In: DIHCSP, v. 33, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1901, p. 104. Romulo Salvino também analisa essa ordem e bando: SALVINO, Romulo V., *Guerras de papel...*, p. 379. Para os correios no governo do morgado de Mateus: BELLOTTO, Heloisa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Alameda, 2007, p. 205-206; BOSCOV, Sarah. T. Op. cit., p. 180-196. De acordo com Sarah Boscov, a preocupação com as condições de comunicabilidade e circulação – a partir da troca epistolar e manutenção de estradas – constituiu uma preocupação do Morgado de Mateus na capitania de São Paulo desde 1765. A autora analisa as melhorias na estrada de conexão da cidade de São Paulo a Santos e assinala a consciência do Morgado de Mateus sobre a descontinuidade característica do tempo das comunicações. Além disso, destaca o encurtamento de 3 dias de viagem de São Paulo para a cidade do Rio de Janeiro, promovida pela abertura de nova estrada por Lobo de Saldanha, sucessor do Morgado de Mateus no governo da capitania de São Paulo, que modificava o tempo de viagem entre esses espaços e como a agilidade dos correios balizava a sintonia da capitania com o “mundo” – ao menos, uma parcela dele.

das cabeças de comarca e vilas que se encontravam no caminho entre duas capitanias fronteiriças. Projetavam-se correios que, embora conectassem espaços, não costuravam redes abrangentes.

O esforço de reforma das comunicações escritas através da criação de linhas de correio, entre 1730 e 1797, se pautou, a partir desses exemplos, por uma concepção fragmentária dos territórios americanos. Atualizava-se, no plano da geografia postal, a concepção compartilhada, por vários portugueses, de territórios estruturalmente *descontínuos*, tão característica de impérios coloniais; afinal, antes do advento dos Estados nacionais modernos, os territórios de uma monarquia eram patrimônio do soberano, não uma área contínua que expressava, no plano simbólico, os contornos de uma nação. A *imaginação espacial* subjacente aos correios desse período era compatível com a territorialidade de unidades geográficas descontínuas do Antigo Regime. Era na metrópole que uma ideia de “totalidade” dos espaços fragmentados da monarquia portuguesa se apresentava como uma realidade de modo mais frequente, mesmo que, nesse contexto, as iniciativas postais partissem de administradores sediados nas colônias americanas<sup>67</sup>.

O sistema de paquetes, proposto em diversas conjunturas do século XVIII, apontava para uma aceleração e uma maior regularidade do trânsito ultramarino das cartas da monarquia portuguesa. As linhas de correio entre Minas Gerais, São Paulo e o Rio de Janeiro, entre 1730 e 1797, por sua vez, estavam associadas, em conjunturas distintas, a uma eficiência das comunicações do Estado e do comércio que encurtavam as distâncias entre alguns territórios da América portuguesa. No Atlântico e na América, os espaços-tempo pareciam se

---

<sup>67</sup> PIMENTA, João Paulo G. *Estado e nação no fim dos impérios ibéricos no Prata (1808-1828)*. São Paulo: Hucitec, 2006, p. 18-19 e 49-61; RODRIGUES, Miguel Jasmins. “Descontinuidade e comunicação: o reino e a construção do império”. In: SANTOS, Maria Emília Madeira; LOBATO, Manuel (Coord.). *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. Para a constituição de uma ideia de “totalidade” dos territórios imperiais na metrópole: RAMINELLI, Ronald. *Viagens ultramarinas: monarcas, vassalos e governo a distância*. São Paulo: Alameda, 2008. Há uma controvérsia sobre a data de inauguração dos serviços postais no Brasil. Em linhas gerais, na efeméride de 1963, muito se falou sobre o tricentenário dos correios do Brasil e seu marco inicial em 25 de janeiro de 1663. Equívoco reproduzido em diversas obras e inclusive oficializada como Dia do Carteiro. Como demonstrou Romulo V. Salvino, o primeiro assistente do Correio-mor na América a tomar posse do cargo foi João Cavaleiro Cardoso, no Rio de Janeiro, em 30 de julho de 1663. Essa dissertação apenas acrescenta que a noção de tricentenário dos correios *do Brasil* pode induzir a um anacronismo, posto que por “Brasil” não se pode entender, até o início do século XIX, um Estado nacional. Para os séculos XVII e XVIII, é mais adequado falar em correios *coloniais na América portuguesa*, haja vista que os territórios compreendidos são domínios do império luso e suas linhas postais não construíram uma rede unificada. Para efeméride: BARATA, Mário. Aspectos históricos dos Correios do Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, v. 259, p. 134-154, abr.-jun./1963. Para controvérsia na datação do início dos serviços postais: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 186-187.



tornar, em momentos específicos, objeto de expectativas de aceleração e regularidade das comunicações.

### **1.3. As críticas: o comércio, o tributo, o governo do Estado e os espaços-tempo**

As compressões espaço-temporais que se apresentavam no horizonte de alguns estadistas metropolitanos e luso-americanos, se manifestando seja como aceleração da circulação de embarcações ou como regularidade de mensageiros por terra, estavam sendo paulatinamente associadas a algumas esferas específicas do Estado português ao longo do século XVIII. Diferentes agentes da monarquia emergiram como promotores dessas acelerações do movimento das cartas, desses encurtamentos das distâncias temporais. Em diferentes conjunturas do Setecentos, foi sendo delineada uma concepção segundo a qual o envolvimento direto da Coroa nos serviços de correio poderia gerar certos benefícios.

A partir das críticas elaboradas por alguns estadistas em relação aos serviços postais vigentes, é possível diagnosticar uma concepção dos correios na qual *aceleração* e *regularidade* das comunicações passam a ser associadas a melhorias *comerciais*, *fiscais* e *políticas*. Nesses escritos de figuras do Iluminismo português, certas esferas da monarquia eram avaliadas mediante seu potencial desenvolvimento por meio da ação da Coroa.

Diplomata e agente político de destaque no império português, D. Luís da Cunha<sup>68</sup> teceu diversas considerações a respeito das formas de se governar e reformar partes da monarquia portuguesa. Dentre as regenerações por ele ambicionadas no contexto do reformismo ilustrado, estavam os serviços postais que apareceram em dois textos de sua autoria. O primeiro deles, as *Instruções políticas* de 1736, estava destinado inicialmente a Marco Antônio de Azevedo Coutinho, o qual estava prestes a assumir a secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros. Acabaram, contudo, sendo enviadas ao seu sobrinho, D. Luís da

---

<sup>68</sup> D. Luís da Cunha formou seu pensamento majoritariamente no estrangeiro, apesar de estar comprometido com o setor aristocrático de Portugal. Era membro de família nobre, iniciou sua carreira como magistrado, depois assumiu diversos cargos como desembargador antes de seguir carreira diplomática em Londres (1715-1719), Paris (1720-1728) e Haia (1728-1736), atuando como representante do império português justamente nas novas potências europeias que disputavam hegemonia. A experiência no estrangeiro permitiu que D. Luís comparasse vários aspectos da realidade portuguesa, como os correios, com diversos contextos ilustrados da Europa. Ver: SILVA, Ana Rosa Clochet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006, p. 37.

Cunha Manuel, que ocuparia nos anos vindouros a secretaria de Estado da Guerra e dos Negócios Estrangeiros. Neste texto, o experiente estadista orientava a nova geração de administradores do império acerca de seu papel diante da possibilidade de perda da independência de Portugal se não houvesse uma reforma de suas relações internacionais, nas quais as colônias desempenhavam um papel central. O temor em relação a esse futuro alimentava a importância de promover reformas capazes de gerar riquezas e superar as desvantagens estratégicas da monarquia portuguesa no quadro do sistema interestatal de então. É nesse ambiente de preocupações que os correios aparecem em suas reflexões<sup>69</sup>.

Seguindo os exemplos das Coroas francesa e britânica, D. Luís da Cunha propunha que a monarquia portuguesa retomasse para a sua alçada o ofício de Correio-mor, o qual havia sido cedido a vassallos do rei no século XVI. Aos olhos do diplomata, França e Grã-Bretanha apresentavam vultuosas arrecadações fiscais pela oferta de serviços postais<sup>70</sup>. Mais de uma década depois, D. Luís da Cunha escreveria um outro texto, com outra conotação em relação aos correios. Em seu *Testamento político*, de 1749, seu principal leitor seria o futuro rei, D. José I. Preocupado em promover um modelo de “bom governante” ao futuro monarca, o diplomata defendia que uma das responsabilidades reais consistia na permanente vigilância da vitalidade do comércio de seu Reino e que esta, por sua vez, estava amplamente assentada sobre as condições de comunicação e trânsito entre os territórios da monarquia. É aqui que, novamente, os correios aparecem em suas preocupações. Para exemplificar essa importante correlação entre vigor comercial e condições de comunicação, o diplomata evocou seus conhecimentos sobre Amsterdã, Haia, Delft, Roterdã e Leide. Em todos eles, associava a circulação comercial à frequência dos serviços postais, isto é, o fluxo de mercadorias ao fluxo epistolar como duas dimensões reciprocamente condicionantes.

De modo mais comedido do que em suas *Instruções políticas*, D. Luís da Cunha aconselhava ao futuro soberano que primeiro propusesse aperfeiçoamentos nos serviços postais ao detentor do ofício de Correio-mor. Caso este não corrigisse os problemas

---

<sup>69</sup> Para uma análise da semântica do tempo a estruturar os discursos reformistas ilustrados, especificamente elaborados por estadistas ibéricos e ibero-americanos ao longo do século XVIII: PAULINO, Mariana Ferraz. *A semântica do tempo no discurso de reformistas ilustrados sobre as Américas ibéricas (c.1750-c.1807)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – FFLCH, USP, São Paulo, 2020.

<sup>70</sup> CUNHA, D. Luís da. *Instruções políticas*. Introdução, estudo e edição crítica por Abílio Diniz Silva. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001, p. 351. Romulo Salvino analisa esses escritos de modo mais aprofundado: SALVINO, Romulo V. D. Luís da Cunha e os correios portugueses: uma leitura de passagens das Instruções políticas e do Testamento político. *Em tempo de Histórias*, Brasília, n. 29, ago.-dez., 2016, p. 64-69. O autor acrescenta que o domínio postal dos Taxis também estava presente nos exemplos de Cunha quando este refere-se ao príncipe La Tour.

apontados, com significativas consequências econômicas, que D. José tomasse então para a alçada da Coroa os correios. Afinal, constatava o diplomata, era inadmissível que o *tempo de resposta* entre as cidades de Lisboa e do Porto demorasse *quinze dias*.

A exemplo das monarquias francesa e britânica, não administrar diretamente os serviços postais privava a Coroa portuguesa de uma importante arrecadação fiscal. As próprias cartas ultramarinas poderiam incrementar esse ramo, argumentava o diplomata. Amsterdã, Haia, Delft, Roterdã e Leide eram referências que atestavam que a *lentidão* do intercâmbio de mensagens poderia acarretar severos problemas ao fluxo comercial. Regenerar economicamente o Reino e preservar a felicidade de seus vassallos por meio de oportunidades comerciais eram atribuições do monarca, o *tributo* e o *comércio* apareciam como duas esferas da sociedade portuguesa sobre as quais a Coroa poderia agir por meio de uma *reforma postal*. E, na parcela comercial dessa perspectiva reformista sobre os correios, a *aceleração* das comunicações era fundamental<sup>71</sup>.

Não era apenas a preocupação de um secretário experiente que assinalava a importância de reformas postais na monarquia portuguesa. Na década de 1740, alguns papéis anônimos divulgaram, no Reino, severas críticas aos serviços prestados pelo Correio-mor. Os escritos apontavam abusos nos direitos do Correio-mor e os prejuízos que decorriam de sua má administração. Um deles intitulava-se “Sobre os prejuízos e danos que se seguem da tarda correspondência que em Portugal se experimenta causada da morosidade dos correios”<sup>72</sup>. O autor enumerava diversos interesses dos vassallos portugueses que eram constantemente lesados em função da *morosidade das comunicações*. Como contraexemplo, aponta que os correios de outros países europeus eram pelo menos *quatro vezes mais rápidos* e que, além disso, geravam renda às suas respectivas Coroas.

Para além do prejuízo desses interesses, os papéis anônimos alegavam que também os poderes locais das Câmaras municipais eram lesados pelo serviço oferecido pelo Correio-mor. As Câmaras frequentemente empregavam mensageiros próprios para manter o expediente de

---

<sup>71</sup> CUNHA, D. Luís da. “Testamento político”. In: *Conselhos aos governantes*. Brasília: Edições do Senado Federal, 2010, p. 614 e p. 628. Para uma análise mais aprofundada: SALVINO, Romulo V. D. Luís da Cunha..., p. 69-75. É importante assinalar que, de acordo com Salvino, os manuscritos de D. Luís da Cunha tiveram circulação restrita ao longo do século XVIII, entretanto, o autor ressalta que o círculo de divulgação de suas ideias abrangia pessoas de governo e formadores de opinião. Desse modo, não obstante a divulgação limitada, sua reverberação no ambiente intelectual e político de membros do Estado é plausível. Para o enquadramento do *Testamento político* de Cunha no escopo de críticas ao correio-mor em Portugal no século XVIII: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 50-51.

<sup>72</sup> SOBRAL NETO, Margarida. “Os correios na Idade Moderna”. In: Idem (org.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005, p. 15-74.

sua comunicação administrativa, pois a *morosidade dos correios regulares* não era compatível com a *agilidade* exigida por esses órgãos políticos. O autor anônimo alegava que parte do orçamento municipal que deveria ser investido na construção ou reparação de estradas, caminhos, pontes e fontes era despendido na contratação desses mensageiros. Portanto, a ineficiência do Correio-mor e a solução provisória desenvolvida pelas Câmaras municipais eram responsáveis, em parte, pela deficiente estrutura viária e de abastecimento em Portugal. A proposta desse autor era que Câmaras municipais requisitassem lugares de correio assistentes, revertendo 10% do porte das cartas ao Correio-mor, com isso, poderiam *abreviar a velocidade das comunicações*, o que melhoraria a administração pública.

O grupo mais prejudicado pela morosidade das comunicações postais, segundo os escritos anônimos, foi o de comerciantes. Por definição, sua atividade dependia de informação rápida. Um exemplo serviu para ilustrar os problemas que esses vassallos enfrentavam: uma frota chegava do Brasil e permaneceria no porto de Lisboa durante três meses para que os mercadores comprassem produtos americanos e vendessem suas mercadorias europeias. Estimava-se que os mercadores do interior do Reino gastavam entre sete a oito semanas para obter informações sobre as mercadorias disponíveis no litoral. O tempo de circulação da informação através dos correios ordinários inviabilizava a realização das compras e vendas. Em contraposição, os correios extraordinários, isto é, aqueles enviados fora de roteiros planejados, cruzavam essa distância em apenas duas semanas. Seus custos, porém, eram muito mais elevados se comparados aos correios ordinários. De acordo com Margarida Sobral Neto, a “morosidade da circulação da informação” poderia constituir uma das causas para a deficiência da articulação entre espaços econômicos do Reino e das colônias. Tal como concebido por portugueses da época, o problema com a lentidão dos correios era tamanho que um dos argumentos desses escritos anônimos incentivava a arrematação do ofício de Correio-mor a quem fizesse o giro postal “mais breve”<sup>73</sup>.

Nesses escritos, tanto a capacidade fiscal dos correios, quanto o papel que órgãos do Estado poderiam desempenhar para sua reforma parcial foram abordados. Porém, os problemas decorrentes da morosidade dos serviços fornecidos pelo Correio-mor eram o elemento em destaque a lastrear as críticas divulgadas anonimamente. O que era concebido

---

<sup>73</sup> SOBRAL NETO, Margarida. Op. cit., p. 37-40. A análise dos escritos anônimos está baseada sobretudo neste texto. Infelizmente, o não acesso direto às fontes não permitiu precisar em quais locais do “interior” de Portugal a comunicação com Lisboa, através dos correios ordinários, demorava entre sete e oito semanas.

como "lentidão" dos giros postais de então, seja em sua velocidade, seja em sua regularidade, era percebido por esses vassallos como problemas ao “bem público”, carentes de ação da Coroa<sup>74</sup>.

Do outro lado do Atlântico português, o recém empossado governador de São Paulo, morgado de Mateus, escrevia em 1766 ao conde de Oeiras sobre os correios. Engajado na elaboração das diversas reformas que conduziria na capitania nos anos subsequentes, o governador versava sobre a ordem que proibiu a atuação do Correio-mor na América, em 1730, apresentando uma nova leitura a seu respeito. Segundo seu entendimento, essa proibição se dirigiu especificamente aos assistentes do Correio-mor na América e, portanto, não deveria impedir o estabelecimento de correios geridos por outro órgão. Essa interpretação legitimava a criação de linhas postais por parte do governo da capitania, algo que concebia como útil ao “bem público” da monarquia portuguesa.

Morgado de Mateus acrescentava que o estabelecimento de comunicações postais facilitaria as relações comerciais, o contato entre vassallos do rei e, além disso, poderia gerar frutos para a Real Fazenda<sup>75</sup>. Como analisado acima, anos depois, quando o governador de São Paulo efetivamente implementou correios para o Rio de Janeiro em 1773, ele destacaria também a capacidade dos serviços postais acelerarem a comunicação relativa ao governo do Estado. Assim como D. Luís da Cunha, morgado de Mateus renovava, em outra conjuntura, o papel fiscal, comercial e político que os correios poderiam desempenhar, bem como o benefício que o governo do Estado poderia ter na administração desses serviços.

---

<sup>74</sup> SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 369; GUAPINDAIA, Mayra. *O controle do fluxo...*, p. 51-52. Mayra Guapindaia interpreta o acúmulo de críticas ao serviço do Correio-mor, ao longo do século XVIII, como o sintoma de uma mudança de paradigma de governo para além do deslocamento do paradigma fiscal. Resumidamente, a autora aponta que no início do Setecentos se reprovava o Correio-mor por constituir uma forma inadequada de “patromonialização ineficiente”, posto que não gerava receita para a Coroa e, como solução, seus críticos apresentavam a arrematação do ofício para o recebimento de dividendos organizados por contratos e rotação de administradores. Já no final do século, D. Rodrigo de Sousa Coutinho defendia o recolhimento do porte das cartas diretamente pelo Erário régio, tendo como base o *Postal Act* da Grã-Bretanha, de 1711. A autora ressalta que entre as reformas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e as reformas pombalinas há um traço de continuidade no tocante ao “Estado de Polícia”, o qual é definido pela expansão das esferas de atuação da Coroa na vida social de seus vassallos cf. GUAPINDAIA, Mayra. *O controle do fluxo...*, p. 8, 56 e 101; Idem. *Entre correios marítimos...*, p. 14.

<sup>75</sup> OFÍCIOS do capitão general D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão. In: DIHCSP, v. 73, Arquivo Público do Estado de S. Paulo, 1953, p. 95-96. Para duas análises desse ofício: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 378-379; BARATA, Mário. Aspectos históricos dos Correios do Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, v. 259, abr.-jun./ 1963, p. 143-144. Em 1775, o capitão general da capitania de São Paulo, Martim Lopes Lobo de Saldanha, descrevia a circulação epistolar de São Paulo para Rio Grande de São Pedro do Sul e para o Rio de Janeiro, na qual indicava que a mudança de caminho por um trajeto 22 léguas mais longo poderia encurtar o tempo de deslocamento das cartas e, assim, comprimir as suas distâncias e acelerar a troca de correspondências “Para o mesmo Vice rei, sobre o estabelecimento de correios para o Rio Grande do Sul”. In: DIHCSP, v. 42, p. 69-71.

Com o declínio da mineração a partir da década de 1760, e a criação do Erário Régio em 1761, modificaram-se os métodos de arrecadação no Reino e nas colônias. Nos anos seguintes, as Provedorias das capitanias foram sendo transformadas em Juntas de Fazenda subordinadas ao Erário responsáveis por administrar e arrecadar todas as rendas régias, além de formalizar as folhas de pagamento de funcionários civis, eclesiásticos e militares. O novo arranjo administrativo buscou tornar a arrecadação mais eficaz, justamente na conjuntura em que as rendas decorrentes da mineração começavam a declinar<sup>76</sup>.

Em meio às tentativas de compensar a regressão comercial decorrente do declínio da mineração, o governador de Minas Gerais, Luís da Cunha Meneses, escreveu em 1784 ao vice-rei sobre os correios que poderiam ser implementados na região. Segundo o governador, a ausência de um correio regular na região das minas provocava significativos prejuízos ao comércio. Sua implementação, além de incentivar as relações comerciais entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, poderia constituir uma fonte de arrecadação fiscal para a Real Fazenda a exemplo dos “países mais civilizados”. Essa proposta se fazia ainda mais urgente diante do declínio da arrecadação do ouro. Do mesmo modo que o governador de São Paulo, Luís da Cunha Meneses enxergava na criação de linhas de correio uma reforma capaz de dinamizar os negócios e abrir um novo ramo de tributação que beneficiaria a Coroa portuguesa. O governador propôs a criação de Casas de Correio na capital e nas cabeças de comarca da capitania para que a correspondência interna e com o Rio de Janeiro se tornasse regular, saindo no início de todos os meses. Esperava, inclusive, que em 12 dias as cartas de Vila Rica poderiam chegar a cidade do Rio de Janeiro<sup>77</sup>.

Enquanto esses governadores luso-americanos concordavam em relação aos benefícios que poderiam ser proporcionados por reformas postais, um outro diplomata reforçava a influência que os correios da Grã-Bretanha poderiam exercer sobre os projetos da Coroa portuguesa. Em 1791 foi publicada a *Memória sobre as Estradas, Barreiras, Pontes, Canais, Diligências, Cochets de Posta, Estalagens de Correios, etc. em Inglaterra*, que faz parte da coleção de Luís Pinto de Sousa, visconde de Balsemão. Após encerrar seu serviço diplomático

---

<sup>76</sup> FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 124-132; SALGADO, Graça. Op. cit., p. 94-95; SLEMIAN, Andréa. *Sob o império das leis: constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2009, p. 51-52.

<sup>77</sup> CORREIOS da Capitania de Minas. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 6, fasc. 1, 1901, p. 117-118. Para uma análise desse documento: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 381. Para uma distinção semântica e historicamente constituída entre “tributo” e “imposto” na América portuguesa: AIDAR, Bruno. “Imposto”. In: SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno; LOPES, José Reinaldo de L. *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil, séculos XVIII-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2020, p. 460-461.

na Inglaterra, o visconde de Balsemão, que assumiu a secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, escreveu essa síntese a respeito dos sistemas de transporte e comunicação que observara no império britânico.

Em suas análises sobre o que poderia servir de exemplo às reformas ilustradas do Reino português, Pinto de Sousa destacou uma das formas de financiamento dessas obras públicas: a subordinação do sistema postal britânico ao Tesouro Nacional daquele Estado, em 1711, registrava rendimentos crescentes que viabilizaram reinvestimentos na construção ou melhoria de estradas, barreiras, pontes e canais. Na avaliação do secretário de Estado, as reformas viárias realizadas nos territórios britânicos foram, em parte, financiadas pela arrecadação fiscal proporcionada pelos correios subordinados ao Tesouro Nacional. A seu ver, a Coroa portuguesa poderia aprender com essa lição<sup>78</sup>.

Ao se analisar esse conjunto de críticas e projetos relativos aos serviços postais da monarquia portuguesa ao longo do século XVIII, percebe-se a sedimentação de algumas expectativas que se repetem em conjunturas diferentes. Nas décadas de 1730 e 1740, D. Luís da Cunha argumentou como a reincorporação do ofício de Correio-mor à Coroa poderia criar um novo ramo de arrecadação fiscal, e que outro benefício a se esperar dessa reforma seria a melhoria das comunicações comerciais, sua *aceleração*. Os papéis anônimos dos anos 1740 reforçaram a dimensão dos problemas derivados da demora dos giros postais, tanto em sua regularidade, como em sua velocidade. Chegaram ao ponto de conceberem que a morosidade dos correios prejudicava a integração econômica entre o Reino e suas colônias americanas. Nos anos 1760 e 1780, os governadores de São Paulo e Minas Gerais defenderam a criação de linhas postais administradas por órgãos do Estado, que seriam capazes de gerar arrecadação e, sobretudo, tornar a comunicação política e comercial mais regular e breve. No início dos anos 1790, o visconde de Balsemão sugeriu uma forma de financiar reformas viárias a partir das rendas advindas de reformas postais. Em praticamente todas essas críticas e projetos, a *velocidade* e a *regularidade* dos correios da monarquia portuguesa aparecem como um *problema*<sup>79</sup>.

---

<sup>78</sup> GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 53-55.

<sup>79</sup> Na campo da poesia, Maria Fernanda Bicalho nos ensina que Tomás Antônio Gonzaga (1744-1810), na década de 1780, formulou uma potente imagem sobre a experiência da distância entre os súditos ultramarinos e a Coroa portuguesa: "Infeliz, Doroteu, de quem habita / Conquistas de seu dono tão remotas! / Aqui o povo geme e os seus gemidos / Não podem, Doroteu, chegar ao trono. / E se chegam, sucede quase sempre / O mesmo que sucede nas tormentas, / Aonde o leve barco se soçobra / Aonde a grande nau resiste ao vento." citado em: BICALHO, Maria F. "Experimentar a distância". In: GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (dir.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022, p. 75-96.

De acordo com Guapindaia, para o pensamento reformista da segunda metade do século XVIII, os correios deveriam encurtar o tempo da comunicação administrativa, promover o comércio e tornar-se uma fonte de arrecadação para o Erário Régio<sup>80</sup>. Seja para o “bem público” ou para os comerciantes, em conjunturas diferentes, representantes da Coroa na Europa e na América, bem como vassalos anônimos, acreditavam que os serviços postais deveriam ser *acelerados e regularizados*. A experiência desses sujeitos indicava que essa compressão espaçotemporal das comunicações guardava relações diretas com o comércio, o tributo e o governo do Estado.

#### **1.4. Imaginando redes e calculando distâncias: os projetos dos governadores americanos**

Solicitar a colaboração de colonos na América para delinear e implementar políticas de reformas econômicas, pautadas pelo comércio, era algo característico do reinado de D. Maria I desde seu início. Os intelectuais ilustrados portugueses, que frequentemente ocupavam cargos políticos, articulavam várias tendências de pensamento da época: mercantilismo, fisiocracia, liberalismo, cientificismo, empirismo, sendo que este último dependia de informações que administradores americanos, ou expedições científicas, poderiam fornecer.

No último quartel do século XVIII, a política colonial de Portugal buscava estimular o comércio intercolonial da América portuguesa. O novo secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, expediu inúmeros ofícios aos administradores coloniais, sobretudo aos governadores das capitanias luso-americanas, frequentemente solicitando detalhadas informações sobre o território, reconhecendo a necessidade de incorporar um saber empírico geograficamente localizado para orientar as reformas que estavam sendo esboçadas<sup>81</sup>. Como a política econômica colonial estava voltada ao aumento de quantidade e melhoria de qualidade da produção colonial, de modo que as

---

<sup>80</sup> GUAPINDAIA, Mayra. Comunicação e poder: a implantação do Correio Marítimo de 1798 e as respostas dos governos da América Portuguesa. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2017, p. 2; Idem. O controle do fluxo..., p. i-ii.

<sup>81</sup> NOVAIS, Fernando. Op. cit..., p. 270-271 e 281; SILVA, Ana R. C. da, Op. cit., p. 112-113 e 153-154. Além dos correios marítimos, também a criação de outros órgãos fomentaram a troca de ofícios e informações entre o Secretário e autoridades coloniais: como a Escola de Construção Naval, Observatório da Marinha, Brigada da Real Marinha, Corpo dos Artilheiros Marinheiros e Fuzileiros Navais, Fábrica de Cobre, Latão para arsenal, Hospital Real da Marinha, Laboratório Químico, Dispensatório Farmacêutico, Intendência da Marinha nos arsenais da América.



próprias políticas tarifárias se ajustassem às diretrizes de dinamização e diversificação da produção, os correios marítimos emergiram no horizonte de possibilidades que poderiam ser aproveitadas para a realização desses objetivos da exploração colonial<sup>82</sup>.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho retornou à Lisboa em 1796 para assumir o cargo de secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar. Em sua trajetória como diplomata – havia permanecido os últimos dezessete anos na Corte de Turim –, o recém empossado secretário já havia entrado em contato com outros sistemas postais na Europa e escrito sobre o tema em diferentes obras e cartas pessoais<sup>83</sup>. De acordo com Guapindaia, as reflexões de D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre os correios partiram, inicialmente, de questões fiscais para logo depois se desenvolverem em temas do comércio e da política. Acompanhando os escritos de Adam Smith, o novo secretário de Estado passou a defender um correio administrado diretamente pela Coroa, cuja receita serviria para financiar a construção de estradas no Reino e melhorar as condições de comunicação dos vassallos da monarquia.

Desde o início do reinado Mariano, em 1777, as reincorporações de ofícios cedidos a particulares foram sendo expandidas<sup>84</sup>. O movimento era, nesse aspecto, uma continuidade da centralização administrativa do Estado português que havia começado com as reformas pombalinas em 1750. Quando assumiu a secretaria da Marinha e Ultramar, Sousa Coutinho passou a negociar a reincorporação dos ofícios de Correio-mor do Reino e Correio-mor das Cartas de Mar com os seus detentores, os Gomes da Mata<sup>85</sup>. Ao mesmo tempo, consolidava o apoio de Luís Pinto de Sousa, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, e enfrentava as oposições do presidente do Erário Régio, visconde de Vila Nova de Cerveira e,

---

<sup>82</sup> NOVAIS, Fernando. Op. cit., p. 290.

<sup>83</sup> COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. *Reflexões sobre a Fiscalidade e Finanças de Portugal* (1786); Idem. *Reflexões políticas sobre os motivos da prosperidade da agricultura de Piemonte* (1789); Idem. *Reflexões sobre o estabelecimento do Crédito Público* (1795); Idem. *Memória sobre o melhoramento dos domínios de Sua majestade na América* (1797). Esses escritos foram analisados por Mayra Guapindaia: GUAPINDAIA, Mayra. D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos Correios nos setecentos. *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 1, n. 1, 2013; Idem. *Comunicação e poder...*; Idem. *O controle do fluxo...*, p. 57-68. Para a menção aos correios em suas cartas pessoais ver: POMBO, Nívia. "Segredos coloniais sob o controle do rei. A reforma dos correios em Portugal e no ultramar em finais do século XVIII: modelos, resistências e limites". In: GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (dir.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022, p. 57-72. Pombo também assinala a importância atribuída por autoridades portuguesas à capacidade dos correios encurtarem as distâncias das comunicações administrativas e comerciais.

<sup>84</sup> STUMPF, Roberta; CHATURVEDULA, Nandini (orgs.). *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*. Lisboa: CHAM, 2012.

<sup>85</sup> Essa família adquiriu o ofício de Correio-mor em 1606 e de Correio-mor das Cartas de Mar em sua criação, em 1657 cf. SOBRAL NETO, Margarida. Op. cit., p. 18-26.

principalmente, de José de Seabra e Silva, secretário de Estado dos Negócios do Reino – a quem caberia, teoricamente, a responsabilidade pelos correios do Reino<sup>86</sup>.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho assumiu a secretaria em 11 de setembro de 1796. No dia 27, poucas semanas depois, enviou uma circular a todos os governadores portugueses do Brasil solicitando informações para o estabelecimento de correios na América. No final do Setecentos, o diálogo institucional entre as secretarias de Estado metropolitanas e os governadores das capitanias americanas já havia sido consolidado, substituindo, em grande parte, o diálogo que antes ocorria com o Conselho Ultramarino<sup>87</sup>. É nessa conjuntura que, segundo Guapindaia, torna-se mais nítido nos escritos do secretário o papel dos correios para o desenvolvimento comercial e para o aperfeiçoamento das práticas de governo colonial através de uma circulação *mais rápida* das cartas. É o que a autora identifica como uma mudança de paradigma político, administrativo e fiscal relacionado aos correios<sup>88</sup>.

A circular de 27 de setembro de 1796 inaugurou uma nova forma de imaginar os espaços postais na América portuguesa. Ao esboçar uma concepção dos domínios americanos como um todo a ser articulado pelos correios, as linhas de comunicação postal adquiriram uma nova amplitude e um novo estatuto: doravante, estariam vinculadas à criação de uma unidade das colônias americanas, pois não se tratava de discorrer apenas sobre linhas postais entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, mas, sim, sobre os correios *da América*. A transformação de paradigma político-administrativo e fiscal pelo qual os serviços postais da monarquia portuguesa passavam ocorreu simultaneamente a uma *nova concepção geográfica dos correios*. De modo combinado, seria também por volta dos anos de 1798, na esteira de uma nova relação entre ciência e Estado, que a primeira Carta Geral do Brasil seria produzida por Antônio Pires da Silva Pontes Leme, a mando de D. Rodrigo, e que as cartografias de Angola

---

<sup>86</sup> Os jogos de alianças e oposições são analisados por Guapindaia. A autora destaca que Seabra e Silva chegou a propor o remanejamento dos correios marítimos para a secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros para retirá-lo da alçada de D. Rodrigo de Sousa Coutinho cf. GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 64.

<sup>87</sup> BICALHO, Maria Fernanda. “As tramas da política: conselhos, secretários e juntas na administração da monarquia portuguesa e de seus domínios ultramarinos”. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010; Idem; COSTA, André. “O Conselho Ultramarino e a emergência do secretário de Estado na comunicação política entre reino e conquistas”. In: FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno G. (orgs.). *Op. cit.*, p. 137-158.

<sup>88</sup> GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 65-69. Para a circular de D. Rodrigo de Sousa Coutinho: BR RJANRIO-86. COD. 0. 67, v. 21.

e Benguela seriam aperfeiçoadas<sup>89</sup>. Ou seja, o reformismo de Sousa Coutinho, em frentes distintas, buscava criar novas condições de articulação entre as colônias portuguesas da América e destas, por sua vez, com a metrópole. De certo modo, as transformações nos serviços postais que ocorreriam nos anos vindouros respondiam à necessidade de recriação de um espaço econômico e político que conectasse melhor Lisboa aos seus domínios coloniais americanos, reduzindo o caráter tendencialmente fragmentário dessas conexões. Essas mudanças nos correios e na cartografia configuram duas facetas nas quais esse processo mais amplo de construção de uma unidade espacial colonial mais coesa se manifesta.

Intelectuais e estadistas portugueses e luso-americanos, ao longo do século XVIII, já haviam concebido os domínios portugueses da América como uma unidade geográfica e política. Grande parte das reformas pombalinas e da produção intelectual da Academia de Lisboa gravitaram ao redor do objetivo de promover uma “unidade de interesses” entre os vassallos da monarquia portuguesa distribuídos na Europa, na América e na África. A promoção de uma integração econômica entre as partes constitutivas da monarquia portuguesa buscava construir, paulatinamente, uma unidade imperial<sup>90</sup>. Nesse sentido, as expectativas de aperfeiçoamento das relações comerciais por meio de uma reforma postal pareciam integrar esse espaço imaginado dos domínios americanos como constituindo uma unidade. Os projetos que pautariam a criação dos correios da América foram gestados nesse contexto intelectual no qual a integração econômica, política e geográfica das partes constitutivas do império português já estavam sendo pensadas por estadistas e acadêmicos.

No diálogo estabelecido entre a secretaria de Estado da Marinha e Ultramar e os governadores portugueses da América, diferentes redes de correios foram concebidas. Em cada um desses projetos, os espaços e as formas de articulá-los foram sendo inventados a partir de experiências e conhecimentos territoriais. Simultaneamente, ao imaginarem as

---

<sup>89</sup> MAGNÓLI, Demétrio, "O Estado em busca de seu território". In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: Formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2003, p. 295; RAMINELLI, Ronald. Op. cit., p. 94-96 e 269. No início da década de 1790, uma reforma territorial foi debatida em Portugal e tinha como um de seus principais tópicos a distância, considerada como um fator a facilitar ou dificultar a comunicação político-administrativa entre os centros de poder. Isso aponta para uma modelo espacial que buscava controlar as distâncias para racionalizar a administração do Estado encurtando as distâncias em benefício do Estado cf. SILVA, Ana Cristina Nogueira da. *O modelo espacial do Estado moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Lisboa: Estampa, 1998, p. 104-106.

<sup>90</sup> JANCSÓ, István. "A construção dos Estados nacionais na América Latina – apontamentos para o estudo do Império como projeto". In: SZMRECSÁNYI, Tamás & LAPA, José R. do A. (orgs.). *História econômica da independência e do império*. São Paulo: Hucitec, 1996; KANTOR, Iris. *Esquecidos e Renascidos: historiografia acadêmica luso-americana, 1724-1759*. São Paulo/Bahia: Hucitec; Centro de Estudos Baianos/UFBA, 2004; SILVA, Ana R. Clocllet da. Op. cit., p. 149-155.

conexões que os correios poderiam ou não proporcionar, esses governadores manejavam os *temas* e as *funções* que a experiência do século XVIII lhes ensinara sobre os correios, isto é, a correlação entre os serviços postais, o comércio, o tributo e o governo do Estado. O *tempo das comunicações* foi um dos critérios que os governadores mobilizaram para examinar as melhorias que uma reforma postal poderia, ou não, provocar nessas esferas da realidade social.

Por essa razão, a transformação do paradigma político-administrativo dos correios se desenvolveu dialeticamente com uma nova geografia postal. Afinal, no bojo de políticas reformistas que visavam regenerar a monarquia portuguesa por meio de uma remodelagem da exploração colonial, que seria efetivada através de uma centralização administrativa e política, criava-se um contexto para que a concepção das distâncias se pautasse por uma demanda social de aceleração das comunicações, de encurtamento das distâncias. Um processo capaz de transformar as condições de articulação da metrópole com as colônias portuguesas da América e, inclusive, as condições de conexão interna entre as próprias capitanias.

Um indício que reforça essa interpretação é o fato de que, independentemente das diferenças entre as posições dos governadores que responderam à circular de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, todos eles, em graus distintos, organizaram seus argumentos observando o comércio, a fiscalidade e a comunicação relativa ao governo do Estado. E, do mesmo modo, todos eles se referiram a espaços mais abrangentes que conectariam, como uma *rede*, um conjunto amplo de capitanias da América portuguesa. Novo paradigma político-administrativo e nova geografia dos correios constituem duas facetas de um processo reformista mais abrangente de integração entre as partes constitutivas da monarquia portuguesa.

A temporalização das distâncias e a imaginação de redes são duas formas de se pensar o espaço, e as respostas dos governadores americanos revelariam a pluralidade dessas formas de pensamento. Para alguns, ela poderia ser mais detalhada e específica, com informações espaço-temporais das distâncias, pois dispunham de conhecimento sobre os caminhos; enquanto para outros, essa informação poderia ser ignorada ou desconhecida. Será a própria institucionalização dos correios, nos anos seguintes, que contribuirá para a generalização da necessidade social de conhecimento espaço-temporal das distâncias, pois este se tornaria um

dado fundamental para a própria organização dos serviços postais e da espacialidade que se esperava que eles edificassem<sup>91</sup>.

Como parte de uma tendência de centralização administrativa e especialização dos órgãos responsáveis pela arrecadação fiscal na monarquia portuguesa<sup>92</sup>, em 18 de janeiro de 1797 um decreto régio extinguiu os ofícios de Correio-mor e Correio-mor das Cartas de Mar. A incorporação de suas atribuições à Coroa ocorreu através de um alvará publicado em 16 de março. Essa documentação jurídica ratificou o que vinha sendo elaborado por diferentes representantes da Coroa ao longo do século XVIII: a extinção dos ofícios de correio e sua administração direta pela Coroa se justificava pelas possibilidades fiscais que se abriam e pela aceleração da circulação de correspondências de modo geral, especialmente aquelas relativas ao comércio.

As primeiras ordens voltadas ao estabelecimento de correios na América portuguesa foram expedidas no final de 1797. No dia 3 de novembro, D. Rodrigo de Sousa Coutinho enviou um ofício à Junta do Comércio de Lisboa comunicando a partida de um correio marítimo em 1 de janeiro, informação que posteriormente foi divulgada na *Gazeta de Lisboa*, embora sua data fosse ser postergada, como veremos adiante<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup> Guapindaia foi pioneira em analisar a troca de ofícios entre esses governadores e D. Rodrigo de Sousa Coutinho. A autora classifica as posições dos governadores em dois conjuntos, os favoráveis às reformas postais e os contrários a ela que defendiam a preservação da estrutura vigente de autorregulação regional: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 81-100; Idem. Comunicação e poder...

<sup>92</sup> SALGADO, Graça. Op. cit., p. 94-95.

<sup>93</sup> Para a divulgação da extinção do ofício de Correio-mor na imprensa: *Gazeta de Lisboa*, 17 fev. 1797. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acesso: 10 jun. 2020. Como indenização pela perda do ofício, o 11º Correio-mor, Manuel José da Maternidade da Mata de Sousa Coutinho recebeu o título de conde de Juro e Herdade com três vidas fora da Lei Mental, renda permanente vinculada ao morgado de 40 mil cruzados anuais em comendas, bens da Coroa ou renda do correio, pensões vitalícias de 400 mil réis para sua mãe, irmão (para este, apenas até adquirir a Comenda de Graça que solicitara ao Grão Mestre de Malta) e irmãs. As pensões eram reversíveis ao Correio-mor, caso vivesse mais do que esses parentes, no entanto, não seriam transmitidas a seus filhos e herdeiros. Manuel José da Maternidade da Mata e seu irmão deveriam avançar um ou dois postos em algum regimento da Cavalaria da Corte cf. DECRETO extinguindo o Offício de Correio Mór. 18 de jan. de 1797. In: SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das ordenações (1798 a 1801)*. Lisboa: Typographia Maignre, 1828, p. 366-367; ALVARÁ extinguindo o Offício de Correio Mór. 16 de mar. de 1797. In: Idem, ibidem, p. 386-387. Para uma análise aprofundada das condições de extinção desses ofícios de Correio-mor e Correio-mor das Cartas de Mar: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 57-68. Para o fortalecimento do ofício de Correio-mor na época de Pombal: SOBRAL NETO, Margarida. Op. cit. Para divulgação no periódico: *Gazeta de Lisboa*, 28 nov. 1797 e 1 dez. 1797. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acesso: 10 jun. 2020. Boa parte da negociação entre D. Rodrigo de Sousa Coutinho e a família Mata pode ser encontrado em: BR RJANRIO. 59. Cx. 0. 0716.025. Para qualificar a comparação entre os “Correios Assistentes” do Correio-mor na América portuguesa dos séculos precedentes e os correios vislumbrados por D. Rodrigo de Sousa Coutinho é preciso ressaltar o deslocamento de atribuição do Conselho Ultramarino para a secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, ao longo do século XVIII, e, diferentemente dos séculos anteriores, quando as Câmaras municipais foram convertidas em zonas de conflito para a ratificação ou oposição ao ofício dos correios assistentes nos domínios portugueses da América, o novo diálogo institucional se deu entre D. Rodrigo e os engaja os governadores. Há um deslocamento de interlocutores responsáveis pela implementação de serviços postais que acompanha a redefinição das instituições do Estado imperial português. Sobre o deslocamento de jurisdição do Conselho Ultramarino para a secretaria de Estado: BICALHO, Maria Fernanda. Op.cit.

#### 1.4.1. D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, governador do Pará

Entre a circular expedida em setembro de 1796 e o anúncio de inauguração dos serviços de correio marítimo, apenas o plano de D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, governador do Pará, chegou seguramente à secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. O único projeto dos governadores, portanto, em condições de influenciar os termos dessas primeiras ordens. Frequentemente, a historiografia aponta a importância que este projeto assumiu para a elaboração do alvará de 1798 ressaltando as suas semelhanças. Entretanto, é importante assinalar que este plano esboçou alternativas a respeito das quais a secretaria da Marinha e Ultramar deliberou e que, apesar de inúmeras similitudes, o alvará de 1798 apresentou importantes diferenças em relação a este projeto<sup>94</sup>.

O projeto do governador do Pará<sup>95</sup>, concluído em 10 de maio de 1797, apresentou algumas possibilidades para se estabelecerem correios na América, sobretudo nas capitâncias setentrionais. Aos olhos de D. Francisco de Sousa Coutinho, a implementação de uma rede postal no Brasil traria importantes vantagens aos vassallos da monarquia portuguesa, muito embora considerasse as formas vigentes de transportar cartas algo relativamente adequado a muitas das demandas sociais dos portugueses de então. Esse posicionamento particulariza os escritos desse governador, pois, a seu ver, não se tratava de implementar um sistema postal que substituísse uma estrutura inadequada e ineficiente, mas, sim, de *reformular para aperfeiçoar* as trocas epistolares da América. As vantagens que esperava dos correios contribuíam para singularizar essa instituição diante das outras formas de comunicação escrita.

---

<sup>94</sup> Para outra análise do plano do governador do Pará: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 88-92. Ênfase a cronologia do envio dos ofícios, pois parte da historiografia considera que a influência do plano do governador do Pará, sobre o alvará e as instruções de 1798, decorreu exclusivamente em função de seu detalhamento, conforme se lê “A bem da verdade, esse plano minuciosamente elaborado, era o único concretamente viável dentre os outros apresentados pelas autoridades coloniais” cf. MACHADO, Luiz Guilherme. A criação dos Correios Marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015, p. 229. Os demais planos apresentados pelas autoridades coloniais, com exceção do governador da Bahia, são posteriores a elaboração das normas regulatórias dos serviços postais.

<sup>95</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

Distribuídos nos quatro continentes do globo, os vassallos da monarquia portuguesa já dispunham, desde o século XVI, de uma pluralidade de formas de comunicação à distância. O fluxo comercial, o trânsito de administradores do Estado, as missões diplomáticas e as expedições científicas, dentre tantas outras formas de circulação da informação, compunham um complexo quadro de alternativas para enviar cartas, ofícios e documentos de diversas naturezas. Aos olhos do governador do Pará, a implementação dos correios na América como uma forma de aperfeiçoar os canais de comunicação vigentes se justificava a partir de um quadro específico de características que apenas o sistema postal poderia fornecer aos vassallos da Coroa.

Segundo Guapindaia, o projeto de correios de D. Francisco de Sousa Coutinho funcionaria como uma espécie de absorção da estrutura informal de troca epistolar que então existia na América<sup>96</sup>. Até aquele momento, as pessoas que quisessem enviar ou receber cartas ultramarinas deveriam contar com o trânsito dos navios comerciais que aportavam na América portuguesa e que realizavam o transporte de correspondências gratuitamente. Na avaliação do governador, para que os correios pudessem competir com esse costume, não poderiam cobrar portes elevados para transportar cartas; no entanto, se os tributos fossem muito baixos, os serviços postais seriam uma instituição financeiramente deficitária, o que certamente não estava nos planos da Coroa no contexto de fragilidade política no sistema internacional e agravamento do declínio das rendas da mineração. Equacionar competitividade e equilíbrio financeiro era o desafio que se colocava para os administradores do Estado na definição do valor a ser cobrado pelos correios no transporte de correspondências.

A solução dada por D. Francisco de Sousa Coutinho foi elaborada a partir de uma concepção do espaço. Para que os correios da América pudessem competir com o transporte gratuito de cartas dos navios comerciais e, ao mesmo tempo, se constituíssem como uma instituição lucrativa, os serviços postais deveriam abranger outras capitanias para além do Pará. A estratégia consistia em ampliar o número absoluto de usuários dos correios para que os portes cobrados fossem baixos e, desse modo, fossem competitivos mesmo diante da gratuidade oferecida pelos navios de comércio. Território, arrecadação fiscal e população se entrelaçavam na análise do governador. A abrangência espacial esboçada no projeto convergia

---

<sup>96</sup> GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 91. A autora afirma que as normas de 1798 procuraram, de múltiplas formas, constituir um modelo viável que pudesse competir com os modos vigentes de intercâmbio de mensagens GUAPINDAIA, Mayra C. Comunicação e poder..., p. 8-9.

com as expectativas da Coroa em criar os correios *da América*. Como se vê, os próprios dilemas colocados pela mudança de paradigma político-administrativo e fiscal dos correios suscitavam a elaboração de uma nova geografia postal<sup>97</sup>.

Quais seriam, então, as vantagens particulares dos correios que convenceriam os portugueses da América a usar esses serviços quando poderiam escolher seu transporte gratuito através das embarcações comerciais? Para o governador, as condições físicas de navegação permitiam que o oceano Atlântico fosse atravessado ao menos uma vez por mês, conectando as capitânicas da América à metrópole. À época, o tempo de travessia de Lisboa para São Luís do Maranhão, por exemplo, durava aproximadamente 35 dias, se o destino fosse o porto de Açú, no Rio Grande do Norte, ou Recife 30 ou 35 dias eram estimados para a viagem. Se as embarcações de Lisboa fossem para Salvador, então calculavam-se 40 dias. No sentido inverso, de Salinas, no Pará, até Lisboa o governador estimava 60 dias para a viagem<sup>98</sup>. Mesmo assim, as partidas mensais raramente ocorriam, inclusive em “tempos de paz”. Aconteciam como “mero efeito do acaso, nunca de convenção ou de inalterável disposição constante ao Público”<sup>99</sup>. Em conjunturas de guerra, ou quando as cartas embarcavam em frotas de navios, a demora chegava a um patamar “insofrível”. Lembre-se que, no início do século XVIII, no contexto da Guerra de Sucessão Espanhola, a Coroa britânica havia inaugurado o serviço de pacotes marítimos para preservar sua comunicação com suas colônias americanas e com Portugal, justamente para evitar o prejuízo causado pelos ataques de corsários e navios de guerra das nações inimigas no fluxo de informações entre os territórios do império.

A “incerteza” e a “interrupção” eram os principais problemas enfrentados pelos vassallos portugueses que se correspondiam através dos navios comerciais. Esses dois elementos, acrescenta o governador, despertavam a “insegurança” daqueles que escreviam para se comunicar à distância. As vantagens esperadas dos correios visavam solucionar essas dificuldades de comunicação. Segundo o governador,

---

<sup>97</sup> A noção de uma auto-sustentabilidade fiscal dos correios e seu potencial de arrecadação fiscal constituiu um paradigma na formação dos correios da América inglesa. Em 1765, William Blackstone escrevia os *Commentaries on the Law of England*, no qual instituía aquilo que foram chamado pelo historiador Richard John de “racionalidade fiscal”. Nos Estados Unidos da América, o pressuposto de autossuficiência financeira do sistema postal só seria desafiado por um congressista na década de 1830 cf. JOHN, Richard. *Spreading the News: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge, MA: Harvard UP, 1995, p. 26.

<sup>98</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. Um mundo em movimento..., p. 56. Com exceção da distância temporal de Lisboa a São Luís do Maranhão, todos os dados constam no ofício do governador do Pará.

<sup>99</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.



a facilidade, a prontidão e a regularidade delas [correspondências] são sem dúvida necessárias não só para o Comércio, mas para o Expediente da Administração Pública em todos os seus ramos, e para o recurso das Partes, como meios os mais próprios e adequados para aproximar as Colônias da Metrópole, para estreitar os laços entre uns e outros Habitantes, e promover a sua recíproca felicidade.

[...]

Se no Estabelecimento do Correio se tratasse meramente de brevidade das comunicações, o Plano proposto não seria por certo o mais vantajoso, tratando-se porém do dito Estabelecimento segundo o presente estado das Colônias, cujas correspondências não julgo que cada uma por si possa pagar sem carestia tal que o inutilize, não me ocorre outro algum que a menor perda daquela necessária qualidade ajunte todas as outras, como são a regularidade, a prontidão, a segurança, a facilidade, e sobre todas a Economia no objeto principal, que é a comunicação do Reino<sup>100</sup>.

“Facilidade”, “prontidão”, “regularidade”, “aproximar as Colônias da Metrópole”, “estreitar laços entre uns e outros Habitantes”, “brevidade”, “segurança” e “economia” das comunicações constituem os traços que deveriam definir as vantagens a serem oferecidas pelos correios. Essa utilidade seria desfrutada não apenas pelo comércio, mas também pela administração pública em todos os seus ramos, inclusive pela Justiça. Essas características esboçavam uma nova semântica das comunicações que vinha sendo gestada no interior do novo paradigma político-administrativo e da nova geografia dos correios. São qualificadores da particularidade dos correios frente às demais formas de comunicação vigentes e, desse modo, revelam uma importante demanda social de alguns vassallos portugueses nesse contexto: reformar as comunicações para aproximar as colônias da metrópole.

Algumas dessas características atribuídas aos correios – “prontidão”, “regularidade”, “aproximar”, “estreitar” e “brevidade” – contêm elementos especificamente espaço-temporais. Segundo Antonio de Moraes Silva, em 1789, “prontidão” define-se como presteza, a “disposição a fazer *logo* facilmente alguma coisa”, “*responder* com prontidão”. O vocábulo “pronto” é definido como “veloz”, “acelerado”<sup>101</sup>. “Regularidade”, por sua vez, é definida como “uniformidade”, como a “regularidade do movimento, que *nem se acelera, nem se retarda*”<sup>102</sup>. Já a definição de “aproximar” indica “chegar para perto”, seja de algum lugar ou prazo<sup>103</sup>. O verbo “estreitar” significava “tirar parte, diminuir a largura, espaço, área, vão,

<sup>100</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>101</sup> SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva*. v. 2. Lisboa: Simão Tadeu Ferreira, 1789, p. 513. Grifos meus. Para uma análise pormenorizada do vocábulo “prontidão” como integrando um conjunto de metáforas cinéticas a caracterizar o discurso de reformistas ilustrados ibero-americanos na segunda metade do século XVIII ver: PAULINO, Mariana Ferraz. Op. cit., p. 251.

<sup>102</sup> SILVA, Antonio de Moraes. Op. cit., v. 2, p. 587. Grifos meus.

<sup>103</sup> Idem, *ibidem*, v. 1, p. 166.

extensão”, ou até mesmo “estretar-se a *distância do tempo*”<sup>104</sup>. Por fim, “brevidade” referia-se a “curteza da duração”, como a brevidade “do caminho, jornada”<sup>105</sup>.

Os significados desses vocábulos constituíram uma parte da semântica das comunicações e, de certo modo, qualificaram as expectativas perante a criação dos correios da América em seu conteúdo espaçotemporal. Assim, no lugar da “incerteza”, da “insegurança” e da “interrupção”, o governador do Pará, no bojo das reformas ilustradas das comunicações, advogava serviços postais *prontos e regulares*, capazes de *aproximar* os vassallos da monarquia portuguesa e *estretar* a distância entre os territórios do império com jornadas *mais breves*.

Esse projeto era plenamente compatível com os objetivos das reformas ilustradas da segunda metade do século XVIII na monarquia portuguesa. Conforme a lógica do capitalismo comercial da época, a acumulação de capital provinha, essencialmente, da circulação de mercadorias, de modo que o comércio constituía um dos principais vínculos de integração entre as partes do império. Ao aproximar as colônias da metrópole – através da “prontidão”, “facilidade” e “regularidade” das cartas –, os correios promoveriam a “recíproca felicidade” dos vassallos da Coroa portuguesa ao criar as condições para uma possível convergência de interesses mercantis entre reinóis e luso-americanos. Mais do que isso: com um novo padrão de exploração colonial que, no final do século XVIII, buscava compatibilizar o afrouxamento do “exclusivo metropolitano” sem desembocar na abertura dos mercados coloniais às outras nações, os correios estimulariam o comércio entre as colônias portuguesas da América e, assim, reforçariam certo grau de compatibilidade de interesses de luso-americanos no interior da monarquia portuguesa<sup>106</sup>. Em suma, o governador do Pará destacava o potencial *coesivo* dos correios, tanto no plano territorial, como no plano dos interesses comerciais dos vassallos, cuja “felicidade” econômica era fundamental para manutenção de seus laços de vassalagem. Os espaços-tempo faziam parte dessa concepção.

De certo modo, essa semântica das comunicações, enquadrada no contexto reformista, pressupunha a modulação das distâncias temporais, isto é, a capacidade de transformar o

---

<sup>104</sup> Idem, *ibidem*, v. 1, p. 782. Grifos meus.

<sup>105</sup> Idem, *ibidem*, v. 1, p. 301. O vocabulário utilizado para conceber a necessidade dessas reformas era muito próximo do império espanhol, que falava em “estrechar la unión” com seus domínios americanos cf. ARANEDA RIQUELME, José. *Op. cit.*, p. 81.

<sup>106</sup> Para o comércio como vínculo integrador das partes da monarquia e o novo padrão de exploração colonial: SILVA, Ana R. Clocllet da. *Op. cit.*, p. 137-148. Para a relação entre vassalagem e interesses econômicos: RAMINELLI, Ronald. *Op. cit.*

intervalo temporal da travessia do Atlântico português. Os 30 dias que os navegantes poderiam demorar de Lisboa a Açú, os 35 para Recife ou 40 para Salvador são intervalos que exigem um grau de *estabilidade dos tempos da circulação*. De acordo com o diagnóstico de D. Francisco de Sousa Coutinho, as embarcações comerciais e régias cruzavam o Atlântico de modo irregular, gerando a “incerteza” e a “insegurança” das comunicações epistolares. Mensurar temporalmente a distância espacial entre a metrópole da monarquia portuguesa e seus portos americanos lhe parecia necessário para a constituição de correios “prontos”, “regulares”, “breves” que “aproximam” as colônias da metrópole e “estreitam” os laços entre os vassallos da monarquia portuguesa. Segundo ele,

o mesmo Correio do Reino, que haja de servir para esta Capitania sirva também para todas aquelas a que pode abranger sem prejuízo sensível da prontidão, da facilidade, e mais que tudo da regularidade que é e foi sempre a maior vantagem do Correio, e nesta inteligência julgo que o que se houver de estabelecer para o Pará pode servir também para as Capitânicas do Maranhão, do Ceará, da Paraíba, de Pernambuco e Bahia, sem falar nas de Piauí, Goiás, Mato Grosso e Cuiabá, que por via delas se correspondem com o Reino<sup>107</sup>.

As vantagens esperadas dos correios são hierarquizadas. A “regularidade” – que nem se acelera, nem se retarda – “é e foi sempre a maior vantagem do Correio”, mais do que a “prontidão” e a “facilidade”. Nesses termos, a regeneração do império português através de reformas passava pela convergência administrativa dos espaços coloniais com a metrópole, convergência esta que deveria se dar também pela comunicação postal.

O projeto de D. Francisco de Sousa Coutinho traçava, assim, diversas compatibilidades entre as vantagens que o sistema postal poderia oferecer e as expectativas da Coroa portuguesa com as reformas de seus meios de comunicação à distância. No conceber desse plano, a mensuração temporal das distâncias era fundamental para a “regularidade” e “prontidão” das comunicações que, ao deixarem de ser “inseguras” e “interrompidas”, promoveriam a “aproximação” e o “estreitamento” dos espaços e dos habitantes do império português através de uma circulação epistolar mais “breve”. Tratava-se, em suma, de uma caracterização dos correios que mobilizava uma concepção do espaço e uma concepção das distâncias plenamente compatíveis com os objetivos reformistas da Coroa portuguesa.

---

<sup>107</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578. D. Francisco esperava, inclusive, que seu plano poderia facilitar a comunicação com as ilhas dos Açores e Madeira e, caso a estrada entre a Bahia e o Rio de Janeiro fosse praticável, também aperfeiçoaria a interlocução com capitânicas meridionais dos domínios portugueses da América.

No plano do governador, pacotes de correio marítimo deveriam ser expedidos do Reino conduzindo cartas para as capitanias da Bahia, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão e Pará. Chegando ao porto de Açú, no Rio Grande do Norte, as embarcações vindas de Lisboa deveriam seguir, a Oeste, para o Ceará e Maranhão até atingir o porto de Salinas, no Pará. Ao Sul, partindo de Açú mensageiros deveriam seguir por rota terrestre passando por Pernambuco até chegar a Bahia. A Bahia e o Pará eram “as duas [capitanias] mais remotas pelo Correio do Reino”, e aguardar as respostas de seus habitantes poderia atingir de 4 a 5 meses. Os “expressos extraordinários”, isto é, mensageiros de ocasião pagos para seguir o mais rápido possível até o destino final, gastavam aproximadamente 6 meses ou mais para, do Pará, chegar por terra até Pernambuco. Se essa comunicação fosse feita através de sumacas “jamais se consegue [resposta] sem passar um ano e mais de intervalo, isto quando as Cartas não têm desvio, como comumente sucede”. Por essas razões, era importante para o governador que a comunicação postal costeira, de Leste a Oeste, articulasse também a Bahia, para reduzir o intervalo de resposta entre o Pará e Pernambuco para pouco mais de 4 meses, cruzando o Atlântico duas vezes.

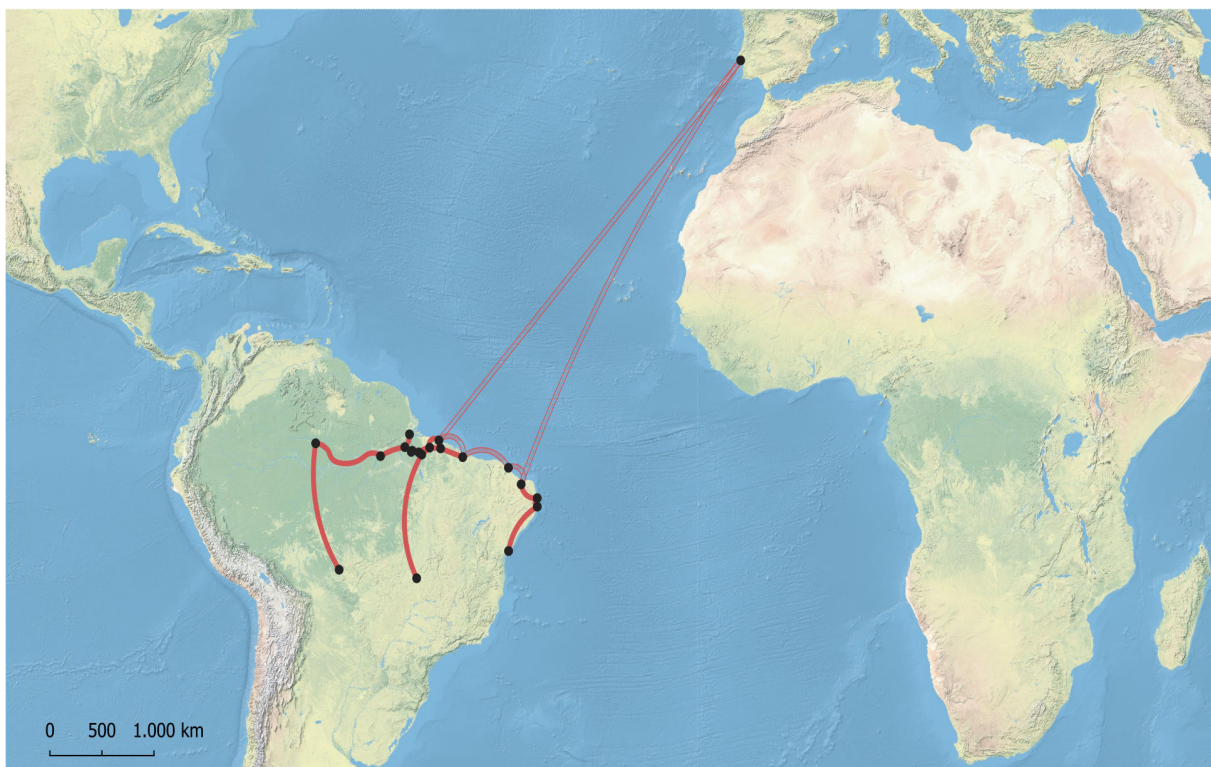
Completando essas conexões atlânticas, o “correio do interior” deveria articular a capitania do Pará com as do Maranhão, Goiás, Rio Negro e Mato Grosso. Navegando pelos rios Solimões e Alto Rio Negro, os correios deveriam seguir até a fronteira, de onde seguiriam para a capitania de Mato Grosso. Atravessando o rio Madeira, conectar-se-ia a vila de Gurupá, todo o rio Xingú e os locais de Macapá, Cametá, Portel, Melgaço, Oeiras, vila de Santarém e habitações nas margens dos rios Tapajós e Amazonas. A carreira postal para Goiás seria realizada pelo rio Araguaia, passando por diversos arraiais até atingir a capital, Vila Boa, pelo rio Vermelho ou Crixás. Em outra direção estaria a linha postal “interior” para o Maranhão, que deveria ser pela costa até Ourém, a partir de onde, por caminhos terrestres, cruzaria

Bragança (ou Caité), Periaá, Gurupi, Maracassumé, Turiassú, onde atravessaria a fronteira da capitania (Figuras 4 e 5)<sup>108</sup>.

---

<sup>108</sup> Ao final de seu projeto, D. Francisco acrescentava as estimativas financeiras para a criação e manutenção dessa abrangente infraestrutura, calculando das embarcações a serem utilizadas até os ordenados anuais de diferentes funcionários. Sobre as contratações em Açú, D. Francisco propõe a contratação de dois funcionários para embarque, desembarque e despacho de cartas. As demais vilas deveriam ter correios-mores, escrivães e distribuidores, sendo a escolha de agentes responsabilidade das Câmaras – que formariam listas tríplexes – e governadores – que elegeriam a partir da lista camarária. Os correios, ademais, deveriam pagar por pequenas embarcações fluviais e remadores indígenas. Para uma análise dessas condições: GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 90-93. É importante assinalar que D. Francisco de Sousa Coutinho localiza Açú como sendo parte da capitania de Pernambuco, associação que Luiz G. Machado considera como equívoco geográfico, pois este porto estaria sob a jurisdição da capitania do Rio Grande do Norte cf. MACHADO, Luiz G. Op. cit., p. 229-230. Entretanto, a capitania do Rio Grande permaneceu submetida à Pernambuco até 1818, Ceará e Paraíba se tornaram autônomas em 1799, em 1817 foi criada a capitania de Alagoas cf. BERNARDES, Denis Antonio de M. "Pernambuco e sua área de influência: um território em transformação (1780-1824)". In: JANCSÓ, István (org.). *Independência...: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 383-385. Não se trata, portanto, de equívoco geográfico por parte do governador, mas, sim, das sucessivas modificações das divisões administrativas e territoriais de sua época. Nas produções do suposto tricentenário dos correios, em 1963, Mario Barata e Cássio Costa já assinalavam a influência que o plano de D. Francisco de Sousa Coutinho teria exercido sobre o alvará de 20 de janeiro de 1798: BARATA, Mário. Op. cit., p. 145; COSTA, Cássio. O estabelecimento dos correios no Brasil. *Revista do Serviço Público*, Rio de Janeiro: DASP, v. 95, n. 4, 1963, p. 165-166. Cássio Costa afirma equivocadamente que D. Rodrigo de Sousa Coutinho teria solicitado apenas ao governador do Pará que elaborasse um plano para criação dos correios porque seria uma capitania com contato mais constante com a Corte. Mário Barata, por sua vez, indica que a única referência do alvará de 1798 teria sido o projeto de D. Francisco de Sousa Coutinho. Mayra Guapindaia apresenta perspectiva mais ampla ao afirmar que a multiplicidade de posições dos governadores se refletiu no alvará de 1798, tendo maior preponderância o projeto apresentado pelo governador do Pará cf. GUAPINDAIA, Mayra. *Comunicação e poder...*, p. 8-9.

**Figura 4 – Correios imaginados por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho em 1797<sup>109</sup>**

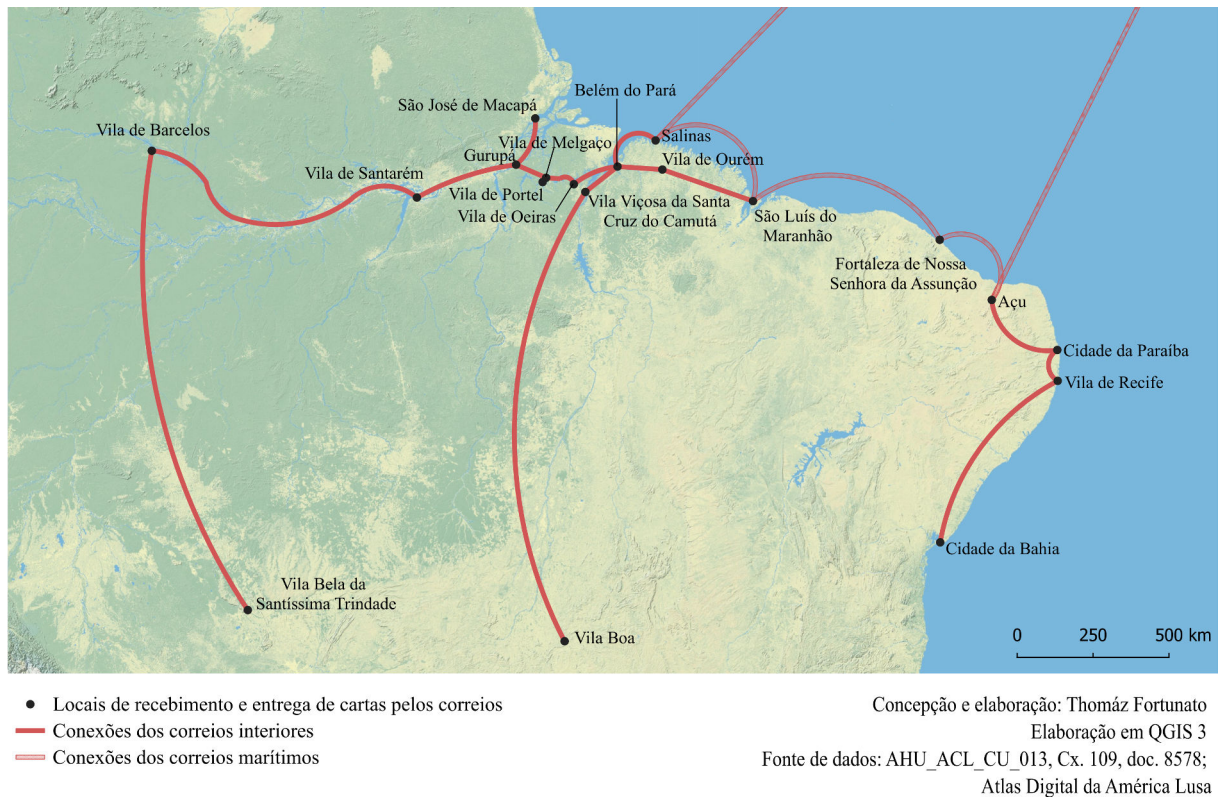


- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578;  
Atlas Digital da América Lusa

<sup>109</sup> Os locais de Gurupi, Maracassumé, Turiassú e Peria, mencionados no plano do governador, não constam no mapa, pois não foram georeferenciados pelo *Atlas Digital da América Lusa*. A sequência das conexões no trajeto não consta no plano do governador, foram deduzidas de suas coordenadas. Observação metodológica que serve para os mapas subsequentes: i) o mapa-fundo é de projeção *mercator* que preserva o formato dos continentes, mas deforma a dimensão de suas áreas, sobretudo em suas extremidades; ii) as linhas a conectar pontos de todos os mapas não traduzem os trajetos em detalhe, mas apontam para uma aproximação cartográfica preliminar capaz de representar aspectos da imaginação de um espaço em rede. O detalhamento cartográfico dos trajetos implicaria representar o traçado dos rios e caminhos mencionados pelo governador. Esse nível de detalhamento demandaria uma vetorização dos caminhos. Dois exemplos desse procedimento técnico podem ser observados em: ATLAS DOS VIAJANTES NO BRASIL <<https://viajantes.bbm.usp.br/>> e <<http://ihf19.org.br/pt-br/expedicao-langsdorff/mapa>>. Acesso: 4 jan. 2021.

**Figura 5 – Correios imaginados por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho em 1797 (detalhe)**



Com este projeto, D. Francisco de Sousa Coutinho concebia um espaço em rede criado pelos correios marítimos e interiores capaz de conectar a metrópole às capitanias do Pará, Rio Grande do Norte, Maranhão, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Rio Negro, Goiás e Mato Grosso. Diferentemente dos “correios bilaterais” de meados do século XVIII, tratava-se de uma rede postal imaginada capaz de articular um amplo conjunto de capitanias luso-americanas e promover a sua convergência para Lisboa, o centro gravitacional das comunicações da monarquia. Seu plano disponibilizava uma concepção espacial sobre a geografia dos correios que fundamentaria boa parte do alvará de 1798.

Essa rede imaginada pelo governador era caracterizada também por suas distâncias temporais. Uma das alternativas apresentadas era de que a cada dois meses pacotes de correio marítimo fossem expedidos de Lisboa em direção a América. Essa era uma assiduidade que, a seu ver, garantiria a “regularidade” das comunicações, que não devia nem se acelerar, nem se retardar para que se configurasse como “inalterável disposição constante”.

Essa uniformidade do fluxo postal proporcionaria uma previsibilidade para as comunicações postais.

Os caminhos e rotas propostos pelo governador também estavam condicionados pelos tempos de circulação sobre o espaço. Ao defender que o porto de Açú, no Rio Grande do Norte, fosse o primeiro ponto de parada das embarcações postais, a partir de onde seguiria paralelamente a costa em direção Oeste e, através de caminhos terrestres para o Sul, D. Francisco de Sousa Coutinho comparava espaços-tempo alternativos. Se, ao invés de adotar-se esse plano, a Coroa decidisse despachar uma embarcação para cada um dos portos americanos, o intervalo do tempo da comunicação seria muito semelhante e o custo muito mais elevado. Como a navegação sobre o Atlântico influenciava mais os tempos de comunicação do que a navegação costeira, os navios gastariam tempos similares para chegar a cada um desses portos.

As mensurações do governador eram as seguintes. De Lisboa a Açú gastariam-se 30 dias, de Açú para Pernambuco, 5 e, seguindo-se até Salvador, outros 5 dias. Desse modo, Açú poderia receber cartas da metrópole a cada 30 dias, Pernambuco, a cada 35 e Salvador, a cada 40 dias, “que são os mesmos [dias], ou menos do que regularmente se computam nas viagens diretas aos seus portos”<sup>110</sup>. Mesmo a Bahia, que está mais longe, “não fica contudo à distância que cause atraso sensível na sua correspondência, e este mesmo inconveniente se pode evitar tendo mudas o Correio interior desta Capitania para a de Pernambuco”, que seria muito “conveniente para a recíproca e frequente comunicação” dessas importantes capitanias. As distâncias temporais estavam, portanto, condicionando os caminhos dos correios marítimos e pautando as estratégias para economizar na implementação do sistema postal. Se às quatro embarcações postais que havia sugerido fossem acrescentadas mais duas, então o giro postal poderia ocorrer uma vez por mês<sup>111</sup>.

D. Francisco de Sousa Coutinho estimava que o giro total dos correios marítimos demandaria dos navegantes pouco mais de três meses e raras vezes mais do que quatro, sendo necessário sacrificar “quanto seja possível a esta qualidade as outras”. Para que esse tempo de circulação fosse preservado de maneira uniforme, o itinerário completo foi decomposto em unidades temporais da distância. Excetuando-se os portos destinados ao reparo e carregamento

---

<sup>110</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>111</sup> Vale lembrar que a economia de gastos nesse reforma era essencial para que o porte cobrado pelo transporte de cartas fosse baixo e, portanto, atrativo aos portugueses da América.



das embarcações postais, os navios deveriam permanecer nos portos até 2 dias, “quando nem de horas deve ser onde se possa escusar”. Assim, as cerca de 345 léguas que afastavam o porto de Açú de Salinas, no Pará, poderiam ser atravessadas em 15 dias. O regresso para Lisboa, partindo deste porto, demandaria outros 60 dias da tripulação. Assim, segundo o governador,

podem se reputar precisos regularmente 115 dias, mas sejam mais, ou sejam menos, nunca deixará qualquer das Embarcações do Correio de fazer, e concluir o seu giro sem que chegue à Lisboa a tempo de se reparar, e prover do preciso para o continuar, menos que sobrevenha extraordinário incidente.

[...]

De Lisboa ao Açú reputei a viagem regular em 30 dias, do Açú por terra à Bahia compute em 12 com o estabelecimento das Postas, e em 42 vem a estar naquela Cidade [Bahia] as Cartas de Lisboa. Demorando-se nela o Correio dois dias para haver tempo de responder, e doze para conduzir as Respostas ao Açú, pode chegar antes que se inteirem os trinta [dias] de intervalo ao seguinte Correio de mar. Recebidas por ele ainda que do Açú às Salinas gaste vinte dias para ir largando as Cartas que trouxer nos Portos a que pertencem, sendo a viagem das Salinas para o Reino de 60 dias vem as respostas da Bahia a chegar a Lisboa com 90 de viagem, conseqüentemente uma Carta de Lisboa pode receber regularmente resposta da Bahia em 140, quer dizer quatro meses e meio, muitas vezes em menos tempo, porque sendo os Paquetes, como devem ser, de grande andar, as suas viagens hão de ser muito mais breves do que arbitrei, e isto é o que mui raras vezes poderá acontecer naquele Porto pelos Navios do Comércio, pois ainda que saia um logo depois da chegada de outro, sempre nas viagens gastam quase o dito tempo, e muitas vezes mais, sendo 50 os que precisam para vir, e de 70 para mais para voltar, quando as viagens a ida e a vinda são felizes<sup>112</sup>.

A travessia do oceano Atlântico, a navegação costeira através das capitánias portuguesas da América, os tempos de parada, carregamento e reparo das embarcações nos portos, todas essas etapas do giro dos correios estavam sendo concebidas em termos temporais. A semântica das comunicações postais – “prontidão”, “regularidade”, “aproximar”, “estreitar” e “brevidade” – parece se fundamentar exatamente nessa *temporalização das distâncias*<sup>113</sup>. Esse tempo da comunicação estruturava a vantagem que os correios deveriam oferecer aos vassallos da monarquia portuguesa frente ao trânsito das embarcações comerciais, pois “a não ser regular e breve o intervalo de uns a outros [paquetes de correio], a concorrência das mais Embarcações o fará pouco rendoso”.

---

<sup>112</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578. Trechos: Lisboa-Açú 30 dias, Açú-Salinas 15 dias, reparos e provisões 10 dias, Açú-Lisboa 60 dias. Total de 115 dias. A soma de D. Francisco é uma aproximação, pois de modo exato, totalizam-se 136 dias. Os 90 dias atribuídos da Bahia a Lisboa consideram os 10 dias de parada para reparos navais e carregamento de provisões em Salinas.

<sup>113</sup> D. Francisco de Sousa Coutinho afirma que, caso a majestade considerasse esse esboço “violento”, poderiam ser empregados oito embarcações, cujo custo poderia ser indenizado pelo carregamento de tábuas de louro, cedro, pau amarela e outras pranchas (transportáveis por embarcações pequenas) em Salinas ou Macapá. No entanto, caso essa alternativa fosse seguida, a finalidade principal “do andar” seria prejudicada.

Os mesmos princípios de ordenação temporal da circulação são mobilizados em seu projeto dos correios interiores. Mensalmente, canoas seriam expedidas para o Rio Negro e Mato Grosso; para Goiás, a cada dois meses. A experiência apontaria se essa assiduidade seria adequada ou não. Para o Maranhão, o ritmo da comunicação seria mais intenso, devendo ocorrer a cada 15 dias. Excetuando-se os períodos de chuvas e o inverno, o caminho até São Luís do Maranhão deveria tomar entre 25 e 30 dias, muito embora “extraordinariamente se tenha já vencido esta distância em 14 dias”. Repare-se que o exercício de diagnosticar as distâncias temporais da circulação revela algo fundamental dos espaços-tempo do período: sua volatilidade muitas vezes ligada aos ciclos da natureza.

O governador argumentou que o porto de Açú, no Rio Grande do Norte, seria um bom ponto de ancoragem para os paquetes de correio marítimo porque se tratava de um porto de “barlavento” que favorecia a navegação para o oeste, ou seja, em direção às capitânicas do Ceará, Piauí, Maranhão e Pará. Conhecer a direção dos ventos poderia potencializar a navegação portuguesa na costa nordeste e norte das colônias americanas. Além disso, o porto de Açú, segundo ele, preservava essas condições favoráveis durante todas as estações do ano, tanto em períodos de chuva como de estiagem, os ventos e as marés não seriam um obstáculo aos correios marítimos. O aproveitamento desses fenômenos naturais serviria à construção da “regularidade” e da “brevidade” que a Coroa esperava que os serviços postais proporcionassem.

Ao fim e ao cabo, a rede de correios imaginada por D. Francisco de Sousa Coutinho e o controle das distâncias temporais no correr das cartas constituiria uma das principais referências para a elaboração do alvará e das instruções de 1798. Conceber a circulação e as distâncias espaciais em termos temporais se apresentava como uma estratégia que atendia às demandas sociais por “regularidade”, “prontidão” e “brevidade” das comunicações que a Coroa portuguesa vislumbrava. Uma das vantagens desse espaço em rede seria precisamente um novo tempo de comunicação capaz de oferecer novas condições para os espaços econômicos e políticos que a monarquia tanto buscava reformar.

Meses depois de maio, as medidas para a organização dos correios marítimos da América começavam a adquirir corpo do outro lado do Atlântico. Em 3 de novembro de 1797, D. Rodrigo de Sousa Coutinho enviou um ofício à Junta do Comércio de Lisboa no qual informava sobre a inauguração dos serviços postais americanos. No dia 28 daquele mês, a

inauguração virou notícia na *Gazeta de Lisboa*. Segundo o informe, esperava-se que no dia 1 de janeiro de 1798 um bergantim sairia do porto de Lisboa como correio marítimo em direção à América. O navio aportaria em Açú e seguiria para Paraíba, Parnaíba, Maranhão e Pará. Também conduziria a bordo as cartas de Pernambuco e da Bahia que seguiriam por caminhos terrestres a partir do Rio Grande do Norte<sup>114</sup>. A notícia veiculada na *Gazeta de Lisboa* reproduziu os locais apontados pelo governador do Pará e também repetia a ausência das capitanias do Sul. Nos últimos meses de 1797, uma das alternativas esboçadas por D. Francisco de Sousa Coutinho pautava a ordem da secretaria da Marinha e Ultramar divulgada no principal jornal do Reino.

O Correio da Corte instalaria na repartição de cartas do Brasil uma caixa para coletar as correspondências com destino luso-americano. Os habitantes da cidade do Porto e demais territórios peninsulares que quisessem enviar cartas para o Brasil deveriam remetê-las para Lisboa, a partir de onde saíam os correios marítimos. Poucos dias depois, em 1º de dezembro, a *Gazeta* publicou um suplemento informando que “tendo ocorrido motivos que não permitem a partida do dito Correio Marítimo no 1º de janeiro próximo futuro, como se anunciou, ela fica diferida por todo o mês de janeiro”<sup>115</sup>. Mesmo que suspensa, a iminente inauguração dos correios marítimos já apontava para características da rede postal que seriam consolidadas nos anos subsequentes. Contudo, nessa conjuntura, a parcela norte dos correios marítimos da América portuguesa estava mais definida do que as conexões meridionais, tanto na costa, como no interior do continente.

#### 1.4.2. D. Fernando José de Portugal, governador da Bahia

Antes que a ordem de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e seu anúncio na *Gazeta de Lisboa* pudessem cruzar o Atlântico, o governador da Bahia concluiu o seu projeto para os correios da América. Diferentemente do governador do Pará, D. Fernando José de Portugal

---

<sup>114</sup> Para ofício à Junta do Comércio de Lisboa: GUAPINDAIA, Mayra. Comunicação e poder..., p. 9; *Gazeta de Lisboa*, 28 nov. 1797. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acesso: 10 jun. 2020. Luiz G. Machado também menciona esse aviso: MACHADO, Luiz G. Op. cit., p. 229-231.

<sup>115</sup> *Gazeta de Lisboa*, 1 dez. 1797. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acesso: 10 jun. 2020. Luiz G. Machado infere que o adiamento se referia a disputas internas entre os ministérios do príncipe regente. Talvez se tratasse dos embates com o secretário de Estado dos Negócios do Reino, José de Seabra e Silva, ou com o presidente do Erário Régio, visconde de Vila Nova, conforme apontado por Mayra Guapindaia: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 62-63; MACHADO, Luiz G. Op. cit., p. 229-231.

apresentou muitos obstáculos à implementação de um sistema postal no Brasil. Não imaginou um espaço em rede para os correios, tampouco calculou suas distâncias em dias, semanas ou meses. Mas, mesmo assim, esboçou uma percepção sobre o tempo das comunicações. Suas expectativas em relação aos correios são um testemunho de que nem sempre se esperava a “brevidade” e a “prontidão” dos serviços postais que a Coroa portuguesa procurava promover e, portanto, apontam para uma pluralidade de lógicas espaciais concorrentes que se tensionavam no processo de formação dos correios da América.

O governador da Bahia, primeiro, evocou a criação do ofício de Correio-mor das Cartas do Mar em 1657 para argumentar que a jurisdição de seus correios assistentes restringia-se às correspondências trocadas com o Reino. Portanto, as cartas da Bahia para outras localidades do Brasil e para Angola não deveriam ser abarcadas no sistema que se buscava constituir. Segundo, D. Fernando José de Portugal resgatou duas provisões, uma de 1740, na qual se julgou ser impraticável estabelecer correios na capitania da Bahia, pois sua comunicação era majoritariamente realizada pelo mar, já muito frequentado pelos navios de comércio. Outra, de 1746, na qual a Coroa ordenou que não se instalasse correios na Bahia. A seu ver, a correspondência interior era satisfatoriamente sustentada pelo trânsito de tropeiros e de escravizados.

Seu diagnóstico sobre as formas de comunicação vigentes desestimulava a criação de um sistema postal, tanto no mar, como no continente. Sua perspectiva era informada não apenas por sua experiência contemporânea à frente do governo da Bahia, mas também por conflitos jurídicos que ocorreram nos séculos XVII e XVIII, como indica a memória das provisões. O governador avaliava, portanto, que tanto no passado como no presente as condições de comunicações na Bahia descartavam a necessidade de criação de correios<sup>116</sup>.

O principal argumento do governador consistia em que as trocas comerciais ofereciam um amplo e eficiente trânsito de mensagens. Em Salvador, as cartas vindas do Reino, dos domínios africanos e outras partes da América eram entregues no Palácio do Governo, recolhidas por um “ajudante das cartas” que formulava uma lista com os nomes dos destinatários. Quando estes não iam até o Palácio do governo retirá-las, esse “ajudante” as

---

<sup>116</sup> O parecer do Conde de Galveas também é apontado por BARATA, Mário. *Op.cit.*, p. 139. Para uma análise das oposições locais à implementação de correios nas colônias luso-americanas antes de 1798: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*; GUAPINDAIA, Mayra. *O controle do fluxo...*, p. 69-80. Para outra análise desse plano: *Idem*, *ibidem*, p. 97-99. O governador da Bahia enquadra-se no conjunto de autoridades que, segundo a autora, seriam contrários à implementação dos correios cf. *Idem*. *Comunicação e poder...*, p. 7-8.

entregava em domicílio mediante uma pequena taxa. Esse funcionamento, para o governador, poupava os recursos que a Real Fazenda deveria investir na criação de correios na América e que os próprios usuários dos serviços teriam que passar a gastar. Diferentemente de D. Francisco de Sousa Coutinho, o governador da Bahia não falava em vantagens para o comércio, para a administração do Estado, para a Justiça ou para a arrecadação tributária. Tratava-se de uma outra interpretação sobre a eficiência das formas de comunicação epistolar vigentes e seu potencial de articular a Bahia com outras capitanias da América e com Angola.

O volume de trocas epistolares, a seu ver, não teria condições de atingir um patamar lucrativo para a Coroa. Em sua grande maioria, os habitantes da Bahia trocavam cartas com o Reino, ilhas atlânticas e domínios portugueses na África e, assim, eram inevitavelmente marítimas. Para D. Fernando José de Portugal, as frotas comerciais eram suficientemente frequentes para sustentar a troca de correspondência.

Apesar desse diagnóstico severo, D. Fernando José de Portugal buscou contemplar a demanda da Coroa portuguesa e procurou compatibilizar suas expectativas com as de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Segundo ele,

Pelo que toca porém à correspondência por mar, ocorre-me dizer que esta se acha muito bem estabelecida entre esta Capitania e os portos do Reino e outros Domínios ultramarinos, com o grande número de navios, corvetas, sumacas e bergantins, que anualmente e em todo o tempo navegam e giram reciprocamente, *a qual se facilitará ainda mais, entre esta Capitania e o Reino, com o novo e útil estabelecimento dos correios marítimos*, sem que haja queixas da falta da entrega das cartas das quais não pagam coisa alguma os que as recebem de mão particular ou da sala deste Palácio, exceto quando lhe são entregues pelo Ajudante, como fica dito<sup>117</sup>.

A comunicação entre a metrópole e seus domínios na África e na América estava “muito bem estabelecida” pelos navios mercantis que “em todo o tempo navegam e giram reciprocamente” entre os territórios da monarquia portuguesa. No entanto, a criação de correios marítimos poderia *facilitar* essas comunicações. A “facilidade”, conforme analisado acima, constituía uma das características da semântica das comunicações postais que vinha sendo definida ao longo do século XVIII. Facilitar do intercâmbio de cartas, porém, não poderia prejudicar o sistema vigente de entrega gratuita no Palácio do Governo ou por

---

<sup>117</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 23 de dezembro de 1797. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 90, doc. 17551. Grifos meus.

particulares<sup>118</sup>. Observe-se o contraste de visões dos governadores do Pará e da Bahia em relação às características das embarcações mercantis no transporte de correspondências: para o primeiro, sua “interrupção”, “incerteza” e “insegurança” criava a necessidade de implementação de um sistema postal marítimo; para o segundo, os navios comerciais “em todo tempo navegam e giram reciprocamente”, de modo que, embora facilitassem a comunicação, os correios marítimos não seriam absolutamente necessários. Nos dois casos, a visão sobre a capacidade do fluxo comercial em transportar cartas através do Atlântico serve de base para seus projetos de correios na América. Para ambos, com maior ou menor precisão, era o *tempo* dessas navegações que importava.

Como afirma Guapindaia, o governador do Pará formulou um projeto que absorvia as formas de comunicação vigentes. Já o governador da Bahia parece propor o inverso: a absorção dos correios marítimos por parte do sistema informal de circulação epistolar através das redes de comércio. Embora D. Fernando José de Portugal tenha apresentado diversos argumentos que se opunham à criação de correios na América, sua solução era permeável a uma relação de complementaridade entre comunicações epistolares postais e informais, ao menos no plano marítimo<sup>119</sup>.

Meses depois de ter enviado o seu projeto à secretaria da Marinha e Ultramar, Fernando José de Portugal propôs duas rotas para os correios marítimos. Uma primeira partiria de Lisboa e tocaria o porto de Recife, depois desceria até Salvador e retornaria à metrópole. A segunda inverteria a ordem de chegada: de Lisboa a Salvador, de Salvador a

---

<sup>118</sup> O governador prossegue indicando que a criação de correios exigiria a nomeação de um funcionário para preparar os sacos de cartas, as listas de recebimento e entrega, contratar dois ajudantes ou escrivães. Estimava que a renda líquida poderia chegar a três ou quatro mil cruzados caso o porte não fosse excessivo. As embarcações prestes a partir em viagem deveriam ser noticiadas em editais. E, por fim, as cartas vindas do Reino deveriam pagar a mesma taxa que no Reino se paga pelas cartas da Bahia.

<sup>119</sup> Não se sabe ao certo se o projeto do governador da Bahia alcançou o ministério da Marinha e Ultramar antes da elaboração do alvará de janeiro e das instruções de fevereiro, pois na ausência de um serviço postal, o tempo de circulação das cartas era relativamente volátil porque dependia da rota das embarcações mercantis que as conduziriam. De todo modo, é possível indicar a convergência – posto que a “influência” suporia a chegada do plano de D. Fernando antes do final de janeiro – entre alguns elementos indicados pelo governador da Bahia e a legislação de regulação dos correios: note-se que as embarcações comerciais que conduziram uma parcela das correspondências deveriam notificar seus destinos e datas de partida ao público por meio de editais. Embora esses não tenham sido os termos exatos adotados pela legislação postal do início de 1798, a previsibilidade dos trajetos e partidas de embarcações mercantis condutoras de cartas se mostra presente em ambos os documentos.

Recife e, depois, de volta a Lisboa. Essas navegações deveriam acompanhar a mudança das monções<sup>120</sup>.

Ao não imaginar um espaço em rede para os correios, o governador da Bahia advogava, implicitamente, que a rede comercial era capaz de sustentar as trocas epistolares de acordo com as demandas dos portugueses na América, na África e na Europa. A ausência da mensuração temporal das distâncias, por sua vez, parece apontar para outro elemento importante: não são todos os espaços sociais em rede que exigem um controle rigoroso do tempo de circulação. Na visão de alguns representantes da Coroa portuguesa, a especificidade da rede de correios se assenta na “facilidade”, “prontidão”, “regularidade”, “brevidade” e “segurança” das comunicações que, assim, podem promover a “aproximação” e o “estreitamento” dos laços entre as colônias e a metrópole. A compreensão do papel dos correios a partir dessa semântica das comunicações parece exigir, em algum grau, a *temporalização das distâncias* como parte constitutiva da *rede postal*. Por outro lado, nas palavras do governador da Bahia, “todo tempo navegam e giram reciprocamente” navios comerciais, portanto, não haveria uma necessidade incontornável para a criação de correios marítimos, pois as cartas dos vassallos da Coroa portuguesa poderiam ser transportadas a bordo desses navios que navegavam “todo tempo”.

#### 1.4.3. D. Thomaz José de Melo, governador de Pernambuco

Em abril de 1798, foi a vez do governador de Pernambuco concluir o seu projeto para a instalação de correios na América. Ele não sabia que, no início do ano, um alvará e cinco instruções já haviam inaugurado os serviços postais americanos, contendo diversos regulamentos a serem seguidos. Foi reportando-se ao ofício de setembro de 1796 e às ordens de 1797 que D. Thomaz José de Melo elaborou seu projeto postal para o Brasil. Baseado no itinerário noticiado por essa ordem, o governador se opôs à decisão da secretaria da Marinha e Ultramar em eleger o porto de Açú, no Rio Grande do Norte, como o primeiro porto de parada

---

<sup>120</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 20 de março de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18151. O ofício é de 20 de março de 1798, antes, portanto, de D. Fernando José de Portugal saber que sua capitania estava vinculada ao giro postal do Rio de Janeiro. Para a construção de embarcações para os correios marítimos: GUAPINDAIA, Mayra C. Entre correios marítimos... Para outra análise da mudança dos portos de chegada: Idem. Comunicação e poder..., p. 9 *et seq.*

dos paquetes de correio marítimo<sup>121</sup>. A seu ver, e apoiado pelo parecer do capitão-mor do Rio Grande do Norte, essa terra de “sertão” carecia dos víveres e da população necessários para o reparo e provimento das embarcações. Além disso, a depender da época do ano em que os navios aportassem em Açú, não seriam capazes de seguir à vela até a Paraíba, mais ao sul e muito mais próxima de Recife que, por sua vez, poderia oferecer melhores condições portuárias aos correios<sup>122</sup>.

Mas esta seria uma solução provisória. O governador sugeriu que o porto de Recife fosse a primeira parada definitiva dos correios marítimos. As cartas de Pernambuco, da Bahia e das “capitanias subalternas” – entenda-se Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará – deveriam convergir todas para Recife, de onde prosseguiriam para Parnaíba, São Luís do Maranhão e Salinas, no Pará.

Era a *posição* de Recife na *rede comercial* da região que justificaria a sua *centralidade* para a *rede de correios*. Enquanto seu porto receberia os navios do correio marítimo, as cartas internas poderiam ser conduzidas por “caminheiros”. Toda a circulação epistolar envolvendo a Bahia, a Paraíba, o Rio Grande do Norte e o Ceará deveria afluir para Recife. Segundo D. Thomaz José de Melo, a secretaria de governo ou a Junta da Fazenda deveria nomear um homem para o posto de “Correio Geral”; este seria encarregado pela recepção das cartas de todas essas capitanias, bem como daquelas advindas do ou destinadas ao Reino. Uma vez em Recife, toda a correspondência seria transportada por “caminheiros de pé” que, partindo de Pernambuco, se deslocariam para essas capitanias passando de vila em vila até chegar à capital, onde deveriam haver correios menores, ou particulares, encarregados pelo serviço postal (Figuras 6 e 7).

---

<sup>121</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13761; OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13762. Indícios do desconhecimento das normas publicadas no início de 1798 são a ausência de referências a ela, bem como o entendimento de que Salvador integraria o itinerário dos correios marítimos do norte do Brasil. Para outra análise desse plano: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 95-97; Idem. Comunicação e poder..., p. 8. A autora classifica o governador de Pernambuco como contrário ao estabelecimento dos correios.

<sup>122</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco]... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13761. É interessante acrescentar que um dos motivos apresentados pelo governador do Rio Grande do Norte para evitar que o bergantim aportasse em Açú é uma “grande epidemia a que dizem são bexigas, e tão mais que aqueles em que dão, sai-lhes meia dúzia delas na cara, incham e morrem”. Além disso, o governador de Pernambuco solicitava ao desembargador e ouvidor geral da comarca responsável pelo porto de Açú que coletasse atestações de negociantes que corroborassem, por experiência própria, o fato de não haver povoação com as comodidades necessárias para socorrer qualquer embarcação. Ver anexos “A” e “B” do ofício.



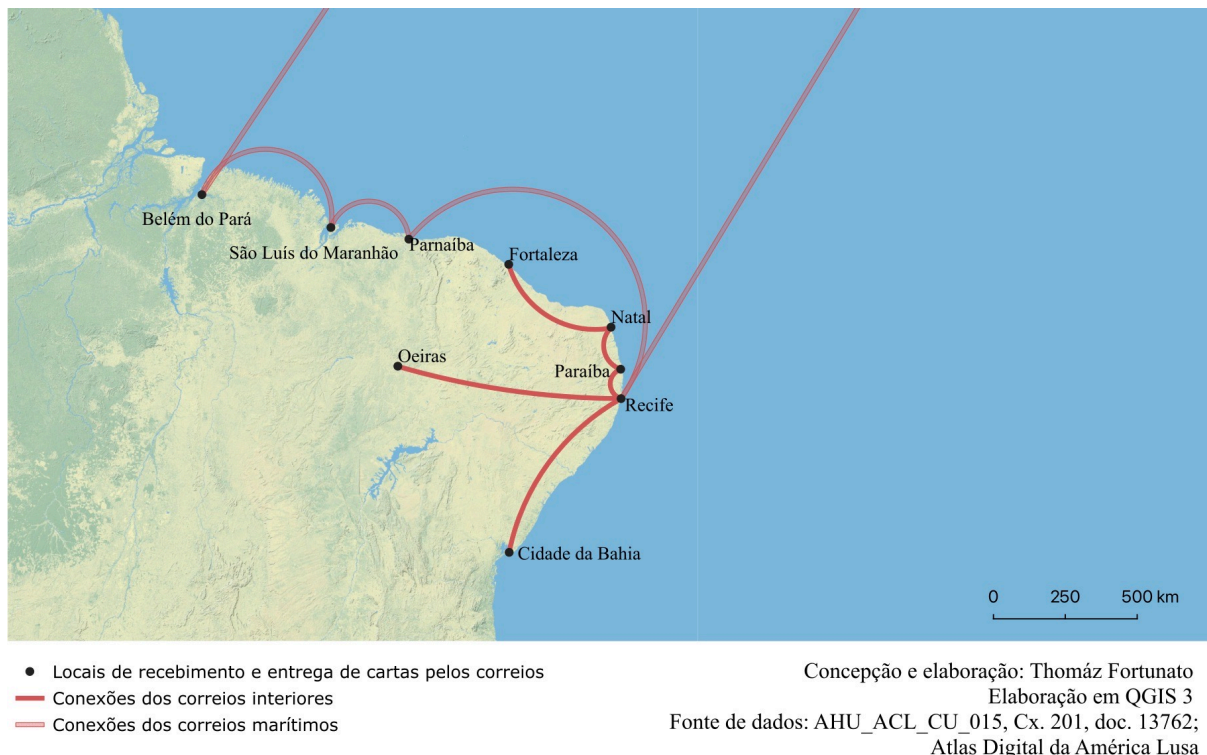
**Figura 6 – Correios imaginados por D. Thomaz José de Melo em 1798**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13762;  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 7 – Correios imaginados por D. Thomaz José de Melo em 1798 (detalhe)**



De acordo com D. Thomaz José de Melo,

uma vez estabelecidos os Caminheiros se facilitará muito mais a Comunicação de Capitania a Capitania, e se conduzirão muitas cartas nas bolsas do Correio que não pertençam ao Correio Marítimo, sim ao tráfico do País, parece que a benefício do novo estabelecimento deveriam pagar semelhantes Cartas a metade do porte taxado, visto que o *Correio Marítimo obriga por dependência a que haja outro Correio de terra*<sup>123</sup>.

A “facilidade” da comunicação aparece mais uma vez como característica dos serviços postais. Porém, nesse caso, os “Caminheiros” a serviço dos correios promoveriam o transporte de muitas cartas relacionadas ao “tráfico do País” e que “não pertencem ao Correio Marítimo”. A importância do comércio intercolonial emerge em destaque nesse projeto. Conforme um dos objetivos das reformas ilustradas do final do século XVIII, a regeneração da monarquia portuguesa estava atrelada ao desenvolvimento econômico de suas colônias e, ao afrouxar o “exclusivo colonial” sem abrir os mercados às nações estrangeiras, o estímulo ao comércio entre as colônias portuguesas serviria aos propósitos da Coroa para integrar, economicamente, as suas partes constitutivas.

<sup>123</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco]... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13762. Grifos meus.

Visto que as reformas postais buscavam a aproximação e o estreitamento dos laços entre a metrópole e parte de suas colônias, “o Correio Marítimo obriga por dependência a que haja outro Correio de terra”. Em outras palavras, a criação de uma rede postal *marítima* para uma parte da América portuguesa estava diretamente relacionada à necessidade de constituir uma rede postal *terrestre* e, portanto, a expansão de conexões territoriais no Brasil. Essa era a espacialidade concebida para os correios da América que D. Thomaz José de Melo formulou em seu projeto e que, assim como o plano do governador do Pará, era plenamente compatível com os objetivos reformistas de Lisboa.

Assim como D. Francisco de Sousa Coutinho, o governador de Pernambuco argumentava que as embarcações comerciais deveriam também conduzir correspondências, porém, estas cartas estariam sujeitas a cobrança de portes. Do contrário, se elas fossem gratuitas, os rendimentos do correio “de que resultam tão conhecidas vantagens ao Comércio e à mútua correspondência destas Capitânicas” não seriam lucrativos<sup>124</sup>. Convergiam no uso de navios mercantis no trânsito epistolar, divergiam sobre a gratuidade das cartas por eles transportadas. Para ambos, a relação com o fluxo das embarcações comerciais pautaria a viabilidade financeira do sistema postal marítimo.

Os correios marítimos deveriam ser uma empreitada provisória para D. Thomaz José de Melo. Em “tempos de paz”, os correios seriam necessários para distribuir as cartas e recolher seus tributos, porém, com a navegação desobstruída, não haveria a necessidade de navios exclusivamente postais, as embarcações do comércio atenderiam às demandas dos portugueses na Europa e na América. Afinal, dizia, os navios mercantis

todos os meses chegam a este Porto, como porque neles, sendo os Condutores das mercadorias, é que vem as faturas, os Avisos, e as ordens sobre todos os artigos do Comércio, e só em um ou outro caso especial é que vimos a ter necessidade do Correio Marítimo<sup>125</sup>.

Do mesmo modo que o governador da Bahia, D. Thomaz José de Melo confiava no potencial da rede comercial para manter as comunicações da monarquia portuguesa, pois estes navegantes, “sendo os Condutores das mercadorias”, trazem “as faturas, os Avisos, e as ordens” relacionadas ao comércio e a administração do Estado, chegando ao porto de Recife “todos os meses”. Apenas quando a comunicação escrita proporcionada pelos navios de comércio era prejudicada, ou interrompida por uma guerra que os correios marítimos se

---

<sup>124</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco]... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13762.

<sup>125</sup> Idem, *ibidem*.

mostravam necessários<sup>126</sup>. De certo modo, esse diagnóstico convergia com o de D. Francisco de Sousa Coutinho, governador do Pará, segundo o qual as “interrupções” e “demoras” das cartas em tempos de guerra atingiam um patamar “insofrível”. Por outro lado, a presença de embarcações comerciais “todos os meses” na costa de Pernambuco diferia muito das raras ocasiões nas quais as partidas mensais ocorriam no Pará, inclusive em tempos de paz.

De outra natureza são as comunicações internas. Estas não eram necessárias apenas em tempos de guerra, mas igualmente em tempos de paz. D. Thomaz José de Melo considerava as relações comerciais entre Pernambuco e as demais capitanias do norte como sendo de pouca relevância e que, por essa razão, a navegação pela costa supriria o intercâmbio de mensagens. O comércio com a Bahia, no entanto, exigia uma comunicação mais regular e eficaz. Um percurso terrestre deveria “facilitar a comunicação não só do Comércio, mas até dos negócios públicos [...] [e da] pronta expedição dos processos [judiciais] quando cada litigante não tem forças para mandar um expresso”<sup>127</sup>. Em maio de 1798, a Junta da Fazenda de Pernambuco obrigaria as embarcações de navegação costeira a transportar cartas<sup>128</sup>.

Do mesmo modo que D. Francisco de Sousa Coutinho e D. Fernando José de Portugal, o governador de Pernambuco pautava seu projeto de correios para a América a partir de sua leitura sobre a circulação comercial. Para além das vantagens tributárias, judiciais e políticas que a facilitação das comunicações poderia proporcionar, era o trânsito de embarcações comerciais, e sua capacidade de transportar cartas, que constituía o critério principal para avaliar as condições sob as quais a Coroa deveria estabelecer correios marítimos para a América. Era também o comércio que iria servir à definição de diferentes graus de conexões internas entre as capitanias do Brasil – no caso de Pernambuco, mais conectado à Bahia do que às demais capitanias. A assimetria de laços comerciais se projetava na concepção das conexões postais, quanto maior era a circulação comercial, mais importante era comunicação,

---

<sup>126</sup> Excepcionalidade também assinalada por Mayra Guapindaia: GUAPINDAIA, Mayra. Comunicação e poder..., p. 8. Cabe acrescentar que Reinhart Koselleck, em sua análise do que denomina “curvas exponenciais de aceleração do espaço-tempo”, assinala que as relações entre tempo e espaço podiam ser abaladas ou destruídas por guerras cf. KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014, p. 86.

<sup>127</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco]... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13762. Na argumentação apresentada nesse ofício, o governador indica a função dos correios na tramitação de documentos judiciais. Essa associação também é elaborada pelo vice-rei e governador do Rio de Janeiro, como se verá adiante, e foi apontada sucintamente pelo governador do Pará.

<sup>128</sup> OFÍCIO de Thomaz José de Melo a D. Fernando José de Portugal... 4 de maio de 1798. *apud*. COSTA, Cássio. Op. cit., p. 204-205. Trata-se de mais um exemplo de correios interiores cuja circulação epistolar *não implica criação de linhas postais*, mas sim do aproveitamento da circulação costeira vigente.

e a rede postal imaginada pelo governador de Pernambuco reforçava o papel do comércio na integração de certos territórios da monarquia portuguesa na América e destes com Portugal.

#### *1.4.4. Caetano Pinto de Miranda Montenegro, governador do Mato Grosso*

Alguns meses depois, em julho de 1798, foi Caetano Pinto de Miranda Montenegro, o governador de Mato Grosso, que respondeu a circular da secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. Ainda sem ter notícias sobre a promulgação do alvará e das instruções de criação dos correios, o governador indicava que

A posição geográfica desta Capitania exige que nela hajam dois Correios, um por Terra, e outro por via dos Rios que descem à Cidade do Pará. As suas relações por Terra são com as Cidades da Bahia, do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas como todos estes três caminhos se vem ajuntar em Vila Boa de Goiás, deverão vir todas as Cartas juntas, com as daquela Capitania [de Goiás] até a referida Vila [Bela de Mato Grosso]. Em Vila Boa [de Goiás] deve haver uma pessoa encarregada de receber as Cartas de Mato Grosso, sem que estas ali paguem Porte algum, porque julgo que todas as Cartas só o deveria pagar no País a que pertencer, e aonde não de ser distribuídas<sup>129</sup>.

Diferentemente das declarações dos governadores anteriores, era a “posição geográfica” de Mato Grosso que exigia a instalação de dois correios, um terrestre e outro fluvial. Os encarregados pela distribuição de cartas na Vila Boa de Goiás, para onde “três caminhos se vem ajuntar”, deveriam expedi-las com a “maior brevidade e segurança” até o primeiro registro de Mato Grosso, ponto a partir do qual a correspondência seria transportada por soldados pedestres até a Vila do Cuiabá e Vila Bela, as duas únicas vilas de Mato Grosso<sup>130</sup>. A “brevidade” e a “segurança” também neste projeto caracterizam a especificidade dos serviços postais frente a outras formas de comunicação, de modo a reforçar a semântica com a qual alguns administradores do Estado português vinham concebendo os serviços postais.

---

<sup>129</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso], Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 5 de julho de 1798. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796. Para outra análise desse ofício: GUAPINDAIA, Mayra. O Controle do fluxo..., p. 93-94. A autoria classifica este governador como favorável a criação dos correios. Em Goiás, o governador de Mato Grosso sugeria que o capitão-mor poderia ser encarregado pelo despacho das cartas, Antônio de Souza Mello e Menezes. Na Vila de Cuiabá e Vila Bela de Mato Grosso, indicava o almoxarifado da Real Fazenda.

<sup>130</sup> JESUS, Nauk Maria de. A capitania de Mato Grosso: história, historiografia e fontes. *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, v. 5, n. 2, jul.-dez., 2012, p. 94.

Os correios imaginados por Miranda Montenegro deveriam, por um lado, conectar Mato Grosso às capitanias de Goiás, Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro; por outro, ao Rio Negro e ao Pará. Todas essas linhas de comunicação deveriam, em última instância, convergir para a metrópole, em Lisboa (Figuras 8 e 9). Tratava-se de um projeto que vislumbrava uma integração territorial entre partes da América portuguesa de norte a sul e que, por essa razão, constituía uma imaginação geográfica da rede postal qualitativamente diferente dos demais planos.

**Figura 8 – Correios imaginados por Miranda Montenegro em 1798**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 9 – Correios imaginados por Miranda Montenegro em 1798 (detalhe)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796  
Atlas Digital da América Lusa

Além da “posição geográfica”, as características sociais e demográficas da capitania condicionavam o projeto de correios do governador. A população chegava a 25 mil “almas”, entretanto, segundo o governador,

a maior parte são Negros e Pardos, forros ou cativos, os quais não têm relações algumas externas. Os roceiros e mineiros vivem concentrados no meio da sua Escravatura, e esta espécie de sociedade Doméstica, dura e violenta, parece que os aparta de toda a cultura, e comércio humano. O Corpo dos Negociantes é também muito diminuto [...] <sup>131</sup>.

“Negros”, “pardos”, “forros”, “cativos”, “roceiros”, “mineiros” e “negociantes”, estes eram os grupos sociais que, segundo o olhar de Miranda Montenegro, compunham a população da capitania. Fossem forros ou cativos, os “negros” e “pardos” não teriam “relações algumas externas”. Os “roceiros” e “mineiros”, concentrados na escravatura em uma espécie de “sociedade Doméstica”, estariam apartados de “toda cultura” e “comércio”. Por fim, o corpo de “Negociantes” era muito diminuto. A visão sobre a composição social da capitania de Mato Grosso era fundamental para avaliar o alcance que o sistema postal poderia atingir

<sup>131</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso]... 5 de julho de 1798. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796.

naqueles territórios. Essa classificação da população elaborada por Miranda Montenegro era também uma forma de delimitar os sujeitos que utilizariam os correios, de tal modo que o nascimento do sistema postal estaria vinculado a uma categoria racial e social precisa: ao corpo de negociantes brancos<sup>132</sup>.

Normalmente, esses negociantes tinham relações comerciais com o Rio de Janeiro e com a Bahia, em boa parte decorrentes da mineração e do comércio de escravizados, fator que subsidiou a dimensão integradora desse projeto. Os carregamentos eram preparados e as viagens eram iniciadas entre setembro e novembro, “gastando ordinariamente um ano de ida, e vinda”. Como seus carregamentos eram geralmente fiados, precisavam retornar aos locais onde adquiriram o crédito para quitar suas dívidas. Nesse processo, “levam-lhe aqui a dispor dois, três, e mais anos, em cujo tempo tomaram eles não receber uma só Carta dos seus Correspondentes”. Por essa razão, despachavam suas cartas através de outros comerciantes em trânsito, um modo de fazer suas correspondências correrem os territórios.

Da composição social heterogênea concebida pelo governador, apenas o corpo de negociantes estaria apto a usar os serviços postais. Esse grupo era numericamente pequeno e sua diminuta comunicação escrita já funcionava através do trânsito de outros comerciantes. Assim como nos projetos dos outros governadores, a *rede comercial* está diretamente vinculada a circulação epistolar. Seu funcionamento e alcance condiciona, em algum grau, o projeto para o estabelecimento dos correios. Com esse diagnóstico, o governador de Mato Grosso conclui que o número de cartas na capitania seria reduzido e que os portes cobrados por seu transporte provavelmente não seriam suficientes para ultrapassar os custos de criação e manutenção do sistema postal<sup>133</sup>.

---

<sup>132</sup> Observando a realidade norte-americana do século XIX, David Henkin analisa a constituição daquilo que denomina como “sociedade postal”: caracterizada pela ampla circulação de correspondências sobre todo o território nacional, abrangendo amplo espectro social e constituindo um hábito cultural que ultrapassa as instituições estatais etc. cf. HENKIN, David. *The postal age: the emergence of modern communications in nineteenth-century America*. Chicago: The University of Chicago Press, 2006, p. 172. Esse, evidentemente, não é o caso da América portuguesa no período abordado por esta dissertação. Há um interessante estudo sobre a variedade social de remetentes nos Estados Unidos feita por Alejandra Dubcovsky: DUBCOVSKY, Alejandra. *Fighting the storm: an analysis of letters from American Slaves*. Berkley: University of California Press, 2005. Essa constatação permite qualificar, de modo bastante preliminar, o escopo social dos correios, pois, apesar da circulação postal ser apresentada como um benefício geral aos vassallos do império português, disso não decorre a disponibilidade real desse serviço à população em geral. Para uma crítica política de fluxos desigualmente distribuídos na sociedade contemporânea: SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000, p. 83-85. Milton Santos ainda assinala as desigualdades de uso e agentes de controle do funcionamento das redes cf. Idem. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 181.

<sup>133</sup> Note-se que este plano faz referência a sistemas de comunicação epistolar vigentes: negociantes que, em seu trânsito, conduzem cartas.



Diante desses obstáculos, Miranda Montenegro apresentou uma proposta de organização temporal do trânsito de cartas para que o porte das cartas não se tornasse excessivamente oneroso aos negociantes. O fluxo das cartas da Bahia, de São Paulo e do Rio de Janeiro, que deveria atravessar Goiás para chegar a Vila de Cuiabá e Vila Bela, ocorreria entre quatro e seis vezes no ano. A depender da estação, o intervalo entre os giros postais seria de dois ou de três meses. As cartas do Pará seriam mais raras, pois seu transporte era mais custoso. A partir de Vila Bela, as embarcações subiriam os rios Madeira e Mamoré, passando nos fortes da Barra e do Príncipe da Beira, na capitania de Rio Negro, local onde trocariam o malote de cartas vindo do Pará. Esses giros deveriam ocorrer apenas duas vezes ao ano, o “primeiro deve chegar aqui [em Vila Bela] em Janeiro e o segundo em Junho”, nos demais meses a comunicação estaria muito prejudicada pelas chuvas. Entre o final de fevereiro e o início de março, duas embarcações deveriam partir de Vila Bela conduzindo as respostas às cartas que haviam chegado em janeiro. Se a partida entre fevereiro e março deveria retornar a Vila Bela em junho, então a duração dessa travessia era de aproximadamente quatro meses. Consequentemente, para que as cartas do Pará chegassem ao Mato Grosso em janeiro, o outro giro deveria começar entre os meses de setembro e outubro<sup>134</sup>.

De modo semelhante ao governador do Pará, Miranda Montenegro esboçou uma estratégia para a viabilidade financeira dos correios através de uma organização da circulação postal. Nesse caso, a frequência de expedição dos giros postais foi fundamental para a definição do porte a ser cobrado pelo transporte de cartas. Essa característica espaçotemporal foi concebida considerando-se, assim como o governador do Pará, certos fenômenos da natureza.

Posição geográfica, direção dos caminhos, composição social, relações comerciais e ordenamento temporal dos fluxos postais constituíram as principais variáveis do projeto postal do governador de Mato Grosso. Ao elaborá-lo, ele reforçou a semântica das comunicações postais como sendo “breves” e “seguras” e atribuía às capitanias do Rio Negro e de Goiás um papel articulador da comunicação de Mato Grosso com o Pará, a Bahia, São Paulo e o Rio de Janeiro. Este último, junto ao Pará, realizaria o transporte das cartas de Mato Grosso até a metrópole, em Lisboa. Assim como os outros governadores, o projeto de Miranda Montenegro esboçou uma interconectividade entre diversos territórios americanos e, ao fazê-lo, concebeu

---

<sup>134</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso]... 5 de julho de 1798. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796.

uma rede postal. Contudo, sua abrangência territorial concebeu uma geografia qualitativamente diferente dos demais projetos, pois ao imaginar conexões de norte a sul entre os domínios luso-americanos, ele deu um passo a mais na definição daquilo que viriam a ser os correios da América portuguesa<sup>135</sup>.



No início do século XVIII, o Conselho Ultramarino havia rejeitado a proposta de um negociante português sobre a implementação de um sistema de navegação de paquetes que conectaria Lisboa aos principais portos da América portuguesa de modo mais regular do que as embarcações de comércio. No contexto da Guerra de Sucessão Espanhola, o Conselho temia que o projeto facilitasse o acesso de ingleses ao Brasil, haja vista que seu proponente estava sediado em Londres. No final do século, os percalços do contrabando britânico na América não haviam se dissipado e o Brasil havia se consolidado como colônia necessária à sustentação econômica de Portugal. Nesse ínterim, a população luso-americana cresceu vertiginosamente, as minas de extração de ouro e pedras preciosas ascenderam e decaíram, novas divisões administrativas do território foram sendo desenhadas nas capitanias do interior conforme o avanço da ocupação portuguesa. Cada vez mais as estratégias de regeneração econômica da monarquia portuguesa se pautavam pela promoção das relações comerciais com suas colônias americanas, transformando a circulação de mercadorias em um dos principais fatores de integração das partes constitutivas do império português.

É nesse contexto que, em 1796, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, à frente da secretaria da Marinha e Ultramar, emite uma circular aos governadores das capitanias portuguesas da América para dar início a uma reforma postal que remodelaria as condições de comunicação de importantes partes do império. Pautado por um novo paradigma político-administrativo e fiscal, os correios da América deveriam criar uma nova fonte de arrecadação fiscal e dinamizar a comunicação comercial e política, justamente em um contexto de reformulação das concepções da unidade territorial do império<sup>136</sup>. No ambiente intelectual ilustrado, no qual estadistas portugueses e luso-americanos enxergavam os domínios americanos como uma

---

<sup>135</sup> Guapindaia também ressalta que o ofício do governador de Mato Grosso concebe os roteiros postais entre as capitanias como constituindo uma unidade cf. GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 199-200.

<sup>136</sup> SILVA, Ana R. Clocllet da. "O Brasil e a crise do Antigo Regime, 1750-1808". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 70-71.

unidade cuja articulação econômica poderia contribuir para a regeneração do império, os correios foram concebidos a partir de uma *nova geografia* que estava sendo concebida concomitantemente à primeira Carta Geral do Brasil. Tanto no plano dos projetos de reforma das comunicações luso-americanas, como no plano das representações cartográficas dos domínios portugueses da América, uma nova unidade estava sendo gestada. A partir de então, os projetos postais não se limitariam a iniciativas particulares de alguns governadores, mas, sim, teriam como horizonte a costura de um espaço em rede que fornecesse uma comunicação mais fácil, segura, pronta, breve, regular, capaz de aproximar e estreitar os laços entre as colônias e a metrópole, entre os portugueses do Reino e da América. Assim, o processo mais amplo de construção de uma unidade entre as colônias portuguesas da América e de uma melhor integração econômica, política e administrativa destas com Portugal, como almejavam de diferentes formas os estadistas do reformismo ilustrado português, poderia atingir um novo patamar. Os correios imaginados por esses governadores expressaram e, de certo modo, também ajudaram a criar, com graus distintos, as transformações espaciais e espaço-temporais pelas quais as conexões entre a América, Portugal e Angola passariam nos anos vindouros, modificando, desse modo, muito mais do que apenas as condições de comunicação do império.

O imaginar-se dessa rede por parte de governadores americanos se pautou pelo fluxo comercial, como se a rede postal da América devesse ser construída a partir das redes comerciais existentes. Mas frente aos fluxos comerciais, os correios imaginados apresentavam algumas características particulares, como a *temporalização das distâncias* e da *circulação*, pois o horizonte de expectativas dessas reformas modificava a importância dos conhecimentos sociais e políticos dos espaços-tempo por parte do império.

Os 35 dias de navegação de Lisboa até Recife, ou, então, os 60 dias que os navegantes passavam no Atlântico para viajar de Salinas até a metrópole portuguesa foram espaços-tempo considerados importantes para elaborar projetos de reforma das comunicações postais marítimas com a América. Ao mensurar distâncias e organizar a circulação através de unidades de medida temporais, os projetos de correios para a América dos governadores foram concebidos como uma topologia do tempo, como um *espaço em rede* cuja travessia das *distâncias* se fundamentaria no *tempo*. No capítulo seguinte, iremos analisar as normas e a

comunicação institucional que estabeleceu os acordos que constituíram as primeiras características desse novo espaço em rede.

## Capítulo 2

### *Costurando a rede: a criação dos correios marítimos e interiores (1798-1800)*

No fundo os livros são acidentes; as cartas, acontecimentos: daí a sua soberania.  
(Emil M. Cioran, *Manie épistolaire*. Trad. Ligia F. Ferreira)

Em 20 de janeiro de 1798, o príncipe regente, D. João, assinou o alvará responsável por orientar o estabelecimento de correios marítimos e interiores em seus domínios americanos. Como parte de reformas ilustradas que buscavam regenerar a economia da monarquia portuguesa através de novas formas de exploração colonial, implementadas em um contexto de acirramento das disputas imperiais na Europa que se desdobravam sobre os territórios atlânticos, a construção de uma ampla rede de correios atendia a muitos interesses econômicos e políticos da Coroa.

Este capítulo analisa algumas das disposições deste alvará, das instruções que o acompanharam, e todo o diálogo político estabelecido entre a Secretaria da Marinha e Ultramar, os governadores da América e as Juntas de Fazenda das capitânicas. É na reconstituição do correr dessas cartas, trocadas entre as autoridades responsáveis pelo estabelecimento dos serviços postais, que se pode reconstruir o limiar do processo de formação do espaço em rede dos correios da América portuguesa. Já aí se pode observar novas geografias cada vez mais temporalizadas em função das exigências que a organização de uma rede postal dessa envergadura impôs aos portugueses da época.

#### **2.1. As normas de 1798**

##### *2.1.1. O alvará, as instruções, os caminhos e os espaços-tempo*

Mais de um ano após a emissão da circular sobre os correios de D. Rodrigo de Sousa Coutinho aos governadores, a implementação de comunicações postais na América portuguesa chegava a um importante ponto de consolidação. Em 20 de janeiro de 1798, a Coroa publicou

o alvará de criação dos correios luso-americanos que estruturaria as conexões epistolares entre o Reino, suas colônias na América, ilhas atlânticas e, posteriormente, alguns domínios da África. Assinado pelo príncipe regente, D. João, e seu secretário da Marinha e Ultramar, Sousa Coutinho, o alvará foi enviado ao vice-rei e aos governadores da América e foi acompanhada por cinco instruções<sup>137</sup>.

No cenário mundial, mas sobretudo entre os impérios coloniais europeus, o final do século XVIII era um período de grandes tensões. Além do fato das colônias americanas terem se tornado mais relevantes para a sustentação e regeneração da monarquia portuguesa, a segunda metade do Setecentos testemunhou o acirramento dos conflitos entre França e Grã-Bretanha, com a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) envolvendo os países ibéricos e suas respectivas colônias, o processo de independência das Treze Colônias Britânicas em 1776, a eclosão da Revolução Francesa em 1789, bem como a revolução da colônia francesa de Saint-Domingue a partir de 1790, durante a qual os britânicos atacaram a Martinica, Guadalupe e Tobago. No Brasil, sedições como a Inconfidência Mineira de 1789 e a Conjuração Baiana de 1798 davam sinais da manifestação, no Brasil, das "águas revoltas" de uma crise mais profunda<sup>138</sup>, além de disponibilizarem "novas condições de se pensar e fazer política" em um "espaço de experiência revolucionário moderno"<sup>139</sup>.

No império colonial espanhol, esse contexto impulsionou a formulação e execução de reformas postais envolvendo seus domínios americanos<sup>140</sup>; no caso português, isso ocorreria de acordo com ritmos próprios de envolvimento nesses conflitos. Em 1793, Portugal assinou tratados de aliança com Espanha e Grã-Bretanha para combater a França, tendo participado dos conflitos na Campanha do Rossilhão, nos Pirineus; mas em 1796, a monarquia espanhola retomaria sua tradicional posição de aliança com a França, modificando, novamente, as condições geopolíticas de Portugal. Em 1799, as ocupações britânicas dos territórios portugueses de Goa, Damão e Diu, na Índia, além de, na América, terem ocupado a Martinica e Guadalupe, mostravam que a soberania sobre seus domínios coloniais não estava

---

<sup>137</sup> [ALVARÁ e INSTRUÇÕES de janeiro e fevereiro de 1798 para o estabelecimento dos correios...]. BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23. Também disponível online em: <[http://www.governodosoutros.ics.ul.pt/?menu=consulta&id\\_partes=110&acciao=ver&pagina=509](http://www.governodosoutros.ics.ul.pt/?menu=consulta&id_partes=110&acciao=ver&pagina=509)>. Acesso: 27 mai. 2020.

<sup>138</sup> NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Ed. 34, 2019, p. 26.

<sup>139</sup> PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil*. São Paulo: Contexto, 2022, p. 31-47.

<sup>140</sup> ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. Santiago: Biblioteca Nacional, 2020.

assegurada<sup>141</sup>. Esse conturbado cenário político acabou contribuindo para um substancial crescimento da demanda mundial de gêneros como o açúcar, o algodão, o arroz e o couro. Instabilidade política que favoreceu, assim, a produção agroexportadora da América portuguesa e, conseqüentemente, sua inserção no mercado internacional<sup>142</sup>.

É justamente nesse cenário de crise, que ameaçava cada vez mais as condições de preservação dos domínios americanos de Portugal, que as comunicações postais se tornaram uma política do Estado português. Um fator que emergia apenas de passagem em alguns dos projetos dos governadores americanos, ao falarem dos efeitos das guerras na interrupção "insofrível" das comunicações, parecia fundamental para o secretário da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo, que chegaria a ressaltar "o perigo que pode haver em confiar tais estabelecimentos [como os correios] a particulares [...] de que é evidente testemunho o fato da América Inglesa, onde Franklin produziu a grande revolução servindo-se do ofício de correio-mor"<sup>143</sup>.

Vistos dessa forma, os correios não se apresentavam ao estadista português apenas como um mecanismo de fomento comercial para o desenvolvimento conjunto da metrópole com suas colônias americanas, evidentemente fundamentais, mas também apontava para a finalidade política dessa instituição, justamente em um contexto em que a preservação dos domínios coloniais da América era tão importante na definição das hegemonias imperiais europeias e estruturantes da geopolítica portuguesa.

Publicado nesse contexto, a ementa do alvará indicava que

sendo-me presente a economia que deve resultar à minha Real Fazenda, de que o encargo e cuidado de aprontar as embarcações que hão de servir de Correios Marítimos, fiquem pertencendo à Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos; a qual igualmente como a da Fazenda deve pertencer o estabelecimento dos Correios interiores do Brasil, para a mais útil comunicação de todas aquelas capitânicas de que tão grande benefício há de resultar às praças do comércio de todos os meus domínios [...]<sup>144</sup>.

“Economia que deve resultar à minha Real Fazenda”, a “mais útil comunicação de todas aquelas capitânicas”, o “tão grande benefício [que] há de resultar às praças do comércio de todos os meus domínios”. Nessas palavras encontram-se boa parte das expectativas

---

<sup>141</sup> PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil...*, p. 39 e 51-52; SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. *A Corte e o mundo: uma história do ano em que a família real portuguesa chegou ao Brasil*. São Paulo: Alameda, 2008, p. 44-45.

<sup>142</sup> OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. *Ideias em confronto: embates pelo poder na Independência do Brasil (1808-1825)*. São Paulo: Todavia, 2022, p. 20.

<sup>143</sup> Citado em RIZZINI, Carlos. *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, p. 89.

<sup>144</sup> [ALVARÁ para o estabelecimento dos correios...] 20 de janeiro de 1798. BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23.

esboçadas ao longo do século XVIII em relação aos serviços de correio. Atrelada às reformas de regeneração econômica do Reino, a economia gerada para a Fazenda Real viria da arrecadação dos portes de cartas. A “útil comunicação” e o “grande benefício comercial” ressoavam demandas, críticas e também os projetos formulados em várias conjunturas do Setecentos por diferentes administradores do Estado português. Mais do que uma justificativa a introduzir os artigos do alvará, a ementa apontava para uma parte dos objetivos da criação dos correios da América. Economia, território e comércio estavam entrelaçados na formação das comunicações postais luso-americanas, mas o cenário político de fundo também lhe dava legitimidade<sup>145</sup>.

O alvará, no entanto, introduzia um novo fator em relação aos projetos e experiências anteriores: “todos os meus domínios”. Diferentemente das expectativas formuladas por D. Luís da Cunha nas décadas de 1730 e 1740, das críticas anônimas nesse mesmo período, ou, então, das vantagens vislumbradas pelos governadores de São Paulo e de Minas Gerais nas décadas de 1770 e 1780, os benefícios comerciais que se esperavam com a criação de correios para a América agora se referiam à *totalidade dos domínios da monarquia portuguesa*. O imaginário espacial presente no alvará se aproximava das redes postais concebidas pelos governadores do Pará, de Pernambuco e de Mato Grosso no final do século XVIII, além de reforçar a relativa unidade espacial que vinha sendo representada pelo novo esforço cartográfico do final do Setecentos.

A nova escala de cobertura dos serviços postais não indicava apenas uma alteração de sua abrangência espacial, por si só relevante, mas também da natureza desse espaço. O novo imaginário concebido pelos agentes da Coroa projetava uma *rede de correios da América*

---

<sup>145</sup> Considerando-se a instituição dos correios da América portuguesa como uma expansão das atividades tributáveis pelo Estado português, a legitimidade dessa tributação repousaria exatamente sobre os benefícios prometidos. É apenas no último quartel do século XVIII, com o desenvolvimento da economia política em Portugal, que surge uma concepção de tributação associada ao fomento de riqueza cf. AIDAR, Bruno. “Imposto”. In: SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno; LOPES, José Reinaldo de L. *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil, séculos XVIII-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2020, p. 463-465 e p. 467. Uma sugestão para a tabela lexicográfica apresentada por Aidar consistiria em detalhar a coluna referente aos “outros vocábulos” para dimensionar a sua proporção diante das demais palavras. O aumento desses “outros vocábulos” pode, talvez, indicar uma expansão do quadro linguístico capaz de se referir aos fenômenos fiscais, o que reforça argumento, já muito bem embasado pelo autor, pois o crescimento do campo semântico relativo ao “imposto” teria ocorrido simultaneamente ao aumento da importância do sistema fiscal na estruturação do Estado nação moderno.



*portuguesa* e, desse modo, apontava para a formação de uma *nova geografia postal*<sup>146</sup>. Essa nova espacialidade era plenamente compatível com os objetivos indicados na introdução do alvará; afinal, quanto maior o número de territórios abarcados pela rede de correios, e mais praças comerciais portuguesas beneficiadas pelos serviços postais, maior seria a economia produzida para a Fazenda Real e melhores seriam as condições de comunicação com territórios que se viam relativamente ameaçados na conjuntura internacional. A estruturação dos serviços postais nesses termos reforçaria o papel que o Brasil deveria desempenhar na economia da monarquia portuguesa, além de operar como uma instituição estratégica na preservação e no desenvolvimento de colônias tão importantes na geopolítica portuguesa.

O novo paradigma político-administrativo e fiscal, promovido por Sousa Coutinho, foi gestado concomitantemente à criação de uma nova geografia postal na América. Ambos fenômenos adquiriam sentido no contexto mais amplo das reformas ilustradas que modificavam as articulações entre o Reino e suas colônias americanas, justamente no final do século em que o Brasil se tornou peça chave para as relações de Portugal no sistema internacional que, por sua vez, cada vez mais acumulava elementos que esgotavam as condições de equilíbrio e neutralidade diante das potências europeias.

A inserção dos correios nessa conjuntura lhe atribuía uma nova importância dentro da monarquia portuguesa, pois, modificando as condições de comunicação dos vassallos do rei, desempenharia, a um só tempo, uma função fiscal (na arrecadação de portes), comercial (na integração de mercados) e territorial (na articulação de espaços) que, se bem equacionadas pelos administradores do Estado, poderiam servir à uma estratégia política de Portugal no plano das relações internacionais. Desde a ascensão da França e da Grã-Bretanha ao longo do século XVIII, cada vez mais as antigas potências ibéricas buscaram preservar seus domínios coloniais americanos em função de sua importância na competição pela hegemonia internacional<sup>147</sup>. Nesse contexto, aperfeiçoar a integração territorial da monarquia portuguesa através do incremento da comunicação comercial e política poderia se transformar em uma

---

<sup>146</sup> A dimensão espacial de um fenômeno histórico é parte integrante de sua natureza. A “escala” não é compreendida por nós como uma fração de um processo unitário, mas, sim, como a própria formulação analítica de sua totalidade. Por isso, o “jogo de escalas” é também um “jogo de naturezas” diferentes. Ver: CASTRO, Iná Elias de. “O problema da escala”. In: Idem; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto L. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 117-140. Essas observações no campo da geografia são plenamente compatíveis com as propostas a respeito das “escalas de tempo” de Dale Tomich em sua busca pela articulação entre a *longue durée* braudeliana e a *microhistoria* italiana: TOMICH, Dale. A ordem do tempo histórico: a *longue durée* e a *micro-historia*. *Almanack*, n. 2, dez. 2011, p. 38-52. Ressaltamos que a construção analítica de temporalidades distintas que coexistem em um processo histórico pode ser articulada à coexistência de múltiplas espacialidades.

<sup>147</sup> NOVAIS, Fernando A. Op. cit., p. 71.

ferramenta de manutenção dos domínios coloniais. Afinal, desde 1792, a política expansionista da França já apresentava sinais de perigo para a monarquia portuguesa, levando o então secretário e ministro da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, a ordenar a construção de navios de guerra para proteção e comunicação com a América portuguesa<sup>148</sup>.

O alvará de 1798 determinava que a repartição da Marinha ficava encarregada de expedir “dois paquetes Correios Marítimos” para a América a cada dois meses. O tipo de embarcação escolhido pela Coroa portuguesa remetia diretamente às propostas rejeitadas pelo Conselho Ultramarino em várias ocasiões do século XVIII<sup>149</sup>. O sistema de paquetes supunha uma organização da navegação atlântica distinta do regime de frotas: eram embarcações mais ágeis navegando em períodos regulares e voltadas principalmente – quando não exclusivamente – ao transporte de correspondências. Esses navios poderiam atingir os portos da América duas ou três semanas mais rapidamente do que as frotas comerciais, as quais estavam sujeitas a outras demandas que influenciavam seus ritmos de navegação, como o período para a formação de comboios, carga ou descarga de mercadorias etc.

O intervalo de dois meses entre a saída de um paquete e outro reproduzia uma das alternativas esboçadas no projeto de D. Francisco de Sousa Coutinho, governador do Pará, mas era também o mesmo intervalo que o marquês de Angeja, governador da Bahia, e o Francisco Peres de Sousa, assistente do correio-mor, haviam proposto ao Conselho Ultramarino em 1714 e na década de 1740, respectivamente. A adoção desse sistema apontava para uma preocupação com a regularidade e com a velocidade das comunicações atlânticas, além de expressar um ideal racionalista da reforma. No alvará, assim como em muitos dos projetos dos governadores que lhe antecederam, além dos correios serem concebidos como

---

<sup>148</sup> POMBO, Nívia. *Dom Rodrigo de Sousa Coutinho. Pensamento e ação político-administrativa no Império português (1778-1812)*. São Paul: Hucitec, 2015, p. 61-62.

<sup>149</sup> Além de paquetes, as embarcações dos correios marítimos foram construídas como bergantins e brigues. No século XVIII, o bergantim designava navios de alto bordo, com 18 ou 20 peças, e os brigues referiam-se ao mesmo tipo de embarcação, acrescidas de duas gáveas, podendo ser empregado em funções bélicas ou comerciais, ambas embarcações rápidas. Desde 1797 que D. Rodrigo de Sousa Coutinho havia ordenado aos governadores da Bahia, Pernambuco e Pará a construção de embarcações para o correio marítimo cf. GUAPINDAIA, Mayra. Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822). *V EJIHM* (V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna). 2017. Coimbra, p. 4-5. O artigo de Mayra Guapindaia permite retificar a afirmação de Machado segundo a qual os paquetes de correio teriam parado de circular em 1803 cf. MACHADO, Luiz Guilherme G. A criação dos Correios Marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015, p. 232.

um *espaço em rede*, o *tempo* emergia como uma ferramenta de organização da circulação postal<sup>150</sup>.

Os paquetes seguiriam duas rotas. Uma primeira, destinada às capitâneas do norte, deveria aportar em Açú, Ceará, Piauí, Maranhão e Pará. O segundo teria como destino os portos da Bahia e do Rio de Janeiro. Embora a Bahia se integre aos correios marítimos mais ao sul, o itinerário dos paquetes do norte tem uma evidente semelhança com o projeto do governador do Pará. Para este governador, as cartas que partissem de Lisboa e aportassem em Recife, depois seguissem por via terrestre até Salvador demorariam, ao todo, cerca de 40 dias para completar o trajeto. À época, a navegação costeira da Baía de Todos os Santos até a baía de Guanabara poderia tomar entre 3 e 10 dias, ou seja, as correspondências dos portugueses do Reino demorariam entre 30 e 40 dias para que chegassem aos portugueses do Rio de Janeiro. Ao norte, o projeto do governador do Pará havia estimado 30 dias para que os paquetes expedidos de Lisboa aportassem em Açú, e outros 15 para atingir o porto de Salinas, no Pará, passando pelo Ceará e Maranhão<sup>151</sup>.

Em Salinas e no Rio de Janeiro, os paquetes de correio estavam autorizados a permanecer até 15 dias para a realização de reparos e abastecimento das provisões necessárias à viagem atlântica. Nos demais portos, o intervalo de parada dos navios deveria ser o mínimo necessário para a carga e descarga dos sacos de correspondência. Para além das expedições de

---

<sup>150</sup> Nas reformas postais do império espanhol, o tempo também foi um tema central cf. ARANEDA RIQUELME, José. Op. cit., p. 95-97. O autor destaca o ideal racionalista a pautar a definição de uma regularidade fixa para os correios que, mesmo que não realizada na prática, demonstra uma demanda social relevante.

<sup>151</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 30 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, cx. 93, doc. 18259; RUSSELL-WOOD, A. J. R., *O império português: 1415-1808: o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 56. Os paquetes estavam autorizados a transportar encomendas preferencialmente pequenas e de “produtos do país”, todas sujeitas aos trâmites das alfândegas. Como indicado no capítulo anterior, um dos principais argumentos do Conselho Ultramarino para recusar a implementação do sistema de paquetes ao longo do século XVIII referia-se a facilidade do contrabando na ausência de comboios. Com o alvará de janeiro de 1798, a condução de encomendas buscava preservar um equilíbrio financeiro da instituição. Em 2 de março, D. Rodrigo de Sousa Coutinho escreveu um ofício ao vice-rei do Brasil, D. José Luís de Castro, reforçando a orientação pela condução de meia carga dos paquetes marítimos de encomendas pequenas, de modo a aumentar o rendimento e facilitar o número de carregadores necessários, sem prejudicar a brevidade da viagem. O ofício também se encontra em: BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23. Para uma análise da vigilâncias das embarcações condutoras de correspondências: GUAPINDAIA, Mayra. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Programa Interuniversitário, Lisboa, 2019, p. 283-300.

navios postais a cada dois meses, o alvará também buscava definir os tempos de parada dos correios marítimos nos portos americanos<sup>152</sup>.

Já em sua *Memória sobre o Melhoramento dos Domínios Portugueses na América* (1797), D. Rodrigo de Sousa Coutinho havia esboçado uma reorganização política das colônias americanas na qual concebia dois polos administrativos principais, um ao norte, com sede na capitania do Pará, congregando as capitanias do Maranhão, Piauí, Mato Grosso e Goiás, outro ao sul, com sede no Rio de Janeiro. Se sua proposta criava dois "centros de força" para formar uma unidade do Brasil, a rede de correios por ele implementada se conformaria a essa geografia imaginada, que, para além de balizar a geografia dos correios marítimos, estava ligada ao ideal de promover uma união entre as partes constitutivas do império português<sup>153</sup>.

Além dos paquetes de correio, o alvará previa o transporte de correspondências através de navios comerciais e militares. Essa disposição reverberava a estratégia elaborada no projeto do governador do Pará voltada à absorção dos fluxos comerciais pelos serviços postais, além de seguir o exemplo espanhol<sup>154</sup>. Contudo, assim como o governador de Pernambuco havia proposto – mas sem que a Coroa tivesse recebido o seu projeto –, as cartas embarcadas nesses navios estariam sujeitas a cobrança de portes. O alvará compartilhava o entendimento dos governadores segundo o qual a rede postal emergente estaria diretamente vinculada a rede comercial vigente, ao mesmo tempo em que promoveria uma *descentralização controlada da trajetória das correspondências* que, embora de difícil reconstituição, apenas poderia multiplicar as oportunidades de comunicação entre os vassallos do monarca<sup>155</sup>.

A incorporação da circulação naval de comércio e de guerra no escopo dos serviços postais preservava um conjunto amplo de rotas e ritmos de comunicação epistolar que existia na monarquia portuguesa há séculos. Como demonstrou Guapindaia, entre 1798 e 1822, tanto em números absolutos como na frequência das viagens para a América, os paquetes de correio

---

<sup>152</sup> No ano seguinte, em março de 1799, a Secretaria da Marinha e Ultramar ordenou ao comandante do correio marítimo bergantim *Netuno*, José Maria Gonçalves, que determinasse com maior precisão, em sua rota para os portos do Brasil, as latitudes e longitudes adequadas para orientar essa navegação, bem como observasse todos os fenômenos celestes que sirvam à determinação cartográfica dos locais ao longo da costa cf. [OFÍCIO da Secretaria da Marinha para José Maria Gonçalves]... 29 mar. 1799. BR RJANRIO 59-Cod. 68, v. 15.

<sup>153</sup> SILVA, Ana R. Cloquet, *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006, p. 156-157; BERBEL, Márcia R. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas Cortes portuguesas (1821-1822)*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 1999, p. 34; POMBO, Nívia, Op. cit., p. 44 e 212-213 e 227-228; PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil...*, p. 27-30.

<sup>154</sup> ARANEDA RIQUELME, José. Op. cit. p. 85 e 90; GUAPINDAIA, Mayra C. *O controle do fluxo...*, p. 29-34.

<sup>155</sup> A expressão é de José Arandeda Riquelme para o caso espanhol cf. ARANEDA RIQUELME, José. Op. cit., p. 90-93.

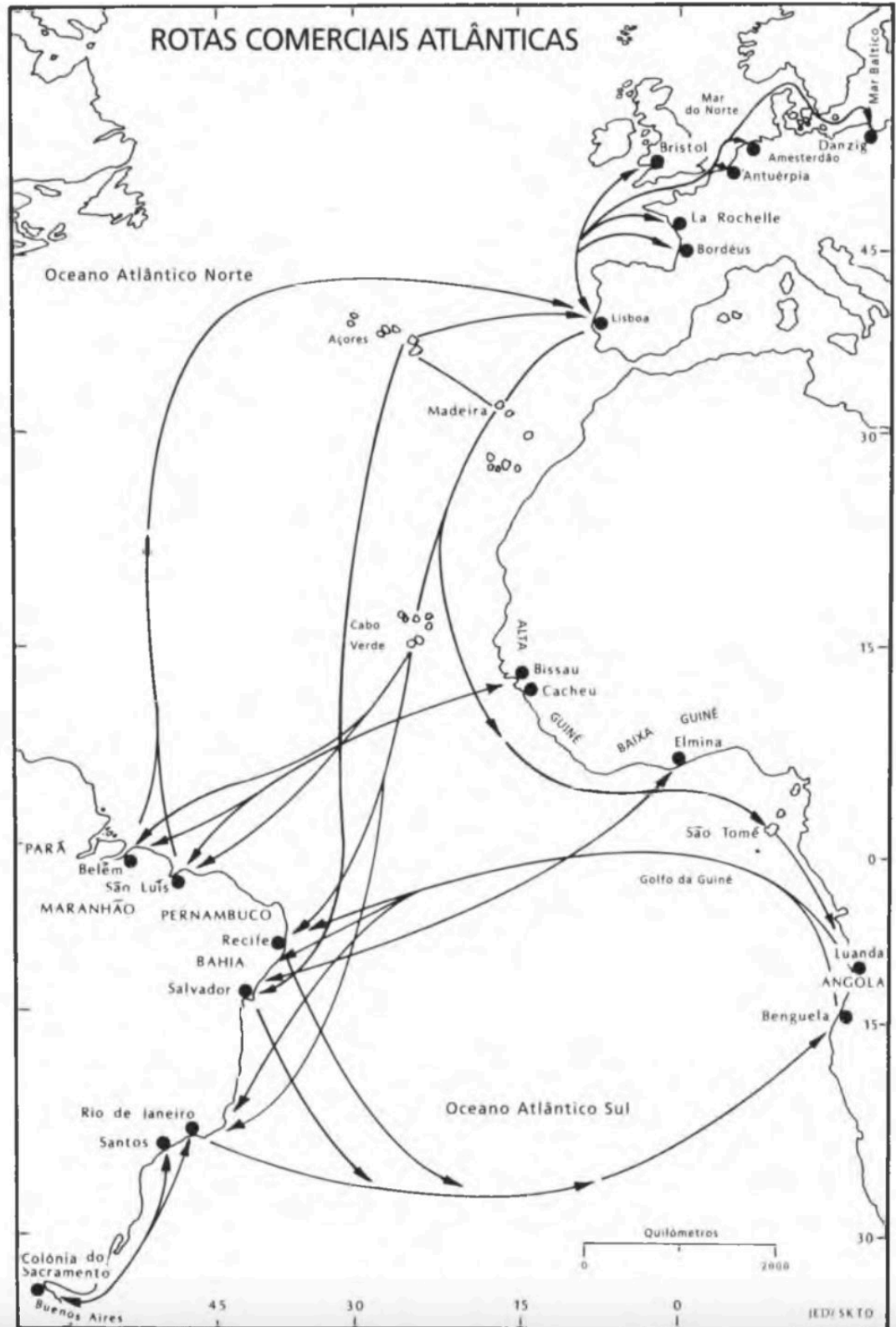
marítimo foram superados pelas embarcações comerciais. Segundo a autora, mesmo com o esforço de construção e aquisição de paquetes para o serviço postal marítimo, acompanhando a inauguração dos correios da América e a reestruturação da Marinha portuguesa, as frotas comerciais nunca perderam o seu protagonismo no transporte de correspondências<sup>156</sup>.

Por essa razão, os itinerários e os ritmos dessas navegações condicionariam a maior parte das comunicações epistolares da monarquia portuguesa no ultramar. Às duas linhas de correio marítimo estipuladas pelo alvará, deveriam ser acrescentados inúmeros circuitos, dificilmente rastreáveis, que foram traçados por esses navios de comércio e de guerra. Também no Atlântico, rede postal e rede comercial se sobrepunham, aquela sendo em boa parte sustentada por esta, mais antiga. São os espaços-tempo dessa circulação que vão continuar a condicionar a maior parte dos tempos de comunicação ultramarina do império português, mesmo após a criação dos correios marítimos (Figura 10).

---

<sup>156</sup> Guapindaia apresenta a seguinte periodização: os anos de 1797 e 1808 concentraram o esforço de construção e aquisição dos paquetes de correio com um total de 17 navios, mas também foi um período de muitas perdas, no total 13; entre 1809 e 1822, apenas 9 embarcações foram construídas ou compradas para o serviço postal e 6 foram impedidas de atuar. Alguns paquetes naufragaram em função das intempéries marítimas, outros foram atacados por corsários ou piratas cf. GUAPINDAIA, Mayra. Entre correios marítimos..., p. 7-11. Esse artigo demonstra, inclusive, a disparidade entre o intervalo bimestral indicado pelo alvará e a efetiva realização das navegações dos paquetes postais.

Figura 10 – Rotas comerciais do Atlântico português



Fonte: RUSSEL-WOOD, A. J. R. *O império português: 1415-1808: o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 214.

Entre os séculos XVI e XVIII, as navegações ultramarinas da monarquia portuguesa foram promotoras da unificação do "império de arquipélagos". O movimento era um fator articulador dos espaços, e essa circulação, a conectar o Reino aos seus domínios, demandava dos navegantes diferentes tempos de travessia dos oceanos. Essas distâncias temporais estruturaram boa parte das condições de conexão entre as partes do império, tanto para o comércio, como para a política e as demais dimensões da realidade que eram objeto das cartas que sua tripulação transportava (Tabela 1).

**Tabela 1 – Espaços-tempo das rotas comerciais no Atlântico dos séculos XVI a XVIII<sup>157</sup>**

Territórios conectados	Espaços-tempo aproximados
Lisboa-São Luís do Maranhão	35 dias
Lisboa-Recife	60 dias
Lisboa-Salvador	70 dias
Lisboa-Rio de Janeiro	80 a 90 dias
Lisboa-Ilhas de Cabo Verde	14 dias
Lisboa-São Jorge da Mina	45 dias
Lisboa-La Rochelle	7 dias
Lisboa-Amsterdã	14 dias
Lisboa-Antuérpia	14 dias
Recife-Lisboa	75 dias
Salvador-Lisboa	84 dias
Rio de Janeiro-Lisboa	97 dias
Angola-Pernambuco	35 dias
Angola-Salvador	40 dias
Angola-Rio de Janeiro	50 dias
Lisboa-Pernambuco-Lisboa	7 meses a 1 ano
Lisboa-Salvador-Lisboa	7 a 8 meses
Lisboa-Rio de Janeiro-Lisboa	1 ano

<sup>157</sup> Fonte de dados: RUSSELL-WOOD, A. J. R. O império português..., p. 56. Para uma comparação com os espaços-tempo do porto de Cádiz até os domínios americanos da Espanha no século XVII ver: CHAUNU, Pierre. *A América e as Américas*. Lisboa: Cosmos, 1969, p. 91.

Entre os séculos XVI e XVIII, de Lisboa a São Luís, os navios de comércio poderiam demorar 35 dias. Se da metrópole fossem para Recife, cerca de 60 dias. Outros 10 se seguissem até a baía de Todos os Santos, mais 10 ou 20 até a baía de Guanabara. De Recife para Lisboa as frotas demoravam geralmente 75 dias, de Salvador, 84, do Rio de Janeiro, 90. Considerando-se os tempos ancorados nos portos luso-americanos para descarregar as mercadorias trazidas e carregar o convés com novos produtos, bem como os eventuais reparos navais e estocagem das provisões necessárias ao regresso à metrópole, uma viagem que saísse de Lisboa, aportasse em Pernambuco e retornasse à Lisboa poderia demorar entre 7 meses e um ano. Se considerasse o giro completo entre a metrópole e a Bahia, de 7 a 8 meses; com o Rio de Janeiro, aproximadamente um ano. Todos esses tempos, em conjunto, conformavam as distâncias que separavam os portugueses que ocupavam os vários territórios do império colonial português, condicionando os ritmos de vidas permeadas por múltiplas formas de *espera*<sup>158</sup>.

Ao longo do século XVIII, a descoberta de metais preciosos, o avanço da ocupação territorial portuguesa para o interior do continente, o crescimento demográfico na América, a importância que o Brasil havia adquirido para a sustentação da monarquia portuguesa no sistema internacional e as reformas que buscaram modificar as condições de exploração econômica das colônias foram fatores que intensificaram o trânsito ultramarino português. O número e a frequência de embarcações que conectavam os territórios dessa extensa rede comercial portuguesa acompanhou essas mudanças e também foi um fator dessas transformações.

No contexto de intenso tráfego transatlântico, o acréscimo de pacotes de correio marítimo pode não ter provocado uma modificação substancial nos ritmos de comunicação epistolar entre os portugueses do Reino e da América. Isso justificaria o interesse da Coroa em aproveitar o intenso fluxo comercial para a realização do transporte das cartas do correio que estava sendo criado com o alvará de janeiro de 1798<sup>159</sup>. Nesse sentido, as percepções dos governadores de Pernambuco e do Pará eram divergentes: enquanto para o primeiro podia-se

---

<sup>158</sup> BOSCOV, Sarah. T. *Vivências e experiências do Tempo: A Capitania de São Paulo, c.1750-c.1808*. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, p. 188.

<sup>159</sup> Aliado aos desvios ilegais identificados pela fiscalização portuária, Guapindaia vê nessa assimetria entre pacotes postais e navios comerciais um sinal de fragilidade do monopólio postal: GUAPINDAIA, Mayra. *Entre correios marítimos...*, p. 21.



contar com a saída de frotas comerciais “todos os meses”, para o segundo isso raramente se verificava, inclusive em “tempos de paz”. Com soluções e ressalvas distintas, todos os governadores que apresentaram projetos de correios para a Secretaria da Marinha e Ultramar reconheceram a importância da rede de comércio que cruzava Atlântico como sendo central para a circulação cartas, mesmo que os portos sob o seu governo ocupassem posições muito diferentes na cobertura desse espaço em rede<sup>160</sup>.

Muito distintas eram as condições de circulação no continente, que pautariam o estabelecimento dos correios interiores da América portuguesa. Ao invés de recair sobre a regulação da Secretaria da Marinha, seria a repartição da Fazenda que coordenaria, em solo americano, a estruturação da rede postal. Essa repartição do Estado português vinha passando por profundas transformações desde a década de 1760. Com o objetivo de centralizar a administração e racionalizar o governo do Estado, em 1761 foi criado em Portugal o Erário Régio, um órgão que visava concentrar a administração econômica do império, sendo responsável por coordenar as políticas de arrecadação de rendas reais, administrar as provedorias e almoxarifados por todo o Reino, além de fiscalizar os contratos de arrematação tão utilizados pela Coroa portuguesa.

Como desdobramento dessa transformação dos órgãos da administração econômica da monarquia na América, foram sendo criadas as Juntas de Fazenda. Responsáveis por centralizar a administração e arrecadação dos rendimentos da Coroa, em suas respectivas jurisdições territoriais, essas juntas também reuniam funções judiciais no campo da fiscalidade e estavam submetidas ao Erário Régio, na metrópole. Por envolver o importante processo de arrecadação de tributos, esses órgãos se tornaram grandes focos de tensão política entre as elites locais, embora fossem presididas pelos governadores<sup>161</sup>.

Dessa forma, o surgimento dos correios interiores da América se enquadrava nos novos desenhos administrativos da Fazenda, os quais haviam sido projetados e implementados

---

<sup>160</sup> A despeito de suas divergências parciais, esses governadores concordavam que a circulação de embarcações mercantis nos portos luso-americanos era substancial, seja para desabonar a necessidade dos correios marítimos, seja para antecipar uma “rivalidade” a ser superada. Segundo Leila Dias, as redes sempre integram territórios previamente constituídos e, por essa razão, sua capacidade de transformação é sempre limitada cf. DIAS, Leila C. “Redes: emergência e organização”. In: CASTRO, Iná Elias de.; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). Op. cit., p. 157-158.

<sup>161</sup> SALGADO, Graça (coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 91-95; CHAVES, Cláudia M. das Graças. A Administração fazendária na América Portuguesa: a Junta da Real Fazenda e a política fiscal ultramarina nas Minas Gerais. *Almanack*, n. 5, 1º sem. 2013, p. 81-96; Idem. Administração fiscal nas províncias do centro: as fronteiras fiscais na América Portuguesa (1780-1815). *Tiempo & Economía*, n. 2, 1º sem. 2015, p. 53-68.

nas décadas anteriores, consagrando "a capitania como uma jurisdição fiscal dotada de autonomia em relação a outras esferas da administração colonial e fora dela"<sup>162</sup>. E, posto que seriam essas Juntas de Fazenda das capitanias os órgãos responsáveis pelo estabelecimento dos correios interiores, era de se esperar que estes, por sua vez, herdassem o caráter de uma administração descentralizada, como destacado por Guapindaia.

De acordo com as diretrizes do alvará, o vice-rei e governador do Rio de Janeiro – logo, presidente da Junta de Fazenda da capitania – deveria entrar em acordo com os governadores de Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio Grande de São Pedro para estabelecer linhas de correio. Ao norte, o governador do Pará deveria entrar em acordo com os governadores de Mato Grosso, Rio Negro e, caso avaliasse ser adequado, também com o de Goiás todos eles eram presidentes das Juntas de Fazenda<sup>163</sup>.

Essa associação entre capitanias para o estabelecimento dos correios interiores levava em consideração a geografia das vias de comunicação abertas ao longo dos séculos de colonização portuguesa da América. Via de regra, os caminhos e estradas coloniais acompanhavam os processos de ocupação e apropriação territorial. No final do século XVI, os colonos de Salvador avançaram para Sergipe, cruzaram Pernambuco, estendendo os assentamentos coloniais até a Paraíba. Na centúria seguinte, as ocupações coloniais da Bahia e de Pernambuco irradiaram para o Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e Maranhão, efetuando esporádicas entradas na bacia amazônica. A vila de São Luís do Maranhão foi fundada em 1615, a de Belém do Pará, em 1616, a Paraíba entre 1646 e 1649; já Fortaleza, mais para o final do século, em 1699, seguida pelo Recife em 1709. As capitanias do Piauí e do Rio Grande de São Pedro foram fundadas em 1758 e 1760, respectivamente.

Parte dos administradores coloniais ressaltaria a importância das distâncias temporais na construção desse edifício político e administrativo nas colônias americanas. Em 1626, por exemplo, o capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, solicitou ao rei que sua capitania ficasse sob a jurisdição do Estado do Brasil, não do Maranhão e Grão-Pará, que existiu até 1772. Sua justificativa era sensível aos tempos de circulação que separavam os portugueses de

---

<sup>162</sup> COSTA, Wilma Peres. "Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência". In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2003, p. 161.

<sup>163</sup> A articulação interna entre as capitanias do Pará e do Maranhão, mencionadas no projeto do governador D. Francisco de Sousa Coutinho, não estão presentes. As comunicações com as colônias portuguesas da Ásia foram objeto de outras regulações. Algumas ordens postais para os territórios de Moçambique, Goa, Sadassigor, Macau, Solor, Timor, em meados do século XIX, podem ser encontradas em: SILVA, João José da. *Repertório Alfabético e Chronológico ou índice remissivo da Legislação Ultramarina desde a época das descobertas até 1882 inclusive*. Macau: Typographia do Seminário de S. José, 1886, p. 77-79; DSRC, p. 650, 680-693, 706-707.

sua metrópole: "se põem cinco e seis meses no caminho [para o Maranhão] o que não é da dita capitania do Ceará para Pernambuco porque se vai em quinze dias assim por mar como por terra por onde já há caminho aberto, e com facilidade"<sup>164</sup>.

Ainda no século XVII, as ocupações coloniais do Rio de Janeiro e de São Paulo avançaram em direção a Curitiba e Paranaguá e, na região do rio da Prata, local de tensão política entre os impérios ibéricos, a Colônia do Sacramento foi fundada em 1680. A colonização do vale amazônico, por volta da mesma época, ocorreu com a atuação tanto de soldados portugueses enfrentando indígenas, holandeses, franceses e britânicos, como de missões católicas visando o assentamento de aldeias indígenas sob administração colonial, abrindo caminho para a exploração de novos produtos, como o cacau, por exemplo. No final do Seiscentos, a descoberta de ouro na região do rio das Velhas deu início a uma profunda reestruturação dos territórios coloniais portugueses na América.

Com a notícia da descoberta do ouro, portugueses sediados no Reino, nas ilhas atlânticas e em muitas capitanias americanas começaram a se dirigir para as regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, novos territórios criados a partir da antiga capitania de São Paulo. Além do fluxo migratório voluntário, essa movimentação econômica também impulsionou a importação de escravizados, definindo, assim, os principais fatores que levariam ao crescimento demográfico da América ao longo do século XVIII e a criação de novos núcleos de ocupação e novos caminhos a interligar várias capitanias.

O *Caminho Velho*, como era costumeiramente chamado, era uma estrada que articulava três importantes vias. Uma primeira se estendia ao *Caminho Geral do Sertão*, seguindo o curso do rio Paraíba, atravessando a serra da Mantiqueira até se dividir no rio das Velhas e no rio Doce. Uma segunda rota ainda conectava o *Caminho Geral do Sertão* a uma estrada que vinha de Parati, no Rio de Janeiro. Em outra extremidade, o *Caminho Velho* se articulava ao *Caminho de Fernão Dias* que, saindo de Camanducaia, em Minas Gerais, passava por Bragança Paulista e Atibaia antes de chegar na cidade de São Paulo<sup>165</sup>.

---

<sup>164</sup> Anos depois, em 1656, a transferência de subordinação ocorreu. Citado em SILVA, Rafael A. *A capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império português: política sesmarial, guerra justa e formação de uma elite conquistadora* (1679-1720). 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, UFC, p. 43-46. Ver também: BASTOS, Carlos Augusto de C. *No limiar dos Impérios: projetos, circulações e experiências na fronteira entre a Capitania do Rio Negro e a Província de Mayna* (c. 1780-c. 1820). Tese (Doutorado em História). 2013, FFLCH, USP, p. 58-59; MAGNÓLI, Demétrio, "O Estado em busca de seu território". In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil...*, p. 295, p. 288-289.

<sup>165</sup> SCARATO, Luciene C. *Caminhos e descaminhos do ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano* (1733-1783). 2009. Dissertação (Mestrado em História) – IFCH, UNICAMP, Campinas, p. 45-47 e 147.

Sem esvaziar totalmente o *Caminho Velho*, entre 1701 e 1725 foi aberto o *Caminho Novo*, que se tornou a rota mais importante de escoamento de ouro e diversas mercadorias entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. Em ofício ao rei em 1698, o governador de Minas Gerais, Arthur de Sá e Meneses, argumentava que a construção de um novo caminho era importante, pois dele "depende o interesse de se aumentarem os quintos pela brevidade do caminho", já que antes do advento do novo caminho, "se vão aos Cataguases se porá do Rio de Janeiro mais de três meses" e de "São Paulo é cinquenta dias", mas pelo caminho que "se intenta abrir" se "porão pouco mais de quinze dias"<sup>166</sup>. Encurtar os caminhos para o Rio de Janeiro no século XVIII era importante pois se tratava de uma capitania que passara a conectar diversos fluxos econômicos: do ouro de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás aos escravizados de Angola, Benguela e Moçambique, da prata do Peru às carnes e couros de Buenos Aires e Montevideú, da farinha de mandioca da Bahia ao charque e trigo do Rio Grande de São Pedro, além dos produtos agrícolas de Espírito Santo, Cantagalo, Campos dos Goitacazes, Cabo Frio e Angra dos Reis, todos confluindo para a vila que se tornaria, em 1763, a sede do Vice-Reino do Brasil<sup>167</sup>.

Segundo Magnoli, é possível discernir quatro frentes principais de ocupação portuguesa da América no século XVIII. Uma primeira concentra-se no movimento de interiorização das capitanias de Pernambuco, Paraíba e Ceará, buscando expandir as zonas de criação de gado, estimular o cultivo do algodão, mas sempre envolvendo conflitos com indígenas que já ocupavam várias dessas regiões. Segundo Leonardo Rolim, o avanço da ocupação colonial nessa região foi estratégico para facilitar a comunicação entre o Estado do Brasil e do Maranhão e Grão-Pará, pois incluiria, no século XVIII, também vetores de interiorização da Bahia, Maranhão e Piauí. Nesse contexto, em 1770, o *Caminho das Boiadas* foi aberto e funcionaria como uma forma de conectar o sertão do Piauí e Maranhão com a capital do Pará pela via terrestre<sup>168</sup>. Na virada do século XVII para o XVIII, também foi aberto o *Caminho da Bahia* – ou *Caminho dos Currais*, *Caminho Geral do Sertão*, *Caminho*

---

<sup>166</sup> Citado em: SCARATO, Luciene C. Op. cit., p. 48-49.

<sup>167</sup> CHAVES, Claudia M. Das Graças. A construção do Brasil: projetos de integração da América portuguesa. *Revista de História*, n. 147, 2002, p. 139; PIMENTA, João P. Pimenta. *A independência do Brasil e a experiência hispano-americana (1808-1822)*. São Paulo: Hucitec, 2015, p. 49-53; OLIVEIRA, Cecília Helena de S. "Sociedade e projetos políticos na província do Rio de Janeiro (1820-1824)". In: JANCSÓ, István. *Independência...*, p. 488.

<sup>168</sup> ROLIM, Leonardo C. *A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial (c. 1660-c. 1810)*. 2019. Tese (Doutorado em História), FFLCH, USP, p. 6-8, 23-27.

de São Francisco – interligando as capitanias da Bahia e de Minas Gerais<sup>169</sup>. A partir de Pernambuco, os caminhos seguiam margeando a costa, atravessando a Paraíba e o Rio Grande do Norte. A *Estrada Geral do Jaguaribe*, por exemplo, acompanha o curso do rio Acarati até a vila de Icó. A *Estrada das Boiadas* conectava o Recife a Paraíba, enquanto a *Estrada Nova das Boiadas*, além dessas conexões, se estendia para o Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí, e as estradas do Crato e Piancó, bem como Crato e Oeiras interligavam os sertões do Piauí e da Paraíba ao litoral de Pernambuco<sup>170</sup>.

A segunda e a terceira frente se concentraram na região amazônica e central da América, se expandindo do alto ao baixo rio Amazonas, com a abertura da navegação dos rios Guaporé, Mamoré, Madeira, Solimões, Negro, Tocantins e Maranhão ampliando as conexões entre Vila Bela, Vila Boa e Belém, a criação da capitania de São José do Rio Negro consolidando o domínio português na fronteira oeste, frente a colônia holandesa do Suriname, e servindo a comunicação entre Mato Grosso e Pará, acompanhada pela criação de novas vilas e fortificações<sup>171</sup>. As mercadorias de Mato Grosso poderiam ser embarcadas em Cuiabá, onde subiriam o curso dos rios Madeira, Amazonas, Pará, Arinos e Tapajós. Já os rios Cuiabá, São Lourenço, Tucariu, mas principalmente o Paraná e o Tietê, conectariam essas capitanias centrais a São Paulo.

Também por terra, a capital de Goiás, Vila Boa, posicionava-se no cruzamento de cinco caminhos diferente. A leste, a *Picada de Goiás*, passando por Paracatu, conectava a capital à Minas Gerais, por onde poderia seguir pelo *Caminho Novo* para o Rio de Janeiro. A oeste, a *Estrada do Cuiabá* seguia em direção ao Mato Grosso. O *Caminho dos Currais*, que conectava a Bahia às Minas, também seguia até Goiás, a *Estrada do Norte* interligava Vila Boa aos arraiais setentrionais da capitania e, por fim, o *Caminho de Goiazes* se dirigia a São Paulo<sup>172</sup>.

---

<sup>169</sup> Os viajantes que entravam nessa rota saíam de Salvador, seguiam para Cachoeira e Santo Antônio de João Amaro até atingir uma bifurcação em Tranqueira, a partir de onde tomavam a estrada para a comarca do Rio das Velhas passando pelo arraial de Matias Cardoso ou pelo caminho de João Gonçalves do Prado cf. SCARATO, Luciene C. Op. cit., p. 42-44. Os trajetos reconstituídos pela autora são muito mais detalhados do que os poucos pontos indicados acima.

<sup>170</sup> NOGUEIRA, Gabriel. *Fazer-se nobre nas fimbrias do Império: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Humanidades, UFC, p. 25-26 e 69-75. Para um mapa desses caminhos: CHAVES, Elisgardênia de Oliveira. *População e família mestiça nas freguesias de Aracati e Russas-Ceará, 1720/1820*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG, Belo Horizonte, p. 110.

<sup>171</sup> BASTOS, Carlos Augusto de C. Op. cit., p. 58-64 e 67.

<sup>172</sup> BARBO, Lenora de C.; RIBEIRO, Rômulo J. da C. Os itinerários da rede de caminhos de Vila Boa de Goiás no século XVIII. *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 4 a 7 de Novembro de 2015. Braga, Portugal*, p. 437-450, p. 440-447.

A quarta frente de expansão ocorreria nas fronteiras meridionais, em São Paulo e no Rio Grande de São Pedro, com a criação do caminho entre Curitiba e o rio da Prata, em 1738, o avanço para o norte da atual região do Paraná, e o melhoramento das conexões entre Sorocaba e Minas Gerais. Toda essa ampliação da ocupação territorial, a abertura de caminhos e rotas fluviais a conectar as novas vilas e povoados, conjugados com a edificação de fortes, a realização de levantamentos econômicos e censitários, elaboração de cartografias, todos funcionavam como instrumentos de apropriação política dos territórios coloniais da América portuguesa<sup>173</sup>.

Toda essa rede econômica se estruturou conforme os ritmos possíveis de movimento sobre o espaço da época e, como visto no capítulo anterior, seus tempos pautariam as comunicações epistolares antes do estabelecimento dos correios interiores. Enquanto na Europa, a Corte de Lisboa encontrava-se de 3 a 5 dias de Madri, de 18 a 25 de Londres, cerca de 12 de Paris e por volta de 21 de Viena, muitas das distâncias-tempo a estruturar o movimento na América eram muito maiores (Tabela 2)<sup>174</sup>.

**Tabela 2 – Espaços-tempo da circulação luso-americana no século XVIII<sup>175</sup>**

Territórios conectados	Espaços-tempo aproximados
Ararituaba-Vila de Cuiabá	5 meses
Belém do Pará-Ceará	31 dias
Belém do Pará-São Luís do Maranhão	12 a 30 dias
Belém do Pará-Vila Bela de Mato Grosso	6 a 10 meses
Itaquaquecetuba-Mogi das Cruzes	2 dias
Pindamonhangaba-Guaratinguetá	5 a 6 dias
Pontal-Belém do Pará	44 a 46 dias

<sup>173</sup> MAGNOLI, Demétrio. Op. cit., p. 289-294; CHAVES, Claudia M. Das Graças. A construção do Brasil..., p. 135-157; RUSSELL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*, n. 18 (36), 1998, p. 9-14; RAMINELLI, Ronald. *Viagens ultramarinas: monarcas, vassallos e governo a distância*. São Paulo: Alameda, 2008, p. 94-96 e 269. Para Caio Prado Jr., o início do século XIX marca uma nítida tendência à constituição de um “sistema geral de comunicações internas” que seria verificável pela “orientação seguida no estabelecimento das linhas do correio” cf. PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 251-254 e p. 280.

<sup>174</sup> DSRC, v. 3, f. 150, p. 393.

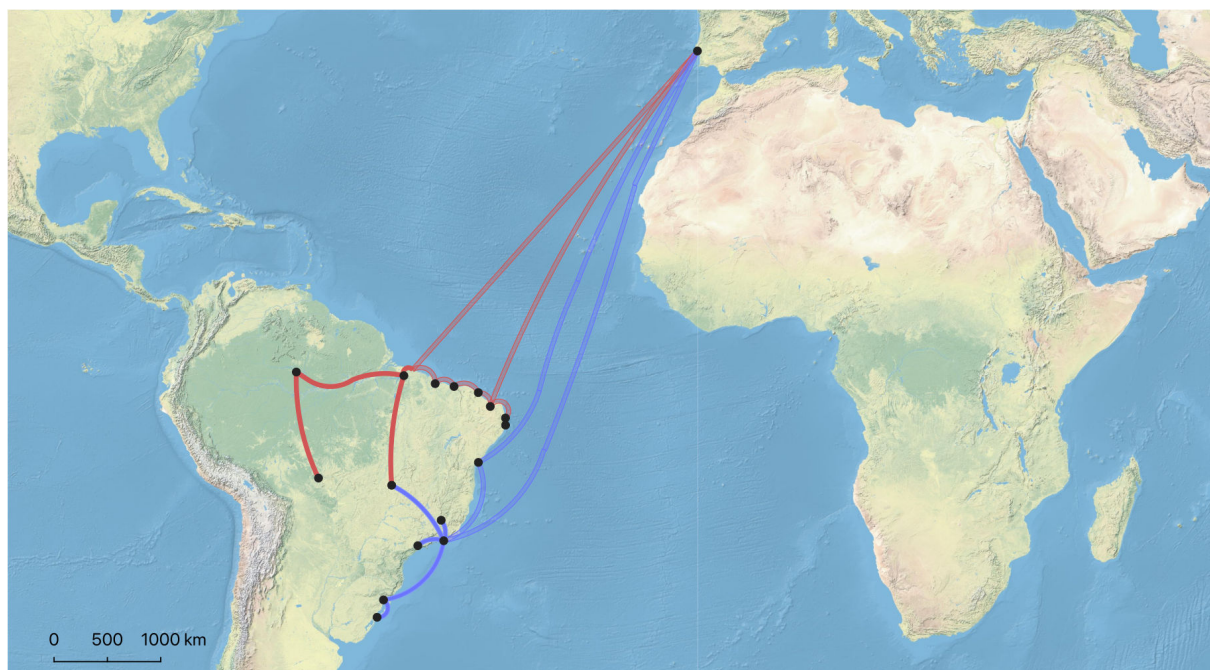
<sup>175</sup> FORTUNATO, Thomáz; PEDRO, Clarissa Silvestre; SILVA, João G. Covolan; SILVA, Matheus P. Os espaços-tempo no Brasil dos séculos XVIII e XIX. *Anais do VI Encontro de Pesquisa na Graduação em História (EPEGH)*, São Paulo, 202, p. 691-719. Esta é uma pequena fração dos espaços-tempo coletados no âmbito desta pesquisa coletiva desenvolvida sob a orientação do Prof. Dr. João Paulo G. Pimenta.

Recife-São Luís do Maranhão	54 dias
Rio de Janeiro-Colônia de Sacramento	3 meses
Rio de Janeiro-Vila Bela de Mato Grosso	5 a 20 meses
São Luis do Maranhão-Vila Boa de Goiás	50 dias
São Paulo-Araritaguaba	2 dias e meio
São Paulo-Minas Gerais dos Cataguases	Ao menos 2 meses
São Paulo-Mogi das Cruzes	1 dia e meio
São Paulo-Nossa Senhora da Penha	1 dia
São Paulo-Santos	Menos de 1 dia
São Paulo-Vila de Itú	2 dias e meio
São Paulo-Vila de Parnaíba	1 dia
Sorocaba-Itú	1 dia
Vila Bela de Mato Grosso-Vila do Cuiabá	16 dias
Vila de Barcelos-Belém do Pará	30 dias
Vila de Barcelos-Vila de Tomar	3 dias
Vila de Jacarei-Vila de Taubaté	2 dias
Vila de Mogi das Cruzes-Vila de Jacarei	1 dia
Vila de Moura-Vila de Barcellos	4 dias
Vila de Oeiras-Vila de Melgaço	2 dias
Vila de Paraty-Vila de São Paulo	11 dias
Vila de Parnaíba-Vila de Itú	2 dias
Vila de São Francisco-Ilha de Santa Catarina	8 dias
Vila de Taubaté-Pindamonhangaba	1 dia
Vila do Portel-São José do Macapá	5 dias
Vila Rica-Mariana	5 dias

É nesse cenário de caminhos, estradas e rios navegáveis, todos a conectar diversas vilas e povoados, balizados por seus espaços-tempo correspondentes, que os correios

interiores foram criados, sob o signo das instruções que exigiam que o transporte das cartas fosse "o mais breve possível" (Figuras 11 e 12).

**Figura 11 – Correios criados pelo alvará de 20 de janeiro de 1798<sup>176</sup>**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos (meridional)
- Conexões dos correios marítimos (setentrional)

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3

Fonte de dados: BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;  
Almanaque Geral do Império do Brasil (1838), p. 167;  
Atlas Digital da América Lusa

<sup>176</sup> A cartografia das conexões postais instituídas pelo alvará de 1798 retifica o mapa apresentado por Igor Venceslau relativo ao período de 1663-1842 cf. VENCESLAU, Igor. *Correios, Logística e Uso do Território*. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – FFLCH, USP, p. 52. Com exceção da publicação de Luiz Guilherme Machado, a importante pesquisa de Venceslau antecede os esforços recentes dedicados à história dos correios na América portuguesa e no Brasil e, por isso, não pôde contar com a pesquisa documental realizada por Romulo Salvino, Mayra Guapindaia e Pérola Castro em 2018, 2019 e 2021. Para o primeiro mapa produzido sobre o sistema postal de 1798: MACHADO, Luiz Guilherme G. *Introdução ao estudo da pré-filatelia brasileira: a criação dos Correios Marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798*. Rio de Janeiro: ArGe Brasilien, 1983, p. 20, figura 4. Machado acrescenta Porto Alegre e Desterro como destinos dos correios interiores, entretanto, no alvará e nas instruções há apenas menção ao Rio Grande de São Pedro. Machado aponta que a maioria das linhas postais não foram duradouras porque eram deficitárias, porém, a pesquisa de Guapindaia demonstra a continuidade das linhas postais, apesar de seu desequilíbrio fiscal. O mapa de Machado parece ter sido o primeiro a interpretar a espacialidade dos correios luso-americanos como constituindo uma *rede geográfica*.



**Figura 12 – Correios criados pelo alvará de 20 de janeiro de 1798 (detalhe)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos (meridional)
- Conexões dos correios marítimos (setentrional)

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;  
Almanaque Geral do Império do Brasil (1838), p. 167;  
Atlas Digital da América Lusa

Chegando à Salvador, depois descendo para o Rio de Janeiro, as cartas metropolitanas irradiariam para São Paulo, Rio Grande de São Pedro do Sul, Minas Gerais e Goiás. A partir de Açú, se dividiriam entre Paraíba e Pernambuco de um lado, e Ceará, Piauí, Maranhão e Pará, de outro. A partir de Belém, as correspondências poderiam seguir para o Rio Negro, Mato Grosso e Goiás, onde se interligariam aos correios do Sul. Para a cidade do Rio de Janeiro e Belém do Pará escoariam todas as cartas americanas com destino a Portugal. Concebido nesses termos, os correios da América portuguesa eram criados como uma *rede geográfica*, estruturando locais fixos para o recebimento e despacho de correspondências que deveriam ser conduzidas, regularmente, por caminhos e estradas que configurariam os fluxos dessa rede de comunicação.

A articulação entre os correios marítimos e os correios interiores deveria ser organizada também em termos temporais. As Juntas de Fazenda estavam responsáveis por regular o fluxo de cartas de modo que “os Correios cheguem em épocas que confirmam com a

chegada, e partida dos Paquetes, que se expedem da Europa, e que a ela voltam”<sup>177</sup>. Isto é, havia uma preocupação com a sintonia de tempo entre os fluxos dos correios internos e dos correios marítimos.

A nova espacialidade dos correios desempenharia funções em três escalas distintas. Uma primeira, a *regional*, deveria facilitar o trânsito epistolar entre capitânicas contíguas. É o caso das carreiras postais entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, ou então Goiás e Minas Gerais, Pará e Maranhão etc. A segunda escala pode-se chamar de *americana*, que abarca o conjunto dos domínios portugueses da América como uma unidade, claramente compatível com os esforços reformistas do final do século XVIII em não apenas centralizar a administração da monarquia, mas igualmente em promover uma melhor articulação dos domínios coloniais. Essa escala diferencia-se da anterior pelo fato de constituir uma *rede geográfica*. Por fim, uma dimensão *imperial*, também configurando uma rede mais ampla, já que todas as colônias portuguesas da América teriam em Lisboa o centro estruturante de suas comunicações postais. A formação dos correios da América produziria transformações, em graus diferentes, em todas essas escalas da monarquia. Em conjunto, as mudanças consolidavam a nova geografia imaginada para a América que, através do estabelecimento dos correios, teria seus fluxos cada vez mais concebidos em termos temporais<sup>178</sup>.

Os mecanismos e protocolos necessários à implementação das diretrizes que o alvará de janeiro de 1798 ordenava foram detalhados nas instruções que o acompanharam. Frequentemente utilizada por diferentes impérios europeus, as “instruções” eram dirigidas às diversas autoridades da administração estatal envolvidas, pela força do alvará, na implementação de alguma reforma do Estado. Ao todo, foram cinco instruções que especificaram os procedimentos administrativos e compromissos fiscais de distintos agentes,

---

<sup>177</sup> [INSTRUÇÃO para as Juntas de Fazenda dos Estados do Brasil sobre Correios]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23.

<sup>178</sup> O Alvará define o preço das cartas enviadas pelos correios marítimos – a saber, 80 réis para cartas até quatro oitavas, somando-se 40 réis a cada duas oitavas –, mas permite que as Juntas de Fazenda das capitânicas determinem o preço do porte das cartas do interior. Para uma análise dos portes das cartas: GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p.163 e p.185. Uma análise do rendimento e despesas de diferentes agências postais pode ser encontrado ao longo de toda a obra da autora. Segundo ela, a não subordinação dos correios da América portuguesa ao Correio do Reino aponta para uma descentralização administrativa que caracterizava-se por sua maior autonomia local, descentralização coerente com o desenho jurídico-administrativo dos órgãos políticos e fazendários da América portuguesa cf. Idem, ibidem, p.103-108. Em termos tributários, cabia às Juntas de Fazenda de cada capitania enviar, anualmente, o balanço de receita e gastos à secretaria de Estado da Marinha e Ultramar e ao Erário Régio. Um contraponto historiográfico em relação às tendências de “centralização” ou “descentralização” da administração da Fazenda nas colônias pode ser visto em: CHAVES, Cláudia. Administração fiscal nas províncias..., p. 55-57.

órgãos e territórios na criação dos correios da América. Muitos de seus elementos condicionariam os tempos da comunicação postal<sup>179</sup>.

A primeira instrução se destinava a regular a relação entre os correios do Reino e as cartas enviadas ao Brasil e ilhas atlânticas. Abordava diferentes aspectos relativos às embarcações comerciais que poderiam também conduzir as correspondências. A divulgação de suas respectivas rotas e datas de partida, a dinâmica de recebimento de correspondências nas administrações de correio, os portes das cartas conforme seu peso etc. Toda e qualquer embarcação comercial cujo itinerário incluísse portos nos domínios portugueses da América, ou nas ilhas atlânticas, estava compelida a notificar o correio do Reino sobre o seu percurso e o dia de sua partida, com quinze dias de antecedência. Essas informações seriam anunciadas ao público pelo correio através de editais. Apesar da previsibilidade das navegações comerciais ser reduzida se comparada ao que o sistema de pacotes parecia prometer, a instrução buscava induzir um mínimo de controle do tempo das partidas dessas embarcações<sup>180</sup>.

O recebimento das cartas no correio do Reino ocorreria mediante o seu depósito em sacos, ou caixas, dispostos na administração postal, e seriam imediatamente seguidos pelo cálculo e registro de suas respectivas taxas. As correspondências deveriam ser reunidas em maços embrulhados em papel forte, ou oleados, que seriam numerados e seu frontispício deveria conter a soma do porte total que ele carregava. Assim organizados e marcados, os maços seriam depositados em malas postais. Esses malotes seriam embarcados nos navios de comércio por algum tripulante oficial, o qual estaria obrigado a expedir recibos comprobatórios. Para garantir que esses procedimentos de trabalho fossem realizados, e que nenhum porte deixasse de ser arrecadado, o correio aceitaria cartas até a véspera da partida desses navios, com uma hora limite anunciada no mesmo edital. Aliada à previsibilidade que essa instrução buscava induzir às saídas das embarcações mercantis, os correios também procuravam organizar temporalmente o afluxo de correspondências a serem embarcadas em determinado navio.

---

<sup>179</sup> Para duas transcrições semidiplomáticas: MACHADO, Luiz G. As “Instruções” Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798. *A Filatelia portuguesa*, n. 6 (2002): 6-11; Idem. A criação dos Correios Marítimos..., p. 227-250. Luiz G. Machado afirma que suas transcrições são inéditas, mas é importante ressaltar uma realização anterior, ainda que parcial: ROSÁRIO, Irari de Oliveira. *Três séculos e meio da história postal brasileira (1500-1843)*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993, p. 39-42.

<sup>180</sup> O mecanismo de divulgação das rotas e datas de saída de embarcações comerciais já era praticado no âmbito da monarquia portuguesa, um exemplo disso está no projeto do governador da Bahia, de 1797.

Aos demais portos do Reino que recebessem cartas da América, ou das ilhas atlânticas, ordenava-se a notificação ao correio de Lisboa do porte total das correspondências recebidas, embarcação que as transportou, o capitão responsável, a cópia da fatura que acompanhava as cartas e, ao final de cada mês, os próprios rendimentos financeiros. Criavam-se, assim, minuciosos procedimentos práticos voltados à articulação entre o correio do Reino e os correios marítimos no tocante à organização do giro atlântico e da arrecadação dos tributos<sup>181</sup>.

A segunda instrução reportava-se aos “Correios da América”. Administrações de correio deveriam ser estabelecidas nas cidades e vilas capitais de todas as capitanias da América portuguesa. Cada uma dessas administrações deveria dispor de ao menos dois oficiais, muito embora esse número pudesse ser ajustado de acordo com o fluxo epistolar de cada região<sup>182</sup>. O “administrador do correio” seria o responsável por dirigir a instituição sob as ordens da Junta da Fazenda responsável por aquele território. Abrigadas em um cômodo da edificação habitacional do administrador, os “laboratórios do correio” deveriam se localizar “no centro da Povoação, e em lugar público”, próximos à rua<sup>183</sup>.

A instrução também sistematizava a rotina de trabalho no interior das administrações de correio. À medida que as malas postais chegassem aos laboratórios, um de seus oficiais deveria abri-las na presença dos demais, extrair as correspondências, conferir seus portes a

---

<sup>181</sup> [INSTRUÇÃO para os Correios do Reino]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23. As unidades de medida de peso indicadas nas demonstrações de cálculo das taxas indicam, provavelmente, o intervalo de pesos mais comuns transportado pelos correios, de menos de um quarto de oitava até duas onças. As cartas também poderiam ser asseguradas mediante pagamento de 480 réis acrescentados ao valor de seu porte.

<sup>182</sup> Segundo Leila Dias, as redes são sempre instaladas em territórios em movimento, os quais já dispõem de hierarquias e dinâmicas próprias e que, por essa razão, podem ser modificadas apenas parcialmente pelas redes, pois “as redes integram desigualmente os territórios, seguindo o peso das atividades econômicas preexistentes”, podendo, em grande medida, enrijecer assimetrias vigentes cf. DIAS, Leila C. *Redes: emergência e organização...*, p. 157-158.

<sup>183</sup> [INSTRUÇÃO para os Correios da América]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23. Além de apontar para os nexos entre urbanização e serviços postais na América portuguesa, essa instrução indica outra possibilidade de estudos dos correios da América portuguesa: a constituição de espaços públicos. Pérola de Castro assinala que as administrações de correio, em função de sua localização central nas cidades, constituíam locais de difusão de notícias e, além disso, uma política tarifária que privilegiava a circulação de jornais cf. CASTRO, Pérola M. Goldfeder B. de. *O império dos correios: notas de pesquisa sobre o sistema postal brasileiro no século XIX. I Encontro de Pós-graduandos da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos*, 2016, São João Del Rey. Anais do I Encontro de Pós-graduandos da SEO. Niterói - RJ: Sociedade de Estudos do Oitocentos SEO, 2016. v. 1. A relação entre urbanização e serviços postais foi analisada, em outras realidades históricas, por PRED, Allan R. *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790-1840*. Cambridge: Harvard University Press, 1973; MARSHALL, Lynn. *The Strange Stillbirth of the Whig Party*. *American Historical Review*, v. 72, 1967, p. 445-468; SÁNCHEZ-GONZÁLES, Dolores. *El correo y las ciudades: la administración de correos en el siglo XVIII*. In: *El mundo urbano en el siglo de la Ilustración*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009. Para uma análise das relações entre “rede urbana” e “rede postal” no Brasil do século XXI: VENCESLAU, Igor. *Op. cit.*, p. 179-219. Para uma análise de urbanização e sistema postal no Brasil entre c.1830 e c.1870: RODARTE, Mário Marcos Sampaio. *O caso das Minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista*. Dissertação (Mestrado em economia) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, UFMG, 1999. Mário Rodarte parte da premissa de Allan Pred, segundo a qual a observação dos fluxos de informação a partir dos serviços postais permite identificar as comunicações interurbanas necessárias ao desenvolvimento econômico e comercial das regiões.

partir das faturas anexadas e registrar os valores em um livro especificamente escrito de modo mercantil<sup>184</sup>. Quando ocorresse de alguma carta não estar com seu peso devidamente descrito, seriam separadas as de peso semelhante para que “este trabalho seja mais pronto”. Concluída essa etapa, o administrador deveria expedir um recibo à Junta da Fazenda da capitania e elaborar uma lista alfabética com os nomes dos destinatários das cartas, sempre agrupando aqueles dirigidas ao mesmo indivíduo<sup>185</sup>. A “casa do laboratório do Correio” deve ser aberta e fixar o horário de fechamento segundo a estação do ano, e os “Oficiais concorrerão exatamente para que o público não padeça demora”. No conjunto, esses pequenos protocolos que orientavam o cotidiano dos oficiais dos correios condicionariam um certo ritmo de trabalho.

As cartas dirigidas aos governadores e magistrados não deveriam ser integradas à lista alfabética, pois “serão as primeiras que devem ser entregues” dada a importância da comunicação política. As cartas que não fossem retiradas nos laboratórios tinham que ser entregues em domicílio mediante um acréscimo sobre o seu porte e “de igual providência se usará para as pequenas Povoações e Freguesias dos Distritos afim que por todas circulem as correspondências com facilidade e prontidão”. Os vocábulos “facilidade” e “prontidão”, mobilizados nos projetos dos governadores luso-americanos, são utilizados também pelo alvará para qualificar como os correios precisavam manter a circulação de correspondências. Afinal, o público não poderia padecer de demora e necessitava que as cartas se estendessem das vilas capitais até as pequenas povoações e freguesias<sup>186</sup>.

A terceira instrução se dirigia aos comandantes dos pacotes de correio marítimo. Nas vésperas de suas partidas, um oficial da tripulação deveria ir buscar os malotes postais na administração dos correios responsável por aquela região. Assim como no caso dos navios

---

<sup>184</sup> Sobre os conhecimentos contábeis exigidos para o exercício de determinados cargos na estrutura dos correios, como a “escrita mercantil”: GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 130-131. Vale lembrar que os protocolos contábeis para a administração das receitas do Erário foram desenvolvidos na esteira das reformas pombalinas cf. CHAVES, Cláudia. Administração fiscal nas províncias..., p. 57.

<sup>185</sup> Segundo Irari Rosário, corroborado por Cícero Almeida, a administração do correio da cidade do Rio de Janeiro teria funcionado, desde 1798, no Paço Real, junto ao Tribunal da Relação e posterior Casa da Moeda cf. ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843. As correspondências pré-filatélicas do Museu Histórico Nacional. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, v. 27, 1995, p. 119; ROSÁRIO, Irari de Oliveira. Op. cit., p. 37.

<sup>186</sup> [INSTRUÇÃO para os Correios da América]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23. O mecanismo de entrega a domicílio remete a uma dinâmica semelhante àquela descrita pelo governador da Bahia em seu projeto de 1797. Luiz G. Machado considera essa instrução o “primeiro regulamento postal do Brasil” cf. MACHADO, Luiz G. As ‘Instruções’ anexas ao Alvará..., p. 6. No entanto, é preciso assinalar que a noção de “Brasil”, neste contexto, não poderia se referir a um Estado-nação moderno, é sintomático o fato do historiador e filatelista substituir “América”, que consta no título da instrução, por “Brasil”.

comerciais, este oficial precisava expedir e receber recibos que comprovavam os conteúdos de cada malote, contendo o nome da embarcação que necessitava transportá-lo, seu itinerário e dia de partida. No interior das instalações do barco, as correspondências eram mantidas em lugares resguardados que, todavia, permitiam o seu lançamento ao mar em caso de combate com piratas e corsários, preservando o sigilo das cartas. O comandante da embarcação se comprometia a seguir pela rota marítima mais conhecida sempre com a maior força de vela possível, e estava autorizado a modificar seu trajeto apenas, e exclusivamente, em caso de temporal ou de confronto com inimigo. Sempre buscava evitar a batalha, pois ficaria “impossibilitado de seguir a importante comissão de que vai encarregado”<sup>187</sup>.

A quarta instrução versava sobre a regulação do transporte de encomendas nos paquetes de correios marítimos. O escrivão deveria registrar todas as remessas, indicando seu conteúdo, destinatário, local de entrega e o valor do frete pago. Os paquetes só estavam autorizados a receber as encomendas que apresentassem o recibo de pagamento do frete, o qual era emitido pela administração de correios da região. Apenas as encomendas despachadas da América poderiam pagar o frete após o traslado, quando chegassem a Portugal. Na véspera das partidas dos paquetes de correio marítimo, o “livro de encomendas” seria encerrado e encaminhado ao laboratório postal para sua verificação. A certidão emitida nessa ocasião seria examinada pela alfândega no porto de destino. Essa complexa teia burocrática vinculava o pagamento dos ordenados dos navegadores dos correios marítimos à apresentação da documentação, buscando constranger esses oficiais a evitarem o contrabando<sup>188</sup>.

A última instrução anexada ao alvará se dirigia às Juntas de Fazenda dos Estados do Brasil. Esses órgãos, responsáveis pela administração das rendas reais em solo colonial, deveriam dirigir e governar a criação de administrações postais nas “Vilas, Capitais, e Cidades, principiando pelos Portos de Mar” sempre regulando “a forma das suas Correspondências com o interior do País”. Segundo o texto da instrução:

Os projetos de estabelecimento de Correios novos de umas para outras Terras deve calcular-se sobre as suas *mútuas precisões de Comunicação, e relações mercantis*; estes projetos principiam-se com pequenos ensaios, eles raras vezes falham sendo

---

<sup>187</sup> [INSTRUÇÃO para os Comandantes dos Paquetes]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23.

<sup>188</sup> Em 1798, o frete de encomendas de gêneros pagos em peso é de 800 réis por arroba, enquanto que os valores relativos aos gêneros cujo pagamento se realiza por volume seriam determinados pela majestade cf. [INSTRUÇÃO para a remessa de encomendas pelos Paquetes Marítimos]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23. Essa estratégia, voltada ao impedimento do contrabando de encomendas e desvio fiscal correspondente, procurava atenuar os temores de contrabando associados a navegação pelo sistema de paquetes, advogada pelo Conselho Ultramarino no parecer que rejeitou a proposta de Francisco Peres de Sousa entre 1745 e 1749, analisada acima.

bem dirigidos; enquanto o produto das Cartas não chega as Câmaras podem licitamente ser convidadas para ajudar as primeiras despesas<sup>189</sup>.

A base do cálculo dos projetos de correios que as Juntas de Fazenda deveriam elaborar se assentava sobre as “mútuas precisões de Comunicação” e as “relações mercantis”. A rede comercial pautaria as conexões postais na América, porém, as Juntas precisavam estar atentas às necessidades de comunicação mútuas, sejam elas de natureza mercantil, ou não. Enquanto órgão responsável pelo pagamento dos ordenados dos administradores do Estado, as Juntas de Fazenda obrigavam-se a fazer o mesmo para os funcionários dos correios, sempre de acordo com os rendimentos de cada administração postal. A vigilância da conduta dos funcionários, sobretudo em relação ao crime de abertura ou desvio de cartas, também era da alçada das Juntas, afinal, elas também reuniam funções judiciais.

O conjunto dessas instruções, ao regular a dinâmica de articulação entre os correios do Reino e os correios marítimos, as diretrizes de instalação e desenvolvimento de administrações postais nos territórios americanos, as regras sob as quais os paquetes e navios comerciais deveriam atuar e, por fim, as obrigações das Juntas de Fazenda nas capitâneas elucidam a complexa sistematização da rede de correios da América. Não era apenas em sua geografia que os correios eram concebidos como uma unidade luso-americana, mas também na definição das competências dos órgãos responsáveis por sua implementação. Ao instruir os navegantes dos correios e do comércio português, os funcionários das Juntas de Fazenda e toda uma extensa gama de agentes vinculados a essas esferas da monarquia portuguesa, os correios da América passavam a articular uma trama de instituições e sujeitos que atuavam nas várias escalas do império. Seja no Atlântico ou na América, em uma vila ou em uma capitania, a rede de correios se formaria na articulação dessas espaços como uma rede.

Muitos dos elementos de estruturação dessa rede se pautariam nos tempos do trabalho dos oficiais dos correios. Notificar os laboratórios sobre o itinerário e a data de partida de alguma embarcação mercantil com destino à América; definir o corpo de funcionários conforme o fluxo de cartas de cada território; induzir práticas de pesagem que mais ágeis; modificar as horas de expediente de acordo com a estação do ano; separar as cartas dirigidas aos governadores e magistrados para serem entregues primeiro; cuidar para que as correspondências do interior chegassem aos portos nos mesmos períodos em que os paquetes

---

<sup>189</sup> [INSTRUÇÃO para as Juntas de Fazenda dos Estados do Brasil sobre Correios]... BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23. Grifos meus.

estivessem ancorados na costa. Toda essa complexa gama de instruções criava um ritmo de trabalho que integra o tempo mais abrangente das comunicações postais; afinal, esperava-se que os correios fornecessem uma comunicação “fácil” e “pronta” para que o “público não padeça demora”.

### 2.1.2. Os espaços-tempo de conhecimento das normas

Poucos dias após a assinatura das instruções anexas ao alvará, a *Gazeta de Lisboa* anunciava que os serviços de correio marítimo haviam sido inaugurados no início de março. Informava aos seus leitores que poderiam contar com a saída de pacotes para os portos luso-americanos a cada dois meses, e que todo vassalo português estava apto a escrever e enviar cartas para qualquer parte do Brasil<sup>190</sup>.

A chegada do primeiro navio dos correios marítimos na América ocorreu em 7 de abril de 1798. O *Vigilante* aportou no litoral da Bahia e depois seguiu para o Rio de Janeiro. Simultaneamente, o navio *Príncipe Real* chegou na Paraíba em 13 de abril, de onde seguiu para Natal. De acordo com o levantamento de Guapindaia, o porto da Paraíba se consolidou como o principal ponto de ancoragem dos correios marítimos em sua rota setentrional, intercalando-se, em menor grau, com o de Pernambuco.

Tendo zarpado de Lisboa em 7 de março, os navegantes do *Vigilante* tomaram aproximadamente 31 dias na travessia do Atlântico, enquanto o *Príncipe Real* precisou de

---

<sup>190</sup> *Gazeta de Lisboa*, 6 mar. 1798. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acesso: 10 jun. 2020. Em 23 de março, a *Gazeta* publicou um ajuste na dinâmica de recebimento de cartas para o Correio Marítimo. Ao invés dos correios disponibilizarem caixas com os nomes dos navios mercantes a partirem, nas quais os remetentes deveriam depositar suas cartas, centralizava-se o recebimento de cartas para o Brasil e ilhas dos Açores e Madeira em uma única caixa, ou saco, e aqueles que quisessem escolher o navio de transporte deveriam indicá-lo no sobrescrito das cartas cf. *Gazeta de Lisboa*, 23 mar. 1798. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acesso: 10 jun. 2020. Trata-se de um anúncio também indicado em: MACHADO, Luiz Guilherme G. A criação dos Correios Marítimos..., p. 233-235. Mayra Guapindaia identificou um edital do início de março de 1798 notificando a expedição de dois pacotes para o Brasil, cada qual carregando meia carga de encomendas pequenas GUAPINDAIA, Mayra C. Entre correios marítimos..., p. 5, nota 12.



cerca de 37 dias. Espaços-tempo que estavam muito próximos dos cálculos do governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho<sup>191</sup>.

Conforme os navios dos correios marítimos chegavam aos portos luso-americanos, também chegavam os papéis das normas que regulariam a implementação dos serviços postais. Seguindo as diretrizes das instruções anexas ao alvará, as Juntas de Fazenda deveriam primeiro se ocupar da instalação das administrações postais costeiras, de modo que as malhas da rede de correios se costuravam em ritmos diferentes, partindo do litoral e penetrando o interior<sup>192</sup>.

A tramitação institucional para a instalação de administrações postais na costa e no interior das capitânicas do Brasil era distinta. Na jurisdições costeiras, uma única Junta de Fazenda poderia iniciar e finalizar a elaboração e implementação de um laboratório postal. Por outro lado, para estender as conexões para o interior, várias Juntas de Fazenda precisavam entrar em acordo para que os pontos de encontro e os dias de saída dos mensageiros fossem definidos e combinados. Os espaços-tempo da comunicação no Brasil condicionaram o próprio ritmo de formação da rede de correios da América, pois, quanto mais afastada da costa se localizava uma Junta de Fazenda, maior o tempo até que as normas fossem recebidas, as negociações com outras Juntas fossem iniciadas e as linhas de correio inauguradas (Tabela 3).

---

<sup>191</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13786; OFÍCIO do [capitão-mor do Rio Grande do Norte], Caetano da Silva Sanches, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 25 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_018, Cx. 8, doc. 498. Ver: GUAPINDAIA, Mayra C. Comunicação e poder: a implantação do Correio Marítimo de 1798 e as respostas dos governos da América Portuguesa. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2017, p. 11-12. Sobre a partida no dia 7 de março: BR RJANRIO 59 Cx. 717, pct. 03; BR RJANRIO. 59 CAI. 0. 0717010. Entre 1798 e 1802, o correio marítimo *Príncipe Real* aportou na Paraíba 8 vezes e apenas 2 em Pernambuco cf. GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 220-221 e p. 246. Para uma narrativa não acadêmica, porém pioneira, sobre os correios da Paraíba: BARRETO, A. Rocha. *O Correio da Paraíba há cem anos (1829-1848)*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1938. A alteração dos portos já havia sido diagnosticada por Cássio Costa cf. COSTA, Cássio. Op. cit., p. 167. Há inclusive uma transcrição dos ofícios trocados entre os governadores de Pernambuco e da Bahia, de 4 de maio de 1798, sobre os portos onde os correios deveriam aportar: Idem, ibidem, p. 204-205.

<sup>192</sup> Para uma menção aos ritmos desiguais de surgimento do sistema postal em função dos locais das capitânicas: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p.114.

**Tabela 3 – Datas de recebimento do alvará e das instruções de 1798<sup>193</sup>**

CAPITANIAS E TERRITÓRIOS	DATAS E PERÍODOS DE RECEBIMENTO
Bahia	07/04/1798
Paraíba	13/04/1798
Pernambuco	17/04/1798
Rio Grande do Norte	22/04/1798
Rio de Janeiro	24/04/1798
Maranhão	05/05/1798
Piauí	21/06/1798
Pará	?/05/1798
Minas Gerais	entre 04/06/1798 e 11/08/1798
São Paulo	pouco antes de 03/08/1798
Angola	06/08/1798
Mato Grosso	09/12/1798

Com o avanço das pesquisas documentais, é possível contribuir para tal tabela, que foi concebida e elaborada por Guapindaia. Primeiro, adotou-se a data de ancoragem da primeira embarcação postal na Paraíba, o *Príncipe Real*, como sendo a data de recepção das normas postais naquele território<sup>194</sup>. Segundo, o governador do Maranhão notificou ter recebido no dia 5 de maio as cartas que aportaram na barra de São Marcos<sup>195</sup>. O governador do Piauí, D. João de Amorim Pereira, notificou que recebeu as cópias do alvará e instruções no dia 21 de junho de 1798, na capital, em Oeiras<sup>196</sup>. Terceiro, o governador de Pernambuco afirma, no dia 17 de abril, que acabara de tomar conhecimento do aviso de 27 de fevereiro, o qual continha o

<sup>193</sup> Tabela concebida e elaborada por Mayra C. Guapindaia, *O controle do fluxo das cartas*, p. 115 e complementada pelo autor. A organização cromática distingue três zonas territoriais: i) em azul, o conjunto dos correios meridionais; ii) em verde, os correios setentrionais; iii) em vermelho, o Reino de Angola.

<sup>194</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 20 de Outubro de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 204, doc. 13969; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13786.

<sup>195</sup> OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, D. Fernando Antônio de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 6 de maio de 1798. AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 98, doc. 7929.

<sup>196</sup> Piauí. OFÍCIO do [governador do Piauí], D. João de Amorim Pereira ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 15 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_016, Cx. 21, doc. 1080.

alvará e as instruções para o estabelecimento dos correios<sup>197</sup>. Quarto, o governador de São Paulo aponta, no dia 3 de agosto, ter tomado conhecimento há pouco tempo da nova lei de criação dos correios<sup>198</sup>. Quinto, a Junta da Fazenda do Rio de Janeiro despachou cópias do alvará e das instruções para a Fazenda de Minas Gerais no dia 4 de junho, e a resposta desta foi redigida no dia 11 de agosto<sup>199</sup>. Sexto, o governador de Angola deu notícia de ter recebido o alvará e as instruções em 6 de agosto de 1798<sup>200</sup>. Sétimo, o governador de Mato Grosso afirmou ter recebido a nova legislação postal em 9 de dezembro<sup>201</sup>. Ainda faltam pesquisas que localizem as datas de recebimento dessas normas no Ceará, Rio Negro, Goiás, Espírito Santo, Santa Catarina, Rio Grande de São Pedro, nas ilhas dos Açores, Madeira e Cabo Verde<sup>202</sup>.

## 2.2. As cartas que inventaram os correios da América

Sob o comando do segundo tenente Manuel Nunes, o correio marítimo *Vigilante* atravessou o oceano Atlântico e aportou na Baía de Todos os Santos. Tendo zarpado de Lisboa no início de março, os navegantes dedicaram um mês nessa viagem<sup>203</sup>. O mês de abril marcou, assim, uma importante mudança no processo que havia sido iniciado com a circular de D.

---

<sup>197</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13786.

<sup>198</sup> OFÍCIO n.49 do [governador e capitão-general da capitania de São Paulo], Antônio de Melo Castro e Mendonça, para o [ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 3 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507.

<sup>199</sup> ORDEM do Conde de Resende, vice-rei do Brasil, a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de Minas Gerais... 11 de agosto de 1798. BNRJ I - 26, 31, 080.

<sup>200</sup> BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01. A data de Angola refere-se a Luanda, pois em Novo Redondo e Benguela o recebimento ocorreu depois de 6 de agosto e certamente antes de 1 de janeiro de 1799, quando os correios foram ativados. Esse ofício corrobora a data de recebimento do alvará no Rio de Janeiro na data apontada por Mayra Guapindaia.

<sup>201</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso], Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844, sobretudo o anexo n.4. A divulgação das normas na capitania, entretanto, ocorreu através de bandos de 8 e 26 de janeiro de 1799.

<sup>202</sup> A respeito de Espírito Santo, em 8 de julho de 1800, o governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, era nomeado vice-rei do Estado do Brasil e governador capitão-general da capitania do Rio de Janeiro. Nas instruções de sua posse, o príncipe regente informava ao novo vice-rei que encarregou Antônio Pires Pontes Leme para o governo da capitania de Espírito Santo – cuja administração quase havia sido extinta. D. Fernando deveria contribuir para o aperfeiçoamento das comunicações entre essa capitania e Minas Gerais. BRRJAN 86. COD. 67, v.25. É importante ressaltar essa orientação na nomeação de D. Fernando por se tratar de uma das poucas fontes localizadas relativas aos correios na capitania do Espírito Santo.

<sup>203</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 30 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259.

Rodrigo de Sousa Coutinho, em setembro de 1796. Depois do diálogo inaugurado com a solicitação de informações “úteis ao estabelecimento dos correios”, que suscitou o envio de projetos e culminou na edição das normas de 1798, começaria a troca de mensagens entre a Secretaria da Marinha e Ultramar, os governadores e as Juntas de Fazenda das capitanias responsáveis pela construção da rede de correios da América portuguesa.

Imediatamente após o recebimento do alvará e das instruções na Bahia, D. Fernando José de Portugal incumbiu um oficial da Junta da Fazenda pela organização do recebimento e distribuição das cartas, e pela arrecadação dos portes que deveriam começar a ser cobrados. Segundo o governador, o grande número de navios ancorados na Baía de Todos os Santos já iria receber os malotes de correspondência que seriam despachados para o Reino. Paulatinamente, outros oficiais estavam sendo nomeados para a administração dos correios da Bahia por meio de editais.

Seguindo da Baía de Todos os Santos para a baía de Guanabara, o correio marítimo *Vigilante* aportou na sede do Vice-Reino no final do mês, entregando cópias do alvará e das instruções ao vice-rei no dia 24 de abril. Cerca de uma semana depois, o vice-rei, conde de Resende, escreveria um ofício ao governador do Reino de Angola, D. Miguel Antônio de Melo. O vice-rei informava ao governador que não havia recebido de Lisboa cartas destinadas àquele domínio, cogitava que talvez tivessem sido encaminhadas diretamente da metrópole, ou, então, a partir de Pernambuco ou da Bahia. De todo modo, para garantir o bom serviço real, decidira aproveitar a saída da corveta *Senhora do Carmo e Boa Fortuna*, que estava sob o comando do capitão José Francisco Martins, para encaminhar as normas relativas à criação dos correios marítimos.

Como os portes das cartas deveriam ser cobrados, via de regra, dos destinatários, e não dos remetentes, o vice-rei queria iniciar logo a arrecadação referente às correspondências que estavam sendo enviadas dos portos americanos aos portos de Angola. Fazia questão de destacar a D. Miguel a importância dessa arrecadação, sobretudo na conjuntura reformista na qual a monarquia portuguesa se encontrava, mencionando a necessidade do aperfeiçoamento da economia do império na busca por restaurar uma posição de destaque no cenário político europeu.

Naquela altura do século XVIII, as relações comerciais entre as colônias portuguesas da América e da África já estavam consolidadas: das lavouras de açúcar no século XVII à

mineração no século XVIII, diversas áreas da economia colonial se baseavam no trabalho de escravizados. Desde a década de 1790, o tráfico negreiro para o Brasil crescia, promovendo uma expansão das relações comerciais entre os colonos portugueses na África e no Brasil. De uma média anual de 12 a 15 mil escravizados exportados de Angola para a América portuguesa no século XVIII, entre 1780 e 1800 ocorreu um salto para cerca de 40 mil escravizados por ano, a ponto de, entre 1776 e 1800, aproximadamente 300 mil africanos terem sido desembarcados nos portos do Brasil na condição de escravos. Como a experiência do século XVIII já havia demonstrado, as relações comerciais estavam balizando o surgimento das redes postais, logo, a busca por articular, por meio de uma linha postal, o Reino de Angola ao Rio de Janeiro e, indiretamente, a outras capitanias indica que a formação do espaço postal luso-americano deveria reformar não apenas as conexões com a metrópole, mas também com praças comerciais estratégicas na África portuguesa ocidental<sup>204</sup>. Diferentes espacialidades dentro do império português estavam sendo modificadas pela formação da rede de correios.

Enquanto as normas postais passavam do correio marítimo *Vigilante* às mãos do vice-rei, e depois eram embarcadas na corveta *Senhora do Carmo e Boa Fortuna* para seguir viagem até Angola, os correios marítimos chegaram também aos portos do norte do Brasil. Após aportar na Paraíba, as cópias das normas postais trazidas pelo paquete *Príncipe Real* foram enviadas ao governador de Pernambuco, D. Thomaz José de Melo, o qual colocou "toda a eficácia para se expedirem prontíssimamente" as cartas que deviam ser distribuídas na capitania e recolher as que tinham por destino a Europa, "de sorte que o condutor das Cartas mencionadas se demorou nesta vila unicamente o tempo de 24 horas", indispensável para recolher as poucas cartas e enviá-las a Paraíba. Mesmo com essa diligência, o governador de Pernambuco alertava o ministro da Marinha que "até o presente" não foi possível que

se deitasse uma só Carta na Caixa do Correio, não só porque esta Praça se tem aproveitado dos diversos Navios que têm saído deste Porto a se incorporarem com o Comboio da Bahia, como porque não será fácil que os Negociantes se previnam com escrita antecipada, pois como as circunstâncias e movimentos atuais são as que regulam o Sistema de seus negócios e especulações, só tratam de escrever naquele momento em que a exigência dos seus interesses os obriga a esta

---

<sup>204</sup> MAGNÓLI, Demétrio. Op. cit., p. 294; SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo. A Corte e o mundo..., p. 83-86; SLAVE VOYAGES: <<https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>>. Acesso: 17 nov. 2021; BR RJANRIO D9. cx. 746. Pct. 01. Em 23 de março de 1798, enquanto o alvará e as instruções dirigidas à América encontravam-se em algum lugar do oceano Atlântico, D. Rodrigo de Sousa Coutinho enviou um ofício ao governador do Reino de Angola, D. Miguel Antônio de Melo, no qual orientava que medidas fossem tomadas para estabelecer linhas postais marítimas regulares com os domínios portugueses da América. Nesse ofício, D. Rodrigo de Sousa Coutinho afirma enviar em anexos cópias do alvará e das instruções publicadas em janeiro e fevereiro daquele ano. No entanto, como demonstrado adiante, essas cópias parecem ter chegado aos olhos de D. Miguel apenas através das vias do vice-rei do Brasil, despachadas em 2 de maio.

diligência, de sorte que por isso se poderão aproveitar nesta ocasião do benefício deste estabelecimento, porque a estreiteza do tempo lhes não permitiu quanto lhes era preciso para as suas competentes respostas<sup>205</sup>.

Por essa razão, continuava D. Thomaz, reforça o que já havia exposto anteriormente sobre a "necessidade que há de que o mencionado Correio Marítimo venha a este Porto", não apenas porque é o de "maior Comércio desta Capitania Geral", e onde "melhor se verifica a utilidade deste importante estabelecimento", mas porque, por essa mesma razão, é o local que "mais se necessita deste meio de Comunicação", além de ser o porto onde há "os Socorros de que necessitar para se fazer e ir mais facilmente tocar os outros Portos até ultimar o seu destino".

Mais ao norte, o *Príncipe Real* continuou sua viagem até aportar na barra de São Luís do Maranhão, no dia 4 de maio, trazendo cópias das novas normas postais que, no dia seguinte, chegariam ao conhecimento do governador D. Fernando Antônio de Noronha. No dia 6, o governador redigiu uma carta para D. Rodrigo de Sousa Coutinho indicando que desde que recebeu um ofício datado de 3 de novembro de 1797 – aparentemente, o mesmo que Sousa Coutinho havia enviado à Junta do Comércio de Lisboa e que também foi recebido em Pernambuco –, nomeou um administrador dos correios no Maranhão. Tratava-se de um negociante que ficaria responsável pelo recebimento e envio de cartas no Maranhão, e pela cobrança dos portes. Antônio de Noronha menciona que havia tomado outras deliberações, porém, como o tempo de parada do correio marítimo *Príncipe Real* no porto de São Luís foi muito breve, não teve tempo hábil para incluir todas as informações relativas ao estabelecimento dos correios no Maranhão<sup>206</sup>.

Enquanto o *Príncipe Real* continuava seu itinerário para o Pará, D. Thomaz José de Melo enviou ofícios ao vice-rei e ao governador da Bahia informando que havia nomeado

---

<sup>205</sup> OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13786.

<sup>206</sup> OFÍCIO do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, D. Fernando Antônio de Noronha, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 6 de maio de 1798. AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 98, doc. 7929. Interessa ressaltar que, na percepção do governador do Maranhão, o tempo de parada da embarcação *Príncipe Real* no porto de São Luís foi determinante do conteúdo que pôde ser incluído em sua carta. O correio marítimo aportou no dia 4, o governador recebeu as cópias das normas no dia 5 e já no dia 6 respondeu ao secretário, D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Em 1799, a administração do correio da vila de São Luís passaria a funcionar também como uma livraria cf. GALVES, Marcelo Cheche. Saberes impressos, correspondências e expedições científicas: a capitania do Maranhão e o Reformismo Ilustrado na virada para Oitocentos. *Outros Tempos*, v. 11, n. 18, 2014, p. 119-136.

Maximiano Francisco Duarte como o administrador dos correios de sua capitania e que esperava a comunicação com os demais administradores dos correios<sup>207</sup>.

Escrito em 4 de maio, o ofício de D. Thomaz chegaria ao conhecimento do vice-rei no início de junho, quando este noticiaria a nomeação do capitão Antônio Rodrigues da Silva como administrador dos correios do Rio de Janeiro. Segundo o vice-rei, esperava-se que esses administradores, além de estabelecerem uma comunicação com seus equivalentes nas outras capitanias, também iniciassem uma comunicação com os demais administradores dos laboratórios postais sediados dentro da respectivas capitanias<sup>208</sup>.

A Fazenda do Rio de Janeiro, além de divulgar seu novo administrador postal, buscava também construir um consenso entre as Juntas de Fazenda para estabelecer os valores dos portes que deveriam ser cobrados. Segundo o documento:

para que as Cartas que remeter para a Capitania do Espírito Santo, Campos, Cabo Frio, Ilha grande, Parati, Ilha de Santa Catarina e Rio Grande [de São Pedro do Sul], venham notadas com porte igual e correspondente ao seu peso *sem atenção à maior ou menor distância* dos mesmos Portos, porque querendo-se praticar de outro modo, causaria confusão aos Administradores dos Correios dos mesmos Portos e cairiam em erros sempre prejudiciais na arrecadação da Real Fazenda<sup>209</sup>.

Espírito Santo, Campos dos Goitacazes, Cabo Frio, Ilha Grande de Angra dos Reis, Parati, Ilha de Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro do Sul seriam todos territórios abarcados pelo espaço postal em formação. Embora nem sempre esses territórios dispusessem de linhas de comunicação de correios regulares, a utilização de embarcações comerciais para o transporte de correspondências acabava por integrá-las à rede postal<sup>210</sup>.

---

<sup>207</sup> OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858. Para uma análise da trajetória de Maximiano Francisco Duarte nos correios: GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 134-136. É importante assinalar que a autora observou a trajetória de 28 funcionários dos correios do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Pernambuco, Bahia, Pará, Pernambuco, Ceará e Mato Grosso entre 1798 e 1825, tendo se aprofundado na análise de alguns deles cf. Idem, ibidem, p.128 *et seq.*

<sup>208</sup> Para uma análise da trajetória de Antônio Rodrigues da Silva nos correios: GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 138-139. O governador da Paraíba, Fernando Delgado Freire de Castilho, só foi noticiar a nomeação de Lourenço Martins dos Santos como administrador do correio daquela capitania em maio de 1799 cf. OFÍCIO do [governador da Paraíba], Fernando Delgado Freire de Castilho, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 11 de maio de 1799. AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, doc. 2493.

<sup>209</sup> OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858. Ver anexo “B”. Grifos meus.

<sup>210</sup> De acordo com Cícero Almeida, a primeira agência criada no interior da capitania do Rio de Janeiro foi em Campos, em 26 de fevereiro de 1798 cf. ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Op. cit., p. 119-121. Contudo, como se observa na Tabela 3, essa é a data de assinatura das instruções anexas ao alvará. Além disso, vale ressaltar que a distância espacial não deveria constituir um critério para determinar o preço do porte das cartas, pois a complexidade desse cálculo, a variedade de faixas de preço, poderia levar a muitos equívocos e prejudicar a finalidade de arrecadação dos correios. Em Portugal, as distâncias espaciais eram sim critério para determinar o preço das cartas SALVINO, Romulo V. Guerras de papel..., p. 163-164.

Enquanto os correios marítimos eram estabelecidos com mais agilidade nesses portos da América portuguesa, a malha postal avançava de acordo com outros espaços-tempo entre as capitanias do Brasil. O vice-rei havia recebido as cópias do alvará e das instruções em 24 de abril, em 2 de maio enviou essas normas ao governador de Angola, mas foi apenas em 4 de junho que a Junta da Fazenda do Rio de Janeiro despachou para as capitanias centrais um projeto de comunicação postal.

Em relação a condução da mala postal entre a cidade do Rio de Janeiro e Vila Rica, “é certo que carece estabelecerem-se dias fixos para que a correspondência seja regular como é em Lisboa, e em todo o Reino, e igualmente em todos os Países Civilizados da Europa”<sup>211</sup>. A “regularidade” das correspondências era uma qualidade que, aos olhos dos deputados da Junta do Rio de Janeiro, exigia a definição de “dias fixos” para a condução das malas postais. Foi um dos primeiros sinais de algo que se tornaria constitutivo do espaço postal luso-americano nos anos vindouros: boa parte dos espaços-tempo da comunicação postal no Brasil seria estruturado sobre uma série de ordenações temporais da circulação, seja na mensuração temporal das distâncias, ou na organização de dias e semanas para configurar uma periodicidade<sup>212</sup>.

A Junta do Rio de Janeiro apresentou duas alternativas para a organização temporal da comunicação postal com Minas Gerais:

Se sair o Correio todas as semanas em um dia determinado, como se pratica em toda a Europa, suposto que ainda não tenham chegado as respostas remetidas pelo Correio da semana anterior, porque de um para o outro, quando a correspondência é certa e regular, sempre há novos avisos que fazer, ou se de quinze em quinze dias<sup>213</sup>.

A definição dos “dias fixos” era uma questão de cadência dos fluxos de correio, e a cadência era também uma questão de comunicação. Fossem os mensageiros despachados uma vez por semana, os remetentes tanto do Rio de Janeiro como de Vila Rica poderiam enviar duas levas de cartas antes que pudessem receber as respostas às correspondências despachadas

---

<sup>211</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844. Ver anexos 2 e 3 com cópias do ofício da Junta da Fazenda do Rio de Janeiro para as Juntas de Minas Gerais e Goiás.

<sup>212</sup> A associação ao Reino e aos países civilizados, e sua relação com os “dias fixos” para expedição de malotes postais tem relação com os chamados “correios ordinários”. Os correios ordinários foram, segundo Salvino, uma forma de racionalização e domínio do espaço. Eram caracterizados, desde o século XVI, pela organização dos dias e horários de saída e chegada dos mensageiros dos correios na Europa cf. SALVINO, Romulo V. Guerras de papel..., p. 69-77. Essa “regularidade” era razão suficiente para que a Junta da Fazenda do Rio de Janeiro acreditasse que os vassallos do rei iriam preferir os correios para despachar suas encomendas, em detrimento dos tropeiros.

<sup>213</sup> AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844. Anexo n. 03.



na primeira semana. Em outras palavras, dois giros postais iriam se sobrepor, antes que o primeiro deles fosse concluído um segundo seria iniciado. Essas alternativas suscitavam consequências para o fluxo de informações: embora ainda não tivessem notícia das respostas às cartas enviadas na semana anterior, os remetentes de Minas Gerais e do Rio de Janeiro sempre teriam novos avisos a fazer.

Em relação aos mensageiros, a Fazenda do Rio de Janeiro propôs que entre os tropeiros que circulavam na região fosse procurado alguém mais abastado que pudesse se encarregar pelo transporte das cartas em troca de algum privilégio, ao invés de ordenado. Além de buscar a economia dos gastos na criação das linhas de correio, essa proposta sinaliza para como também no interior do continente a rede postal estava sendo criada a partir dos fluxos comerciais que lhe antecediam. Segundo os deputados da Junta,

como a comunicação entre Goiás, e esta Cidade [do Rio de Janeiro] há de ser forçosamente por essa Capitania [de Minas Gerais], não se pode estabelecer a dita Comunicação, ou correspondência regular de Correio, sem que primeiro essa Junta [do Rio de Janeiro] concorde com a daquela Capitania [de Minas Gerais], não só sobre o preço dos Portes das Cartas, mas também sobre o tempo certo das partidas dos Correios<sup>214</sup>.

A comunicação entre a cidade do Rio de Janeiro e a capitania de Goiás deveria ser realizada através de Minas Gerais, e esse tipo de conexão indireta, na qual um lugar se conecta a outro a partir da articulação proporcionada por um local intermediário, é característico de uma rede geográfica. Para que essas conexões proporcionassem uma “correspondência regular de Correio” era necessário que “o tempo certo das partidas dos Correios” fosse definido. Ou seja, o espaço em rede dos correios se constituía também por meio da organização temporal da circulação, de seus fluxos ou giros postais.

Esse cálculo era uma operação difícil que necessitava de informações sobre as condições de deslocamento nos caminhos a serem trilhados. Pelo que se tinha notícia no Rio de Janeiro, o “tempo das águas” e os ataques de populações indígenas podiam frequentemente interromper o tráfego entre Minas Gerais e Goiás. Caberia, portanto, às Juntas de Fazenda dessas capitanias a decisão sobre o “tempo certo das partidas dos Correios”.

O cálculo sobre o “tempo certo” dos correios, além de considerar os conflitos e as chuvas, se baseava no conhecimento dos caminhos que conectavam aquelas capitanias. A Junta do Rio de Janeiro tinha a informação sobre um caminho que saía da *Estrada Geral*, na

---

<sup>214</sup> AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

altura de Borda do Campo. Os deputados se interrogavam se o mais adequado seria expedir duas malas postais, uma para Vila Rica e outra para a comarca do Rio das Mortes, cuja cabeça era São João d'El-Rei, ou se apenas um malote para Vila Rica. A bifurcação na *Estrada Geral* serviria exatamente para separar o caminho dos mensageiros se a Junta de Minas Gerais considerasse adequado. De um modo ou de outro, os condutores de cartas do Rio de Janeiro e de Minas Gerais deveriam se encontrar em algum local equidistante das capitais para trocarem os malotes postais, pois o "tempo certo" também dependia do caminho certo.

Enquanto essas alternativas continuavam esperando uma definição por parte da Fazenda de Minas Gerais, as cópias do alvará e das instruções que a tripulação do *Vigilante* havia deixado na Bahia e no Rio de Janeiro chegaram ao conhecimento do governador de São Paulo, no início de agosto. À época, já havia sido instalada uma linha de correio a conectar a cidade de São Paulo à vila de Santos, a partir de onde uma embarcação seguia subindo a costa até chegar ao Rio de Janeiro. Outra linha já em funcionamento conectava São Paulo ao Rio de Janeiro por via terrestre. Quando instaladas, essas linhas não integravam uma rede de correios mais abrangente, capaz de integrar diversos espaços da América. Elas eram conexões bilaterais, isto é, entre duas vilas capitais e alguns territórios ao longo do trajeto. As ligações poderiam ser as mesmas, contudo, o contexto de formação de um espaço postal em rede era novo<sup>215</sup>.

Enquanto no norte, em 15 de agosto, o governador do Piauí, D. João de Amorim Pereira, sediado na vila de Oeiras, dava início às diligências necessárias ao estabelecimento dos correios na capitania<sup>216</sup>, o alvará e as normas chegavam ao outro lado do Atlântico português. A corveta *Senhora do Carmo e Boa Fortuna*, que havia saído do Rio de Janeiro em maio, aportara em Angola. Sediado em São Paulo de Assunção de Luanda, o governador D. Miguel Antônio de Melo se comprometeu a arrecadar os portes das cartas enviadas para o

---

<sup>215</sup> OFÍCIO n.49 do [governador e capitão-general da capitania de São Paulo], Antônio de Melo Castro e Mendonça, para o [ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 3 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507. Muito provavelmente, trata-se da continuidade do serviço postal instituído pelo morgado de Mateus em 1773, analisada no capítulo anterior. Cícero Almeida estima que essa linha teria sido criada em 28 de julho de 1798, retificando a indicação de Irari Rosário que apontou sua inauguração prevista para agosto. Segundo Rosário, o correio de Santos partiria todas as quartas-feiras e sábados, enquanto o terrestre ocorreria no primeiro e terceiro sábado de cada mês: ALMEIDA, Cícero Antônio Op. cit., p. 119-121; ROSÁRIO, Irari de Oliveira. Op. cit., p. 42-46. Rosário indica que em 1801 o governador de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, teria criado linhas postais para Porto Feliz, Itu, Paranaguá e São Sebastião. Como demonstrado abaixo, a linha para Porto Feliz foi criada em 1800.

<sup>216</sup> OFÍCIO do [governador do Piauí], D. João de Amorim Pereira ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 15 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_016, Cx. 21, doc. 1080.

Reino de Angola; contudo, nos dias seguintes, apresentaria muitos argumentos contrários a sua instalação naquele domínio.

Embora reconhecesse que os correios eram do interesse do “bom serviço da Majestade” e de seus vassallos, o governador de Angola argumentava que a

Hermenêutica Jurídica firma a regra em contrário, sendo esta que aqueles Domínios de Sua Majestade não nomeados no Alvará de 20 de janeiro de 1798, e que não participam por modo direto, ou muito próximo, do benefício dos Paquetes Correios Marítimos, não devem pagar porte das cartas que recebem, maiormente Angola que não manda Navios em direitura a Portugal do que é [seguro] pagarem as Cartas que daqui se irem dois prêmios, um no Brasil por mão dos correspondentes a quem cada qual a dirige para a remeter para a Europa sem desvio, outro em Portugal por aqueles que lá as cobram, e a quem direta ou indiretamente respeitam e tocam<sup>217</sup>.

D. Miguel Antônio de Melo demarcava uma clara posição contrária às disposições contidas no alvará e nas instruções do início de 1798, destacando que a omissão ao território português em Angola no texto do alvará era razão jurídica suficiente para que esta colônia estivesse isenta das novas cobranças pelo transporte de correspondência. Caberia à Majestade ratificar sua posição, ou, então, incluir o Reino de Angola no escopo dos novos correios marítimos. Nos meses seguintes, o posicionamento do governador encontrou respaldo na Secretaria da Marinha e Ultramar, pois em 4 de novembro de 1798, D. Rodrigo de Sousa Coutinho enviaria um ofício ao vice-rei, no Brasil, ordenando que fossem estabelecidos correios mensais entre o Rio de Janeiro e Angola, para que sua comunicação fosse “regular”. Entretanto, essas cartas deveriam ser gratuitas<sup>218</sup>.

De volta à América, as negociações entre as Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás avançavam. As linhas de correio entre essas capitanias deveriam ser inauguradas no dia 1 de janeiro de 1799, quase um ano depois das linhas marítimas criadas a partir de março de 1798. O parecer da Junta da Fazenda de Minas Gerais evocava o artigo décimo das instruções às Juntas para defender que a circulação de cartas no interior das fronteiras da capitania deveria ser gratuita. De um lado, esse parecer reforçava o monopólio

---

<sup>217</sup> BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01. D. Miguel menciona ter recebido a circular de D. Rodrigo de setembro de 1796, na qual demandava aos governadores informações pertinentes ao estabelecimento dos correios em seus territórios, mas parece não ter recebido o ofício de D. Rodrigo de 23 de março de 1798. O governador de Angola respondeu essa circular em 11 de outubro de 1797, antes, portanto, da publicação das normas. Sua resposta não foi localizada. Seu conteúdo talvez explicasse as razões para a ausência do território de Angola nas normas de janeiro e fevereiro de 1798.

<sup>218</sup> [OFÍCIO de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o vice-rei do Brasil]... 4 de novembro de 1798. BRRJAN COD. 0. 67, v. 23. A gratuidade das cartas do Reino de Angola diante da formação de um espaço epistolar atlântico, voltado entre outros fatores à arrecadação fiscal, demonstra a força política que esse território possuía nos quadros da administração metropolitana enquanto um dos principais locais de exportação de escravizados no império português da África.

postal sobre as correspondências que atravessassem os limites de Minas Gerais; de outro, buscava legalizar a isenção de taxas para as cartas que permanecessem na capitania para que seus habitantes pudessem optar ou não pelos serviços postais para enviar e receber suas cartas.

Os deputados da Junta propuseram algo similar para as conexões com a Bahia e com Pernambuco. Argumentavam que em razão de haver “Sertões extensíssimos”, não se poderia evitar a remessa de cartas por meio de mensageiros particulares, “que cortam os ditos Sertões”. Os correios para esses lugares seriam muito custosos. A experiência das comunicações entre Minas Gerais e São Paulo poderia ensinar como se proceder. Apesar da necessidade de correio, o governador de Minas Gerais assinalava que

como o giro do Comércio destas Capitânicas se faz pessoal, não virá a necessitar por esta razão de maior correspondência, e do mesmo modo se acautela a despesa, porquanto toda ela virá a recair, não chegando o rendimento dos mesmos Correios na Real Fazenda por se fazer esta indispensável pelas grandes distâncias, não só das suas povoações, como ainda as indispensáveis [Fazendas] das duas Capitânicas do Rio de Janeiro e Goiás<sup>219</sup>.

A “grandes distâncias” entre as povoações encarecem os serviços postais, e isso poderia prejudicar os rendimentos que a Coroa esperava dos correios. A isenção de portes das cartas que tivessem que atravessar “Sertões extensíssimos” era, portanto, uma estratégia voltada ao equilíbrio de contas, à economia de gastos tão importante para a monarquia portuguesa naquele contexto. Entretanto, como as relações entre esses territórios apartados era importante a ponto de mensageiros particulares cortarem os ditos sertões, então que se aproveitassem as redes comerciais existentes para a circulação epistolar<sup>220</sup>.

A Junta da Fazenda de Minas Gerais buscava fundamentar e justificar diversas restrições ao monopólio postal, manejando interpretações das instruções e apresentando limitações financeiras dos órgãos que deveriam auxiliar no estabelecimento dos correios. Embora a prerrogativa de contestação da Fazenda de Minas Gerais não tivesse a mesma força que a Hermenêutica Jurídica apresentada pelo governador do Reino de Angola, essa Junta exibiu e embasava motivos e intenções para limitar, estrategicamente, o monopólio dos correios sobre uma parte das comunicações escritas<sup>221</sup>.

---

<sup>219</sup> CARTA de Bernardo José de Lorena, governador das Minas Gerais, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 22 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26.

<sup>220</sup> Para uma análise abrangente do alcance do monopólio postal sobre a circulação de cartas: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 149-194.

<sup>221</sup> A partir desse caso particular, é importante assinalar que os limites do monopólio postal, em vias de construção política e econômica, não remetem apenas aos desvios ilegais de cartas. O caso de Minas Gerais e de Angola apontam contestações institucionais que mobilizam prerrogativas jurídicas compatíveis com o próprio alvará e instruções de 1798.

A partir de 1 de janeiro de 1799, a capitania de Minas Gerais deveria contar com quatro administrações de correios. A principal seria instalada em Vila Rica, e as demais estariam localizadas nas cabeças de comarca do território: na vila de Sabará, cabeça da comarca do Rio das Velhas; na vila de São João d'El-Rei, cabeça da comarca do Rio das Mortes; e na vila do Príncipe, cabeça da comarca de Serro Frio. De Vila Rica para vila do Sabará, as 14 léguas seriam vencidas em 4 dias. Da capital para Vila de São João d'El-Rei, as 24 léguas seriam atravessadas em 5 dias, para Vila do Príncipe, as 50 léguas tomariam 10 dias dos mensageiros.

As comarcas faziam parte do desenho judicial das capitanias e essas vilas haviam adquirido certa centralidade ao longo do século da mineração<sup>222</sup>. Um correio que conectasse a capital de Minas Gerais à sede do Vice-Reino, passado pelas cabeças de comarca, já havia sido esboçado anteriormente. Em 1784, o governador de Minas Gerais, Luís da Cunha Meneses tentou estabelecer uma carreira postal entre Vila Rica e o Rio de Janeiro, passando pelas cabeças de comarca<sup>223</sup>. Quinze anos depois, essa conexão se tornaria uma realidade, porém, em uma conjuntura de formação de um espaço em rede, não de conexões pontuais entre algumas capitanias.

Após a definição dos locais das administrações de correio em Minas Gerais, os caminhos postais deveriam ser desenhados. A linha postal para o Rio de Janeiro seguiria pelo *Caminho Novo*, até o registro de Matias Barbosa. Havia diversos registros espalhados nos caminhos que conectavam a capitania de Minas Gerais ao Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco e que foram criados por volta de 1700. Esses registros eram postos alfandegários onde se cobravam os direitos de entrada, os impostos que incidiam sobre as mercadorias conduzidas pelos viajantes. No *Caminho Novo*, encontravam-se muitos dos registros mais

---

<sup>222</sup> SALGADO, Graça. Op. cit., p. 75. A administração da justiça e da fiscalidade foi organizada territorialmente em circunscrições judiciárias e administrativas: comarcas, termos de vilas e distritos de paz. A comarca era dividida em termos, os quais eram subdivididos em distritos. As vilas eram as sedes dos termos com a população principal, por vezes entendida como sinônimo de termo. As cidades eram títulos honoríficos concedidos às vilas com importantes funções religiosas, políticas ou militares. Os arraiais, por sua vez, eram povoações de menor graduação e inseriam-se nos distritos. Entre 1767 e 1776, as comarcas da capitania de Minas Gerais eram Vila Rica, Rio das Mortes, Sabará e Serro Frio cf. CHAVES, Edneila Rodrigues. Criação de vilas em Minas Gerais no início do regime monárquico: a região norte. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 29, n. 51, set./dez. 2013, p. 818-828. Segundo Cícero Almeida, reproduzindo as afirmações de Irari Rosário, as linhas entre Vila Rica, Rio de Janeiro, Sabará, São João d'El-Rei, Vila do Príncipe e Paracatú teriam sido inauguradas em 9 de março de 1798 cf. ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Op. cit., p. 121; ROSÁRIO, Irari de Oliveira. Op. cit., p. 43-44. Entretanto, conforme se observa no ofício citado acima, a previsão de inauguração dessas linhas, segundo o governador e a Junta da Fazenda de Minas Gerais ocorreria em 1 de janeiro de 1799. Para uma tabela com as comarcas e vilas nas quais instalavam-se agências postais na capitania de Minas Gerais em 1800: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 124.

<sup>223</sup> SALVINO, Romulo V. Guerras de papel..., p. 381.

lucrativos da capitania. A passagem pelos registros era obrigatória e sua finalidade era evitar o contrabando<sup>224</sup>.

O escrivão instalado nesse registro seria responsável por receber os malotes postais vindos do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Os mensageiros dessa linha de correio deveriam dispor de duas montarias e de um escravizado. Outras linhas seriam criadas para conectar Vila Rica às cabeças de comarca: vilas de Sabará, São João d'El-Rei e do Príncipe, contando apenas com um mensageiro, uma montaria e um escravizado.

Os correios de Minas Gerais deveriam, além disso, se conectar com a capitania de Goiás. Partiriam da capital em direção a vila de Sabará, onde dois soldados de cavalaria continuariam o itinerário até a guarda do Destacamento de Bambuí. Outros condutores deveriam prosseguir até o arraial de Paracatú, onde seria instalado outro laboratório postal para o qual as cartas de Goiás destinadas a Minas Gerais, ao Rio de Janeiro e ao Reino seriam encaminhadas<sup>225</sup>. Paracatú localizava-se na zona de fronteira entre Minas Gerais e Goiás, por isso, outro mensageiro percorreria o caminho até Vila Boa, capital de Goiás. De Vila Rica até Paracatú contavam-se 117 léguas, as quais esperava-se vencer em 34 dias.

Segundo Guapindaia, os mensageiros provavelmente seguiriam pela *Picada de Goiás*, passando pelo registro dos Arrependidos, Santa Luzia, Ponte Alta, Montes Claros, Macacos e Corumbá. Paracatú desempenharia função análoga ao registro de Matias Barbosa, na conexão entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro através do *Caminho Novo*, um ponto de encontro entre mensageiros de capitanias diferentes<sup>226</sup>.

À medida que a rede de correios ia sendo tecida, penetrando os territórios do interior da América portuguesa, algumas vilas se constituíam como centralidades para a circulação epistolar. Para Vila Rica afluíam as correspondências de Vila Boa de Goiás, do arraial de Paracatú, Bambuí, das vilas de Sabará, São João d'El-Rei e do Príncipe. A centralidade de Vila

---

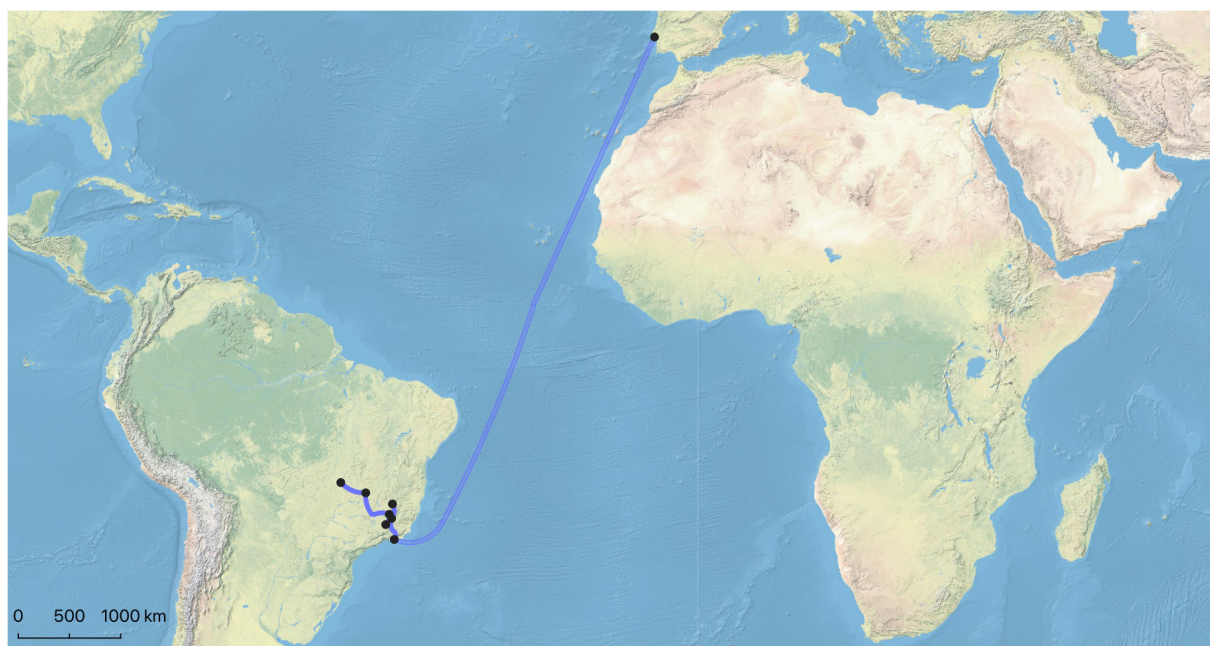
<sup>224</sup> SCARATO, Luciene C. Op. cit., p. 21-37; SALGADO, Graça. Op. cit., p. 89. Mayra Guapindaia também ressalta o manejo das unidades fiscais e administrativas dos caminhos na estruturação dos caminhos postais cf. GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 202-204. Importa ressaltar que, anos mais tarde, a Junta da Fazenda de Minas Gerais reclamaria que os condutores postais do Rio de Janeiro não chegavam até Matias Barbosa, pois paravam 5 léguas antes, no registro de Paraibuna cf. TERMO da Junta sobre o novo estabelecimento da Administração do Correio, ou reforma desta na conformidade da ordem de 19 d junho de 1801. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, p. 127-128.

<sup>225</sup> Naquele ano, Paracatú tornaria-se uma vila cf. BARCELOS, Mariana. "Paracatu do Príncipe". In: *BiblioAtlas – Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa*. Disponível em: <[http://lhs.unb.br/atlas/Paracatu\\_do\\_Pr%C3%ADncipe](http://lhs.unb.br/atlas/Paracatu_do_Pr%C3%ADncipe)>. Acesso: 19 ago. 2020.

<sup>226</sup> A definição do *Caminho Novo* e, provavelmente, da *Picada de Goiás* para os itinerários dos correios de Minas Gerais com o Rio de Janeiro e Goiás, se deu ao lado da recusa do governador Bernardo José de Lorena em construir uma recovagem pública conforma sugeria o parágrafo décimo sexto do alvará de 1798. Segundo o governador, a construção dessa estrada seria muito custosa e sua arrematação a terceiros difícil.

Rica no espaço postal reforçava a centralidade do Rio de Janeiro, pois as cartas de todos esses locais que tinham por destino o Reino, o polo de convergência máximo das trocas epistolares, seriam embarcadas na baía de Guanabara (Figuras 13 e 14)<sup>227</sup>.

**Figura 13 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás em 1799**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26;  
Atlas Digital da América Lusa

<sup>227</sup> OFÍCIO de Bernardo José de Lorena, governador das Minas Gerais, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 22 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; ORDEM do conde de Resende, vice-rei do Brasil, a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de Minas Gerais... 11 de agosto de 1798. BNRJ I - 26, 31, 080. A conexão dos correios de Minas Gerais com o Rio de Janeiro é reforçada ao longo do século XIX: RODARTE, Mario Marcos Sampaio. Op. cit., p. 30 e p. 79.

**Figura 14 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás em 1799 (detalhe)**



Em outubro, seria a vez da Junta da Fazenda de Goiás estender as negociações para a capitania de Mato Grosso para o estabelecimento dos correios interiores. O governador de Goiás, Tristão da Cunha Menezes, enviou cópias do alvará e das instruções, junto com os acordos estabelecidos com as Juntas de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, a Caetano Pinto de Miranda Montenegro, governador de Mato Grosso. Informava que planejava abrir caminhos fluviais para subir ao Pará, conduzindo cartas e mercadorias, e que os correios com a capitania de São Paulo já estavam sendo acordados entre as Juntas de Fazenda para ser efetuado através dos rios que conectavam seus territórios. Cunha Menezes, em acordo com as demais Juntas, esperava inaugurar os giros postais em 1 de janeiro de 1799 e convocava o governador de Mato Grosso a estabelecer linhas de comunicação postal para integrar a nova rede de correios



da América portuguesa. Nos meses seguintes, essa conexão ocorreria através da *Estrada do Cuiabá*<sup>228</sup>.

Enquanto os caminhos e os ritmos dos correios eram definidos entre as Juntas de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e do Rio de Janeiro, no norte, o itinerário do *Príncipe Real* continuaria a suscitar conflitos entre autoridades coloniais. No mês de agosto, o capitão-mor do Rio Grande do Norte, Caetano da Silva Sanches, havia escrito para a Secretaria da Marinha e Ultramar sobre as dificuldades que seus habitantes encontravam para enviar cartas ao Reino. Advertia D. Rodrigo de Sousa Coutinho que, ao contrário do esperado, o correio marítimo não havia aportado em Aç. Silva Sanches supunha que talvez isso tivesse ocorrido em função da declaração que seu general escreveu para a secretaria, afirmando que no Rio Grande do Norte não haveriam cartas para Lisboa.

Mas essa era uma questão comercial para o capitão-mor. Segundo ele, “só poderia haver [correspondência para Lisboa] se Sua Majestade fosse servida que viesse a este Porto uma embarcação de lotação de 300 caixas” que se poderia carregar de açúcar e algodão. Isso evitaria que essas mercadorias da região fossem enviadas primeiro para Pernambuco, depois para a Europa, o que prejudicava os interesses dos comerciantes do Rio Grande do Norte. Na percepção do capitão-mor dessa capitania, a circulação de cartas estava diretamente vinculada às trocas comerciais. Uma embarcação capaz de exportar açúcar e algodão a partir dos portos do Rio Grande do Norte estimularia o fluxo epistolar. Rede comercial e rede postal se condicionavam reciprocamente, pois a circulação de correspondência era atraída pela

---

<sup>228</sup> Para a aprovação dos planos do governador do Pará e sua conexão postal com a capitania de Goiás no ano posterior: OFÍCIO a Francisco de Sousa Coutinho acusando as informações referentes às riquezas naturais da Bahia, Pernambuco e Ceará... 31 de julho de 1799. BNRJ. I - 28, 28, 033. D. Rodrigo de Sousa Coutinho assinala ao governador do Pará que sua proposta foi aprovada em todos os seus pontos de vista, sobretudo por gerar vantagens comerciais, à arrecadação fiscal e propor método equilibrado de auto-suficiência entre as receitas e despesas dos correios. Atente-se ao fato de que a conexão fluvial entre a capitania do Pará e de Goiás havia sido sinalizada já no plano de D. Francisco de Sousa Coutinho em 10 de maio de 1797 e que, agora, encontrava respaldo por parte da Fazenda de Goiás. OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844. Ver anexo n.1. O caminho postal ocorreria pela Estrada do Cuiabá cf. GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 207.

atividade mercantil e, inversamente, as trocas comerciais poderiam ser estimuladas pelos correios marítimos<sup>229</sup>.

De volta ao sul, as negociações entre as autoridades do Rio de Janeiro e São Paulo avançavam no mês de outubro. O vice-rei escreveu ao ajudante do administrador dos correios do Rio de Janeiro que, sendo necessário estabelecer correios com São Paulo, lhe parecia "mais acertado empregar neste exercício alguns Índios por serem práticos das Estradas e Caminhos deste País, e pela sua agilidade para esta qualidade de emprego". Por isso, ordenava que lhe fossem enviados dois ou três indígenas, considerando sua idade, fidelidade e "desembaraço", e que escolhesse aqueles animados pela promessa de receber salários pelo trabalho de levarem cartas "até os Limites desta Capitania"<sup>230</sup>.

Enquanto toda essa comunicação era estabelecida entre as capitanias da América portuguesa, na metrópole, cerca de oito meses depois da inauguração dos correios marítimos, a *Gazeta de Lisboa* divulgaria que todas "as pessoas que daqui por diante quiserem enviar *Gazetas Portuguesas* a qualquer parte dos Domínios *Ultramarinos* de Sua Majestade, não terão de pagar no Correio mais que meio porte", desde que nos jornais não tramitassem escondidos outros papéis<sup>231</sup>. Assim, os correios eram tomados pela Coroa como uma ferramenta capaz de disseminar as notícias que circulavam pelos periódicos lusos. Os jornais, como um artefato que também servia à construção coletiva de referenciais comuns de pertencimento a uma monarquia, passariam a contar com uma geografia de circulação mais ampla através da rede de correios em construção. Do mesmo modo que a rede comercial relacionava-se com a emergente rede postal, esta última se relacionaria com as geografias do espaço público.

De volta ao sul da América portuguesa, no dia 10 de novembro de 1798, a Junta da Fazenda do Rio de Janeiro se reuniu para debater as dúvidas que o governador da Ilha de

---

<sup>229</sup> OFÍCIO do [capitão-mor do Rio Grande do Norte], Caetano da Silva Sanches, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 30, doc. 2477. Em 1788, o governador de Pernambuco havia proibido o comércio entre os "portos do sertão" sem antes arribar em Recife cf. CHAVES, Elisgardênia de O. Op. cit., p. 154. O carregamento dos pacotes marítimos era uma questão importante: em 13 de setembro de 1798, o vice-rei D. José Luís de Castro comunicava a D. Rodrigo de Sousa Coutinho a decisão dos comandantes dessas embarcações, os quais optaram por abastecer a meia carga destinada a encomendas no porto da Bahia, pois os fretes eram superiores e, portanto, implicariam maior arrecadação para a Fazenda Real cf. OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 13 de setembro de 1798. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 166, doc. 12341.

<sup>230</sup> [OFÍCIO do Conde de Resende ao Ajudante Diretor Leonel Antônio de Almeida]... 9 de outubro de 1798. BR RJANRIO 86 COD. 70, v. 18.

<sup>231</sup> *Gazeta de Lisboa*, 2 nov. 1798. Grifos no original.

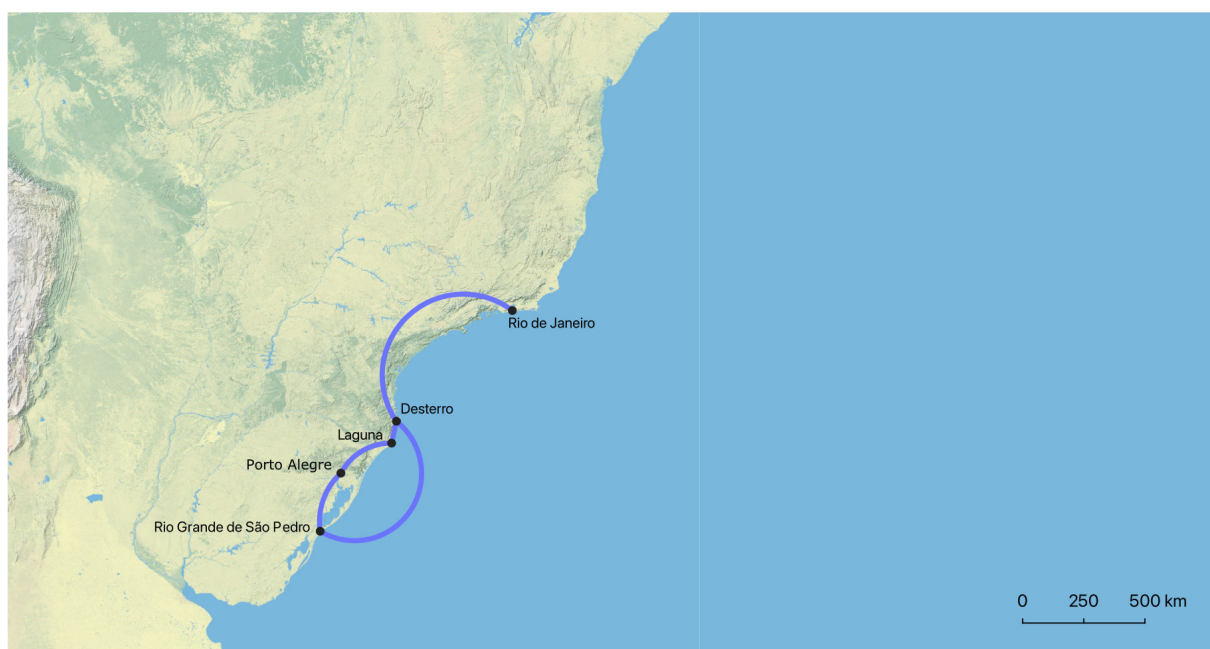
Santa Catarina havia enviado ainda em julho sobre o estabelecimento dos correios. O governador João Alberto Miranda Ribeiro indagava, entre outras coisas, se as cartas da capital, vila do Desterro, destinadas para as vilas do Rio São Francisco e Laguna, assim como aquelas para o Rio Grande de São Pedro, poderiam ser mandadas por qualquer pessoa, ou se deveriam ser enviadas exclusivamente pelos correios. Se esse fosse o caso, ele não saberia definir com qual frequência os giros deveriam ocorrer, pelo fato de as cartas serem "minimamente poucas" e sua demora poder prejudicar o comércio, porque já ocorrera de mercadorias chegarem antes das cartas associadas a elas. Considerava adequado que houvesse um giro no fim de todos os meses, pelas mesmas paradas que os comandantes dessas vilas enviavam ao Desterro as novidades do mês. As cartas para Rio Grande de São Pedro poderiam seguir pela mesma rota que leva a Laguna, mas Miranda Ribeiro não saberia definir um porte adequado para cobrar dos correspondentes. Além disso, o governador de Santa Catarina ressaltava que, mesmo após o estabelecimento dessa rota postal por terra, ainda assim haveriam embarcações que se dirigiam aos portos dessas vilas levando cartas. Afinal, as relações comerciais continuariam a costurar parte das conexões entre esses territórios e as novas normas permitiam que essas embarcações levassem cartas, desde que porteadas pelos correios.

O parecer da Junta da Fazenda do Rio de Janeiro era claro em muitos aspectos. Primeiro, permitia que qualquer pessoa mandasse um mensageiro próprio às suas custas, sem pagar porte no correio, mas este mensageiro não poderia levar cartas que não fossem de seu empregador, do contrário, ele e o remetente clandestino teriam pena de um mês de prisão, além de deverem uma multa à Coroa. O giro entre Desterro, Laguna e Rio São Francisco deveria ocorrer a cada 15 dias pela rota terrestre, mas os dias de saída e o local de encontro dos correios de Laguna para o Rio Grande de São Pedro deviam ser definidos em acordo com o governador desta capitania. Sobre as embarcações, como atesta o alvará, poderiam sempre levar cartas desde que as recebessem na administração do correio, assinando os devidos recibos que deveriam ser entregues nos portos de destino (Figura 15)<sup>232</sup>.

---

<sup>232</sup> [OFÍCIO de João Carlos Correa Lemos]... 11 de novembro de 1798. BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03.

**Figura 15 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda do Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro em 1798**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03;  
Atlas Digital da América Lusa

Em novembro de 1798, o vice-rei enviou a Secretaria da Marinha e Ultramar um projeto de estabelecimento de correios com um estatuto diferente dos demais. Tratava-se do reenvio de ofícios que redigiu em fevereiro de 1796 para o então secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luís Pinto de Sousa, e ao secretário da Marinha e Ultramar da época, Martinho de Melo e Castro. Os diagnósticos e propostas contidos nesse projeto antecediam não apenas a circular expedida por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, mas a própria nomeação deste para a Secretaria da Marinha e Ultramar em setembro de 1796<sup>233</sup>.

A formulação desse projeto denota uma importante sensibilidade do vice-rei em relação aos problemas decorrentes da circulação epistolar na cidade do Rio de Janeiro. Suas

<sup>233</sup> OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José de Castro], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 19 de novembro de 1798. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168, doc. 12474. Luís Pinto de Sousa, visconde de Balsemão, foi responsável por diversos projetos de obras públicas e viárias em Portugal entre 1788 e 1801, tendo coletado diversas informações sobre transportes e comunicações em outros Estados da Europa cf. GUAPIDANIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 54. Para sua afinação com os projetos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho: Idem, ibidem, p. 63. Para outra análise desse ofício: Idem, ibidem, p. 82-86. Para outra menção a este ofício: ROSÁRIO, Irari de Oliveira. Op. cit., p. 34.

propostas para solucioná-los, entretanto, não concebiam uma rede de correios da América portuguesa. Afinal, antes da circular de Sousa Coutinho, as conexões postais luso-americanas não eram imaginadas como um espaço em rede a integrar diversos territórios coloniais, mas, sim, como conexões entre algumas vilas importantes de capitânias com importantes relações comerciais. O intervalo de dois anos entre a redação do projeto e seu reenvio ao novo secretário da Marinha e Ultramar é cortado pelo novo contexto de formação dos correios da América portuguesa. Em fevereiro de 1796, suas observações constituíam um alerta para os problemas de comunicação escrita no Rio de Janeiro; já em novembro de 1798, elas poderiam ser lidas como parâmetros para avaliar a nova situação<sup>234</sup>.

O projeto do conde de Resende começava por uma crítica ao que considerava ser um “pernicioso costume”, que consistia na distribuição desordenada das correspondências na cidade do Rio de Janeiro, o que provocava prejuízos ao comércio, à Fazenda Real e à Justiça. Correspondências estabelecendo negociações comerciais poderiam ser perdidas, o contrabando poderia ser facilitado e as tramitações entre instâncias judiciais extraviadas. É o mesmo arcabouço mobilizado nos projetos dos governadores do Pará, Bahia, Pernambuco e Mato Grosso para qualificar a inserção dos correios no conjunto da monarquia portuguesa: comércio, fazenda e justiça<sup>235</sup>.

Nessa época, antes da nova rede postal, as cartas chegavam à baía de Guanabara, eram conduzidas à sala do governo por caixeiros ou pela tripulação das embarcações. Em seguida, eram distribuídas por meio de anúncios em um pátio no qual os destinatários eram convocados a retirar suas correspondências. Não havia nenhum método de comprovação da identidade daqueles que retiravam as cartas, e isso era feito tanto ao longo do dia, como ao longo da noite. As cartas remanescentes ficavam desabrigadas em uma bancada e estavam facilmente

---

<sup>234</sup> Os significados da mensagem se modificavam de acordo com a nova experiência. Para uma reflexão aprofundada sobre como a modificação de um contexto pode alterar o sentido e a interpretação de uma mesma sequência de enunciados: KOSELLECK, Reinhart. “História dos conceitos e história social”. In: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Contraponto, 2006, p. 97-118; SKINNER, Quentin. Meaning and Understanding in the History of Ideas. *History and Theory*. v.8, no.1. (1969), p. 3-53.

<sup>235</sup> É interessante notar a possível articulação entre o aperfeiçoamento dos sistemas de comunicação e o avanço da unificação de espaços jurídicos cf. KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014, p. 149. Analisando a Lei de reforma das de Portugal comarcas de 1790, Ana Cristina Nogueira da Silva demonstra como o modelo espacial de ordenamento territorial do Reino estava pautado por uma cultura jurídica ancorada no *jusnaturalismo* que prescrevia, como competência do soberano, a melhoria das comunicações como algo fundamental para a uniformização da justiça. Assim, a busca pela homogeneização legislativa, opondo-se às justiças senhoriais, previa, entre diversos elementos, a melhoria das comunicações para que os procedimentos judiciais pudessem ser padronizados a partir de um centro comum. Modelo espacial, paradigma jurídico e comunicações se relacionam nas discussões dos reformistas ilustrados portugueses na década de 1790 cf. SILVA, Ana Cristina Nogueira da. *O modelo espacial do Estado moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Lisboa: Estampa, 1998, p. 20-31 e p. 40.

sujeitas ao extravio. O vice-rei buscou resolver esses problemas proibindo a distribuição noturna de cartas, mas constatou ser uma medida insuficiente. Isso inviabilizava um “canal seguro por onde corram os negócios” e, como esses “negócios” estavam espalhados por todos os territórios da monarquia portuguesa, os “canais” envolviam outros espaços para além do Rio de Janeiro.

O “pernicioso costume” se referia à cidade do Rio de Janeiro, mas os efeitos dessa desorganização eram sentidos em outras partes da monarquia. Suas consequências negativas eram experimentadas por vassallos sediados no Reino, nos domínios da Ásia, da África e da América, o que sinaliza para uma importante concepção do espaço: certas conexões entre os territórios da monarquia portuguesa dependiam do fluxo epistolar, e a desorganização deste observada na sede do Vice-Reino provocava problemas comerciais, fiscais e judiciais que reverberavam nos quatro continentes do império português. Trata-se de uma espacialidade que se integra como um conjunto de diferentes redes, e na qual os correios têm um papel importante na sua manutenção, ou desestabilização.

Frente a esse cenário, em seu entendimento, desastroso, o vice-rei estava persuadido que o método mais adequado para evitar esses prejuízos consistia na adoção de um “Correio Público” na cidade do Rio de Janeiro. Evocando exemplos de “povos civilizados”, cidades e vilas do Reino, argumentava que a circulação de cartas seria mais eficaz e, conseqüentemente, as trocas comerciais seriam mais vantajosas. Assim como D. Luís da Cunha havia destacado nos anos de 1740, o vice-rei encarava as relações mercantis como um sinal de um fluxo epistolar adequado. Propôs a instalação de um correio na capital do Rio de Janeiro, e que esses serviços exigissem um imposto para o transporte de cartas conforme as distâncias entre as vilas de várias capitanias. O plano era criar um novo ramo de arrecadação para a Fazenda Real. Estava, portanto, plenamente ciente das expectativas que vinham sendo nutridas em relação aos serviços postais ao longo do século XVIII, na Europa e na América portuguesa<sup>236</sup>.

Enquanto o vice-rei reenviava a D. Rodrigo este ofício antigo, avaliando as comunicações antes do alvará de 1798, do outro lado do Atlântico, no Reino de Angola, o

---

<sup>236</sup> Para outras análises desse plano: GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 81-87; Idem. Comunicação e poder..., p. 6. A autora afirma que o vice-rei pensava exclusivamente na capitania do Rio de Janeiro e sua respectiva conexão postal com Portugal, sobretudo com as cidades de Lisboa e do Porto. Cabe observar que a abrangência espacial vislumbrada pelo vice-rei, não obstante sua ênfase maior para a cidade do Rio de Janeiro, contempla diversos territórios da monarquia portuguesa conectados pelo comércio. Na documentação analisada, não foi identificado o conhecimento de D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre esse ofício do vice-rei antes de seu reenvio em novembro de 1798. Não se sabe até que ponto suas propostas puderam ter influenciado a legislação de 1798.

governador D. Miguel Antônio de Melo publicava instruções para a instalação de correios naqueles domínios portugueses. Sua resistência à incorporação de Angola ao alvará e às instruções de 1798, e o reconhecimento por parte da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar da gratuidade das cartas enviadas àquele território passavam por uma importante mudança. O bando e as instruções publicadas pelo governador em 7 de dezembro assemelhavam-se em quase todos os seus artigos ao texto das normas do início de 1798<sup>237</sup>.

A partir de 1 de janeiro de 1799, São Paulo de Assunção de Luanda deveria contar com um laboratório postal. Aqueles que quisessem enviar cartas para outros territórios da monarquia portuguesa, inclusive para a metrópole, deveriam procurar as caixas de recolhimento de cartas que estariam instaladas nessa administração de correio. Essas caixas eram separadas por destinos: uma para Lisboa; outra para as ilhas dos Açores, Madeira e Cabo Verde; uma terceira para as correspondências do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo, São Paulo, Rio Grande de São Pedro do Sul e ilha de Santa Catarina; outra para Salvador, Ilhéus, Sergipe del Rei e ilhas de São Tomé e Príncipe; uma quinta para Recife, em Pernambuco<sup>238</sup>, Maranhão, Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cuiabá, Piauí, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte e Parnaíba; uma sexta caixa para Benguela; e, por fim, uma sétima para Novo Redondo, ou Sumbe, ambos em Angola. As cartas com destino a Moçambique ou Ásia deviam ser depositadas na caixa de correspondências para o Rio de Janeiro, ou poderiam aproveitar a nau que sai de Lisboa para a Índia, passando pela Bahia. As cartas para os Estados estrangeiros na Europa deveriam ser encaminhadas para os portos do Brasil<sup>239</sup>.

As cartas que de Luanda seguissem para o “sertão” de Angola estariam isentas de porte, pois a escassez de correspondências não supriria as despesas para empregar oficiais dos correios para essas regiões. O transporte de cartas da costa para o “sertão” seria realizado por

---

<sup>237</sup> [INSTRUÇÕES para o estabelecimento de correios em Angola]... 7 de dezembro de 1798. BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01. O bando de D. Miguel reproduzia as mesmas estratégias espaciais contidas no alvará e nas instruções do início de 1798: laboratório dos correios no centro da povoação, ou próximo à praça comercial e à alfândega.

<sup>238</sup> Na Instrução, o governador faz referência a Santo Antônio do Arrecife indicando sua associação com a capitania de Pernambuco. Agradeço Jean Gomes de Souza pelo esclarecimento paleográfico.

<sup>239</sup> Sobre a carreira da Índia: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Editora Nacional/Edusp, 1968. Diferentes instrumentos sonoros foram utilizados para sinalizar as etapas do trabalho dos correios. As cornetas, na Europa e em partes do Brasil, os foguetes em Minas Gerais e o tambor em Angola. Sobre diferentes tecnologias para comunicar informação, inclusive visuais e sonoras: HEADRICK, Daniel R. *When information came of age: technologies of Knowledge in the Age of Reason and Revolution, 1700-1850*. Oxford: University Press, 2000. Para instrumentos como cornetas e foguetes anunciando a chegada dos correios em locais da Europa e do Brasil: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 56; CAPLAN, Jay. *Postal culture in Europe – 1500-1800*. Oxford: Oxford University/Voltaire Foundation, 2015, p. 167-171; RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *Op. cit.*, p. 66.

“negros”. São Felipe de Benguela também contaria com uma administração postal, mas não seria necessário mais um laboratório em Novo Redondo, onde se poderia aproveitar o presídio como local de troca de correspondência, uma instituição que vinha servindo ao avanço da apropriação territorial portuguesa em Angola<sup>240</sup>.

Toda a comunicação analisada até agora, envolvendo várias autoridades da monarquia portuguesa, aconteceu antes que o governador de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, tomasse conhecimento, no início de dezembro, do alvará e das instruções de criação dos correios. Montenegro recebeu cópias dessas normas junto com o resumo das negociações que vinham sendo acordadas entre as Juntas da Fazenda de Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro desde o mês de junho.

Um mês depois, em 26 de janeiro de 1799, o governador publicou um bando no qual anunciava que

pela urgente necessidade que tem esta Capitania, a mais remota de todo o Estado do Brasil, de se estabelecerem nela Correios, que segurem e facilitem as suas até agora tão incertas e retardadas comunicações<sup>241</sup>.

A capitania “mais remota de todo o Estado do Brasil” tem a “urgente necessidade” que “nela Correios” sejam estabelecidos para tornar “seguro” e “fácil” as suas comunicações, “até agora tão incertas e retardadas”. Observe-se que, a percepção de que Mato Grosso era a capitania mais remota do Brasil tem relação direta com as comunicações inseguras, difíceis, incertas e retardadas indicadas pelo governador, estes obstáculos à comunicação também *constroem* a distância. A demora para o recebimento das novas normas é um claro testemunho disso. Mobilizando a semântica das comunicações postais, Miranda Montenegro esperava que os correios pudessem proporcionar uma comunicação “segura”, “fácil”, “certa” e “breve”, atendendo uma necessidade que era “urgente” e que, por todas essas razões, era capaz de

---

<sup>240</sup> [INSTRUÇÕES para o estabelecimento de correios em Angola]... 7 de dezembro de 1798. BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01. Em 27 de maio do ano seguinte as negociações entre o Rio de Janeiro e Angola continuariam, sobretudo no tocante à frequência de navegação atlântica: OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 27 de maio de 1799. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc. 12691. Ver: SANTOS, Catarina Madeira S. *Um governo "polido" para Angola. Reconfigurar dispositivos de domínio. (1750 - c.1800)*. Tese de Doutorado. Universidade Nova de Lisboa/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Lisboa, 2005.

<sup>241</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844. Ver anexo n.4.



aproximar a capitania de Mato Grosso aos demais territórios da monarquia portuguesa na América e na Europa. Os correios eram uma forma de acelerar a comunicação<sup>242</sup>.

Na capitania de Mato Grosso seriam criadas duas administrações postais, uma em Vila Bela outra em Cuiabá, e três linhas de correio. A partir de março de 1799, uma linha de correio articularia, por via terrestre, a capitania de Mato Grosso à Vila Boa de Goiás, conduzindo também as correspondências de Minas Gerais, São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro e Portugal. A partir de abril, uma segunda rota postal conectaria Vila Bela ao Belém do Pará, passando pelo Rio Negro. Os mensageiros dessa rota deveriam transportar também as cartas destinadas ao Reino. A terceira linha de correio seria inaugurada também em abril e ligaria Vila Bela à vila de Cuiabá. Além dessas três linhas de correios regulares, o governador esperava que as navegações fluviais para a capitania de São Paulo pudessem ser aproveitadas para a circulação epistolar, aguardaria a próxima monção para o seu uso (Figuras 16 e 17)<sup>243</sup>.

---

<sup>242</sup> De acordo com Sarah Boscov, os administradores portugueses da América tinham consciência do espaço que os separava do Reino e de como sua autonomia relativa estava associada às distâncias constituintes do império cf. BOSCOV, Sarah. Op.cit., p. 188.

<sup>243</sup> Conforme os planos do governador do Pará, o caminho partiria pelo rio Amazonas até atingir, pelo rio Madeira, a capitania do Rio Negro, a partir de onde seguiria para Mato Grosso através do rio Mamoré. A canoa *Memória* seguiria do Pará para o Rio Negro pelo rio Madeira, em direção ao Mato Grosso; em seu retorno passaria no Alto Rio Negro pelo rio Solimões. Simultaneamente, a canoa *Atlante* articularia o Pará ao Baixo Rio Negro e Mato Grosso pelo rio Madeira cf. GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 209-217. Tratam-se das “monções do norte” HOLANDA, Sergio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. Caio Prado Jr. já havia indicado o papel de Goiás como entreposto das comunicações entre Mato Grosso, Minas Gerais e Rio de Janeiro – a qual acrescenta São Paulo –, bem como as conexões fluviais entre Mato Grosso e Pará, no início do século XIX cf. PRADO JR., Caio. Op. cit., p. 264-266.

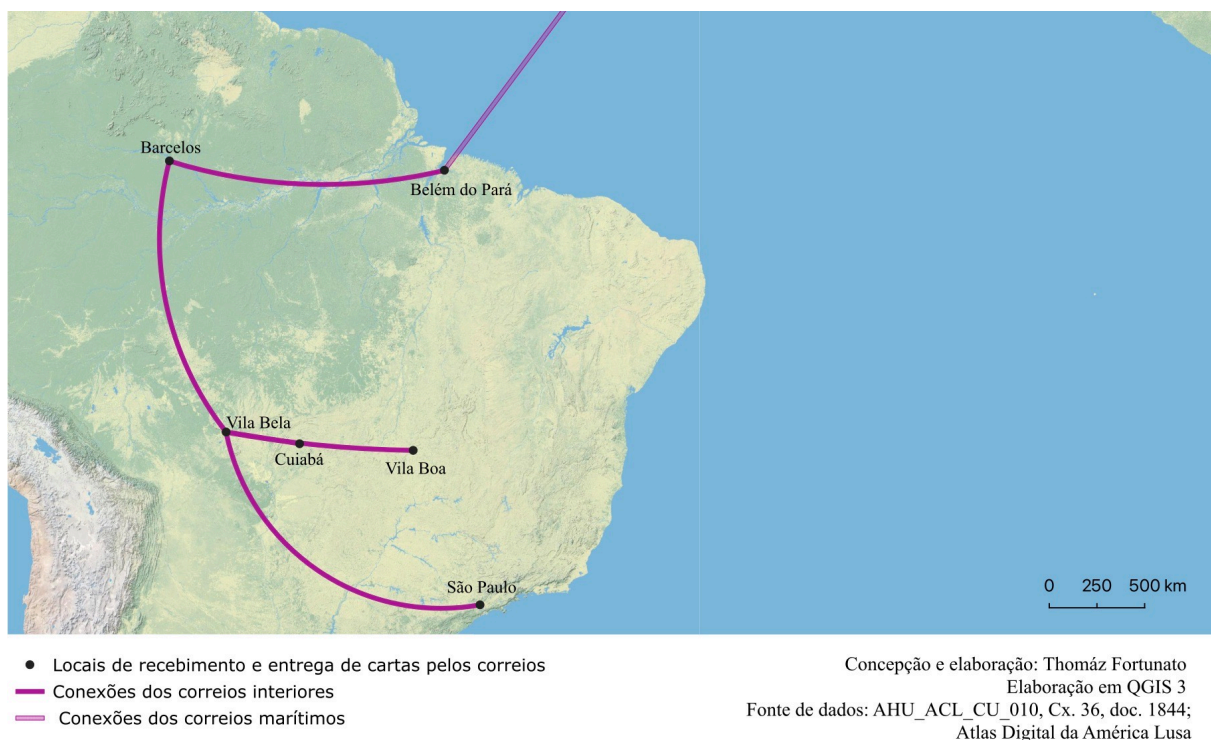
**Figura 16 – Correios criados pela Junta da Fazenda de Mato Grosso e Goiás em 1799**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844;  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 17 – Correios criados pela Junta da Fazenda de Mato Grosso e Goiás em 1799 (detalhe)**



A criação dos correios de Mato Grosso levou a rede postal luso-americana a um novo patamar: a completa cobertura postal das capitanias portuguesas na América. Potencialmente, a malha de correios poderia integrar, de modo “regular”, “seguro”, “fácil” e “breve”, boa parte dos territórios coloniais do Brasil. Isso poderia ocorrer tanto em uma escala local, dentro das capitanias, regional, entre capitanias fronteiriças, como em uma escala continental, a costurar capitanias em extremidades opostas da América. Mas a rede operaria sobretudo no âmbito da monarquia portuguesa, sua escala imperial, facilitando a comunicação de cada território luso-americano com a Corte. A abrangência dos correios da América atingia uma envergadura inédita.

Essa nova abrangência foi percebida pelos contemporâneos. O administrador dos correios de Pernambuco, Maximiliano Francisco Duarte, enviou no início de fevereiro de 1799 uma carta para D. Rodrigo de Sousa Coutinho indicando que já haviam sido criados

correios em quase todos os portos da América<sup>244</sup>. Manoel Moreira de Figueiredo, nomeado para a administração dos correios do Rio de Janeiro em 1801, também enviou um ofício a Sousa Coutinho registrando o crescimento dos serviços postais. Solicitava a nomeação de mais dois oficiais, segundo ele,

porque sendo criados [os correios do Rio de Janeiro] com três além do Administrador, não chegam para andar a Escrituração em dia, como é mister, nem para com prontidão se fazerem as Listas, apartar as Cartas, e entregá-las, por isso que tem crescido, como já expus, o concurso das Cartas, que será maior havendo bom aviamento, porquanto me consta que os Negociantes por evitarem demoras as fazem extraviar [...]<sup>245</sup>.

O número de oficiais empregados nos laboratórios dos correios do Rio de Janeiro precisava ser aumentado para poder acompanhar o “concurso das Cartas” sem demora e “com prontidão”. Com a facilidade e o “bom aviamento” dos serviços postais, Moreira de Figueiredo esperava que os negociantes deixassem de extraviar ilegalmente suas cartas, o que aumentaria ainda mais a arrecadação dos portes daquela administração postal; mas, para isso, era preciso que os correios fossem “breves”.

Na metrópole, à medida que a malha postal da América portuguesa era expandida, os mecanismos de racionalização da administração dos correios também eram desenvolvidos. No início de abril de 1799, a Coroa portuguesa publicou um regulamento provisional que dividiu

---

<sup>244</sup> OFÍCIO do [primeiro escriturário contador da junta da Fazenda Real e administrador dos Correios da capitania de Pernambuco], Maximiano Francisco Duarte ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 9 de fevereiro de 1799. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 206, doc. 14039.

<sup>245</sup> [OFÍCIO de Manoel Moreira de Figueiredo a D. Rodrigo de Sousa Coutinho]... 4 de outubro de 1801. BR RJANRIO COD. 67, v. 28; OFÍCIO do deputado da Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro, Manoel Moreira de Figueiredo, ao [secretário de estado da Fazenda e presidente do Real Erário], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 4 de outubro de 1801. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924. Em resposta de 1803, o vice-rei não aumentou o ordenado do administrador, nomeou apenas mais um oficial para o serviço do laboratório. Ver também: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 118-119.

o Correio do Reino em três administrações: os seguros das cartas e encomendas, as cartas do Reino, as cartas ultramarinas e estrangeiras<sup>246</sup>.

Embora a rede postal da América portuguesa estivesse estendendo suas conexões para as capitanias do interior, também ocorreram recusas à criação de algumas linhas postais. Esse foi o caso dos correios entre Goiás e a Bahia. Em meados de abril de 1799, a Junta da Fazenda da Bahia enviou um ofício à secretaria da Marinha e Ultramar no qual apresentava os argumentos para impedir que uma linha postal fosse estabelecida para Goiás. A Junta desta capitania havia proposto uma conexão que partiria de Vila Boa, seguiria até o arraial de Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas, onde os mensageiros da Bahia deveriam encontrar os de Goiás, que também deveriam trazer de volta as malas que da Bahia se destinavam à capitania de Mato Grosso.

A Junta da Bahia declarou que

munida das competentes Ordens e Instruções para o estabelecimento dos Correios de que se trata, assim pelo que respeita aos Portos Marítimos do Reino, e Conquistas da América, como das Capitanias e Comarcas Centrais, e que na execução das mesmas Reais Ordens tem ela já estabelecido o dito Correio com Recíproca Correspondência para todos aqueles Portos que a exigência dos negócios atuais mostrou indispensáveis, não se arriscando contudo a promover algum estabelecimento pelo que Respeita aos Correios da terra, e muito principalmente para essa Capitania [Goiás], porque posto sejamos confinantes com ela pela Comarca da Jacobina, se observa que já hoje é muito pouco, ou quase que nenhum o Comércio que há entre ambos, tanto pelo Respeita as dependências do Real Serviço, como dos particulares<sup>247</sup>.

---

<sup>246</sup> Visconde de Balsemão, secretário dos negócios Estrangeiros e da Guerra, esteve à frente dessa reforma. Nomeou, entre 1797 e 1805, José Diogo Mascarenhas Neto para a Superintendência Geral dos Correios e Postas, o qual já havia sido superintendente Geral das Estradas entre 1791 e 1799. AVISO e Regulamento para o Correio. In: SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das ordenações (1798 a 1801)*. Lisboa: Typographia Maignense, 1828, p. 528-531. Esse regulamento provisional foi complementado posteriormente, em 6 de junho de 1799, pelas INSTRUÇÕES para os Correios das terras do Reino com a taxa das cartas e, em 14 de março de 1801, pelos AVISOS e ARTIGOS adicionais ao Regulamento do Correio. In: Idem, ibidem, p. 554-560 e p. 683-684. Essa legislação foi posteriormente consolidada na reforma de 8 de abril e instrução de 20 de junho de 1805 cf. Idem, ibidem, 1826, p. 345-349 e p. 363-367. A adição de 14 de março de 1801 determinava, entre outros elementos, que seriam expedidos dois correios por semana para todas as praças de armas, cidades e vilas do Reino e três correios semanais entre as cidades de Lisboa e Porto. Assim, o que antes correspondia à celeridade dos correios extraordinários convertia-se no novo padrão dos giros postais em Portugal, designando um aumento da frequência dos giros postais na metrópole. ARAÚJO, Ana Cristina. Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 17 (2017), p. 171. Agradeço a João Covolan da Silva por esta referência. As reformas postais de Mascarenhas Neto na península também foram responsáveis pela divisão de Lisboa em distritos postais, pela entrega domiciliar, pelo serviço de transporte público através de diligências etc. Para alguns dos indivíduos de cada seção: BARATA, Mário. Op. cit., p. 143; COSTA, Cássio. Op. cit., p. 167-168. Para as demais características institucionais do Correio do Reino: SOBRAL NETO, Margarida. Op. cit.; GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 103 e p. 195-196.

<sup>247</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho...; RESPOSTA da Junta da Real Fazenda da Bahia à proposta da Real Fazenda de Goiás... 22 de julho de 1799. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 96, doc. 18732. Ver anexo de 17 de outubro de 1798. Para outra análise dessa recusa da Fazenda da Bahia: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p.221-223.

A Fazenda da Bahia, ao reconhecer as obrigações perante a legislação postal, argumentava que a necessidade do estabelecimento de correios deveria adequar-se às relações comerciais e do Real Serviço. Apesar das fronteiras da Bahia e de Goiás se tocarem na comarca da Jacobina, seus elos mercantis e políticos não exigiam uma comunicação regular sustentada pelos serviços postais. A decisão de criar linhas postais era, na percepção dos deputados da Junta da Bahia, desnecessária e isso se justificaria a partir dos próprios objetivos da legislação dos correios. Pois, segundo os deputados da Junta da Bahia, a

grande distância, que ocorre entre esta, e essa Capitania [entre Bahia e Goiás]: que a pouca aculturação do seu terreno, e ainda mesmo a aspereza dos Caminhos, não dificultam pouco o trânsito de um Correio, e que este só seria praticável a custa de avultadas despesas para as quais jamais poderá chegar o pequeno Rédito [rendimento] de algumas poucas cartas que de tempos em tempos se ofereçam<sup>248</sup>.

A comarca de Jacobina foi criada em 1734, na conjuntura de expansão demográfica e ocupação territorial da capitania da Bahia para o interior do Brasil. Desde 1711, tinha sido um local de exploração aurífera que despertou o interesse da administração colonial. Frequentemente, a comarca foi qualificada como uma região violenta, com alto índice de criminalidade. Em 1797, o ouvidor da comarca de Jacobina, Florêncio José de Moraes Cid, enviou uma representação à Coroa onde traçava uma descrição de muitos crimes de morte, arrombamentos de cadeias e fugas das prisões. Chegou inclusive a cogitar o envio de tropas auxiliares para combater um grupo de mais de uma centena de criminosos que estava refugiado no arraial de Carinhanha<sup>249</sup>. Talvez, para além das razões comerciais, a Junta da Bahia tenha levado em consideração a frágil situação da justiça colonial na comarca de Jacobina para rejeitar a proposta da Junta de Goiás.

Meses depois, em meados de julho, o governador da Bahia também apresentaria razões para não criar carreiras postais entre a cidade de Salvador e as vilas costeiras e pequenos portos da capitania. Argumentava que

não só por ser muito frequente a comunicação por sumacas, barcos e lanchas que continuamente navegam, mas também por ser diminuto o número das cartas que se conduzem, até pela facilidade com que as pessoas que tem qualquer negócio se

---

<sup>248</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho...; RESPOSTA da Junta da Real Fazenda da Bahia à proposta da Real Fazenda de Goiás... 22 de julho de 1799. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 96, doc. 18732.

<sup>249</sup> TEIXEIRA, Milena Pinillos P. *Ao sabor das circunstâncias: justiça e poder na capitania da Bahia (1777-1801)*. 2020. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, p. 82-93.

podem transportar para estes lugares e tratar dele, sendo por consequência oneroso para a Real Fazenda nomearem-se para ali oficiais para este fim<sup>250</sup>.

Assim como observado em outras capitanias portuguesas da América, o monopólio dos correios sobre a circulação de cartas era flexibilizado no interior dos territórios de uma mesma capitania. A frequência da comunicação entre os territórios costeiros da Bahia, através de embarcações “que continuamente navegam”, aliada ao “diminuto número de cartas que se conduzem” e à facilidade para os comerciantes se transportarem pessoalmente para os locais de suas negociações justificavam a posição defendida pela Junta da Bahia.

Mas apesar das recusas pontuais à construção de linhas postais, as novas expectativas de aceleração das comunicações já eram registradas em algumas partes da América. Em maio de 1800, o governador do Maranhão, D. Diogo de Sousa, afirmava que “por meio das novas disposições se consiga o regular trânsito de uma a outra [de São Luís a Belém] em dez ou doze dias, tempo muito breve em comparação do de quarenta quatro” de antigamente<sup>251</sup>. Seu testemunho já apontava para os encurtamentos espaço-temporais que a nova rede de correios estava criando na América.

Mais ao sul, em setembro de 1800, o governador de São Paulo responderia às aspirações da Junta de Mato Grosso a propósito de suas conexões postais. Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça julgava que a “distância que separa estas duas Capitanias é certo não permite [que] se estabeleça um correio positivamente para a sua comunicação”. Porém, acrescentava, “não devemos perder a oportunidade que para este fim nos oferece o trajeto das Canoas, que muitas vezes se dirigem desta Capitania para essa, e reciprocamente”<sup>252</sup>. O “trajeto das Canoas” referia-se ao trânsito das monções, expedições fluviais periódicas, de comércio e de povoamento, que partiam de Araritaguaba, uma freguesia de Itu, e navegavam pelo rio Tietê e pelos afluentes do Paraná e do Paraguai até a vila de Cuiabá. Voltada ao

---

<sup>250</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 22 de julho de 1799. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 96, doc. 18732. A Junta da Fazenda da Bahia empregou como administrador dos correios Luiz de Sousa Vianna, oficial maior da Secretaria da Junta da Real Fazenda. O segundo oficial chamava-se João Veríssimo Moreira do Rio e o contínuo era Manoel Vaz.

<sup>251</sup> OFÍCIO de D. Diogo de Sousa para D. Francisco de Sousa Coutinho... 7 de maio de 1800. Cx. 29, COD. 17-18. Coleção Alberto Lamego.

<sup>252</sup> [OFÍCIO de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça para Caetano Pinto de Mirando Montenegro.]... 24 de setembro de 1800. DIHCSP, v. 39, p. 41-45. Pelo que consta no ofício, o governador de Mato Grosso adotou medida semelhante em bando de 8 de agosto de 1799. A possibilidade de particulares conduzirem correspondências foi também observada nos Estados Unidos, entre 1792 e 1845, bem como na Grã-Bretanha e na França como afirma Richard John: JOHN, Richard. Op. cit., p. 48. Embora o autor considere essa autorização como um indício de ausência de “racionalidade fiscal”, ela pode igualmente apontar, no caso da América portuguesa, para as estratégias de aproveitamento das rede comerciais existentes diante das condições financeiras de implementação dos serviços postais.

abastecimento das minas, as monções perduraram ao longo do século XVIII até o início do século XIX, e as viagens de Ararituaba até Cuiabá duravam cerca de cinco meses na ida e dois na volta. Podiam contar com dezenas ou até centenas de canoas. Ocorriam uma vez ao ano, pois além do tempo de viagem, muitos mantimentos deviam ser reunidos para sustentar os viajantes durante esses meses.

Já em meados do século XVIII, “quase toda a correspondência com as autoridades de Cuiabá e Goiás era efetuada através das expedições monçoeiras”, de modo que quando o governador ordenou a instalação de uma administração postal na vila de Porto Feliz, já havia uma circulação epistolar entre as autoridades políticas de São Paulo e de Mato Grosso<sup>253</sup>. Do porto de Ararituaba, na vila de Porto Feliz, as cartas de Mato Grosso seguiriam para a cidade de São Paulo por via terrestre. A partir desse ponto, poderiam continuar por duas rotas até o Rio de Janeiro: uma primeira por estrada de terra; outra seguiria pela costa a partir da vila de Santos. A partir do Rio de Janeiro, as cartas de Mato Grosso poderiam seguir para outros portos da América portuguesa, ou para a metrópole, em Portugal (Figuras 18 e 19)<sup>254</sup>.

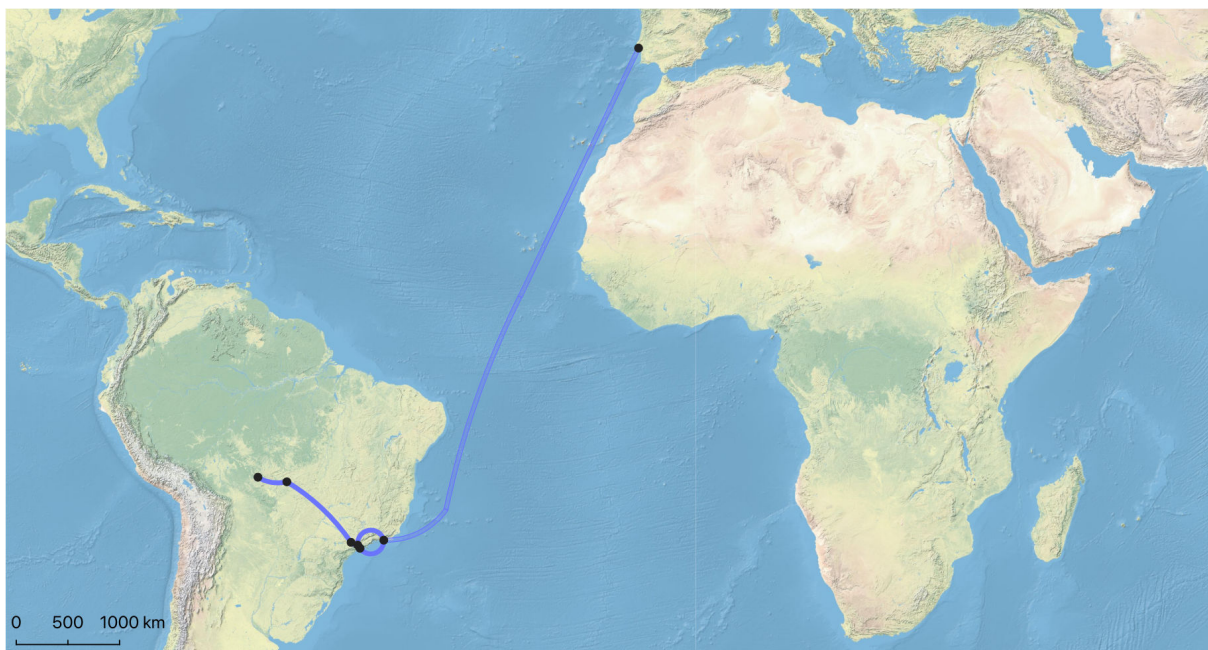
---

<sup>253</sup> GODOY, Silvana A. de. Itu e Ararituaba na rota das monções (1718-1838). *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica*. Belo Horizonte: ABPHE, 2003. Para um excelente estudo sobre os manuscritos que embasaram as pesquisas sobre as monções: SOUZA, Jean G. de. *As notícias correm: estudo da trajetória histórica e edição das Notícias Practicas das Minas do Cuyabá, e Guyazes Na Capitania de São Paulo* (séculos XVIII e XXI). 2021. Dissertação (Mestrado em História), São Paulo, FFLCH-USP.

<sup>254</sup> [OFÍCIO de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça para Caetano Pinto de Mirando Montenegro.]... 24 de setembro de 1800. DIHCSP, v. 39, p. 41-45. Este ofício está anexado em AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786. Castro e Mendonça respondia aos ofícios de 10 de abril de 1799 e 6 de março de 1800 do governador de Mato Grosso. Para uma associação entre essas conexões e o *Caminho Velho*: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 209-210. Para uma reflexão geral a respeito do aumento do fluxo de notícias, informações, documentos oficiais e comerciais na capitania de São Paulo a partir dos correios entre 1800 e 1808: BOSCOV, Sarah. Op.cit., p. 202-204.



**Figura 18 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda de Mato Grosso e São Paulo em 1800**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: DIHCSP, v. 39, p.41-45;  
AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786;  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 19 – Correios criados pelas Juntas de Fazenda de Mato Grosso e São Paulo em 1800 (detalhe)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: DIHCSP, v. 39, p.41-45;  
AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786;  
Atlas Digital da América Lusa

Junto aos governadores de Minas Gerais e da Bahia, Castro e Mendonça também criticou a projeto de criação de uma recovagem pública solicitada pelo alvará. Entre as capitanias de São Paulo e Mato Grosso, a execução de uma obra como essa era inviável. A vegetação do Pantanal dificultaria muito a construção e manutenção da estrada, além disso, os ataques de indígenas Guaykuru e Cayapó eram frequentes na região<sup>255</sup>. Esses fatores

<sup>255</sup> Os indígenas Payaguá passaram a desempenhar funções de canoagem aos colonizadores na segunda metade do século XVIII cf. FRANÇOZO, Mariana. Os outros alemães de Sérgio: etnografia e povos indígenas em Caminhos e fronteiras. *RBCS*, v. 22, n. 63, fev. 2007, pp. 137-174; CARVALHO, Franciscmar A. L. de. *Viajantes, mareantes e fronteiriços: relações interculturais no movimento das Monções - Século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História), CCHLA, Universidade Estadual de Maringá, 2006.

impediam que uma viagem fosse realizada mais de uma vez ao ano, e a construção de uma recovagem, estimava o governador, não alteraria esse intervalo de tempo<sup>256</sup>.



Em setembro de 1796, na condição de secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho enviou uma circular aos governadores e ao vice-rei do Brasil solicitando informações pertinentes ao estabelecimento de correios nas colônias. Quatro anos depois, em setembro de 1800, a América portuguesa dispunha de uma rede postal interior e de linhas de correios marítimos que abrangiam todos os seus centros administrativos e comerciais. Tratava-se da inauguração de uma nova base para as comunicações epistolares dos vassallos da Coroa portuguesa, que esperavam que os correios pudessem fornecer canais “prontos”, “fáceis”, “seguros”, “regulares” e “breves” para suas cartas, capazes de “estreitar” os laços entre os portugueses dos dois lados do Atlântico, de modo a “aproximar” o Reino de suas colônias americanas em um contexto que, do ponto de vista geopolítico, preocupava as autoridades portuguesas.

Muitos fluxos postais emergiram a partir de fluxos comerciais, no entanto, a transformação de uma parte das redes mercantis em linhas de correio teve o potencial de acelerar as comunicações entre as partes do império, comprimindo as distâncias que os

---

<sup>256</sup> [OFÍCIO de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça para Caetano Pinto de Mirando Montenegro.]... 24 de setembro de 1800. DIHCSP, v. 39, p. 41-45. Essa posição em relação a recovagem pública entre as capitanias de São Paulo e Mato Grosso para a condução de encomendas constitui uma resposta à demanda de D. Rodrigo de Sousa Coutinho formulada em ofício de 24 de abril de 1799, algo que Castro e Mendonça já havia respondido em 28 de janeiro de 1800 e voltaria a repetir em 15 de novembro de 1800. Para o ofício de D. Rodrigo de 24 de abril de 1799: DIHCSP, v. 89, p. 152. Havia também a orientação de tentar estabelecer comércio com os hispano-americanos para adquirir prata em troca de produtos europeus. Para a resposta do governador de São Paulo: OFÍCIO n. 30 pelo qual lhe comunica ter dado cumprimento ao aviso... 28 de janeiro de 1800. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3861. Para repetição do diagnóstico em 15 de novembro de 1800: DIHCSP, v. 30, p. 7-8; AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786. Há um ofício de Mendonça e Castro para D. Rodrigo de 22 de fevereiro de 1800 sobre seu plano de implementação dos correios em sua capitania. O plano, no entanto, infelizmente não consta nos anexos. De todo modo, o governador afirma que a experiência demonstrou em quais vilas da capitania seria vantajoso estabelecer correios, o rendimento e o sistema de cálculo de porte: DIHCSP, v. 29, p. 198-199. Para outra análise da recusa de Castro e Mendonça em relação à recovagem pública: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 210-211. Mayra Guapindaia distingue três comportamentos diferentes perante as demandas viárias da metrópole: i) transformação de caminhos existentes em rotas postais; ii) abertura de novos caminhos pouco trilhados; iii) recusa a criar rotas postais. A autora ressalta que na maioria dos casos a marcha dos correios foi definida a partir de caminhos preexistentes cf. Idem, *ibidem*, p. 197-198. Uma exceção é a rota fluvial dos rios Araguaia e Tocantins que conectariam a capitania de Goiás ao Pará, pois sua exploração foi realizada contemporaneamente à instituição das rotas postais. A partir do relato do capitão Domingos Antônio Cardoso, em 1802, saindo do Pará pelo rio Tocantins, sua expedição atravessou a barra do rio Manuel Alves e desceu o rio Paraná – de navegação inédita para os portugueses – até alcançar o arraial de Cavalcante, em Goiás, após 12 dias. A partir desse ponto, a navegação segue para o Rio das Almas tomando 23 dias para cruzar 8 léguas. Deslocamento que contou com o emprego de 30 indígenas (sem etnia especificada): Idem, *ibidem*, p. 211-215.

separavam através de uma nova geografia postal, em uma situação política de acirramento da competição imperial que se desdobrava sobre os domínios coloniais americanos e um cenário econômico favorável à integração luso-americana ao mercado internacional.

De muitas maneiras, os domínios portugueses da América, por meio dos correios, passaram a dispor de uma nova rede de comunicação que auxiliava o objetivo reformista de criar uma integração entre esses territórios. Por isso, a formação dos correios da América portuguesa implicou também o reforço da formação da própria América portuguesa como uma unidade, e da conexão desta com sua metrópole em Lisboa e com os domínios de Angola. A centralidade atlântica do império português, que fomentou parte das demandas de estruturação de uma rede postal desta envergadura, acabou por ser aprofundada e, em parte, reinventada pelos correios na medida em que estes transformaram as condições de conexão de espaços políticos, econômicos e sociais do império.

Esses processos foram moldando novos usos dos territórios pautados por novos patamares de exigência de circulação de mercadorias e informações<sup>257</sup>. É nesse novo contexto que as distâncias temporais, que sempre constituíram uma das formas de se pensar o espaço imperial português<sup>258</sup>, vão se tornando paulatinamente mais importantes, pois eram fruto de atitudes sociais fundamentais para a formação de um espaço em rede que os correios construiriam. A temporalização do espaço foi uma das condições, mas também um dos efeitos das políticas de integração dos territórios coloniais. No capítulo seguinte, iremos analisar as características geográficas desse espaço em rede que modificou, em várias escalas, as conexões da monarquia portuguesa e, dentro desta, de suas colônias americanas.

---

<sup>257</sup> Aqui sigo, em linhas gerais, os argumentos que Mónica Arroyo desenvolveu para outro contexto histórico em: ARROYO, Mónica. A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. *Revista Casa da Geografia de Sobral*, Ceará, v. 20, n. 1, 2017, p. 133-143.

<sup>258</sup> PIMENTA, João Paulo. Pensar y concebir la distancia: una reflexión sobre los espacio-tiempos de los imperios ibéricos (siglos XV-XIX). *Claves. Revista de Historia*, v. 7, n. 13, Montevideu, jul.-dez., 2021, p. 17. Observa-se a mesma tendência para os domínios hispano-americanos cf. ARANEDA RIQUELME, José. Op. cit., p. 86.

### Capítulo 3

#### *A rede de correios da América portuguesa e seus espaços-tempo (1800-1807)*

Proximidade e distância, que delimitam um espaço de diversas maneiras, só podem ser experimentadas no tempo, a partir do qual a proximidade imediata ou a distância mediada podem ser exploradas ou transpostas.

(Reinhart Koselleck, *Estratos do tempo*)

Um dicionário de língua portuguesa do início do século XIX definia a palavra "caminho" como o "lugar por onde se anda", como a "distância de um sítio a outro" que era "determinada pelo tempo" de travessia dessa mesma distância<sup>259</sup>. Com a criação da rede de correios da América portuguesa, novos caminhos de comunicação estavam sendo abertos, e estes, por sua vez, também seriam entendidos pelos portugueses da época a partir de seus tempos. De muitas maneiras, a experiência social do espaço dessa época era estreitamente relacionada ao tempo, e não seria diferente com um espaço em rede, como era o caso dos correios. Construir uma nova geografia das comunicações era, também, construir um novo tecido temporal a conectar os espaços imperiais.

Este capítulo dedica-se a analisar as características territoriais e topológicas que deram a primeira feição à morfologia da rede de correios dos domínios portugueses na América. Examina sua distribuição no espaço, suas zonas de concentração e dispersão, suas desigualdades e hierarquias, sem perder de vista como os contemporâneos buscaram equacionar a organização dos fluxos postais com fenômenos da natureza, tão importantes para as práticas de trânsito no império. Em todas as suas formas de expressão, os novos caminhos de comunicação abertos pela rede de correios foram avaliados pelos espaços-tempo que prometiam disponibilizar aos portugueses de então, desejosos que estavam de melhores condições para comunicar-se com a Coroa e com outros centros políticos e comerciais da América em um sensível contexto político. Na busca desse objetivo, os contemporâneos da

---

<sup>259</sup> "Caminho". In: SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por ANTONIO DE MORAES SILVA*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, p. 331. Disponível em: <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/diccionario/2/caminho>>. Acesso: 25 fev. 2021.

época decidiram construir um espaço em rede estruturado em seus espaços-tempo, por isso, uma *topologia do tempo*.

### 3.1. Características geográficas da rede postal (I)

Entre 1800 e 1807, a construção do espaço postal da América portuguesa testemunhou uma relativa estabilidade. Os ofícios da secretaria da Marinha e Ultramar, dos governadores e das Juntas de Fazenda, tratando do estabelecimento dos correios, foram reduzidos em quantidade e frequência e seus comunicados em relação aos serviços postais passaram a girar em torno de temas mais circunstanciais do que estruturais. Algumas administrações mudaram o quadro de oficiais, relataram desvios de cartas ou arrombamentos de malotes; também registraram problemas com as embarcações comerciais que muitas vezes partiam sem notificar os correios. De modo geral, as principais características dos laboratórios e das linhas de comunicação postal pareciam estar desenhadas desde 1800<sup>260</sup>.

Em meio a esses comunicados, percebem-se quatro novidades que merecem destaque. A primeira, em 1801, quando o governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho procurou implementar quatro postas para a comunicação com as capitanias do Maranhão e do Piauí. O governador registra que apenas no dia 26 de junho havia recebido as cartas remetidas pelo governador D. Diogo de Sousa no dia 2 daquele mês e “como semelhante demora é desmarcada e incompatível com as atuais circunstâncias”, ordenava a instalação de quatro

---

<sup>260</sup> Alguns exemplos desses episódios: em junho de 1801, para reduzir os custos da administração postal e o valor do porte cobrado pelas cartas, D. Rodrigo de Sousa Coutinho ordenou que os correios de Minas Gerais empregassem “homens mateiros” como condutores de cartas nas comarcas da capitania, na Paraíba do Sul e Borda do Campo, para receber os malotes do Rio de Janeiro e São Paulo. Ajudantes da Contadoria e meirinhos da Intendência poderiam acumular ofícios nos correios cf. ORDENS à Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda da capitania de Minas Gerais... 19 de junho de 1801. BNRJ I-26, 32, 001 n. 004. Nesse mesmo ano, Sousa Coutinho alertava os governadores sobre a importância de que as embarcações comerciais conduzissem cartas, evitando-se o que ocorreu com o navio *Conceição* que partindo do Rio de Janeiro, não levou cartas para a Índia cf. [OFÍCIO de D. Rodrigo para Conde de Resende, D. José de Castro]... 8 de janeiro de 1800. BR RJANRIO 8V. ICC3-27; [OFÍCIO de D. Rodrigo para Antônio Manoel de Melo Castro e Mendonça]... 8 de janeiro de 1800. DIHCSP, v. 89, p. 201-202; [OFÍCIO de Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça para D. Rodrigo]... 5 de janeiro de 1801. DIHCSP, v. 30, p. 22; OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 4 de junho de 1800. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 106, doc. 20599. O arrombamento do malote postal do Rio de Janeiro para São Paulo, envolvendo mensageiros militares e indígenas, e que prejudicou o recebimento das cartas de Lisboa cf. DIHCSP, v. 39, p. 15; OFÍCIO do [governador e capitão-general da capitania de São Paulo], Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, ao vice-rei [do Estado do Brasil], conde de Resende [D. Antônio José de Castro]... 7 de fevereiro de 1799. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3888. Ou, então, o uso dos correios marítimos para tentar aumentar a exportação de farinha e mandioca da Bahia cf. [OFÍCIO de D. Rodrigo para D. Fernando José de Portugal]... 7 de novembro de 1800. BR RJANRIO 8V. ICC3-27.

postas para que as cartas do Real Serviço circulassem sem demora. Essa seria também uma forma de mitigar os prejuízos do “atraso em que estamos de notícias” pela falta de embarcações vindas da Corte, em Lisboa<sup>261</sup>.

A segunda parece ter ocorrido em 1804, quando a Junta da Fazenda de Goiás deliberou a supressão dos correios internos da capitania.

todos os outros [correios] do Centro da Capitania eram absolutamente inúteis por ser a certa e impossível o vedar-se a Comunicação entre os habitantes por meio de próprios, e portadores, e serem pela outra parte sumamente grassozos a Real Fazenda na despesa de Cadernos, e pessoas empregadas neste expediente, produzindo os portes das Cartas que eles conduzem pouco ou nada para a Real Fazenda, considerando que as Instruções dadas pela Corte a este respeito nada decidem a respeito dos Correios interiores, mandando que sobre eles se façam tentativas para se suprirem [suprimirem] quando não sejam úteis<sup>262</sup>.

A impossibilidade de monopolizar a circulação de cartas internas de Goiás tornou esses correios do centro da capitania “absolutamente inúteis”, pois seus habitantes empregavam mensageiros “próprios” que eram impossíveis de “vedar”. O investimento da Fazenda na manutenção dessas linhas, sem o retorno financeiro que deveria vir da cobrança dos portes, prejudicava a arrecadação e desequilibrava as contas da administração postal.

A terceira, também em 1804, é o aviso que o administrador dos correios do Rio de Janeiro expediu informando a supressão dos correios de posta dos distritos dos Campos dos Goitacazes e de Cabo Frio, bem como uma posta no caminho postal para a cidade de São Paulo<sup>263</sup>. A quarta refere-se ao encurtamento das comunicações postais entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais: em 1807, fazendo cumprir uma ordem do Real Erário para economia de gastos dos serviços postais, a Junta da Fazenda do Rio de Janeiro confiou ao seu administrador dos correios, Manoel Moreira de Figueiredo, a incumbência de elaborar um

---

<sup>261</sup> [OFÍCIO de D. Francisco de Sousa Coutinho para D. Diogo de Sousa, Pará]. 1 de junho de 1800. Cx. 29, Cod. 17-18 (Sala 1). Coleção Alberto Lamago .

<sup>262</sup> OFÍCIO do [governador e capitão-general de Goiás], D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia... 20 de dezembro de 1805. AHU\_ACL\_CU\_008, Cx. 50, doc. 2845.

<sup>263</sup> BR RJANRIO 40 COD. 142, v. 1.

projeto de reforma dos correios<sup>264</sup>. Até então, a regularidade dos giros postais entre essas capitânicas era de 15 dias, com os condutores se encontrando no registro do *Caminho Novo* para efetuar a troca dos sacos de correspondência. Essa regularidade correspondia também à distância temporal para que cada correio condutor trilhasse o caminho até o ponto de encontro e retornasse ao seu ponto de partida<sup>265</sup>.

Moreira Figueiredo considerava que a economia de gastos estava diretamente relacionada à possibilidade de encurtar as distâncias temporais desse trajeto. Quanto mais rápido o deslocamento dos correios, maior seria o número de giros postais e, conseqüentemente, maior seria o volume de cartas transportadas sobre as quais incidiriam os portes a serem cobrados. Em suas palavras, o

aumento do Rendimento para a Real Fazenda na multiplicidade de viagens, e por consequência de cartas, e portes, assim como o de se receberem em caminho todas aquelas que quaisquer pessoas quiserem entregar aos Correios, ou levar aos Registros, e ainda as pousadas<sup>266</sup>.

Esse encurtamento dos espaços-tempo poderia ser atingido por meio da melhoria dos meios de transporte e de um controle temporal da circulação mais detalhado. Uma segunda montaria, afirmava Figueiredo, permitiria que o giro postal fosse semanal. O caminho, por sua vez, deveria ser aquele que estivesse “muito menos sujeito a incertezas”, o que permitira preservar a regularidade dos fluxos postais. Segundo ele,

---

<sup>264</sup> ORDEM do conde dos Arcos, vice-rei do Brasil a Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, governador-general da capitania de Minas Gerais... 4 de março de 1807. BNRJ I-26,31,056. Uma análise detalhada desse plano foi realizada em: FORTUNATO, Thomáz. Os correios e o ordenamento temporal do espaço: o caso do Rio de Janeiro e Minas Gerais no início do século XIX. In: *VIII Encontro Internacional de História Colonial*, 2023, Recife. Anais do VIII Encontro Internacional de História Colonial. Recife: EdUPE, 2020. v. 1. p. 397-411. Na ocasião, se analisou também as possibilidades do Rio de Janeiro e de Minas Gerais empregarem escravos como condutores dos correios. Nesta pesquisa, se encontrou referência de interesse a uma história social dos condutores de cartas: “Enquanto estávamos almoçando, chegou a mala postal do Rio de Janeiro [em Minas Gerais]. Vinha num saco de algodão, carregado no lombo de um preto que viajava a pé, de maneira de viajar que se reputava mais rápida. Não trazia arma de espécie alguma e, embora se assinalasse por um vasto tricórnio e jaqueta azul de gola vermelha, viajava confiante e não parecia ter ideia alguma de desonestidade” cf. LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo: Edusp/Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p. 278. John Mawe também refere-se a “negros empregados como postilhões” atuando em Minas Gerais: escolhem os mais ágeis e robustos, cartas encerradas em saco de couro, prendem na cinta em torno do corpo só tiram quando entregam o conteúdo. Carregam espingarda e munição para segurança e alimentação. Por onde pára, têm recepção amável de outros negros. Confiam a estes homens importantes missões e mandam para todas as partes da capitania. Em algumas, há celeridade espantosa. Há um rumor de um negro postilhão que atravessou caminho cheio de montanhas 700 milhas em 16 dias, quando geralmente se necessitam de 20 a 21 dias cf. MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1978, p. 241-242. Algo que continuou em 1828: na sessão de 8 de julho de 1828 da Câmara dos deputados do Império, o deputado Queiroz Carreira indicava que “por esse interior os escravos é que levam as malas” *Jornal Império do Brasil*, 19 set. 1828, n. 67.

<sup>265</sup> Essa distinção é importante na medida em que, em outros contextos, a frequência e a distância a pautarem a conexão entre duas administrações postais não era sincronizada, isto é, antes que um giro postal fosse completado (distância), outro condutor de cartas iniciava uma segunda viagem (frequência), o que levava a cruzamentos e sobreposições no deslocamento.

<sup>266</sup> ORDEM do conde dos Arcos, vice-rei do Brasil a Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, governador-general da capitania de Minas Gerais... 4 de março de 1807. BNRJ I-26,31,056.



mais falhariam os Correios pelos embaraços dos caminhos, e enchentes, seguindo sempre por terra, do que se hão de demorar por falta de navegação da Estrela, estando reparada a Serra, e as estradas pela afluência das tropas sempre em melhor estado<sup>267</sup>.

A viagem dos correios entre Rio de Janeiro e Minas Gerais deveria ficar organizada da seguinte forma:

seguindo pela Estrela. Ida. Quarta feira: Embarca às 9 horas da manhã e vai dormir à Estrela. Quinta feira: Dormir ao Sumidouro, e faz de caminho 9 léguas. Sexta feira: Dormir a Paraíba, e faz de caminho 8 léguas. Sábado: Jantar a Paraibuna onde troca as malas, e faz de caminho 5 léguas. Volta. Sábado dito: Vem dormir ao Farinha, e faz de caminho 3 léguas. Domingo: Dormir ao Sumidouro, e faz de caminho 10 léguas. Segunda feira: Embarca a Estrela fazendo de caminho 9 léguas, e vem amanhecer na terça feira a esta Cidade [do Rio de Janeiro], como é o estilo desta navegação. Por este cálculo com o qual se conforma o do plano pela substituição dos dias, fica manifesto ter o povo desta Cidade todo o dia de terça feira, ou a maior parte dele até quarta às 9 horas da manhã para responder às Cartas de Minas, e que lá fica toda a tarde do dito dia terça feira até a meia noite dele [...]<sup>268</sup>.

Definem-se os dias de partida e de chegada dos correios, os horários em que deveriam iniciar suas respectivas caminhadas, os períodos do dia em que deveriam atingir determinados locais, a quantidade de léguas que esperavam atravessar em cada jornada. Há toda uma circulação espacial organizada temporalmente que estava assentada nos meios de transporte empregados e no conhecimento territorial dos trajetos.

Esse projeto, aprovado pela Junta da Fazenda de Minas Gerais, definia uma nova meta de léguas a serem percorridas em um único dia. Até então, esperava-se que um correio do Rio de Janeiro e de Minas Gerais percorresse cerca de 5 léguas em um dia de marcha. Com o projeto de Figueiredo, o patamar saltaria para cerca de 9 léguas diárias. A parte mineira dessa linha postal deveria registrar uma média ainda maior. A condução das cartas de Vila Rica, São João d'El-Rei e Barbacena havia sido arrendada a um homem chamado Félix Celestino da Mata. No contrato firmado com a Junta da Fazenda de Minas Gerais, Mata se comprometia a cruzar a distância de Vila Rica até o registro do *Caminho Novo* em apenas 3 dias. Partiria às quartas-feiras, chegaria ao registro nas noites de sexta-feira, iniciaria o regresso aos sábados e chegaria a capital nas noites de segunda-feira. O itinerário também previa uma nova ramificação da linha postal na vila de Barbacena, onde uma parcela das cartas seguiria para

---

<sup>267</sup> ORDEM do conde dos Arcos [Marcos de Noronha e Brito], vice-rei do Brasil, a Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, governador-general da capitania de Minas Gerais, determinando a reforma do correio para a capitania do Rio de Janeiro, além das medidas para diminuir a despesa do correio geral. Rio de Janeiro. 14 de março de 1807. BNRJ I-26,31,056.

<sup>268</sup> Idem, ibidem.

São João d'El-Rei, enquanto as outras continuariam até Vila Rica<sup>269</sup>. Segundo Figueiredo, a distância entre Vila Rica e o registro do *Caminho Novo* era cerca de dois terços maior do que o trajeto do Rio de Janeiro até o ponto de encontro; portanto, os condutores de Celestino da Mata provavelmente deveriam atravessar mais de 9 léguas em um único dia para garantir a regularidade semanal das comunicações postais<sup>270</sup>.

As administrações de correio inauguradas ao longo dos anos de 1798 e 1800 foram distribuídas por todas as capitanias portuguesas da América e no Reino de Angola. Definiram uma multiplicidade de locais para os quais deveriam afluir as cartas particulares de vassalos portugueses, ofícios, leis e ordens da Coroa, bem como diversos outros papéis. A circulação dessas palavras, manuscritas ou impressas, passava a contar com novos canais de comunicação que prometiam ser mais regulares e previsíveis do que os anteriores. Os laboratórios postais e as linhas de correio que os conectavam formaram uma rede geográfica, isto é, um conjunto de locais fixos, distribuídos de modo descontínuo sobre vários espaços sociais, articulando-os por meio de fluxos regulares. Assim, os correios da América portuguesa se constituíram como um espaço em rede, sua dinâmica espacial entrelaçava periodicamente diversos territórios da monarquia por meio de fluxos que conectavam, através da comunicação escrita, portugueses e suas instituições espalhados por Portugal, América e Angola<sup>271</sup>.

---

<sup>269</sup> ORDEM do conde dos Arcos [Marcos de Noronha e Brito]... 14 de março de 1807. BNRJ I-26,31,056; ORDEM de Fernando José de Portugal e Castro determinando a contratação de Felix Celestino da Mota... 18 de julho de 1808. BNRJ I-26,25,006.

<sup>270</sup> Cícero Almeida, em estudo de 1995, sistematiza algumas distâncias medidas em tempo a partir da cidade do Rio de Janeiro: Campos em 7 dias (279 km); São João d'El-Rei em 9 dias (348 km); Ouro Preto em 10 dias (475 km); São Paulo em 15 dias (429 km); Porto Alegre em 43 dias (1553 km); Lisboa em 55 dias (7716 km); Londres em 60 dias (9279 km). A seção do texto na qual a tabela se encontra indica que se trata de período posterior a 1829 e antes de 1842, a conexão com Londres remete, necessariamente, ao período posterior à transferência da Corte portuguesa à América cf. ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843. As correspondências pré-filatélicas do Museu Histórico Nacional. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, v. 27, 1995, p.115 e 126. Embora o autor não indique expressamente as fontes que mobiliza para elaborar esse quadro, tampouco o período ao qual se refere de modo preciso, trata-se da coleção particular do filatelista J. Batista da Mota, doada à Biblioteca Nacional, bem como a coleção de cartas oficiais avulsas do Arquivo Nacional.

<sup>271</sup> Para uma bibliografia sobre redes geográficas: CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, v. 9, n. 16 (2012), p. 200; SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006, p. 167-169 e p. 188; RAFFESTIN, Claude. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC, 1980, p. 181-199; VENCESLAU, Igor. Op. cit., p.186-199; CASTRO, Pérola. "Em torno do trono": a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX (1829-1865). 2021. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH, USP, p. 346 et seq.; SALVINO, Romulo. Guerras de papel..., p.71-72; DIAS, Leila C. "Os sentidos da rede: notas para discussão". In: Idem; SILVEIRA, Rogério L. Lima da (orgs.). *Redes, sociedades e territórios*. Santa Cruz do Sul: EdUNISC, 2005; LÉVY, Jacques. "Network". In: Idem; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p. 661; Idem. "Réseau". In: Ibidem, p. 795-796.

A estruturação dessa rede de correios luso-americana, no entanto, ocorreu de modo heterogêneo, e sua morfologia espacial foi marcada por muitas assimetrias. Capitânicas como o Rio de Janeiro ou Minas Gerais contavam com mais conexões postais do que outras, como o Ceará ou o Rio Negro. Mesmo antes da transferência da Corte portuguesa para o Brasil, a interiorização dos serviços postais foi mais intensa na porção centro-sul das colônias americanas do que no norte e no nordeste<sup>272</sup>.

A geografia dessa rede postal pode ser dividida em dois tipos de componentes. As administrações de correio, os registros fiscais das estradas transformados em locais de troca de malotes postais e os portos luso-americanos se constituíram como os lugares sociais relativamente "fixos" dessa rede. Para enviar ou receber uma carta, um habitante do Rio de Janeiro deveria sempre se dirigir ao laboratório postal instalado no centro da cidade, possivelmente junto ao edifício que abrigava o Tribunal da Relação e que depois se tornaria a Casa da Moeda<sup>273</sup>. Junto com a chegada de navios nos portos da baía de Guanabara, chegavam também as cartas dos vassallos da Coroa portuguesa.

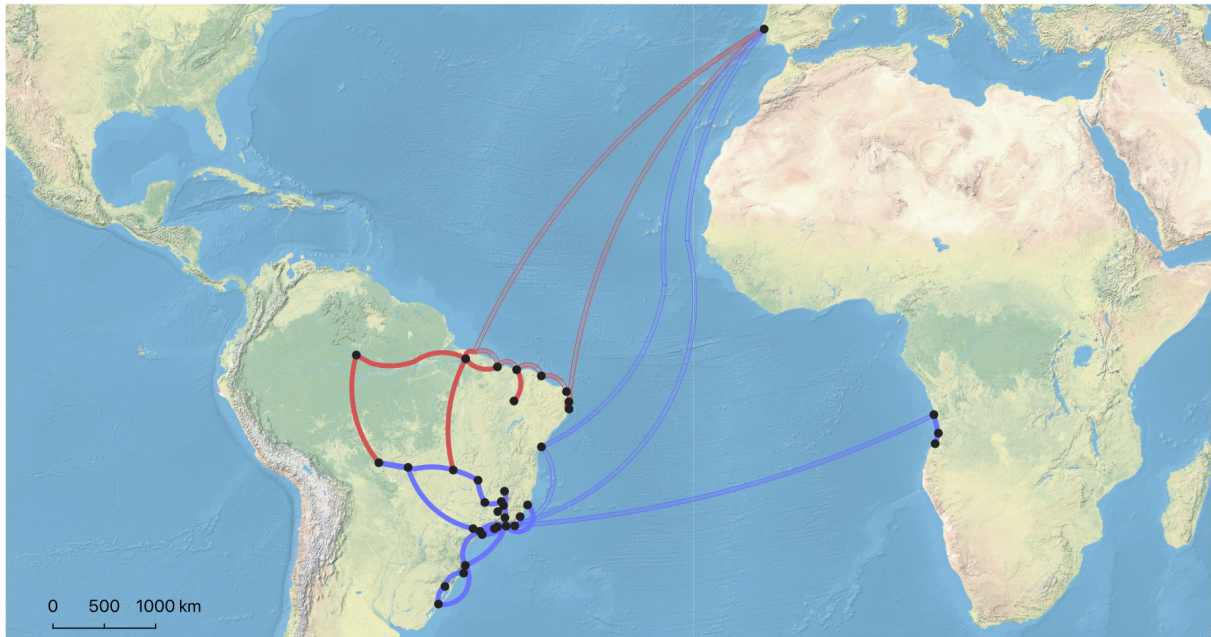
As estradas percorridas, os rios navegados e os mares singrados estruturaram os "fluxos" relativamente regulares dessa rede postal. É atravessando essas vias que os mensageiros e navegantes, a serviço dos correios, colocavam as cartas da América portuguesa em circulação. Um correio condutor do Rio de Janeiro, por exemplo, conduzindo as cartas destinadas a Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso deveria seguir o traçado do *Caminho Novo* até o registro de Matias Barbosa, onde encontraria o correio que vinha de Vila Rica trazendo as cartas de todas essas capitânicas (Figuras 20, 21 e 22).

---

<sup>272</sup> DIAS, Leila C. Redes: emergência e organização..., p. 148; Idem. Os sentidos da rede..., p. 23. Jean-Marc Offner ressalta a importância de mensurar o grau de proximidade entre os componentes de uma rede: OFFNER, Jean-Marc. "Connexité". In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel. Op. cit., p. 198-199. Para uma reflexão sobre as junções e disjunções promovidas por redes como uma ambivalência constitutiva, suas centralidades e marginalidades: RAFFESTIN, Claude. Op. cit., p. 131-141.

<sup>273</sup> ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Op. cit., p. 119; ROSÁRIO, Irari de Oliveira. Op. cit., p. 37.

**Figura 20 – Correios da América portuguesa em 1800**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos (meridional)
- Conexões dos correios marítimos (setentrional)

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578;  
BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26;  
AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; DIHCSP. v.39, p.41-45;  
AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786; BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03;  
Almanaque Geral do Império do Brasil (1838), p.167  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 21 – Correios da América portuguesa em 1800 (detalhe 1)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos (meridional)
- Conexões dos correios marítimos (setentrional)

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578;  
BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26;  
AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; DIHCSP. v.39, p.41-45;  
AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786; BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03;  
Almanaque Geral do Império do Brasil (1838), p.167  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 22 – Correios da América portuguesa em 1800 (detalhe 2)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos (meridional)
- Conexões dos correios marítimos (setentrional)

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3

Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578;  
BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;

AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26;

AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; DIHCSP. v.39, p.41-45;

AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786; BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03;

Almanaque Geral do Império do Brasil (1838), p.167

Atlas Digital da América Lusa

Em 1800, aproximadamente 31 administrações de correio e 39 linhas regulares estavam em funcionamento nos domínios portugueses da América. Fora do continente, mas atrelados à rede postal Atlântica, havia mais 3 locais de recebimento de cartas, todos em Angola (Luanda, Benguela, Sumbe), articulados também por carreiras regulares<sup>274</sup>. Dentre as administrações do correio em solo americano, 18 (58%) se localizam em áreas litorâneas e 13 (42%) em territórios do interior. O sul concentra 19 (61%), seguido pelo norte com 9 (29%) e, por fim, o centro com 3 (10%) casas de correio. No norte, do total de 9 administrações, 7 (78%) estão localizadas no litoral e apenas 2 (22%) no interior. No sul, do total de 19 administrações, 11 (58%) encontram-se no litoral, enquanto 8 (42%) se localizam no interior.

<sup>274</sup> Guapindaia contabilizou 19 administrações de correio para esse período: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 117. As diferenças na contagem de administrações de correio são: Natal, Barcelos, Porto Feliz, Ceará, Ilha Grande de Angra dos Reis, Cabo Frio, Parati, Campos dos Goitacazes, Ilha de Florianópolis, Rio Grande de São Pedro do Sul, Vila da Vitória e Oeiras, do Piauí. Não encontrei menções que indicassem administrações de correio no Rio Pardo em 1800, apenas posteriormente em BR RJANRIO 8V. ICC3-27. Diferente dos dados encontrados nesta pesquisa, Alcides Goularti Filho afirma que a primeira administração postal do sul catarinense foi inaugurada em Laguna após 1822 cf. GOULARTI FILHO, Alcides. Agências e linhas dos correios na integração do território catarinense no século XIX. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 47, n. 2, abr.-jun., 2017, p. 402. Os portos de Salinas e Santos, bem como o registro de Matias Barbosa e o destacamento militar de Bambuí não foram contabilizados como administrações postais, mas suas posições geográficas foram utilizadas nos mapas como parte dos trajetos dos correios.

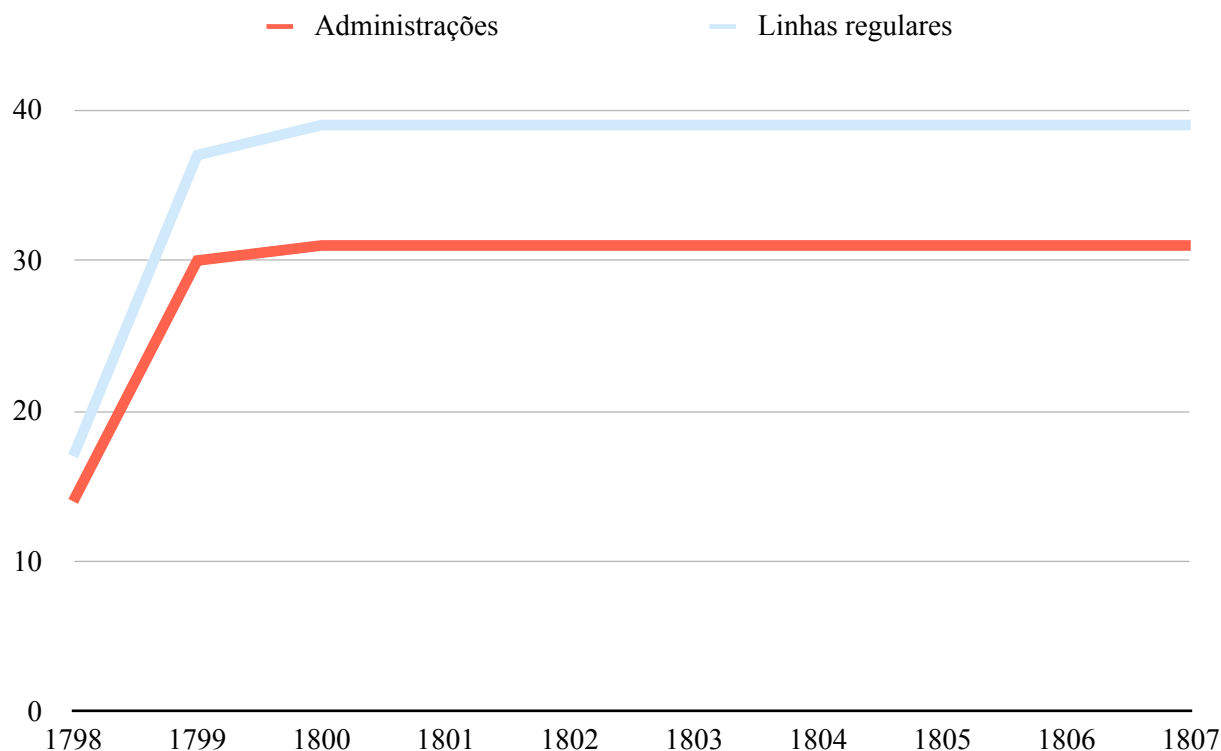
Do total de 39 linhas regulares, 13 (33%) conectam diferentes regiões de uma mesma capitania, quase todas essas restritas às capitanias de Minas Gerais e Rio de Janeiro (Gráfico 4).

Em 1800, a rede de correios da América portuguesa se adensava na faixa litorânea (Gráficos 2 e 5), que formava uma espécie de espinha dorsal a costurar os correios marítimos aos interiores. As capitais do Rio de Janeiro e do Pará eram as principais regiões de escoamento das cartas do Atlântico para a América, e vice-versa<sup>275</sup>.

---

<sup>275</sup> Uma ressalva de método: a documentação analisada não observou fontes suficientes de arquivos municipais para afirmar com maior exatidão se a baixa ramificação foi uma característica da rede postal nesse período inicial, ou se essas conexões que não passavam pela negociação entre Juntas da Fazenda de duas ou mais capitanias não chegaram à secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. Tudo indica que a baixa ramificação era, sim, uma característica, haja vista as declarações de alguns governadores indicando a intenção de não cobrar portes das cartas que circulassem dentro das fronteiras de uma mesma capitania.

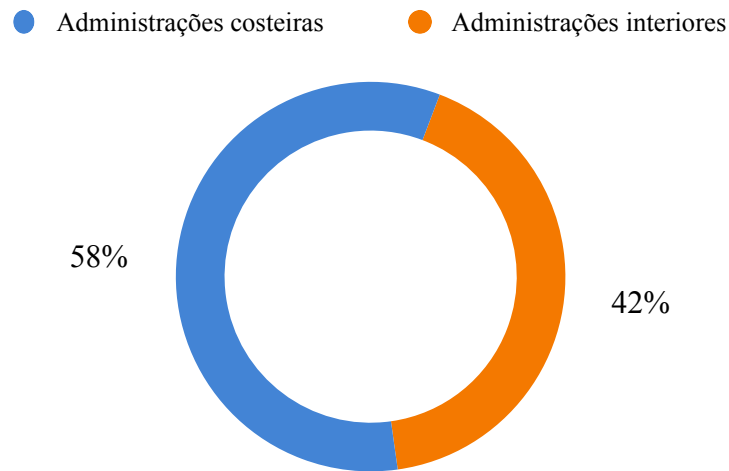
**Gráfico 1 – Administrações e linhas regulares dos correios (1798-1807)<sup>276</sup>**



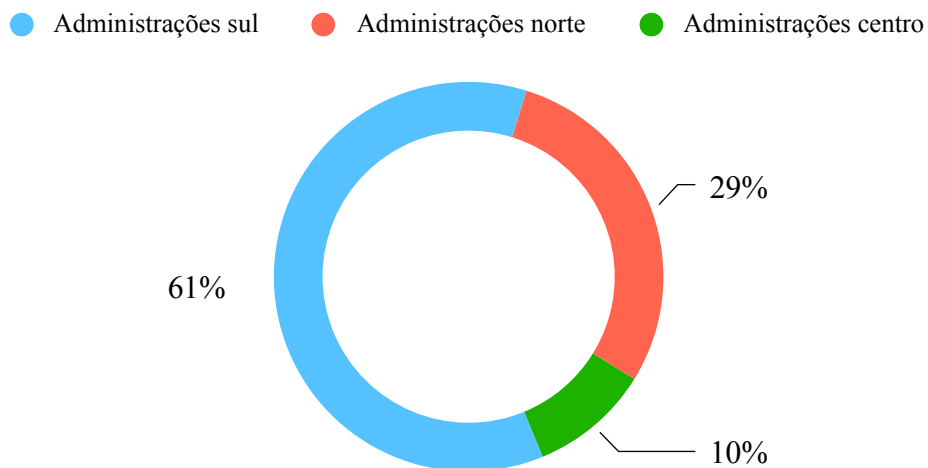
<sup>276</sup> Como indicado, os giros postais internos da capitania de Goiás foram suprimidos por deliberação do Tribunal da capitania em 1804. Não foi possível estimar quantas linhas ou administrações foram suprimidas, por essa razão, o ano não apresenta flutuações no gráfico. Em relação a Angola, apenas o fluxo entre o Rio de Janeiro e Luanda foi considerado. Vale reiterar, novamente, que os fluxos apresentados são muito parciais no tocante a circulação marítima, dado que foram as embarcações de comércio que realizaram a maior parte do trânsito de cartas atlânticas cf. GUAPINDAIA, Mayra. *Entre correios marítimos...* Fontes: DIHCSP, v. 89, p. 152 e p. 201-202; DIHCSP, v. 29, p. 198-199; DIHCSP, v. 30, p. 7-8; DIHCSP, v. 39, p. 14-16 e p. 41-45 e p. 166-167; BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23; BR RJANRIO COD. 67, v. 26; BR RJANRIO 86. COD. 67, v. 25; BR RJANRIO 86. COD. 0. 67, v. 21; BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01; I-26, 31, 080; BNRJ I-28, 28, 033; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 166, doc. 12341; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc. 12691; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 177, doc. 13021; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 178, doc. 13058; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168, doc. 12474; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc. 12713; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 178, doc. 13051; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 175, doc. 12891; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 90, doc. 17551; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18336; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18375; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 96, doc. 18732; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18151; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 96, doc. 18732; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 47, doc. 3641; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3861; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3888; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13761; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13857; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 206, doc. 14039; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 98, doc. 7929; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 30, doc. 2477; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 197, doc. 13571; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168, doc. 12484; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 107, doc. 20816; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 106, doc. 20724; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 106, doc. 20599; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 48, doc. 3825; AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786; *Almanaque Geral do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 167; BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03.



**Gráfico 2 – Relação entre administrações postais interiores e costeiras em 1800<sup>277</sup>**

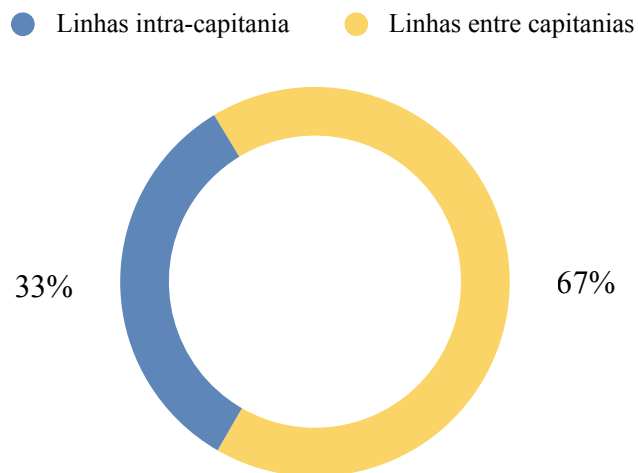


**Gráfico 3 – Relação entre administrações postais sul, norte e centro em 1800**

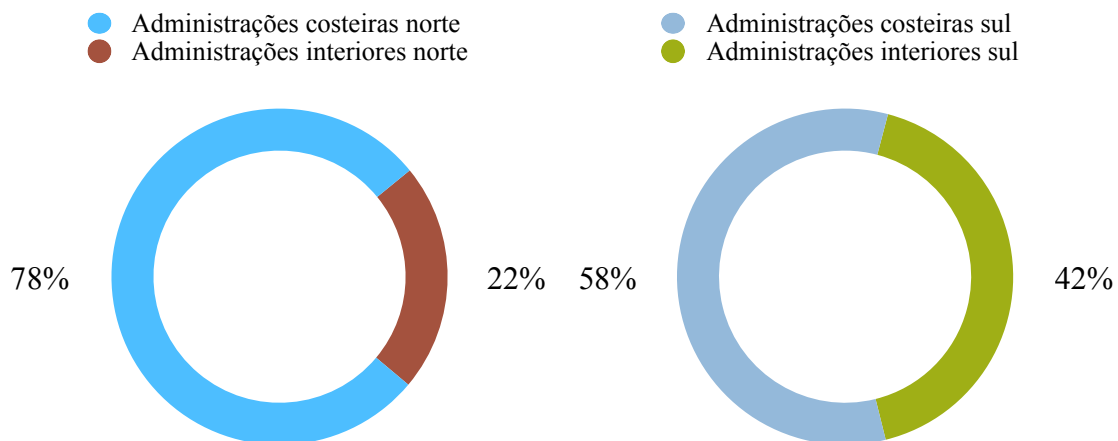


<sup>277</sup> Fontes: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; DIHCSP. v. 39, p. 41-45; AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786. Essas fontes servem ao intervalo dos gráficos 2 a 5. Para um conjunto documental mais detalhado, observe as referências do Gráfico 1.

**Gráfico 4 – Administrações postais intra-capitania e entre capitâneas em 1800**



**Gráfico 5 – Relação administrações postais costeiras e interiores, norte e sul, em 1800**



O crescimento das administrações de correio e das linhas regulares foi paralelo, com uma relativa superioridade destas em relação àquelas (Gráfico 1). A região sul – que concentra o maior número tanto de linhas regulares, como de administrações – definiu a tendência geral

da rede postal luso-americana e demonstra uma conectividade bastante assimétrica (Gráfico 3 e Figuras 23 e 24).

No Atlântico, como demonstrado por Guapindaia, a maior parte das cartas era transportada através das embarcações comerciais, e não por meio dos paquetes postais<sup>278</sup>. Observando os anúncios da *Gazeta de Lisboa* sobre os navios mercantis que transportariam cartas, constata-se uma prevalência dos portos da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro como destinos principais (Tabela 4).

**Tabela 4 – Anúncios na *Gazeta de Lisboa* de embarcações transportando cartas (junho de 1798 a novembro de 1807)<sup>279</sup>**

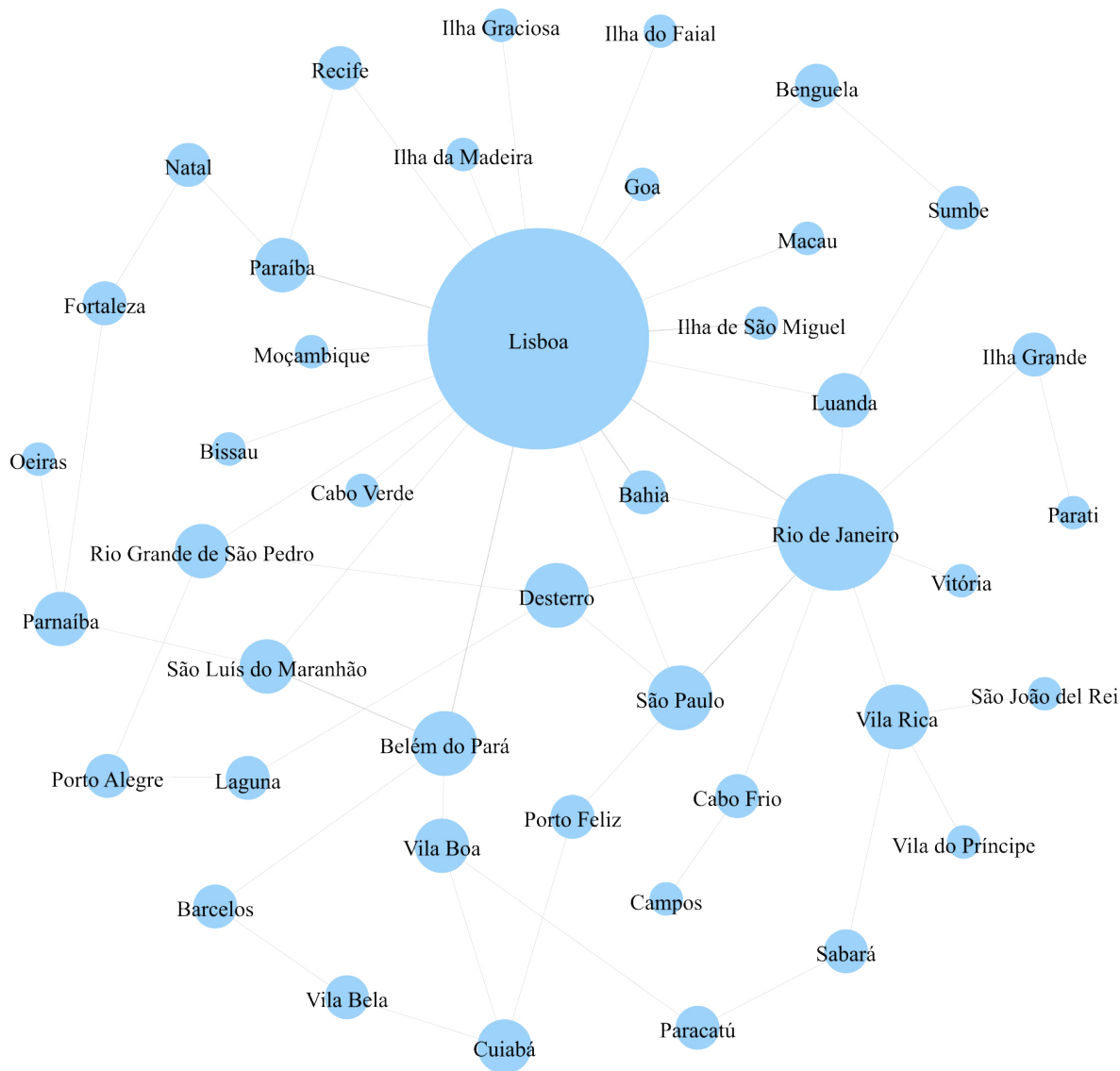
Destinos	Número de viagens
Bahia	320
Pernambuco	300
Rio de Janeiro	252
Maranhão	187
Ilha da Madeira	125
Ilha de São Miguel	123
Pará	107
Ilha Terceira	69
Cabo Verde	44
Angola	42
Benguela	38
Paraíba	26

<sup>278</sup> GUAPINDAIA, Mayra C. Entre correios marítimos...

<sup>279</sup> *Gazeta de Lisboa*, 5 jun. 1798 a 28 nov. 1807. A ideia de fazer essa compilação é de SOBRAL NETO, Margarida. Op. cit., p. 58. Há locais com apenas um anúncio de saída de embarcações conduzindo cartas: Piauí, Bombaim, Costa do Malabar; duas saídas: Ilha de São Tomé e Príncipe, Parnaíba; três saídas: Rio Grande do Norte, Espírito Santo; quatro saídas para Bengala; cinco saídas para: Ilha de São Jorge, Ilha de Santa Maria, Ilha dos Açores; sete saídas para Ceará e Santa Catarina; oito saídas para Cacheu e Ilha das Flores. Para uma pesquisa que complementa esses dados observando as cartas enviadas a partir da Bahia ver a apresentação de Mayra Guapindaia em: CORREIOS DA BAHIA: cartas e comunicações no processo de Independência (1798-1824). *3ª Sessão do Ciclo de Palestras Horizontes Atlânticos*, Universidade Federal de Santa Maria, 2022, <<https://www.youtube.com/watch?v=77Yb1d558ZU>>. Acesso: 7 dez. 2022. Bem como: Idem. "Correios da Bahia: a experiência global das comunicações terrestre e marítimas no processo da Independência (1798-1822)". In: PIMENTA, João Paulo; SANTIROCCHI, Ítalo (orgs.). *A Independência do Brasil em perspectiva mundial*. São Paulo: Alameda, 2022, p. 11-40.

Bissau	25
Moçambique	22
Macau	21
Rio Grande de São Pedro	19
Ilha do Faial	18
Santos	18
Goa	14
Ilha Graciosa	13

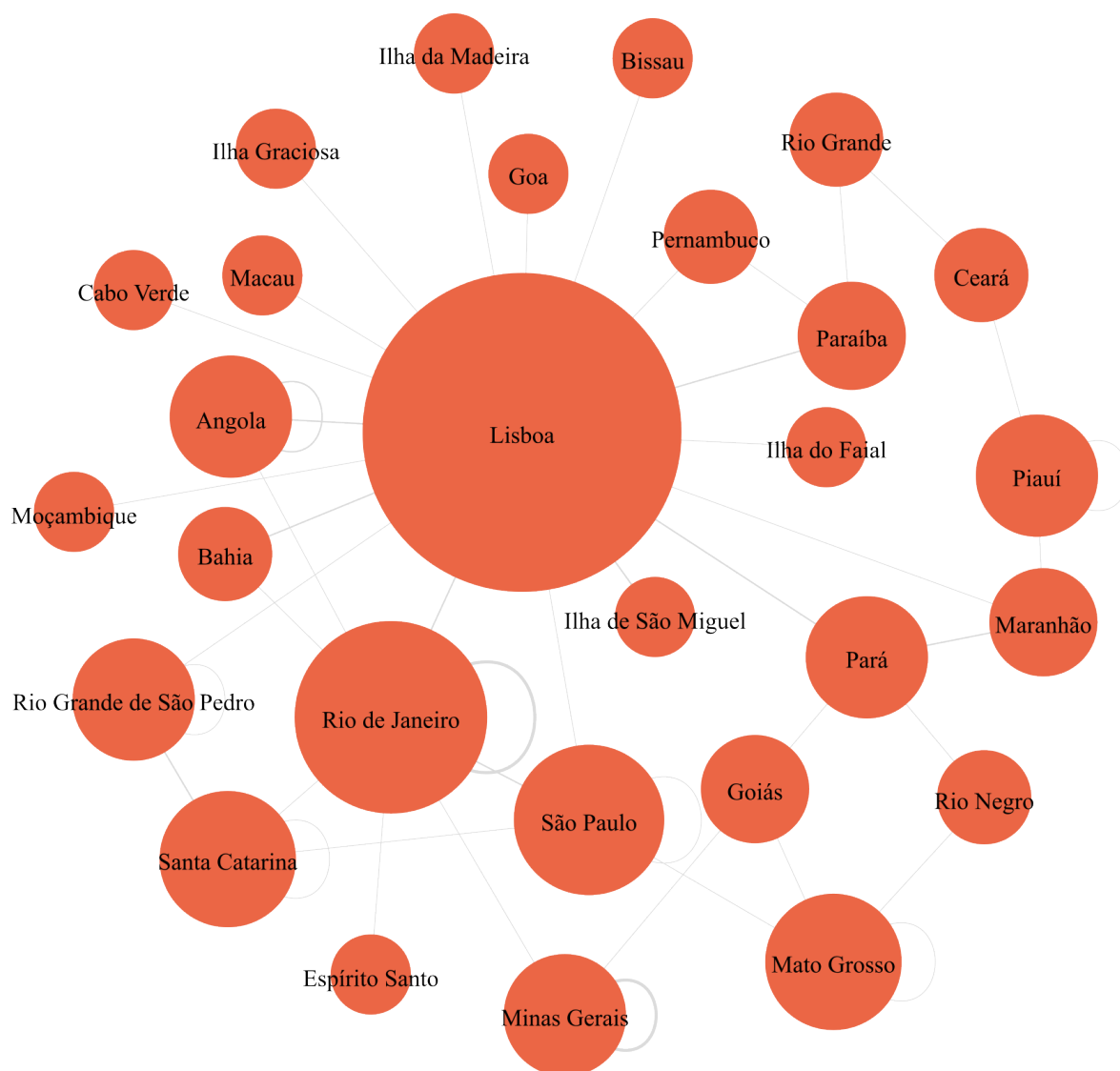
**Figura 23 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1800**



● Diâmetro por número de conexões

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578;  
 BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;  
 AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26;  
 AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844;  
 DIHCSP, v.39, p.41-45;  
 AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786;  
*Gazeta de Lisboa.*  
 Elaborado em Gephi 0.9.2

**Figura 24 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1800 (macrorregiões)**



● Diâmetro por número de conexões

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Fonte de dados: AHU\_ACL\_CU\_013,  
 Cx. 109, doc. 8578;  
 BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23;  
 AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26;  
 AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844;  
 DIHCSP, v.39, p.41-45;  
 AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786;  
*Gazeta de Lisboa.*  
 Elaborado em Gephi 0.9.2

A rede de correios da América portuguesa não era estruturada apenas pela geografia de seus fluxos, que conectavam as capitanias do Brasil entre si, e todas elas a Portugal. À essa

morfologia do espaço postal, soma-se uma topologia do tempo que estrutura suas distâncias, seus espaços-tempo. Uma experiência social do espaço fundamentada no tempo<sup>280</sup>.

### 3.2. Topologias do tempo das comunicações postais

Além do tempo das chuvas, das correntes marítimas e dos sistemas de ventos a condicionarem a circulação no Atlântico e de alguns caminhos no interior da América, como demonstramos no capítulo 1, existe também um “condicionamento essencial em diferentes notações do tempo geradas por diferentes situações de trabalho, e sua relação com os ritmos ‘naturais’”<sup>281</sup>. No caso dos correios da América portuguesa, a disciplina do trabalho executado nos laboratórios e nos portos também serve ao condicionamento dos espaços-tempo da comunicação postal.

À medida que comerciantes, administradores do Estado, ou qualquer outro português se dirigiam a uma administração de correios para depositar suas cartas, os oficiais do laboratório deveriam começar a atribuir seus respectivos pesos. O procedimento exigia que as correspondências fossem divididas em grupos de peso semelhante para que a atribuição dos portes a serem pagos fosse mais ágil. Quando possível, se as condições do laboratório permitissem, os oficiais deviam preparar três balanças, com pesos distintos, para acelerar ainda mais essa etapa do trabalho postal. De certo modo, a própria definição de preços por faixas de peso, como determinado pelo alvará de 1798, facilitava o ritmo desse trabalho. Se a atribuição de valor da taxa fosse percentual, isso implicaria um preço individual para cada carta conforme seu peso; logo, a atribuição de taxas teria sido um trabalho mais moroso e sujeito a maiores equívocos, frustrando as exigências de precisão. Finalizada esta etapa, uma lista alfabética era elaborada com os nomes dos destinatários. Todas as cartas dirigidas a uma mesma pessoa já deveriam estar previamente reunidas para que de uma só vez o sujeito pudesse retirar todas as correspondências a ele dirigidas.

---

<sup>280</sup> Segundo Pierre Musso, “as redes depositam uma camada ‘geológica’ suplementar às ‘terras-história’ acrescentando uma topologia à ‘topografia’, dando nascimento a um espaço ‘contemporâneo do tempo real’” MUSSO, Pierre. *Communiquer demain : nouvelles technologies de l’information et de la communication*. Paris: L’Aube/Datar, 1994 p. 256 *apud*. SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*, p. 179.

<sup>281</sup> THOMPSON, E. P. Op. cit., p. 271.

Mas as pessoas contavam com celeridades diferentes para a entrega de suas cartas.

Conforme uma das instruções:

As cartas do Governador e Magistrados não serão postas em listas, e ainda mesmo as pessoas particulares se requererem este arbítrio que, contudo, não é de obrigação. As cartas dos Governadores serão as primeiras que devem ser entregues. O Administrador [dos correios], logo que se abrir a mala, as porá prontas<sup>282</sup>.

A comunicação política dos governadores e magistrados deviam pular certas etapas do processamento das cartas. Como estavam isentas de porte, por fazerem parte do serviço público, essas autoridades políticas não precisavam aguardar a elaboração da lista, tampouco ir até o laboratório postal para retirá-las. “Logo que se abrir a mala”, o administrador dos correio “as porá prontas”.

O número de oficiais empregados em um laboratório dos correios deveria se ajustar ao fluxo de cartas da vila, ou região, sempre buscando preservar a “prontidão” dos serviços postais. Tanto é que, nas vésperas da partida de algum malote postal, o expediente da administração devia ser estendido noite adentro.

Era um “trabalho que nem tem dias feriados, nem Domingos, nem dias Santos, nem as noites livres nas Vésperas da partida dos Correios”. Para preservar a prontidão dos serviços, recomendava-se “ao Público, que não guardem a sua escrita para a véspera da saída dos Correios, mas que vão lançando as Cartas sucessivamente à proporção que as tiverem feito”, só assim o administrador dos correios teria “tempo de as portear, marcar e ensacar na forma das Instruções”<sup>283</sup>.

Do lado de fora dos laboratórios postais, os capitães e comandantes de embarcações comerciais se comprometiam a notificar aos correios a data de sua partida e o itinerário de sua navegação. Deviam fazê-lo com quinze dias de antecedência para que o administrador tivesse tempo hábil de comunicar os habitantes da região. Na véspera de sua partida, esses navios deviam receber os sacos de cartas “o mais tarde possível”, para estender ao máximo o tempo disponível para os habitantes depositarem suas cartas nos laboratórios e para que os oficiais processassem o maior número de correspondências a serem despachadas em determinada embarcação. Era o ajuste e concatenação entre o trabalho realizado nos laboratórios e o tempo das embarcações mercantis nos portos que se buscava sincronizar. Um exemplo disso é o

---

<sup>282</sup> [INSTRUÇÃO para os Correios da América]. BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23.

<sup>283</sup> [OFÍCIO de Manoel Moreira de Figueiredo a D. Rodrigo de Sousa Coutinho]... 4 de outubro de 1801. BR RJANRIO COD. 67, v. 28; OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.



aviso da Secretaria de Estado da Marinha em dezembro de 1800, que ordenava que o vice-rei D. Fernando José de Portugal se entendesse com o governador de Minas Gerais afim de que as chegadas dos correios interiores “correspondam à provável chegada dos Correios Marítimos” ao porto do Rio de Janeiro<sup>284</sup>.

O cumprimento ou não desses protocolos, dessa disciplina de trabalho, poderia influenciar os espaços-tempo da comunicação postal. Quando alguma etapa era prejudicada por algum imprevisto, frequentemente os funcionários encarregados pela “prontidão” dos serviços postais se encontravam na obrigação de apresentar justificativas aos seus superiores.

É o caso do governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, que escreve a secretaria da Marinha e Ultramar em 1798 para explicar as razões do atraso do pacote de correio marítimo *Vigilante* em seguir de Salvador para o Rio de Janeiro. A embarcação havia aportado na Baía de Todos os Santos no dia 7 de abril daquele ano, e segundo o governador,

ficou pronto da minha parte em vinte e quatro horas, conforme a recomendação de Vossa Excelência, mas saiu para o Rio de Janeiro no dia dez, em razão do tempo, que lhe não permitiu sair mais cedo, tendo só a pequena demora de perto de três dias<sup>285</sup>.

Algo semelhante ocorreu, meses depois, no Rio de Janeiro. O vice-rei escreveu para a secretaria da Marinha e Ultramar relatando os “obstáculos invencíveis que por tempo pouco considerável têm retardado a sua saída [do correio marítimo]”, apesar de todos os seus esforços para preservar a “expedição [dos pacotes] no tempo prefixo”<sup>286</sup>.

O planejamento e a organização temporal da circulação dos correios marítimos nem sempre pôde contornar de modo eficaz alguns imprevistos de ordem natural. Mesmo que por

---

<sup>284</sup> AVISO de D. Rodrigo de Sousa Coutinho a D. Fernando José de Portugal. BRRJAN COD. 67, v. 26; INSTRUÇÃO para os Comandantes dos Paquetes. BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23. O horário de saída dos navios também se ajustava às marés, conforme a instrução. Esse ordenamento foi reproduzido quase literalmente nas instruções para o estabelecimento dos correios no Reino de Angola BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01. O documento de nomeação de D. Fernando José de Portugal para o cargo de vice-rei e capitão general de Mar e Terra do Estado do Brasil, em 1800, indica, no seu artigo 2 a importância de zelar pelos correios cf. BR RJANRIO 8V. ICC3-27.

<sup>285</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 30 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259. No mesmo conjunto de ofícios do governador da Bahia ao ministério da Marinha e Ultramar, D. Fernando José de Portugal completa o relato anunciando que, antes de retornar à Lisboa, o pacote *Vigilante* regressou à Bahia, onde permaneceu apenas o tempo indispensável para participar da saída do comboio comandado pelo chefe de esquadra Francisco de Paula Leite, o que indica, contudo, que havia a possibilidade de que o ritmo dos pacotes correios marítimos fosse, eventualmente, balizado pela dinâmica de deslocamento em comboio, notadamente mais lenta, ver: OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 3 de junho de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18336.

<sup>286</sup> OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 13 de setembro de 1798. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 166, doc. 12341. O equacionamento entre a regularidade dos serviços postais e a estabilidade de seus deslocamentos também foi expressa pelo vice-rei ao ministro sobre o estabelecimento de linha postal com Angola OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 27 de maio de 1799. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc. 12691.

“tempo pouco considerável”, o atraso dos correios fez com que os governadores da Bahia e do Rio de Janeiro enviassem ofícios para Lisboa se justificando perante um secretário do rei. Sinal de que uma sensibilidade em relação à volatilidade dos espaços-tempo dos correios estava no horizonte dessas autoridades, tamanha a importância de preservar os ritmos adequados às demandas sociais às quais os correios serviam<sup>287</sup>. É a articulação entre os espaços-tempo e o que Richard John chama de "coordenação administrativa", fundamental para construção da regularidade das comunicações postais modernas<sup>288</sup>.

No início de março de 1798, os primeiros correios marítimos zarparam do porto de Lisboa carregando malotes com as cartas portuguesas que tinham por destino as capitanias da América. O navio *Vigilante* chegou à Baía de Todos os Santos no dia 7 de abril; poucos dias depois foi a vez do correio *Príncipe Real* tocar na costa da Paraíba, no dia 13 do mesmo mês. Aproveitando os ventos alísios de nordeste e de sudeste, bem como as correntes marítimas primeiro das Canárias, depois Norte Equatorial e do Brasil, esses navegantes, a serviço dos correios recém-criados, levaram pouco mais de um mês para chegar aos portos do Brasil.

Na Bahia, mesmo estando pronto em vinte e quatro horas, o *Vigilante* prosseguiu para o Rio de Janeiro apenas no dia 10 de abril por causa do mau tempo. Dedicou mais três dias para descer de Salvador até a baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. No dia 25 de maio estava de volta à Bahia preparando-se para o regresso à metrópole; agora, com os malotes de correspondência americana que tinha por destino Portugal. Não se sabe ao certo quando partiu da Bahia, porém, essa viagem tomava geralmente cerca de 80 dias (Tabela 1). Enviadas no início de março, as respostas às cartas de Lisboa poderiam ter sido recebidas em Portugal em meados do mês de agosto<sup>289</sup>.

---

<sup>287</sup> O “Regulamento provisional para o novo estabelecimento do correio”, publicado em Lisboa em abril de 1799, a respeito dos Correios do Reino. O artigo 14 não apenas assinala a importância da “prontidão”, como enfatiza a importância da não interrupção dos giros postais cf. SILVA, Antônio Delgado da. *Collecção da legislação (1791-1801)*..., p. 528-531. O mesmo se observa, de modo mais ostensivo, com as instruções práticas que acompanharam esse regulamento: infraestrutura ajustada à afluência de cartas, compromisso com a celeridade do serviço, variação do horário de expediente conforme a estação do ano. Cabe, contudo, ressaltar uma diferença entre os Correios do Reino e os correios da América. Em Portugal, segundo o artigo sétimo dessas instruções práticas, o público poderia lançar cartas nas caixas do correio até uma hora antes da partida do condutor. Segundo as mesmas instruções, quando as malas postais chegarem aos seus destinos no período da noite, em decorrência de chuvas ou maus caminhos, o serviço de entrega seria realizado de noite para que o público recebesse as suas cartas sem demora. As instruções parecem comportar sempre flexibilidades voltadas a preservação do ritmo dos correios.

<sup>288</sup> JOHN, Richard. Op. cit., p. 75.

<sup>289</sup> OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 30 de abril de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 3 de junho de 1798. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18336; OFÍCIO do [juiz da visita do ouro], Pedro Duarte da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho]... 2 de agosto de 1799. AHU\_ACL\_015, Cx. 209, doc. 14205.

A duração da viagem dessas cartas é parte do espaço-tempo da comunicação epistolar regular entre esses territórios. O espaço é delimitado de diversas maneiras pela proximidade e pela distância, e estas, por sua vez, “só podem ser experimentadas no tempo”<sup>290</sup>. Entre o início de março e meados agosto haviam se passado pouco mais de cinco meses.

Em termos práticos, isso significava que quando o governador da Bahia recebia uma ordem de alguma Secretaria de Estado, ou quando um comerciante de Salvador recebia uma informação de um correspondente sediado na metrópole, a ordem e a notícia haviam sido expedidas há pelo menos um mês. Inversamente, quando um mercador de Lisboa, ou um Secretário de Estado, recebiam um ofício ou notícia vindos da Bahia, quase três meses poderiam ter decorrido desde a data de seu envio. Agora, se esses portugueses metropolitanos aguardavam uma resposta direta às cartas por eles enviadas à América nos meses anteriores, então o tempo de espera para completar o giro de comunicação se aproximava de cinco meses.

Essa defasagem temporal é uma característica banal da comunicação epistolar da época, quando os espaços-tempo de circulação da comunicação escrita coincidiam com os espaços-tempo de circulação humana, pois todos os escritos precisavam ser transportados por pessoas. Destinatários e remetentes deveriam lidar cotidianamente com essa complexidade de tempos para se corresponder através de cartas. Naturalmente, era uma obviedade que o remetente sabia que estava se dirigindo ao futuro de seu correspondente, e o destinatário, por sua vez, sempre sabia que estava lendo algo que havia sido escrito no passado. Afinal, nunca alguém pôde ler algo antes de ter sido escrito. Uma atividade de leitura e de escrita epistolar que, realizadas sempre no presente, comportavam várias temporalidades<sup>291</sup>.

Essa característica temporal das comunicações epistolares marcou toda a história das comunicações de impérios coloniais modernos. Dentro do horizonte das reformas ilustradas do século XVIII, justamente quando os domínios coloniais da América se tornaram fundamentais para a sustentação do império português, os correios buscaram introduzir a “prontidão” e a “regularidade” das comunicações entre o Reino e suas colônias americanas. Através de um serviço aberto ao público que tivesse condições de pagar pelos portes das

---

<sup>290</sup> KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo...*, p. 83.

<sup>291</sup> Para a categoria de “defasagem epistolar” ver: HAROCHE-BOUZINAC, Geneviève. *Escritas epistolares*. São Paulo: Edusp, 2016, p. 111-119.

cartas, a comunicação deveria ser “breve” para poder “aproximar” e “estreitar” os laços políticos e econômicos que uniam os portugueses de Portugal aos portugueses da América.

Os correios da América portuguesa criaram um novo espaço em rede, embora apoiado em fluxos preexistentes. Esta organização dos espaços, adequada às demandas sociais que lhes deram forma, se caracteriza pela conexão regular de um conjunto mais ou menos abrangente de territórios descontínuos, lacunares. Pautados por exemplos de outros países europeus, a estruturação da rede postal luso-americana, desde os projetos dos governadores, foi marcada pela temporalização de suas distâncias e pela organização temporal de seus deslocamentos.

Quando D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho estimou que os pacotes postais demorariam cerca de 115 dias para, partindo de Lisboa, tocar no porto de Açú, seguir para as capitanias do Ceará, Piauí, Maranhão, Pará e regressar à metrópole, o governador do Pará estava mensurando a distância temporal das comunicações epistolares entre essas partes da monarquia. Quando o alvará de 1798 decretou que os pacotes de correio marítimo deveriam ser expedidos de Lisboa a cada dois meses, e que deveriam permanecer o mínimo possível nos portos americanos, podendo ficar até quinze dias excepcionalmente naqueles destinados aos reparos e provisões das embarcações, a Secretaria da Marinha e Ultramar estava tentando organizar temporalmente os deslocamentos postais. Tanto o cálculo temporal das distâncias, como a organização temporal dos deslocamentos podem ser encontrados nos acordos estabelecidos entre as Juntas de Fazenda das capitanias quando estas tratavam do estabelecimento dos correios interiores da América.

Para que as conexões dessa rede operassem conforme as demandas sociais, comerciais e políticas da Coroa portuguesa, os espaços-tempo dos correios precisavam ser planejados e administrados pelo Estado. Muito da “regularidade”, “prontidão” e “brevidade” das comunicações, que se esperava que os correios proporcionassem aos portugueses, repousava sobre a capacidade de se *estabilizar* os espaços-tempo dessa rede justamente em uma época em que os espaços-tempo eram bastante voláteis, sujeitos a diversos fatores que poderiam prejudicar a comunicação entre as partes do império.

Na condição de rede, esses correios criaram uma topologia, isto é, uma métrica social do espaço estruturada pelos fluxos regulares que conectam espaços fisicamente apartados. Os mensageiros do Rio de Janeiro e de Vila Rica que caminhavam até o registro de Matias Barbosa, no *Caminho Novo*, para trocarem os malotes postais e retornarem às suas respectivas

capitais. Ou, então, os mensageiros de Vila Rica que marchavam até o arraial de Paracatú para receber as cartas que vinham das capitanias de Mato Grosso e de Goiás e entregar-lhes as que vinham de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e da Europa. É o caminhar desses condutores e o navegar desses marinheiros que marcam os fluxos de cartas da rede. A invariabilidade de seus destinos, sempre dirigindo-se às administrações postais das vilas e cidades capitais dos territórios luso-americanos, assentava os locais fixos que, junto à circulação dos mensageiros, compunha a arquitetura topológica da rede postal.

Posto que os caminhos e as distâncias entre esses espaços apartados eram “determinados pelo tempo”, conforme a semântica da época, a formação da rede de correios da América portuguesa significou também a criação de uma topologia estruturada por um amplo conjunto de espaços-tempo, de distâncias que condicionavam a comunicação epistolar. É uma rede postal que constitui suas conexões de modo espaçotemporal, por isso, uma topologia do tempo.

A concepção temporalizada do espaço e das travessias se cristalizou nos significados de algumas palavras da época.

CAMINHO, o lugar por onde se anda, faz jornada; a distância de um sítio a outro determinada pelo tempo em que geralmente se vence essa distância. [...]. *De caminho* adverbialmente, leve, facilmente, a pressa, brevemente, de passagem. [...] *Fazer caminho*, caminhar. [...] *Caminho de comunicação*, linha de comunicação. [...].

DISTÂNCIA, o espaço, que alguma coisa dista da outra, de dois lugares; de duas épocas. *Vieira, a distância dos tempos, e dos lugares* [...] <sup>292</sup>.

Indicando os usos correntes das palavras, os dicionários podem traduzir certas práticas sociais ou, então, os contornos gerais de noções e concepções associadas aos vocábulos a partir de suas definições<sup>293</sup>. Os “caminhos” foram entendidos pela sociedade portuguesa da

---

<sup>292</sup> “Caminho”; “Distância”. In: SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por ANTONIO DE MORAES SILVA*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, v. 1 p. 331 e p. 627. Grifos no original. Disponível em: <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/2/>>. Acesso: 29 jan. 2021. Segundo Sylvia Sellers-García, os dicionários de língua espanhola do século XVIII sempre registraram nos verbetes ligados às noções de *espacio*, *tiempo* e *distancia* tinham sentidos que articulavam espaço e tempo. O verbete “légua”, por exemplo, tinha também conotações temporais, chegando a significar, em certa altura, a distância que uma mula poderia cobrir em uma hora cf. SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: University Press, 2014, p. 19-20, 80 e 95-100. Seria de grande relevância realizar um levantamento sistemático de todos os vocábulos cujas definições lexicográficas indicam essa dimensão espaçotemporal, tanto nesse quanto em outros dicionários de língua portuguesa. Algo semelhante foi executado por Clarissa Silvestre Pedro e João Paulo G. Pimenta no tocante às palavras com significados temporais (artigo inédito).

<sup>293</sup> PIMENTA, João Paulo G. Notions and concepts of time in late eighteenth-century Brazil. *13º Internationaler Kongress zur Erforschung des 18. Jahrhunderts*, Graz, Julho de 2011; Idem; FANNI, Rafael. “Revolución en Brasil: la historia de un concepto, un concepto en la historia (siglos XVIII – XXI)”. In: WASSERMAN, Fabio. (comp.) *El mundo en movimiento: el concepto de revolución en Iberoamérica y el Atlántico norte (siglos XVII-XX)*. Buenos Aires: Miño y Dávila Editores, 2019; PAULINO, Mariana Ferraz. Op.cit., p. 79-80.

época como o lugar por meio do qual a circulação, o movimento de pessoas, se realiza. É o “local por onde se anda, faz jornada”. É também a partir dele que se calculam a distância entre dois lugares, esta, por sua vez, poderia ser “determinada pelo tempo em que geralmente se vence essa distância”, que é o espaço entre dois lugares. Seu uso adverbial, “de caminho”, registra também uma fórmula que remete à “pressa”, a algo que se faz “brevemente”. Além disso, há um tipo de caminho particular, um “caminho de comunicação, linha de comunicação”. A “comunicação” significava também “o ato de fazer, e o de fazer-se comum a muitos”, a “comunicação dos conceitos por palavras”, por exemplo, sendo esses os conceitos “tudo o que a alma concebe, percebe, imagina”<sup>294</sup>.

Os caminhos, além de estarem diretamente relacionados ao tempo dedicado para atravessar a distância entre dois lugares, também se relacionavam com a comunicação de conceitos por meio de palavras. Palavras estas que poderiam estar escritas nas cartas que os correios colocariam em circulação entre os territórios que compunham a monarquia portuguesa. O local pelo qual se faz jornada para conectar dois lugares, atravessando, no espaço e no tempo, a distância que põe em relação esses lugares também conecta as concepções, percepções e imaginações das pessoas que se comunicavam por meio de cartas<sup>295</sup>.

É toda uma experiência social que, através da semântica dessas palavras, revela significados temporais do espaço e da circulação. Proximidade e distância parecem ser, aos homens e mulheres da monarquia portuguesa desse período, experiências do espaço vivenciadas no tempo. No contexto de formação da rede dos correios da América portuguesa, as noções e concepções relacionadas aos caminhos e às distâncias já estão temporalizados<sup>296</sup>.

---

<sup>294</sup> "Comunicação"; "Conceito". In: SILVA, Antonio de Moraes. Bluteau, Rafael. Dicionário da língua portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro. v. 1. Lisboa: Simão Tadeu Ferreira, 1789, p. 423 e 433.

<sup>295</sup> O conceito de “espaço epistolar” de James How é interessante nesse sentido. Segundo o autor, os espaços epistolares da Inglaterra surgem apenas com os correios do século XVII. Por mais que fosse possível se comunicar através de cartas muito antes dos serviços postais, apenas com eles se inaugura uma estrutura regular, pública que permite com que os correspondentes se comuniquem através de rotas postais fixas que existem antes mesmo que se comece a redigir o texto de uma carta. Essa continuidade das conexões, proporcionada pelos correios, é necessária para que o espaço epistolar possa ser imaginado cf. HOW, James. *Epistolary Spaces*. English Letter Writing from the Foundation of the Post Office to Richardson's *Clarissa*. London/New York: Routledge, 2018, p. 4-9.

<sup>296</sup> KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo...*, p. 83 e p. 183-184. O autor considera a aceleração da transmissão de mensagens, em função dos correios e dos jornais (antes da telegrafia), já desde o século XVIII, como uma das acelerações desvinculada da herança cristã e integrada ao horizonte de acelerações tipicamente modernas, acrescenta que os correios regulares contribuíram para encurtar a distância entre os lugares. Para uma reflexão sobre as mudanças nos significados do verbete “distância” ao longo do século XVIII ver: PIMENTA, João Paulo G. *Pensar y concebir la distancia...* Para uma associação teórica entre distância-tempo e tecnologias da circulação: RAFFESTIN, Claude. Op. cit., p. 194.

Levando-se em consideração a experiência social da época, é possível distinguir duas formas principais desses espaços-tempo relacionados aos serviços postais. A primeira delas é formada pelas *distâncias*, pela quantidade de dias, semanas, meses ou anos que as cartas transportadas de um lugar demoram para chegar a outro. Os cerca de 30 dias que o correio marítimo *Vigilante* demorou para chegar de Lisboa a Salvador, por exemplo. A segunda é composta pela *regularidade* que pauta esses giros de comunicação. O projeto da Junta de Mato Grosso do final do século XVIII, por exemplo, estabelecia que os correios para Goiás deveriam sair nos primeiros dias dos meses de janeiro, abril, julho, setembro e novembro, adequando-se às dificuldades impostas ao trânsito pelas chuvas. Um olhar sobre as distâncias temporais e sobre a regularidade da circulação dos correios, apesar das frequentes variações plenamente compatíveis com as características voláteis dos espaços-tempo da época, permitem estruturar uma análise sobre a topologia do tempo das comunicações epistolares na América portuguesa no dobrar do século XVIII para o XIX.

### 3.2.1. *As distâncias e os tempos de comunicação*

A distância é o “espaço que um lugar dista de outro”, indicava o uso corrente dessa palavra em língua portuguesa na virada do século XVIII para o XIX. Se boa parte da construção territorial do império português se assentou sobre o movimento, sobre a circulação de pessoas, instituições e mercadorias, então as distâncias entre esses espaços apontam para atributos fundamentais que qualificaram as relações entre os diferentes domínios da monarquia. Qual a distância entre o porto de Lisboa e o porto do Rio de Janeiro no início do século XIX? Ou, então, o tempo que uma carta de uma Secretaria de Estado demorava para chegar ao governador de Minas Gerais? Os espaços-tempo que marcaram o intervalo que navegantes portugueses demoravam para cruzar o oceano Atlântico até a América, ou dos pedestres que do Rio de Janeiro se embrenhavam no *Caminho Novo* até Minas Gerais, condicionaram a comunicação política, a comunicação comercial e, conseqüentemente, em maior ou menor grau, toda e qualquer esfera social que se assentava sobre a comunicação escrita à distância.

Se “todos os caminhos do universo colonial centravam-se em Lisboa”, muitos eram os espaços-tempo que estruturavam as distâncias entre as capitanias americanas e sua metrópole, em Portugal<sup>297</sup>. Cada território colonial, articulado ao império português, ocupou uma posição particular nos quadros da topologia do tempo das comunicações postais. Enquanto o vice-rei do Brasil, sediado no Rio de Janeiro, poderia esperar que um ofício seu fosse lido por um secretário de Estado em aproximadamente três meses, o governador de Mato Grosso tinha a expectativa de que suas cartas chegassem a Portugal depois de decorridos seis. São duas distâncias temporais que estruturaram os “caminhos” que levavam tanto os dizeres dos portugueses de Vila Bela, como os do Rio de Janeiro ao seu centro político. Mas é preciso ter sempre em mente que esses espaços-tempo eram *voláteis*, pois sujeitos a uma ampla gama de fenômenos que poderiam interferir na sua circulação; e eram também *plurais*, porque um desdobramento da volatilidade é criar muitos tempos que coexistem nas mesmas rotas de circulação. Por essas razões, a topologia do tempo das comunicações postais apresentada a seguir trata-se de uma *aproximação*<sup>298</sup>.

Na condição de metrópole política e polo econômico, Lisboa funcionava como o principal ponto gravitacional ao redor do qual as comunicações epistolares da monarquia gravitavam. A partir de 1800, as cartas que fossem embarcadas em navios ancorados no porto de Lisboa e que seguissem, cruzando o oceano Atlântico, para o continente americano investiriam cerca de 34 a 42 dias para chegar até a costa de Salvador. Aproximadamente 30 dias se o destino fosse um pouco mais ao sul, no Rio de Janeiro – algo semelhante, portanto, até Vila da Vitória, no Espírito Santo<sup>299</sup>.

A partir da sede do Vice-Reino do Brasil, as cartas de Lisboa poderiam ser conduzidas pelos correios até Vila Rica, onde chegariam por volta de 45 dias depois de sua partida, na Europa. Seguindo para Vila Boa, somariam-se cerca de 49 dias até que as cartas de Portugal chegassem à capital de Goiás. Seguindo marcha até Vila Bela, os correios poderiam entregar

---

<sup>297</sup> Citação em: JANCSÓ, István; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico: ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira. *Revista de História da Ideias*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, v. 21, 2000, p. 399. Ver também: FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno G. Op. cit., p. 35.

<sup>298</sup> Alguns fatores que limitam as observações seguintes: não disponho de todas as distâncias tempo, muitas vezes foi necessário recorrer a mensurações anteriores ou posteriores ao intervalo de 1800-1807, o que talvez projete algumas acelerações posteriores a períodos anteriores; quando não dispunha de nenhum dado, usei a média de léguas diárias na região para a distância calculada pelo *Atlas Digital da América Lusa*; quando dispunha de dados apenas em uma direção preferi usar o mesmo valor para ambas.

<sup>299</sup> Todas as fontes seguem citadas logo abaixo, porém, em função de sua quantidade, optou-se nessa subseção por indicar apenas suas respectivas localizações em arquivos.



as cartas metropolitanas na capital de Mato Grosso depois de aproximadamente 155 dias de trânsito, ou seja, cerca de 5 meses desde o seu envio.

As cartas de Portugal que do Rio de Janeiro fossem transportadas pelos correios até o porto de Santos, depois, serra de Cubatão acima e adentrassem na cidade de São Paulo, lá chegariam depois de uma viagem de cerca de 38 dias. Se os correios, ao passar por Santos, continuassem a navegação costeira até Nossa Senhora do Desterro, capital de Santa Catarina, por volta de 47 dias teriam se passado desde seu envio, em Lisboa; 57 se o destino fosse mais ao sul, na capital de Rio Grande de São Pedro.

Para Recife, Paraíba e Rio Grande do Norte, as cartas metropolitanas poderiam cruzar o Atlântico a bordo das navegações postais ou comerciais, entre 30 e 41 dias, mesmo que às vezes demorassem 50. Por volta de 45 a 55 até os portos do Ceará, Piauí e São Luís do Maranhão; e de 55 a 65 até Belém do Pará. Desse ponto em diante, os correios poderiam adentrar o rio Amazonas e seguir a navegação fluvial até a vila de Barcelos, capital do Rio Negro, onde entregariam as cartas da metrópole depois de, pelo menos, 95 dias (Figuras 25 e 26).

No sentido inverso, das colônias americanas para Lisboa, os espaços-tempo da circulação epistolar se modificavam um pouco, de acordo com a geografia natural dos ventos e correntes marítimas do oceano Atlântico. De Salvador e Vila da Vitória até a capital do império, estimava-se cerca de 84 a 92 dias de navegação. Se o porto de origem fosse o Rio de Janeiro, cerca de 95 dias se colocavam no horizonte dos navegantes que conduziriam as correspondências americanas. Contudo, por vezes, era possível ocorrer um correlação de fatores que aceleravam a viagem. Em agosto de 1799, por exemplo, o correio marítimo Gavião trazia à Lisboa as cartas do Rio de Janeiro e da Bahia “com uma feliz viagem de 60 dias”<sup>300</sup>.

E, como a baía de Guanabara, a esta altura do século XVIII, funcionava como o local de escoamento das comunicações das capitanias do centro do continente, muitas das linhas de correio interiores se dirigiam primeiro até o Rio de Janeiro para depois cruzar o oceano. De Vila Rica até Lisboa, contariam-se, portanto, aproximadamente 110 dias. As cartas de Vila Boa de Goiás encontrariam uma conexão mais rápida com a metrópole se, subindo o rio Araguaia até Belém do Pará, embarcassem no porto de Salinas para atravessar o Atlântico,

---

<sup>300</sup> BR RJANRIO 59, CAI. 0. 0717.006.

chegando a Portugal depois de decorridos 105 dias. A capitania do Pará também seria o canal postal mais rápido para conectar Vila Bela e vila de Barcelos à Lisboa, em 155 e 95 dias, respectivamente.

As cartas de São Paulo, sendo conduzidas pelos correios até o porto de Santos, depois transportadas até o Rio de Janeiro, poderiam chegar a Portugal depois de aproximadamente 103 dias. Se o remetentes enviassem cartas a partir da capital de Santa Catarina, 112 dias; 122 se se tratasse da capital do Rio Grande de São Pedro do Sul. Ao norte, as cartas de Recife poderiam chegar até Lisboa depois de uma viagem de cerca de 75 dias; 71 se partissem da Paraíba; 85, partindo de Natal; por volta de 70 dos portos do Ceará e Piauí; 64 de São Luís do Maranhão; cerca de 60 de Belém do Pará.

O giro de comunicação completo, isto é, das cartas sendo transportadas pelos correios de Lisboa até as colônias e, de volta, das colônias até Lisboa se concluiria por volta dos intervalos seguintes: entre 136 e 142 dias com Salvador<sup>301</sup> e Vila da Vitória; cerca de 130 com o Rio de Janeiro<sup>302</sup>; 155 com Vila Rica; 200 com Vila Boa de Goiás; 310 com Vila Bela; 190 com Barcelos; 141 com São Paulo; 154 com Nossa Senhora do Desterro; 179 com Rio Grande de São Pedro do Sul; 115 com Recife<sup>303</sup>; 111 com a Paraíba; 115 a 126 com Rio Grande do Norte<sup>304</sup>; 120 com Fortaleza e Parnaíba; 109 a 119 com São Luís do Maranhão<sup>305</sup>; 115 a 125 com Belém do Pará<sup>306</sup>. As cartas de Lisboa poderiam chegar em pouco mais de 30 dias em Salvador, seguindo até Angola por mais, provavelmente, 40 dias, retornariam à Bahia em outros 40 e estariam de volta à Lisboa em um total de aproximadamente 200 dias.

Se o espaço-tempo de navegação do correio marítimo *Vigilante*, em sua primeira viagem de 1798, se aproximou de alguns dos valores indicados acima; no ano seguinte, o correio marítimo *Santo Antônio de Olinda* voltava a demonstrar que o caráter volátil dessa

---

<sup>301</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18336; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578. Os dados encontrados nestas fontes destoam dos 70 dias atribuídos ao trânsito de Lisboa a Salvador indicados por Russell-Wood (Tabela 1). Em seu projeto de 1797, o governador do Pará havia estimado cerca de 140 dias para que o giro de comunicação entre a Bahia e Lisboa se completasse.

<sup>302</sup> AHU\_ACL\_015, Cx. 209, doc. 14205; Essas estimativas variam em relação aos dados de Russell-Wood, na Tabela 1. Fontes e rotas: Todo o trajeto do bergantim de correio marítimo *Vigilante* em sua primeira viagem nas seguintes fontes: AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18336; AHU\_ACL\_015, Cx. 209, doc. 14205.

<sup>303</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486; AHU\_ACL\_015, Cx. 209, doc. 14205; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_015, cx. 204, doc. 13969. Estou contabilizando 10 dias de parada no Pará.

<sup>304</sup> AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190; AHU\_ACL\_CU\_015, cx. 204, doc. 13969.

<sup>305</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 33, doc. 2728; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>306</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486; AHU\_ACL\_015, Cx. 209, doc. 14205; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 33, doc. 2728.

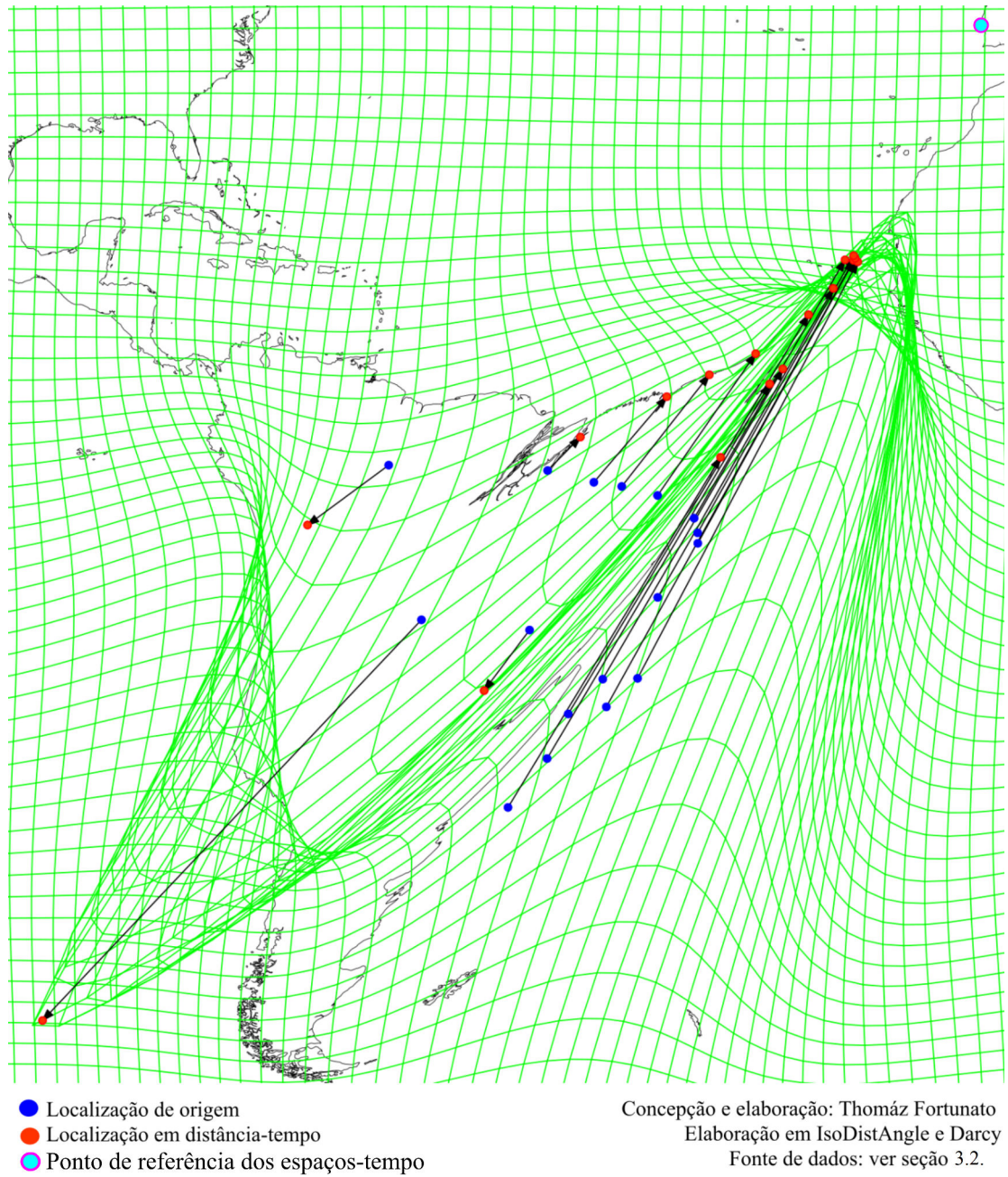
topologia do tempo das comunicações epistolares ainda existia, mesmo após a criação dos correios. A referida embarcação demorou 7 meses e 3 dias para completar o itinerário Lisboa, Pernambuco, Paraíba, Ceará, Maranhão, Pará e Lisboa<sup>307</sup>. O correio marítimo *Príncipe Real*, que de Lisboa tocou nos portos de Pernambuco, Paraíba, Maranhão e Pará, gastou 6 meses para completar seu giro, de 18 de agosto de 1799 a 17 de fevereiro de 1800. Os tripulantes do correio *Vigilante*, passando pelos mesmos portos, dedicaram 4 meses e meio, entre 11 de outubro de 1799 e 25 de fevereiro de 1800. O correio *Espadarte*, com viagem para Bahia e Rio de Janeiro, demorou 6 meses e meio, entre 11 de outubro de 1799 e 25 de fevereiro de 1800. O correio *Postilhão da América*, que passou pela rota do norte, gastou pouco mais de 7 meses e meio, entre 17 de março e 4 de novembro de 1800. Em outra viagem com o mesmo itinerário, o correio *Santo Antônio de Olinda* dedicaria 7 meses e 23 dias, entre 17 de março e 8 de novembro de 1800. Por fim, o correio *Gavião*, em viagem para a Bahia e o Rio de Janeiro, completaria o giro em 4 meses e meio, entre 11 de outubro de 1799 e 24 de fevereiro de 1800<sup>308</sup>.

---

<sup>307</sup> AHU\_ACL\_015, Cx. 209, doc. 14205.

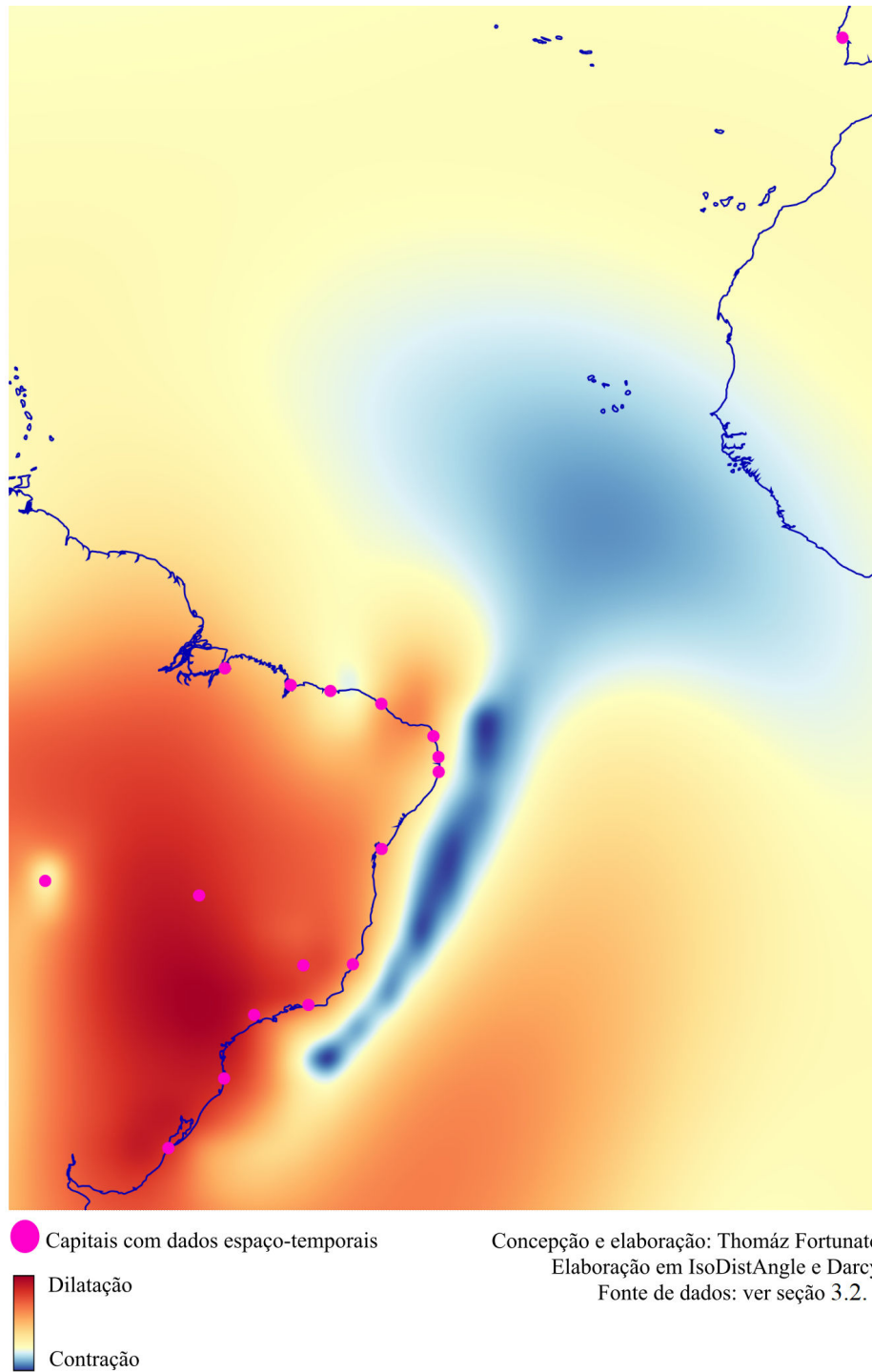
<sup>308</sup> Todos os dados encontram-se em: BR RJANRIO 0. 0. 0634053.

Figura 25 – Lisboa na topologia do tempo dos correios (1807)<sup>309</sup>



<sup>309</sup> Esta cartografia se inspira nos seguintes trabalhos: CAUVIN, Colette; LEPETIT, Bernard; REYMOND, Henry. Cartes postales : un espace de relation dans la France pré-industrielle. *Histoire & Mesure*, 1987, v. 2, n. 3-4, p.89-113; BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo... v. 1., p. 414-415, gentilmente indicados por Fernanda Padovesi Fonseca. Para uma explicação detalhada sobre os procedimentos de elaboração, ver a seção "Observações cartográficas", no preâmbulo desta dissertação. Locais considerados: Lisboa, Bahia, Rio de Janeiro, Vitória, Vila Rica, Vila Boa, Vila Bela, São Paulo, Desterro, Rio Grande de São Pedro, Recife, Paraíba, Natal, Fortaleza, Parnaíba, São Luís do Maranhão, Belém do Pará, Barcelos. Angola é considerada a partir dos seguintes. Todas as anamorfozes consideraram sempre as menores quantidades de tempo a partir dos intervalos indicados acima.

**Figura 26 – Lisboa na topologia do tempo dos correios (1807) (cromático)**



Como se pode observar nas figuras acima, Lisboa se *aproxima* da grande maioria dos centros político-administrativos da América portuguesa e, em boa parte, isso decorre da *contração* do oceano Atlântico quando se transformam as distâncias temporais em valores euclidianos. E, como ressaltado anteriormente, os correios da costa desempenhavam o papel

de espinha dorsal da rede postal, pois costuravam as conexões marítimas ao interior do continente. Em muitos sentidos, portanto, ocorre já no estabelecimento dos correios da América portuguesa uma primeira dobra no espaço-tempo das comunicações do império que foi capaz de aproximar a metrópole de seus domínios americanos, produzindo a aceleração de um dos tempos do Estado<sup>310</sup>.

Essa era a posição que Lisboa ocupava na topologia do tempo das comunicações postais entre 1800 e 1807. Resta observar, ainda que brevemente, as posições de cada uma das 17 capitanias da América portuguesa.

Pela costa, de Salvador até o Rio de Janeiro, as cartas da Bahia poderiam ser transportadas pelos navios de comércio em cerca de 3 a 10 dias – logo, em menos tempo poderiam estar em Espírito Santo. A partir da sede do Vice-Reino, essas correspondências poderiam ser conduzidas pela linha postal que ligava a cidade do Rio de Janeiro a Vila Rica através do *Caminho Novo*. Desse modo, depois de 18 a 25 dias de traslado, essas cartas poderiam chegar à capital de Minas Gerais. Despachadas pelos serviços postais até Vila Boa, as cartas da Bahia poderiam ser entregues na administração de correios da capital de Goiás depois de 67 a 74 dias desde o seu envio<sup>311</sup>. Desse ponto em diante, a rede de correios se estendia para Cuiabá, distante mais 25 dias<sup>312</sup>, e Vila Bela, distante 55, de modo que as capitais da Bahia e de Mato Grosso estavam entre 122 e 129 dias de jornada uma da outra, o que é muito próximo da estimativa que a Junta da Fazenda de Mato Grosso havia fornecido anos antes.

Subindo a costa até Recife, as cartas de Salvador seriam conduzidas por cerca de 5 dias, 9 se fossem até a Paraíba e 12 se os destinatários estivessem no Rio Grande do Norte. Por causa das dificuldades de navegação na altura do Cabo de São Roque, a comunicação

---

<sup>310</sup> Para uma reflexão sobre a distância temporal de circulação de manuscritos como um dos “tempos do Estado”: SILVA, Ana Cristina Nogueira da. *O modelo espacial do estado moderno: reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Lisboa: Estampa, 1998, p. 19 a partir de MAÇZAC, Antoni. “Lo stato come protagonista e como impresa: tecniche, strumenti, linguaggio”. In: AYMARD, Maurice (Dir.). *Sotria d’Europa*, v. IV: L’età moderna, secoli XVI-XVIII. Torino: Einaudi, 1995, p. 126. Para uma reflexão sobre como a geografia contribui para a aceleração da história: SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000, p.165.

<sup>311</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; BNRJ I-26,31,080; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26. As 70 léguas entre Paracatú e Vila Boa foram estimadas a partir do *Atlas Digital da América Lusa*. Para chegar ao número de dias para esse trecho, com base nos deslocamentos realizados na capitania de Minas Gerais, assumiu-se que um dia de viagem poderia atravessar por volta de 5 léguas. ATLAS DIGITAL DA AMÉRICA LUSA <<http://lhs.unb.br/i3geo8/iroko2/cantino.php>>. Acesso: 8 dez. 2021.

<sup>312</sup> AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796. Novamente, essa é outra aproximação feita com base na média de 5 léguas diárias e nas medidas oferecidas pelo *Atlas Digital da América Lusa*.

marítima da América portuguesa, bordejando a costa, era gravemente prejudicada a partir desse ponto no Rio Grande do Norte.

De acordo com Luiz Felipe de Alencastro, navegando-se do sul do Brasil em direção ao Maranhão ou ao Caribe, as embarcações deveriam evitar o baixio de São Roque, junto ao cabo de mesmo nome. Nesse ponto, no Rio Grande do Norte, os barcos deviam ganhar alto-mar até mais ou menos o arquipélago das ilhas de Cabo Verde, do outro lado do oceano Atlântico, para depois regressar ao continente americano. Mas a navegação a oeste, entre o cabo de São Roque e o cabo de Orange, no atual Amapá, era a mais rápida de todo o litoral brasileiro. Mesmo com velas meio arriadas, em alguns casos navios de grande porte podiam atravessar as trezentas léguas que separavam o cabo do porto de São Luís em apenas três dias. Em contrapartida, a navegação de oeste para leste era um obstáculo “quase intransponível”. Até o advento da navegação a vapor, em meados do século XIX, apenas embarcações menores, com apenas dois mastros, como sumacas, conseguiam dobrar o cabo de São Roque, navegando dos portos de Pernambuco, da Bahia, ou de qualquer outro lugar mais ao sul, para chegar ao Maranhão e ao Pará. Mesmo nesses casos, “tudo dependia da sorte”<sup>313</sup>.

Essa travessia era tão difícil que o padre Antônio Vieira, no século XVII, considerou a navegação de São Luís ao Ceará “uma das mais dificultosas e trabalhosas navegações de todo o Mar Oceano”, pelos baixios cegos e pela “pertinácia dos ventos e perpétua correnteza das águas”<sup>314</sup>. O historiador Alencastro relata um caso bastante ilustrativo: em 1655, uma sumaca transportava soldados e missionários de São Luís para Camocim, no litoral do Ceará, mas ao cabo de “cinquenta dias de contínua porfia com ventos e marés” – lembre-se, bastavam pouco mais de 60 para chegar à Lisboa –, o barco regressou a São Luís, “desfazendo em doze horas quase dois meses de viagem inútil”. Por essa razão, no retorno de São Luís ou do Pará, “os veleiros deviam buscar bordo bem ao norte, indo até a altura da Madeira, das Canárias ou de Cabo Verde, para depois rumar de volta aos portos do Leste ou do Sul brasileiro”<sup>315</sup>.

---

<sup>313</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000., p. 57-59.

<sup>314</sup> Citado em: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Op. cit.*, p. 58.

<sup>315</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 58-59. O autor chega a apontar que os limites de separação entre o Estado do Brasil e o Estado do Maranhão, em 1621, localizavam-se, não à toa, na altura do cabo de São Roque, “facilidade de comunicações com a Corte e transtorno da navegação litorânea sul-americana levam à criação de duas colônias distintas no espaço da América portuguesa”. Relata também, logo em seguida, o caso de autoridades civis e missionários que da Bahia tinham por destino São Luís ou Belém, faziam escala em Lisboa. No sentido contrário, também, é o que nos conta o caso da expedição de Raposo Tavares, entre 1648 e 1651, que saindo de São Paulo, cortando o interior do continente, chegam por matas e rios à cidade de Belém do Pará. Para regressar a São Paulo, seguiram “a única rota existente”, isto é, navegaram para Lisboa para depois seguir até o porto de Santos.

Aliada a essas desafiadoras condições de navegação, atente-se ao fato, descoberto por Guapindaia, de que eram justamente as embarcações de comércio que realizavam a maior parte do traslado epistolar luso-americano. O itinerário traçado pelo alvará de 1798 para a rota norte era claro, não haveria navegação de oeste a leste, exposta aos riscos bastante conhecidos à época. Por essas razões, importa realizar uma série de aproximações, limitadas, claro, mas pertinentes para esboçar possíveis espaços-tempo para as comunicações postais.

Primeiro, sabe-se que no século XVIII a navegação de Lisboa às ilhas de Cabo Verde demandavam por volta de 14 dias dos navegantes (Tabela 1). Segundo, sabe-se também que, no início do século XIX, 47 dias separavam essas ilhas do Rio de Janeiro (Tabela 7). Porém, de acordo com o regime de ventos e das correntes marítimas do Atlântico, via de regra, era mais demorado regressar à Europa do que aportar na América, por isso a diferença espaçotemporal quando consideradas as direções das navegações. De Salvador a Lisboa, como indicado acima, contavam-se de 84 a 92 dias de viagem, dos quais pode-se subtrair os 14, pois os navegantes precisariam chegar apenas no arquipélago. Ou seja, de 70 a 78 dias de Salvador até as ilhas do Cabo Verde. Se de Lisboa até o Ceará, Piauí e Maranhão contavam-se de 45 a 55 dias, e de 55 a 65 até o Pará, pode-se subtrair também os 14 dias de cada um desses trajetos que não começariam em Lisboa, mas no arquipélago. Por fim, somando esses espaços-tempo aos prováveis 70 a 78 dias de Salvador às ilhas do Cabo Verde, tem-se as seguintes distâncias temporais da Bahia aos portos do norte: de 101 a 119 dias para o Ceará, Piauí e Maranhão, e por volta de 111 a 129 do Pará. Essas aproximações são importantes porque servirão de baliza para muitas das conexões analisadas adiante. Se isso for verossímil, então as cartas da Bahia poderiam chegar a Barcelos em aproximadamente 171 a 189 dias, mais rápido seria despachar a correspondência do Rio Negro pelo Mato Grosso, por onde chegariam ao seu destino entre 152 e 159 dias.

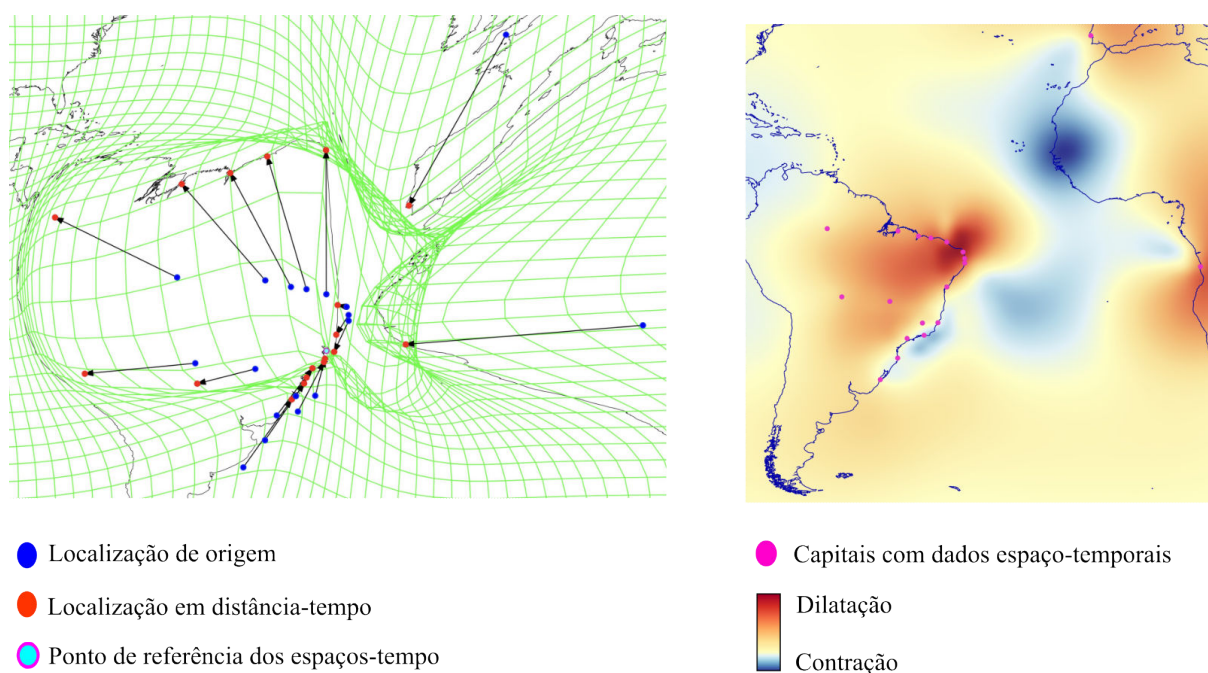
De todo modo, apesar dos desafios, haviam embarcações que logravam realizar essa difícil travessia. Em 6 julho de 1802, por exemplo, o correio *Boa Ventura* partiu de Lisboa, chegou a Pernambuco em 26 de agosto, onde ficou até 11 de setembro em função do mau tempo. Reiniciado o curso de sua navegação, o comandante informou que conseguiu chegar ao Maranhão em 26 de setembro, onde permaneceu até 9 de outubro, quando partiu para Belém do Pará, concluindo sua viagem na América em 29 de outubro. Para os correspondentes que conseguiam depositar suas cartas em embarcações que logravam dobrar o Cabo de São



Roque, em sua maioria correios, um outro espaço-tempo se apresentava para as distâncias. Contudo, como os navios de comércio realizaram a maioria do traslado epistolar, esses eram espaços-tempo excepcionais<sup>316</sup>.

Para o sul, depois de passar o Rio de Janeiro, as cartas de Salvador poderiam ser desembarcadas no porto de Santos e subir pela linha postal até a cidade de São Paulo, onde chegariam depois de 11 a 18 dias contados a partir de seu envio. Passando por Santos e seguindo pela costa até Nossa Senhora do Desterro, as cartas da Bahia chegariam depois de 20 a 27 dias e entre 30 e 37 se seu destino final fosse o Rio Grande de São Pedro do Sul<sup>317</sup>. As cartas de Angola poderiam chegar à cidade de Salvador em 40 dias (Tabela 1 e Figura 27).

**Figura 27 – Bahia na topologia do tempo dos correios (1807)<sup>318</sup>**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

<sup>316</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486. Existem outros casos de correios que cruzavam o Cabo de São Roque: AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 33, doc. 2728; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190.

<sup>317</sup> MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1978, p. 75-78; DIHCSP, v. 42, p. 69-71. Para o espaço-tempo entre Santos e Desterro, utilizou-se informação relativa a 1775 e entre Desterro e Rio Grande de São Pedro do Sul, de 1817. De São Paulo, saem por caminho nas matas até comarca de Parnaguá, seguem para barra do sul de Santa Catarina, em Laguna. Tratam-se dos correios da capitania de São Paulo antes do advento das reformas de 1798; CARTA RÉGIA. Manda estabelecer um Correio regular entre as Províncias de S. Pedro do Rio Grande e de S. Paulo. In: CLB: *Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias*, 1817. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 61-65.

<sup>318</sup> Com pequenas variações, os mesmos dados podem ser utilizados para posicionar a capital de Espírito Santo. A partir desse mapa, os espaços-tempo a partir de Angola são considerados.

A cidade do Rio de Janeiro, sede do Vice-Reino do Brasil, ocupava uma posição relativamente semelhante à de Salvador nos quadros da topologia do tempo das comunicações postais. Pelo *Caminho Novo*, as 80 léguas até Vila Rica poderiam ser vencidas pelos mensageiros postais em 15 dias<sup>319</sup>. Seguindo para o arraial de Paracatú, e depois para Vila Boa, as cartas do Rio de Janeiro poderiam chegar à capital de Goiás em 65 dias. Desse ponto em diante, as correspondências poderiam ser conduzidas pelos correios através do rio Araguaia até Belém do Pará por mais 2 meses<sup>320</sup>. Em outra direção, as cartas poderiam ser transportadas pelos serviços postais de Vila Boa até Cuiabá em pouco menos de 1 mês; em menos de 2 estariam em Vila Bela. Assim, em aproximadamente 4 meses as cartas do Rio de Janeiro chegariam à capital de Mato Grosso, a partir de onde poderiam subir os afluentes do rio Amazonas até a vila de Barcelos, capital do Rio Negro, por mais 1 mês e meio a 2. Quando comparamos o espaço-tempo da circulação das cartas do Rio de Janeiro para Vila Bela do Mato Grosso, já se pode notar um encurtamento relevante. Em 1772, o caminho de 569 léguas que Luis de Albuquerque percorreria para tomar posse do governo da capitania, passando pela *Picada de Goiás* até Vila Boa, a partir de onde seguiu pela *Estrada do Cuiabá*, exigiu 209 dias, isto é, praticamente 7 meses<sup>321</sup>.

Da baía de Guanabara, os correios transportavam cartas para o porto de Santos em uma viagem de aproximadamente uma semana. Subindo a serra de Cubatão, e marchando por pouco mais de 1 dia, chegariam à cidade de São Paulo<sup>322</sup>. De Santos, seguindo até Nossa Senhora do Desterro, capital de Santa Catarina, os correios transportariam as correspondências por mais 10 dias; até Rio Grande de São Pedro do Sul, por 20 dias, ou seja, o Rio de Janeiro estava a 17 dias da capital de Santa Catarina e a 27 da capital do Rio Grande<sup>323</sup>.

Subindo a costa, as cartas poderiam ser despachadas para Salvador viajando por cerca de 3 a 10 dias. Em menos tempo, poderiam chegar à capital do Espírito Santo, Vila da Vitória. Até Recife, contavam-se 12 dias de viagem; 16 até a Paraíba e 19 até o Rio Grande do Norte.

---

<sup>319</sup> AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259. O espaço-tempo é o mesmo dos correios da década de 1710 cf. SALVINO, Romulo. *Guerras de papel...*, p. 305.

<sup>320</sup> Os cálculos para os trechos entre Paracatú, Vila Boa de Goiás e Belém do Pará foram explicados acima.

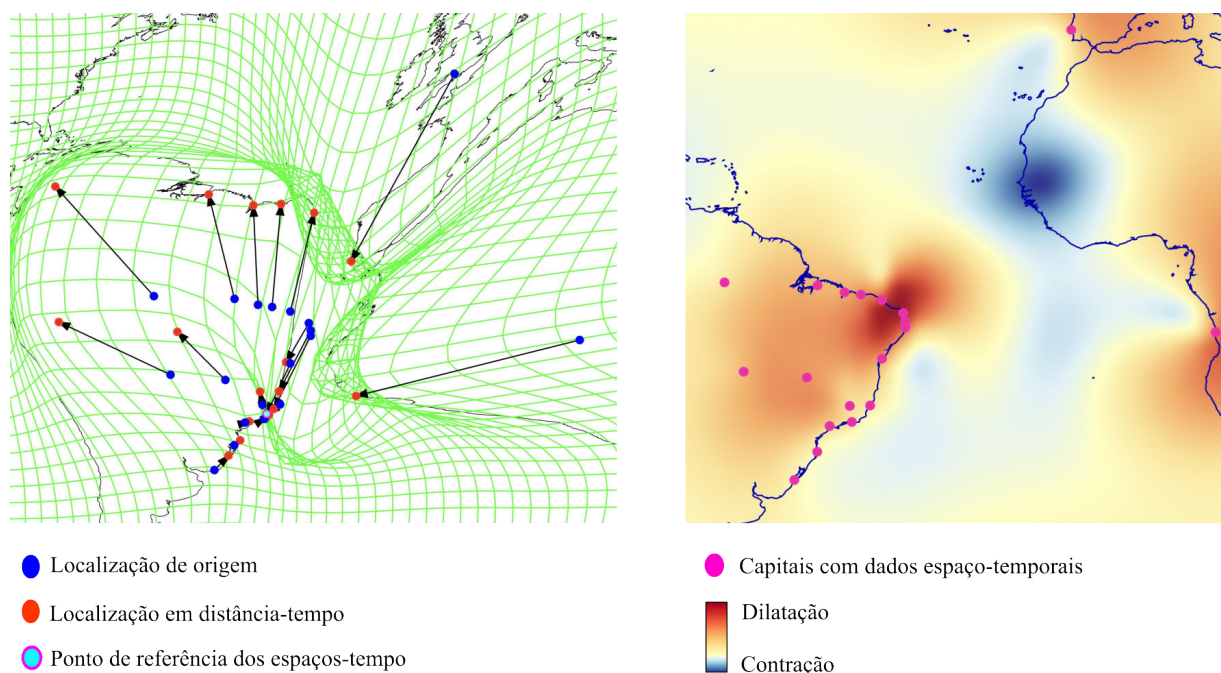
<sup>321</sup> BARBO, Lenora de C.; RIBEIRO, Rômulo J. da C. Os itinerários da rede de caminhos de Vila Boa de Goiás no século XVIII. *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 4 a 7 de Novembro de 2015. Braga, Portugal*, p. 444.

<sup>322</sup> MAWE, John. Op. cit., p. 75-78.

<sup>323</sup> CARTA RÉGIA. Manda estabelecer um Correio regular entre as Províncias de S. Pedro do Rio Grande e de S. Paulo. In: *Coleção das Leis do Brasil: Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias*, 1817. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 61-65; DIHCSP, v. 42, p. 69-71.

Reproduzindo o mesmo conjunto de aproximações aplicadas acima no caso da Bahia, o Rio de Janeiro deveria estar a cerca de 112 a 122 dias dos portos do Ceará, Piauí e Maranhão, e de 122 a 132 de Belém do Pará. As cartas de Angola estavam a 50 dias do Rio de Janeiro (Tabela 1 e Figura 28).

**Figura 28 – Rio de Janeiro na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

A capital de Minas Gerais, Vila Rica, estava a 14 léguas da vila do Sabará, cabeça da comarca do Rio das Velhas. Com uma marcha diária de aproximadamente 3 léguas e meia, esse caminho poderia ser percorrido pelos mensageiros do correio em 4 dias. A cabeça da comarca do Rio das Mortes, a vila de São João d'El-Rei, estava distante 24 léguas de Vila Rica essa distância exigiria 5 dias de marcha dos serviços postais. Vila do Príncipe era a cabeça de comarca de Serro Frio e estava mais longe que as demais, 50 léguas a separavam de Vila Rica, espaço que era atravessado em 10 dias pelos correios. Até o arraial do Paracatú contavam-se 117 léguas, as quais podiam ser percorridas em 34 dias<sup>324</sup>. Subindo do arraial até Vila Boa, marchava-se por volta de 2 semanas e, assim, em 49 dias as cartas de Vila Rica chegariam à

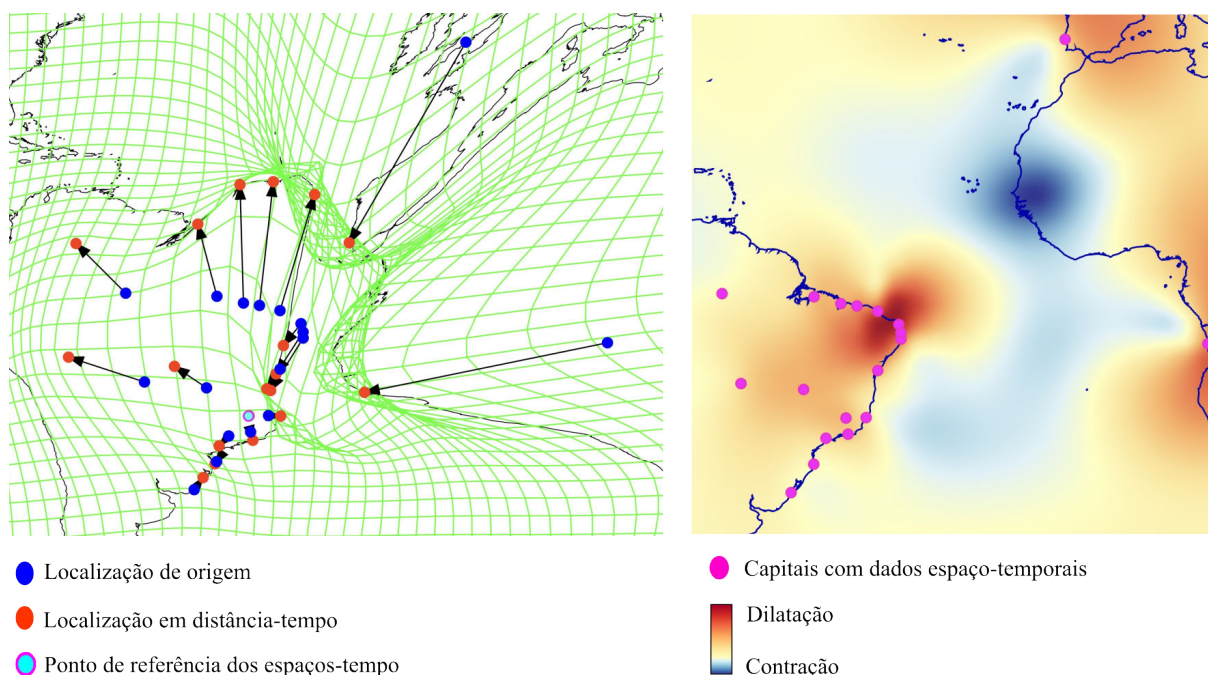
<sup>324</sup> AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26.

capital de Goiás. Desse ponto em diante, os correios poderiam conduzir as cartas de Minas Gerais rio acima por cerca de 2 meses até chegar a Belém do Pará. Em mais 24 a 30 dias, a correspondência poderia chegar a São Luís do Maranhão. De Vila Boa de Goiás os correios conduziam as correspondências até Cuiabá em cerca de 25 dias. De Cuiabá a Vila Bela, outros 30 dias. Assim, 104 dias separavam a capital de Minas Gerais da capital de Mato Grosso, a partir de onde as cartas poderiam ser despachadas rio Amazonas acima por 30 dias até atingir a capital, em Barcelos.

Na costa do Rio de Janeiro, as cartas de Minas Gerais poderiam seguir à cidade de Salvador, onde chegariam depois de 18 a 25 dias. Mais 5 dias se os destinatários se encontrassem em Recife, 9 se estivessem na Paraíba, e 12 no Rio Grande do Norte. Como as cartas de Minas chegariam aos portos do norte pela rota do Rio de Janeiro, então, basta acrescentar o espaço-tempo de Vila Rica à baía de Guanabara para se aproximar de uma distância temporal possível para essa comunicação: de 127 a 137 dias dos portos do Ceará e Piauí.

Em outra direção, da baía de Guanabara as cartas de Vila Rica poderiam chegar à capital de São Paulo em aproximadamente 23 dias. Em 32 alcançariam Nossa Senhora do Desterro, Santa Catarina, e em 42 estariam na capital do Rio Grande de São Pedro. As cartas de Angola, por estarem a 50 dias do Rio de Janeiro, distavam 65 de Vila Rica (Figura 29).

**Figura 29 – Minas Gerais na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Em seu projeto de 1797 para os correios da América portuguesa, o governador do Pará registrou as seguintes impressões a respeito das comunicações epistolares com a capitania de Goiás:

as viagens referidas [entre o Pará e Goiás] só se podem fazer em Embarcações mui ligeiras, e que pela ordinária comunicação por via dos Comboios de Comércio destas Capitánias de Goiás e Mato Grosso para o Pará, para onde é mais fácil, não se tem conseguido uma resposta senão com um e dois anos de demora, e ainda com a de cinco e seis meses por Expressos Extraordinários, do que se infere que as Correspondências daquelas Capitánias com o Reino se facilitam e abreviam [o] quanto permite a sua grande distância, e que somente de alguns dias a menos se poderiam abreviar pelos que se abreviassem na viagem e no regresso dos Paquetes, por virem diretamente ao Pará, e voltarem dele diretamente para o Reino<sup>325</sup>.

Antes do estabelecimento dos correios, a comunicação epistolar entre as capitánias do Pará, Mato Grosso e Goiás, por via dos “Comboios de Comércio”, só conseguia conectar as pessoas desses espaços “senão com um e dois anos de demora”. Os “Expressos Extraordinários”, por sua vez, conseguiam encurtar para 5 ou 6 meses esse espaço-tempo. A partir da criação da rede de correios, esperava-se que o giro postal entre o Pará e Goiás

<sup>325</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

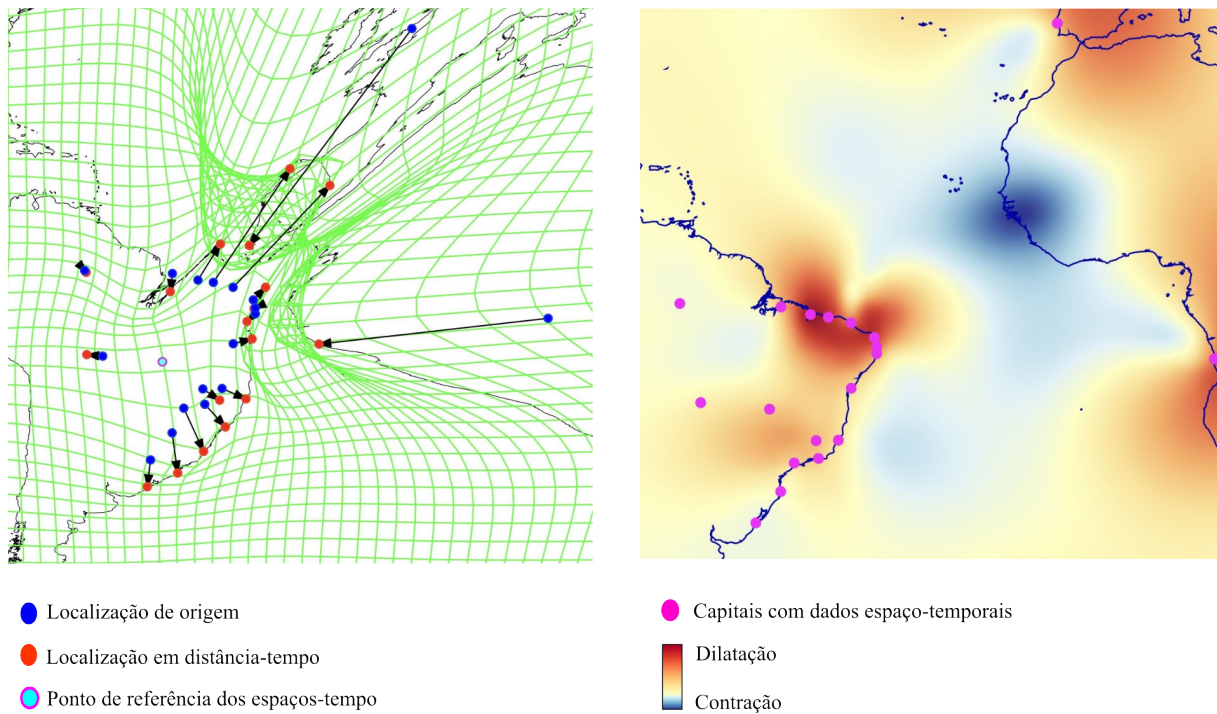
poderia ser completado em menos de 3 meses e, conseqüentemente, também se encurtaria a comunicação entre Goiás e Lisboa. Através de Belém do Pará, as cartas de Goiás poderiam ser conduzidas até São Luís do Maranhão em cerca de 75 dias.

As cartas enviadas de Vila Boa para vila de Cuiabá seriam conduzidas pelos mensageiros dos correios durante aproximadamente 25 dias. Até Vila Bela, outros 30 dias. Assim, a capital de Goiás distava cerca de 55 dias da capital de Mato Grosso. A partir dessa administração postal, as correspondências de Vila Boa poderiam ser transportadas rio acima até Barcelos, capital do Rio Negro, onde chegariam após cerca de 85 dias. Para leste, se as cartas da capital de Goiás tivessem por destino Vila Rica, seu transporte exigiria por volta de 49 dias dos condutores dos correios. Até o Rio de Janeiro, cerca de 64 dias.

A partir da baía de Guanabara, as correspondências de Goiás poderiam ser conduzidas até Salvador, onde chegaria após 67 a 74 dias de traslado pelos serviços postais. Em menos tempo, poderiam ser entregues em Vila da Vitória, capital do Espírito Santo. Até Recife, cerca de 72 a 79 dias; até a Paraíba, por volta de 76 a 83 dias; e até o Rio Grande do Norte, entre 79 e 86 dias. Se os destinatários das cartas de Vila Boa de Goiás estivessem sediados no Ceará ou Piauí, após chegarem à baía de Guanabara, seria preciso percorrer toda a navegação até o arquipélago das ilhas de Cabo Verde antes de regressar ao litoral nordeste da América: de 176 a 186 dias do Ceará e Piauí. A diferença em relação ao Pará e Maranhão é grande, porém, desde a consolidação do estabelecimento dos correios na América portuguesa, as capitânicas do Pará e Maranhão dispunham de uma conexão postal.

Se do Rio de Janeiro as correspondências seguissem para latitudes mais ao sul, até o porto de Santos e depois adentrando o continente até a capital de São Paulo, as cartas de Vila Boa de Goiás viajariam por volta de 72 dias. Até Nossa Senhora do Desterro, 81 dias; 91 até Rio Grande de São Pedro do Sul. Como as cartas de Angola estavam a 50 dias do Rio de Janeiro, elas poderiam ser entregues em Vila Boa após, pelo menos, 114 dias de circulação pelos serviços postais (Figura 30).

**Figura 30 – Goiás na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

“Antes de dez meses não será fácil que em Lisboa se recebam respostas de Vila Bela”<sup>326</sup>, registrou D. Francisco de Sousa Coutinho em seu projeto de 1797<sup>327</sup>, tamanha a dificuldade de se transportarem as cartas pelo correio até a capital de Mato Grosso. Vila Bela ficava a 30 dias de Cuiabá e a 55 de Vila Boa de Goiás. Seguindo até Vila Rica, os correios transportariam as cartas por mais 49 dias, e outros 15 até o Rio de Janeiro. Isto é, seriam necessários por volta de 104 dias para que as cartas da capital de Mato Grosso chegassem a capital de Minas Gerais e 119 até o Rio de Janeiro, praticamente 4 meses, se tudo corresse como planejado.

A partir do porto do Rio de Janeiro, os correios poderiam subir para a Bahia e as cartas de Vila Bela chegariam a Salvador entre 122 e 129 dias. Em menos tempo, poderiam chegar a

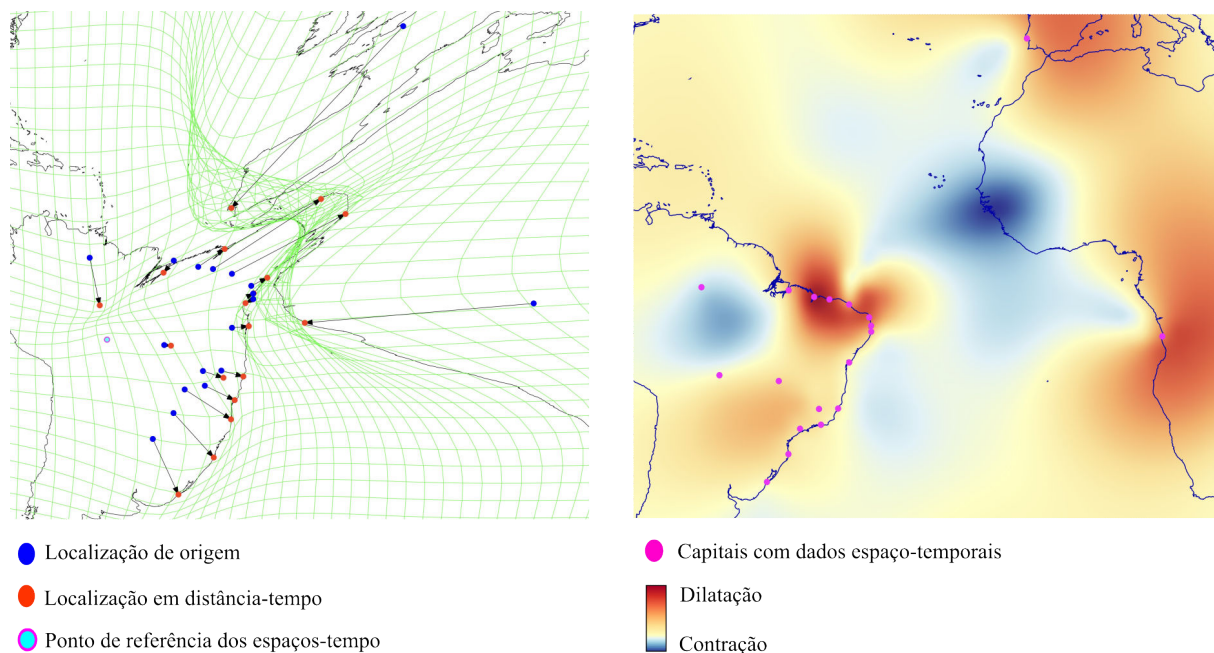
<sup>326</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>327</sup> De Lisboa a Açú em 30 dias, de Açú a Salinas em 20 dias, do Pará ao Rio Negro em 30 dias, do Rio Negro a Vila Bela em 60 dias. De Vila Bela ao Rio Negro em 60 dias, do Rio Negro ao Pará em 30 dias, de Salinas a Lisboa em 60 dias. De Lisboa a Açú em 30 dias, de Açú a Salinas em 20 dias, do Pará ao Rio Negro em 30 dias, do Rio Negro a Vila Bela e de volta ao Rio Negro em 120 dias, do Rio Negro ao Pará em 30 dias, de Salinas a Lisboa em 60 dias, ou seja, 290 dias.

Vila da Vitória, no Espírito Santo. Até Pernambuco, 127 a 134 dias; Paraíba, 131 a 138; Natal, 134 a 141 dias. Se continuassem a navegação até Cabo Verde e depois regressassem para Ceará e Piauí, de 231 a 241 dias. Até Belém do Pará e Maranhão, mais rápido seria adotar a rota por Barcelos: em 30 dias em Barcelos, 75 em Belém do Pará, e por volta de 99 a 105 de São Luís do Maranhão.

Se, por outro lado, a partir do Rio de Janeiro fossem transportadas costa abaixo, até a cidade de São Paulo teriam viajado por volta de 127 dias. Mas havia uma linha entre Cuiabá e a cidade de São Paulo, aproveitando o fluxo anual das monções. De Vila Bela a Cuiabá contavam-se 30 dias, outros 60 para descer o rio Tietê e seus afluentes até o porto de Ararituaba. De lá, até São Paulo, cerca de 2 dias e meio<sup>328</sup>. Ou seja, por volta de 92 dias as cartas de Vila Bela poderiam chegar à cidade de São Paulo, porém, esse trânsito ocorria geralmente apenas uma vez ao ano. Se do porto do Rio de Janeiro seguissem até Nossa Senhora do Desterro, em Santa Catarina, as cartas teriam sido conduzidas durante 136 dias. Outros 10 até Rio Grande de São Pedro do Sul. Pelo Rio de Janeiro, as cartas de Angola chegariam a Vila Bela em quase 170 dias (Figura 31).

**Figura 31 – Mato Grosso na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

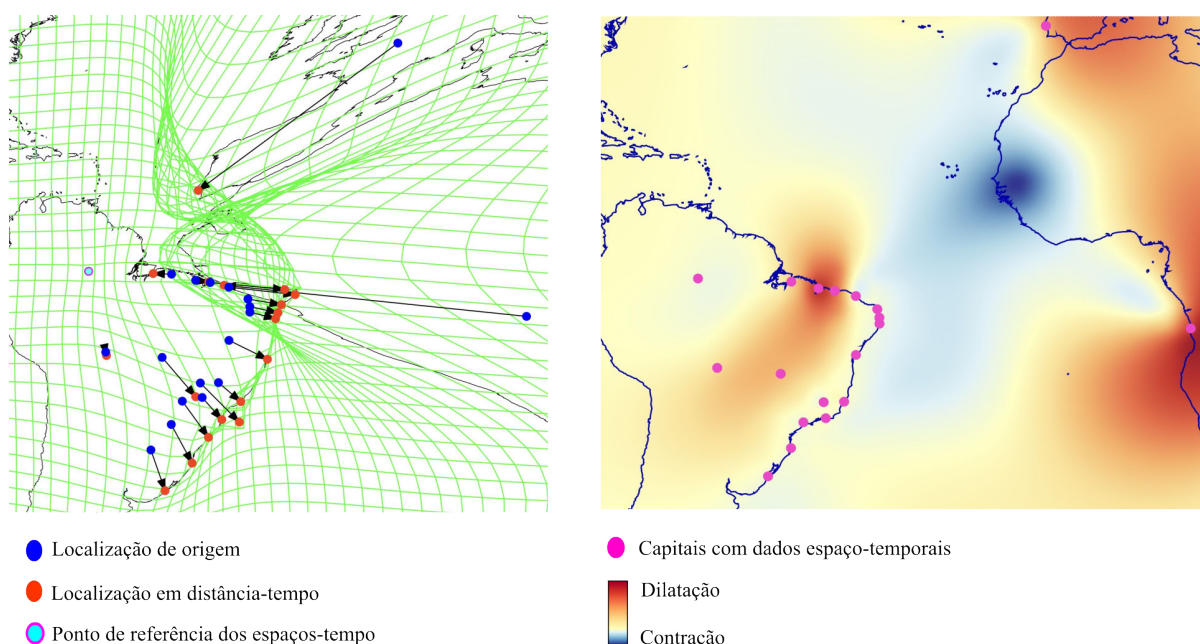
<sup>328</sup> Para descida de Cuiabá até Ararituaba em 2 meses: GODOY, Silvana A. de. Op. cit., p. 22. Para espaço-tempo entre Ararituaba e São Paulo em 1751: ROLIM, D. Antonio. “Relação da viagem que fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da cidade de São Paulo para a Vila de Cuiabá em 1751”. In. TAUNAY, Affonso de. *Relatos Monçoeiros*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981, p. 198.



Enviadas pelos correios através do rio Amazonas, as cartas de Barcelos demorariam cerca de 45 dias até chegar a capital do Pará. Seguindo para São Luís do Maranhão pelo interior do continente, outros 24 a 30 dias seriam somados ao traslado dos correios. Para o Sul, descendo os afluentes da bacia amazônica, as cartas de Barcelos poderiam ser entregues em Vila Bela depois de 60 dias, 90 se o destino fosse a vila de Cuiabá. Até a capital de Goiás, Vila Boa, as correspondências remetidas na capital do Rio Negro chegariam depois de 115 dias.

Tanto para o Rio de Janeiro, como para as demais capitanias costeiras, seria mais fácil aos portugueses de Rio Negro despachar sua correspondência para Salinas, no Pará, de onde seguiriam para Lisboa, do outro lado do Atlântico, e regressariam à América nas administrações postais de destino. Por esta rota, as correspondências de Barcelos chegariam ao Rio de Janeiro depois de 135 dias de viagem, em 150 estariam em Vila Rica. Para Bahia, cerca de 139 a 146 dias, e muito próximo para Vila da Vitória. Para Recife, Paraíba e Rio Grande do Norte, por volta de 135 a 146 dias. Pouco mais até o Ceará e Piauí, entre 145 e 156. Para São Paulo, passando pelo porto de Santos, 143 dias. Até Nossa Senhora do Desterro, 152 dias e 162 até Rio Grande de São Pedro do Sul. Se as cartas de Angola fossem enviadas para Pernambuco, seguissem para Belém do Pará e adentrassem o rio Amazonas até Barcelos, lá chegariam depois de 95 dias (Figura 32).

**Figura 32 – Rio Negro na topologia do tempo dos correios (1807)**



Por mar, passando pelo porto de Santos, a cidade de São Paulo estava a pouco mais de 1 semana do Rio de Janeiro<sup>329</sup>. Até Salvador, portanto, as cartas seriam conduzidas por cerca de 11 a 18 dias. Em menos tempo, no entanto, poderiam alcançar Vila da Vitória, no Espírito Santo. Subindo até o Recife, em Pernambuco, a correspondência viajaria durante cerca de 16 a 23 dias; 20 a 27 até a Paraíba e de 23 a 30 até o Rio Grande do Norte. Tomando alto-mar até as ilhas de Cabo Verde e regressando para a América, em 120 a 130 dias as cartas de São Paulo poderiam alcançar os portos do Ceará, Piauí e Maranhão; e de 130 a 140, Belém do Pará.

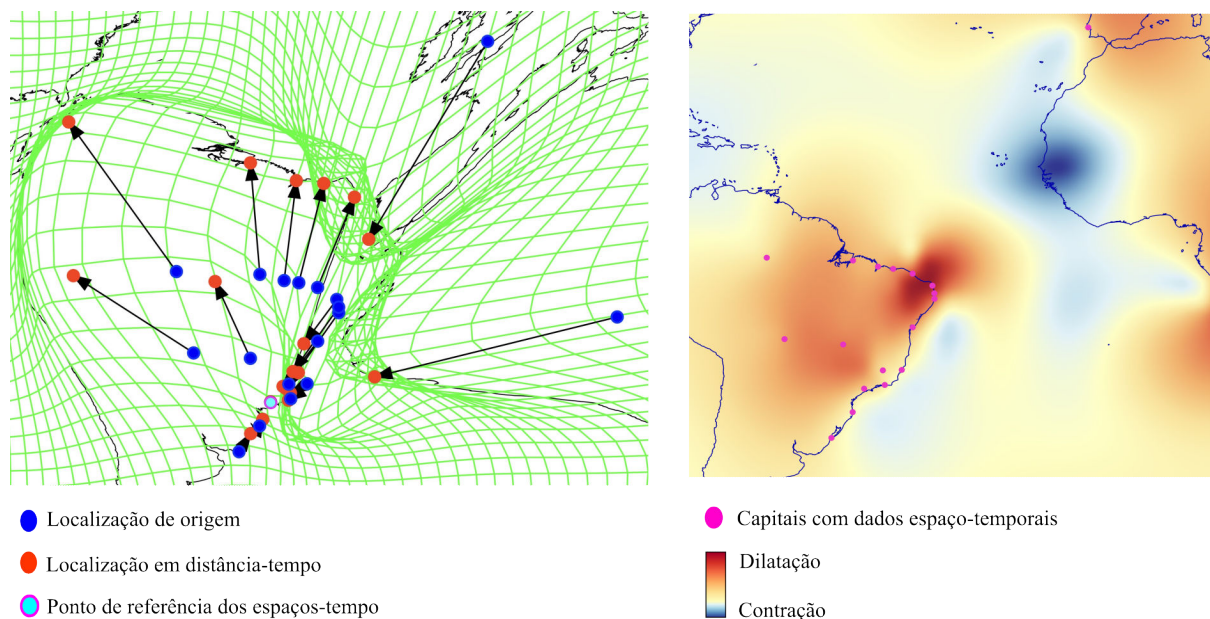
A partir de Santos, as cartas de São Paulo poderia correr até Nossa Senhora do Desterro, em Santa Catarina, em 10 dias, 20 se fossem até o Rio Grande de São Pedro do Sul. Continente adentro, as cartas de São Paulo poderiam ser enviadas aos correios do Rio de Janeiro e lá seguirem para Vila Rica, em Minas Gerais, onde chegariam depois de 23 dias. Por esta rota, em 72 dias as cartas de São Paulo poderiam chegar a Vila Boa de Goiás, em 97 estariam em Cuiabá, em 127, em Vila Bela, capital do Mato Grosso. Uma vez ao ano, partiam do porto de Ararituaba as monções para Cuiabá. A marcha da capital de São Paulo até este porto demorava cerca de 3 dias e meio e o caminho de subida do rio Tietê e seus afluentes girava em torno de 5 meses<sup>330</sup>. A esses 150 dias, acrescentariam-se outros 30 se as cartas estivessem destinadas a Vila Bela. Pelo caminho do Rio de Janeiro e Minas Gerais, as cartas de São Paulo poderia chegar a Barcelos em 187 dias, algo semelhante em relação aos 190 a 200 dias se seguissem pela rota de Cabo Verde. As cartas de Angola que chegavam ao Rio de Janeiro em 50 dias, chegariam à capital de São Paulo por volta de 58 dias (Figura 33).

---

<sup>329</sup> MAWE, John. Op. cit., p. 61-78.

<sup>330</sup> ROLIM, D. Antonio. Op. cit., p. 198; GODOY, Silvana A. de. Op. cit., p. 122.

**Figura 33 – São Paulo na topologia do tempo dos correios (1807)**

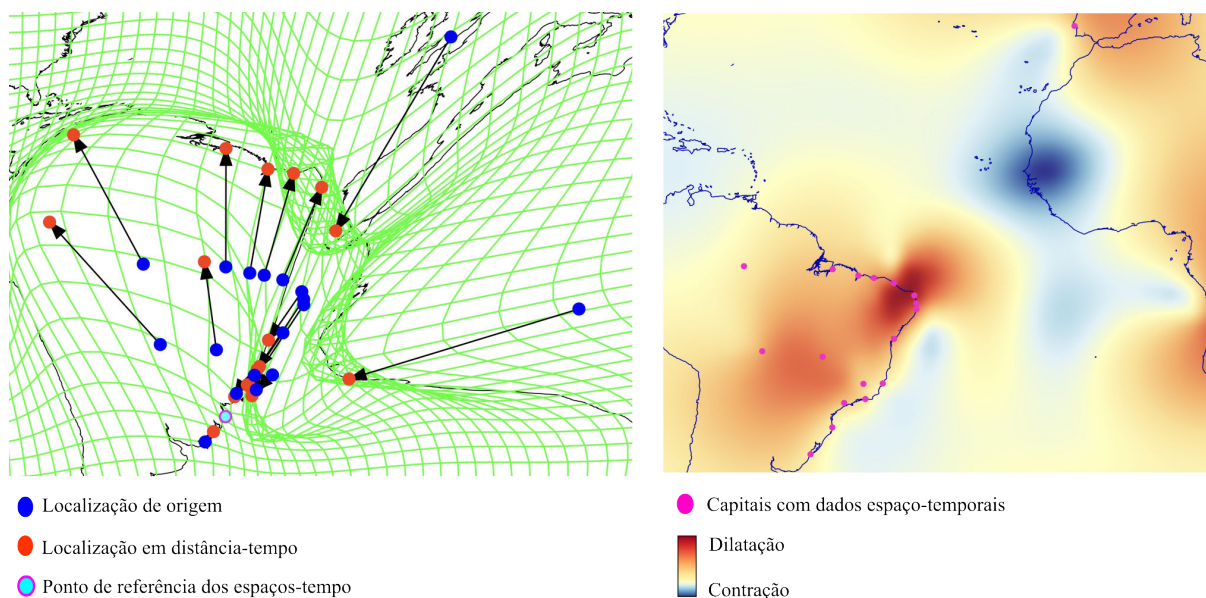


Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Nossa Senhora do Desterro, capital de Santa Catarina, estava situada a 10 dias do Rio Grande de São Pedro do Sul na navegação pela costa. Da capital de São Paulo, através do porto de Santos, as cartas de Santa Catarina demorariam por volta de 11 dias até chegarem ao seu destino, 17 se fossem até o Rio de Janeiro, e entre 20 e 27 até Salvador. Em menos tempo poderiam tocar a costa do Espírito Santo. Até Recife as cartas de Santa Catarina seriam conduzidas durante 25 a 32 dias; entre 29 e 36 até a Paraíba e entre 32 a 39 até o Rio Grande do Norte. Navegando até o arquipélago de Cabo Verde e depois retornando ao continente americano, as cartas de Desterro poderiam ser entregues nos portos do Ceará, Piauí e Maranhão após 129 a 139 dias, e no Pará, de 139 a 149 dias.

A partir do Rio de Janeiro, as cartas de Santa Catarina poderiam ser conduzidas pelos correios até Vila Rica em 32 dias. Em 81 estariam em Vila Boa de Goiás, em 106 chegariam a Cuiabá e 136 até Vila Bela. Subindo com os correios até Barcelos, somariam-se mais 2 meses no traslado das cartas. As cartas que chegavam de Angola no Rio de Janeiro depois de 50 dias, poderiam tocar na costa de Santa Catarina em 67 dias (Figura 34).

**Figura 34 – Santa Catarina na topologia do tempo dos correios (1807)**

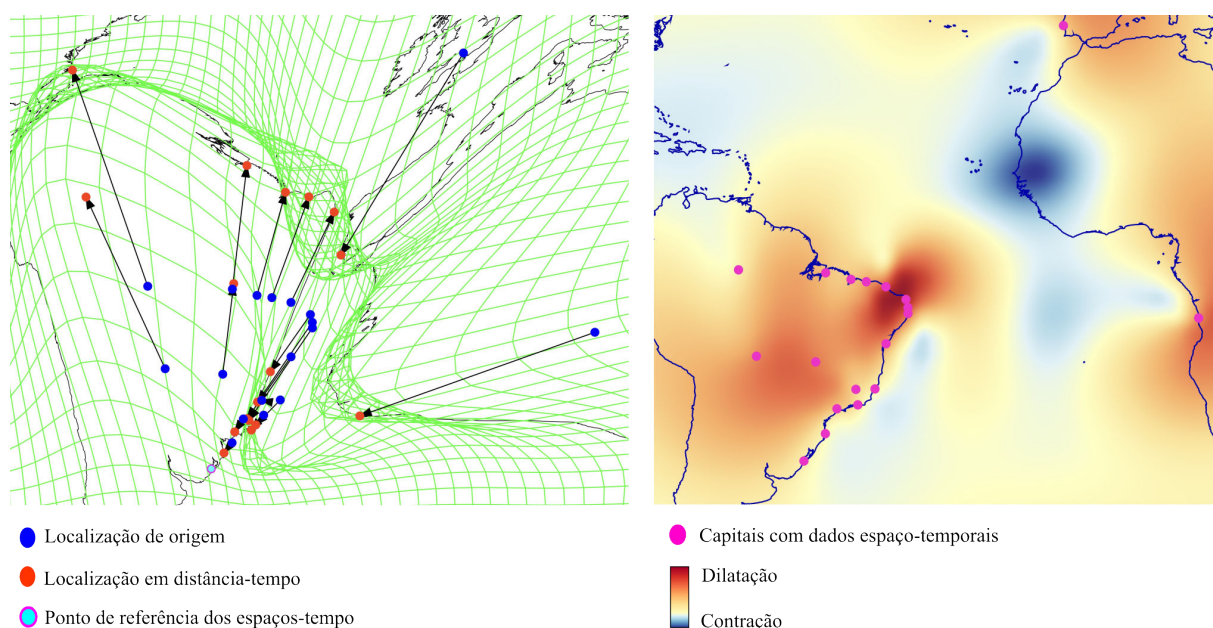


Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Pelo mar, a capital de Rio Grande de São Pedro do Sul estava situada a 10 dias de navegação de Nossa Senhora do Desterro, a 21 da capital de São Paulo e a 27 do Rio de Janeiro. Conduzir as cartas até Salvador exigiria por volta de 30 a 37 dias dos navegantes, que em menos tempo poderiam chegar ao Espírito Santo. Em Recife as cartas poderiam ser entregues depois de 35 a 42 dias; na Paraíba, entre 39 e 46; no Rio Grande do Norte, aproximadamente 42 a 49 dias. Se os destinatários das cartas de Rio Grande de São Pedro estivessem sediados nos portos do Ceará, Piauí e Maranhão, então sua correspondência seria conduzida pelos navios na rota de Cabo Verde por volta de 139 a 149 dias; de 149 a 159 se o destino fosse Belém do Pará.

A partir do Rio de Janeiro, os correios poderiam conduzir as cartas de Rio Grande de São Pedro do Sul até Vila Rica, onde chegariam 42 dias depois de terem sido enviadas. Em 91 chegariam a Vila Boa de Goiás; 116 para chegar a Cuiabá e 146 até Vila Bela. Subindo os rios da bacia amazônica, as correspondências poderiam chegar até Barcelos depois de 206 dias de viagem, algo próximo dos 209 a 219 dias se fosse pela rota de Cabo Verde. As cartas de Angola vindas pelo Rio de Janeiro chegariam ao Rio Grande de São Pedro do Sul em 77 dias (Figura 35).

**Figura 35 – Rio Grande de São Pedro na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Recife situava-se a cerca de 4 dias de navegação costeira da Paraíba<sup>331</sup>, 5 se fosse até Natal, no Rio Grande do Norte. Como Pernambuco, Paraíba e o Rio Grande do Norte integravam a rota dos correios do norte, então a travessia até Cabo Verde não devia ser necessária como nos casos anteriores, pois poderiam contar, quando houvesse o giro dos correios marítimos, com o circuito postal. Até São Luís do Maranhão, as cartas de Recife seriam transportadas por volta de 15 dias<sup>332</sup>. Em menos tempo poderiam chegar ao Ceará e Piauí. Para Belém do Pará, seriam necessários cerca de 30 dias de navegação. Adentrando o continente pelo rio Amazonas, as cartas de Recife chegariam a Barcelos depois de 60 dias. Descendo com os correios até Vila Bela, 4 meses teriam decorrido desde o envio das cartas, 5 se fossem até Cuiabá.

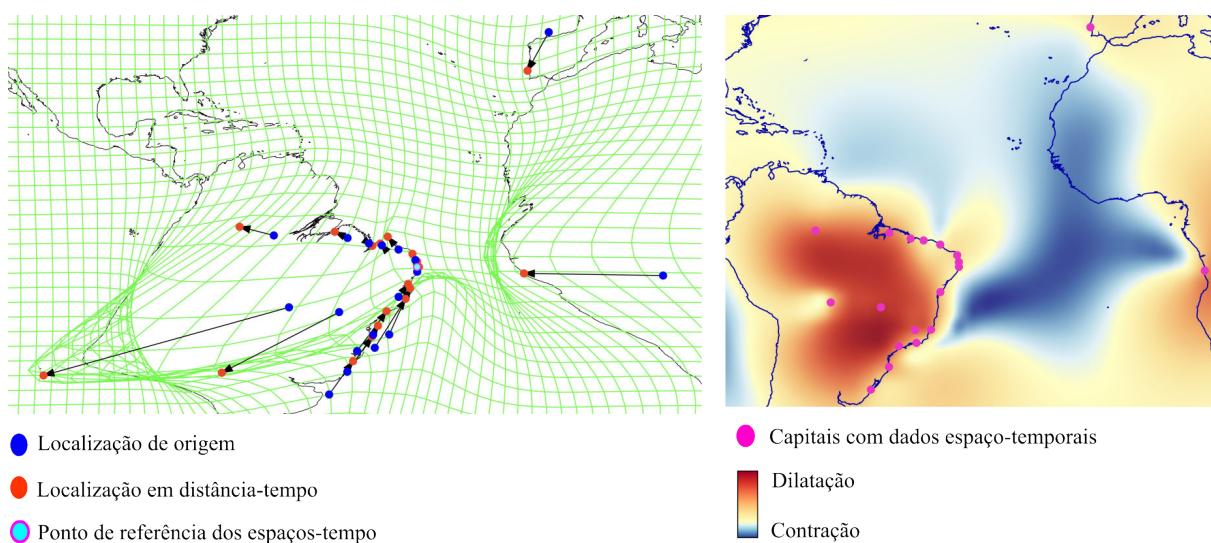
Descendo para Salvador, as cartas de Recife seriam conduzidas por volta de 5 dias. De 8 a 15 até o Rio de Janeiro. Em menos tempo tocariam o porto de Espírito Santo. Até a capital de São Paulo, pelo porto de Santos, entre 16 e 23 dias. De 26 a 33 até Nossa Senhora do Desterro, em Santa Catarina, e de 36 a 43 até o Rio Grande de São Pedro do Sul. A partir do

<sup>331</sup> AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190.

<sup>332</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486.

Rio de Janeiro, a correspondência de Recife poderia ser conduzida pelos correios até Vila Rica, onde chegariam depois de 23 a 30 dias de traslado. Em 72 poderiam chegar a Vila Boa de Goiás, em 97 em Cuiabá e 127 em Vila Bela, mais rápido por esta rota do que a partir de Barcelos. As cartas de Angola chegavam depois de 35 dias (Figura 36).

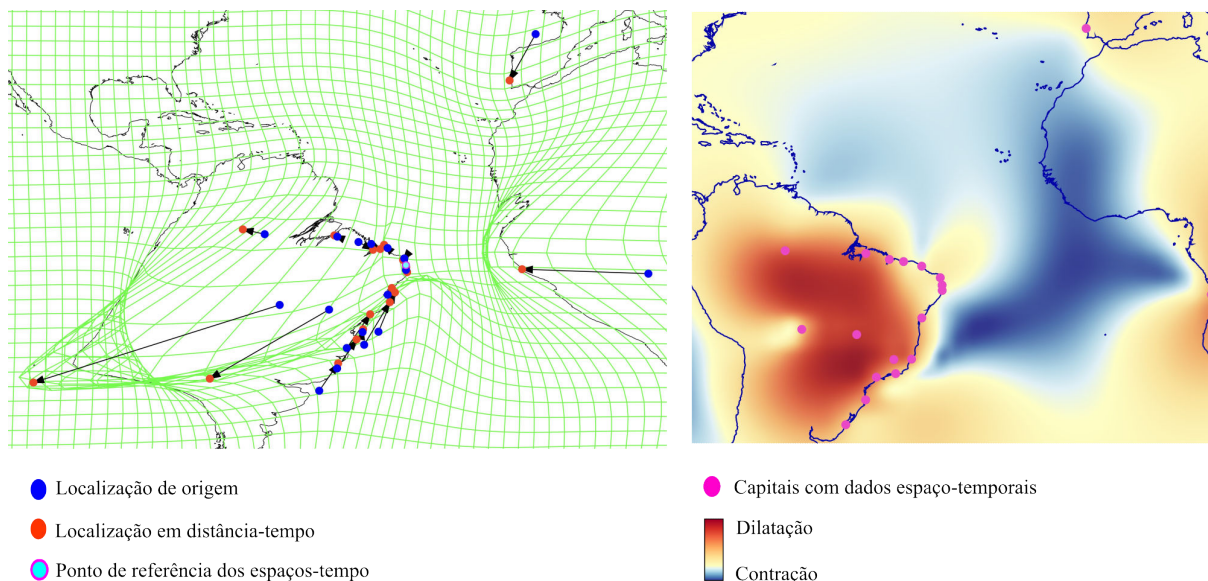
**Figura 36 – Pernambuco na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

O porto da Paraíba estava a 1 dia de Natal, no Rio Grande do Norte. Até São Luís do Maranhão contavam-se cerca de 10 dias, em menos tempo as cartas poderiam chegar aos portos do Ceará e do Piauí. Até Belém do Pará, 26 dias e Barcelos em 56. Descendo a costa, Recife distava 4 dias e a Bahia, 9. Até o Rio de Janeiro, contavam-se entre 12 e 19 dias, abaixo dos quais se poderia atingir Vila da Vitória, no Espírito Santo. Para a cidade de São Paulo, pelo porto de Santos, as cartas da Paraíba chegariam entre 20 e 27 dias. Em Nossa Senhora do Desterro, entre 30 e 37. Algo entre 40 e 47 até Rio Grande de São Pedro do Sul. A partir do Rio de Janeiro, chegariam a Vila Rica depois de 27 a 34 dias. Entre 76 e 83 dias, a Vila Boa de Goiás, entre 101 e 108 até Cuiabá, entre 131 e 138 em Vila Bela. As cartas de Angola que viessem por Pernambuco, chegariam à capital da Paraíba em 39 dias (Figura 37).

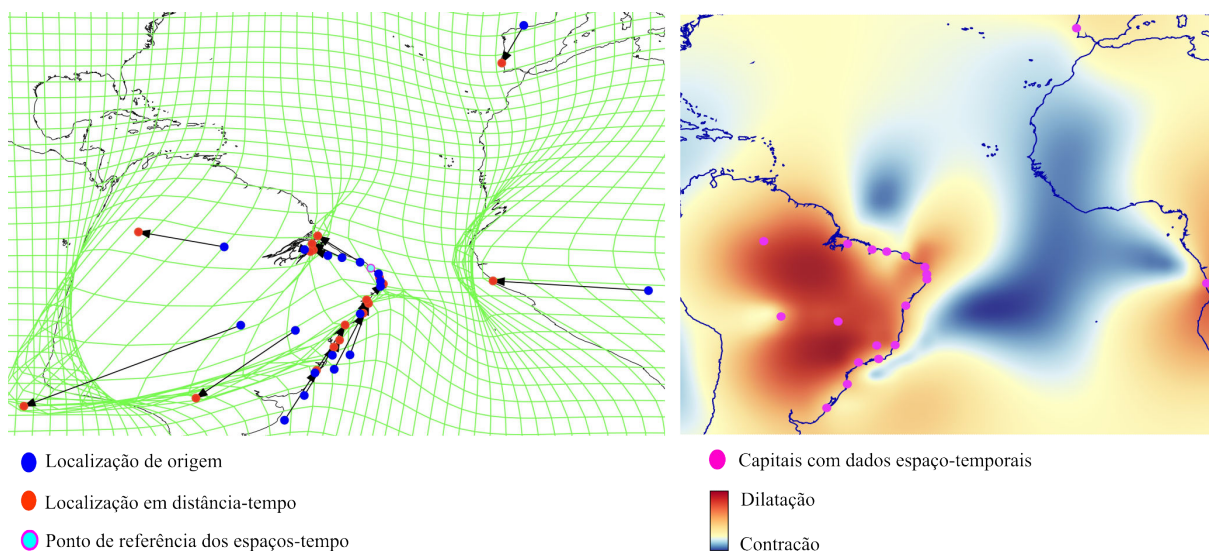
**Figura 37 – Paraíba na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Natal estava a 1 dia da Paraíba, 4 dias de Pernambuco, 10 da Bahia e, por volta de 13 a 20 do Rio de Janeiro. Em menos tempo poderia chegar ao porto de Vila da Vitória, no Espírito Santo. Descendo até Santos e depois subindo até a cidade de São Paulo, entre 21 e 28 dias. Seguindo pela costa até Nossa Senhora do Desterro, entre 30 a 37 dias. Até Rio Grande de São Pedro do Sul, entre 40 e 47 dias. Se a partir do Rio de Janeiro penetrassem o continente até Vila Rica, então as cartas seriam conduzidas pelos correios durante 28 a 35 dias. Entre 77 e 84 dias chegariam a Vila Boa de Goiás, entre 102 e 109 até Cuiabá e 132 a 139 em Vila Bela. Para o Rio Negro, seria mais rápido despachar as cartas através de Belém, distante cerca de 25 dias pelos correios marítimos, e em 85 chegariam a Barcelos. Em menos de 25 dias poderia se comunicar com Ceará, Piauí e Maranhão. As cartas de Angola que viessem de Pernambuco lá chegariam depois de 40 dias (Figura 38).

**Figura 38 – Rio Grande do Norte na topologia do tempo dos correios (1807)**



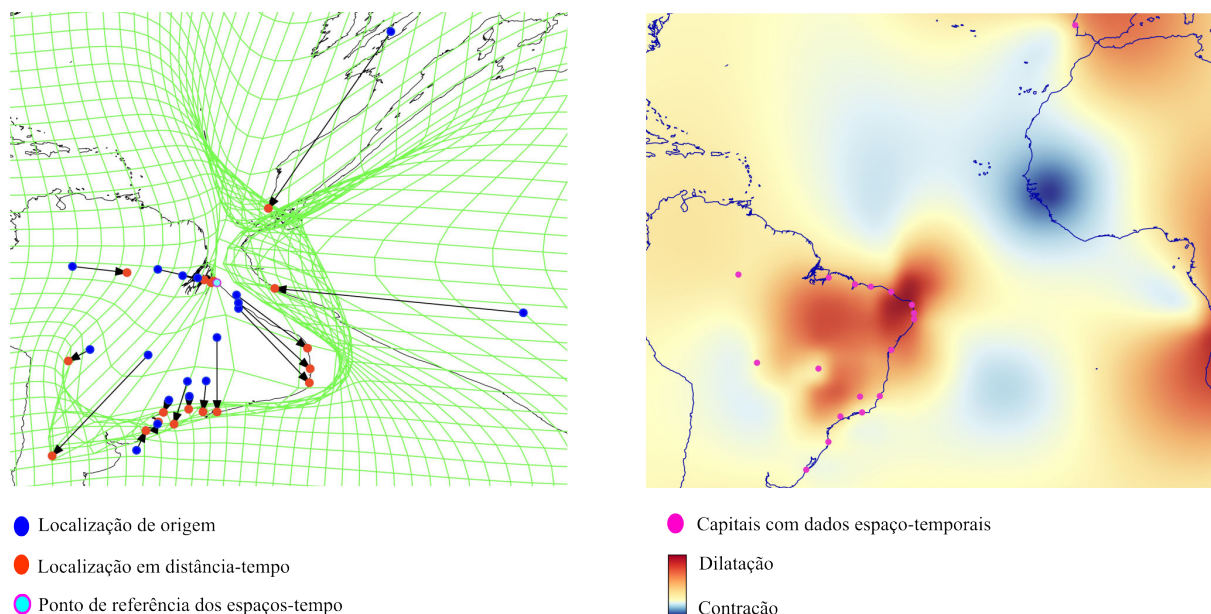
Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Ceará e Piauí estavam a cerca de 10 dias de Belém do Pará e menos do que 5 até São Luís do Maranhão. Os correios poderiam descer o rio Amazonas até Barcelos e em 70 dias, as cartas de Fortaleza chegariam a capital do Rio Negro. Somam-se mais 2 meses até Vila Bela, 3 até Cuiabá e pouco menos que 4 até Vila Boa de Goiás.

Para se comunicar com as capitanias mais ao sul, era mais rápido que as cartas do Ceará e do Piauí seguissem para Lisboa e retornassem para costa luso-americana mais ao Sul. Por esta rota, até os portos da Bahia e do Rio de Janeiro, as cartas de Fortaleza e Parnaíba chegariam em 100 dias e, com pouca diferença, poderiam chegar a Vila da Vitória, no Espírito Santo. Até São Paulo, em 108 dias; Nossa Senhora do Desterro, 117 e 127 até Rio Grande de São Pedro do Sul. A partir do Rio de Janeiro, as cartas chegariam em 115 dias em Vila Rica, e em 164 em Vila Boa de Goiás. Até Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, pela dificuldade de navegação de cabotagem, e ausência de correios terrestres à época, as comunicações postais provavelmente seguiam por escala em Lisboa, alcançando cerca de 100 a 126. Se as cartas de Angola demoravam cerca de 35 dias até Recife, então até Fortaleza e Parnaíba chegariam por volta de 45 dias (Figura 39).



**Figura 39 – Ceará na topologia do tempo dos correios (1807)<sup>333</sup>**

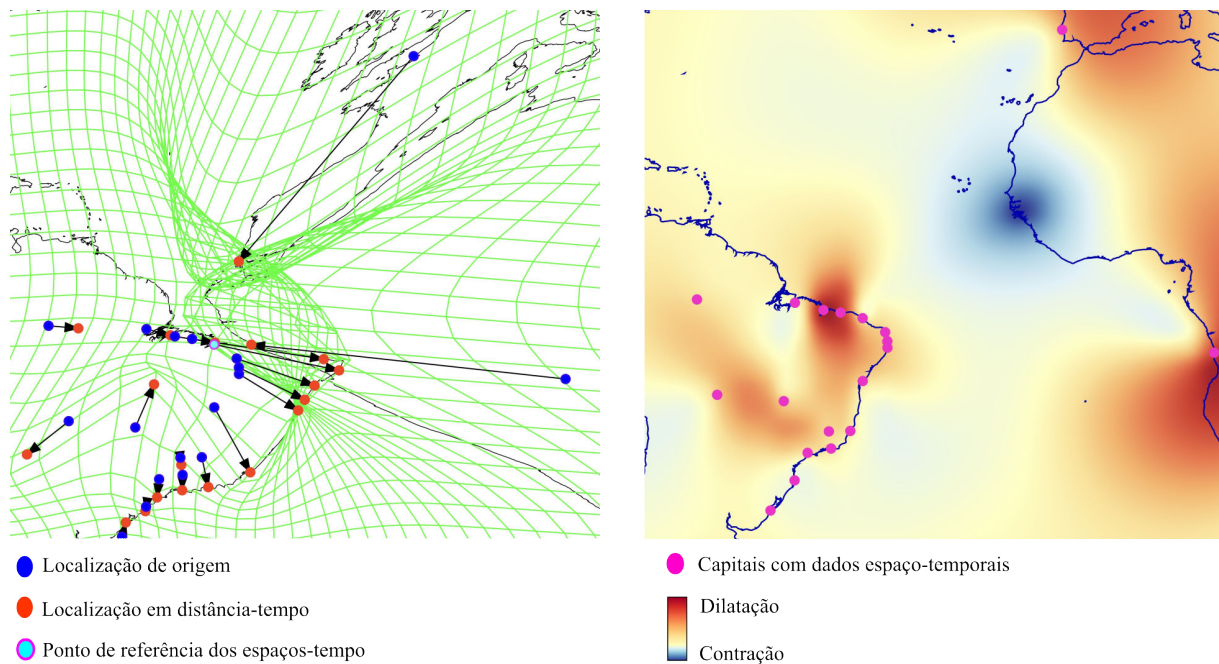


Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Pela costa, a capital do Maranhão estava entre 3 e 4 dias de Belém do Pará, pelo interior, entre 24 e 30 dias. Se os correspondentes dos portugueses do Maranhão encontravam-se na capitania do Rio Negro, então os correios conduziriam suas cartas pelo Pará até Barcelos entre 63 e 64 dias. Mais 2 meses até Vila Bela, capital de Mato Grosso, e 3 até Cuiabá. De São Luís do Maranhão até a capital de Goiás, as cartas poderiam seguir pela linha que partia de Belém do Pará, de modo que em 34 dias separavam os correspondentes desses territórios. Por esta rota, as cartas do Maranhão chegariam a Vila Rica em cerca de 83 dias, até o Rio de Janeiro, em 98. Muito próximo dos espaços-tempo que os correios tomariam se cruzassem o Atlântico para Lisboa e de lá retornassem para Salvador ou Espírito Santo. Do Rio, seguindo para São Paulo pelo porto de Santos, cerca de 106 dias. Até Nossa Senhora do Desterro, 115 dias e 125 até Rio Grande de São Pedro do Sul. Para Recife, Paraíba e Rio Grande do Norte, com escala em Lisboa, por volta de 94 a 105 dias; e entre 109 e 119 até Ceará e Piauí. E, se as cartas de Angola chegavam a Pernambuco em 35 dias, então chegariam a São Luís do Maranhão em 50 dias (Figura 40).

<sup>333</sup> Com poucas alterações, esta cartografia também serve para a vila de Parnaíba, no litoral do Piauí.

**Figura 40 – Maranhão na topologia do tempo dos correios (1807)**

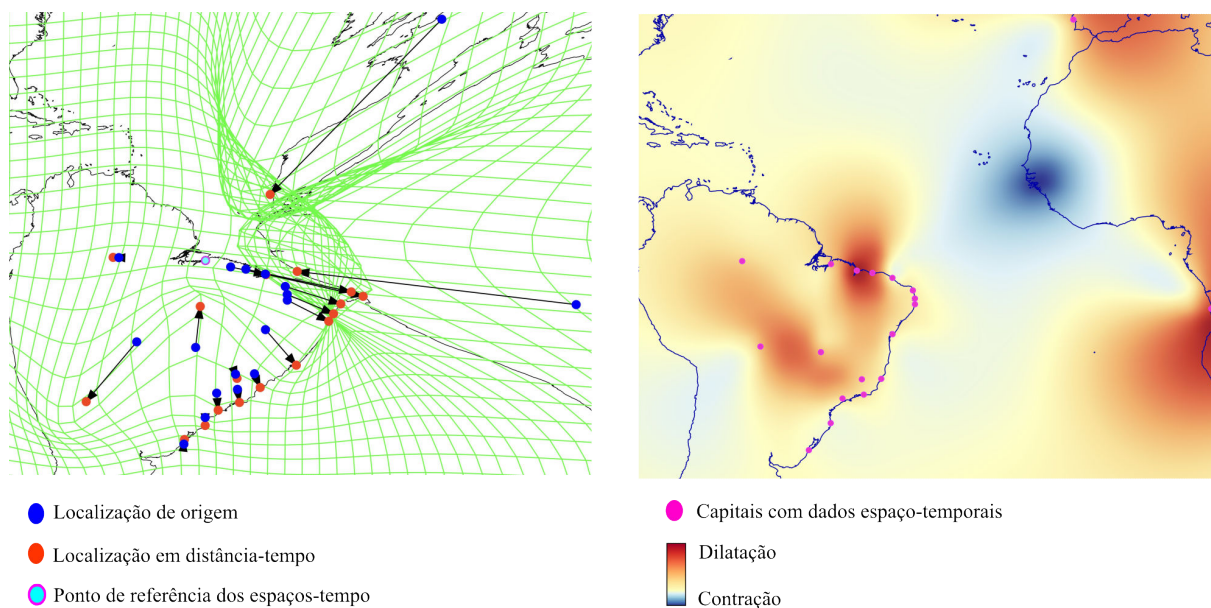


Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Pelo rio Amazonas, a capital do Pará distava 60 dias da capital do Rio Negro. Mais 2 meses até Vila Bela e 3 até Cuiabá. Até a capital de Goiás, descendo pelo rio Araguaia, as cartas poderiam chegar em 30 dias. Daí até Vila Rica, passando por Paracatú, em 79 dias. Até o Rio de Janeiro, 94 dias. Seguir para Salvador, ou Vila da Vitória era muito próximo do espaço-tempo de cruzar o Atlântico retornar em latitude mais ao Sul, que implicaria por volta de 90 dias.

Do Rio para São Paulo, pelo porto de Santos, em 98 dias. 107 até Nossa Senhora do Desterro e 117 até Rio Grande de São Pedro do Sul. As cartas de Angola chegavam a Pernambuco em 35 dias, então no Pará em 60 dias. Pelo interior, de 24 a 30 dias de São Luís; para Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, segundo Alencastro, mais fácil seria fazer escala em Lisboa. Logo, por volta de 90 a 101 dias até os últimos três, e cerca de 105 a 155 para Ceará e Piauí (Figura 41).

**Figura 41 – Pará na topologia do tempo dos correios (1807)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seção 3.2.

Em linhas gerais, essas foram as posições que as principais vilas das capitânicas luso-americanas ocuparam na topologia do tempo das comunicações postais na virada do século XVIII para o XIX, após a implementação da rede de correios na América portuguesa. Determinadas pelo tempo, essas distâncias condicionaram as comunicações escritas entre as partes constitutivas da monarquia portuguesa, balizando uma variedade de relações sociais entre os vassallos da Coroa sediados tanto na metrópole, quanto nos trópicos. Em graus distintos, o tempo de espera marcou a circulação de cartas da época, e a “defasagem epistolar”, característica da prática de se comunicar através de correspondências, adquiria um peso espaçotemporal particular conforme a localização dos remetentes e destinatários que acessavam a rede de correios da América portuguesa.

Proximidade e distância delimitam o espaço de muitas maneiras, e ambas só podem ser experimentadas no tempo, mas o espaço também delimita a política, a economia e a sociedade de muitas maneiras. Os espaços-tempo que inscreveram esses territórios dentro de uma topologia temporal foram elementos que, ao estruturarem a experiência social da comunicação epistolar da época, condicionando alguns elementos de coesão do corpo político do império português, se transformaram em vetores da própria política, economia e sociedade

portuguesas de então. À medida que balizavam o tempo da circulação de papéis, no interior de um corpo político cuja unidade residia em parte nessa atividade, os espaços-tempo dos correios se tornaram uma ferramenta de reconstrução de territórios na América portuguesa e das conexões desta com Portugal e Angola.

### 3.2.2. *As regularidades dos giros postais*

“Mais que tudo da regularidade que é e foi sempre a maior vantagem do Correio”<sup>334</sup>. Com essas palavras, o governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, defendeu a utilidade dos correios assinalando as características que interessariam os reformistas ilustrados de Portugal. Reduzir a “incerteza” e a “insegurança” das comunicações epistolares era algo necessário para “estreitar” os laços políticos e econômicos entre o Reino e suas colônias americanas, “aproximando” os vassallos da Coroa. À época, isso também significava “regularidade”.

REGULARIDADE, a qualidade de ser regular [...] Uniformidade; v. g. ‘a *regularidade* das oscilações da pêndula; do movimento, que nem se acelera, nem se retarda, a do movimento dos astros nas órbitas.’ A *regularidade das estações*, quando se sucedem ordenadamente [...].

REGULARMENTE. Com regularidade, § Por via de regra, ordinária, comumente. § Periodicamente sem interrupção, ou variedade; v. g. *escrever-vos-ei regularmente todos os meses*; o *correio chega regularmente de nove em nove dias*<sup>335</sup>.

Traduzindo os contornos gerais de noções e concepções associadas às palavras “regularidade” e “regularmente”, esse registro lexicográfico permite qualificar alguns dos elementos que pautavam as expectativas dos contemporâneos em relação aos “correios regulares”.

A “uniformidade” é uma característica associada ao movimento sobre o espaço, de algo que preserva sua velocidade, isto é, que “nem se acelera, nem se retarda”. Mas é, também, uma qualidade que se observa no tempo da natureza, como a “regularidade *das estações*”, sendo algo “sem interrupção, ou variedade”, que se repete “*todos os meses*”. A regularidade é a tal ponto associada aos serviços postais que nesse dicionário do início do

---

<sup>334</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>335</sup> SILVA, António de Moraes. *Diccionario da Lingua Portuguesa*, v. 2. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, p. 587.

século XIX são os próprios correios que aparecem como o exemplo de algo que “*chega regularmente de nove em nove dias*”.

De acordo com James How, a formação de um *espaço epistolar* depende do caráter *regular* das conexões que os serviços postais proporcionam para uma determinada sociedade. Diferentemente de outras práticas de circulação de cartas – como mensageiros particulares, tropeiros em rotas de comércio, escravos, etc. –, os correios instituem fluxos que, periodicamente, passam a condicionar diversas práticas sociais que dependem da circulação epistolar. Após a criação dos correios da América portuguesa, quando um vassalo da Coroa decidia escrever uma carta no interior de Mato Grosso, ele passaria a contar que os serviços postais seriam capazes de transportá-la até o seu destinatário. Os *espaços epistolares* são, segundo James How, “spaces of connection, provinding permanent and seemingly unbreakable links between people and places”<sup>336</sup>. Não são os únicos, porém, é deles que se esperava a maior regularidade. E, segundo o historiador Jürgen Osterhammel, “Temporal regularity is necessary to experience acceleration”<sup>337</sup>, afinal, para que uma aceleração dos fluxos da rede postal caracterize um novo espaço-tempo de comunicação é preciso que a nova distância, comprimida, se converta em uma estrutura capaz de modificar as experiências e expectativas das pessoas que enviavam e recebiam cartas pelos correios. É, portanto, a *regularidade* de um *novo espaço-tempo* que cristaliza uma *nova topologia das comunicações*. Do contrário, essas acelerações seriam apenas parte da volatilidade da circulação, eventos pontuais<sup>338</sup>.

Ao articular, de modo regular, as administrações postais sediadas nas capitais e principais vilas das colônias portuguesas da América, os correios instituía uma espacialidade que facilitaria a interação dos portugueses com diferentes escalas territoriais da monarquia, pois uma característica das redes geográficas é justamente estruturar dimensões espaciais distintas<sup>339</sup>. Em termos práticos, isso significava que o português que estivesse próximo a qualquer administração dos correios teria, potencialmente, acesso a qualquer outro território

---

<sup>336</sup> HOW, James. Op. cit., p. 4-9. Uma passagem sugestiva: “a letter writer is, after all, a letter writer only because of the physical distance between reader and writer. The aim of a certain kind of letter writing is thus to create a mental space within which interaction of various kinds can take place: to allow the continuation in another kind of space of activities that could only be carried out in proximate physical space”.

<sup>337</sup> OSTERHAMMEL, Jürgen. *The Transformation of the World. A global History of the nineteenth century*. Princeton: University Press, 2014, p. 67

<sup>338</sup> Desse ponto de vista, é interessante ressaltar que para Harmtut Rosa uma das características da Modernidade é justamente o fato de que suas *estruturas se aceleram* cf. ROSA, Hartmut. *Aceleração: a transformação das estruturas temporais na Modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 2019.

<sup>339</sup> OSTERHAMMEL, Jürgen. Op. cit., p. 710-712.

da monarquia abarcado pela rede postal. Se talvez, a nível local, essas linhas de correio não provocassem tantas transformações no cotidiano dos portugueses – vide a resistência em instituir o monopólio postal dentro das fronteiras de uma mesma capitania –, em uma escala luso-americana e imperial, a rede postal buscava fornecer a “prontidão”, a “facilidade”, a “brevidade” e a “regularidade” das comunicações que, depositadas em um laboratório local, poderiam circular por boa parte da rede imperial<sup>340</sup>.

A regularidade dos fluxos, responsável por sustentar a espacialidade em rede dos correios, foi construída por diferentes atores sociais. Os portugueses de então tinham plena consciência da volatilidade dos espaços-tempo da circulação humana e, conseqüentemente, das mercadorias, dos documentos e das cartas. A implementação da “maior vantagem do Correio”, portanto, buscada pelos portugueses que reformavam o império, ocorria justamente em um contexto de difícil estabilização da topologia do tempo das comunicações.

O alvará de 1798 havia determinado que os paquetes de correio marítimo deveriam zarpar de Lisboa a cada 2 meses e que, à exceção dos portos de reparo e provisões – Salinas e Rio de Janeiro –, deveriam permanecer exclusivamente o tempo necessário para efetuar o intercâmbio dos malotes postais. Um “prazo [que] não poderá ser alterado sem urgentíssima causa”<sup>341</sup>. Como demonstrado por Guapindaia, essa regularidade quase nunca foi observada na navegação dos paquetes. Em grande parte, porque as embarcações comerciais continuaram sendo o principal veículo de transporte epistolar nos mares, mesmo após a criação dos correios<sup>342</sup>. De todo modo, o texto da lei demonstra a intenção, por parte da Coroa portuguesa, em construir uma “uniformidade” para a circulação dos correios marítimos.

Em outro trecho, a lei determinava que

Fica ao cuidado dos Governadores das diferentes Capitánias do Brasil o ter nas épocas correspondentes prontos os sacos das Vias, e os mantimentos para as Equipagens das Embarcações [...]. Dentro de cada Capitania os Governadores, com as Juntas da Fazenda, regularão as correspondências em maneira que os

---

<sup>340</sup> Manuel Castells define um *espaço de fluxos* da seguinte maneira: “*é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos*. Por fluxos, entendo as sequências intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica da sociedade”, de modo que um “nó”, ou posição particular local, adquire a conectividade com toda a rede, alterando os vínculos entre espacialidades diferentes cf. CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. v. 1. São Paulo: Paz & Terra, 2020, p. 494-495.

<sup>341</sup> BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23. Ao mesmo tempo em que o texto do alvará mobiliza prazos máximos com precisão, como os 15 dias mencionados, por outro, é deliberadamente impreciso com os prazos mínimos, apenas indicando a necessidade de ser “o mais breve possível”. Desse modo, o alvará não impunha uma velocidade máxima, muito embora determinasse uma lentidão máxima.

<sup>342</sup> GUAPINDAIA, Mayra C. Entre correios marítimos...

Correios cheguem em épocas que confirmem com a chegada, e partida dos Paquetes, que se expedem da Europa, e que a ela voltam<sup>343</sup>.

Aprontar os sacos de cartas nas “épocas correspondentes” e, sobretudo, *regular* “as correspondências em maneira que os Correios cheguem em épocas que confirmem com a chegada, e partida dos Paquetes”, que navegam entre a Europa e os portos americanos, aponta para outro esforço de construção da regularidade das comunicações postais. A regularidade deveria ser construída não apenas nos intervalos uniformes de tempo entre um giro postal e outro, mas, igualmente, na sincronia entre fluxos diferentes. Em termos práticos, isso significava que, por exemplo, cabia aos governadores do Rio de Janeiro e de Minas Gerais zelar para que as cartas de Vila Rica chegassem à baía de Guanabara nas épocas em que houvessem embarcações para conduzi-las para a Europa. Para isso, seria necessário nem acelerar, nem retardar o movimento dos mensageiros dos correios, mas preservar a sua regularidade.

A definição dos portos do Rio de Janeiro e do Pará como pontos estratégicos para o reparo e provimento das embarcações postais, além de respeitar a geografia das vantagens do sistema de ventos e de correntes marítimas do Atlântico, também parece auxiliar na construção dessa sincronia dos fluxos postais. Posto que o tempo de parada era maior nesses dois portos, e que as cartas do interior afluíam para suas administrações de correio, então o intervalo de até 15 dias em Salinas e na baía de Guanabara poderia contribuir à concatenação dos fluxos postais, pois haveria um tempo hábil maior para que os governadores cuidassem para que os correios do interior alcançassem a costa nas épocas de chegada, ou de partida, dos correios marítimos<sup>344</sup>.

Com o objetivo de construir essa regularidade das comunicações epistolares, a Fazenda do Rio de Janeiro buscou entrar em acordo com a de Minas Gerais. É “certo que

---

<sup>343</sup> [ALVARÁ para o estabelecimento dos correios...] 20 de janeiro de 1798. BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23. Artigo reforçado pelo príncipe regente quando este ordenava aos governadores das capitânicas do Rio de Janeiro e de Minas Gerais que entrassem em acordo para que, em nome da comodidade do comércio e dos habitantes, a chegada dos correios internos nos portos da sede do vice-reinado correspondessem à chegada dos correios marítimos cf. [AVISO de D. Rodrigo a D. Fernando José de Portugal]... 1 de dezembro de 1800. BR RJANRIO COD. 67, v. 26.

<sup>344</sup> A sincronia dessa convergência de fluxos dependia da estabilidade temporal das distâncias, o que garantiria uma cadência regular e previsível. A regularidade e a previsibilidade dos deslocamentos, que sustentavam a eficácia da sincronização das trocas epistolares, era, contudo, acentuadamente reduzida quando relacionada às embarcações comerciais que conduziam cartas. Muito embora os capitães e comandantes dessas embarcações fossem obrigados a comunicar às agências de correio o dia de sua partida e seu respectivo itinerário com 15 dias de antecedência, os fluxos postais não poderiam se ajustar a esses prazos em curtos períodos de tempo. Desse modo, instituem-se diferentes graus de previsibilidade do deslocamento das cartas. Os capitães e comandantes das embarcações de comércio deviam combinar um horário para a retirada dos malotes postais, demonstrando os diferentes graus de detalhamento temporal para organizar os serviços postais: expedição em *meses*, previsão de saída em *dias*, retirada de malotes em *horas*.

carece estabelecerem-se dias fixos, para que a correspondência seja regular” entre a cidade do Rio de Janeiro e Vila Rica, seguindo o exemplo do que ocorria em Portugal, e também nos “Países Civilizados da Europa”<sup>345</sup>. Os “dias fixos” eram a estratégia para construir a regularidade da circulação de correspondências dessas duas capitanias, o ordenamento temporal de seus deslocamentos.

A definição do intervalo de tempo que deveria regular esses fluxos, no entanto, suscitou discussões importantes entre os deputados dessas Fazendas. Os giros postais deveriam ser semanais ou quinzenais? No primeiro caso, os deputados da Fazenda do Rio de Janeiro argumentaram que os remetentes enviariam suas cartas antes de receber as respostas às missivas enviadas no giro precedente. Caso o intervalo fosse quinzenal, isso não ocorreria. As Juntas definiram que os correios

darão ida e volta àquele lugar [registro do Caminho Novo, ponto intermediário destinado a troca dos malotes postais] em 15 dias e nestes mesmos será a comunicação do Correio dessa Cidade [Rio de Janeiro] a esta Vila Rica [...]<sup>346</sup>.

Deste modo haverá um Correio para ir de Vila Rica ao Registro do Caminho Novo, que fazem quarenta e duas Léguas, de onde há de tornar a recolher-se a esta mesma Vila em quinze dias, e o outro o mesmo interesse do referido Registro à Cidade do Rio de Janeiro, e desta àquele Registro em outros quinze dias, com o que fica a correspondência da Cidade do Rio de Janeiro a esta Vila Rica pelo Correio em os ditos quinze dias, ou vice-versa<sup>347</sup>.

A regularidade dos correios do Rio de Janeiro e de Vila Rica seria quinzenal, coincidindo com a distância temporal que os condutores das cartas demoravam para marchar das duas capitais até o registro do Caminho Novo e regressar aos pontos de origem.

A Junta da Fazenda de Mato Grosso, ao organizar os serviços postais da capitania, também definiu “dias fixos” para que a circulação de cartas fosse regular. Partindo de Vila

---

<sup>345</sup> [OFÍCIO de Manoel Moreira de Figueiredo a D. Rodrigo de Sousa Coutinho]... 4 de outubro de 1801. BR RJANRIO COD. 67, v. 28; OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844. Ver anexo n. 3.

<sup>346</sup> ORDEM do conde de Resende, vice rei do Brasil, a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de Minas Gerais, estabelecendo normas para a implantação dos correios. 11 de agosto de 1798. BNRJ I-26, 31, 080; OFÍCIO de Bernardo José de Lorena, governador das Minas Gerais, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 22 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26. A resolução desse dilema comunicacional, todavia, pode ter uma dimensão financeira ofuscada pelas autoridades fazendárias. A periodicidade quinzenal, definida pela Fazenda de Minas Gerais, coincidia com o período exigido para que os condutores de ambas as capitais atingissem o ponto de intercâmbio das malas postais e retornassem aos seus respectivos pontos de partida. Nesse sentido, se as respectivas Fazendas optassem por uma frequência mais acelerada, seria necessário empregar outros condutores, para que estes fossem despachados antes do regresso daqueles que conduziam as correspondências da semana anterior. Como observado nas seções anteriores, isso implicaria custos referentes aos ordenados anuais dos condutores, bem como das diárias das cavalgadas e dos escravizados que os acompanhariam. Dessa forma, a definição de um giro quinzenal, nesse período, parece corresponder à velocidade máxima com o custo mínimo às Fazendas dessas capitanias.

<sup>347</sup> OFÍCIO de Bernardo José de Lorena, governador das Minas Gerais, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 22 de agosto de 1798. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26.



Bela e passando pelo Rio Negro, os correios para Belém do Pará partiriam a cada 2 meses, sempre nos primeiros dias de janeiro, março, maio, julho, setembro e novembro. Para Vila Boa de Goiás, os serviços postais partiriam nos primeiros dias dos meses de janeiro, abril, julho, setembro e novembro, ajustando os intervalos na “estação das chuvas”, quando a marcha pelos caminhos é mais difícil. Para a vila Cuiabá, os correios partiriam no primeiro dia de todos os meses do ano, os condutores de cartas das duas vilas deveriam se encontrar na Vila Maria do Paraguai, onde trocariam os malotes postais. De Cuiabá para São Paulo, navegando o rio Tietê e seus afluentes, as cartas de Mato Grosso seriam despachadas anualmente<sup>348</sup>.

Havia interesses comerciais atrelados aos esforços de organização da regularidade dos correios. Em junho de 1799, o navio *Netuno* partiu de Lisboa, conduzindo cartas do correio, atravessou o Atlântico e ancorou em Salvador, depois prosseguiu sua viagem até o Rio de Janeiro. Ao chegar ao Rio de Janeiro, o capitão do *Netuno* informou o vice-rei que o governador da Bahia, atendendo a um requerimento de comerciantes de Salvador, havia determinado que o correio marítimo permanecesse na baía de Guanabara por apenas 10 dos 15 dias previstos para a sua estadia, pois deveria retornar à Bahia, onde permaneceria por mais 5 dias antes de regressar a Lisboa. O vice-rei enviou à Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar um requerimento, assinado por vários dos negociantes da praça comercial fluminense, argumentando que os mercadores de Salvador não poderiam dispor de melhores condições comerciais que eles. Por essa razão, solicitavam um acréscimo de 3 dias sobre os 15 que o *Netuno* deveria permanecer no Rio de Janeiro<sup>349</sup>.

O tempo de estadia do *Netuno* em Salvador e no Rio de Janeiro havia se convertido em uma arena de disputa entre interesses comerciais. Nas palavras do vice-rei, “a contemplação

---

<sup>348</sup> OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso] Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 8 de Março de 1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844. Os comerciantes com destino aos portos atlânticos que partissem depois da expedição dos malotes postais estavam autorizados a conduzir correspondências, mas sob as regras de sigilo e fiscalidade dos correios e, de modo análogo aos capitães e comandantes de embarcações mercantis, deveriam notificar as agências postais seu itinerário e dia de partida com quinze dias de antecedência. Desse modo, a previsibilidade limitada da circulação de cartas através de particulares atuando sob as regras postais encontrava seu correspondente nos correios interiores. A Fazenda, todavia, previa também autorizações excepcionais para a circulação de cartas fora dessas carreiras, as justificativas deveriam relacionar-se à comunicação entre “governo” ou “negócios urgentes” que não pudessem aguardar o próximo giro postal. Essa disposição, de certo modo, demonstra a antecipação, por parte das autoridades fazendárias, de que a frequência do trânsito de cartas adotado pela Fazenda de Mato Grosso poderia não corresponder às demandas dos correspondentes daquela capitania, sobretudo no tocante à comunicação política e comercial.

<sup>349</sup> OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 27 de setembro de 1799. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 175, doc. 12891. Para outra análise dessa querela: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 267.

destas mesmas correspondências [comerciais] foi um dos motivos que fizeram necessário o estabelecimento dos Correios Marítimos”<sup>350</sup>. Além de prejudicar os despachos de tribunais e juízos que seriam enviados ao Reino, os comerciantes do Rio de Janeiro indicaram que enquanto o *Netuno* estava ancorado na baía de Guanabara, outras embarcações ainda estavam descarregando as suas mercadorias, ou seja, a redução do intervalo de estadia do correio *Netuno* no Rio de Janeiro reduziria as oportunidades comerciais que ainda estavam se abrindo naquela ocasião. Todos os lados dessa querela basearam seus argumentos no papel comercial que a comunicação epistolar desempenhava, e nos artigos do alvará de 1798, o qual previa tanto o pouso de 15 dias no porto do Rio de Janeiro, como a possibilidade de uma segunda escala no porto da Bahia “quando fosse possível”<sup>351</sup>.

Mas assim como as distâncias temporais, também a regularidade dos correios estava sujeita a limitações. Ainda em 1799, o vice-rei do Brasil havia recebido uma ordem da Secretaria da Marinha e Ultramar para estabelecer um correio mensal para o Reino de Angola<sup>352</sup>. Porém, como as embarcações mercantis realizariam a maior parte do transporte epistolar, as características de seu comércio seriam importantes na definição, ou não, da regularidade das comunicações.

No Reino de Angola, o tráfico de escravizados compunha a maior “remessa” de exportação. Conforme as instruções anexas ao alvará de 1798, os capitães e comandantes dessas embarcações estavam obrigados a notificar, com 15 dias de antecedência, o dia de sua partida e seu itinerário naval. Contudo,

Para com efeito o dito dia se aprazar sem que os Carregadores padeçam algum incômodo é difícil, porque, como os Escravos / no que sempre consiste a maior parte das remessas deste Reino [de Angola] / depois de serem pagos na Alfândega os Direitos deles no dia do Despacho, o qual ordinariamente se faz na véspera da saída do Navio, muitas vezes adoecem, ou morrem [e] são obrigados os ditos Carregadores a buscar outros Escravos para encherem o número dos que com efeito despacharam, e de que pagaram os devidos Direitos. Esta diligência motiva delongas e a impossibilidade de se fecharem as Cartas com muita antecipação ao dia aprazado da entrega da Mala. Pelo que se recomenda que haja todo o solícito cuidado em se aprontarem as remessas, de sorte que vinte e quatro horas antes de

---

<sup>350</sup> Em outras ocasiões os correios marítimos também foram reparados no porto da Bahia, e não do Rio de Janeiro: OFÍCIO do Governo interino para o Visconde de Anadia... 11 de dezembro de 1801. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 116, doc. 22937.

<sup>351</sup> OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 27 de setembro de 1799. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 175, doc. 12891; [ALVARÁ para o estabelecimento dos correios]... 20 de janeiro de 1798. BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23.

<sup>352</sup> OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, [D. José Luís de Castro], ao secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 27 de maio de 1799. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc. 12691.

desfraldar a Embarcação as Cartas sejam entregues em casa do dito Administrador do Correio para que este tenha tempo de as pesar, marcar, fazer a Fatura, ou Aviso, e meter na Mala, ou Saco, e fechá-lo, como se lhe determina nos Artigos vinte e um, e vinte e dois<sup>353</sup>.

A estrutura do tráfico de escravizados nos portos de Angola, sustentando boa parte da rede comercial que movimentaria as cartas dos correios dessa região, limitava a regularidade dos fluxos postais. A violência com que eram tratados os escravizados, “muitas vezes adoecem, ou morrem”, forçava seus carregadores a substituí-los “para encherem o número dos que com efeito despacharam”. Isso fazia com que o intervalo para carregar os navios negreiros fosse irregular e, conseqüentemente, tornava-se difícil “aprazar” o dia de partida das correspondências a bordo dessas embarcações.

Ao lado das distâncias temporais, a regularidade dos serviços postais também estruturou a topologia do tempo das comunicações epistolares de então. Em linhas gerais, e sem perder de vista que a regularidade era um horizonte que se buscava construir e, portanto, estava sujeita a vários desvios, os intervalos entre um giro postal e outro, para o período de 1800 a 1807, foram os seguintes (Tabela 5).

**Tabela 5 – Regularidade dos correios (1800-1807)<sup>354</sup>**

Conexões postais	Regularidade aproximada
Lisboa-Bahia	A cada 11 dias
Lisboa-Pernambuco	A cada 11 dias
Lisboa-Paraíba	A cada 132 dias
Lisboa-Bissau	A cada 137 dias

<sup>353</sup> [INSTRUÇÕES para o estabelecimento de correios em Angola]... 7 de dezembro de 1798. BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct. 01. Ver artigo 25 das instruções para a implementação dos correios no Reino de Angola.

<sup>354</sup> Fontes: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; BR RJANRIO D9.Cx.746.Pct.01; BR RJANRIO COD.0.67, v. 23; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; *Almanaque Geral do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 167; BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03; DIHCSP, v. 33, p.75-76 e p.104; GODOY, Silvana A. de Op. cit. A periodicidade referente a cidade de São Paulo e sua conexão com o Rio de Janeiro é uma hipótese, pois considera-se a frequência adotada em 1773 pelo correio instituído pelo Morgado de Mateus. Além desses dados, se utilizou os anúncios da *Gazeta de Lisboa* (Tabela 4) divididos pelos 114 meses referentes ao período de junho de 1798 a novembro de 1807, transformando as viagens anunciadas em uma regularidade aproximada. Entre a regularidade indicada pelas normas e aquela identificada nos anúncios, sempre se optou pelo intervalo dos jornais: por exemplo, o alvará fala em pacote a cada 60 dias para Bahia, porém, os anúncios indicam 320 viagens distribuídas ao longo de 114 meses resultam em uma média mensal de 2,8 que, convertida em denominador de 30 dias, equivale a 10,68, ou seja, mais ou menos uma viagem a cada 11 dias. Existem, evidentemente, discrepâncias: enquanto no mês de julho de 1798 foram anunciadas apenas 5 viagens para a Bahia, em outubro de 1803 foram identificadas 12; outro tipo de discrepância é a menção na norma e ausência na *Gazeta*, por exemplo, o itinerário e frequência indicados no alvará de 1798 apontam para regularidade bimestral de conexão com o litoral do Piauí, Parnaíba, mas não há nenhum anúncio de viagens com esse destino, conseqüentemente, a tabela aponta 60 dias para Parnaíba, enquanto foi registrada uma média de uma viagem a cada 18 dias para o Maranhão, logo ao lado (ocorre o mesmo com Natal e Fortaleza). A validade geral desses dados, portanto, reside em seu caráter aproximativo, não exato.

Lisboa-Rio de Janeiro	A cada 14 dias
Rio de Janeiro-Vila Rica	A cada 15 dias
Belém do Pará-São Luís do Maranhão	A cada 15 dias
Desterro-Laguna	A cada 15 dias
Laguna-Porto Alegre	A cada 15 dias
Porto Alegre-Rio Grande de S. Pedro	A cada 15 dias
Lisboa-Moçambique	A cada 155 dias
Lisboa-Macau	A cada 163 dias
Lisboa-Maranhão	A cada 18 dia
Lisboa-Rio Grande de São Pedro	A cada 180 dias
Lisboa-Ilha do Faial	A cada 190 dias
Lisboa-Santos	A cada 190 dias
Lisboa-Goa	A cada 244 dias
Lisboa-Ilha Graciosa	A cada 263 dias
Lisboa-Ilha da Madeira	A cada 27 dias
Lisboa-Ilha de São Miguel	A cada 28 dias
Rio de Janeiro-Luanda	A cada 30 dias
Rio de Janeiro-Benguela	A cada 30 dias
Rio de Janeiro-Sumbe	A cada 30 dias
Rio de Janeiro-São Paulo	A cada 30 dias
Vila Bela de Mato Grosso-Cuiabá	A cada 30 dias
Lisboa-Pará	A cada 32 dias
Porto Feliz-Cuiabá	A cada 365 dias
Lisboa-Ilha Terceira	A cada 50 dias
Vila Bela de Mato Grosso-Barcelos	A cada 60 dias
Barcelos-Belém do Pará	A cada 60 dias
Belém do Pará-Vila Boa de Goiás	A cada 60 dias
Lisboa-Natal	A cada 60 dias
Lisboa-Fortaleza	A cada 60 dias
Lisboa-Parnaíba	A cada 60 dias
Vila Bela-Vila Boa	A cada 60 ou 90 dias
Lisboa-Cabo Verde	A cada 73 dias
Lisboa-Angola	A cada 81 dias
Lisboa-Benguela	A cada 90 dias



Enquanto os serviços de correio marítimo eram construídos como parte das reformas da monarquia portuguesa voltadas a modificar a relação entre o Reino e suas colônias americanas, a posição de Portugal no cenário europeu se tornava cada vez mais fragilizada. Em 1801, em aliança com a França, Carlos IV, rei da Espanha, havia declarado guerra contra Portugal, logo em seguida suspensa sob a promessa de que a Coroa portuguesa fecharia seus portos aos navios britânicos. É, aliás, o correio marítimo *Espadarte*, comandado pelo primeiro tenente João Pinto Rios, que traz a notícia de suspensão da guerra com a França<sup>355</sup>. A diplomacia portuguesa buscava preservar, o quanto fosse possível, uma posição de neutralidade no conflito que opunha as duas grandes potências europeias daquele momento. A posse das colônias americanas era fundamental nesse jogo geopolítico.

É justamente nesse contexto de ameaça à independência de Portugal e da crescente importância de seus domínios na América, cada vez mais integrados às demandas do mercado internacional, que os correios marítimos e interiores do Brasil procuraram transformar as condições de comunicação do império. Ao buscar proporcionar uma comunicação mais breve, fácil e regular, ao procurar estreitar os laços entre os vassallos da Coroa sediados nas duas extremidades do Atlântico, o Reino aproximava-se da América em um cenário geopolítico no qual seu afastamento poderia ser um sinal de fragilidade dentro da dinâmica de disputa colonial entre os impérios europeus. A formação de novos fluxos entre a metrópole portuguesa e boa parte de seus domínios americanos permite observar a necessidade da Coroa em estruturar de uma nova maneira de vincular-se a uma parcela de seus territórios coloniais<sup>356</sup>.

Em 1804, após a ascensão de Napoleão Bonaparte à Coroa francesa, a Espanha novamente declarou guerra contra Portugal, cuja política externa de neutralidade se esgotava na medida em que as potências da Inglaterra e França desdobravam seus conflitos para os territórios americanos. Naquele ano, a colônia francesa de Saint-Domingue tinha declarado independência, modificando a correlação de forças entre os impérios europeus na América. Dois anos depois, os ingleses tentaram controlar Buenos Aires, então capital do Vice-Reino do Rio da Prata. Em 1807, Montevideú foi tomada pelos ingleses que naquele ano também

---

<sup>355</sup> OFÍCIO de D. Fernando José de Portugal ao visconde de Anadia... 18 de março de 1802. BR RJANRIO 59 COD. 68, v. 18.

<sup>356</sup> ARROYO, Mónica. Território, Mercado e Estado: uma convergência histórica. *GEOgraphia*, ano 6, n. 12, 2004, p. 63 *et seq.*

ocuparam Curaçao e a ilha da Madeira, além de consolidar seu domínio em Serra Leoa. Nos anos seguintes, os britânicos ainda tomariam as colônias francesas de Marie-Galante e Desiderate, além do Senegal, sendo que Martinica e Guadalupe haviam sido ocupadas em 1793 e devolvidas em 1794<sup>357</sup>. Ao mesmo tempo, através da Espanha, cada vez mais a França buscava pressionar Portugal a fechar seus portos a Coroa britânica.

É no contexto de intensificação dos conflitos políticos no continente europeu e de acirramento na disputa colonial na América, com importância crescente no mercado internacional, que a monarquia portuguesa procurou aperfeiçoar o sistema de comunicação que articulava sua metrópole às colônias americanas. Cada vez mais, a soberania do império português sobre aqueles territórios se via ameaçada e, naquela altura, isso se desdobrava em um risco para a soberania do Reino no continente europeu. Nas palavras de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, era fundamental que a Majestade do império português fosse capaz de assegurar recursos para as despesas da Coroa “para conservar os Seus Vassallos no mesmo estado de felicidade e tranquilidade, de que têm até aqui gozado *no meio da dissolução geral da Europa*” e que são necessários para “conservar os Domínios Ultramarinos, que são a principal base da Sua grandeza”, de onde deve-se esperar “para o futuro as mais lisonjeiras esperanças”<sup>358</sup>. Afinal, desde 1796, com apoio espanhol, embarcações portuguesas vinham sendo atacadas por corsários franceses, prejudicando as comunicações entre Lisboa e seus domínios americanos.

Em um corpo político no qual a comunicação escrita é fundamental para o governo e administração do Estado, e no qual a circulação de papéis buscava se realizar através dos correios para que pudesse ser mais breve e regular, a topologia do tempo da comunicação postal se tornava, paulatinamente, uma ferramenta política voltada à manutenção do império na medida em que modificava suas condições de conexão<sup>359</sup>. Brevidade, prontidão e regularidade das comunicações não atenderiam apenas demandas sociais de mercados

---

<sup>357</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo G. A corte e o mundo..., p. 30.

<sup>358</sup> [REFLEXÕES políticas sobre o meio de restabelecer o crédito público e segurar recursos para as grandes despesas do Reino feitas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao Príncipe Regente, D. João]. 21 de outubro de 1799. BR RJANRIO. 59. CAI. 0. 0634140.

<sup>359</sup> Para uma discussão acerca da importância dos manuscritos na composição de corpos políticos territorialmente extensos: ELLIOT, John H. *Impérios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid: Taurus, 2006; HESPENHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político – Portugal – séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994. Em menor grau: KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo...*, p. 148. Sarah Boscov aponta que as grandes distâncias entre as diferentes partes constitutivas do império português impunham aos portugueses de Lisboa exigências de grande complexidade ao exercício de poder a partir de um centro que deveria ser capaz de irradiar sua autoridade para muitos territórios. Cf. BOSCOV, Sarah. Op. cit., p. 188.

portugueses sediados na América e na Europa, mas também às necessidades da monarquia em preservar seus vínculos com suas colônias americanas em um contexto de profunda crise. Afinal, o próprio D. Rodrigo de Sousa Coutinho já havia apontado "o perigo que pode haver em confiar tais estabelecimentos [como os correios] a particulares [...] de que é evidente testemunho o fato da América Inglesa, onde Franklin produziu a grande revolução servindo-se do ofício de correio-mor"<sup>360</sup>.

Em 29 de novembro de 1807, a família real e parte da Corte da monarquia portuguesa fugiram para o Brasil escoltados pela marinha britânica. Na cultura política do Antigo Regime, o rei – no caso português, o príncipe regente – constituía o centro de articulação máximo do corpo político do império, e sua transferência para a América desencadearia uma transformação no próprio estatuto político dos territórios luso-americanos. Com isso, o próprio sistema de comunicação postal, que deveria servir à articulação das partes da monarquia e sua convergência para o centro político, seria objeto de profundas transformações. No próximo capítulo, iremos examinar as transformações no espaço postal luso-americano provocadas pela transferência da Corte portuguesa para a América, suas zonas de concentração e dispersão, novos espaços-tempo e regularidades.

---

<sup>360</sup> Citado em RIZZINI, Carlos. *Hipólito da Costa e o Correio Brasileiro*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, p. 89.

## Capítulo 4

### *Dobrando o espaço e encurtando as distâncias: a expansão dos correios da América portuguesa (1808-1820)*

Sendo a mútua comunicação dos povos a origem da civilização, pois por meio dela gira o comércio, aumenta-se a indústria, aperfeiçoam-se as artes, difundem-se os conhecimentos científicos, estreitam-se os laços da sociedade, e consolida-se o corpo da nação; por cujos motivos foi um dos primeiros cuidados do Príncipe Regente Nosso Senhor mandar abrir estradas, e estabelecer correios entre as diversas capitanias deste vasto continente entre si, e com esta Corte. [...]. Desta ativa circulação, e frequente correspondência dos povos, que cada vez mais se há de aumentar, e estender, provirão certamente grandes e amplíssimas utilidades, que só a real presença do nosso augusto soberano poderia facilitar e promover, apesar dos muitos, e quase insuperáveis obstáculos que de todas as partes se oferecem [...].

(Luís Gonçalves dos Santos, *Memórias para servir à história do Reino do Brasil*)

De uma "ativa circulação" e "frequente correspondência dos povos", realizada por meio dos "correios entre as diversas capitanias deste vasto continente" americano, surgiriam "certamente grandes e amplíssimas utilidades", algo que só a "real presença do nosso augusto soberano poderia facilitar e promover", apesar de "quase insuperáveis obstáculos". Essas foram palavras escritas em 1821 por uma importante figura na opinião pública, Luís Gonçalves dos Santos, também conhecido como Padre Perereca. Apesar de laudatórias, essas palavras celebrando os feitos do soberano após a sua instalação no Brasil apontam uma expectativa social que será diagnosticada em várias partes da América portuguesa a partir de 1808.

A transferência da Família Real para o Brasil marcou uma transformação profunda do contexto econômico, político e social da monarquia. Este capítulo se dedica a analisar e interpretar as principais modificações da rede de correios da América portuguesa acompanhando as reformas que se voltaram à expansão e integração comercial entre capitanias luso-americanas, bem como o esforço do governo joanino em consolidar sua soberania em um conturbado cenário hispano-americano. Todas essas condições, aliadas à



construção do aparato institucional para o exercício do governo do Estado em solo americano, exigiram novas condições de comunicação para o funcionamento da política e da economia. Novas demandas de um novo tempo que provocariam uma dobra no espaço-tempo das comunicações postais, uma compressão na topologia da rede de correios da América portuguesa.

#### **4.1. A transferência da Família Real e a nova geografia dos correios**

A formação da rede de correios da América portuguesa ocorreu em meio ao conturbado contexto de crise e desestabilização das relações coloniais. Ao longo do Setecentos, aos olhos de muitos dos administradores do Estado português, os domínios americanos da monarquia haviam ascendido a uma posição fundamental para a sustentação econômica do império. Cada vez mais as reformas projetadas por ilustrados, e parcialmente implementadas por administradores coloniais, buscavam promover o estreitamento de laços econômicos entre a metrópole e suas Américas. Cada vez mais o equilíbrio de forças no continente europeu passava pelo controle de territórios coloniais, de modo que hegemonia ultramarina e preponderância europeia se entrelaçavam e condicionavam reciprocamente<sup>361</sup>.

A rede de correios da América portuguesa surgiu justamente nesse mundo, na passagem do século XVIII para o XIX. Por um lado, representava mais um esforço das reformas ilustradas que procuravam regenerar a monarquia portuguesa através de um novo padrão de exploração colonial americano que já vinha ocorrendo anteriormente em outras dimensões da realidade; nesse caso, ao criar uma nova fonte de arrecadação para o Erário Régio e ao constituir uma rede de comunicação regular que facilitaria o comércio entre as colônias e destas com a metrópole. Por outro, as reformas das comunicações à distância surgiram também como uma ferramenta para aperfeiçoar o controle sobre os domínios coloniais no contexto de acirramento das disputas entre as potências europeias pela exploração da América. Como havia concebido um dos governadores luso-americanos no início dessas

---

<sup>361</sup> Nas palavras de Fernando Novais: “a disputa pela exploração colonial – e, pois, a posição das colônias no quadro do equilíbrio das potências – vai adquirindo importância crescente, para assumir enfim no século XVIII o papel de elemento primordial deflagrador das hostilidades e consagrador das preponderâncias” cf. NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Ed. 34, p. 47.

reformas, os correios eram um meio adequado para “aproximar as Colônias da Metrópole, para estreitar os laços entre uns e outros Habitantes”<sup>362</sup>.

Na virada do século, o estreitamento desses laços adquiriu uma nova importância geopolítica. Em 1803, o conflito entre as duas potências europeias rivais, França e Grã-Bretanha, havia sido retomado. Já por essa época Napoleão Bonaparte havia ascendido ao poder, proclamado o Império e instituído uma nova dinastia que expandia sua soberania conquistando territórios por toda a Europa<sup>363</sup>.

Conforme a guerra avançava no continente europeu, relações de aliança e de domínio foram sendo estabelecidas entre as potências principais e os demais Estados, o controle sobre determinado território poderia assegurar a defesa de uma fronteira estratégica, e as redes de comércio podiam ser interrompidas como parte da guerra. Em 1806, o Império francês iniciou uma política de “bloqueio continental” que visava romper os laços comerciais que a Grã-Bretanha tinha com o restante da Europa. Espanha, reinos da Itália e Etrúria, Confederação do Reno, Suíça, Holanda, Dinamarca, Prússia e Rússia aderiram ao bloqueio se unindo ao lado francês.

À medida que o continente europeu se fechava ao comércio britânico, os mercados coloniais das Américas ganhavam cada vez mais importância para a Grã-Bretanha e, conseqüentemente, Portugal e Espanha, Estados secundários na correlação de forças do continente, se tornavam territórios estratégicos para acessar esses mercados. A expressão comercial da guerra entre os impérios britânico e francês consolidava as Américas espanhola e portuguesa como elementos “deflagradores de hostilidades” e “consagradores de preponderâncias”<sup>364</sup>.

A Espanha havia firmado aliança com o Império francês desde 1804, dando continuidade a uma inclinação diplomática já estabelecida ao longo do século XVIII. Cada vez em condições mais precárias, Portugal buscava preservar uma posição de neutralidade

---

<sup>362</sup> OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 10 de maio de 1797. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>363</sup> Até 1808, o Império Francês testemunhou uma sequência de vitórias bélicas em muitas partes do continente europeu. No sul, a República italiana é transformada em Reino sob domínio francês, junto com os principados de Lica e Piombino. Na Europa central, Bonaparte ocupa Viena, derrota as tropas germânicas que combatiam em Austerlitz, conquista Berlim e cria a Confederação do Reno. No norte, destituiu o governo da Holanda, assegurando a defesa das fronteiras setentrionais. Em 1807, estabelece acordo de paz com a Rússia, envolvendo também a Prússia e a Dinamarca cf. SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo G. *A corte e o mundo: uma história do ano em que a família real portuguesa chegou ao Brasil*. São Paulo: Alameda, 2008, p. 16-21.

<sup>364</sup> NOVAIS, Fernando. Op. cit.; SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. *A corte e o mundo...*, p. 22-30.

perante as potências em guerra, mas em 1807 a situação se agravou chegando a um ponto limite. No continente, as tropas francesas adentraram o território espanhol para preparar uma ofensiva contra Portugal com o consentimento do monarca Carlos IV. No mar, os britânicos enviavam uma esquadra para a costa portuguesa sob o pretexto de proteger os territórios lusos.

Para a Coroa portuguesa, a aliança com a França poderia representar a preservação da integridade do território de Portugal no continente, mas, então, sua soberania sobre as colônias americanas estaria ameaçada pelo império britânico, o qual já vinha colecionando ofensivas em Buenos Aires (1806) e Montevidéu (1807), e havia logrado ocupar o Suriname (1806), Curaçao (1807), Madeira (1807) e as Ilhas Dinamarquesas (1807)<sup>365</sup>. Além disso, no plano econômico, ambas as potências rivais eram importantes importadoras dos produtos coloniais do império português, fazendo com que qualquer uma das decisões afetasse diretamente sua balança comercial<sup>366</sup>.

O Conselho de Estado formado em Portugal para acompanhar a sensível situação da monarquia e definir a estratégia que melhor atendesse aos interesses da Coroa esboçou, dentre suas alternativas, a possibilidade de transferência da Família Real para o Rio de Janeiro. Tratava-se de uma alternativa estratégica que possivelmente garantiria a soberania portuguesa sobre as colônias americanas que, ao longo do século XVIII, haviam se tornado o esteio principal da economia portuguesa<sup>367</sup>.

A decisão final sobre a transferência da sede da monarquia portuguesa para o Rio de Janeiro ocorreu no dia 26 de novembro de 1807, logo após a confirmação da notícia de que as tropas francesas haviam cruzado as fronteiras de Portugal e marchavam em direção a Lisboa.

Eu roguei aos Ministros Ingleses [que] me ajudassem a tentar um último esforço dando-me uma embarcação veleira que pudesse lançar na costa de Portugal um correio, que eu estava determinado a mandar com despachos e uma carta dirigida a Sua Alteza Real para o avisar do perigo que o ameaçava [...], e no caso presente a brevidade era tudo [...]. Se os ventos tivessem retardado três ou quatro dias a chegada do meu correio, muito provavelmente sua ida teria sido inútil, e neste caso é impossível adivinhar quais seriam as condições que Sua Alteza Real seria obrigado a receber do General Junot quando este já estivesse às portas de Lisboa [...]<sup>368</sup>.

---

<sup>365</sup> NOVAIS, Fernando. Op. cit., p. 44; KUMAR, Krishan. *Visions of Empire: how five imperial regimes shaped the World*. Princeton: University Press, 2017, p. 325; BAYLY, Christopher. *Imperial meridian: the British Empire and the World 1780-1830*. New York: Longman, 1989, p. 89-95.

<sup>366</sup> SILVA, Ana R. Clochet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso- brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006, p. 193.

<sup>367</sup> A transferência da Família Real portuguesa para a América já havia sido cogitada em outros contextos de crise. Na iminência da invasão espanhola, em 1580; após a Restauração, em 1640; após o terremoto de Lisboa, em 1755; durante a Guerra dos Sete anos, em 1762; na Guerra das Laranjas, em 1801; na declaração de guerra entre Grã-Bretanha e França, em 1803 cf. SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A corte e o mundo..., p. 44-45.

<sup>368</sup> *Correio Braziliense*, jan. 1820, v. 24, n. 140.

Verdade ou não que a confirmação dessa notícia tenha chegado primeiro pelas mãos do correio extraordinário mencionado pelo correspondente do *Correio Braziliense*, fato é que “no caso presente a brevidade era tudo”<sup>369</sup>. Se a notícia sobre a invasão das tropas de Jean-Andoche Junot, em 17 de novembro, tivesse demorado mais tempo para cruzar a distância até a cidade de Lisboa – os rumores chegaram no dia 22, a confirmação, no dia 24<sup>370</sup> –, as condições de negociação entre o Conselho de Estado português, o império francês – que se aproximava – e o império britânico – cuja esquadra estava ancorada na costa – seriam bastante diferentes.

#### 4.1.1. Secretarias e tribunais, Lisboa e Grã-Bretanha

Atravessado o oceano Atlântico, o príncipe regente deu início a um amplo conjunto de reformas que transformariam profundamente a vida de seus súditos na América e na Europa. A transferência da sede da monarquia portuguesa para o Rio de Janeiro provocou a necessidade de estruturação de todo um aparato institucional e administrativo voltado ao governo do Estado, à recriação de suas bases políticas em solo americano. O equilíbrio entre os grandes centros políticos e econômicos da América portuguesa foi bruscamente modificado, o Rio de Janeiro ascendeu à condição de polo de convergência principal, no qual a ainda precária unidade dos territórios da monarquia se fortaleceria<sup>371</sup>.

Em um curto intervalo de tempo, foram sendo criados órgãos como os tribunais da Mesa do Desembargo do Paço, de Consciência e Ordens, da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, o Banco do Brasil, a Chancelaria-Mor, os conselhos Supremo Militar, Supremo da Justiça e da Fazenda, a Casa de Suplicação, a Intendência Geral da Polícia, o Real Erário, a Imprensa Régia, entre muitos outros, atuando em diferentes esferas da vida social, política e econômica do império que se reorganizava nos trópicos. Em conjunto, essa estruturação da administração do Estado, formada por muitas repartições e

---

<sup>369</sup> *Correio Braziliense*, jan. 1820, v. 24, n. 140.

<sup>370</sup> PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil*. São Paulo: Contexto, 2022, p. 53.

<sup>371</sup> SILVA, Ana R. Cloet da. Op. cit., p. 212; JANCSÓ, István; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico: ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira. *Revista de História da Ideias*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, v. 21, 2000, p. 417.

funcionários, organizaria institucionalmente o governo da monarquia portuguesa em solo americano<sup>372</sup>.

Uma das consequências imediatas da recriação das bases institucionais da sede do Estado português na América foi o aumento vertiginoso da circulação de papéis vinculados aos expedientes administrativos. Apelações judiciárias, balanços de arrecadações e gastos, expedição de ordens e ofícios, entre tantos outros tipos de documentos administrativos, passaram a convergir para o Rio de Janeiro, que além de se consolidar como território estratégico para o escoamento do ouro no século anterior, havia se tornado o mais importante porto de importação e exportação da América portuguesa, sendo a principal porta de entrada para o tráfico de escravizados africanos que cresceria vertiginosamente após a abertura dos portos do Brasil. Em conjunto, esses fatores aprofundariam a expansão demográfica que a América já testemunhara no século XVIII e suas articulações comerciais internas. Se por volta de 1790 o Brasil teria cerca de 1.835.722 pessoas, entre livres, escravizados e indígenas incorporados à sociedade colonial, em 1810 esse número subiria para 2.534.530<sup>373</sup>. O desenho dos correios acompanharia a estruturação dessa nova arquitetura da monarquia portuguesa na América e seria também um de seus esteios.

Nesse contexto, em novembro de 1808, foi publicado o *Regulamento provisional da Administração Geral do Correio desta Corte e Província do Rio de Janeiro*. Como apontado pela historiadora Guapindaia, esse *Regulamento* não significou uma centralização administrativa dos serviços postais<sup>374</sup>. No entanto, ele representava um avanço na organização da comunicação administrativa de alguns dos órgãos da monarquia portuguesa que estavam sendo recriados na América. Além de aumentar o corpo de oficiais da administração dos correios do Rio de Janeiro, o *Regulamento* nomeou um oficial para ser o responsável pelo envio de ofícios da Corte para as Secretarias de Estado e Tribunais<sup>375</sup>.

---

<sup>372</sup> SALGADO, Graça (Coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

<sup>373</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A corte e o mundo..., p. 62-65 e 82-83; BOTELHO, Tarcísio. A população da América portuguesa em finais do período colonial (1776-1822): fontes e estimativas globais. *Anais de História Além-Mar*, v. 16, 2015, p. 79-106 *apud*. PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil...*, p. 18.

<sup>374</sup> GUAPINDAIA, Mayra C. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Programa Interuniversitário, Lisboa, 2019, p. 111.

<sup>375</sup> Segundo Guapindaia, em 1799 a administração do Rio de Janeiro tinha 5 oficiais, aumentando para 15 em 1816 e 19 em 1825 cf. GUAPINDAIA, Mayra C. *O controle do fluxo...*, p. 122. Para a passagem do *Regulamento* que indica a nomeação de um funcionário para o envio de ofícios da Corte para Secretarias e Tribunais: CLB. *Índice das decisões de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 69-70.

De modo complementar, algumas repartições de órgãos administrativos também nomeariam, nos anos subsequentes, seus próprios correios. Em 1811, as intendências da Marinha e da Polícia tinham um correio cada uma. Aliás, Paulo Fernandes Viana, o primeiro intendente da polícia, lembrava sistematicamente aos seus interlocutores e informantes que era necessário manter uma correspondência regular<sup>376</sup>. Cinco anos depois, a Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra também contaria com um correio próprio, enquanto a Intendência Geral da Polícia aumentaria seu número para dois. Em 1817, os militares das tropas de ordenança que atuavam como condutores de cartas para a Secretaria da Marinha seriam substituídos por correios, os quais, a partir daquele ano, passariam a estar limitados ao número de quatro para cada repartição<sup>377</sup>.

Eram, contudo, correios de outra natureza. Não estavam abertos ao uso da população geral, não estavam sujeitos à cobrança de portes por parte das administrações postais e seus ritmos de circulação respeitavam as necessidades do expediente administrativo de cada um dos órgãos aos quais estavam vinculados. Ainda assim, esses correios apontam para uma importante mudança na geografia das comunicações postais da América portuguesa: com a transferência da sede da monarquia, a recriação das bases político-administrativas em solo americano ensejou a expansão de correios vinculados às novas instituições. São esses correios que em situações de crise, ou de guerra, seriam despachados extraordinariamente para atravessar grandes distâncias com a maior velocidade possível. Nas palavras da historiadora Maria de Fátima Silva Gouvêa, o "*império da escrita* poderia ser entendido como marcado pela preocupação básica de estabelecer registros e encaminhar correspondência, que viabilizassem a troca de informação"<sup>378</sup>.

Do outro lado do Atlântico, Portugal estava ocupado pelas tropas francesas sob o comando do general Junot, e a comunicação postal entre a antiga e a nova sede da monarquia havia sido interrompida. O último anúncio de que uma embarcação havia partido de Lisboa conduzindo cartas do correio para a América foi publicado em 28 de novembro de 1807 pela

---

<sup>376</sup> GOUVÊA, Maria de F. Silva. "As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no Império luso-brasileiro". In: JANCSÓ, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 712, nota 13.

<sup>377</sup> Almanaque da Corte do Rio de Janeiro para o ano de 1811. *RIHGB*, v. 282, jan.-mar., (1969), p. 188, 195 e 204; *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1816*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1816, p. 33, 195 e 213-214; *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1824, p. 53, 138-139 e 242; Manda substituir por correios as ordenanças que estavam às ordens das Secretarias de Estado da Marinha e da Guerra". In: CLB. *Índice das decisões de 1817*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 7-8.

<sup>378</sup> GOUVÊA, Maria de F. Silva. Op. cit., p. 711. Grifos no original.

*Gazeta de Lisboa*<sup>379</sup>. Nessa ocasião, o periódico notificava que o navio *Protetor General* havia zarpado no dia 10 de novembro, velejando para o Rio de Janeiro com as correspondências de Portugal. O domínio francês havia dissolvido o Conselho de Regência que D. João havia formado para governar Portugal em sua ausência, nomeou franceses para cargos da burocracia do Estado e indicou novos administradores para as províncias.

Como uma forma de resistir ao invasor francês, portugueses organizaram juntas de governo que buscaram exercer, em nome do príncipe, a legítima regência sobre o Estado de Portugal. Na Espanha, algo análogo, mas com muitas diferenças, havia ocorrido depois que a aliança entre Napoleão e a Família Real espanhola havia sido rompida. Com a coroação de José I, irmão de Napoleão, para o trono espanhol, os súditos fiéis à dinastia borbônica organizaram juntas de governo que contestavam a legitimidade do novo monarca. Nos dois países ibéricos, essas juntas de governo aprofundavam a crise da legitimidade do poder dinástico porque, por mais que defendessem o regime monárquico e o regresso de seu respectivo chefe de Estado, elas simbolizavam o exercício direto da soberania por parte do “povo”. Isto é, sua própria existência abalava um dos baluartes do Antigo Regime: o poder soberano dos monarcas<sup>380</sup>.

Sendo organizações políticas contrárias ao poder francês, as juntas ibéricas procuraram apoio britânico para expulsar as tropas de Bonaparte. No caso de Portugal, a aliança com o exército britânico foi condição para a transferência da Corte ao Brasil. No caso espanhol, foi uma demanda das juntas durante os conflitos com os exércitos franceses. Em Portugal, batalhas decisivas foram travadas em agosto de 1808, quando os exércitos britânicos avançaram sobre boa parte do território peninsular luso, muito embora o controle estável só se estabelecesse posteriormente. Logo no mês seguinte, a *Gazeta de Lisboa* voltou a anunciar aos súditos da Coroa portuguesa a saída de embarcações carregando malas do correio para a América. O brigue *Paquete Real*, o bergantim *São José Diligente* e os navios *Protetor General*, *Pensamento Feliz* e *Ceres* foram os primeiros a velejar aos portos de Pernambuco, Bahia, Maranhão e Rio de Janeiro transportando as cartas dos portugueses da península após a

---

<sup>379</sup> *Gazeta de Lisboa*, 28 nov. 1807.

<sup>380</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 37-38; CHUST, Manuel (Coord.). *1808: la eclosión juntera en el mundo hispano*. México: FCE, 2007, *passim*. Sobre as diferenças entre as juntas de Portugal e da Espanha, basta mencionar que nesta prevaleceu a disputa sobre o consenso, sendo que sua irradiação para a América começou em 1809; naquelas, a Regência estabeleceu um comando centralizado e o fenômeno apenas se espalhou para a América em outra conjuntura, a partir de 1821.

expulsão dos franceses, encerrando quase um ano de interrupção das comunicações epistolares regulares anunciadas no periódico<sup>381</sup>.

Nesse período, o governo de Portugal estava sendo exercido por autoridades que se sobrepunham: o comando militar britânico, as juntas de governo que haviam sido centralizadas nas cidades de Faro e do Porto, e o Conselho de Regência que fora reativado. Conforme as notícias da vitória britânica contra a França em Portugal chegavam ao Brasil nos meses seguintes, D. João procurou reorganizar, à distância, o governo do Reino. Em Carta Régia de 2 de janeiro de 1809, o príncipe regente fixou as atribuições dos governadores do Reino, mas a extensão restrita de suas atribuições suscitou críticas por parte dos portugueses da península que, prejudicados pela “imensa distância”, e pelas “despesas e demoras” que precisavam suportar para se comunicar com o príncipe e seus secretários no Rio de Janeiro, falavam nos prejuízos de uma “autoridade precária”<sup>382</sup>.

Acompanhando a reestruturação do governo de Lisboa, o príncipe regente, D. João, expediu uma ordem em junho de 1809 ao secretário da Marinha e Ultramar de Lisboa, encarregando-o de estabelecer um correio regular para o Rio de Janeiro. Sua expedição deveria ocorrer a cada dois meses, mas, caso houvesse embarcações comerciais o suficiente, sua regularidade deveria ser mensal. Logo em seguida, no final do mês de agosto, os poderes dos governadores do Reino seriam ampliados<sup>383</sup>.

Durante a terceira ofensiva das tropas francesas em Portugal – que havia começado em julho de 1810 e terminaria com a expulsão definitiva dos franceses em abril de 1811 –, a *Gazeta do Rio de Janeiro* anunciava que “nos primeiros dias de cada mês partirá para Lisboa

---

<sup>381</sup> *Gazeta de Lisboa*, 27 set. 1808. Há uma importante ressalva a ser feita aqui. Não se sabe ao certo a extensão da interrupção das comunicações postais regulares entre Lisboa e o Brasil, apenas que o jornal *Gazeta de Lisboa* havia parado de anunciar saídas de embarcações conduzindo cartas, embora seus números continuassem a ser impressos. De todo modo, esses dados corroboram a suspensão da navegação de pacotes postais apontados por Mayra Guapindaia cf. GUAPINDAIA, Mayra. Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822). *V EJIHM* (V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna). 2017. Coimbra, p. 10.

<sup>382</sup> SILVA, Ana R. Cloet da. Op. cit., p. 201-211.

<sup>383</sup> OFÍCIO do comandante do Corpo da Marinha de Guerra ao governador do Reino e secretário da Marinha e Ultramar... 3 de junho de 1809. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 254, doc. 17358.



um Correio Marítimo”<sup>384</sup>. As interrupções, retomadas e acelerações das comunicações postais entre o Rio de Janeiro e Portugal acompanhavam, assim, a evolução dos acontecimentos militares e políticos do que ocorria na Europa no contexto da guerra entre Grã-Bretanha e França.

Do Rio de Janeiro, a nova sede da monarquia portuguesa buscava acompanhar de perto a sucessão de acontecimentos europeus através da circulação de cartas, periódicos e pessoas. Mesmo após a expulsão das tropas napoleônicas dos territórios de Portugal, a Coroa lusa continuava atenta aos riscos que os franceses poderiam apresentar à estabilidade social e política de seus domínios. Em novembro de 1809, na condição de Secretário de Estado da Guerra e dos Negócios Estrangeiros, D. Rodrigo de Sousa Coutinho alertara o governador da Bahia sobre o perigo dos “franceses quase domiciliados” na propagação de “opiniões perigosas”<sup>385</sup>.

Não era de se espantar: afinal, os acontecimentos da América espanhola atestavam a gravidade do contexto. Em 1808, o vice-rei do México havia sido deposto e substituído por espanhóis peninsulares. Em 1809, *criollos* comandaram uma revolta no Alto Peru, logo derrotada por forças espanholas; o presidente-intendente de Quito foi deposto por uma conspiração da aristocracia da região; as Juntas de governo hispano-americanas criadas depois das Abdicações de Baiona foram convocadas para participar da Junta Central de Sevilha. Em 1810, Buenos Aires organizava um exército regular; Caracas e Venezuela formavam uma junta de governo independente das autoridades espanholas da península. Ou seja, a instabilidade política em muitos dos territórios hispano-americanos poderia ameaçar a soberania portuguesa no Brasil, e isso preocupava o gabinete de D. João<sup>386</sup>.

É esse estado de vigilância, característico dessa conjuntura política crítica, que incentivou a convocação de Francisco Antônio Ferreira Souto para o Rio de Janeiro para atuar no correio da cidade. Sua função: “abrir as Cartas suspeitas, trazendo consigo os instrumentos

---

<sup>384</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 8 dez. 1810. A *Gazeta do Rio de Janeiro* foi o primeiro periódico institucional que foi impresso no Brasil sob autorização régia. Era editado por homens de confiança do rei, expressando certa visão oficial do governo e contribuindo para a propagação de novas práticas de leitura e debate político na esfera pública que dava sinais de começar a se formar. Sua publicação estava atrelada a Imprensa Régia, primeira tipografia legalizada da América Portuguesa, vinculada a Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, então sob a chefia de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Tanto a Imprensa como a *Gazeta* eram fundamentais para as atividades administrativas do governo do Estado cf. MEIRELLES, Juliana G. “A *Gazeta do Rio de Janeiro* e o impacto na circulação de ideias no império luso-brasileiro (1808-1821)”. In: ALGRANTI, Leila M.; MEGIANI, Ana P. (Orgs.). *O império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada no mundo ibérico (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, p. 565-583.

<sup>385</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 98.

<sup>386</sup> PIMENTA, João Paulo. A independência do Brasil...

de que se servia, e são precisos para este fim”<sup>387</sup>. Afinal, espanhóis dos dois hemisférios se envolviam em debates altamente ameaçadores para a ordem monárquica nas Cortes de Cádiz, algo que logo se tornaria alvo da Intendência Geral de Polícia do Rio de Janeiro, a ponto de resultar na prisão de suspeitos de manter "correspondências perigosas" com Montevideú<sup>388</sup>.

Se por um lado a comunicação postal entre o Rio de Janeiro e Portugal passava por momentos de interrupção, retomada e aceleração, por outro, as conexões com a Grã-Bretanha só aumentariam após 1808. Com a abertura dos portos coloniais da América portuguesa, o império britânico atingia parte de seu objetivo de contornar o bloqueio comercial continental imposto pela França e acessar os mercados luso-americanos. A abertura dos portos às nações aliadas teve amplas consequências de curto, médio e longo prazo na economia e comércio luso-americanos. Criava novas fontes de arrecadação para a alfândega, remanejava cadeias comerciais atlânticas e modificava a inserção de negociantes luso-americanos nos mercados globais. A Grã-Bretanha consolidou essa conjuntura favorável nos Tratados de Comércio de 1810, os quais oficializaram condições vantajosas para a importação de mercadorias britânicas no Brasil, fenômeno facilitado pela criação, poucos anos antes, do Banco do Brasil e sua capacidade de garantir uma fluidez monetária com estrangeiros<sup>389</sup>.

Pouco antes da ratificação desses acordos, Hipólito da Costa, o redator do *Correio Braziliense*, um importante periódico português editado na cidade de Londres, havia apontado para a necessidade de incrementar as comunicações postais entre os portos do Brasil e da Grã-Bretanha. Segundo suas observações, àquela altura, uma vez por mês um pacote postal partia de Falmouth, na Inglaterra, e velejava para o Rio de Janeiro. Sozinha, essa embarcação não seria suficiente para atender a demanda dos portugueses da América, por isso, ele incitava o gabinete de D. João a fazer duas coisas. Primeiro, propor à Grã-Bretanha que toda e qualquer embarcação que saísse dos portos da Inglaterra com destino ao Brasil conduzisse cartas, as

---

<sup>387</sup> ORDEM do príncipe regente para enviar de Lisboa para o Rio de Janeiro Francisco Antônio Ferreira Souto para ser encarregado do Correio Geral na abertura de cartas suspeitas... 5 de maio de 1810. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, doc. 17644. Como demonstrou Guapindaia, a abertura de cartas por parte dos próprios agentes de correio, a mando de autoridades políticas, não era novidade na monarquia portuguesa. Sob o reinado de D. João V, criou-se um “gabinete de abertura” de cartas suspeitas, algo que ocorria em outros Estados europeus: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 221-222; VAILLÉ, Eugène. *Le Cabinet Noir*. Paris: Presses Universitaires de France, 1950.

<sup>388</sup> PIMENTA, João P. Pimenta. *A independência do Brasil e a experiência hispano-americana (1808-1822)*. São Paulo: Hucitec, 2015, p. 121, 124 e 228-229.

<sup>389</sup> Essa medida afetou de modo heterogêneo os setores do comércio colonial no Brasil. Grosso modo, grandes comerciantes ligados ao tráfico negreiro não viram sua posição ameaçada pela presença britânica, porém, os negociantes de varejo ficaram aterrorizados com o que as mercadorias britânicas poderiam representar para os seus negócios cf. SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. *A Corte e o mundo...*, p. 75-77. Sobre o papel do Banco do Brasil nessa conjuntura: OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. *Ideias em confronto: embates pelo poder na Independência do Brasil (1808-1825)*. São Paulo: Todavia, 2022, p. 59.

quais estariam sujeitas a tarifas a serem acordadas. Segundo, que o próprio governo joanino disponibilizasse um ou mais pacotes postais para navegar em direção à Grã-Bretanha. Esse incremento nas embarcações postais, ao seu ver, seria suficiente para atender à nova demanda por comunicações postais que havia surgido com a abertura dos portos do Brasil<sup>390</sup>.

Como parte dos Tratados de Comércio de 1810, o governo de D. João oficializou esse estado de coisas. A nova Carta de Lei determinava que, ao navegar de Falmouth para o Rio de Janeiro, os pacotes britânicos deveriam tocar na Ilha da Madeira, enquanto a Coroa portuguesa resguardava o direito de estabelecer, no futuro, pacotes “Brazilienses” ou “Portugueses” para a Grã-Bretanha “se o estado do Comércio o requerer”<sup>391</sup>. A consolidação das vantagens comerciais britânicas na América portuguesa foi, assim, acompanhada pela oficialização de uma linha de correio que havia começado a operar em meados de 1808<sup>392</sup>.

A importância dessa linha não passou despercebida por um comerciante contemporâneo. Ao publicar em 1812 um relato de sua viagem por vários territórios das Américas portuguesa e espanhola, John Mawe (1764-1829) teceu comentários sobre os correios do Brasil com a Grã-Bretanha. Em suas “Observações gerais sobre o comércio da Inglaterra com o Brasil”, Mawe registrou que, saindo do Brasil, um pacote poderia chegar à Inglaterra em 5 ou 6 semanas de navegação; enquanto isso, um navio mais lento poderia levar o dobro do tempo<sup>393</sup>.

Acompanhando acontecimentos e contextos mais abrangentes, os correios da América portuguesa passavam por transformações importantes nos primeiros anos após a transferência da Corte. Por um lado, se articulavam à circulação do expediente administrativo dos novos órgãos criados em solo americano para o governo do Estado; por outro, vinculavam-se aos espaços europeus acompanhando os desfechos militares e os novos acordos comerciais em meio a guerra. Como parte do processo de crise política, os correios eram também instrumentalizados para vigiar possíveis ameaças ao “bem público”, justificando a violação do

---

<sup>390</sup> *Correio Braziliense*, nov. 1809, v. 3, n. 18.

<sup>391</sup> CARTA DE LEI de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica a convenção entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda sobre o estabelecimento dos Paquetes. In: CLB. *Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 73-76. Divulgado no *Correio Braziliense*, mai. 1811, v. 6, n. 36.

<sup>392</sup> VENCESLAU, Igor. *Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – FFLCH, USP, São Paulo, 2017, p. 51.

<sup>393</sup> MAWE, John. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo: Edusp, Belo Horizonte: Itatiaia, 1978, p. 215. A convenção também repercutiu na edição de 29 de agosto de 1811 do *Diário Lisbonense*, segundo MEIRELLES, Juliana G. "A Corte no Brasil e o governo de D. João VI, 1808-1820". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 98-99.

sigilo das cartas, temerosos de "correspondências perigosas". Rapidamente, a rede postal luso-americana, formada nos anos anteriores, se transformava em uma ferramenta para a construção das condições de comunicação do funcionamento administrativo, diplomático e comercial do Estado português na América. Entretanto, as maiores transformações aconteceriam como parte das reformas territoriais internas que o governo de D. João começaria a promover em 1808.

#### *4.1.2. A nova sede da monarquia e os correios como um mecanismo de coesão territorial*

A instalação da sede da monarquia portuguesa no Rio de Janeiro afetou de maneira diversa os territórios americanos, redefinindo suas inserções políticas e econômicas no conjunto do império. As transformações na rede dos correios seriam tanto uma expressão desse processo mais amplo, como também um de seus meios de realização. Rapidamente, com o influxo demográfico que passou a se concentrar na nova Corte – de portugueses peninsulares emigrados, de escravizados cuja importação crescia, de estrangeiros que se instalavam na cidade –, a demanda comercial por artigos de primeira necessidade aumentou. As regiões da América que produziam esses tipos de artigos se beneficiariam, em escalas distintas, da integração mercantil que se buscava construir entre as capitanias portuguesas<sup>394</sup>.

O abastecimento do Rio de Janeiro de gêneros de primeira necessidade foi fornecido por regiões como o sul de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande de São Pedro, Santa Catarina, São Salvador dos Campos dos Goitacazes, Parati e, em menor escala, Goiás e Mato Grosso<sup>395</sup>. Rapidamente, o Rio de Janeiro reforçaria ainda mais sua posição como o mais importante entreposto comercial da América portuguesa, atraindo a produção da capitania, de regiões vizinhas, e seria a principal porta de entrada oficial para as mercadorias da região do Prata, da

---

<sup>394</sup> Sobre o crescimento geral do tráfico negreiro e sua diversidade regional a partir de 1808 ver: YOUSSEF, Alain El. "Escravidão e tráfico negreiro na independência". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 256-257.

<sup>395</sup> LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1824*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992, p. 20. Lisboa, Porto e a região do Prata também eram fornecedoras de gêneros de primeira necessidade.

Europa e da África. É toda uma geografia comercial que passava por importantes transformações<sup>396</sup>.

De modo complementar e combinado a esses esforços de integração comercial, o príncipe regente fomentou a abertura de estradas, a expansão da ocupação dos territórios através da doação de sesmarias, e o aprofundamento do conhecimento topográfico e hidrográfico de várias regiões. As capitanias do Pará e Maranhão foram objeto de expedições fluviais; as conexões viárias entre o Espírito Santo, Minas Gerais e a Bahia foram fomentadas; estradas entre Minas Gerais e São Salvador dos Campos dos Goitacazes foram abertas; conexões entre Vassouras, Pati e Paraíba foram criadas ou aperfeiçoadas; os caminhos entre o Rio de Janeiro, Cantagalo e Campos dos Goitacazes foram encurtados; a navegação do Rio Doce foi ensaiada, e a navegação dos rios Tocantins e Maranhão foi realizada; um arquivo central foi criado para reunir os resultados de todas essas expedições, inclusive projetos viários e mapas, de modo a racionalizar os planos de reformas para o desenvolvimento econômico da América<sup>397</sup>.

Em conjunto, as reformas territoriais e as transformações comerciais remodelaram as formas de conexão entre os domínios portugueses da América, buscando promover sua integração e coesão territorial em várias esferas da vida social<sup>398</sup>. Isso se fazia mediante a abertura de instâncias do Estado às elites regionais. Em troca de títulos, cargos, contratos e sesmarias, muitos comerciantes e produtores luso-americanos, sobretudo das capitanias do centro-sul, financiariam boa parte dessas reformas, aproveitando as novas oportunidades abertas pela presença da Corte em solo americano. Em meio a um agravamento da crise do sistema colonial na América espanhola, esses mecanismos de coesão territorial também representavam o reforço dos vínculos de vassalagem entre os súditos e a Coroa portuguesa<sup>399</sup>.

A rede de correios da América portuguesa acompanhou e condicionou boa parte dessas novas geografias, afinal, era necessário cristalizar a centralidade e a capitalidade do Rio de

---

<sup>396</sup> LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 33; GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: Idem; MARTINHO, Lenira M. *Negociantes e Caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal da Cultura, Turismo e Esportes, 1993, p. 164 e 220; SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 64.

<sup>397</sup> DIAS, Maria Odila da Silva. “A interiorização da metrópole (1808-1853)”. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org). *1822: Dimensões*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1972, p. 183-184; LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 48-50; CHAVES, Cláudia Maria das Graças. A construção do Brasil: projetos de integração da América portuguesa. *Revista de História*, n. 147 (2002), p. 136-140.

<sup>398</sup> DIAS, Maria Odila da Silva. Op. cit., p. 174, 221 e 235-244.

<sup>399</sup> LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 22-23 e 53; GORENSTEIN, Riva. Op. cit., p. 209 e 220; CHAVES, Cláudia Maria das Graças. A construção do Brasil..., p. 148-149.

Janeiro na América, e a "construção de vias terrestres e marítimas e a modernização do sistema de correios estavam na primeira linha de prioridades do governo"<sup>400</sup>, dado que a circulação de informações, ao lado de mercadorias e pessoas, estava entre os principais problemas enfrentados pelo governo joanino, que buscava criar um novo "padrão de comunicação e integração mais intensa com os órgãos da administração central"<sup>401</sup>. Por outro lado, renovavam-se também as demandas sociais de comerciantes luso-americanos por condições de comunicação melhores para a integração de mercados em escalas espaciais mais abrangentes. Para os contemporâneos, a transformação das conexões entre esses espaços a criar novas unidades ou, então, novos graus de integração territorial, poderia ser realizada por meio de modificações na rede postal.

Por volta de maio de 1808, o desembargador Luiz Thomaz de Navarro concluiu um dos projetos fomentados pela política joanina, o *Plano econômico e provisional para o estabelecimento do Correio desta Corte para a Cidade da Bahia*<sup>402</sup>. Seu objetivo era fornecer os meios para que a comunicação entre a nova Corte e a capital da Bahia fosse acelerada, e as vilas e povoações que se encontrassem no caminho fossem integradas à rede postal. A linha de correio projetada por Navarro se iniciava no Rio de Janeiro, seguia para a vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes, continuava em direção à vila da Vitória, no Espírito Santo, até terminar na cidade de Salvador. O itinerário previa a travessia por 23 vilas e 20 povoações<sup>403</sup>.

A Bahia, além de importante produtora de açúcar – tendo prosperado ainda mais após a revolução escrava na colônia francesa de Saint-Domingue – era também um importante local de produção de fumo, algodão, madeiras, couros e aguardente. Vilas como Jaguaripe, Nazaré e Camamu produziam mandioca, e todas essas vilas e povoações, ao lado de Campos

---

<sup>400</sup>ARAÚJO, Ana Cristina. "Um império, um reino e uma monarquia na América: às vésperas da independência do Brasil". In: JANCSÓ, István (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 257.

<sup>401</sup> GOUVÊA, Maria de F. Silva. Op. cit., p. 708 e 716.

<sup>402</sup> NAVARRO, Luiz Thomaz de. PLANO econômico e provisional para o estabelecimento do Correio desta Corte para a Cidade da Bahia, reduzido nos seguintes artigos. *RIHGB*, n. 28, janeiro de 1846, p. 464-468. O plano é baseado no ITINERÁRIO da viagem que fez por terra da Bahia ao Rio de Janeiro por ordem do Príncipe Regente, em 1808. *RIHGB*, n. 28, janeiro de 1846, p. 433-464. Caio Prado Jr. faz menção a esse projeto cf. PRADO JR., Caio. Op. cit., p. 280.

<sup>403</sup> Além das vilas indicadas acima, o itinerário projetado por Navarro deveria passar nas vilas de Valença, Santarém, Camamu, Marau, Barra do Rio de Contas, Ilhéus, Olivença, Belmonte, Santa Cruz, Porto Seguro, Trancoso, Prado, Alcobaça, Caravelas, Viçosa, Porto Alegre, vila Nova de Almeida, Guaraparim, Beneventes, S. João da Barra. Também nas povoações de Santo Antônio da Aldeia, Estanera, Jequeropá, Mariocabo, Toparouã, Jequié, Tabarué, Afınca, Igarapine, Una, Canavieiras, Comenativa, Barra de S. Mateus, Aldeia Velha, Piuma, Itapemerim, Macaé, S. João, Aldeia do Cabo Frio, Saquarema.

dos Goitacazes e Parati, se transformavam fornecedoras de gêneros primários para a Corte. Isso balizou a distribuição das conexões postais projetadas pelo desembargador<sup>404</sup>.

O projeto de Navarro propunha que no início de cada mês um soldado montado a cavalo transportasse a correspondência da Corte até a vila de Campos dos Goitacazes. O juiz de fora de Campos encarregaria outro militar – da tropa auxiliar ou de ordenança – para continuar a condução das cartas até a vila de Vitória, onde o juiz ordinário ou o ouvidor da comarca empregaria um correio condutor para levá-las até a vila de Caravelas. A correspondência seguiria então para Ilhéus e Nazaré, onde seriam embarcadas no “Estafeta da Costa” e velejariam até a cidade de Salvador. Quando aportasse na capital, uma trombeta deveria ser soada para anunciar ao público a chegada do correio<sup>405</sup>.

O plano de Thomaz de Navarro demarcava uma importante mudança que, a partir de então, seria intensificada com as reformas dos correios da América portuguesa: cada vez mais, a circulação postal seria projetada considerando-se os *espaços-tempo* entre as vilas e povoações que compunham seu trajeto, aumentando o manejo das distâncias temporais; cada vez mais, o *patamar* da velocidade almejada seria aumentado<sup>406</sup>.

O trajeto entre o Rio de Janeiro e Campos dos Goitacazes, a ser trilhado pelo soldado montado a cavalo, deveria ser completado em 6 dias. De Campos até Vitória seriam empregados 4 dias na marcha. Até a vila de Caravelas, entre 5 a 6 dias de viagem; outros 5 até Ilhéus; 3 até Nazaré; e 1 até Salvador. O desembargador esperava que a experiência demonstrasse que em apenas um mês esse giro postal poderia ser completado, isto é, do Rio de Janeiro até Salvador, e depois de volta ao Rio. Segundo o costume, se contabilizavam 298 léguas entre essas capitais, mas Navarro acreditava que essa distância era menor, por volta de 260 léguas. “Caminhando-se pois a légua por hora, gastar-se-ão 10 dias e 20 horas contínuas,

---

<sup>404</sup> LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 20; SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 62, 95-97.

<sup>405</sup> As despesas com a criação e manutenção dessa linha de correio deveriam estar a cargo das Câmaras municipais das vilas localizadas no caminho, que seriam posteriormente indenizadas conforme a arrecadação dos portes da correspondência. Juízes de fora, juízes ordinários, ouvidores de comarca, governadores, chefes de milícia, capitães-mores e comandantes deveriam atuar na preparação dos condutores das cartas. Diretores de povoações indígenas deveriam providenciar uma escolta de indígenas armados em áreas sujeitas a ataques. O caminho previa contato com as seguintes etnias: Pataxó, Monaxá, Maconi, Maxí, Mangalô, Manhá, Maxacuri, Pari e Botecudos. Essa identificação era da maior relevância, pois D. João havia retomado a política de “guerra justa” contra os indígenas de áreas não-colonizadas, envolvendo-os em seus planos de expansão da ocupação territorial SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 80-81; LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 48. O autor fala em incentivos de D. João para articulação entre Bahia e Espírito Santo.

<sup>406</sup> A historiadora Guapindaia chamou atenção para o fato de que após 1808 os itinerários postais foram projetados com um maior grau de detalhamento, contendo mais informações sobre o tempo, as distâncias e pontos intermediários a serem percorridos: GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 226-227.

e descansando pouco mais ou menos um terço de tempo; na primeira razão serão necessários 15 dias e poucas horas; e na segunda 7 dias e meio e algumas horas”<sup>407</sup>.

A expectativa de Navarro imputava uma velocidade de circulação mais acelerada do que as médias diárias analisadas no capítulo anterior. A “légua por hora”, na primeira ou segunda “razão”, pautando o deslocamento de 16 horas de um dia elevaria a média diária de trânsito dos correios para uma faixa entre 16 e 32 léguas!

Talvez o desembargador tenha antecipado que esse salto poderia soar inverossímil aos padrões luso-americanos anteriores a 1808, então, registrou em seu plano o seguinte ensinamento de um passado recente: entre 1801 e 1802, durante a guerra contra os espanhóis, o governador de Mato Grosso tinha enviado um soldado dragão de Vila Bela para Cuiabá, o qual, na ida e na volta, teria atravessado 200 léguas em 5 dias e meio, ou seja, um patamar de aproximadamente 36 léguas por dia. Conclusão: “se um mesmo postilhão pode fazer este esforço, diversos postilhões prontos, e em diversos pontos da linha da viagem, qualquer a vencer, dadas as providências, o que não fará?”<sup>408</sup>.

Ao que tudo indica, o plano de Luiz Thomaz de Navarro não foi implementado, ao menos, não nesse período. Porém, esse projeto marcou o início de uma tendência que se aprofundou nos anos seguintes: a transformação da rede de correios da América portuguesa fazia parte dos esforços de D. João em promover a integração comercial e territorial de seus domínios. A eficácia do manejo da rede postal na consecução desse objetivo, contudo, seria assegurada por sua capacidade em oferecer uma *regularidade* para as comunicações e *encurtar* as distâncias temporais.

Poucos meses depois de maio de 1808, um outro projeto foi elaborado pelo desembargador Baltazar da Silva Lisboa, o *Plano para organização do correio de terra para o Rio Doce*<sup>409</sup>. Encarregado pelo príncipe regente de abrir um novo caminho para o Rio Doce, aperfeiçoando parte da estrada existente, Silva Lisboa decidiu, por iniciativa própria, submeter a D. João um plano para organização de um correio terrestre entre a Bahia e o Rio Doce.

---

<sup>407</sup> NAVARRO, Luiz Thomaz de. PLANO econômico... O cálculo de Navarro foi feito da seguinte maneira: caminhando-se 1 légua por hora, os correios precisariam de 260 horas para cruzar a distância do Rio de Janeiro até Salvador, ou seja, 10 dias e 20 horas. Porém, como cerca de um terço do dia era dedicado ao descanso, aproximadamente 86 horas devem ser acrescentadas ao total de 260 horas. Assim, o trajeto total chega aos “15 dias e poucas horas”. Presumivelmente, a “segunda razão” por ele aludida consistia em um ritmo de 2 léguas por hora, que, repetindo as condições do cálculo anterior, resultariam nos “7 dias e meio e algumas horas”.

<sup>408</sup> Uma análise desse projeto encontra-se também em: COSTA, Cássio. O estabelecimento dos correios no Brasil. *Revista do Serviço Público*, Rio de Janeiro, DASP, v.95, n.4, 1963, p. 229-232.

<sup>409</sup> [PLANO para organização do correio de terra para o Rio Doce] 12 de outubro de 1808. BR RJANRIO. NP. COD.0.807, v. 07.



Segundo ele, “Não é possível facilitar as operações do Comércio interior com a civilização dos Povos sem o estabelecimento de um Correio, por cujo meio fará fácil conseguir as notícias da Capital do Rio de Janeiro em 15 a 20 dias”. Ao seu ver, a integração comercial, uma faceta da "civilização dos Povos", demandava o aperfeiçoamento da rede postal para melhorar a circulação de notícias com a nova capital.

Desde a transferência da Corte para a América, a navegação do Rio Doce vinha sendo incentivada como alternativa ao transporte terrestre de gêneros de primeira necessidade, era uma forma de baratear os custos de sua circulação. O Rio Doce, tornando-se navegável, facilitaria o comércio entre as capitanias de Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia. Por extensão, também baratearia os gêneros cuja cadeia comercial desembocava no Rio de Janeiro. Apesar das tentativas, não seria no início do século XIX que o Rio Doce se faria plenamente navegável<sup>410</sup>. De todo modo, Baltazar da Silva Lisboa articulava esses esforços para a modificação das geografias comerciais ao estabelecimento de uma nova linha postal.

Em seu projeto, as cartas do “interior” da Bahia seriam entregues em uma administração postal a ser instalada em Jaguaripe, a partir de onde seguiriam para a povoação de Curral e vila de Nova Valença. Nesta última, sugeria uma bifurcação: enquanto uma parte da linha postal penetraria o continente, seguindo para Jequiê e vila de Santarém, outra continuaria acompanhando o traçado da costa em direção às vilas de Camamú, Marauá, Barra do Rio de Contas, Ilhéus e Índios de Olivença. A partir desse último ponto, o correio continuaria para as povoações do Rio da Una, Comandatuba, Barra do Poxim, Porto do Mato, Canasvieiras até atingir a vila de Belmonte. Sua marcha prosseguiria, então, para as povoações de Mogiquiçaba, Santa Cruz, vilas de Porto Seguro, Trancoso, povoações de Cramandoá, Comizativa, vilas do Prado, Alcobaça, Caravelas, Viçosa, São José de Porte Alegre e São Mateus. Finalmente, a partir de São Mateus, as cartas embarcariam na costa para velejar até a embocadura do Rio Doce, 20 léguas ao sul.

A construção e manutenção dessa linha que conectaria, através dos correios, a capitania da Bahia ao Rio Doce, no Espírito Santo, poderia ser construída por súditos da Coroa agraciados com honras e sesmarias. As Câmaras municipais poderiam financiar a compra de escravizados para o trabalho na lavoura de modo a assentar a colonização das margens do caminho. Assim, o projeto de Baltazar da Silva Lisboa articulava os correios às

---

<sup>410</sup> CHAVES, Claudia M. das Graças. A construção do Brasil..., p. 139-143; LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 48.

políticas de ocupação territorial, de desenvolvimento econômico, de integração comercial, de exploração do Rio Doce e de concessão de títulos e sesmarias às elites locais. Em sua visão, portanto, a geografia dos correios compunha um conjunto mais abrangente de reformas que a Corte incentivava a partir de 1808; eles também, parte dos “mecanismos de coesão” territorial que se relacionariam com os espaços-tempo das conexões postais.

Ao que tudo indica, assim como o plano do outro desembargador, Luiz Thomaz de Navarro, o de Baltazar da Silva Lisboa não foi implementado nesse período. No entanto, essas propostas demonstram como os correios compuseram a esfera de instituições que o governo joanino estava interessado em reformar, e como era importante para a integração comercial que os correios tornassem fácil “conseguir as notícias da Capital do Rio de Janeiro em 15 a 20 dias”<sup>411</sup>.

E não seria apenas para o eixo Rio de Janeiro-Espírito Santo-Bahia que novas as conexões postais estavam sendo projetadas. Do mesmo modo que os correios para essas regiões seguiam o rastro do comércio, os serviços postais seriam aperfeiçoados com as novas expedições fluviais entre as capitanias de Goiás e Pará<sup>412</sup>.

O governador de Goiás, D. Francisco de Assiz Mascarenhas, informou à Corte que estava procurando abrir uma nova estrada na Repartição Norte da capitania para poder conectá-la ao Pará e, assim, “promover energicamente a Comunicação”. Seu esforço integrava o objetivo mais amplo de abreviar as comunicações entre o Rio de Janeiro e o Pará, pelo interior do continente americano. Afinal, a dificuldade da navegação entre essas capitais fazia com que sua comunicação tivesse escala perto de Lisboa, do outro lado do Atlântico. Junto do Maranhão, o Pará se tornou uma das capitanias mais distantes da nova sede da monarquia portuguesa que, com a transferência da Corte, foi privada de sua pujança comercial com Portugal. Aliás, ajustando-se às dificuldades de comunicação entre essas capitanias e o novo centro do império, a instância judicial superior de ambas continuou sendo sediada em Lisboa<sup>413</sup>.

Mas antes das cartas da Corte chegarem a Goiás, elas deveriam atravessar os territórios mineiros. Minas Gerais havia passado por uma importante mudança econômica desde a

---

<sup>411</sup> NAVARRO, Luiz Thomaz de. PLANO econômico...

<sup>412</sup> DIAS, Maria Odila da Silva. Op. cit., p. 183-184. Mayra Guapindaia destaca que a navegação do rio Tocantins foi contemporânea às reformas postais em 1798 cf. GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 211-212.

<sup>413</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 121-127; GOUVÊA, Maria de F. Silva. Op. cit., p. 722; BR RJANRIO. AA. IJJ9-493.

decadência da mineração, a partir de meados de 1760. Já desde a mineração, sua região sul havia se especializado no fornecimento de gêneros de primeira necessidade. Conforme a mineração decaía, a economia agropecuária se expandia, sobretudo na comarca do Rio das Mortes, cuja cabeça era a vila de São João d'El-Rei. Com a instalação da Corte no Rio de Janeiro, essas regiões se dedicaram ainda mais ao abastecimento do que se tornara a nova capital da monarquia, servindo de rota intermediária também para as mercadorias de Goiás e Mato Grosso. Mas a expansão do mercado consumidor dessas mercadorias não produziu os mesmos efeitos em Goiás e Mato Grosso. Suas produções agropecuárias tinham condições menos favoráveis do que a Bahia ou o Rio Grande de São Pedro no abastecimento do Rio de Janeiro<sup>414</sup>.

É nesse contexto que, entre os anos de 1808 e 1809, o projeto do desembargador Joaquim Theotônio Segurado para os correios entre o Rio de Janeiro e Belém do Pará é elaborado e, após algumas retificações, executado. Segurado já havia sido autor de uma importante memória econômica em que analisava a capitania de Goiás, na qual propôs a navegação dos rios Tocantins e Araguaia como forma de conectar-se ao Pará<sup>415</sup>.

Seu plano previa o seguinte trajeto: partindo-se da cidade do Rio de Janeiro, os correios seguem pelos rios até o Porto da Estrela (a 10 léguas de distância); depois, continuam por caminhos de terra até a vila de Barbacena, na região sul de Minas Gerais (50 léguas); a partir desse ponto, o itinerário segue para as regiões mineiras de vila de Sabará (36 léguas), barra do Rio das Velhas (35 léguas) e arraial de São Romão (25 léguas); adentrando a capitania de Goiás, o trajeto segue para o registro de Santa Maria (40 léguas), registro de São Domingos (24 léguas), arraial da Conceição (32 léguas), arraial da Natividade (15 léguas) e Porto Real (23 léguas); em Porto Real, os correios embarcam no rio Tocantins e seguem até Belém do Pará (240 léguas).

No total, o itinerário desenhado por Theotônio Segurado previa uma travessia de 280 léguas terrestres e 250 léguas fluviais, e estimava que “por terra se andarão 10 léguas por dia, e pelos Rios 20 e 25 para o Pará e 8 no regresso”, assim, “entre a ida e vinda, vence-se o

---

<sup>414</sup> LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 28-29, 60 e 76; SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 99-100 e 111-115.

<sup>415</sup> *Memória econômica e política sobre o comércio da capitania de Goiás*, escrita em 1806. Nela, Segurado já defendia a navegação de Goiás até o Pará pelos rios Araguaia e Tocantins. Chegou a influenciar as ordens que o príncipe regente expediria em 1811, atendendo muitas de suas recomendações cf. SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 112-113; [PLANO de correios para conectar o Rio de Janeiro ao Pará]... junho de 1808. BR RJANRIO AA. IJJ9-493.

primeiro Caminho em 97 dias”. Ele esperava, assim, que 560 léguas de terra e 500 léguas de água fossem vencidas em pouco mais de três meses<sup>416</sup>.

Em 1809, esse projeto recebeu críticas de Jacinto Nogueira, futuro marquês de Baependi. Segundo Nogueira, o melhor caminho a ser seguido era da Corte até a vila de Paracatú passando por São João d'El-Rei, Tamanduá e Pitangui. A partir de Paracatú, os correios poderiam seguir até o registro de Santa Maria e continuar conforme o caminho proposto por Segurado. Nogueira acrescentava que

se não for menor a distância, certamente não será maior, e tem a vantagem de ser transitável em todo o tempo, de passar por três Vilas na Capitania de Minas Gerais, sem falar na de São João, de levar ao mesmo tempo as cartas que se dirigem para Goiás, Cuiabá e Mato Grosso, separando-se na Vila de Paracatú para seguirem pelo Correio de Goiás<sup>417</sup>.

Na vila de Paracatú, propôs uma bifurcação dos caminhos postais. A oeste, seguiriam para o registro dos Arrepêditos as correspondências com destino às capitanias de Goiás e Mato Grosso; ao norte, em direção ao registro de Santa Maria, continuariam aquelas remetidas para a capitania do Pará. Seguindo essa estratégia, os correios que já existiam da Corte para a vila de São João d'El-Rei, que saíam todas às terças-feiras e percorriam 64 léguas em 5 dias, poderiam ser aproveitados para integrar as novas conexões. De São João d'El-Rei, os correios seguiriam para Tamanduá, distante 22 léguas; Pitangui, a 10 léguas; antes de chegar em Paracatú, a 92 léguas. Mas para que isso ocorresse, os correios da vila de Sabará deveriam ser deslocados para São João d'El-Rei. Nogueira ainda aconselhava que se fosse necessário despachar algum ofício com urgência da Corte para as capitanias de Goiás, Mato Grosso ou Pará, o correio deveria ser enviado para a Intendência da vila de São João d'El-Rei, que se encarregaria de empregar soldados para conduzir extraordinariamente as cartas.

Por determinação do presidente do Real Erário, conde de Aguiar, o projeto de Joaquim Theotônio Segurado foi posto em execução, incorporando algumas das críticas de Jacinto Nogueira, a partir de 18 de julho de 1809<sup>418</sup>. Já no texto da lei, se registrou o funcionamento de novas administrações postais nas vilas de Tijuco, Campanha, Mariana, Pitangui e Tamanduá. No caminho para Goiás e Mato Grosso, as regularidades eram as seguintes: a cada

---

<sup>416</sup> Sintetizando as tendências gerais do sistema de comunicações internas do Brasil, Caio Prado Jr. menciona esse caminho dos correios, mas aponta o ano de 1808 como data de sua organização cf. PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil*, p. 280-281.

<sup>417</sup> [COMENTÁRIO de Manoel Jacinto Nogueira da Gama para o Conde de Linhares]. 27 de janeiro de 1809. BR RJANRIO AA. IJJ9-493.

<sup>418</sup> DECISÃO Sobre os correios da Capitania de Minas Gerais. In: CLB. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 10-15.

15 dias o correio partia de São João d'El-Rei ao registro dos Arrependidos. Em seu trajeto, passaria em Tamanduá, a 24 léguas, depois de 3 dias de marcha; Ferreiras, a 37 léguas, vencidas em 5 dias; Paracatú, a 50 léguas, atravessadas em 7 dias de jornada; até chegar ao registro, distante outras 30 léguas, percorridas em 4 dias. No total, as 141 léguas separavam a vila de São João d'El-Rei do registro dos Arrependidos seriam atravessadas em 19 dias.

As cartas para o Pará seguiriam outro caminho: de Vila Rica a Sabará (15 léguas e, portanto, não seguiriam o traçado de Nogueira que previa uma bifurcação em Paracatú)<sup>419</sup>, depois ao registro das Sete Lagoas (13 léguas)<sup>420</sup>, aos arraiais do Curvelo (16 léguas e meia)<sup>421</sup>, da Barra do Rio das Velhas (38 léguas e meia)<sup>422</sup>, de São Romão (24 léguas)<sup>423</sup>, para Morrinhos (20 léguas e meia)<sup>424</sup> e ao registro de Santa Maria (38 léguas e 3/4)<sup>425</sup>; a partir desse ponto, os correios seguiriam para o registro de São Domingos (24 léguas), aos arraiais da Conceição (32 léguas), Natividade (15 léguas), ao Porto Real (23 léguas) e, finalmente, Belém do Pará (240 léguas).

---

<sup>419</sup> Caminho detalhado: Vila Rica a Santo Antônio da Casa Branca (4 léguas), segue para mata da Boa Vista (1/2 légua), segue para Grabato (1/4 légua), segue ao Pissarrão (1/4 légua), segue ao alto do Pires (1/2 légua), segue ao arraial do Rio das Pedras (1 légua), segue a fazenda do Papudo (1 légua), segue ao ribeiro manso (1/2 légua), segue a Olaria (1/2 légua), segue ao Coxe d'Água (1/2 légua), segue ao arraial de Santo Antônio do rio abaixo (1 légua), segue a Santa Rita (1 légua), segue ao Padre pequeno (1 légua), aos Raposos (1 légua), ao Pissarrão (1 légua), ao Arraial Velho (3/4 légua), a Vila do Sabará (1/4 légua).

<sup>420</sup> Caminho detalhado: até o córrego da lage (1 1/2 léguas), segue Santa Luzia (1 1/2 léguas), segue Ribeirão da Mata (2 léguas), segue Matozinhos (4 léguas), segue Resende (2 léguas), segue ao registro das sete Lagoas (2 léguas).

<sup>421</sup> Caminho detalhado: até Félix Barbosa (2 1/2 léguas), segue Manoel de Araújo (2 1/2 léguas), segue Mathias Pereira (2 léguas), segue Jerônimo Ribeiro (3 léguas), segue Camaféu (3 léguas), segue Maria Thomazia (2 léguas), segue ao Arraial do Curvelo (1 1/2 léguas).

<sup>422</sup> até o Picão (2 léguas), segue Capão da Rocha (5 léguas), segue Fazenda da Garça (4 léguas), segue Contrias (2 1/2 léguas), segue ao rio Bicudo Porto Real (3 léguas), segue ao Riacho do Lavado (2 léguas), segue a S. Gonçalo (3 léguas), segue as Pedras de Maria Gomes (2 léguas), segue ao Buriti pequeno (2 1/4 léguas), segue ao Ribeirão dos Forros (2 léguas), segue ao Padre Moura (1 3/2 léguas), segue ao Buriti do Tenente José Félix (3 1/4 léguas), segue a Gameleira (2 léguas), segue a Forquilha (2 léguas), segue a Barra do Rio das Velhas (2 léguas).

<sup>423</sup> Caminho detalhado: até a fazenda da Varge (1 légua), segue ao rio Jiquitaí, Porto Real (3 1/4 léguas), segue ao engenho da extrema (4 1/4 léguas), segue a capela da Extrema (1 légua), segue a Catinga (2 léguas), segue ao Pacuí (2 léguas), segue a fazenda do Paracatu Seis dedos (4 léguas), segue ao Retiro da Gameleira (2 léguas), segue aos Sabões (1 légua), segue a S. Romão (3 léguas 1/2). A barra do rio das Velhas a S. Romão pode seguir o correio pelo Rio sem embarço, sendo uma e outra margem ocupada de moradores que podem facilitar esse trânsito, prestando os socorros necessários em toda a sua extensão, que compreende uma distância de 25 léguas de Rio.

<sup>424</sup> Caminho detalhado: até a fazenda do Riacho (1 légua), até Extrema (3 léguas), até fazenda do Vão (1 légua), até Santo Inácio (2 léguas), até Coqueiro (1 1/2 léguas), segue riacho seco (1 légua), segue Pedras (2 léguas), segue Fazenda da Gameleira (1 1/2 léguas), segue Manga (1 1/2 léguas), segue ribeirão da Areia (3 léguas), segue riacho das Êguas (1 légua), segue morrinhos (2 léguas). Do arraial de S. Romão um soldado já pode conduzir os correios ao destacamento dos Morrinhos.

<sup>425</sup> Caminho detalhado: até Ipoeira (1 1/2 légua), segue Boa Vista (5 léguas), segue Riacho Claro (1 légua), segue Varge grande (4 léguas), segue Rancharia (5 léguas), segue Serra acima (1 légua), segue aos Fortes (2 léguas), segue Manoel Zacarias (3 léguas), segue S. Sebastião 3 léguas), segue Santa Tereza (3 léguas), segue aos Fetais (1 1/2 léguas), segue a S. Domingos (2 léguas), segue as Catingas (1 1/4 légua), segue a Caiçara do meio (2 1/2 léguas), segue a Bocaina (2 léguas), segue ao registro de Santa Maria (1 légua). Nos Morrinhos está aquartelado 1 furriel e 2 soldados para seguir um com o correio ao registro de Santa Maria.

Em dezembro de 1809, a *Gazeta do Rio de Janeiro* publicou ainda em maior detalhe o roteiro dos correios para o Pará, indicando que “Toda a Estrada na Capitania de Goiás, que compreende 121 léguas, pouco mais ou menos, está inteiramente pronta”<sup>426</sup>. Esses caminhos pareciam eficazes em encurtar as distâncias temporais entre a Corte e Belém do Pará. No início de 1809, após a declaração de guerra à França em março de 1808, tropas portuguesas e britânicas realizaram uma investida militar bem sucedida no território francês de Caiena, que fazia fronteira com o Pará. A notícia da conquista luso-britânica “veio pela estrada nova” e “teria chegado em 70 dias se acidentes, que sempre acontecem em novos estabelecimentos, não o tivessem demorado mais tempo do que era necessário”<sup>427</sup>.

Enquanto o centro da monarquia portuguesa esteve sediado em Lisboa, as cartas do Pará demoravam aproximadamente 60 dias para cruzar o oceano Atlântico. Com a sua transferência para o Rio de Janeiro, mediante a necessidade frequente de fazer escala em Portugal para chegar à baía de Guanabara, esse espaço-tempo foi dilatado para cerca de 90 dias. No sentido inverso, do Rio de Janeiro para Belém, fosse pelo continente fosse pelo Atlântico, antes dessa estrada a viagem poderia tomar cerca de 130 dias. Com essa estrada nova, as distâncias entre a capital do Pará e a capital do império se encurtavam, acelerando os tempos de comunicação e, portanto, modificando as condições de conexão política e econômica entre esses espaços<sup>428</sup>.

Mas os novos arranjos postais não seriam implementados sem provocar tensões entre autoridades luso-americanas. O capitão-general de Goiás enfrentava graves dificuldades para

---

<sup>426</sup> ROTEIRO da nova estrada que o Príncipe Regente Nosso Senhor mandou abrir pela Capitania de Goiás para facilitar a comunicação por terra da Corte do Rio de Janeiro e Cidade do Pará [...]. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 13 dez. 1809. Há uma versão menos detalhada e com pequena discrepância em léguas desse mapa em: BR RJANRIO AA. IJJ9-493, intitulada MAPA dos caminhos de Vila Rica até o Registro de Santa Maria, em Goiás, e o correios da Corte do Rio de Janeiro até Belém do Pará.

<sup>427</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 29 mai. 1809. Alcir Lenharo faz referência a construção dessa estrada cf. LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 48. Os confrontos se iniciaram em setembro de 1808. Caiena seria restituída à França em 1817, no bojo dos acordos do Congresso de Viena e, em contrapartida, a monarquia portuguesa estenderia sua fronteira norte até o rio Oiapoque cf. OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. *Ideias em confronto: embates pelo poder na Independência do Brasil (1808-1825)*. São Paulo: Todavia, 2022, p. 57-58.

<sup>428</sup> Os projetos para aceleração das comunicações com as capitanias do norte através de Goiás continuariam nos anos seguintes. Em 1813, houve uma proposta para concluir uma estrada que iria de Porto Real do Pontal, em Goiás, até a povoação de São Pedro de Alcântara, a partir de onde sairiam embarcações para Belém do Pará. Esperava-se que a jornada de Porto Real até Belém poderia ser feita em 32 dias: as 79 léguas que separavam o Porto Real de S. Pedro de Alcântara poderiam ser vencidas em 4 dias, outros 8 dias seriam empregados no trajeto até a freguesia de Miarim e até São Luís do Maranhão outros 18 ou 19 dias, a partir de onde seguiriam até Belém do Pará cf. *O Patriota: jornal literário, político, mercantil do Rio de Janeiro*, setembro de 1813, n. 3, p. 65-66. Esse mesmo periódico publicaria, em 1814, as escalas da “Estrada do Correio do Rio para Grão-Pará” como conclusão da *Memória sobre o descobrimento, governo, população e coisas mais notáveis da Capitania de Goiás*, publicado em 1812 cf. *O Patriota: jornal literário, político, mercantil do Rio de Janeiro*, 6 nov. 1814, n. 6. Essa é uma tendência apontada também por Caio Prado Jr., Op. cit., p. 280-281.

manter a regularidade com os correios de Minas Gerais. De acordo com a ordem do Real Erário de maio de 1809, o governador de Minas Gerais era responsável por preservar um giro postal mensal com as capitânicas de Goiás, Mato Grosso e Pará, “quando muito”, a cada dois meses. Porém, o governo de Goiás protestava que apenas a cada 4 meses, ou ainda mais, chegavam à Vila Boa as cartas que vinham através de Minas Gerais. Os ofícios da Corte, acrescentava, chegavam depois de 5 ou 6 meses da data de sua expedição, o que era “prejudicial a muitos dos objetos que fazem o seu conteúdo”. Infelizmente, concluía o governador, “a correspondência desta Corte [é] tanto ou mais demorada do que quanto ela se achava em Lisboa”<sup>429</sup>.

Esta é uma avaliação da maior importância para compreender a nova topologia temporal das comunicações construída após 1808. A instalação da Corte no Rio de Janeiro não significou uma aproximação espaçotemporal em relação a todas as capitânicas luso-americanas, isto é, não foram todas as distâncias temporais que foram encurtadas. Por mais que as léguas entre a nova sede da monarquia e Vila Boa de Goiás tivessem sido significativamente reduzidas, na percepção de seu capitão-general, o tempo de comunicação havia sido dilatado. Conforme analisado no capítulo anterior, de Goiás a Lisboa as cartas viajavam cerca de 94 dias, ou seja, metade dos 6 meses que o governador afirmava ter que esperar para receber os ofícios do centro. Sediada na América, a Corte se afastou de Goiás.

Para o governador, a causa desse problema era a arrematação da condução das malas postais na vila de São João d'El-Rei. O sistema de arrematação de serviços foi um método empregado pela Coroa portuguesa para financiar a implementação de muitas reformas no continente americano. Ao garantir uma arrecadação fixa para o Real Erário acordada com o arrematante, o contrato permitia compatibilizar os interesses dos arrematantes aos objetivos do Estado português<sup>430</sup>.

O governador afirmava que esse arrematante não enviava a correspondência de Vila Boa “se não quando a quantidade das cartas se combinar com o seu próprio interesse”. E acrescentava:

no espaço de quinze dias determinados [...] para a partida do Correio, muitas vezes não haverão cartas para ele conduzir, porém parece-me impossível que naquele de um mês, ou ainda dois, não hajam algumas, e muito particularmente Ofícios para esta Capitania, para aquelas do Pará e Mato Grosso, e também hoje para a do

---

<sup>429</sup> ORDENS a Junta de Arrecadação e Administração da Real Fazenda, assinada pelo conde de Aguiar, referentes a compras de cavalos e escravos... Abril de 1811. BNRJ I-27,19,004.

<sup>430</sup> GORENSTEIN, Riva. Op. cit., p. 150.

Maranhão. É pois de toda a necessidade, e de todo o interesse ao Real Serviço não deixar ao arbítrio do Administrador de São João Del-Rei a partida do Correio, que deve f[az]er em épocas fixas, e inalteráveis, e que devem constar ao público; pois do contrário ninguém dirigirá por ele as suas correspondências, por não saber o tempo fixo em que parte. Pode ser que ainda determinadas as Épocas de um ou dois meses, como digo, aconteça [de] não haver cartas em algumas; porém isto de modo algum deve obstar a sua partida, tanto porque ficará transtornado o seu giro, como porque ainda não as havendo para trazer, as haverá para levar, ou particulares, ou Ofícios das ditas Capitânicas, sistema que deve ser público nessa Corte, para constar que pelo Correio de Minas Gerais podem ser dirigidas as correspondências de Goiás, Mato Grosso, Pará e Maranhão, o que a maior parte ignora [...] no Registro dos Arrependidos, primeiro desta Capitania, se acham as ordens necessárias para cada uma [mala de correio] seguir o seu destino<sup>431</sup>.

Aos olhos do capitão-general de Goiás, era o interesse exclusivamente financeiro do arrematante da condução de cartas de São João d'El-Rei, que nomeou o administrador daquele laboratório, que provocou o distanciamento de Goiás – e, por extensão, de Mato Grosso, Pará e Maranhão – da nova sede da monarquia portuguesa. Em 1811, o presidente do Real Erário ordenou que os correios de São João d'El-Rei respeitassem a regularidade acordada com o governo de Goiás, isto é, mensal e, “quando muito”, bimestral. Seria nesse mesmo ano que uma Carta Régia organizaria uma sociedade comercial para atuar entre as capitânicas de Goiás e Pará<sup>432</sup>.

A condução de cartas de Vila Rica e São João d'El-Rei para o Rio de Janeiro também se encontrava arrematada. O tenente coronel José Vital de Barbosa e o guarda-mor José Caetano de Gouveia estavam encarregados de transportar as cartas de Minas Gerais até o registro de Marias Barbosa a cada 10 dias, em todos os dias 8, 18 e 28 de cada mês, “absorvendo oito dias nas Marchas, excetuando aquela que fosse [a] última do Mês de Fevereiro, que havia de ser feita em sete dias, chegando no dia 27 do dito Mês para conservar-se a regularidade dos dias determinados”<sup>433</sup>.

---

<sup>431</sup> [ORDENS a Junta de Arrecadação e Administração da Real Fazenda, assinada pelo conde de Aguiar, referentes a compras de cavalos e escravos... a demora dos correios, ao cumprimento de requerimentos realizados pelo Real Erário no mês de abril]. Abril de 1811. BNRJ I-27,19,004.

<sup>432</sup> Idem, *ibidem*; CHAVES, Cláudia M. das Graças. *A construção do Brasil...*, p. 152.

<sup>433</sup> [OFÍCIO de José Soares dos Reis ao tenente coronel José Vital Barbosa enviando a provisão que lhe concedeu a arrematação da condução das malas dos correios entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro. 12 de dezembro de 1809; PROVISÃO pela qual o rei D. João VI determinou que a Junta da Real Fazenda da capitania de Minas Gerais, concedeu ao tenente coronel, a arrematação da condução das malas do correio entre Minas e a Corte do Rio de Janeiro. 9 de dezembro de 1809; CONDIÇÃO da arrematação; TABELA dos dias da partida dos correios ao interior: Campos, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Pará, assinado por Manoel Teodoro da Silva]. BNRJ I-09,12,004 n. 3; ORDEM do Príncipe Regente D. João determinando os horários de partida dos correios de Vila Rica e São João del Rei para a Corte. Acompanha ordem assinada por Pedro Afonso Galvão de Martinho, enviada ao guarda-mor arrematante da condução das malas, José Caetano de Gouveia. 26 de novembro de 1809. BNRJ I-9,11,021.



Com uma regularidade de 10 dias e uma distância temporal de 8, esse contrato de arrematação seguia as diretrizes do Real Erário do final de 1809, que buscava “estabelecer uma maior e mais constante regularidade nas comunicações desta Corte e Província com as Capitanias centrais por meio do Correio ora existente”, para “se conseguir a regularidade que é indispensável, e de maior interesse para o Público e para o Comércio”<sup>434</sup>.

Essa demanda social por regularidade, “que é indispensável” à administração pública e ao comércio, se condensava também na elaboração de um novo artefato material que passou a circular na cidade do Rio de Janeiro nessa mesma época: os “mapas de saída dos correios terrestres”. Esses mapas consistiam em tabelas que informavam todos os dias e horários, ao longo de um ano inteiro, em que os correios de terra do Rio de Janeiro partiriam para vários destinos. Eram uma espécie de *calendário perpétuo postal* que traduzia o novo patamar que a demanda social por regularidade e previsibilidade dos serviços postais da América atingia, justamente durante uma conjuntura em que o futuro se mostrava cada vez mais incerto. Cada vez mais interessava aos habitantes do Rio de Janeiro planejar suas práticas epistolares, projetando-as para o futuro, em função da regularidade dos correios. Era, portanto, uma nova disciplina do tempo associada a uma nova organização e divulgação da circulação postal que modelava as condições de ação individual e social<sup>435</sup>.

Os calendários de 1808 e 1809 informavam os correspondentes do Rio de Janeiro que os correios de terra para a cidade de São Paulo e para a vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes partiriam sempre a cada 15 dias, pelas 10 horas da manhã. Para Minas Gerais, a partida do correio da Corte era semanal, iniciando todas as terças-feiras às 6 horas da tarde<sup>436</sup>.

O calendário de 1810 registrou algumas mudanças. Primeiro, o correio de terra para Vila Rica e São João d'El-Rei passou a ocorrer a cada 10 dias, conforme o contrato de arrematação analisado acima. Os correios para São Paulo e Campos dos Goitacazes, por sua

---

<sup>434</sup> ORDEM do conde de Aguiar à Junta da Real Fazenda da Capitania de Minas Gerais estabelecendo normas para melhor comunicação entre a corte e as províncias através do correio. 26 de novembro de 1809. BNRJ I-26,17,076.

<sup>435</sup> O mesmo ocorreu no império espanhol, a aceleração dos ritmos de expedição postal levou à composição de calendários informando os despachos do correio cf. ARANEDA RIQUELMÉ, José. *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. Santiago: Biblioteca Nacional, 2020, p. 96.

<sup>436</sup> MAPA dos dias das partidas dos correios de terra para São Paulo, Campos e Minas. AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 40, doc. 3179. Para São Paulo: nos dias 9 e 23 de janeiro, 5 e 19 de fevereiro, 5 e 19 de março, 2, 16 e 30 de abril, 14 e 28 de maio, 11 e 25 de junho, 9 e 23 de julho, 6 e 20 de agosto, 3 e 17 de setembro, 1, 15 e 29 de outubro, 12 e 26 de novembro, 10 e 24 de dezembro. Para Campos: 6 e 20 de janeiro, 3 e 17 de fevereiro, 2, 16 e 30 de março, 13 e 27 de abril, 11 e 25 de maio, 8 e 22 de junho, 6 e 20 de julho, 3, 17 e 31 de agosto, 14 e 28 de setembro, 12 e 26 de outubro, 9 e 23 de novembro, 7 e 21 de novembro. Como para Minas Gerais o giro deveria ocorrer todas as terças-feiras, não há indicação dos dias de cada mês. O mapa de 1809 encontra-se em: DSRC, p. 520.

vez, foram acelerados, passando a sair a cada 10 dias<sup>437</sup>. Além disso, os correios para o Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso e Pará passaram a ser contemplados pelo mapa: as cartas para Espírito Santo seguiriam pelo correio de Campos dos Goitacazes<sup>438</sup>; a correspondência para vilas e povoações na comarca do Rio das Mortes, em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso seguiriam pela linha postal de São João d'El-Rei; as cartas para as comarcas do Rio das Velhas e Serro Frio, em Minas Gerais, e Pará seriam conduzidas pela linha de Vila Rica<sup>439</sup>. E, no ano seguinte, a Câmara da vila de Barbacena enviou uma representação ao Erário Régio solicitando "correspondência", o que seria prontamente atendido<sup>440</sup>.

Cada vez mais, os usuários dos correios pareciam demandar o conhecimento da regularidade dos serviços e da interconexão das linhas postais. Já se tratava de um mundo muito diferente daquele em que era preciso esperar a oportunidade de uma comboio de gado, ou pagar um mensageiro particular para transportar, em datas mais ou menos inadvertidas, a correspondência de alguns moradores do Rio de Janeiro para Vila Bela, no Mato Grosso.

Assim como os calendários dos correios, ou "mapas de saída", também um outro novo artefato social desempenharia o papel de divulgar a regularidade dos serviços postais ao longo do ano: os *almanaques*. Segundo João Paulo Pimenta e Wilma Costa Peres, os almanaques, por si só, no conjunto e na forma das informações que veiculavam, eram um calendário, ou seja, estabeleciam marcos temporais e ditavam alguns dos ritmos da vida cotidiana<sup>441</sup>. Os

---

<sup>437</sup> O viajante francês, Auguste de Saint-Hilaire, registrou esse funcionamento na cidade de São Paulo em 1819: "Cada dez dias, partia um comboio da capital do Brasil para São Paulo. Depois de vinte dias de espera recebi, afinal, um pacote volumoso de cartas da França" cf. SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, provincia Cisplatina e missões do Paraguay*. São Paulo: Martins, Edusp, 1972, p. 179. Para um verbete sobre este viajante: FORTUNATO, Thomáz. "SAINT-HILAIRE, Auguste de". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 867-868.

<sup>438</sup> O mapa não indica os caminhos, contudo, é possível utilizar o projeto do desembargador Luiz Thomaz de Navarro, de 1808, como um parâmetro. Ele calculava que a marcha da Corte até Campos dos Goitacazes demoraria 6 dias, depois até a vila da Vitória, capital de Espírito Santo, outros 4 dias de viagem.

<sup>439</sup> [TABELA dos dias da partida dos correios ao interior: Campos, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Pará, assinado por Manoel Teodoro da Silva]. BNRJ I-09,12,004 n. 4; ORDEM do Príncipe Regente D. João determinando os horários de partida dos correios... 26 de novembro de 1809. BNRJ I-9,11,021.

<sup>440</sup> [ORDENS a Junta de Arrecadação e Administração da Real Fazenda, assinada pelo Conde de Aguiar referentes ao adiantamento do soldo... aos rendimentos dos officios a serem enviados ao Real Erário e a administração do correio da Vila de Barbacena. Novembro de 1811. BNRJ I-27,19,011; Manda estabelecer a correspondência positiva do Correio desta Corte com a Vila de Barbacena. In: CLB. *Índice das decisões de 1811*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 36-37. Em janeiro de 1812, barcas artilheiras começaram a ser usadas na navegação costeira entre a Corte e a Bahia como correios: [OFÍCIO do infante almirante general ao conde dos Arcos sobre a utilização de barcas artilheiras para o trabalho de correios entre a Corte e a Bahia]. 25 de fevereiro de 1812. BNRJ II-34,03,019. Ano depois, em agosto de 1817. Em 10 de agosto de 1817, a vila de Santa Maria de Baependi, próxima vila da Campanha, solicitou criação de um correio, mas não encontrei registro de sua implementação: [OFÍCIO solicitando a criação do correio]. 10 de agosto de 1817. BNRJ I-26,34,018 n. 019.

<sup>441</sup> PIMENTA, João Paulo; COSTA, Wilma Peres. As revoluções de independência como revoluções do tempo: almanaques, calendários e cronologias no Brasil do século XIX. *Tempo*, Niterói, vol. 27, n. 1, jan./abr. 2021, p. 58.

serviços de correios haviam se tornado uma instituição social que integrava os tempos do cotidiano: sinal disso é justamente sua divulgação nos almanaques<sup>442</sup>.

Saindo do eixo centro-sul, a rede de correios da América portuguesa também seria ampliada em algumas regiões do nordeste após a transferência da Corte. Desde o último quartel do século XVIII, a capitania do Ceará testemunhou um crescimento econômico ligado à produção de algodão e de arroz. A conjuntura comercial mundial para a venda dessas mercadorias havia se tornado favorável desde o início do processo de independência das Treze Colônias Britânicas, o que também impulsionou um crescimento populacional na capitania. Oportunidade comercial que também teve efeitos na cultura algodoeira do Maranhão, muito embora a capitania de Pernambuco continuasse consolidada na produção e comércio do açúcar, e ocupasse a posição central da economia na região, servindo de área de escoamento de boa parte da produção do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte<sup>443</sup>.

É nesse contexto que, em 1811, o conde dos Arcos estabeleceu um correio mensal da Bahia para o Rio de Janeiro e Maranhão, além de correios quinzenais para Sergipe D'El-Rei, produtor de açúcar, e locais adjacentes<sup>444</sup>; um ano depois, em maio de 1812, o governador do Ceará, Manoel Inácio de Sampaio, enviou à Corte um projeto para o estabelecimento de novos correios que facilitariam a comunicação recíproca entre o Maranhão, Piauí, Ceará, Pernambuco e o Rio de Janeiro<sup>445</sup>. Naquele ano, havia uma outra guerra entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha que se estenderia até 1815, e faria com que a comunicação dessas regiões com o centro do império português adquirisse, além de sua dimensão comercial, uma conotação geopolítica.

O plano foi aprovado no final de agosto pela Secretaria de Estado da Guerra, e estipulava que os correios do Ceará deveriam se estender até o rio Parnaíba para que os governadores do Piauí e Maranhão pudessem enviar seus ofícios para o sul do Brasil, através

---

<sup>442</sup> Almanaque da Corte do Rio de Janeiro para o ano de 1811". *RIHGB*, vol. 282, jan.-mar., (1969), p. 205; *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817*. RJ: Imprensa Régia, 1824, p. 9-10.

<sup>443</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 116-122; CHAVES, Elisgardênia de Oliveira. *População e família mestiça nas freguesias de Aracati e Russas-Ceará, 1720/1820*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG, Belo Horizonte, p. 153.

<sup>444</sup> *Semanário Cívico*, 21 jun. 1821, n. 17. Apenas por meio de uma Carta Régia de 8 de julho de 1820 que a capitania de Sergipe foi separada do governo da Bahia. Ver: SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João. A Corte e o mundo..., p. 96.

<sup>445</sup> A capitania do Piauí, ligada a Pernambuco pelo comércio de gado, se tornou autônoma em relação a esta apenas em 1814.

do Ceará, chegando “com mais brevidade aos seus destinos”<sup>446</sup>. Inácio de Sampaio estabeleceu, ao todo, correios nas 8 vilas principais da capitania e nomeou, para outras 5, estafetas que as conectariam às administrações postais mais próximas. Três vilas da capitania ficaram sem correios, mas todas estavam localizadas próximas à capital, onde se integrariam à rede postal por meio desta. Junto ao governador do Maranhão, ele definiu que a vila da Parnaíba, no Piauí, seria o local para efetuar a troca dos malotes postais. Nos anos seguintes, as conexões postais na região só iriam aumentar. Os correios do Ceará passariam a conectar-se também às capitanias do Pará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia<sup>447</sup>.

Nessa conjuntura de expansão das linhas postais no nordeste, o governador do Maranhão, Paulo José da Silva Gama, propôs uma comunicação direta com a capitania da Bahia por onde poderiam ser transportadas as cartas para a Corte. Sua proposta foi aprovada pelo príncipe regente em junho de 1813:

Da maior importância é a correspondência com a Corte, esta se consegue facilmente dirigindo-se do Maranhão a Bahia, e desta até o Rio de Janeiro [...]. Todos sabem quantas vantagens se colhem ao mesmo tempo deste estabelecimento: melhoram-se as estradas, povoam-se as suas beiras; estende-se o comércio; gasta-se com a Sociedade a rudeza da solidão, e aqueles vícios inerentes ao estado de bruteza cedem o lugar às virtudes sociais<sup>448</sup>.

Assim, se iam fixando as comunicações postais internas do Ceará, externas com as capitanias de Pernambuco, Piauí e Maranhão, bem como entre esta última, a Bahia e o Rio de Janeiro. Nas palavras laudatórias da *Gazeta do Rio de Janeiro*, buscando reforçar o papel político do príncipe regente: “Provindo desta ativa circulação tanto a comodidade das viagens, como a frequente correspondência dos povos, que concorrerá de uma maneira brilhante a fazer cair sobre estes amplíssimos bens que lhes veio trazer a Augusta Presença de Sua Alteza Real”<sup>449</sup>.

Toda essa expansão dos correios entre as capitanias do nordeste da América portuguesa chamaria a atenção do redator do *Correio Braziliense* em 1815. Segundo ele,

---

<sup>446</sup> Aprova o estabelecimento de Correios entre as principais vilas da capitania do Ceará e a de Pernambuco. In: CLB. *Índice das decisões de 1812*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 40. Segundo Caio Prado Jr., em 1813, o viajante inglês Henry Koster percorreu o caminho de Pernambuco a Fortaleza que era um trajeto postal, onde estafetas atravessavam 289 léguas em 40 dias cf. PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil...*, p. 257.

<sup>447</sup> Manda que o estabelecimento do Correio da Província do Ceará passe a ficar debaixo... In: CLB. *Índice das decisões de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 44-45; Manda estabelecer correios entre as diversas províncias deste Reino. In: *Ibidem*, p. 26. O governador do Ceará, quando foi posteriormente nomeado para o governo de Goiás, seria encarregado de reformar a linha postal de Vila Boa para Cuiabá, como veremos adiante.

<sup>448</sup> *O Patriota*, ago. 1813, n. 2, p. 66-69. A aprovação de D. João consta em: Aprova o estabelecimento de Correios entre as capitanias do Maranhão e do Ceará e da Bahia. In: CLB. *Índice das decisões de 1813*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 27-28.

<sup>449</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 11 ago. 1813.

Desejaríamos ver este exemplo imitado em todo o Brasil; pelo grande interesse que tem os povos, e a prosperidade do Estado, na facilidade das comunicações de umas cidades a outras; e se os esforços de um indivíduo Governador [do Ceará] puderam conseguir isto na sua capitania, não pode duvidar-se que o Ministério o pudesse efetuar em todo o Brasil [...] uma vez que a facilidade das comunicações acostume o povo à regularidade das correspondências, o rendimento dos portes não só chegará para pagar as despesas dos correios, mas até para estabelecer meios de transporte para viajantes<sup>450</sup>.

Aos olhos de Hipólito José da Costa, o “interesse dos povos” e a “prosperidade do Estado” se beneficiariam com a expansão da rede de correios. E, uma vez consolidada a regularidade das correspondências com a facilidade das comunicações, esperava que o rendimento dos serviços postais poderiam servir para estabelecer meios de transporte para pessoas<sup>451</sup>.

As transformações da rede de correios da América portuguesa também não passariam despercebidas aos olhos do viajante John Luccock (1770-1826). Comparando os serviços postais do Brasil de 1808 com os de 1813, ele afirmou que “Haviam os Correios estendido sua rede por todas as partes dos domínios lusitanos; no Brasil, especialmente, as províncias e povoações mais remotas comunicavam-se umas com as outras, com facilidade e segurança”<sup>452</sup>.

Além do centro-sul e da região nordeste, as comunicações postais também testemunhavam importantes mudanças nos territórios do sul da América portuguesa. Desde o século XVII, a região da Bacia do Prata se constituiu como uma zona de tensão entre os impérios ibéricos. Em 1680, os portugueses criaram a Colônia do Sacramento e, dois anos mais tarde, os espanhóis levantaram os Sete Povos das Missões para servir ao escoamento da prata de Potosí. Na metade do século seguinte, o Tratado de Madri (1750) permutou a posse desses assentamentos, logo depois anulada pelo Tratado de El Pardo (1761). A situação se acirrou quando, no contexto da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), a Espanha conquistou tanto a Colônia do Sacramento como a capitania portuguesa do Rio Grande de São Pedro. Em parte, a transferência da sede do Vice-Reino do Brasil para o Rio de Janeiro (1763) buscou

---

<sup>450</sup> *Correio Braziliense*, abr. 1815, p. 540.

<sup>451</sup> Ocorreu uma iniciativa semelhante em Portugal nos primeiros anos do século XIX com José Diogo Mascarenhas Neto buscando integrar o sistema postal ao serviço de diligências para o transporte de pessoas, que muito provavelmente eram do conhecimento de Hipólito José da Costa cf. ARAÚJO, Ana Cristina. Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 17 (2017).

<sup>452</sup> LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo: Edusp/Belo Horizonte: Itatiaia, 1975, p. 166. Para um verbete sobre John Luccock: FORTUNATO, Thomáz. "LUCCOCK, John". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 574.

responder à demanda de criar um centro de ação militar mais próximo à essa região de conflitos entre os impérios ibéricos no Prata. Em 1766, as tropas portuguesas retomaram o controle sobre o Rio Grande, e a Espanha, por sua vez, criou o Vice-Reino do Rio da Prata. Em 1777, o Tratado de Santo Ildefonso restituiu a Colônia do Sacramento à Espanha, mas as tensões ainda continuariam nas décadas seguintes<sup>453</sup>.

Por um lado, após a instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro, as capitanias de Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro também passaram a fornecer gêneros de primeira necessidade à nova capital da monarquia<sup>454</sup>. Por outro, a abertura dos portos do Brasil permitiu que os britânicos aproveitassem novas oportunidades comerciais para fortalecer suas relações na região do Prata, buscando vender seus produtos manufaturados aos domínios espanhóis<sup>455</sup>.

Durante a crise de soberania no império espanhol provocada pelas Abdicações de Baiona, que foram sucedidas pela formação de diversas juntas de governo na Espanha e nos seus domínios americanos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, na condição de Secretário de Estado da Guerra e dos Negócios Estrangeiros, escreveu em 1810 ao governo de Buenos Aires oferecendo proteção portuguesa contra o inimigo francês. Em troca, o Secretário exigia o livre-comércio na região do Prata, aproximando os comerciantes portugueses e britânicos da prata de Potosí. A Junta de Buenos Aires não apenas recusou a proposta, como começou a elaborar um plano para invadir a capitania portuguesa do Rio Grande de São Pedro<sup>456</sup>.

Em agosto de 1811, durante o conflito entre as Juntas de Montevideu e Buenos Aires, o exército português ocupou a capitania do Rio Grande sob o pretexto de “pacificar” as regiões vizinhas, mas logo foi retirado após o armistício entre os governos hispano-americanos, em outubro. No ano seguinte, em 1812, duas assembléias constituintes foram convocadas, uma em Montevideu, outra nas Províncias Unidas do Prata – esta última buscava dissolver outras juntas de governo que haviam sido formadas na região. Em 1814, Montevideu

---

<sup>453</sup> PIMENTA, João P. Estado e nação..., p. 58-60.

<sup>454</sup> LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 20.

<sup>455</sup> GORENSTEIN, Riva. Op. cit., p. 138-139.

<sup>456</sup> PIMENTA, João P. Estado e nação..., p. 76-77. As relações diplomáticas se tornaram ainda mais complexas quando surgiu a “alternativa carlotista”. Em linhas gerais, D. Carlota Joaquina, esposa do príncipe regente, D. João, era irmã de Fernando VII, o monarca espanhol destronado por Napoleão Bonaparte. A alternativa consistiu em propor a vários governos que se formavam na América espanhola coroá-la rainha da Espanha, preservando a dinastia dos Bourbons cf. Idem. A independência do Brasil e a experiência..., p. 71-84 e 179-154.

se rendeu às forças de Buenos Aires, consolidando, provisoriamente, a soberania das Províncias Unidas do Prata<sup>457</sup>.

É em meio a esse conturbado contexto político que D. João encarrega Thomaz José Fernandes de explorar rotas que conectassem o Rio de Janeiro à capitania do Rio Grande de São Pedro. O objetivo era estabelecer novos correios regulares entre esses territórios. Segundo as suas instruções, ao sair da cidade do Rio de Janeiro, José Fernandes deveria passar pelas vilas e povoações de Sepetiba, Parati, Ubatuba, São Sebastião, Fazenda dos Padres do Carmo, Bertioga, Santos, Piacabupa, Conceição, Porto de Guarens, Porto da Serra, Porto do Prelado, Porto de Suamirim, Porto da Ribeira, Iguape, Cananéia, Ararepira, Varador, Tubiçanga, Porcinanga, Vila de Pernaguá, Vila de S. Francisco e Santa Catarina. Entre Sepetiba e Parati, deveria propor uma ramificação para Ilha Grande de Angra dos Reis e, ao longo do caminho, precisava avaliar um ponto estratégico para bifurcação das cartas para São Paulo sem desviar do caminho entre o Rio de Janeiro e a vila do Desterro, em Santa Catarina, onde uma administração de correio havia sido inaugurada em 1813<sup>458</sup>.

Em 1816, dois anos depois da nomeação de Fernandes, um congresso reunido em San Miguel de Tucumán declarou a independência das Províncias Unidas da América do Sul, rompendo com a Coroa espanhola e formando, provisoriamente, um novo Estado na América<sup>459</sup>. Nessa nova conjuntura, o governo de São Paulo expediu uma portaria para José Pedro César auxiliar no estabelecimento de um correio de terra regular entre o Rio de Janeiro e a capitania do Rio Grande de São Pedro<sup>460</sup>.

A partir de 1 de maio, Pedro César organizou, pelo traçado da costa, o correio de Santos até Santa Catarina. Em Santos, a linha de São Paulo se bifurca: a oeste, sobe para a capital; ao sul, segue para Santa Catarina. Complementando essa obra, o capitão Manoel Gomes Pereira de Albuquerque, do regimento de caçadores de Santos, foi nomeado Diretor das Paradas, e passou a ser responsável pelo estabelecimento de paradas entre Santos e Santa Catarina, para que a marcha dos correios fosse facilitada<sup>461</sup>.

---

<sup>457</sup> PIMENTA, João P. Estado e nação..., p. 103-104, 114, 126 e 149.

<sup>458</sup> Encarrega a Thomaz José Fernandes da exploração e exame conveniente sobre a direção em que se possa estabelecer regularmente um correio para a correspondência desta Cidade com a Capitania de S. Pedro. In: CLB. *Índice das decisões de 1813*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 10-13. Para correio na vila do Desterro: *Almanaque Geral do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 167.

<sup>459</sup> PIMENTA, João P. Estado e nação..., p. 103-104, 114, 126 e 149.

<sup>460</sup> PORTARIA a José Pedro César para o auxiliarem na diligência a que vai proceder para estabelecer-se um correio para o Rio Grande. In: DIHCSP, v. 90, p. 31-32.

<sup>461</sup> PORTARIA ao Capitão Manoel Gomes Pereira de Albuquerque incumbindo-o do estabelecimento das Paradas da Costa desta Capitania para a de Santa Catarina. In: DIHCSP, v. 90, p. 41.

Em janeiro de 1817, as tropas portuguesas, chefiadas por Carlos Frederico Lecor, adentraram o território de Montevidéu dando início ao domínio português que se estenderia até o final da Guerra Cisplatina, em 1828, e que culminaria na formação – esta mais definitiva – de outro Estado, o Uruguai<sup>462</sup>. Em setembro de 1817, José Pedro César foi nomeado administrador dos correios entre Rio Grande de São Pedro e São Paulo pelo período de 10 anos, conforme o *Regulamento Provisional para o estabelecimento do Correio entre a cidade de S. Paulo e a Vila de Porto Alegre da Capitania de S. Pedro do Rio Grande do Sul*<sup>463</sup>.

O correio deveria partir das vilas de Rio Pardo, Porto Alegre e Rio Grande de São Pedro em direção à vila do Desterro, em Santa Catarina, onde se encontraria com o condutor de cartas vindo de São Paulo, a partir de Santos. As cartas das capitanias do sul deveriam chegar à cidade de São Paulo na antevéspera, ou, no mais tardar, na véspera da partida do correio para a Corte. Por isso, de Porto Alegre, as cartas deveriam ser despachadas a cada 10 dias, para acompanhar o giro postal entre São Paulo e o Rio de Janeiro.

O trajeto entre Porto Alegre e São Paulo era atravessado em 20 dias, tanto no caminho de ida, como no de retorno. O administrador ficava responsável por transportar as cartas, em dias designados, para os correios mais próximos de Santos, Iguape, Cananéia, Paranaguá, Rio Grande e Rio Pardo, sendo que tanto em Santa Catarina, como em Porto Alegre, haviam casas de correio<sup>464</sup>. No futuro, para se evitar a grande volta do correio pela vila de Santos, deveria construir uma estrada de São Paulo para Conceição – possivelmente atual Itanhaém –, passando por Santo Amaro. José Pedro César assumiria a administração do correio de São Paulo para o Rio de Janeiro após a finalização da arrematação vigente, assim, poderia aperfeiçoar a concatenação das linhas postais.

Mas a situação nas fronteiras da região do Prata era tão sensível que essas mudanças nas condições de comunicação postal entre a Corte e as capitanias do sul não seria o suficiente para a correspondência relativa ao governo do Estado. Cria-se, então, um correio militar para o Rio Grande de São Pedro, “Querendo assegurar a pronta comunicação com as Províncias do Sul, que pela sua importância nas atuais circunstâncias não deve estar sujeita aos riscos dos

---

<sup>462</sup> PIMENTA, João P. Estado e nação..., p. 135. Para uma amostragem da circulação de cartas em embarcações comerciais no Rio Grande de São Pedro: BN RJANRIO 8V. ICC3-27.

<sup>463</sup> Nomeia o administrador do Correio estabelecido entre as províncias de S. Pedro do Rio Grande do Sul e de S. Paulo; Manda estabelecer um Correio regular entre as Províncias de S. Pedro do Rio Grande e de S. Paulo. In: CLB. *Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 60-65.

<sup>464</sup> Arrematação que seria criticada por Hipólito José da Costa cf. LUSTOSA, Isabel. *O jornalista que imaginou o Brasil: tempo, vida e pensamento de Hipólito da Costa (1774-1823)*. São Paulo: Ed. Unicamp, 2019, p. 88-89.



acidentes ordinários nos novos estabelecimentos” que podem prejudicar o Real Serviço<sup>465</sup>. Pedro César continuaria responsável pelo correio civil, atendendo os particulares, mas os ofícios de Estado passariam a circular através do correio militar, supostamente menos sujeito aos "riscos dos acidentes ordinários nos novos estabelecimentos".

No plano marítimo, a regularidade dos correios para Portugal também seria modificada. Desde a derrota de Napoleão Bonaparte, em 1814, os portugueses peninsulares reforçaram a expectativa de retorno da Corte e da Família Real às terras de Portugal; afinal, a transferência para o Brasil havia sido uma estratégia urgente para escapar das tropas francesas que se avizinhavam em 1807. Na imprensa periódica se acirravam as discussões sobre as razões para a permanência ou não da Família Real na América. Circulavam discursos que afirmavam que a permanência no Brasil poderia dissipar a “vertigem revolucionária” que a América espanhola testemunhava; porém, no continente europeu, apesar da restauração conservadora que ocorria em vários territórios, a experiência revolucionária das Cortes de Cádiz, que haviam ameaçado o edifício do Antigo Regime em 1812, não estava de todo ausente.

Um marco importante dessa discussão sobre as formas de coesão dos territórios da monarquia, através do local de assento do poder, foi a elevação do Brasil à condição de Reino, unido a Portugal e Algarves, em dezembro de 1815, após o final das guerras napoleônicas, em um momento de importante reconfiguração das relações internacionais<sup>466</sup>. Essa decisão foi acompanhada por medidas que indicavam que a fixação da Corte no Brasil não seria provisória: construção de moradas de membros do governo, dos palácios de São Cristóvão e Santa Cruz, fundação da Academia de Belas Artes, da Academia Militar. A própria expansão das linhas postais, reforçando a centralidade e capitalidade do Rio de Janeiro, apontava para isso. A permanência da Corte era uma decisão política que decepcionaria os interesses dos súditos portugueses peninsulares que, desde 1807, se viram privados da proximidade em relação à Coroa, às esferas de governo do Estado, do exclusivo colonial, enquanto parte dos luso-americanos ampliava sua participação na administração política, seu acesso a títulos e honrarias característicos dos vínculos de vassalagem do Antigo Regime<sup>467</sup>. A elevação do Brasil à condição de Reino transformou "um conglomerado de capitânicas atadas pela

---

<sup>465</sup> Manda estabelecer o Correio Militar para o Rio Grande do Sul. In: DIHCSP, p. 36, p. 81.

<sup>466</sup> OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. *Ideias em confronto: embates pelo poder na Independência do Brasil (1808-1825)*. São Paulo: Todavia, 2022, p. 68.

<sup>467</sup> SILVA, Ana R. Cloclot. Op. cit., p. 246-248 e 258.

subordinação ao poder de um mesmo príncipe numa entidade política dotada de precisa territorialidade e de um centro de gravidade", decisão em parte incentivada pelos representantes portugueses no Congresso de Viena, onde se discutia os riscos do Brasil seguir o mesmo destino da América espanhola<sup>468</sup>.

Com a morte da rainha D. Maria I, em março de 1816, o príncipe D. João seria aclamado rei no início de 1818. Sua reiterada permanência no Brasil constituiu mais um fator de acirramento entre os portugueses de Portugal e os portugueses da América. Como uma forma de reforçar os laços políticos com o continente europeu, em 1818, D. João VI estabeleceu um correio regular a cada 40 dias do Rio de Janeiro para Portugal, com o objetivo de tornar mais regulares as comunicações entre o velho e o novo centro da monarquia portuguesa. Nos meses de setembro a fevereiro, os paquetes deveriam tocar na Bahia e Pernambuco na viagem de ida, e no porto de Funchal, na Ilha da Madeira, no seu retorno. Em todos esses portos, as embarcações postais não poderiam permanecer mais de 24 horas paradas, exceto em Lisboa, onde poderia ficar até 6 dias<sup>469</sup>. De certo modo, essa linha postal demonstra a consciência contemporânea da importância de comunicações regulares para a tentativa de manutenção da estabilidade política.

Para além dos grandes acontecimentos políticos, os correios também se faziam úteis nos eventos menores. Em 1818, como parte das políticas joaninas de povoamento, europeização e embranquecimento da população, uma colônia de suíços foi estabelecida em Morro Queimado, no Rio de Janeiro, e batizada de Nova Friburgo. Dois anos mais tarde, em 1820, foram indicados dois administradores e quatro postilhões de correio para organizar a comunicação com a Corte, um atuaria no Morro Queimado, e o outro em Macacu. Às segundas e sextas-feiras, por volta das 10 horas da manhã, o postilhão da Corte deveria partir em direção ao Morro Queimado, passando por Macacu. Chegava ao seu destino final depois de 3 dias de marcha, nas quartas-feiras e domingos. Do Morro Queimado, outro postilhão

---

<sup>468</sup> Para a citação direta: JANCSÓ, István; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico..., p. 418. Ver também: PIMENTA, João Paulo. Independência do Brasil..., p. 68.

<sup>469</sup> Estabelece correios marítimos entre esta Corte, e os principais portos deste Continente com os do Reino de Portugal e Ilha da Madeira. In: CLB. *Índice das decisões de 1818*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 26. O correio deveria partir nos dias 1 de janeiro, maio e setembro, dias 10 de fevereiro, junho e outubro, e dias 20 de março, julho e novembro.

descia para a Corte às segundas e quintas-feiras, também dedicando 3 dias para percorrer as distâncias do caminho<sup>470</sup>.

Mas a expansão e aperfeiçoamento da rede dos correios da América portuguesa não cessaria de ser objeto de preocupação da Corte de D. João VI. Em 6 de abril de 1820, Thomaz Antônio de Villanova Portugal, na condição de ministro do Reino, dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, e também presidente do Erário Régio, enviou avisos aos governadores de Mato Grosso, Pará, Maranhão, Ceará, Paraíba, Minas Gerais e Goiás para que promovessem o estabelecimento de correios entre as diversas províncias, mais uma vez renovando a orientação de uma política de Estado voltada ao melhoramento das comunicações postais<sup>471</sup>. É, portanto, no final da década que o diagnóstico do Padre Perereca ganhou um contexto social que lhe deu sentido:

Sendo a mútua comunicação dos povos a origem da civilização, pois por meio dela gira o comércio, aumenta-se a indústria, aperfeiçoam-se as artes, difundem-se os conhecimentos científicos, estreitam-se os laços da sociedade, e consolida-se o corpo da nação; por cujos motivos foi um dos primeiros cuidados do Príncipe Regente Nosso Senhor mandar abrir estradas, e estabelecer correios entre as diversas capitanias deste vasto continente entre si, e com esta Corte. Assim vimos já fixada a comunicação interna regular com a cidade de S. Paulo, Vila Rica, S. João d'el-Rei, Sabará, Vila do Príncipe, e Vila Boa de Goiás, como também com a vila de S. Salvador de Campos, e a vila da Vitória, da capitania do Espírito Santo; e pela costa do norte até à Bahia, vimos com admiração que esta mesma comunicação se estende interiormente de Goiás até Mato Grosso, Pará, e Maranhão pelas novas estradas, que por ordem de Sua Alteza Real se têm aberto pelos sertões interiores deste continente até às suas extremidades. Agora, porém, o mesmo augusto senhor houve por bem aprovar o estabelecimento de novos correios pelo interior da capitania do Ceará entre as suas principais vilas; e pelo exterior com as capitanias confinantes de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Maranhão, e Piauí, e até mesmo com a da Bahia, e por meio desta última com a Corte do Rio de Janeiro; o que tantas vezes se torna difícil, e quase impossível por mar. Desta ativa circulação, e frequente correspondência dos povos, que cada vez mais se há de aumentar, e estender, provirão certamente grandes, e amplíssimas utilidades, que só a real presença do nosso augusto soberano poderia facilitar, e promover, apesar dos muitos, e quase insuperáveis obstáculos, que de todas as partes se oferecem, especialmente pela escassa população deste imenso país, e estar ainda a maior parte dele no poder do gentio, que impede a navegação dos rios, e o trânsito pelas terras, que ocupa<sup>472</sup>.

---

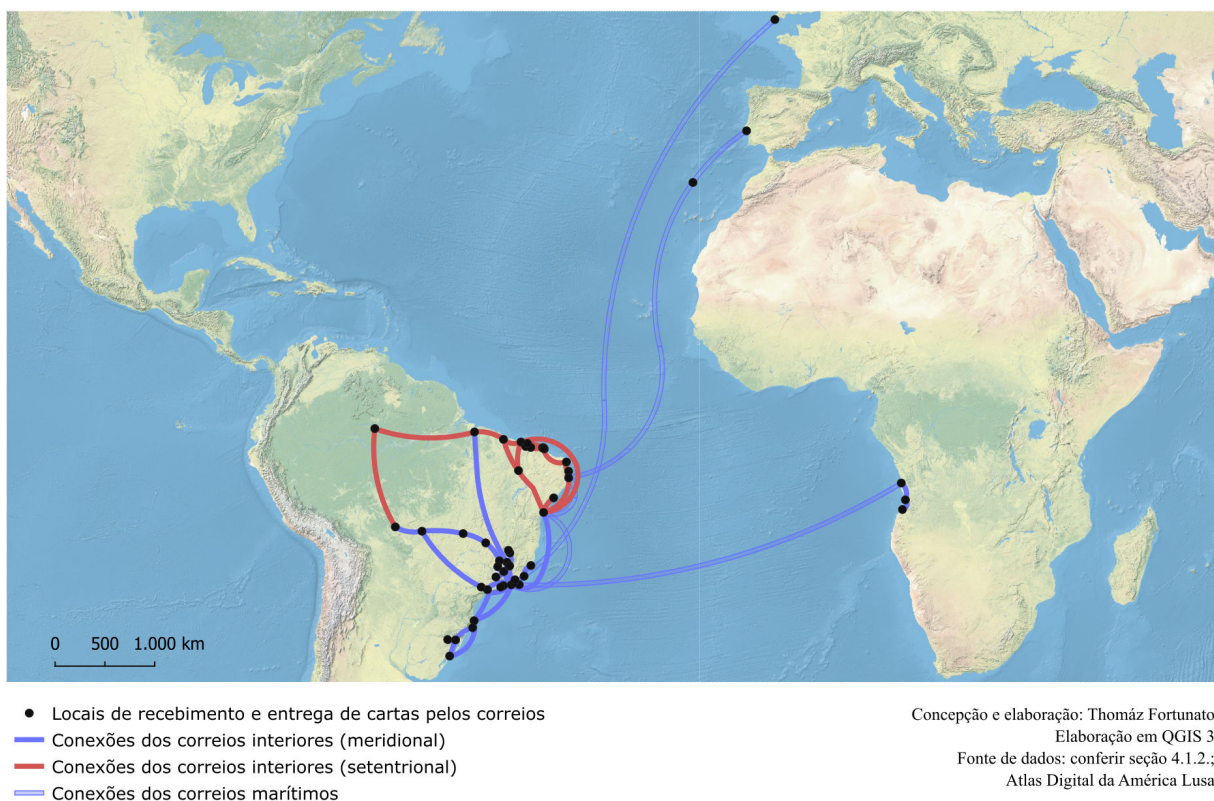
<sup>470</sup> [REGULAMENTO e instruções práticas para o novo estabelecimento do Correio entre a Corte do Rio de Janeiro e a nova Colônia dos Suíços no Morro Queimado, deduzidos pelos princípios gerais do estabelecimento do Correio Geral]. BNRJ 01,03,001 n. 187; Manda executar o Regulamento para o estabelecimento de um correio entre esta corte e a colônia dos suíços do Morro-Queimado. In: CLB. *Índice das decisões de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 4-8; *Gazeta do Rio de Janeiro*, 8 abr. 1820.

<sup>471</sup> Manda estabelecer correios entre as diversas províncias deste Reino. In: CLB. *Índice das decisões de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 26.

<sup>472</sup> SANTOS, Luís Gonçalves dos (Padre Perereca). *Memórias para servir à História do Reino do Brasil: divididas em três épocas da felicidade, honra, e glória; escritas na corte do Rio de Janeiro no ano de 1821*. Brasília: Senado Federal, 2013, p. 506-507.

Ver fixada a comunicação "interna regular" da Corte com as cidades de São Paulo, Vila Rica, São João D'El-Rei, Sabará, Vila do Príncipe, Vila Boa de Goiás, São Salvador dos Campos, Vila da Vitória, dispondo de linhas de correio regular estendendo-se para o interior de Goiás e Mato Grosso, seguindo ao Pará e Maranhão "pelas novas estradas" que se têm aberto "pelos sertões interiores deste continente até às suas extremidades", conectando os correios do Ceará com Pernambuco, Rio Grande do Norte, Maranhão, Piauí e Bahia e, indiretamente, articulando todas estas a Corte no Rio de Janeiro, onde se nutria as expectativas de promover a "civilização", girar o comércio, aumentar a indústria, aperfeiçoar as artes, difundir a ciência, estreitando os "laços da sociedade" e consolidando o "corpo da nação" portuguesa. Escrita nesses termos, a percepção que o Padre Perereca veiculou acerca dos correios sintetizou boa parte das expectativas que a Coroa portuguesa nutria em relação às reformas postais que vinha implementando (Figura 42, 43, 44 e 45).

**Figura 42 – Correios da América portuguesa em 1820**



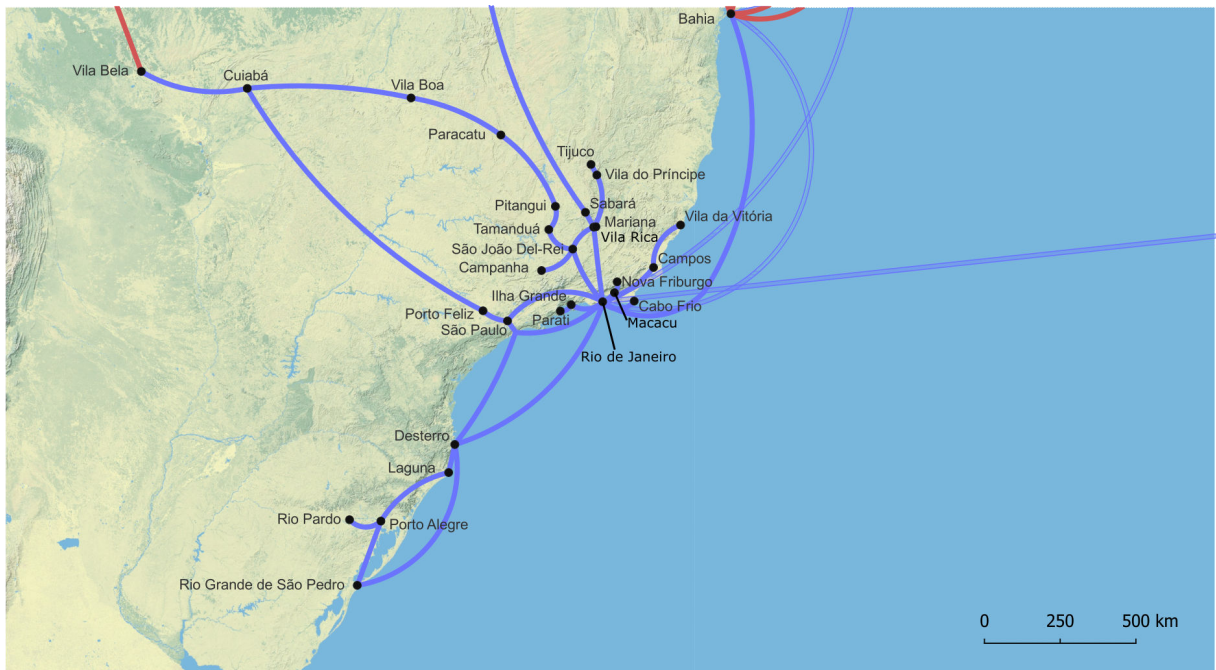
**Figura 43 – Correios da América portuguesa em 1820 (detalhe)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: conferir seção 4.1.2.;  
Atlas Digital da América Lusa

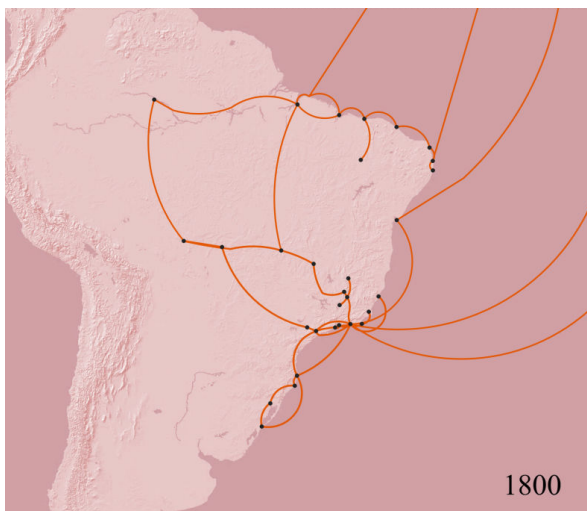
**Figura 44 – Correios da América portuguesa em 1820 (detalhe 2)**



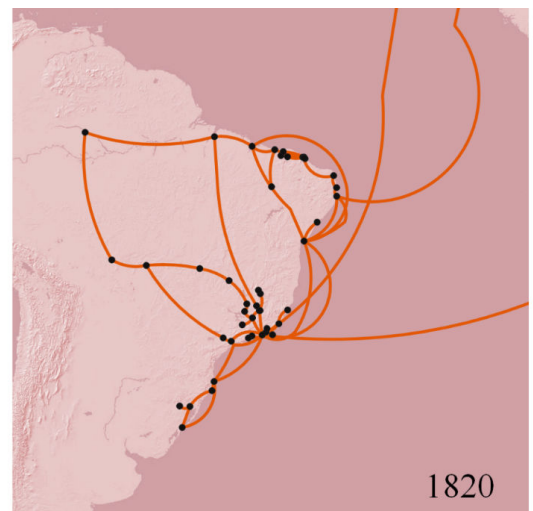
- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Elaboração em QGIS 3  
 Fonte de dados: conferir seção 4.1.2.;  
 Atlas Digital da América Lusa

**Figura 45 – Correios da América portuguesa em 1800 e 1820**



1800



1820

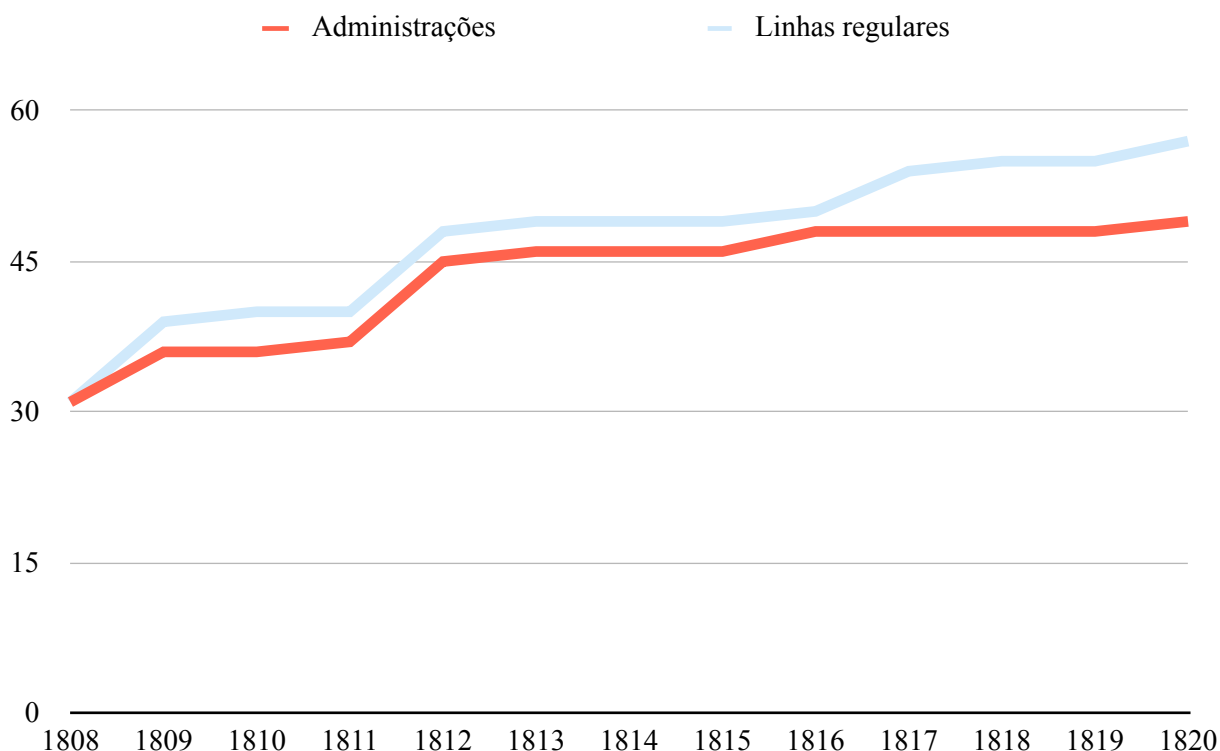
- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Elaborado em QGIS 3  
 Fonte de dados: ver seções 3.1. e 4.1.2.  
 Atlas Digital da América Lusa

#### **4.2. Características geográficas da rede postal (II)**

Em 1820, aproximadamente 49 administrações postais estavam em funcionamento na América portuguesa e cerca de 57 linhas regulares. Os pontos de troca de malotes postais se multiplicaram, sobretudo nos registros físicos das passagens entre uma e outra capitania. Dentre as administrações de correio, 31 (63%) se localizam no interior e 18 (37%) na zona litorânea. O sul concentra 29 (59%) administrações, seguido pelo norte, com 17 (35%) e pelo centro, com 3 (6%) administrações. No norte, do total de 17 administrações, 9 (53%) estão no interior e 8 (47%) na zona costeira. No sul, do total de 29 administrações, 19 (65%) estão no interior, enquanto 10 (35%) se localizam no litoral. Do total de 57 linhas regulares, 29 (51%) conectam diferentes regiões de uma mesma capitania, mas praticamente todas essas estão restritas às capitanias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Ceará – em menor escala, também se encontram em Mato Grosso, Rio Grande de São Pedro e São Paulo.

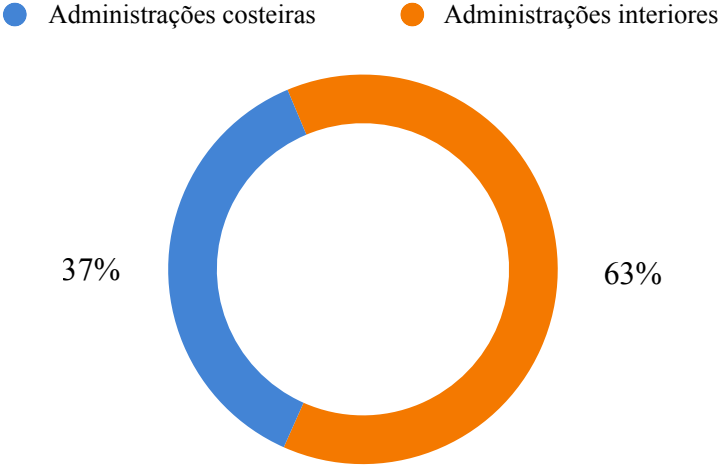
**Gráfico 6 – Administrações e linhas regulares dos correios (1808-1820)<sup>473</sup>**



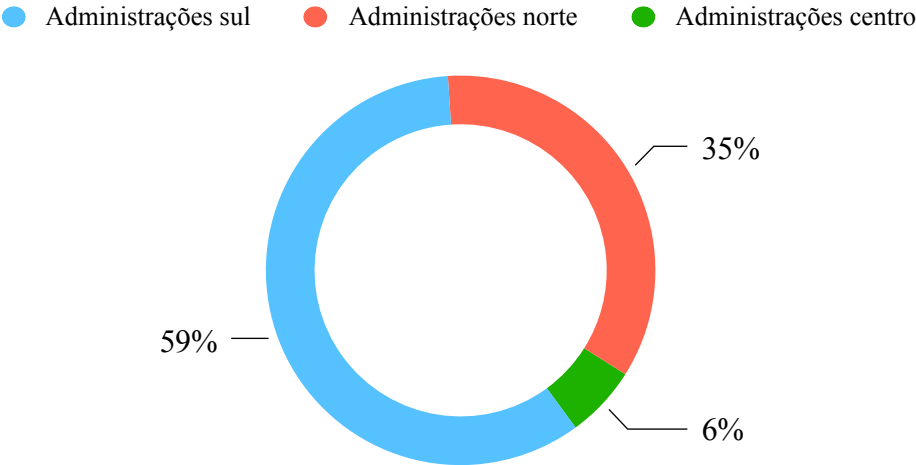
<sup>473</sup> Fontes válidas para os gráficos 6 a 10: DECISÃO Sobre os correios da Capitania de Minas Gerais. In: CLB: Decisões, 1809. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 10-15; DECISÃO. Aprova o estabelecimento de Correios entre as principais vilas da Capitania do Ceará e a de Pernambuco. In: CLB: Decisões, 1812. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 40; DECISÃO. Manda que o estabelecimento do Correio da Província do Ceará passe a ficar debaixo da jurisdição e fiscalização da Real Junta da Fazenda como mais um ramo da Renda Real. In: CLB: Decisões, 1820. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 44-45; DECISÃO. Manda estabelecer correios entre as diversas províncias deste Reino. In: Ibidem, p. 26; *Almanaque Geral do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 167; DECRETO. Nomeia o administrador do Correio estabelecido entre as províncias de S. Pedro do Rio Grande do Sul e de S. Paulo; CARTA RÉGIA. Manda estabelecer um Correio regular entre as Províncias de S. Pedro do Rio Grande e de S. Paulo. In: CLB: Cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias, 1817. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 60-65; DECISÃO. Manda executar o Regulamento para o estabelecimento de um correio entre esta corte e a colônia dos suíços do Morro-Queimado. In: CLB: Decisões, 1820. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 4-8; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 254, doc. 17358; BR RJANRIP AA. IJJ9-493; CARTA DE LEI. Ratifica a convenção entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda sobre o estabelecimento dos Paquetes. In: CLB: Cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias, 1810. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 73-76; *O Patriota*, ago. 1813, n. 2, p. 66-69; Manda estabelecer o Correio Militar para o Rio Grande do Sul. In: *DIHCSP*, v. 36, p. 81; DECISÃO. Estabelece correios marítimos entre esta Corte, e os principais portos deste Continente com os do Reino de Portugal e Ilha da Madeira. In: CLB: Decisões, 1818. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 26; BR RJANRIO D9. Cx. 486, pct. 03; *Almanaque Geral do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 167.



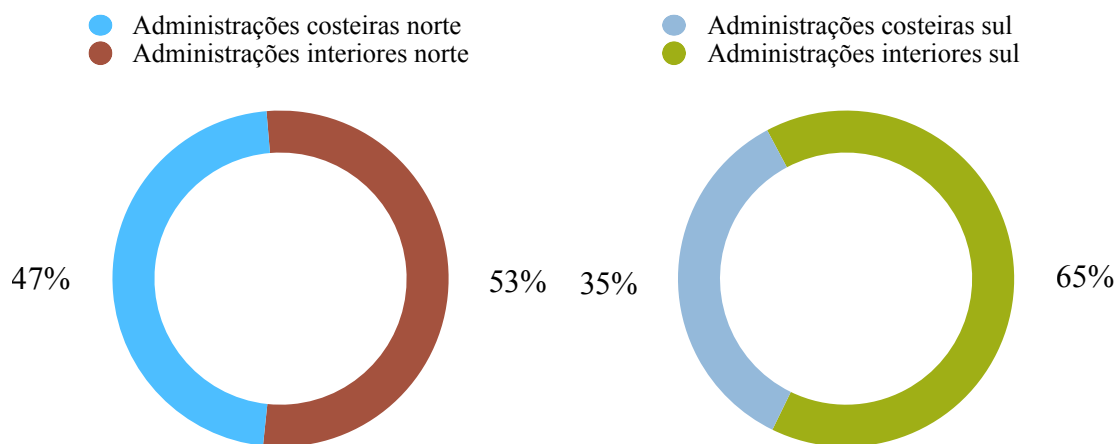
**Gráfico 7 – Relação entre administrações postais interiores e costeiras em 1820**



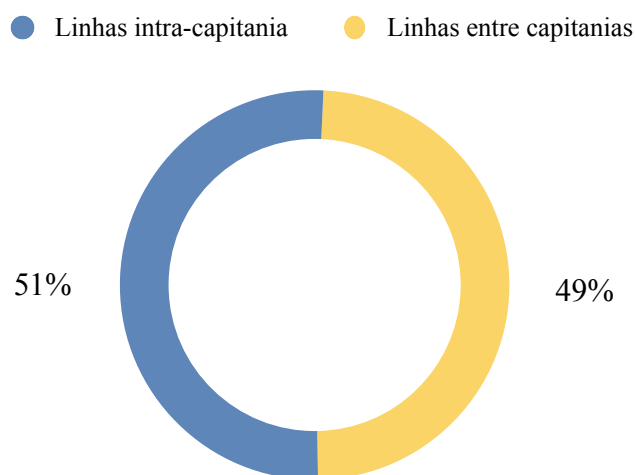
**Gráfico 8 – Relação entre administrações postais sul, norte e centro em 1820**



**Gráfico 9 – Relação administrações postais costeiras e interiores, norte e sul, em 1820**



**Gráfico 10 – Administrações postais intra-capitania e entre capitania em 1820**



De 1808 a 1820, o crescimento das administrações postais e das linhas regulares dos correios ascendeu de forma paralela, com uma constante relativa superioridade no número de linhas em relação às administrações (Gráfico 6). A região sul continuou a definir a tendência geral da rede de correios da América portuguesa em função do número absoluto superior de

suas administrações (Gráfico 8), mas muitas das características gerais da geografia da rede foram modificadas.

A primeira mudança a se observar é a relação entre as administrações sediadas no interior e na região costeira. Em 1800, essa proporção era de 58% na região costeira e 42% no interior. Vinte anos depois, as administrações interiores se tornaram maioria, compondo 63% do total (Gráfico 7). A distribuição das administrações entre as regiões norte e sul continuou desigual, testemunhando uma pequena queda de 29% e 61% para 35% e 59% respectivamente; a região central perdeu peso percentual, de 10% para 6%, por permanecer com apenas 3 administrações em um contexto de expansão geral (Gráfico 8).

A relação entre administrações costeiras e interiores se modificou com diferentes escalas em cada região. No norte, com a expansão dos correios, as administrações costeiras caíram de 78% para 47%, mas a maior parte dessa mudança foi desencadeada pela interiorização dos correios do Ceará. No sul, a rede seguiu o mesmo movimento: as administrações interiores sobem de 42% para 65% (Gráfico 9). As linhas postais regulares reforçaram a tendência à interiorização: as conexões postais entre diferentes regiões de uma mesma capitania sobem de 33% para 51% (Gráfico 10)<sup>474</sup>.

No Atlântico, a circulação de cartas através de embarcações comerciais também se modificou. Se entre 1798 e 1807, os anúncios da *Gazeta de Lisboa* registraram uma maior circulação de cartas da metrópole para as capitanias da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, entre 1808 e 1820, os destinos principais foram as capitanias do Rio Grande de São Pedro, Santa Catarina e Bahia, com Lisboa apenas em quarto lugar (Tabela 6)<sup>475</sup>.

---

<sup>474</sup> Seguindo as premissas teóricas de Mário Rodarte, talvez essa maior capilaridade indique um processo de regionalização econômica, sobretudo das capitanias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Ceará cf. RODARTE, Mário. Op. cit., p. 86

<sup>475</sup> A ideia da tabela seguinte é da historiadora Mayra Guapindaia, que utilizou a mesma base de dados, a *Gazeta do Rio de Janeiro* cf. GUAPINDAIA, Mayra C. O controle do fluxo..., p. 260-261 (Gráfico 14, Tabela 16). A diferença consiste apenas no método de coleta das informações: presume-se que a coleta da autora tenha sido feita pela Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional através da ferramenta de busca por palavras. Esse sistema utiliza a tecnologia de Reconhecimento Ótico de Caracteres (*Optical Character Recognition – OCR*). Porém, a Biblioteca Nacional não disponibiliza a taxa de erros do sistema OCR utilizado (*Character Error Rate – CER* e *Word Error Rate – WER*) <<https://towardsdatascience.com/evaluating-ocr-output-quality-with-character-error-rate-cer-and-word-error-rate-wer-853175297510>>. Acesso: 21 fev. 2022. Realizando uma coleta de dados em cada número da *Gazeta do Rio de Janeiro*, o resultado da quantificação das embarcações e da ordem decrescente é diferente.

**Tabela 6 – Anúncios na *Gazeta do Rio de Janeiro* de embarcações transportando cartas (dezembro de 1808 a junho de 1820)<sup>476</sup>**

Destinos	Número de viagens
Rio Grande de São Pedro	1021
Santa Catarina	224
Bahia	218
Lisboa	198
Pernambuco	158
Porto	137
Angola	114
Benguela	95
Moçambique	41
Montevideú	31
Ilha da Madeira	16
Macau	14
Viana	14
Maranhão	11

Acompanhando os fenômenos políticos e econômicos do contexto, essa mudança aponta para um importante deslocamento do eixo das comunicações postais marítimas da monarquia portuguesa relacionado à renovação da importância da região do Prata. Demonstra, além disso, uma clara correlação entre a geografia das comunicações postais e a conjuntura de crise dos impérios ibéricos na América. Afinal, a preponderância das comunicações postais marítimas que da Corte partiam em direção à capitania de Rio Grande de São Pedro guardava relações diretas com os conflitos e disputas de soberania que então ocorriam na região platina e que diziam respeito aos interesses do governo joanino na região, bem como às novas

<sup>476</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, de 24 dez. 1808 a 21 jun. 1820. Existem locais que registraram apenas a saída de uma embarcação comercial conduzindo cartas nesse período: Rio Grande do Norte, Bombaim, Buenos Aires, Cabinda, Cabo Verde, Caiena, China, Espírito Santo, Gibraltar, Iguape, Ilha Grande de Angra dos Reis, Ilha Terceira, Ilha dos Açores, Laguna, Maldonado, Malta, Pará, Paraíba, Quilimane, Rio São Francisco; duas saídas: Parnaguá, São Miguel, São Tomé; três saídas: Ásia, Bengala, Ceará, Costa de Malabar; seis saídas: Alagoas, Ilha do Faial; sete saídas para Goa; oito saídas: Santos e Figueira.

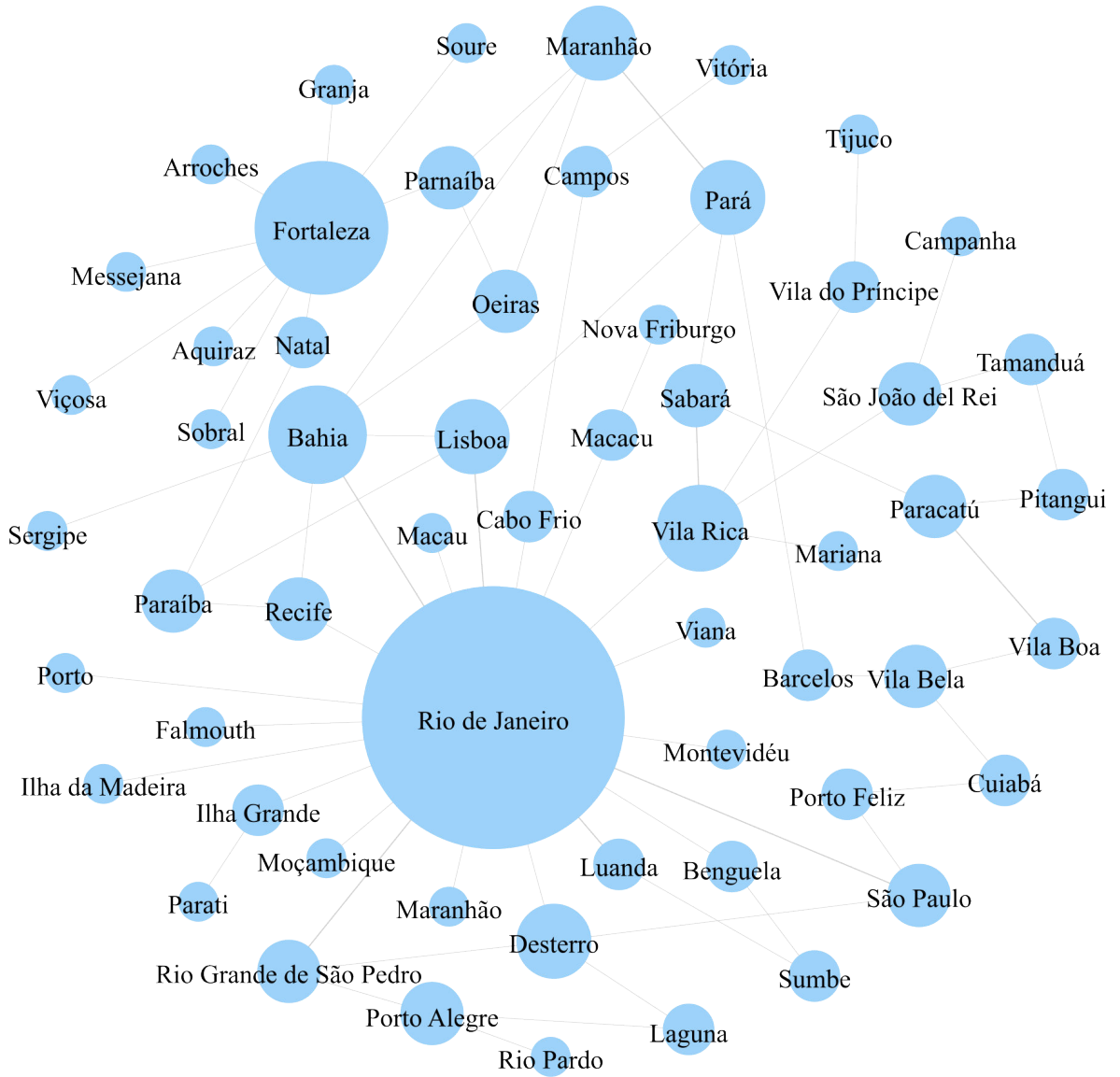
oportunidades comerciais abertas que interessavam tanto britânicos como portugueses da América<sup>477</sup>.

Por fim, as condições de conectividade entre os territórios da monarquia portuguesa através da rede postal também se modificou. Se em 1800 a malha postal reforçava a centralidade de Lisboa, seguida pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais e Pará, em 1820, com a expansão geral da rede de correios as assimetrias se reconfiguram: o Rio de Janeiro passa a ser o polo central da rede, e o número de interconexões se amplia de modo geral (Figura 46 e 47).

---

<sup>477</sup> PIMENTA, João Paulo. *A independência...*, p. 238-267 e 410-441.

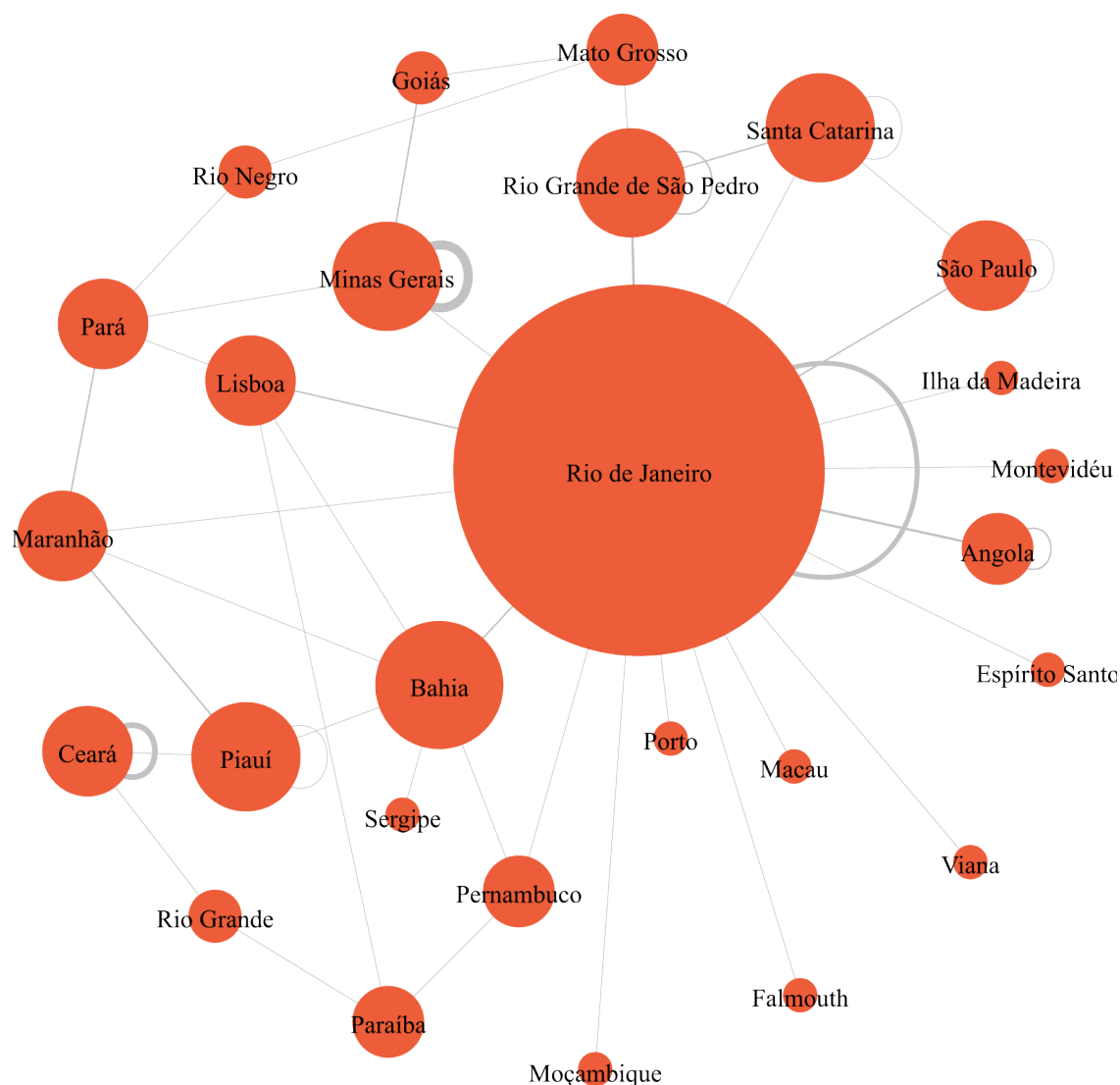
**Figura 46 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1820**



● Diâmetro por número de conexões

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Fonte de dados: ver gráfico 6;  
*Gazeta do Rio de Janeiro*  
 Elaborado em Gephi 0.9.2

**Figura 47 – Conectividade dos correios da América portuguesa em 1820 (macrorregiões)**



Diâmetro por número de conexões

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Fonte de dados: ver gráfico 6;  
*Gazeta do Rio de Janeiro*  
 Elaborado em Gephi 0.9.2

Mas não seria apenas a morfologia do espaço postal a se modificar na América portuguesa como resultado das reformas implementadas com a transferência da Corte para o Brasil. Também a topologia temporal dessa rede, isto é, o conjunto de espaços-tempo a configurar a circulação epistolar se transformaria.

### 4.3. A compressão espaçotemporal das comunicações postais

#### 4.3.1. Nova metrópole, novas distâncias

A instalação do centro de poder da monarquia portuguesa no Rio de Janeiro desencadeou uma profunda transformação na topologia do tempo da comunicação postal na América e da América em relação a Portugal. As reformas joaninas, que visavam melhorar a articulação entre seus domínios americanos, acabaram por encurtar muitas distâncias, acelerando os tempos da comunicação postal. Nas palavras do historiador João Paulo Pimenta, tratava-se de um contexto no qual

as distâncias, em todos os sentidos, se "encurtavam" cada vez mais, com incremento das redes de comunicação, fruto de uma política de Estado que, em última medida, respondia às demandas históricas de seu tempo dinâmico, frenético e acelerado, e no qual as respostas aos desafios impostos à manutenção da integridade monárquica portuguesa tinham de reacionar no mesmo ritmo [...] <sup>478</sup>.

Vista como parte desse cenário, a compressão espaçotemporal das comunicações postais criou novas condições históricas para muitos atores sociais da época, fossem eles individuais ou coletivos. Cartas oficiais ou particulares, voltadas à economia ou à política, documentos, leis, jornais e todo tipo de correspondência manuscrita ou impressa que estava sendo transportada pelos serviços de correio, todos passaram a dispor de uma estrutura de circulação postal nova a partir da transferência da Corte.

Cada vez mais, esses materiais podiam ser conduzidos pelos correios através de distâncias que eram cruzadas com maior regularidade e velocidade. Por essa razão, os correios se tornavam parte também de outra transformação que ocorria à época: uma mudança da experiência do tempo. Como havia afirmado o correspondente anônimo do *Correio Braziliense* sobre a invasão francesa de Portugal em 1807, a “brevidade era tudo” <sup>479</sup>. Cruzado o oceano Atlântico, essa máxima não deixaria de pautar muitas das expectativas de administradores do Estado português; também nos trópicos, a brevidade das comunicações postais seria fundamental para que o Estado português pudesse reagir, conforme o novo ritmo de um tempo acelerado, com o objetivo de manter a integridade da monarquia.

---

<sup>478</sup> PIMENTA, João Paulo. A independência do Brasil e a experiência..., p. 58.

<sup>479</sup> *Correio Braziliense*, jan. 1820, v. 24, n. 140.



Não apenas “Haviam os Correios estendido sua rede por todas as partes dos domínios lusitanos; no Brasil, especialmente, as províncias e povoações mais remotas comunicavam-se umas com as outras, com facilidade e segurança”, como registrou John Luccock, como também se tratava de fazer com que as cartas chegassem “com mais brevidade aos seus destinos”, conforme afirmou o conde das Galveas<sup>480</sup>. Isso se mostrou uma demanda social capaz de estruturar políticas de Estado justamente em um contexto em que a sucessão de fenômenos políticos era percebida por muitos contemporâneos como novidades históricas, como se o próprio tempo da história se acelerasse<sup>481</sup>.

Assim, respondendo às demandas históricas desse tempo acelerado, os correios foram uma das instituições que aprofundaram a aceleração da experiência do tempo que se fazia sentir em muitos outros campos da realidade social. Através do encurtamento das distâncias, de uma compressão generalizada de diversos espaços-tempo, em uma palavra: através de uma nova topologia do tempo das comunicações postais, estruturava-se uma nova geografia das comunicações, capaz de transportar um volume cada vez maior de informação, proveniente de um número de espaços cada vez mais diverso, e em intervalos de tempo cada vez menores. A mudança da experiência do tempo desse contexto, diagnosticada por vários especialistas do período, ao que tudo indica, parece ter sido também parcialmente construída dialeticamente por uma mudança na geografia das comunicações.

Colocadas a bordo de embarcações mercantis ou de paquetes postais, se tudo corresse bem, as cartas da nova Corte destinadas a Lisboa navegariam por volta de 72 a 83 dias até que pudessem aportar na costa de Portugal, onde passariam pelos trâmites portuários, seriam conduzidas até a casa de correio competente para que pudessem ser retiradas por seus respectivos destinatários. Antes de 1808, esse intervalo girava em torno dos 95 dias<sup>482</sup>.

---

<sup>480</sup> LUCCOCK, John. Op. cit., p. 166; Aprova o estabelecimento de Correios entre as principais vilas da capitania do Ceará e a de Pernambuco. In: CLB. *Índice das decisões de 1812*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 40.

<sup>481</sup> PIMENTA, João Paulo; ARAUJO, Valdeci Lopes de. “História - Brasil”. In: FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (dir.). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano: la era de las revoluciones, 1750-1850*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009, p. 593-604. Segundo os autores: “La transferencia de la Corte de Lisboa hacia Río de Janeiro en 1807 fue el marco fundamental de la crisis del Antiguo Régimen portugués, y abrió un periodo de inédita aceleración histórica en el mundo luso-americano”.

<sup>482</sup> É importante voltar a repetir o caráter relativamente instável dos espaços-tempo da época se comparados aos padrões contemporâneos. Ao longo da pesquisa, foram encontradas outras distâncias menores (como 70 dias) e maiores (como 99 dias). Optou-se, porém, por construir intervalos com as distâncias temporais que mais se repetiam dentro da faixa, excluindo, portanto, seus extremos. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 255, doc. 17429; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17911; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 41, doc. 3280; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 41, doc. 3283; AHU\_ACL\_003, Cx. 42, doc. 3361; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc. 19712; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 43, doc. 3487; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 43, doc. 3503.

Mas a abertura dos portos do Brasil também criou a oportunidade para que um número maior e mais rápido de embarcações conectassem os portos luso-americanos à Europa, fazendo com que, para além da pluralidade de espaços-tempo decorrentes da volatilidade das condições de circulação do império português, também coexistissem outros espaços-tempo, ligados à uma navegação marítima mais ligeira e feita por um conjunto de barcos mais amplo.

Esse foi o caso que o comerciante John Mawe registrou. Segundo ele, os navios ingleses que singravam do Brasil à Inglaterra, se tivessem por volta de quatrocentas toneladas de carga, “navegam bem”, porque eram capazes de evitar que os ventos de nordeste os empurrassem para oeste, retardando a travessia atlântica. Assim, concluía que um “paquete ou navio” inglês podia “fazer a travessia da costa do Brasil à Inglaterra em cinco ou seis semanas”, isto é, de 35 a 42 dias, enquanto embarcações mais lentas levariam o dobro do tempo<sup>483</sup>. Ora, o dobro do tempo era justamente o intervalo que as embarcações portuguesas necessitavam para cruzar o mesmo oceano. Não seria mero acaso, portanto, que Mawe consideraria o porto do Rio de Janeiro como sendo o melhor do mundo colonial. Pois, em sua avaliação, ele ocupava uma posição de navegação privilegiada, que facilitava a comunicação e comércio com a Europa, América do Norte, África, Índias orientais e ilhas do Atlântico<sup>484</sup>.

Um navio de comércio que partisse de Moçambique, bordejando o oceano Índico, aproveitando a corrente marítima de Agulhas, e depois ingressasse no Atlântico navegando pelas correntes de Benguela, Sul Equatorial e Brasil, levaria em média de 60 a 90 dias de navegação para aportar no Rio de Janeiro, conforme a força contrária dos alísios de sudeste e dos ventos de sudoeste, que variavam ao longo do ano. Se a correspondência destinada ao Brasil fosse embarcada no porto da Guiné, em 34 dias poderiam chegar ao Rio de Janeiro. Se as cartas e documentos transportados pelos correios, a bordo dos navios de comércio de escravizados, estivessem nos portos de Cabinda, Luanda e Benguela, poderiam levar de 27 a 39 dias na viagem pelo Atlântico. Mais acima da Linha do Equador, os navegantes que zarpassem da cidade de Lisboa empregariam, a depender das vicissitudes da guerra em alto-mar, cerca de 40 dias até a baía de Guanabara, 56 se a origem fosse a cidade do Porto. A Grã-

---

<sup>483</sup> MAWE, John. Op. cit., p. 215. Ao que parece, a tecnologia naval britânica era capaz, nessa época, de encurtar as distâncias temporais do Atlântico muito mais do que as embarcações portuguesas.

<sup>484</sup> Sobre isso ver: FORTUNATO, Thomáz. "MAWE, John". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 610-611.

Bretanha, que aproveitava enormemente a nova inserção legalizada no mercado colonial das Américas, estava entre 43 e 48 dias de distância do Rio de Janeiro.

Havia, claro, locais muito mais distantes em termos espaço-temporais: enviadas de Goa, na parte ocidental da Índia, as cartas para o Brasil chegariam ao Rio de Janeiro depois de decorridos quase 100 dias; se viessem de Bengala, na parte oriental da Índia, em 116; agora, se as cartas para o Rio de Janeiro fossem enviadas a partir de Macau, na China, 148 dias de navegação seriam necessários para colocar em comunicação esse espaço chinês com o Brasil. Algo muito próximo do espaço-tempo de Belém do Pará até o Rio de Janeiro, caso os navegantes decidissem, por força da necessidade, tentar cruzar o difícil Cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte, enfrentando todas as dificuldades de uma navegação de 130 dias<sup>485</sup>.

Deslocada a sede de poder da monarquia portuguesa para a América, as maiores transformações nos espaços-tempo de comunicação postal não ocorreriam no oceano Atlântico, onde as embarcações de comércio continuariam fazendo a maior parte do transporte de cartas, como demonstrou Guapindaia. Elas ocorreriam, com maior impacto, dentro do continente.

No Rio de Janeiro, os correios passaram a conectar por terra a Corte à vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes, importante território de abastecimento de gêneros de primeira necessidade, em 6 dias de marcha. Atravessando a fronteira da capitania, com mais 4 dias de jornada os correios poderiam entregar a correspondência em Vila da Vitória, capital do Espírito Santo<sup>486</sup>. Mais perto estava a Nova Colônia dos Suíços, localizada no Morro Queimado, onde os correios da Corte precisavam de apenas 3 dias de caminhada para chegar ao seu destino<sup>487</sup>. As conexões pela costa continuariam a ocorrer – por volta de 3 a 4 dias<sup>488</sup> –, porém, cada vez mais o aumento de itinerários postais, mesmo em se tratando de rotas

---

<sup>485</sup> Para distâncias temporais: ver dados da Tabela 7; MARTINHO, Lenira M.; GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e Caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993, p. 186. Sobre a navegação no Cabo de São Roque: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Op. cit., p. 57-59.

<sup>486</sup> NAVARRO, Luiz Thomaz de. PLANO econômico e provisional para o estabelecimento do Correio desta Corte para a Cidade da Bahia, reduzido nos seguintes artigos. *RIHGB*, n. 28, janeiro de 1846, p. 464-468. Esse documento também foi analisado por: COSTA, Cássio. Op. cit., p. 229.

<sup>487</sup> BNRJ 01,03,001 n. 187; Manda executar o Regulamento para o estabelecimento de um correio entre esta corte e a colônia dos suíços do Morro-Queimado. In: CLB. *Índice das decisões de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 4-8; *Gazeta do Rio de Janeiro*, 8 abr. 1820.

<sup>488</sup> Nesse período, o viajante francês Auguste de Saint-Hilaire registrou apenas 4 dias de navegação entre o Rio de Janeiro e Vila da Vitória. SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Belo Horizonte/São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1974 [1833], p.115-116; Idem. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, província Cisplatina e missões do Paraguay*. São Paulo: Martins, Edusp, 1972, p. 309-310; Idem. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1975. Tradução de Regina Regis Junqueira; Coleção Reconquista do Brasil, v. 7). p. 21. Veja-se também os dados da Tabela 7.

alternativas para articular as mesmas vilas e cidades, aperfeiçoava a regularidade das comunicações, que também estava sendo transformada.

Segundo as observações comerciais de John Luccock, os portos de Ilha Grande de Angra dos Reis, Parati, Guaratiba, Sepetiba, Itaguaí e Mangaratiba estavam de 3 a 5 dias de distância da Corte, o Cabo Frio, entre 3 e 4. Descendo o litoral, portos mais ao sul, como São Sebastião, Bertioga, Santos, Iguape, Cananéia, Pernaguá e Guaratuba, exigiam de 8 a 16 dias de navegação. Já a vila de Desterro, capital de Santa Catarina, de 12 a 19 dias; enquanto o Rio Grande de São Pedro, de 17 a 26. Muitos desses portos estavam ligados ao abastecimento de gêneros de primeira necessidade da Corte e à reexportação de mercadorias importadas da Europa e de escravizados provenientes da África<sup>489</sup>.

A correspondência do Rio de Janeiro, que antes demorava 15 dias para chegar à capital de Minas Gerais, passou a exigir apenas 8 dias de jornada dos correios. Se fossem para São João d'El-Rei, 5 dias<sup>490</sup>. A partir dessa vila, as cartas poderiam seguir pela conexão postal que ia até Goiás, passando por Tamanduá depois de 3 dias de viagem, Ferreiras, depois de outros 5, e Paracatú, após mais 7 dias de jornada. A partir de Paracatú, empregando mais 4 dias de marcha, os correios conduziam as cartas até o registro dos Arrependidos, localizado entre os rios Preto e São Marcos. Ao todo, as 141 léguas que separavam São João d'El-Rei do registro dos Arrependidos podiam ser vencidas em 19 dias<sup>491</sup>.

Esses espaços-tempo indicam que, pelas estradas dessa região, em um único dia os correios podiam atravessar em média cerca de 7 léguas e meia. Talvez, se esse mesmo ritmo se mantivesse na travessia de Arrependidos até Vila Boa de Goiás, então, provavelmente, 10 dias seriam necessários para percorrer esse caminho<sup>492</sup>. Consequentemente, sem ignorar o caráter aproximativo dessas informações, as cartas da Corte poderiam alcançar seus destinatários na capital de Goiás depois de decorridos 34 dias. Antes de transferência da Corte, eram necessários 65 dias de jornada dos correios do Rio de Janeiro até Vila Boa.

---

<sup>489</sup> MARTINHO, Lenira M.; GORENSTEIN, Riva. Op. cit., p. 170-178.

<sup>490</sup> BNRJ I-09,12,004 n. 3; BNRJ I-9,11,021; BR RJANRIO AA. IJJ9-493.

<sup>491</sup> DECISÃO Sobre os correios da Capitania de Minas Gerais. In: CLB *de 1809*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 10-15.

<sup>492</sup> Essa é uma aproximação: consideraram-se as localizações de Paracatú e Vila Boa no *Atlas Digital da América Lusa*, o local do registro dos Arrependidos foi tomado do artigo BARBO, Lenora de C.; RIBEIRO, Rômulo J. da C. Os itinerários da rede de caminhos de Vila Boa de Goiás no século XVIII. *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 4 a 7 de Novembro de 2015. Braga, Portugal*, p. 437-450 e aproximadas no *Google Maps*, totalizando um caminho de aproximadamente 72 léguas entre Arrependidos e Vila Boa.

Contudo, é importante lembrar que o governador de Goiás se queixava da demora de 5 a 6 meses para que os ofícios da Corte chegassem em Vila Boa, culpando o arrematante da condução das cartas de São João d'El-Rei. O espaço-tempo podia ter se encurtado, mas a regularidade dos giros postais dessa linha podia estar refém dos interesses privados do arrematante, que transportava a correspondência para Vila Boa apenas “quando a quantidade das cartas se combinar com o seu próprio interesse”. O que era bastante prejudicial, a ponto do governador considerar que “a correspondência desta Corte [é] tanto ou mais demorada do que quanto ela se achava em Lisboa”<sup>493</sup>.

Não se sabe ao certo o tempo necessário para que as cartas de Vila Boa fossem transportadas pelos correios até a vila de Cuiabá, no Mato Grosso. Contudo, se estendermos a hipótese de um ritmo diário de 7 léguas e meia – factível para o trecho de Paracatú até o registro dos Arrependidos –, então as 144 léguas que separavam Vila Boa de Cuiabá eram, talvez, vencidas em cerca de 20 dias<sup>494</sup>. Aplicando-se as mesmas aproximações para o Vila Bela, 76 léguas a oeste de Cuiabá, outros 11 dias deveriam ser dedicados à marcha dos correios<sup>495</sup>.

Se esses cálculos tiverem fundamento, então, as cartas do Rio de Janeiro, no melhor dos casos, poderiam chegar em Cuiabá após 54 dias e em Vila Bela depois de decorridos 65. Antes da transferência da Corte, no melhor dos casos, essa comunicação se fazia em 90 e 120 dias, respectivamente. Porém, vale lembrar, que como o caminho das cartas da Corte para o Mato Grosso passava, obrigatoriamente, pela capitania de Goiás, enquanto esta estivesse refém da irregularidade dos serviços do arrematante de cartas de São João d'El-Rei, em Minas Gerais, também a correspondência para a Mato Grosso padeceria dos mesmos prejuízos.

A correspondência da Corte destinada a capitania do Pará seguia por outro caminho. Até Vila Rica, os correios empregariam 8 dias de viagem, outros 4 até a Vila de Sabará<sup>496</sup>, a partir de onde cruzariam mais de 245 léguas até Porto Real. Adotando-se a média de 10 léguas diárias, apontada no projeto do desembargador Joaquim Theotônio Segurado, essa distância poderia ser atravessada em mais ou menos 25 dias. É um espaço-tempo muito próximo dos 30

---

<sup>493</sup> BNRJ I-27,19,004.

<sup>494</sup> Para a estimativa das léguas: D'ALINCOURT, Luís. Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975, p. 94-165.

<sup>495</sup> Para as 76 léguas: D'ALINCOURT, Luís. Op. cit., p. 155; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>496</sup> Para distância-tempo entre Vila Rica e Sabará, adoto o cálculo do projeto do governador de 1799: AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26.

dias apontados pelo *Roteiro das capitânicas do Pará e Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia, pelos caminhos e rios centrais* para esse mesmo trajeto<sup>497</sup>.

De acordo com o projeto de Segurado, em Porto Real, os correios iniciariam a navegação do rio Tocantins até Belém, capital do Pará. Uma travessia de 240 léguas que podia ser concluída entre 10 e 12 dias<sup>498</sup>. Um espaço-tempo que também encontra respaldo em outros registros da época: em 1818, a expedição científica chefiada por Johann B. von Spix e Carl F. Martius apontava que na navegação de Goiás até o Pará empregava-se entre 15 e 18 dias; e o *Roteiro* acima mencionado indicava 15 dias em 1819<sup>499</sup>.

Se tudo transcorresse como previsto, a correspondência da Corte poderia ser entregue na capital do Pará depois de 47 a 49 dias. Isso representava uma significativa compressão espaçotemporal, pois, antes de 1808, o tempo de comunicação entre o Rio de Janeiro e Belém do Pará girava em torno dos 122 a 132 dias, porque a maioria dos navios era obrigada a fazer escala na altura das ilhas de Cabo Verde para evitar cruzar o Cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte.

A expectativa de que a notícia da vitória das tropas portuguesas em Caiena, em 1809, chegasse do Pará ao Rio de Janeiro em 70 dias<sup>500</sup> ajuda a corroborar essa aceleração: o desembargador Theotônio Segurado já havia indicado que a navegação norte-sul do rio Tocantins era significativamente mais lenta: das 20 a 25 léguas diárias da navegação sul-norte, se passava a um patamar de apenas 8 léguas por dia. Ou seja, as 240 léguas da descida de Belém para Porto Real, em Goiás, exigiriam 30 dias de viagem dos correios. É o mesmo espaço-tempo indicado pela expedição de Spix e Martius e pelo *Roteiro*<sup>501</sup>. A esses 30 dias, somam-se os cerca de 37 que separavam Porto Real do Rio de Janeiro e, assim, as cartas de Belém poderiam chegar a Corte após 67 dias de viagem através das linhas postais. Nas duas direções, portanto, as distâncias temporais registradas por observadores diferentes parecem

---

<sup>497</sup> Segundo o *Roteiro*, em 1819, a distância-tempo entre o Rio de Janeiro e o Porto Real era de 30 dias cf. ROTEIRO das capitânicas do Pará e Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia, pelos caminhos e rios centrais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo VIII, 1846, p. 538-539. Para o projeto do desembargador: BR RJANRIO AA. IJ9-493.

<sup>498</sup> Segundo o desembargador, a subida do rio Tocantins tinha uma velocidade de 20 a 25 léguas na subida, e cerca de 8 na descida.

<sup>499</sup> SPIX, J. B. von; MARTIUS, K. F. P. von. *Viagem pelo Brasil 1817-1820*. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1981, v. 2, p. 108; ROTEIRO das capitânicas..., p. 538-539. Em 1832, Alcide D'Orbigny registra o intervalo de 15 a 20 dias para subir de Porto Real a Belém do Pará cf. D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1976, p. 113-114.

<sup>500</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 29 mai. 1809.

<sup>501</sup> SPIX, J. B. von; MARTIUS, K. F. P. von. Op. cit., p.108. Em 1832, Alcide D'Orbigny registra o intervalo de 15 a 20 dias para subir de Porto Real a Belém do Pará cf. D'ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1976 [1836], p.113-114; ROTEIRO das capitânicas...

convergir para um mesmo patamar espaçotemporal e, tomadas em conjunto, reforçam o caráter verossímil das aproximações indicadas acima.

Mas essas conexões exigem ainda uma consideração suplementar. A historiadora Mayra Guapindaia demonstrou que entre 1798 e 1821 as embarcações comerciais transportaram a maior parte da correspondência portuguesa quando comparadas aos paquetes postais. A autora também demonstrou que estes paquetes postais, até 1807, quando cruzavam o oceano Atlântico partindo de Lisboa em direção às capitanias do nordeste da América, ancoravam ora em Pernambuco, ora na Paraíba<sup>502</sup>. O itinerário definido pela legislação de 1798 indicava que esses paquetes deveriam navegar até Salinas, no Pará, antes de regressar à Europa, ou seja, deveriam cruzar o difícil Cabo de São Roque, na altura do Rio Grande do Norte.

Os historiadores Luiz Felipe de Alencastro e A. J. R. Russell-Wood, quando analisam as navegações portuguesas dessa região, destacando a importância das correntes marítimas e regimes de ventos, falam, quase sempre, de embarcações comerciais, rotas de mercado, e não de correios. Como descoberto por Guapindaia, a maioria das embarcações de correio marítimo foi fabricada como bergantim ou brigue, navios mais leves e menores do que as naus e galeões. Se este for o caso, isto é, se apenas embarcações menores, como o caso dos paquetes, tinham condições de atravessar o Cabo, então, com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, e a subsequente desativação da linha postal que conectava Lisboa às capitanias do nordeste e norte nos termos do alvará de 1798, as comunicações com o nordeste pela costa foram prejudicadas.

Grosso modo, duas possibilidades se apresentam. Primeiro, assumindo que apenas os paquetes postais pudessem cruzar o Cabo, a desativação da linha marítima que conectava a costa de Pernambuco ao litoral do Pará teria provocado a *desaceleração* das comunicações pelo correio, pois suas conexões deveriam ser feitas exclusivamente por terra, ou mediante a longa escala pelas ilhas de Cabo Verde. Segundo, com o avanço do conhecimento naval, talvez o Cabo de São Roque tenha deixado de ser um empecilho depois de 1808, possibilitando que embarcações comerciais maiores também navegassem de Recife até Salinas.

---

<sup>502</sup> GUAPINDAIA, Mayra. Entre correios marítimos...

No primeiro caso, a transferência da Corte teria *desacelerado* as comunicações com as capitanias do nordeste e norte da América, no segundo, teria *acelerado*. São diferentes formas de interpretar os espaços-tempo das comunicações postais que dependiam da circulação comercial e de fenômenos da natureza. Para todos os efeitos, diante das notícias de criação de conexões postais terrestres entre as capitanias do nordeste e norte da América portuguesa, bem como da escassez de notícias de entrada de embarcações no Rio de Janeiro vindas a oeste do Cabo publicadas na *Gazeta do Rio de Janeiro*, e da constatação de Guapindaia de que as embarcações de comércio realizavam a maior parte do traslado postal, o primeiro cenário parece o mais provável.

Por essa razão, os termos de comparação espaçotemporal entre os períodos pré e pós 1808 podem ser os seguintes: para o período anterior a 1808, consideram-se os espaços-tempo de navegação costeira entre Pernambuco e Pará como parte do itinerário dos correios do norte, mas, para as capitanias ao sul de Pernambuco, utilizam-se as distâncias pela rota em Cabo Verde; para o período posterior a 1808, a navegação de cabotagem é considerada do rio da Prata ao Rio Grande do Norte, ponto a partir do qual se consideram as distâncias temporais dos correios terrestres em função da desativação dos correios marítimos setentrionais.

A partir do Pará, as cartas da Corte poderiam seguir pelos correios até o interior do Rio Negro, na vila de Barcelos. Mas nada aponta uma aceleração dessa comunicação que, ao que tudo indica, continuava a exigir por volta de 30 dias dos correios<sup>503</sup>. Portanto, o espaço-tempo de comunicação entre o Rio de Janeiro e o Rio Negro girava em torno de 77 a 79 dias, uma aceleração em relação ao período anterior a 1808, quando esperava-se que as cartas do Rio chegassem a Barcelos entre 5 meses e meio a 6. Mas uma aceleração indireta, que se deu em função da compressão espaçotemporal entre Rio de Janeiro e Pará, um trecho de uma rota mais ampla. A leste, se do Belém do Pará os correios conduzissem a correspondência para São Luís do Maranhão, somavam-se de 10 a 12 dias<sup>504</sup>, de modo que entre 57 e 61 dias os destinatários de São Luís podiam receber, pelos correios regulares, todo tipo de comunicação escrita proveniente do Rio de Janeiro. Isso representa uma mudança muito importante, dado

---

<sup>503</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578.

<sup>504</sup> Caixa 29 códigos 17 e 18. Alberto Lamego. OFÍCIO de D. Diogo de Sousa para D. Francisco de Sousa Coutinho, São Luís do Maranhão, 7 de maio de 1800. Nesse ofício, o governador do Maranhão explicita uma importante compressão espaçotemporal por meio da construção de uma nova estrada: “por meio das novas disposições se consiga o regular trânsito de uma a outra em dez ou doze dias, muito breve em comparação do de quarenta e quatro”.



que até então a capitania do Maranhão não se encontrava interligada de modo eficiente e regular ao Rio de Janeiro sem uma escala em Lisboa.

Mas um novo caminho havia sido aberto pelos correios do Maranhão até a Bahia, o que criava uma alternativa talvez um pouco mais veloz para os correios da Corte. Não se sabe ao certo o espaço-tempo entre as cidades de São Luís e de Salvador, porém, é possível esboçar uma aproximação. Em 1702, Domingos Afonso Mafrense percorreu um caminho que partia de São Luís, se dirigia a Oeiras, capital do Piauí, depois, já em território da Bahia, alcançava Jacobina e seguia até a cidade de Salvador<sup>505</sup>. Sabe-se que a distância temporal entre São Luís e Oeiras era de 12 dias, de Oeiras até Jacobina outros 12, e desta até Salvador, tomava-se por volta de 13 dias<sup>506</sup>. Uma vez em Salvador, a correspondência poderia ser embarcada nos navios de comércio e navegar até a baía de Guanabara durante um intervalo entre 3 e 10 dias<sup>507</sup>.

Talvez, se essas aproximações estiverem corretas, o caminho dos correios da Bahia possibilitava que as cartas da Corte chegassem a São Luís entre 40 e 47 dias, e em Oeiras entre 28 e 35 dias. Em ambos os casos, se assistia a um encurtamento das distâncias, pois, antes de 1808, esperava-se que as cartas do Rio de Janeiro chegassem a São Luís e ao litoral do Piauí de 112 a 122 dias.

Por terra, as cartas de São Luís enviadas a Fortaleza, capital do Ceará, demoravam por volta de 24 dias para chegarem ao seu destino<sup>508</sup>. Se as cartas da Corte seguissem pelo caminho do Pará, então chegariam a Fortaleza de 81 a 85 dias; se fossem pelo caminho da Bahia, entre 64 e 71 dias. Mais rápido seria se os correios despachassem as cartas pela navegação costeira até o Rio Grande do Norte, a partir de onde poderiam seguir por terra até o Ceará, evitando atravessar o Cabo de São Roque em alto-mar.

Na navegação costeira, pouco ou nada parecia ter mudado nos espaços-tempo entre os principais portos luso-americanos, apenas o fato de que o aumento de embarcações comerciais

---

<sup>505</sup> SILVA, Rafael A. *A capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império português: política sesmarial, guerra justa e formação de uma elite conquistadora (1679-1720)*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, UFC, p. 52.

<sup>506</sup> SPIX, J. B. von; MARTIUS, K. F. P. von. Op. cit., p.199-218, 227-239 e 247-267.

<sup>507</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; Roteiro das capitanias do Pará e Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia, pelos caminhos e rios centrais. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo VIII, 1846, p. 538.

<sup>508</sup> OFÍCIO de D. Diogo de Sousa, governador do Maranhão, a Bernardo Manuel de Vasconcelos, governador do Ceará, tratando da comunicação e do socorro entre as duas capitanias. São Luís do Maranhão, 2 de junho de 1801. Ip. Localizado em: Coleção Alberto Lamego, pertencente ao Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros, IEB-USP. Manuscrito nº 624 no Catálogo da Coleção, cód. 17.4.13.

aumentou as oportunidades de circulação epistolar. Embarcada nos navios de comércio ancorados no porto do Rio de Janeiro, a correspondência da Corte poderia chegar a Salvador em um intervalo de 3 a 10 dias; em Recife, entre 6 a 15 dias; na Paraíba, de 11 a 19; e, finalmente, em Natal, de 15 a 22 dias<sup>509</sup>. Não se sabe ao certo o tempo de travessia terrestre da distância entre Natal e Fortaleza; entretanto, adotando-se a média 5 léguas e meia diárias atribuídas ao percurso entre São Luís e Fortaleza para o caminho entre Natal e Fortaleza, talvez esse trajeto pudesse ser atravessado por volta de 16 dias. Se essa aproximação estiver correta, então, entre 31 e 38 dias as cartas da Corte poderiam chegar à capital do Ceará<sup>510</sup>, encurtando uma distância que antes de 1808 era da ordem de 112 a 122 dias.

Os correios terrestres que se dirigiam à cidade de São Paulo, dedicavam de 14 a 15 dias de jornada para vencer cerca de 70 léguas<sup>511</sup>. Pela costa, o porto de Santos estava a apenas 5 dias da baía de Guanabara (Tabela 7) e a 2 dias da capital de São Paulo<sup>512</sup>, logo, a correspondência da Corte poderia chegar aos seus destinatários paulistas em apenas 7 dias. Entre essas cidades, nada parece ter mudado em relação às distâncias temporais anteriores a 1808.

A partir da cidade de São Paulo, seguindo rota por terra, os correios empregariam 20 dias de viagem até a nova capital de Rio Grande de São Pedro, a vila de Porto Alegre<sup>513</sup>. Portanto, considerando-se tanto o trajeto terrestre até São Paulo, quanto o marítimo até o porto de Santos, as cartas da Corte poderiam chegar à capital do Rio Grande de São Pedro entre 27 e 35 dias. Em menos tempo, conseqüentemente, poderiam ser entregues aos destinatários da vila do Desterro, em Santa Catarina. Não se sabe ao certo quantos dias de viagem separavam a cidade de São Paulo da vila do Desterro; entretanto, se a média de 8,75 léguas diárias do trajeto entre São Paulo e Porto Alegre for utilizada, então, provavelmente, o espaço-tempo

---

<sup>509</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190; *Gazeta do Rio de Janeiro*, 9 dez. 1812; GÜAPÍNDIAIA, Mayra Calandrini. O controle do fluxo..., p. 218-219.

<sup>510</sup> Aproximação: as cerca de 126 léguas entre Fortaleza e São Luís eram atravessadas em 24 dias, indicando média diária de cerca de 5 léguas e meia. Aplicando-se a mesma média para o trajeto entre Natal e Fortaleza, chega-se a cifra de aproximadamente 16 dias. Todas as distâncias em léguas foram retiradas do *Atlas Digital da América Lusa*.

<sup>511</sup> ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Op. cit., p. 126, refere-se a 1829. Referindo-se ao ano de 1826, Langsdorff registra que "A correspondência é levada a pé em todo o Brasil. Ela saiu no dia 11 e já chegou hoje cedo [dia 13], três léguas mais adiante de Taubaté. Ela é despachada só durante o dia e leva certamente 14 dias para ir de São Paulo ao Rio de Janeiro" cf. SILVA, Danuzio Gil Bernardino da (org.). *Os Diários de Langsdorff: São Paulo 26 de agosto de 1825 a 22 de novembro de 1826*. v.2. Campinas/Rio de Janeiro: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997, p. 63; D'ALINCOURT, Luís. Op. cit., p.33.

<sup>512</sup> MAWE, John. Op. cit., p. 75.

<sup>513</sup> Manda estabelecer um Correio regular entre as Províncias de S. Pedro do Rio Grande e de S. Paulo. In: CLB de 1817. *Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 61-65.

entre São Paulo e a capital de Santa Catarina era de 12 dias, de modo que as cartas da Corte lá chegariam entre 19 e 27 dias.

Em ambos os casos, as conexões terrestres conviviam com o transporte de cartas pela navegação de cabotagem. Pelo mar, Desterro estava a 6 dias da capital do Império, enquanto Porto Alegre estava a 9 dias, e Rio Grande de São Pedro a 12 (Tabela 7). Como as comunicações marítimas eram mais ágeis, também não parece ter havido encurtamento espaçotemporal relevante.

Como o governo joanino havia criado um correio militar para transportar a correspondência oficial do Rio de Janeiro para as fronteiras meridionais do Brasil, era de se esperar que estes correios, embora de uso restrito, fossem mais velozes do que os correios regulares, pois, segundo seus criadores, era necessário “assegurar a pronta comunicação com as Províncias do Sul”, cuja importância, nas “atuais circunstâncias”, “não deve estar sujeita aos riscos dos acidentes ordinários nos novos estabelecimentos” que podem prejudicar o Real Serviço<sup>514</sup>.

**Tabela 7 – Amostragem de registros na *Gazeta do Rio de Janeiro* de distâncias temporais de embarcações chegando ao porto do Rio de Janeiro<sup>515</sup>**

Origens	Dias de viagem
Maricá	1
Parati, Ilha Grande	2
Cabo Frio, Rio de São João, Guaratiba, Espírito Santo	3
Campos dos Goitacazes, Macaé, Itapemerim	4
Santos	5
Bahia, São Sebastião, Santa Catarina	6
Cananéia	7
Pernaguá, São Mateus	8
Porto Alegre	9
Ubatuba	10
Caravelas, Paraíba	11

<sup>514</sup> DIHCSP, v. 36, p. 81.

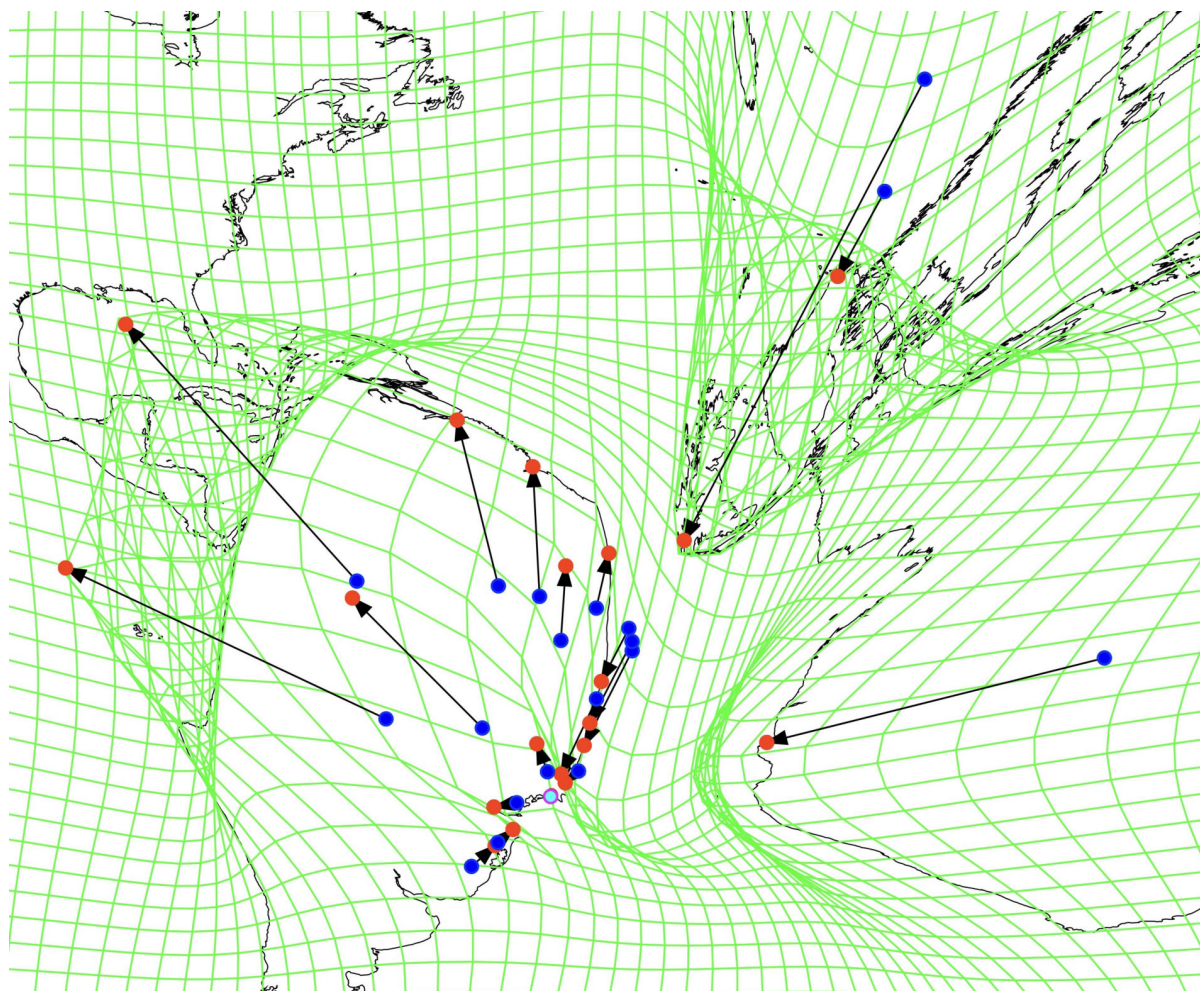
<sup>515</sup> Pequena amostragem: *Gazeta do Rio de Janeiro*, 5 jun. 1811; 5 jul. 1811; 13 jul. 1811; 25 set. 1811; 9 nov. 1811; 1 jan. 1812; 8 jan. 1812; 18 jan. 1812; 1 fev. 1812; 4 mar. 1812; 25 mar. 1812; 28 mar. 1812; 11 abr. 1812; 22 abr. 1812; 22 jul. 1812; 10 out. 1812; 14 nov. 1812; 25 nov. 1812; 19 dez. 1812; 24 mar. 1813; 12 mai. 1813; 7 ago. 1813; 20 nov. 1813; 15 dez. 1813; 5 jan. 1814; 12 jan. 1814; 30 jul. 1814.

Rio Grande de São Pedro	12
Buenos Aires	14
Montevideu, Pernambuco	15
Laguna	16
Cabinda	27
Angola	30
Benguela	39
Lisboa	40
Londres	43
Cabo Verde	47
Falmouth	48
Cabo da Boa Esperança	54
Ilha de São Miguel	55
Porto	56
Málaga	57
Catalunha	70
Moçambique	90
Goa	97
Maranhão	98
Bengala	116
Pará	130
Macau	148

Em conjunto, a grande maioria de encurtamentos espaço-temporais se adequava à política de Estado de incremento das redes de comunicação. Ao acelerar os tempos dos correios, comprimindo distâncias, os administradores do império estavam criando novas condições de coesão e articulação territorial entre os domínios da monarquia também por meio dos serviços postais (Figura 48 e 49). Tratava-se da construção de uma nova topologia do tempo das comunicações postais compatível com uma política de Estado preocupada em reagir no mesmo ritmo que os acontecimentos históricos que, à época, pareciam acelerar o tempo da história. Uma experiência do tempo que, parcialmente acelerada pelos correios, era construída também mediante uma compressão espaçotemporal, uma nova geografia das comunicações postais que colocava diante dos portugueses de então um número cada vez

maior de informação, proveniente de espaços cada vez mais diversos, e que chegava às casas de correio em intervalos de tempo cada vez menores.

**Figura 48 – Rio de Janeiro na topologia do tempo dos correios (1820)<sup>516</sup>**

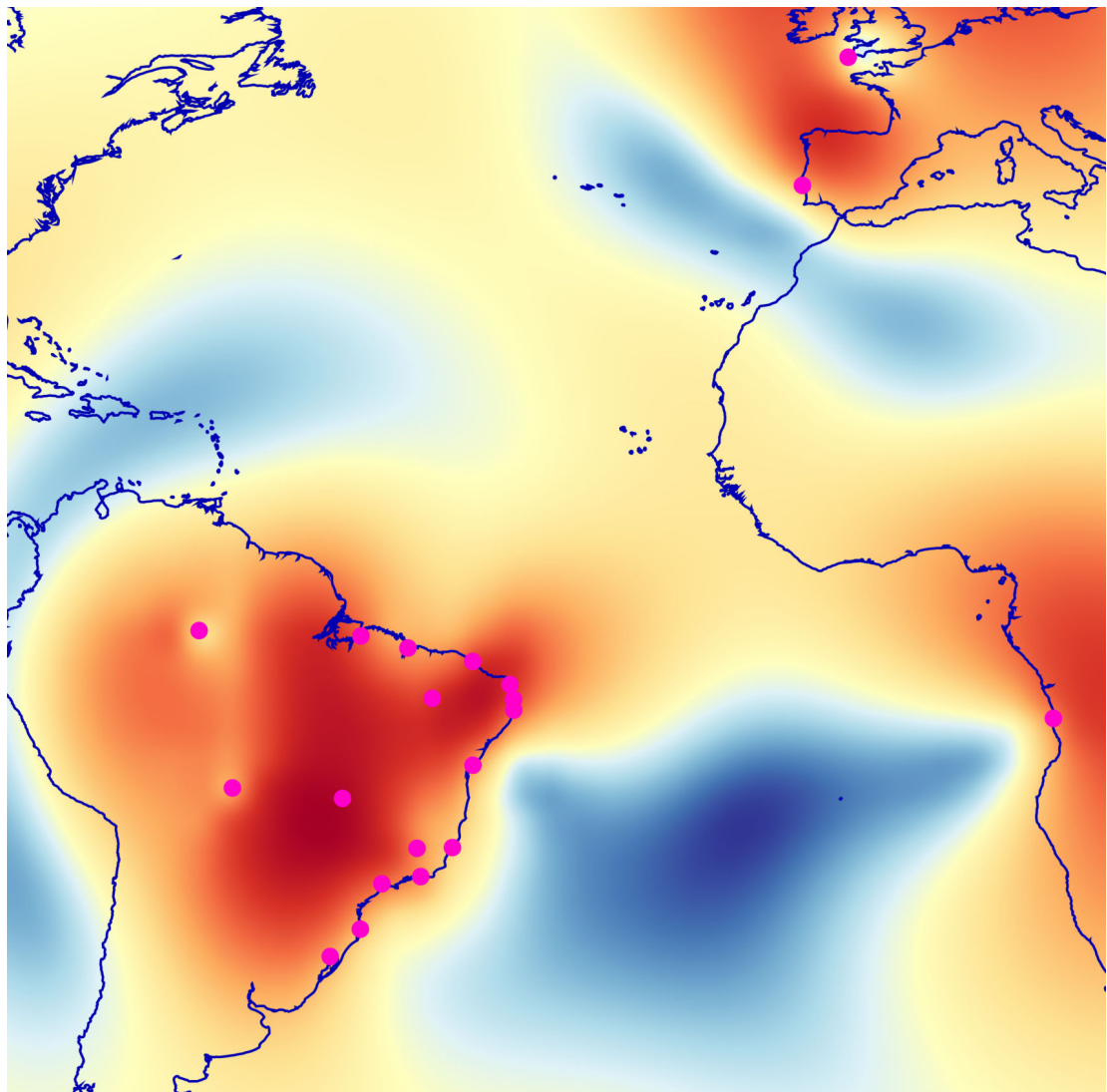


- Localização de origem
- Localização em distância-tempo
- Ponto de referência dos espaços-tempo

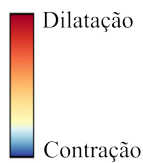
Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em IsoDistAngle e Darcy  
Fonte de dados: ver seções 4.3.1. e 4.3.2.

<sup>516</sup> Locais considerados: Lisboa, Bahia, Rio de Janeiro, Vitória, Vila Rica, Vila Boa, Vila Bela, São Paulo, Desterro, Porto Alegre, Recife, Paraíba, Natal, Fortaleza, São Luís do Maranhão, Belém do Pará, Barcelos, Oeiras. Apenas nestes primeiros mapas do Rio de Janeiro que Angola e Falmouth foram considerados. Todas as anamorfoses consideraram sempre as menores quantidades de tempo a partir dos intervalos indicados acima.

**Figura 49 – Rio de Janeiro na topologia do tempo dos correios (1820) (cromática)**



● Capitais com dados espaço-temporais



Dilatação

Contração

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em IsoDistAngle e Darcy  
Fonte de dados: ver seção 4.3.1. e 4.3.2.

#### *4.3.2. Novas distâncias entre as capitanias da América portuguesa*

A transferência da Corte e as reformas joaninas criaram zonas geográficas com graus de compressão espaçotemporal diferentes, com algumas capitanias se aproximando da nova metrópole, enquanto outras se afastavam. Os correspondentes de São Luís do Maranhão, por

exemplo, não testemunhariam, após 1808, o mesmo tipo de aceleração que os portugueses de Vila Rica, em Minas Gerais.

Antes de prosseguir com o posicionamento de cada capital na topologia do tempo dos correios da América portuguesa, vale insistir em seu caráter volátil e plural. A partir de 1808, um português instalado em Salvador que quisesse depositar na casa de correio do centro da cidade uma carta endereçada à vila do Desterro, em Santa Catarina, poderia encontrar situações espaço-temporais bastante diferentes. Se houvesse no porto da Bahia uma embarcação comercial que tivesse por destino Montevidéu, mas que fizesse escala em Desterro, então as cartas desse português poderiam ser entregues entre 9 e 16 dias a seu destinatário. Entretanto, se na conjuntura de depósito de sua correspondência só houvessem navios para Vila da Vitória, a partir de onde os correios terrestres marchariam até a Corte, passando por São Salvador dos Campos dos Goitacazes; e, na Corte, igualmente, fossem os correios terrestres que conduzissem suas cartas primeiro para a cidade de São Paulo, depois para Desterro, então sua correspondência chegaria ao destinatário da capital de Santa Catarina apenas depois de transcorridos 38 a 44 dias. Os espaços são quase os mesmos, as léguas também, mas o tempo de travessia das distâncias podia ser quase 5 vezes maior. Isso, claro, sem considerar o tempo que essa carta poderia ficar parada no laboratório postal aguardando o próximo "giro". Isso posto, as estimativas que seguem, vale insistir, são *aproximações* dos tempos de comunicação de uma época que oferecia vários canais aos vassallos da Coroa.

Os portugueses da Bahia que enviassem cartas para a antiga metrópole, em Lisboa, deveriam esperar de 59 a 68 dias para que sua correspondência chegasse a Portugal, conduzida provavelmente pelas embarcações de comércio a serviço dos correios marítimos. Antes essa espera era de 84 a 92 dias<sup>517</sup>. A distância para o Rio de Janeiro, por sua vez, não havia mudado: navegando pela costa, de 3 a 10 dias.

Os espaços-tempo parecem também ter mudado pouco em toda a comunicação costeira. Se as cerca de 250 léguas que separavam as cidades de Salvador e do Rio de Janeiro podiam ser vencidas entre 3 e 10 dias, então, adotando-se as mesmas médias diárias de deslocamento, as 160 léguas até Vila da Vitória, capital de Espírito Santo, talvez pudessem ser vencidas entre 2 e 7 dias<sup>518</sup>. Até a cidade de São Paulo, pela rota marítima de Santos, os

---

<sup>517</sup>AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 255, doc. 17429; AHU\_ACL\_003, Cx. 42, doc. 3361; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 43, doc. 3487. Os dados de Russell-Wood são diferentes, apontam 84 dias (Tabela 1).

<sup>518</sup> Distâncias e médias calculadas a partir do *Atlas Digital da América Lusa*.

serviços postais dedicariam de 10 a 17 dias (Tabela 7)<sup>519</sup>. Continuando a navegação paralela à orla, as cartas e documentos de Salvador poderiam ser entregues na vila do Desterro, capital de Santa Catarina, de 9 a 16 dias; em Porto Alegre, de 12 a 19 dias<sup>520</sup>.

Navegando para o norte, as cartas de Salvador poderiam ser entregues em Pernambuco de 3 a 5 dias, em 9 na Paraíba, e por volta de 12 no Rio Grande do Norte<sup>521</sup>. De Natal, seguindo por terra até Fortaleza, as cartas de Salvador seriam transportadas pelos serviços postais durante 28 dias. De Salvador, sertão adentro, as cartas estavam a 25 dias de Oeiras, no Piauí e, seguindo por essa rota, talvez em 37 dias pudessem ser entregues em São Luís do Maranhão. Isso significava que, no melhor dos casos, os malotes postais da Bahia poderiam ser entregues em Belém do Pará entre 47 e 49 dias; e em Barcelos de 77 a 79 dias. Antes de 1808, a comunicação de Salvador com os portos do Ceará, Piauí e Maranhão, considerando-se o desvio pelas ilhas de Cabo Verde, girava em torno de 101 a 119 dias, com Belém do Pará, entre 111 a 129, e com Barcelos, entre 171 e 189 dias.

Depois de descer até a nova metrópole, a correspondência da Bahia poderia chegar em Vila Rica depois de decorridos de 11 a 18 dias, onde antes era necessário esperar de 18 a 25. E, se antes as cartas de Salvador demoravam por volta 67 a 74 dias para chegar à Vila Boa de Goiás, após a transformação da geografia postal esses espaços-tempo se encurtavam para 37 a 44 dias. Até Cuiabá, entre 57 e 64 dias, e de 68 a 75 em Vila Bela, onde antes eram necessários de 92 a 99 e de 122 a 129 dias, respectivamente. Claro, isso poderia ocorrer se o arrematante da condução de cartas de São João d'El-Rei não prejudicasse a regularidade dos correios, como o governador de Goiás havia reclamado (Figura 50).

---

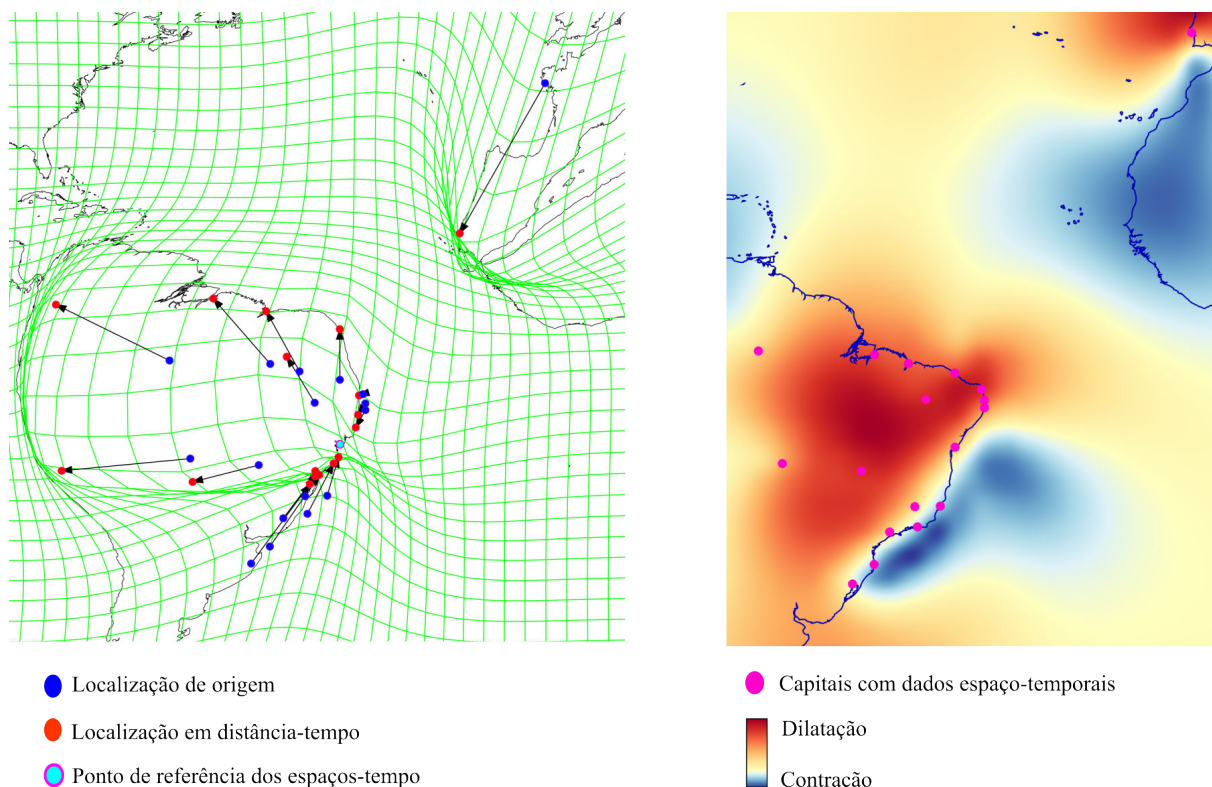
<sup>519</sup> MAWE, John. Op. cit., p. 75.

<sup>520</sup> A *Gazeta do Rio de Janeiro* registra cerca de 15 dias de navegação de Montevideu até a Corte, 9 dias se a origem for Porto Alegre e apenas 6 se o navio vier de Desterro. Logo, é plausível deduzir os espaços-tempo entre esses portos: 6 dias entre Montevideu e Porto Alegre, 3 entre Porto Alegre e Desterro, 9 entre Desterro e Montevideu.

<sup>521</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190; GUAPINDAIA, Mayra. O controle do fluxo..., p. 218-219.



**Figura 50 – Bahia na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Os 15 dias que antes separavam Vila Rica do Rio de Janeiro foram encurtados para 8, e a distância até Lisboa, de 110 dias, para 80 a 91. Embarcando no porto do Rio de Janeiro, e seguindo em embarcações de comércio até o porto de Santos, as cartas da capital mineira poderiam chegar aos correios da cidade de São Paulo depois de decorridos 15 dias (antes de 1808, eram necessários por volta de 23). Se o transporte de correspondência continuasse de Santos até Desterro, capital de Santa Catarina, as cartas de Vila Rica seriam conduzidas por 14 dias (antes, por terra, 32 dias), 17 se o destino fosse Porto Alegre (antes, também por terra, 42 dias até a antiga capital).

Se da Baía de Guanabara a correspondência de Vila Rica seguisse para Salvador, 11 dias de traslado seriam necessários no total, onde antes eram dedicados de 18 a 25 (números semelhantes para Vitória, em Espírito Santo, nos dois períodos). Entre 14 e 23 dias poderiam tocar no porto de Recife (antes, cerca de 18 dias no primeiro caso, e de 23 a 30 dias no segundo), de 20 a 27 no da Paraíba (antes, 27 a 34 dias) e de 23 a 30 dias no Rio Grande do

Norte (antes, 30 a 37 dias). A navegação costeira podia ter preservado seus espaços-tempo, mas o encurtamento entre Vila Rica e o Rio de Janeiro produziu um efeito em cadeia em várias conexões da rede.

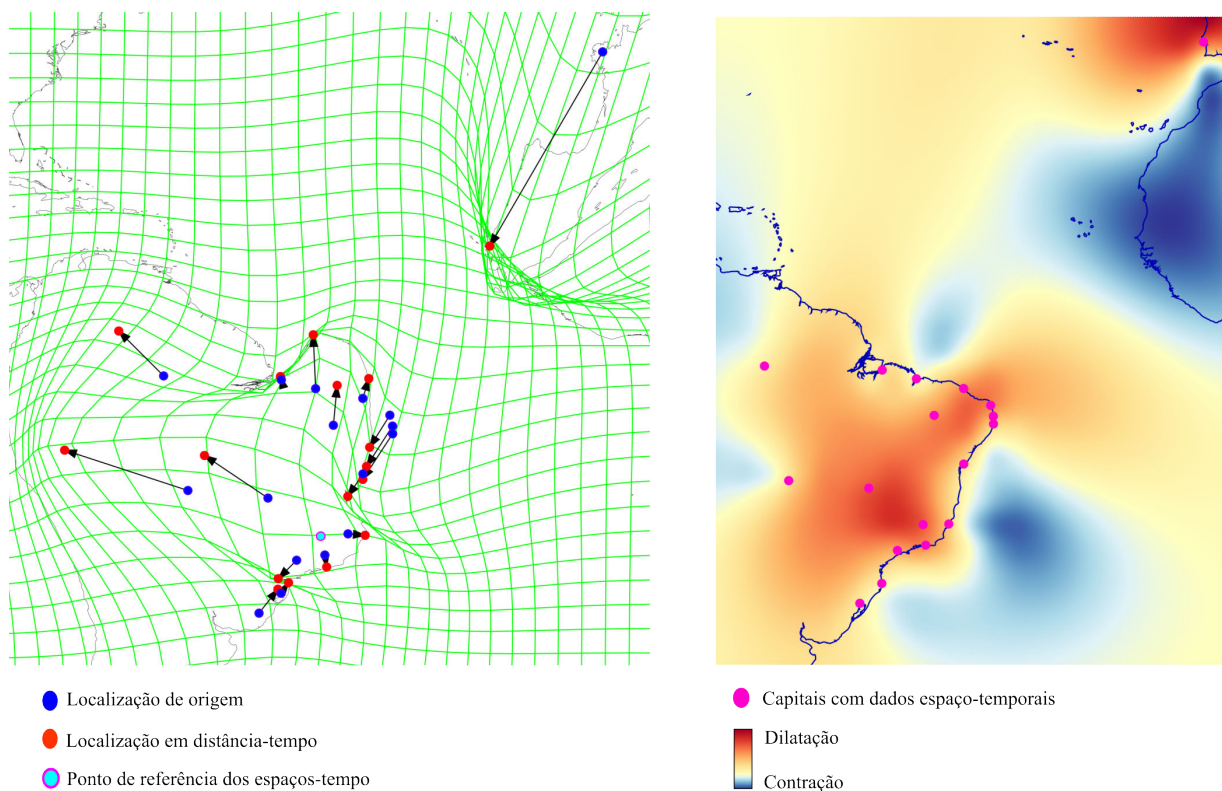
Em Natal, iniciando um percurso terrestre para evitar o Cabo de São Roque, os correios marchariam por cerca de 16 dias até Fortaleza, totalizando de 39 a 46 dias desde a expedição das cartas em Vila Rica. Antes de 1808, considerando-se os espaços-tempo das rotas comerciais que faziam escala nas ilhas de Cabo Verde, essa conexão postal poderia demorar de 127 a 137 dias, também para o litoral do Piauí, cuja capital estava de 36 a 43 dias pela nova linha da Bahia. Por esta última rota, São Luís distava entre 48 e 55 dias de Vila Rica, enquanto a antiga rota pelo arquipélago de Cabo Verde exigia a mesma quantidade de dias dos navegantes com destino a Fortaleza e Piauí.

De Vila Rica até São João d'El-Rei, depois seguindo ao registro dos Arrependidos até chegar a Vila Boa de Goiás, os serviços postais empregariam por volta de 34 dias<sup>522</sup> (antes, 49 dias); 54 até Cuiabá (antes, 74 dias) e 65 até Vila Bela (antes, 104 dias). E, se antes de 1808, a rota por Goiás fazia com que as cartas de Vila Rica fossem entregues em Belém do Pará depois de 109 dias, agora eram necessários de 39 a 41, reduzindo também o espaço-tempo até Barcelos de 134 para 69 ou 71 dias (Figura 51).

---

<sup>522</sup> Considera-se que o trânsito entre Vila Rica e São João d'El-Rei é o mesmo que em 1798, isto é, 5 dias cf. ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Op. cit., p. 121.

**Figura 51 – Minas Gerais na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Os serviços postais de São Paulo também haviam testemunhado vários encurtamentos espaço-temporais, mas, seguindo a tendência geral, as distâncias temporais da navegação costeira não foram as protagonistas dessa aceleração. Da capital para Santos e do litoral para o Rio de Janeiro, as cartas de São Paulo poderiam demorar cerca de 7 dias até chegar ao seu destino. A partir da nova Corte, poderiam cruzar o Atlântico, chegando a Lisboa depois de decorridos 79 a 90 dias, onde antes eram necessários por volta de 103.

Sem sair das fronteiras da capitania, o correio da capital distava apenas 3 dias de Porto Feliz<sup>523</sup>, por onde as cartas poderiam seguir até as capitanias centrais por 5 meses, mas essa não seria a rota mais ágil. Pelo correio de terra, as cartas de São Paulo chegariam depois de 12 dias na vila do Desterro, em Santa Catarina, e em 20 dias poderiam ser entregues em Porto

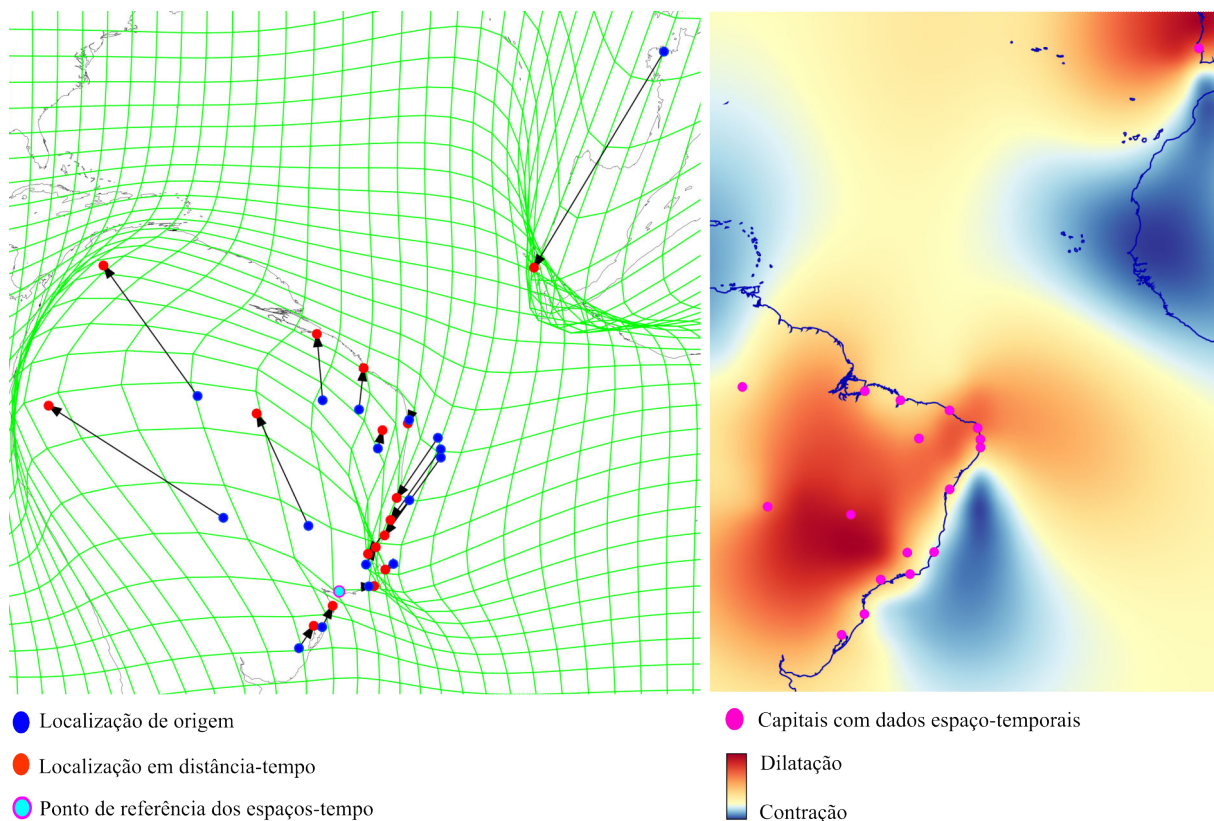
<sup>523</sup> O dado de 2,5 dias é de 1751. ROLIM, D. Antonio. “Relação da viagem que fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da cidade de São Paulo para a Vila de Cuiabá em 1751”. In. TAUNAY, Affonso de. Relatos Monçoeiros. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981, p. 198; GODOY, Silvana. Op. cit., p. 122.

Alegre, nada muito diferente dos espaços-tempo anteriores. Mas, pelo mar, apenas 3 dias de navegação eram necessários até Santa Catarina, e 9 até Porto Alegre.

Pela rota de Santos, as cartas de São Paulo poderiam chegar à Vila Rica depois de transcorridos 15 dias (antes, eram necessários cerca de 23). Até a capital de Goiás, Vila Boa, 41 dias (antes, 72), em 61 poderiam chegar a vila de Cuiabá (antes, 97 dias), e, por fim, ao cabo de 72 dias de jornada em Vila Bela, capital de Mato Grosso (antes, por volta de 127 dias). Passando pela capitania de Minas Gerais, a correspondência de São Paulo poderia ser conduzida pelos correios até o Pará, o que demandaria, ao todo, entre 54 e 56 dias (antes, pela escala em Cabo Verde, essa conexão exigiria cerca de 130 ou 140 dias). De Belém, poderiam ser despachadas até a capital do Rio Negro, onde chegariam ao cabo de mais ou menos 84 a 86 dias (antes, pela rota de Mato Grosso, por volta de 187 dias), ou para São Luís, onde chegaria após 64 a 68 dias. A depender das condições, mais rápido seria despachar as cartas do Maranhão pela nova linha da Bahia: chegaria entre 35 e 42 dias na capital do Piauí, e de 47 a 54 dias em São Luís. No período anterior, com escala em Cabo Verde, seriam necessários cerca de 120 a 130 dias até o litoral do Piauí e Maranhão.

A correspondência da cidade de São Paulo que saísse pelo porto de Santos poderia tocar em Espírito Santo após 10 dias, na Bahia, de 10 a 17, em Pernambuco, de 13 a 22, de 19 a 26 até a Paraíba, e por volta de 22 a 29 até o Rio Grande do Norte, nada muito distinto do período anterior. Mas a conexão com o Ceará, que antes provavelmente era feita pela escala de Cabo Verde – que exigia de 120 a 130 dias dos navegantes – agora podia ser realizada pelo caminho terrestre a partir de Natal, encurtando o espaço-tempo para cerca de 38 a 45 dias (Figura 52).

**Figura 52 – São Paulo na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

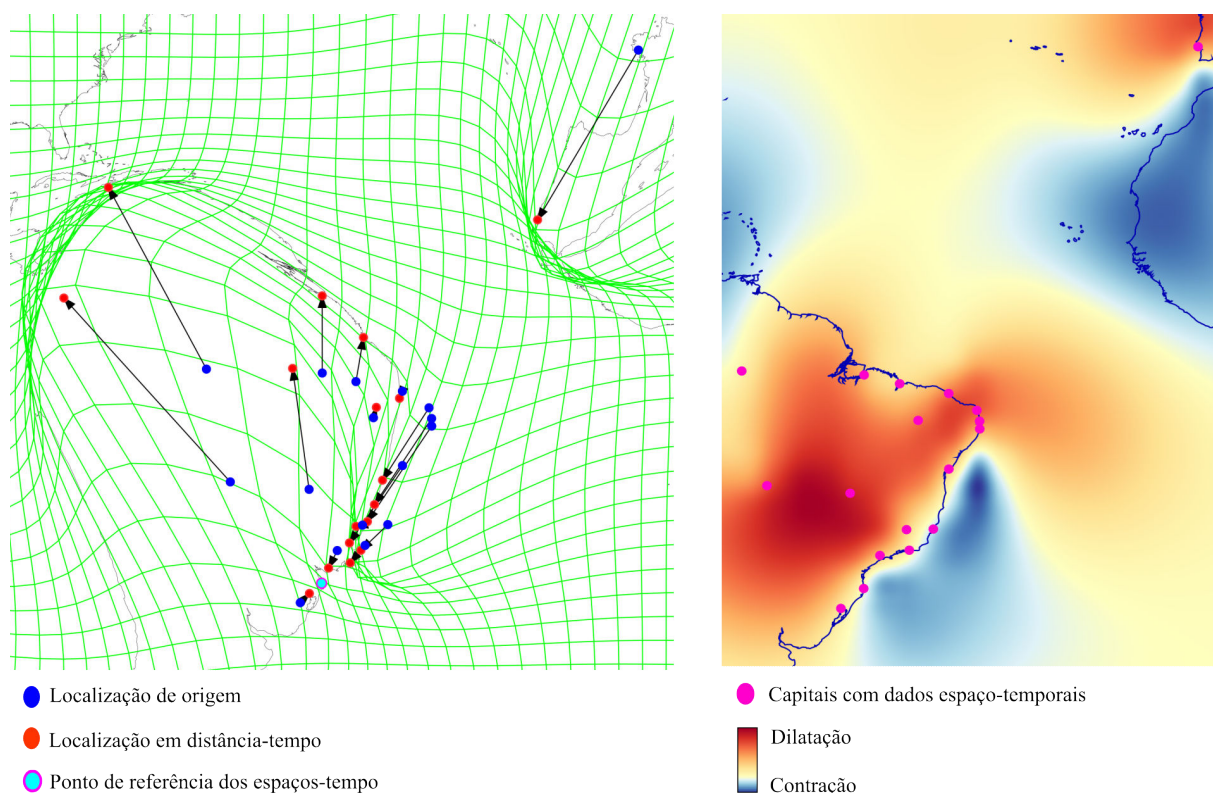
A correspondência da vila do Desterro, capital de Santa Catarina, estava a 6 dias do Rio de Janeiro pela rota costeira e, portanto, entre 78 e 89 dias de Lisboa (antes, estava a 17 e 112 dias, respectivamente). Navegando-se para o sul, apenas a 3 dias de Porto Alegre (antes, a 10 dias da antiga capital). Navegando-se para o norte, os 11 dias que antes separavam Desterro da cidade de São Paulo, foram encurtados para apenas 3. Seguindo-se até o Rio de Janeiro, as cartas de Desterro poderiam ser conduzidas pelos correios até Vila Rica, onde chegariam ao cabo de 14 dias. Assim, em 40 poderiam estar em Vila Boa, após 60, em Cuiabá, e ao cabo de 71, em Vila Bela. No período anterior, essas conexões exigiriam por volta de, respectivamente, 32, 81, 106 e 136 dias.

Se o destino das cartas do Desterro estivesse em Belém do Pará, pela nova estrada do Rio de Janeiro, essas cartas poderiam ser entregues, se tudo corresse como esperado, após 53 a 55 dias. Antes, pela navegação com escala em Cabo Verde, essa comunicação poderia demorar

entre 139 e 149 dias. Adentrando o rio Amazonas, em aproximadamente 83 a 85 dias poderiam ser entregues, (antes, pela rota de Mato Grosso, por volta de 196 dias).

Navegando-se costa acima, a correspondência do Desterro poderia ser entregue após 9 dias em Vila da Vitória, e de 9 a 16 em Salvador (antes, entre 20 e 27 dias). Entre 12 e 21 dias, poderiam aportar em Recife (antes, de 25 a 32); de 18 a 25 dias no porto da Paraíba (antes, de 29 a 36); e de 21 a 28 dias no Rio Grande do Norte (antes, por volta de 32 a 39). A partir de Natal, poderiam cruzar por terra até Fortaleza, onde as cartas poderiam ser entregues após transcorridos 37 a 44 dias. Até São Luís, o trajeto postal mais rápido seria pela nova estrada da Bahia: em 34 a 41 dias em Oeiras, no Piauí, depois de 46 a 53 no Maranhão. Sendo que, no período anterior, pela rota com escala em Cabo Verde, essas conexões poderiam demorar de 129 a 139 dias (Figura 53).

**Figura 53 – Santa Catarina na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

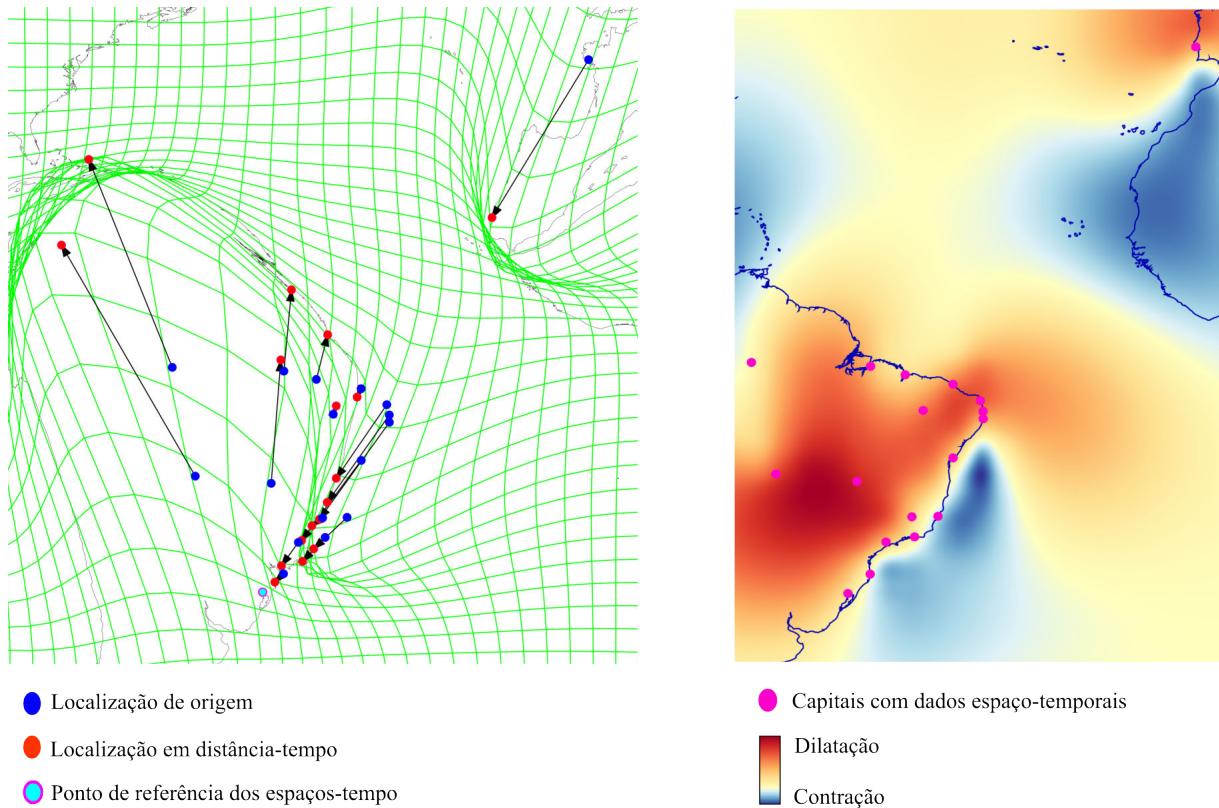
A correspondência de Porto Alegre, transportada pela costa, distava 9 dias do Rio de Janeiro, portanto, poderia estar entre 81 e 92 dias de Lisboa. No período anterior, com uma

capital político-administrativa mais ao sul, os correspondentes estavam a 27 dias do Rio de Janeiro, e a 122 de Lisboa. Sem sair das fronteiras capitania, Porto Alegre estava a 4 dias da Vila do Rio Pardo.

Navegando a costa para o norte, Porto Alegre estava a 3 dias do Desterro (antes, a antiga capital estava a 10 dias), a 6 dias da capital de São Paulo (antes, 21 dias), a 12 dias do Espírito Santo e entre 12 e 19 de Salvador (antes, entre 30 e 37). Mais acima, Recife estava de 15 a 24 dias (antes, de 35 a 42), a Paraíba entre 21 e 28 (antes, de 39 a 46), e o Rio Grande do Norte de 24 a 31 dias (antes, por volta de 42 a 49). A partir de Natal, as cartas poderiam seguir pelos correios de terra até Fortaleza, onde chegariam após 40 a 47 dias. Em Salvador, poderiam adentrar o continente e chegar a Oeiras após 37 a 44 dias, e a São Luís por volta de 49 a 56 dias. Antes, todas as conexões com o litoral do Ceará, Piauí e Maranhão, pela escala em Cabo Verde, exigiam cerca de 139 a 149 dias, e Belém do Pará, entre 149 e 159 dias. Mas pela nova estrada, essa última conexão podia ser completada de 56 a 58 dias e, a partir daí, de 86 a 88 dias as cartas poderiam estar em Barcelos (antes, cerca de 206 dias pela rota do Mato Grosso).

Entrando no continente pelo Rio de Janeiro, os 42 dias que antes separavam Porto Alegre de Vila Rica foram encurtados para 17, os 91 dias até Vila Boa de Goiás, para 43, os 116 até Cuiabá, comprimidos para 63 dias e, por fim, os 146 até Vila Bela, acelerados para 74 dias (Figura 54).

**Figura 54 – Rio Grande de São Pedro na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Pela navegação costeira, Vila da Vitória, capital de Espírito Santo, estava a cerca de 3 dias do Rio de Janeiro. De Lisboa, o caminho mais rápido era por Salvador, de onde distava de 2 a 7 dias e, portanto, entre 61 e 75 suas correspondências poderiam chegar à capital de Portugal, onde antes deveriam esperar de 84 a 92 dias. Uma vez no Rio de Janeiro, as cartas de Vila da Vitória poderiam ser conduzidas pelos correios até Vila Rica, onde chegariam após transcorridos 11 dias, aproximadamente (antes, por volta de 18 dias). Na capital de Goiás, poderiam chegar depois de mais ou menos 37 dias (antes, 67), em Cuiabá, após 57 (antes, 92) e em Vila Bela depois de 68 dias (antes, 122).

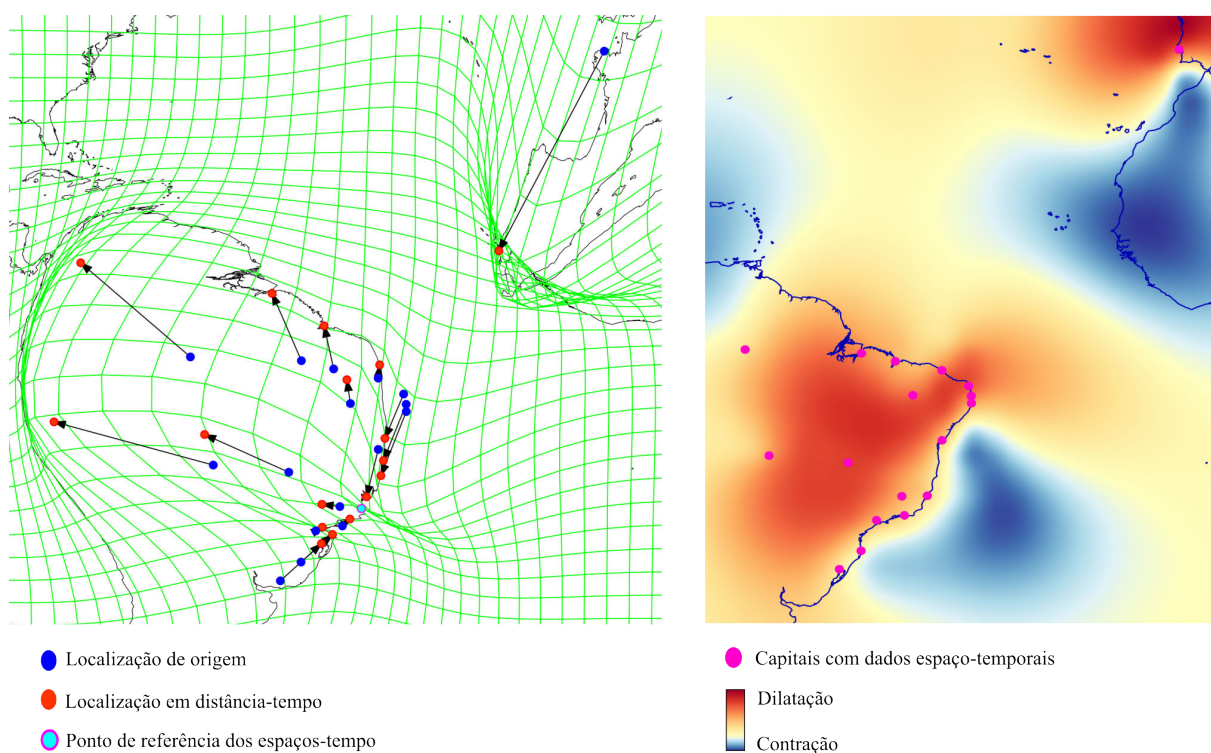
Navegando pela costa para o norte, a correspondência de Espírito Santo poderia chegar entre 5 e 12 dias em Recife, de 11 a 16 na Paraíba, e de 14 a 19 no Rio Grande do Norte. Nada muito distinto do período anterior. Mas a partir de Natal, poderiam seguir pelo correio de terra até Fortaleza, totalizando cerca de 30 a 35 dias de jornada das cartas. Até Oeiras, no Piauí, pelo caminho da Bahia, a correspondência de Espírito Santo seria transportada pelos correios



durante 27 a 32 dias, durante 39 ou 44 se o destino fosse São Luís, ou 49 a 56 dias se fosse Belém do Pará. No período anterior, a rota marítima com escala em Cabo Verde deveria exigir por volta de 103 a 126 dias para conexão com o litoral do Ceará, Piauí e Maranhão, e entre 113 a 136 até Belém. Adentrando o rio Amazonas, os correios poderiam entregar as cartas de Espírito Santo em Barcelos após 79 ou 86 dias (antes, 172 a 196).

Navegando-se na costa para o sul, em 10 dias a correspondência de Vila da Vitória poderia ser entregue em São Paulo, em 9 no Desterro e 12 em Porto Alegre. Nada muito diferente do período anterior (Figura 55).

**Figura 55 – Espírito Santo na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Os 75 dias que antes separavam a cidade de Recife de Lisboa foram encurtados para 46<sup>524</sup>, as distâncias para o Rio de Janeiro continuaram praticamente as mesmas, entre 6 e 15 dias (antes, de 8 a 15). Os demais espaços-tempo da navegação costeira também não sofreram alteração: ao sul, até Salvador, de 3 a 5 dias; até Vila da Vitória, entre 5 e 12; até São Paulo,

<sup>524</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc. 19712.

por volta de 13 a 22 (antes, de 16 a 23 dias); até Desterro, entre 12 a 21 dias (antes, entre 26 e 33); em Porto Alegre, os navios podiam chegar depois de 15 ou 24 dias (antes, até a antiga capital, por volta de 36 ou 43 dias). A partir do Rio de Janeiro, as cartas poderiam ser transportadas até Vila Rica, onde chegariam depois de 14 ou 23 dias (antes, entre 23 e 30); em Goiás, de 40 a 49 dias (antes, 72), em Cuiabá, de 60 a 69 (antes, 97), em Vila Bela, de 71 a 80 dias (antes, 127). A partir de Salvador, a correspondência de Recife poderia chegar em Oeiras depois de 28 ou 30 dias, embora, talvez a conexão pelo rio Parnaíba pudesse ser, talvez, mais ágil.

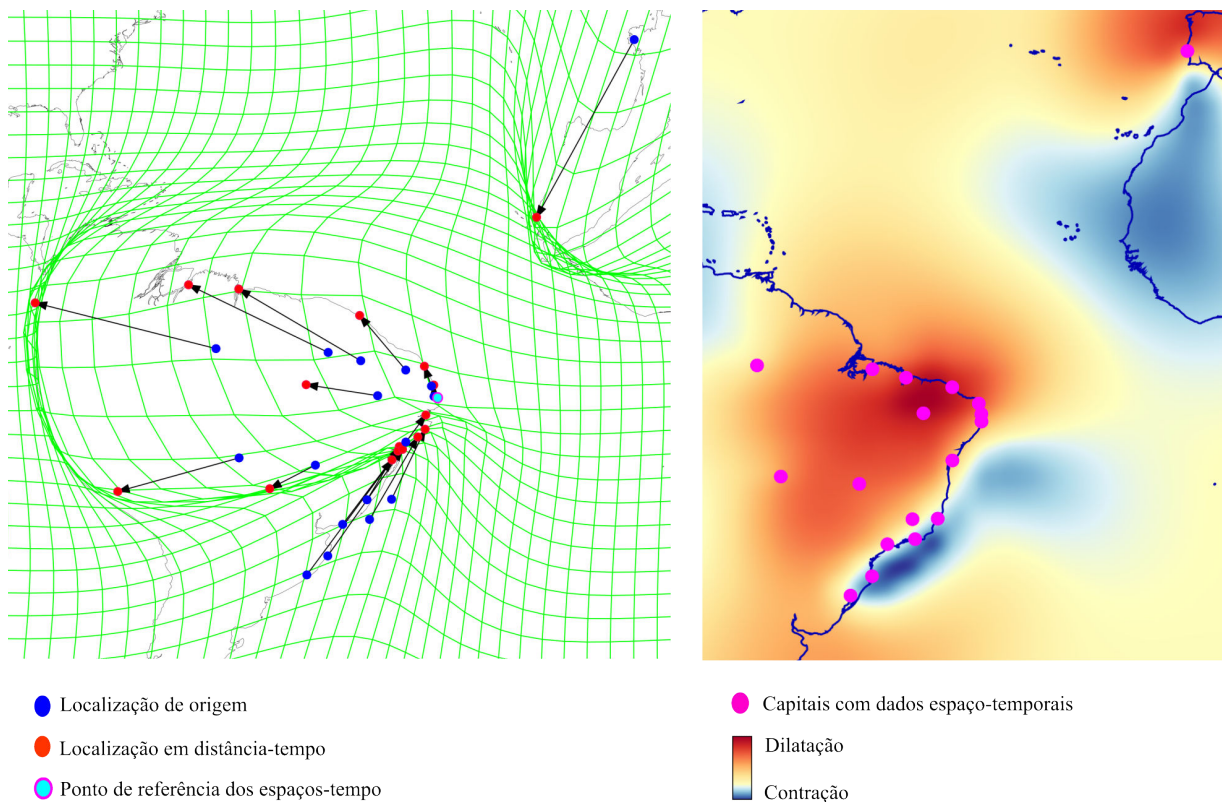
Ao norte, também os espaços-tempo pareciam se manter: 4 dias até a Paraíba; 9 até Rio Grande do Norte. Em Natal, seguindo pelos correios terrestres, a correspondência poderia chegar a Fortaleza depois de 25 dias; em São Luís do Maranhão, 49 dias<sup>525</sup>; de 59 a 61 até Belém do Pará; e por volta de 89 ou 91 em Barcelos.

Como esclarecido acima, antes da transferência da Corte para a América, o roteiro dos correios marítimos das capitanias do norte navegavam da costa de Pernambuco até Salinas, no Pará, atravessando o Cabo de São Roque no Rio Grande do Norte. Consequentemente, e seguindo muitos dos projetos que governadores diferentes elaboraram nos últimos anos do século XVIII, a correspondência entre Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, Maranhão e Pará (e, a partir deste, o Rio Negro) poderia aproveitar a navegação costeira. Do Recife a São Luís, estimava-se cerca de 15 dias de navegação, às vezes, até Salinas, poderia demorar 30 dias. Em sendo assim, a comunicação recíproca entre todas essas capitanias poderia ser muito mais veloz. Ocorre que, com a transferência da Corte, essa linha foi desativada e os governadores e Juntas de Fazenda começaram a estabelecer rotas terrestres (Figura 56).

---

<sup>525</sup> OFÍCIO de D. Diogo de Sousa, governador do Maranhão, a Bernardo Manuel de Vasconcelos, governador do Ceará, tratando da comunicação e do socorro entre as duas capitanias. São Luís do Maranhão, 2 de junho de 1801. 1p. Localizado em: Coleção Alberto Lamego, pertencente ao Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros, IEB-USP. Manuscrito nº 624 no Catálogo da Coleção, cód. 17.4.13. Por terra, do Ceará ao Maranhão, estimam-se 24 dias.

**Figura 56 – Pernambuco na topologia do tempo dos correios (1820)**



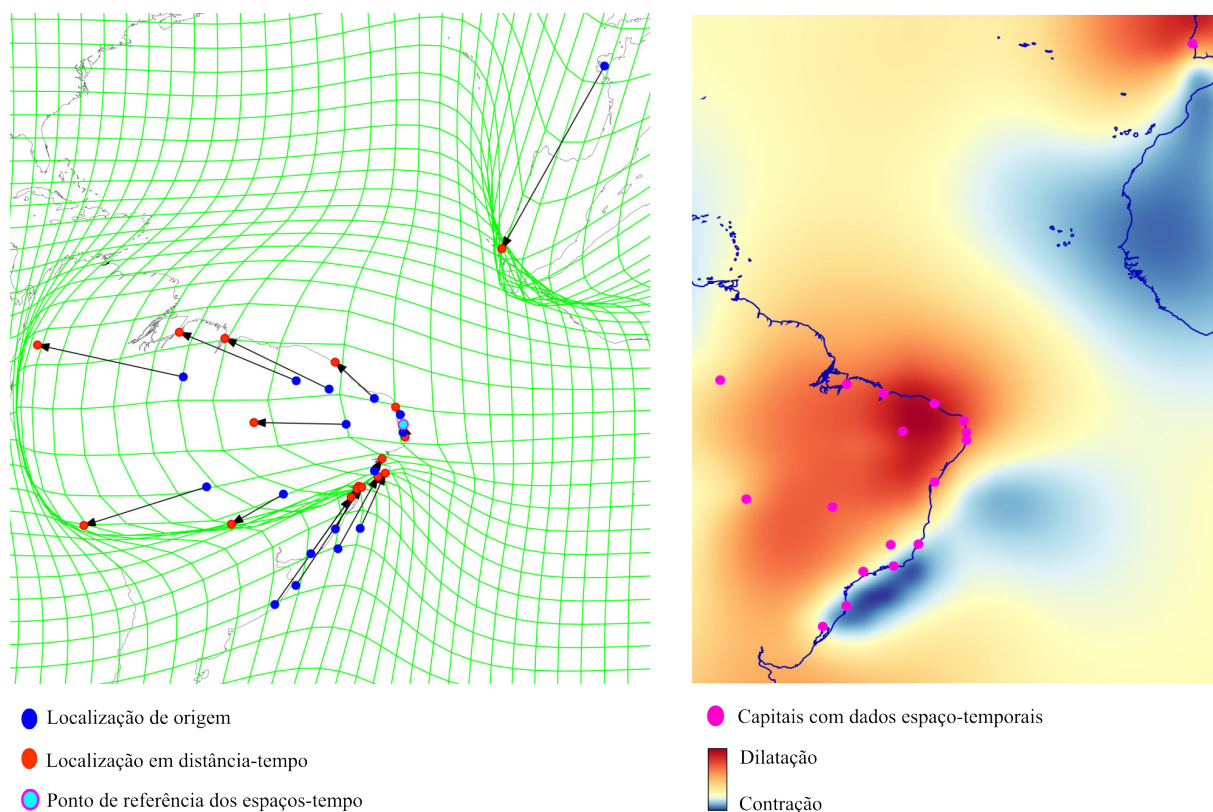
Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

A capital da Paraíba estava entre 11 e 19 dias do Rio de Janeiro, nada muito diferente do intervalo anterior (12 a 19 dias). De Lisboa, provavelmente, nada muito distinto dos 46 dias que se observa em Recife (antes, algo por volta dos 71). Seguindo a tendência geral, os espaços-tempo pela costa não haviam sido substancialmente modificados: para o sul, 4 dias até Recife; em 9 dias em Salvador; de 11 a 16 em Espírito Santo; de 18 a 26 em São Paulo (antes, 20 a 27 dias); de 17 a 25 dias até Desterro (antes, 30 a 37 dias); entre 20 e 28 em Porto Alegre (antes, de 40 a 47 dias até a antiga capital). De Salvador, a correspondência da Paraíba poderia seguir para Oeiras, onde chegaria, provavelmente, em 34 dias. Pelo Rio de Janeiro, as cartas poderiam ser entregues em Vila Rica após 19 a 27 dias (antes, 27 a 34); em Goiás, depois de aproximadamente 45 a 53 (antes, 76 a 83 dias); em Cuiabá, de 65 a 73 dias (antes, por volta de 101 a 108); em Vila Bela, de 76 a 84 dias (antes, entre 131 e 138).

Para o norte, por volta de 5 dias até o Rio Grande do Norte, a partir de onde, por terra, pode chegar à Fortaleza ao cabo de 21 dias; em 45 dias, o correio da Paraíba poderia alcançar

São Luís do Maranhão; de 55 a 57, Belém do Pará; e por volta de 85 a 87 até Barcelos. Antes da transferência da Corte, pela rota dos correios marítimos, essas conexões poderiam ser feitas em 10 dias com o Maranhão, e em menos tempo com o litoral do Ceará e Piauí; com Belém do Pará, até 26 dias, e com Barcelos, aproximadamente 86 (Figura 57).

**Figura 57 – Paraíba na topologia do tempo dos correios (1820)**



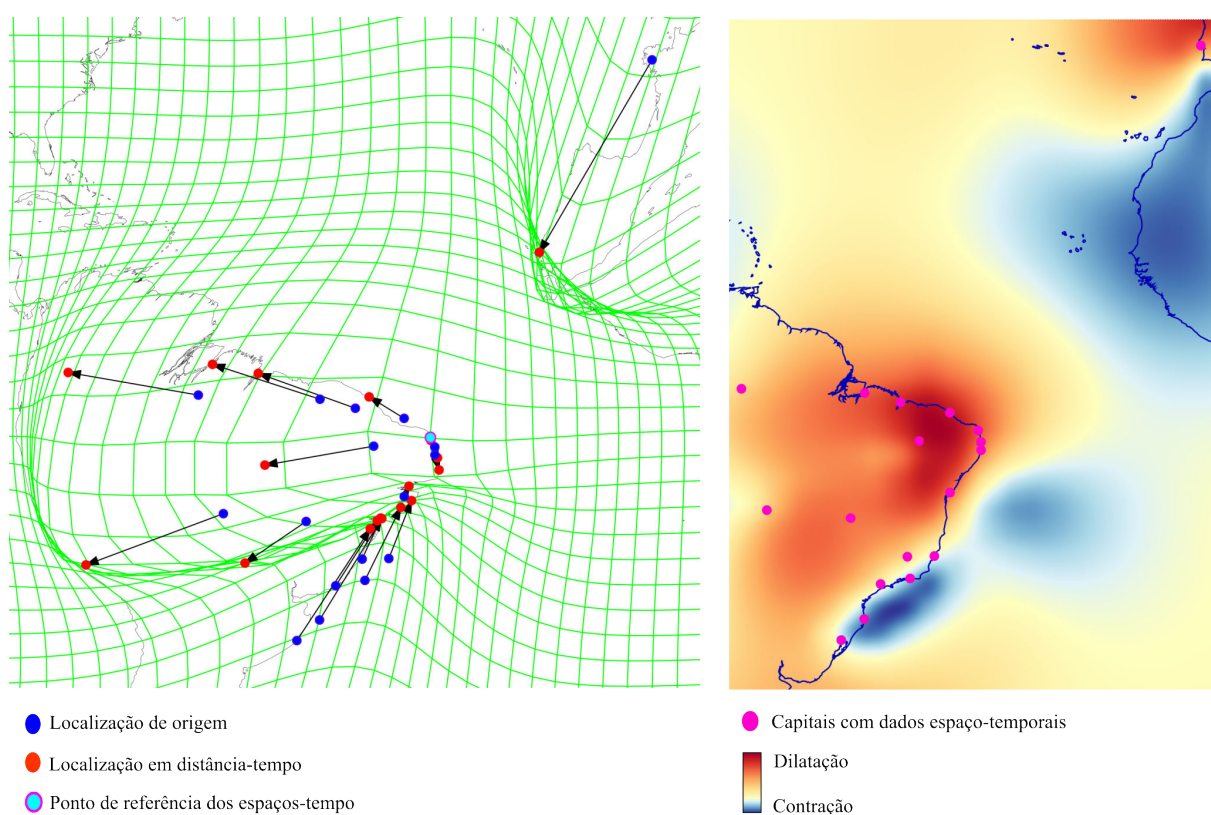
Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Com as comunicações postais do Rio Grande do Norte ocorreu algo semelhante. Estavam entre 15 e 22 dias do Rio de Janeiro (antes, de 13 a 20). De Lisboa, provavelmente algo semelhante aos 46 dias de Recife (antes, 85 dias). Na navegação costeira para o sul, Natal estava a 5 dias da Paraíba; 9 de Recife; 12 de Salvador; entre 14 e 19 de Espírito Santo; 22 a 29 dias de São Paulo (antes, 21 a 28 dias); por volta de 21 a 28 dias do Desterro (antes, 23 a 30); cerca de 24 a 31 dias de Porto Alegre (antes, 33 a 40 dias da antiga capital).

Pelo Rio de Janeiro, as cartas de Natal poderiam ser conduzidas até Vila Rica em 23 a 30 dias (antes, de 28 a 35); de 49 a 56 dias até Vila Boa de Goiás (antes, entre 77 e 84); cerca de 69 a 76 até Cuiabá (antes, 102 a 109 dias); e, por fim, de 80 a 87 dias em Vila Bela (antes,

132 a 139). Por Salvador, a correspondência poderia chegar a Oeiras em 37 dias. Por terra, estava a 16 dias de Fortaleza, a 40 do Maranhão, por volta de 50 a 52 de Belém do Pará e entre 80 e 82 de Barcelos. No período anterior, através dos correios marítimos, a comunicação com o Maranhão poderia ser realizada em 5 dias, logo, em menos tempo com o litoral do Ceará e Piauí. Com Belém do Pará, por volta de 21 dias, e, portanto, com Barcelos, 81 dias (Figura 58).

**Figura 58 – Rio Grande do Norte na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

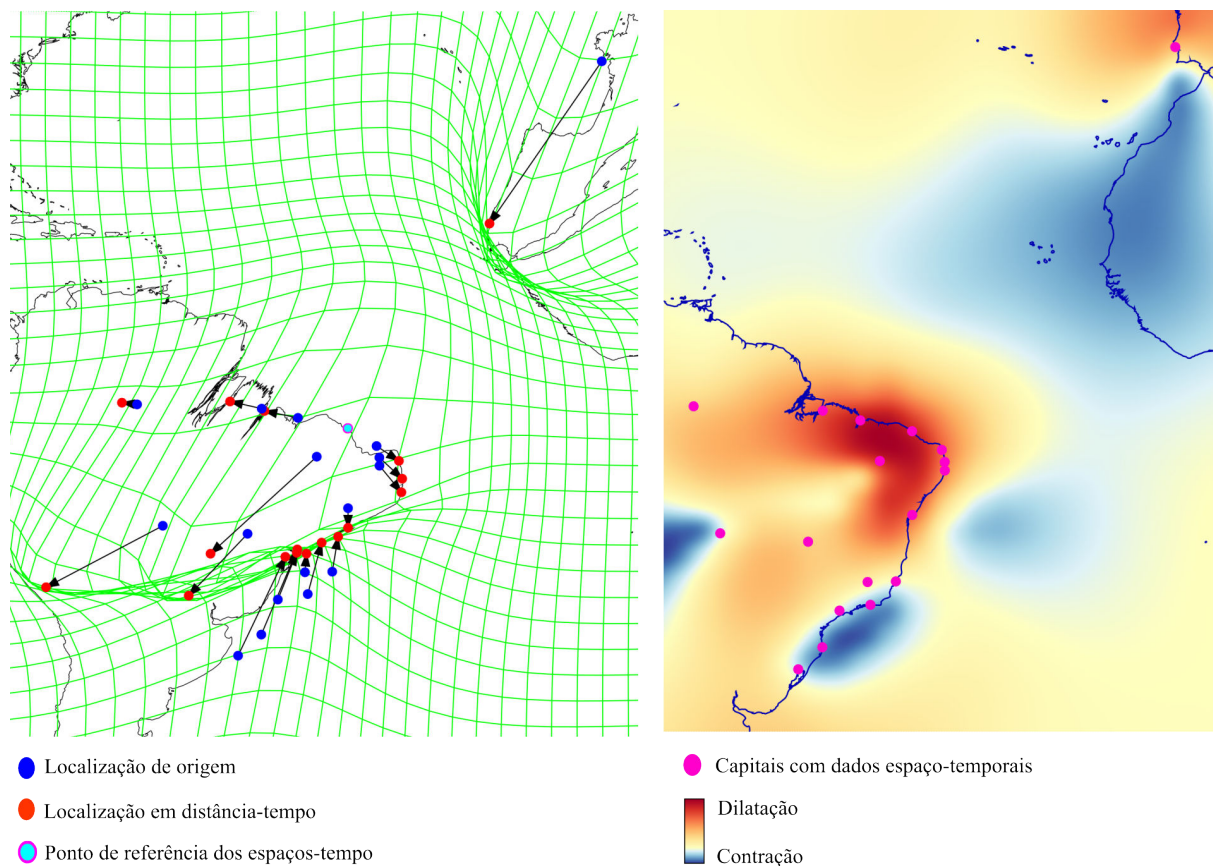
A capital do Ceará ficava a oeste do Cabo de São Roque e, como apontado acima, no período anterior, o itinerário dos correios marítimos do norte transitava de leste a oeste, mas não havia linhas regulares de correio por terra que conectassem o Ceará ao Rio Grande do Norte. Por essa razão, como demonstrado no capítulo anterior, provavelmente os correspondentes do Ceará que quisessem se comunicar, pelos correios, com portugueses das capitâneas do sul enviariam suas cartas primeiro para Lisboa, para depois regressar à América.

Por isso, os 100 dias que antes separavam Fortaleza do Rio de Janeiro – como também da Bahia e do Espírito Santo –, com a linha terrestre para Natal, puderam ser encurtados para 31 a 38 dias. De Lisboa, possivelmente o Ceará estava nas mesmas condições que antes, isto é, cerca de 70 dias.

Do Rio de Janeiro, a correspondência poderia ser entregue em Vila Rica de 39 a 46 dias (antes, pela rota de Lisboa, 115 dias); em Vila Boa por volta de 65 a 72 dias (antes, sob as mesmas condições, 164); em Cuiabá, de 85 a 92 (antes, pela rota do Rio Negro, cerca de 160); e, por fim, em Vila Bela, em aproximadamente 96 a 103 dias (antes, nas mesmas condições, 130). Até São Paulo, de 38 a 45 dias (antes, pela rota de Lisboa, cerca de 108); até Desterro, entre 37 e 44 (antes, por volta de 117); até Porto Alegre, aproximadamente 40 a 47 dias (antes, até a antiga capital, cerca de 127).

Para oeste, pelos novos correios de terra, Fortaleza estava a 24 dias de São Luís, entre 34 e 36 de Belém e a 64 ou 66 de Barcelos. Antes, quase todas essas distâncias poderiam ser percorridas em menos tempo pela navegação costeira: em menos de 5 dias até o Maranhão – em menos tempo no litoral do Piauí –, cerca de 10 de dias até Belém e menos de 70 dias em Barcelos. Para leste, e depois, sul, estava a 16 dias de Natal, 21 da Paraíba; 25 de Recife (antes, pela rota por Lisboa, 100 a 111 dias); por volta de 28 de Salvador; entre 30 e 35 do Espírito Santo. De Salvador, poderia chegar a Oeiras em 53 dias (antes, em menos de 5 dias do litoral) (Figura 59).

**Figura 59 – Ceará na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

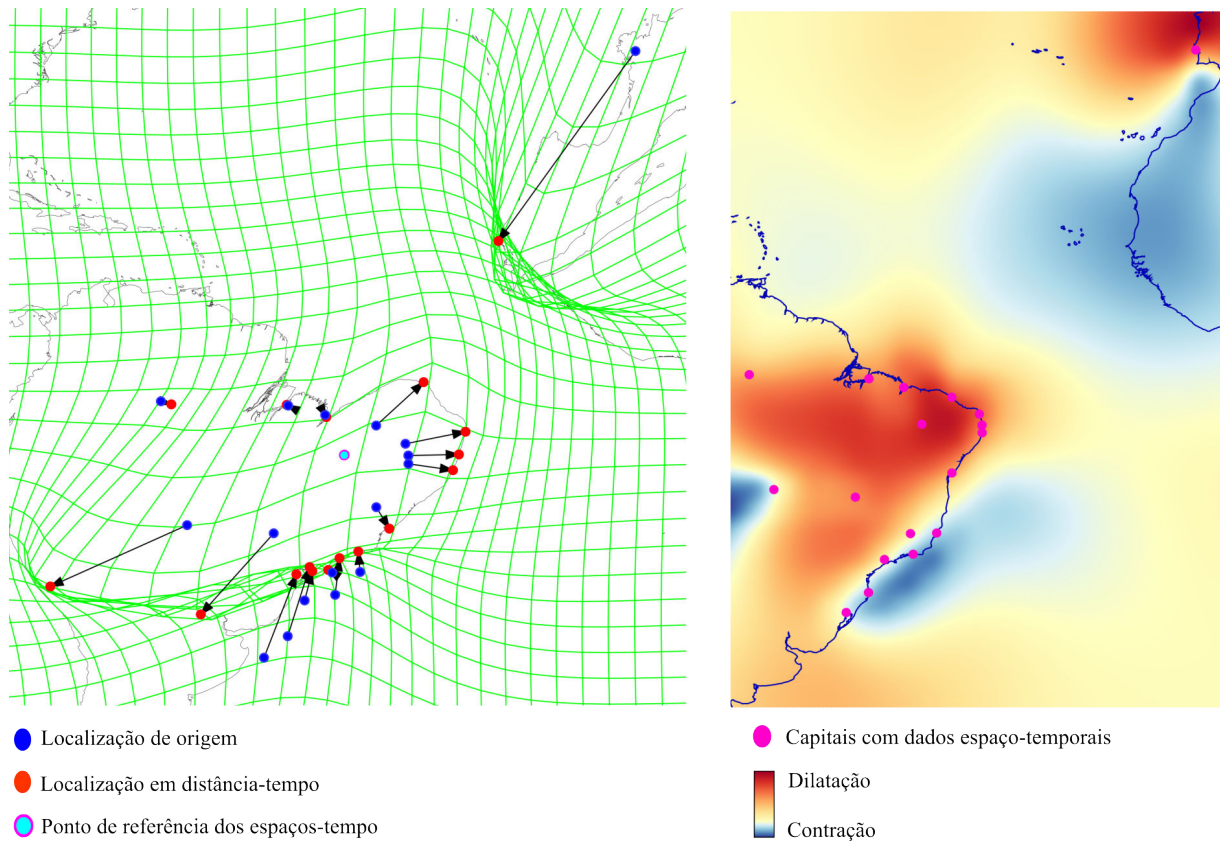
Um processo semelhante ocorre com o Piauí, mas em função da linha de correio terrestre conectando-o ao Maranhão por um lado, e a Salvador, por outro. Por este último caminho, Oeiras estava a 25 dias de Salvador, portanto, a cerca de 27 a 32 de Espírito Santo, e de 28 a 35 do Rio de Janeiro (antes, como possivelmente as cartas iriam primeiro para Lisboa, de seu litoral na Parnaíba o espaço-tempo poderia ser algo por volta de 100 dias entre esses espaços). Já que Oeiras estava a 12 dias de São Luís (antes, o litoral, pouco menos de 3 ou 4), então até Lisboa os correspondentes deveriam aguardar em torno de 76 dias, nada muito diferente do período anterior. Passando por São Luís, poderiam chegar a Belém do Pará pelos correios de terra em 22 a 24 dias (antes, o litoral do Piauí estava pouco mais de 3 ou 4) e, de 52 a 54 poderiam estar em Barcelos (antes, seu litoral por volta de 63 a 64 dias). Recife, Paraíba e Natal estavam mais próximos pela rota da Bahia: respectivamente, entre 28 e 30 dias, 34 da Paraíba e 37 do Rio Grande do Norte. No período anterior, em função da ausência

de correios terrestres, da dificuldade da navegação comercial e da rota dos paquetes postais, provavelmente a comunicação pelos correios se fazia via Lisboa, com um espaço-tempo de aproximadamente 100 a 111 dias. Ceará tinha um correio com Maranhão que passava pela Parnaíba, mas não se sabe o espaço-tempo de navegação dessa vila até as proximidades de Oeiras, capital do Piauí. Assumindo-se que as cerca de 97 léguas que separam São João da Parnaíba de Oeiras podiam ser vencidos em 18 dias, e as cerca de 70 entre Parnaíba e Fortaleza em outros 13 – aplicando-se a média diária de 5 léguas e meia, referente ao trajeto de Fortaleza a São Luís, mas sabendo que talvez a navegação do rio Parnaíba pudesse oferecer ritmo mais acelerado –, então, por volta de 31 dias separavam Oeiras de Fortaleza.

Seguindo a navegação pela costa ao sul, as cartas dos portugueses de Oeiras poderiam alcançar a cidade de São Paulo de 35 a 42 dias (antes, pela rota de Lisboa, cerca de 108); em Desterro, entre 34 e 41 (antes, nas mesmas condições, 117); e de 37 a 44 em Porto Alegre (antes, 127 da antiga capital). Do Rio de Janeiro, poderiam ser conduzidas até Vila Rica em 36 ou 43 dias (antes, 115 dias); entre 62 e 69 poderiam estar em Vila Boa de Goiás (antes, 164 dias); por volta de 82 a 89 em Cuiabá (antes, pela rota do Rio Negro, em 160); e de 93 a 100 em Vila Bela (antes, pelo mesmo caminho, cerca de 130 dias) (Figura 60).



**Figura 60 – Piauí na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Pela nova linha postal com a Bahia, os portugueses de São Luís poderiam ter suas cartas recebidas no Rio de Janeiro depois de 40 a 47 dias. No período anterior, a comunicação passava pela escala em Lisboa, em um espaço-tempo de 94 dias. A comunicação com Lisboa continuava na casa dos 64 dias<sup>526</sup>. A oeste, por terra, São Luís do Maranhão estava entre 10 e 12 dias de Belém, pela costa, a 5 dias<sup>527</sup> (antes, entre 24 e 30 por terra, e de 3 a 4 pela costa). Considerando o caminho de terra até Belém, as cartas de São Luís poderiam chegar em 40 a 42 dias em Barcelos (antes, de 63 a 64 dias). Descendo pela nova linha postal, estava a 12 dias de Oeiras, capital do Piauí (antes, do litoral, em menos de 15 dias, logo, talvez cerca de 30 dias) e a 37 da Bahia (antes, com escala em Lisboa, entre 98 e 106 dias), por onde podia atingir Recife de 40 a 42 dias (antes, nas mesmas condições, cerca de 94 a 105), e o Espírito Santo em 39 a 44 dias (antes, algo semelhante ao espaço-tempo para a Bahia). A leste, estava a

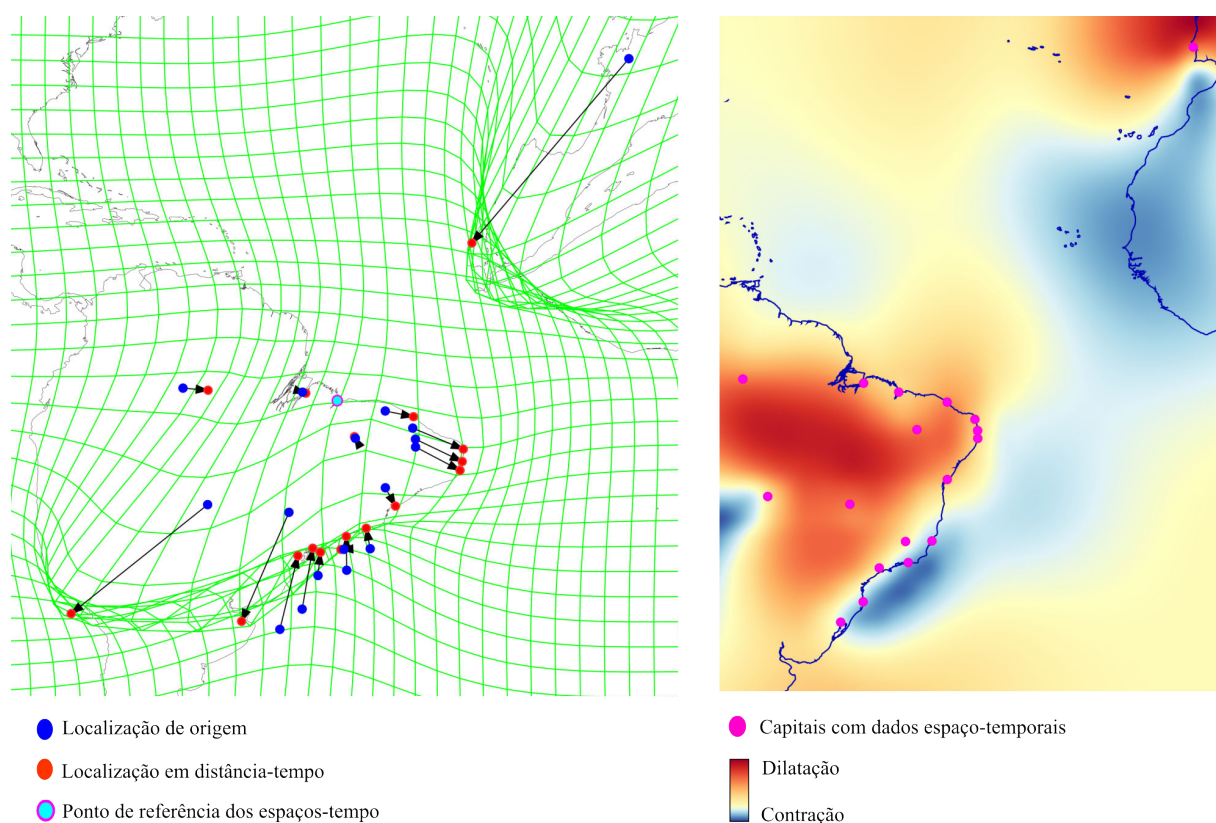
<sup>526</sup> Dados do plano do governador do Pará: 4 dias entre Maranhão e Pará e 60 dias entre Pará e Lisboa.

<sup>527</sup> SPIX, J. B. von; MARTIUS, K. F. P. von. Op. cit., p.291-293.

24 dias de Fortaleza (antes, na ausência de linhas postais terrestres e o sentido das viagens postais marítimas, com escala em Lisboa, por volta de 109 a 119), a 40 de Natal (algo semelhante a Pernambuco), onde poderiam começar a transitar pela embarcação costeira, chegando em 45 dias na Paraíba (idem).

Da Bahia, seguindo até São Paulo, as cartas maranhenses seriam conduzidas por 47 a 54 dias (antes, 106); por 46 a 53 até Desterro (antes, 115); entre 49 e 56 até Porto Alegre (antes, da antiga capital, 125). Do porto do Rio de Janeiro, poderia alcançar Vila Rica em 48 a 55 dias (antes, Goiás, 83 dias); Goiás entre 74 e 81 (antes, pela rota do Pará, 34 dias); Cuiabá por volta de 94 a 101 (antes, pela rota do Pará, 58 a 59 dias); e Vila Bela em cerca de 105 a 112 (antes, pela rota do Pará, 88 a 89 dias), mais rápido do que a rota até Belém, Porto Real, Minas Gerais e Vila Boa (Figura 61).

**Figura 61 – Maranhão na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

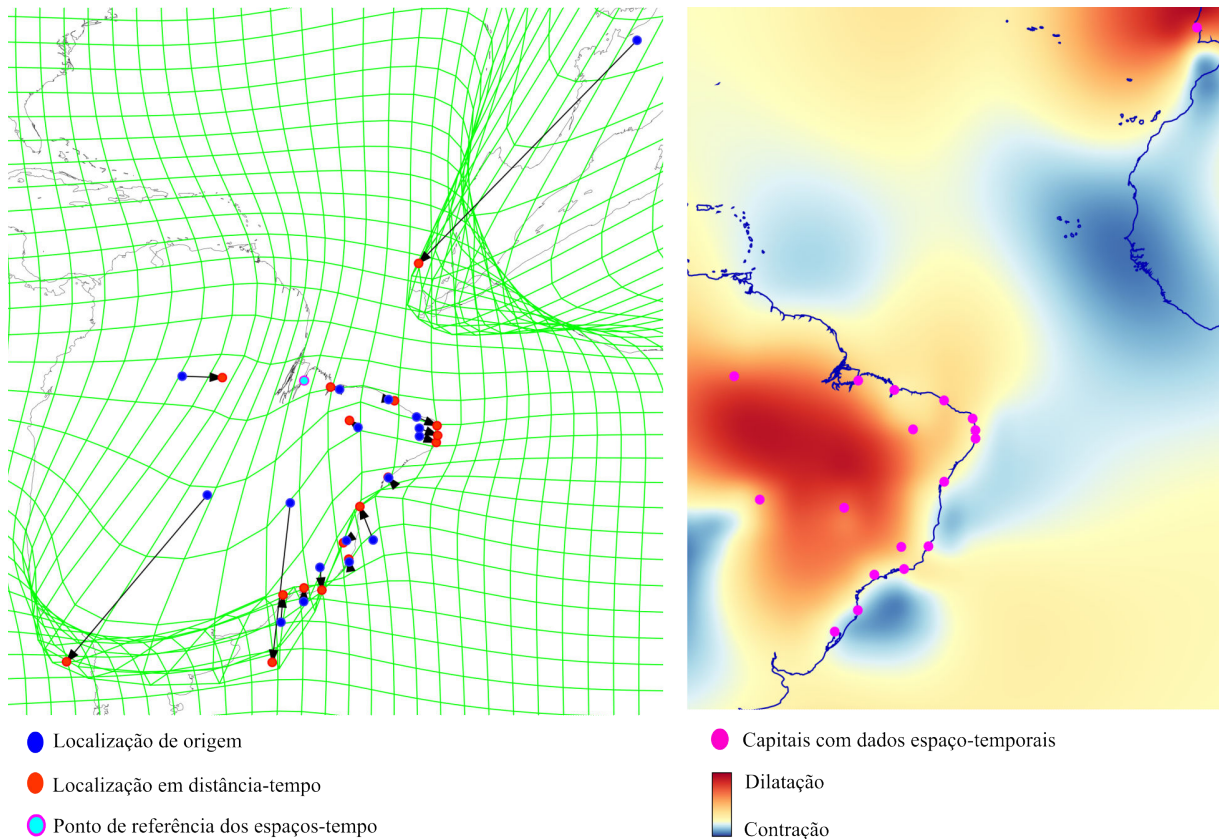
Os cerca de 90 dias que antes separavam Belém do Pará do Rio de Janeiro foram encurtados para 70. Lisboa estava mais próxima, a apenas 60 dias de navegação, nada muito diferente do período anterior. Por terra, Belém estava entre 10 e 12 dias de São Luís (antes, de 3 a 4 pela costa, e de 24 a 30 por terra). De Barcelos, a 30 (antes, 60). De Oeiras, de 22 a 24 (antes, a menos de 25 dias do litoral). De Fortaleza, entre 34 e 36 dias<sup>528</sup>, entre 50 e 52 de Natal e por volta de 55 a 57 da Paraíba (antes, por Lisboa, todos entre 90 e 101). Da Bahia, pelo caminho do Maranhão, em 47 a 49 dias (antes, por Lisboa, também por volta de 94 a 102), de onde poderia chegar ao Recife entre 50 e 54 dias (antes, por Lisboa, entre 90 e 101). De Salvador, poderia atingir Espírito Santo entre 49 e 56 dias (antes, mesmo espaço-tempo da Bahia).

Do Rio de Janeiro, poderia chegar a São Paulo, em 77 (antes, por Lisboa, 98); em Desterro, entre 76 (antes, 107); em Porto Alegre, de 79 dias (antes, da antiga capital, 117). Em Vila Rica, pelo caminho do Porto Real, poderiam chegar as cartas em 58 dias (antes, com escala em Lisboa, 109 dias). A rota mais rápida para Vila Boa de Goiás seria chegar ao Rio de Janeiro em 70 dias, depois seguir para Vila Boa, onde chegaria em 104 dias (antes, cerca de 30). De Cuiabá, estava a 124 dias (antes, pelo caminho do Rio Negro, 150); de Vila Bela, a 135 (antes, pelo caminho do Rio Negro, 120) (Figura 62).

---

<sup>528</sup> A reforçar essa estimativa, há o trajeto de Parente em 1829, tomando 31 dias cf. PARENTE, Felipe Alberto Patroni Martins Maciel. *A viagem de Patroni pelas províncias brasileiras de Ceará, Rio de S. Francisco, Bahia, Minas Geraes, e Rio de Janeiro nos annos de 1829, e 1830*. Lisboa: Typ. Lisboense, 1851, p. 1-9.

**Figura 62 – Pará na topologia do tempo dos correios (1820)**



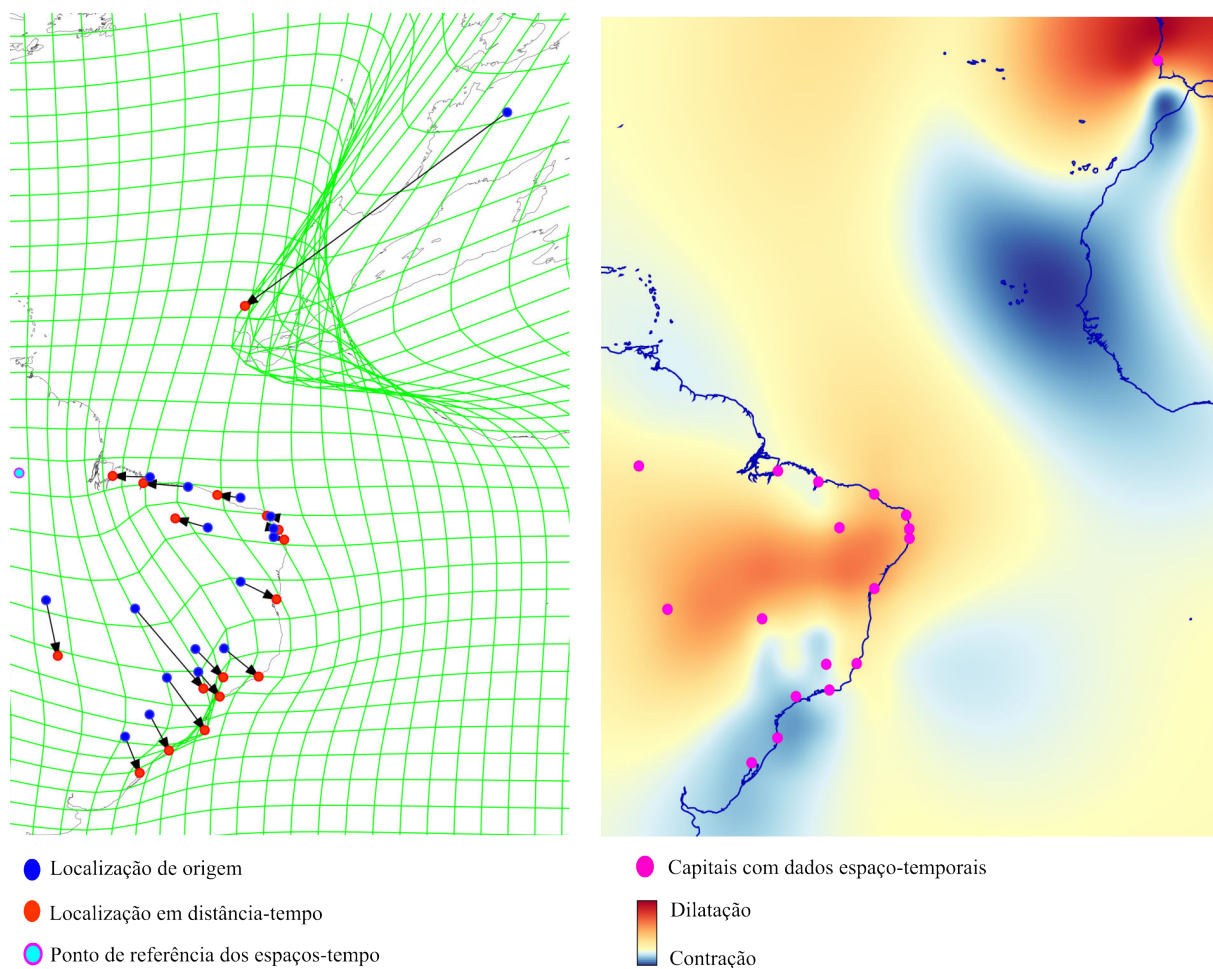
Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Pelo caminho do Pará, de onde distava 30 dias (antes, 45), o Rio Negro estava a 100 dias do Rio de Janeiro (antes, por Lisboa, 135). De Lisboa, o caminho mais próximo era a partir de Salinas, no Pará, chegando a Lisboa em 90 dias (antes, 105). De Salvador, entre 103 e 110, e de Espírito Santo, pela costa, por volta de 103 (antes, por Lisboa, ambos entre 139 e 146). De Pernambuco, pelo porto do Rio, a 106 a 115, da Paraíba, de 112 a 119, e do Rio Grande do Norte a 115 a 122 (antes, por Lisboa, os três entre 135 e 146). Mas haveria, provavelmente, espaços-tempo mais rápidos.

Do Pará, poderia chegar ao Maranhão em 40 a 42 dias (antes, por terra a partir de Belém, 69 a 75). Passando por São Luís, chega em Oeiras em 52 a 54 dias e no Ceará em 64 a 66 dias (antes, ambos pela rota de Lisboa, até o litoral, próximo da faixa entre 145 e 156). Logo, por terra, no Rio Grande do Norte, em 80 a 82 dias. Na Paraíba, em 85 a 87 dias, em Pernambuco, em 89 a 91 dias. Na Bahia, de 92 a 94 dias. No Rio, de 95 a 104 dias, o que reforça o dado anterior.

Do Rio de Janeiro, chegaria em São Paulo pelo porto de Santos entre 102 e 111 dias (antes, 143). Pela costa, em Desterro entre 101 e 110 (antes, 152), em Porto Alegre entre 104 e 113 (antes, da antiga capital, 162). Para o Mato Grosso, pelo rio Amazonas, em 60 dias as cartas chegariam a Vila Bela (antes, 60, igual), 71 em Cuiabá (antes, 90). Em 91, em Goiás (antes, 115). Em 122, em Vila Rica, mais rápido seria enviar as cartas pelo caminho do Pará: 30 dias até Belém, outros 30 até Porto Real, depois 24 até a Vila do Sabará, e mais 4 até Vila Rica, ou seja, em 88 dias em Vila Rica (antes, por Lisboa, 150) (Figura 63).

**Figura 63 – Rio Negro na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

Os 64 dias que separavam Vila Boa de Goiás do Rio de Janeiro foram encurtados para 34. A distância até Lisboa não havia mudado tanto, continuava pela faixa dos 106 a 117 dias

(antes, por Salinas, cerca de 105). De Cuiabá, distava aproximadamente 20 dias, e de Vila Bela, por volta de 31 (antes, 25 e 55, respectivamente). Da capital de Minas Gerais, os correios empregavam por volta de 32 dias (no período anterior, cerca de 49), apenas 2 dias a menos do Rio de Janeiro, mas isso se dá em função da diferença das rotas de Vila Rica e São João Del-Rei.

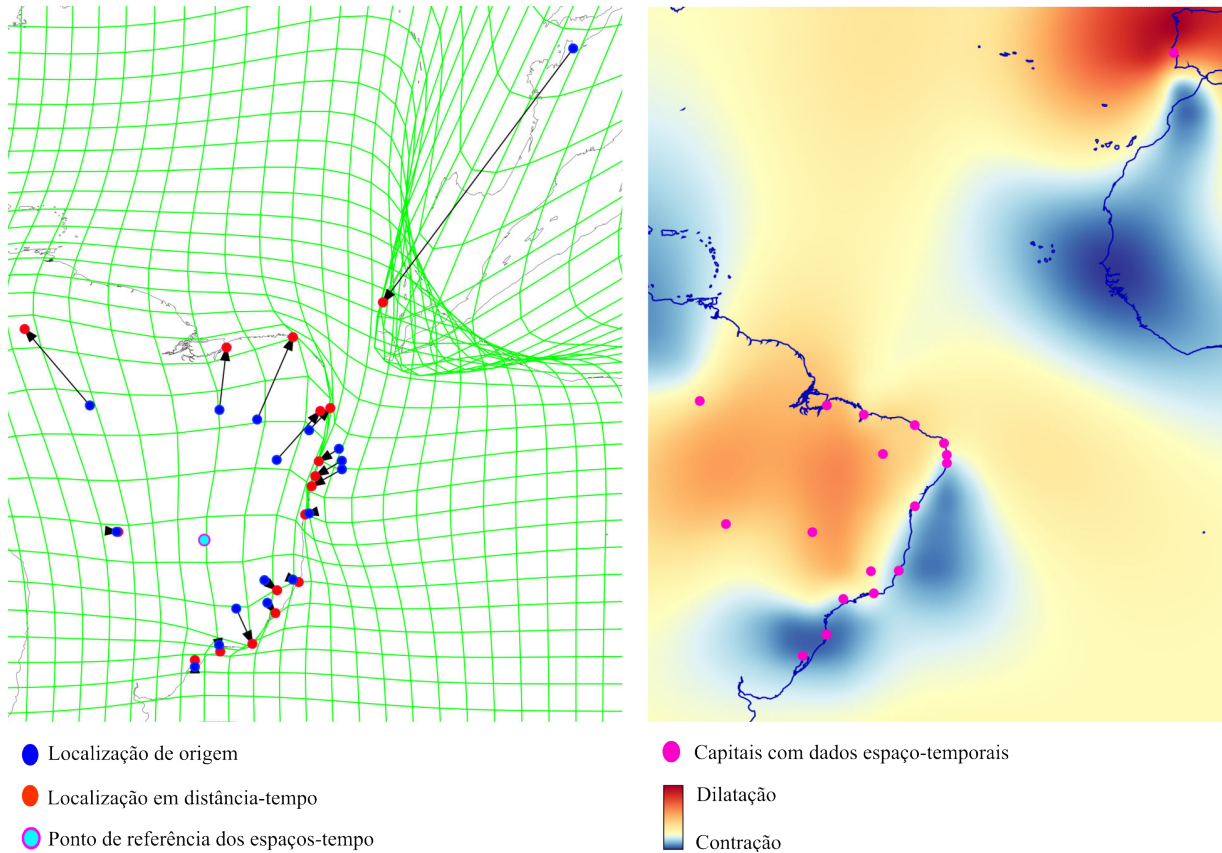
Uma vez no Rio de Janeiro, as cartas de Goiás podiam seguir para São Paulo, em cuja capital seriam entregues após cerca de 41 dias (antes, 72 dias); para Desterro, em 40 (antes, 81); para porto Alegre, em 43 dias (antes, 91 da antiga capital de Rio Grande de São Pedro). Navegando para o norte, em 37 poderiam aportar em Vila da Vitória e de 37 a 44 em Salvador (antes, de 67 a 74 dias); em Recife, de 40 a 49 dias (antes, entre 72 e 79); na Paraíba, por volta de 46 a 53 dias (antes, de 76 a 83); e, por fim, em cerca de 49 a 56 no Rio Grande do Norte (antes, de 79 a 86 dias), a partir de onde poderiam seguir por terra até Fortaleza, onde a correspondência poderia chegar após 65 a 72 dias. Da Bahia, podiam adentrar a rede postal terrestre do continente e chegar em Oeiras de 62 a 69 dias (antes, pela rota de Cabo Verde, a conexão com o litoral do Ceará e do Piauí poderia levar de 176 a 186 dias); de 74 a 81 chegariam a São Luís do Maranhão; e de 84 a 93 em Belém do Pará. Mas essa não seria a conexão mais rápida de Goiás com o Pará.

A última notícia que se tem sobre os correios internos de Goiás é que eles foram abolidos em 1804<sup>529</sup>. Por essa razão, não é inverossímil admitir que talvez não houvesse uma linha regular, ou mensageiro postal, que fizesse a conexão entre Vila Boa de Goiás e Porto Real para que as cartas da capital seguissem para o Pará. O caminho postal das cartas de Vila Boa, então, presumivelmente, deveriam seguir primeiro para Vila Rica, de onde seguiriam a vila de Sabará, depois ao Porto Real, onde iniciariam a navegação do rio Tocantins até Belém do Pará. Essa travessia exigiria por volta de 69 a 72 dias até Belém, 79 a 84 até São Luís e de 99 a 102 até Barcelos. No período anterior, a expectativa do governador do Pará era de que a comunicação de Goiás com o Pará pudesse ser feita por volta de 45 e, conseqüentemente, entre 69 a 75 com São Luís. Mas na ausência de linhas regulares internas a leste de São Luís talvez dilatasse em muito a comunicação com o litoral do Piauí e Ceará (Figura 64).

---

<sup>529</sup> AHU\_ACL\_CU\_008, Cx. 50, doc. 2845.

**Figura 64 – Goiás na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

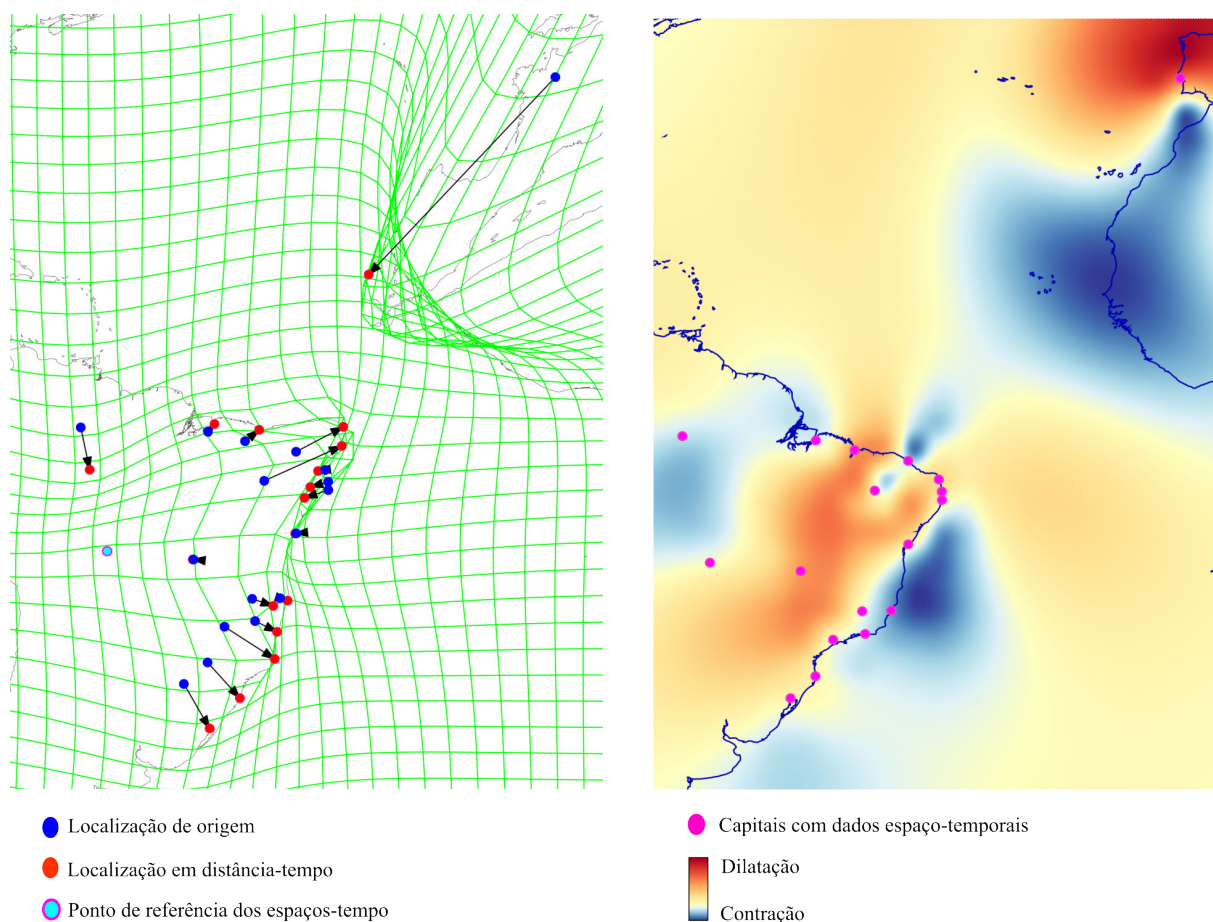
Os 119 dias que antes separavam a capital de Mato Grosso do Rio de Janeiro foram encurtados para 65. A comunicação com Lisboa, antes feita pelo Pará em 155 dias, podia ser realizada pelo Rio de Janeiro de 137 a 148. A conexão com Vila Rica encurtara de 104 para 63 dias, com Cuiabá, de 30 para 11, e com Vila Boa de Goiás, de 55 para 31. Pelo Rio de Janeiro, as cartas da capital de Mato Grosso poderiam chegar no Espírito Santo em 68 dias, em Salvador, de 68 a 75 (antes, de 122 a 129 dias para Bahia e 122 até Vila da Vitória). Em Recife, poderiam chegar depois de transcorridos de 71 a 80 dias (antes, de 127 a 134); na Paraíba, de 77 a 84 (antes, entre 131 a 138 dias); e no Rio Grande do Norte, por volta de 80 a 87 dias (antes, cerca de 134 a 141).

A partir de Natal, poderiam ser transportadas por terra até Fortaleza, onde chegariam após 96 a 103 dias. Mais ao sul, por Salvador, poderiam ser conduzidas até Oeiras, onde chegariam em cerca de 93 a 100 dias; em São Luís, de 105 a 112 dias; e em Belém, ao cabo de

115 a 124 dias. Menos frequente, porém possivelmente mais rápido, seria a rota pelo Rio Negro: em 30 dias em Barcelos, em 60 em Belém do Pará, em 70 a 72 em São Luís. No período anterior, se considerarmos a comunicação com o litoral do Ceará e do Piauí pela escala em Cabo Verde, então, esperava-se por volta de 231 a 241 dias. Com Belém e São Luís, 75 e 99 a 105 dias, respectivamente.

Uma vez no Rio de Janeiro, a correspondência de Mato Grosso poderia ser transportada pelos correios até São Paulo, onde seriam entregues após 72 dias (antes, 92 dias) – a descida das monções poderia ter quase o mesmo intervalo, mas seguramente era menos frequente: 74 dias (antes, 92 dias)<sup>530</sup>. Poderia também seguir para o Desterro, onde chegaria depois de 71 dias (antes, cerca de 136). Em 74 poderia aportar em Porto Alegre (antes, 146 dias até a antiga capital) (Figura 65).

**Figura 65 – Mato Grosso na topologia do tempo dos correios (1820)**



Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato. Elaborado em IsoDistAngle e Darcy. Fonte de dados: ver seções 4.3.1., 4.3.2.

<sup>530</sup> GODOY, Silvana. Op. cit. Consideram-se os 11 dias entre Vila Bela e Cuiabá, e os 3 entre Porto Feliz e São Paulo.



Observados em conjunto, essas compressões espaço-temporais que começaram a ocorrer a partir de 1808 e se estenderam até, pelo menos, meados de 1820, indicam uma nova geografia dos correios da América portuguesa, uma nova topologia do tempo das comunicações epistolares. De fato, em muitos sentidos, as distâncias se encurtavam com o incremento das redes de comunicação, resultado de uma política de Estado que buscava responder às novas demandas de um tempo dinâmico e acelerado. O novo ritmo das comunicações serviria à manutenção da integridade da monarquia e à expansão comercial, duas facetas de um mesmo processo que ocorria em meio a uma profunda crise política que ocorria tanto na Europa quanto na América e que, por sua vez, se manifestava de tal forma na consciência de alguns atores sociais que estes, imersos que estavam em uma experiência do tempo na qual o futuro era cada vez mais incerto, concebiam que a “brevidade era tudo”<sup>531</sup>, ou quase.

#### 4.3.3. *Novas regularidades*

Com sua chegada na América, o príncipe regente D. João também precisou “estabelecer uma maior e mais constante regularidade nas comunicações desta Corte e Província [do Rio de Janeiro] com as Capitânicas centrais” buscando assegurar novas formas de coesão e articulação territorial entre seus domínios “por meio do Correio ora existente”. Para isso, os anos seguintes testemunharam a emissão de uma série de ordens, decretos e cartas régias para que as Juntas de Fazenda, espalhadas pelo continente, vigiassem “com todo o desvelo” e se acautelassem para evitar “qualquer demora que possa haver na marcha do Correio”, a fim de “se conseguir a regularidade, que é indispensável e do maior interesse para o Público e para o Comércio”<sup>532</sup>.

A regularidade, vale lembrar, foi considerada “sempre a maior vantagem dos Correios” por parte de alguns dos governadores que primeiro imaginaram a rede postal da América. E, passados mais de dez anos, ela continuava a ser “indispensável e do maior interesse” do “Público” e do “Comércio”. Afinal, construir um *espaço postal* em meio a outras formas de

---

<sup>531</sup> *Correio Braziliense*, jan. 1820, v. 24, n. 140.

<sup>532</sup> [ORDEM do conde de Aguiar à Junta da Real Fazenda da Capitania de Minas Gerais estabelecendo normas para melhor comunicação entre a corte e as províncias através do correio]. 26 de novembro de 1809. BNRJ I-26,17,076.

comunicação à distância requeria essa qualidade “regular”, tão importante também para o governo do Estado. A conjuntura aberta em 1808 acentuaria as demandas sociais por regularidade dos correios.

Como vimos ao longo do capítulo, após a transferência da Família Real ao Brasil, as comunicações postais com Lisboa parecem ter sido relativamente interrompidas enquanto durou a ocupação francesa de Portugal. Segundo os anúncios na *Gazeta de Lisboa*, entre novembro de 1807 e agosto de 1808, nenhum navio comercial, oficial ou de guerra carregou cartas da antiga metrópole para a América. A notícia de retomada foi recebida apenas em setembro de 1808, sucedida por novas medidas de D. João para regularizar as comunicações postais entre o Brasil e Portugal.

Em junho de 1809 que D. João ordenou que um pacote conectasse o Rio de Janeiro a Lisboa a cada dois meses, ou, tendo-se embarcações o suficiente, todo mês<sup>533</sup>. No ano seguinte, os correios com a Grã-Bretanha foram oficializados como parte dos novos acordos de privilégio comercial assinados em 1810. Conforme o novo arranjo, todo mês haveria um pacote britânico saindo do porto de Falmouth e dirigindo-se para a capital do império português<sup>534</sup>. Por essa mesma época, correios marítimos como o *Mercúrio* e o *Boaventura*, que circulavam pelo Atlântico conectando Lisboa ao Rio de Janeiro, tinham intervalos de apenas 1 mês e meio<sup>535</sup>. Pouco depois, D. João, já coroado rei, determinaria um intervalo regular de 40 dias entre as navegações dos correios marítimos entre a velha e a nova capital da monarquia portuguesa, chegando inclusive a compor um calendário para essas embarcações, com itinerários variando conforme os fenômenos da natureza ao longo dos meses<sup>536</sup>.

---

<sup>533</sup> OFÍCIO do comandante do Corpo da Marinha de Guerra ao governador do Reino e secretário da Marinha e Ultramar... 3 de junho de 1809. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 254, doc. 17358.

<sup>534</sup> Ratifica a convenção entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda sobre o estabelecimento dos Paquetes. In: CLB de 1810. *Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 73-76.

<sup>535</sup> [LISTA dos avisos do secretário de estado da Marinha e Ultramar, conde das Galveias, D. João de Almeida de Melo e Castro, com data de 1 de Dezembro de 1810, remetidos no correio marítimo *Mercúrio* que deu entrada no porto em 12 de Fevereiro de 1811]. 12 de fevereiro de 1811. AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 41, doc. 3280; [LISTA dos avisos do secretário de estado da Marinha e Ultramar, conde das Galveias, D. João de Almeida de Melo e Castro, remetidos no correio marítimo *Boaventura* que deu entrada no porto em 7 de abril]. 7 de abril de 1811. AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 41, doc. 3283.

<sup>536</sup> OFÍCIO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar no Brasil], conde dos Arcos, [D. Marcos De Noronha Brito], ao [governador do Reino], Patriarca eleito de Lisboa, [D. Antônio José de Castro], informando a data que os correios marítimos devem sair dos portos do Brasil para Portugal com o objetivo de regularizar a troca de correspondências entre as duas partes do Reino. 16 de novembro de 1818. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc. 19630; Estabelece correios marítimos entre esta Corte, e os principais portos deste Continente com os do Reino de Portugal e Ilha da Madeira. In: CLB. *Índice das decisões de 1818*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 26. O correio deveria partir nos dias 1 de janeiro, maio e setembro, dias 10 de fevereiro, junho e outubro, e dias 20 de março, julho e novembro.

Como observou Guapindaia, as embarcações de comércio continuariam sendo o esteio principal para as cartas do Atlântico português, e a abertura dos portos do Brasil às nações aliadas ampliou o número de navios que estava apto ao transporte de correspondências. Isso se observa pelos anúncios da *Gazeta do Rio de Janeiro* (Tabela 6) entre 1809 e 1820, os quais apontam para uma média de 17 embarcações que a cada mês saíam do porto do Rio de Janeiro transportando cartas para vários destinos<sup>537</sup>.

Dentro do continente, a demanda social por regularidade dos serviços postais também pautou a elaboração de calendários anuais dos correios. O primeiro, de 1808, apontavam uma intensificação na frequência das comunicações entre a Corte e a capital de São Paulo, deixando de ser mensais para se tornarem quinzenais, com condutores saindo sempre às 10 horas da manhã em sábados intercalados. Os correios da Corte para a vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes, importante centro de abastecimento do Rio de Janeiro, também se tornaram quinzenais, com marchas no mesmo horário, porém, às quartas-feiras. Já o importante correio para a capitania de Minas Gerais, que era quinzenal antes da transferência da Corte, passa a ser semanal, com os condutores iniciando viagem às 6 da tarde de todas as terças-feiras, às 5 se estivessem no inverno, quando escurecia mais cedo<sup>538</sup>. No ano seguinte, a única mudança observada foi o horário de saída dos condutores para São Paulo, passando para às 5 da tarde<sup>539</sup>.

Mas em 1810 ocorreram mudanças maiores. Primeiro, com o final do contrato de arrematação de Félix Celestino da Mota, o qual executava as alterações sugeridas por Moreira Figueiredo, abria um novo contrato para a condução das cartas da Corte para várias vilas de Minas Gerais. Seus arrematantes seriam o coronel José Inácio Nogueira da Gama e o brigadeiro José Vidal Barbosa. A frequência da marcha era sensivelmente desacelerada, passando de um intervalo semanal para um de 10 dias. Os condutores que atuavam em seu nome saíam às 7 da "tarde" e se dividiam em duas rotas, uma primeira para Vila Rica, outra

---

<sup>537</sup> Na Tabela 6, consideraram-se 4 viagens de dezembro de 1808, nessa estimativa mensal, não. São 2361 viagens divididas pelos 138 meses do período de janeiro de 1809 a junho de 1820. A média é de 17,1 embarcações por mês, mas, evidentemente, há variações. Em 1809, por exemplo, o mês de fevereiro registrou apenas 5 viagens, enquanto o mês de setembro registrou 29. Para termos de comparação, os 114 meses do período de junho de 1798 a novembro de 1807 dão uma média de também de 16 embarcações saindo de Lisboa conduzindo cartas (Tabela 4). Conforme a *Gazeta de Lisboa* são 1834 viagens divididas pelos 114 meses.

<sup>538</sup> MAPA dos dias das partidas dos correios de terra para São Paulo, Campos e Minas. AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 40, doc. 3179.

<sup>539</sup> [MAPA dos dias das partidas dos correios]... DSRC, p. 520.

para São João d'El-Rei. Ambos estavam obrigados a chegar aos seus destinos na antevéspera da data para o início do retorno a Corte, “a fim de haver tempo de se responder às Cartas”<sup>540</sup>.

Também em 1810 D. João exigiu que a frequência da correspondência entre Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Pará fosse mensal, quando muito, bimestral. Era fundamental assegurar essa regularidade na medida em que a comunicação da Corte com essas capitânicas centrais e do norte passava por Minas Gerais, por isso a mesma ordem repetiria-se em 1811<sup>541</sup>. Ainda naquele ano, a regularidade dos correios da Corte com São Paulo e Campos dos Goitacazes foi intensificada, passando de intervalos de 15 dias para apenas 10, conforme o aumento da demanda por mais comunicação com esses territórios. Além disso, quatro novos destinos passaram a ser anunciados no calendário postal de 1810: as cartas para a Espírito Santo são encaminhadas pela linha de Campos dos Goitacazes; a correspondência para as vilas da comarca mineira do Rio das Mortes, bem como para as capitânicas de Goiás e Mato Grosso seguem pela linha de São João d'El-Rei; e, por fim, as cartas com destino à comarca do Rio das Velhas, de Serro Frio, bem como as do Pará seguiriam todas pela linha de Vila Rica.

Os calendários ganharam em detalhamento na instrução do público para utilizar os serviços postais no cotidiano. Seu texto passou a informar que na Corte as cartas podiam ser entregues no laboratório até às 9 horas da manhã, designada para o início das marchas, e até às 8 e meia se os remetentes fossem contratar o serviço de seguro. Nas demais vilas e povoações, podiam ser entregues só até às 7 horas da noite da véspera da saída dos condutores. Por sua vez, os condutores que vinham de todos esses locais para a Corte se responsabilizavam em

---

<sup>540</sup> ORDEM de Fernando José de Portugal e Castro determinando a contratação de Felix Celestino da Mota, adequando o preço das conduções das malas do correio de modo satisfatório para os cofres, para melhorar o serviço entre Vila Rica, São João del Rei e a Corte. 18 de julho de 1808. BNRJ I-26,25,006; ORDEM do conde de Aguiar à Junta da Real Fazenda da Capitania de Minas Gerais estabelecendo normas para melhor comunicação entre a corte e as províncias através do correio. 26 de novembro de 1809. BNRJ I-26,17,076; ORDEM do Príncipe Regente D. João determinando os horários de partida dos correios de Vila Rica e São João del Rei para a Corte. Acompanha ordem assinada por Pedro Afonso Galvão de Martinho, enviada ao guarda-mor arrematante da condução das malas, José Caetano de Gouveia. 26 de novembro de 1809. BNRJ I-9,11,21; PROCESSO referente ao requerimento em que José Inácio Nogueira da Gama e José Vidal de Barbosa, arrematante dos correios de São João Del Rei ao Rio de Janeiro, cobram da Fazenda Pública as despesas pela condução das malas. 23 de dezembro de 1822 e 17 de março de 1823. BNRJ I-25,33,047; [OFÍCIO de José Soares dos Reis ao tenente coronel José Vital Barbosa enviando a provisão que lhe concedeu a arrematação da condução das malas dos correios entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro. 12 de dezembro de 1809; PROVISÃO pela qual o rei D. João VI determinou que a Junta da Real Fazenda da capitania de Minas Gerais, concedeu ao tenente coronel, a arrematação da condução das malas do correio entre Minas e a Corte do Rio de Janeiro. 9 de dezembro de 1809; CONDIÇÃO da arrematação; TABELA dos dias da partida dos correios ao interior: Campos, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Pará, assinado por Manoel Teodoro da Silva]. BNRJ I-09,12,004 n.1-4.

<sup>541</sup> Sobre os correios da Capitania de Minas Gerais. In: CLB. *Índice das decisões de 1809*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p.10-15. Para 1811: BNRJ I-27,19,004.

entregar as cartas sempre nas manhãs dos dias anteriores ao início do novo giro postal, preocupados que os destinatários tivessem tempo hábil para comparecer ao laboratório, pagar os portes devidos à administração, ler as cartas a ele dirigidas, redigir uma outra mensagem em resposta a elas e postá-las no mesmo laboratório até a manhã do dia da nova partida<sup>542</sup>.

Esses calendários, na condição de novos artefatos sociais, apontavam para o aprofundamento das demandas por regularidade dos serviços de correio, sobretudo na Corte. Isso envolvia estabilizar os espaços-tempo, de modo que a circulação de diversos giros fosse previsível, permitindo a gestão de suas sincronizações<sup>543</sup>.

A regularidade dos correios era tão importante que em 1811 ela foi usada como ameaça para a descontinuidade dos serviços postais na capitania de Goiás. Como analisado acima, em sua crítica aos serviços prestados pelo arrematante do contrato de condução das cartas de São João d'El-Rei para Vila Boa, o governador de Goiás chegou a afirmar que a partida do correio “deve ser em Épocas fixas e inalteráveis, e que devem constar ao público, pois que do contrário ninguém dirigirá por ele as suas correspondências, por não saber o tempo fixo em que parte”<sup>544</sup>. Seguindo as sugestões do governador, o conde de Aguiar determinou a regularidade de um ou dois meses para os giros entre Minas Gerais, Goiás, Pará e Mato Grosso, visto que a frequência quinzenal, ou a cada 19 dias, determinada pela Junta da Fazenda de Minas em 1809, não era recomendada nem pelo governo de Goiás.

Essa demanda social por regularidade não era exclusiva das capitanias do centro-sul. Ainda em 1811, o conde dos Arcos estabeleceu correios mensais de Salvador para o Rio de Janeiro, em outra direção, mas com o mesmo intervalo, para o Maranhão. Mais frequentes seriam os giros com Sergipe D'El-Rei e seus arredores, contando com um giro a cada 15

---

<sup>542</sup> TABELA dos dias da partida dos correios ao interior: Campos, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Pará, assinado por Manoel Teodoro da Silva]. BNRJ I-09,12,004 n. 4; *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817*. RJ: Imprensa Régia, 1824, p. 9-10. No almanaque de 1811, o horário limite para cartas seguras era às 8 da manhã, houve pequena aceleração cf. Almanaque da Corte do Rio de Janeiro para o ano de 1811. *RIHGB*, v. 282, jan.-mar., (1969), p. 205.

<sup>543</sup> A pesquisa não localizou sequer menções a cartografias dos itinerários postais neste período. Duas hipóteses foram levantadas: a primeira, que na ausência de uma instituição centralizada, que reunisse todos os giros entre e intra territórios, não havia corpo de funcionários que dispusesse do conhecimento necessário para elaborar um mapa geral; a segunda, consiste em que a importância dos intervalos de espaço-tempo criava uma demanda social mais ligada a tabelas de intervalos de tempo entre pontos definidos de um caminho do que uma cartografia que desse conta apenas da dimensão espacial dos caminhos, não de sua faceta temporal. Um elemento a reforçar essa hipótese é a folha de controle espaçotemporal de circulação de carteiros encontrada para a década de 1840 por Pérola Castro, cf. CASTRO, Pérola. Em torno do trono, p. 564. Veja-se também o interessante raciocínio de Sellers-García para os correios da Guatemala cf. SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: University Press, 2014, p. 100.

<sup>544</sup> [OFÍCIO de Antônio Mariano de Azevedo, capitão general de Goiás]... 29 de dezembro de 1810. BNRJ I-27,19,004.

dias<sup>545</sup>. Em 1816, após a declaração de independência das Províncias Unidas do Sul da América e concomitantemente à ofensiva de tropas portuguesas sobre a Banda Oriental, o governo de D. João estabeleceu correios regulares terrestres entre São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro que, em conjunto, aperfeiçoaram suas comunicações com a Corte no Rio de Janeiro. A Regularidade das marchas postais saindo de São Paulo e seguindo até a capital de Rio Grande de São Pedro passou a ser de 10 dias, e coincidia com a tendência geral de vários fluxos postais que saíam da Corte<sup>546</sup>. Por fim, menos ligado a conflitos armados nas fronteiras do império e mais inclinado às relações diplomáticas com países da Europa, a Nova Colônia dos Suíços, no Morro Queimado do Rio de Janeiro, passa a ter, em 1820, um correio regular com a Corte a cada 4 dias<sup>547</sup> (Tabela 8).

**Tabela 8 – Calendário dos dias do mês dos correios da Corte do Rio de Janeiro (1810-1820)<sup>548</sup>**

	<b>Lisboa</b> (compreende as capitânicas da <b>Bahia</b> e de <b>Pernambuco</b> , e a <b>ilha da Madeira</b> )	<b>Vila Rica</b> (compreende as vilas das comarcas do <b>Rio das Velhas</b> e <b>Serro Frio</b> , e a capitania do <b>Pará</b> )	<b>São João Del-Rei</b> (compreende as vilas da comarca do <b>Rio das Mortes</b> , e a capitânicas de <b>Goiás</b> e <b>Mato Grosso</b> )	<b>São Paulo</b> (provavelmente compreende as capitânicas de <b>Santa Catarina</b> e <b>Rio Grande de São Pedro</b> )	<b>São Salvador dos Campos dos Goitacazes</b> (compreende a capitania de <b>Espírito Santo</b> )
<b>Jan.</b>	dia 1º	dias 1º, 11, 21, 31	dias 1º, 11, 21, 31	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Fev.</b>	dia 10	dias 10, 20	dias 10, 20	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22
<b>Mar.</b>	dia 20	dias 2, 12, 22	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23	dias 4, 14, 24
<b>Abr.</b>		dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Mai.</b>	dia 1º	dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Jun.</b>	dia 10	dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Jul.</b>	dia 20	dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Ago.</b>		dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Set.</b>	dia 1º	dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Out.</b>	dia 10	dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23

<sup>545</sup> *Semanário Cívico*, 21 de junho de 1821, n. 17. Uma Carta Régia de 8 de julho de 1820 separaria a capitania de Sergipe do governo da Bahia.

<sup>546</sup> Manda estabelecer um Correio regular entre as Províncias de S. Pedro do Rio Grande e de S. Paulo. In: CLB. *Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 61-65.

<sup>547</sup> [REGULAMENTO e instruções práticas para o novo estabelecimento do Correio entre a Corte do Rio de Janeiro e a nova Colônia dos Suíços no Morro Queimado, deduzidos pelos princípios gerais do estabelecimento do Correio Geral]. BNRJ 01,03,001 n. 187.

<sup>548</sup> Almanaque da Corte do Rio de Janeiro para o ano de 1811. *RIHGB*, vol. 282, jan.-mar., (1969), p. 205; *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817*. RJ: Imprensa Régia, 1824., p. 9-10; BNRJ 01,03,001 n. 187; Manda executar o Regulamento para o estabelecimento de um correio entre esta corte e a colônia dos suíços do Morro-Queimado. In: CLB. *Índice das decisões de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 4-8; *Gazeta do Rio de Janeiro*, 8 abr. 1820.

<b>Nov.</b>	dia 20	dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23
<b>Dez.</b>		dias 1º, 11, 21	dias 1º, 11, 21	dias 2, 12, 22	dias 3, 13, 23

O novo patamar que a demanda social por regularidade dos correios atingiu aponta para a nova importância que os serviços postais passaram a ter no cotidiano dos portugueses da América após 1808. Era preciso conhecer, com antecedência, os *itinerários*, *datas* e *horários* dos correios para utilizar a rede da maneira mais breve e regular possível. Tudo isso exigia não apenas uma expansão e consolidação dos serviços de correio e das possibilidades de comunicação, como também, e sobretudo, um novo patamar de *estabilidade* dos espaços-tempo de circulação. Se antes das transformações de 1808 não era possível, ou não interessava, elaborar um calendário como esse, possivelmente a volatilidade das distâncias temporais era um empecilho muito maior antes do advento das reformas joaninas.

Um português que estivesse instalado na Corte do Rio de Janeiro por volta de 1811, digamos, no mês de janeiro, testemunharia a saída de correios nos dias 1º, 2, 3, 11, 12, 13, 21, 22, 23 e 31 – sendo que no dia 1º haveria três saídas, e nos dias 11, 21 e 31 haveria duas saídas – para mais de 20 destinos diferentes. Se o mês de janeiro tivesse um movimento naval de embarcações comerciais mediano, o mesmo indivíduo poderia contar com cerca de 17 embarcações saindo em datas diferentes da baía de Guanabara, podendo transportar cartas para quase 50 destinos diferentes (Tabela 6 e 9). O espaço postal luso-americano havia ganhado não só em brevidade e regularidade, mas também, e muito, em *diversidade*, o que ampliava o horizonte de informação disponível para quem pudesse usufruir da rede, ou fosse por ela impactado mesmo que indiretamente<sup>549</sup>.

Vale repetir aqui, portanto, a descrição que John Luccock concedeu aos correios em 1813: “Haviam os Correios estendido sua rede por todas as partes dos domínios lusitanos; no Brasil, especialmente, as províncias e povoações mais remotas comunicavam-se umas com as outras, com facilidade e segurança”<sup>550</sup>. Se, de muitos modos, esse mercador testemunhou grandes mudanças do mundo português do período, ele não deixou de incluir no rol de transformações os correios do Brasil.

<sup>549</sup> Para a categoria teórica de "horizonte de informação" ver: KAUKIAINEN, Yrjö. Shrinking the world: improvements in the speed of information transmission, c. 1820-1870. *European Review of Economic History*, abr. 2001, v. 5, n. 1, p. 1-28.

<sup>550</sup> LUCCOCK, John. Op.cit., p. 166.

**Tabela 9 – Regularidade dos correios (c.1810-1820)<sup>551</sup>**

Conexões postais	Regularidade aproximada
Rio de Janeiro-Nova Colônia dos Suíços	A cada 4 dias
Rio de Janeiro-Rio Grande de São Pedro	A cada 4 dias
Rio de Janeiro-Campos dos Goitacazes e Espírito Santo	A cada 10 dias
Rio de Janeiro-São João Del-Rei, comarca do Rio das Mortes, Goiás e Mato Grosso	A cada 10 dias
Rio de Janeiro-São Paulo	A cada 10 dias
Rio de Janeiro-Vila Rica, comarcas do Rio das Velhas e de Serro Frio, Pará	A cada 10 dias
São Paulo-Porto Alegre	A cada 10 dias
Pará-Maranhão	A cada 15 dias
Bahia-Sergipe Del-Rei	A cada 15 dias
Desterro-Laguna	A cada 15 dias
Laguna-Porto Alegre	A cada 15 dias
Porto Alegre-Rio Grande de S. Pedro	A cada 15 dias
Rio de Janeiro-Porto Alegre	A cada 18 dias
Rio de Janeiro-Bahia	A cada 19 dias
Rio de Janeiro-Lisboa	A cada 21 dias
Rio de Janeiro-Pernambuco	A cada 26 dias
Rio de Janeiro-Porto	A cada 30 dias
Vila Rica-Pará	A cada 30 dias
Vila Bela-Cuiabá	A cada 30 dias
Mato Grosso-Goiás	A cada 30 dias
São João Del-Rei-Goiás	A cada 30 ou 60 dias
São João Del-Rei-Mato Grosso	A cada 30 ou 60 dias

<sup>551</sup> Os dados encontram-se na exposição acima. Além deles, se utilizou os anúncios da *Gazeta do Rio de Janeiro* (Tabela 6) divididos por 138 meses do período entre janeiro de 1809 a junho de 1820, transformando as viagens anunciadas em regularidade *aproximada*. Entre a regularidade das normas e aquela registrada pelos anúncios, sempre se optou pelo menor intervalo: por exemplo, em 1818 se fala em um pacote a cada 40 dias do Rio de Janeiro para Lisboa, mas as 198 viagens ao longo de 138 meses, resultam em uma média mensal de 1,43 que, convertida em denominador de 30 dias, equivale a 20,9, ou seja, mais ou menos uma viagem a cada 21 dias. Como não encontrei informações sobre as regularidades entre Pará-Maranhão, Pará-Rio Negro, São Paulo-Mato Grosso, Mato Grosso-Rio Negro, Vila Bela-Cuiabá, Mato Grosso-Goiás, Desterro-Laguna, Laguna-Porto Alegre, Porto Alegre-Rio Grande de São Pedro, por isso mantiveram-se os dados do período anterior.



Goiás-Pará	A cada 30 ou 60 dias
Rio de Janeiro-Angola	A cada 36 dias
Rio de Janeiro-Ilha da Madeira	A cada 40 dias
Rio de Janeiro-Benguela	A cada 44 dias
Pará-Rio Negro	A cada 60 dias
Mato Grosso-Rio Negro	A cada 60 dias
Rio de Janeiro-Moçambique	A cada 101 dias
Rio de Janeiro-Montevideú	A cada 136 dias
Rio de Janeiro-Macau	A cada 296 dias
Rio de Janeiro-Viana	A cada 296 dias
São Paulo-Mato Grosso	A cada 365 dias
Rio de Janeiro-Maranhão	A cada 376 dias



Nos primeiros meses de 1808, como parte dos processos de transformação pelos quais passavam os Estados europeus, envoltos em diversas guerras e profundas crises, o centro de poder do império português se deslocou para o que, desde meados do Setecentos, havia se tornado o principal conjunto de seus domínios coloniais: a América. Buscando constituir as bases necessárias para o governo do Estado, seja recriando, em solo luso-americano, órgãos metropolitanos, novos tribunais ou, então, remodelando geografias comerciais e incorporando elites locais, o governo de D. João pautou uma ampla agenda de reformas voltadas à construção de mecanismos de coesão e de articulação sociais, políticos, econômicos e territoriais. Muito embora nem todas as reformas tenham atingido esse resultado, como atesta a Revolução de Pernambuco de 1817.

É como parte desse contexto, em muitos sentidos crítico, que a rede de correios da América portuguesa se tornou objeto de novas reformas, de modo a reforçar o caráter dos serviços postais como um dos mecanismos de coesão territorial concebidos pelo gabinete do governo joanino. Por um lado, os correios atendiam às novas demandas sociais dos negociantes portugueses que se viram diante de uma nova situação com a abertura dos portos; por outro, eles também constituíram uma forma do novo centro de poder político se fazer

presente de modo mais regular e rápido do que antes, em uma diversidade cada vez maior de lugares; algo necessário em tempos que cada vez mais apresentavam ameaças à legitimidade das soberanias dinásticas do Antigo Regime.

É por fazer parte desses processos mais amplos que os correios da América portuguesa acompanharam, durante esse período, as novas geografias políticas e comerciais que rapidamente foram se constituindo nos muitos “Brasis” que então existiam; afinal, diferentes setores da sociedade luso-americana apresentavam demandas para as condições de comunicação postal. Novas instituições, como a Intendência Geral da Polícia, passaram a dispor de correios próprios; a aliança com a Grã-Bretanha ensejou a regularização de fluxos postais transatlânticos para atender a comunicação comercial; a abertura dos portos expandiu as embarcações aptas a realizar o transporte da correspondência luso-americana; as ameaças e temores em relação a franceses e hispano-americanos acentuaram práticas de vigilância e de quebra do sigilo postal etc. A articulação plural e heterogênea de todos esses processos sociais, nenhum dos quais se restringindo exclusivamente aos correios, forjou uma nova topologia a estruturar a rede postal da América portuguesa.

Essa rede se expandiu com a inauguração de laboratórios e linhas postais e com o aumento da circulação de embarcações comerciais capazes de efetuar o transporte de cartas. O Rio de Janeiro se consolidou como o principal centro gravidade de uma extensa rede de interconexões que articulava várias escalas: locais, regionais, luso-americanas, transatlânticas e imperiais. Estas foram sendo construídas mediante uma generalizada busca pelo aperfeiçoamento da regularidade dos giros postais e do encurtamento de suas distâncias temporais. Muitos centros político-administrativos da América se tornaram, através dos correios, dias, semanas e, por vezes, até meses mais próximos do Rio de Janeiro quando comparadas aos ritmos e velocidades da antiga comunicação com Lisboa. Ao mesmo tempo, outras capitais se distanciavam, se afastavam da sede do poder, acompanhando as geografias econômicas de suas elites.

De fato, como diagnosticaram alguns contemporâneos da época, os correios haviam estendido sua rede para locais mais remotos, criando mais regularidade e facilidade nas comunicações e, de acordo com os parâmetros da época, a comunicação política e comercial passou a ser realizada com mais brevidade, encurtando distâncias, dobrando o espaço-tempo e, como esperava um importante governador do século XVIII, aproximando os vassallos do rei.

Embora essa aproximação tenha logrado constituir, a curto prazo, uma relativa estabilidade política, apesar dos vários eventos desafiadores dessa ordem, a expectativa de que uma melhor comunicação entre os vassallos da Coroa traria *sempre* uma "recíproca felicidade" seria frustrada. Os anos vindouros ensinariam aos portugueses da época que os correios poderiam facilitar aquilo que D. João e seu gabinete mais temiam: uma revolução. No próximo capítulo iremos examinar o processo de politização dos correios que envolveu múltiplos atores sociais durante o processo de crise da monarquia portuguesa a partir da Revolução do Porto. Vários grupos sociais defensores de projetos políticos em disputa conceberam diversos usos para a rede de correios; esta, por sua vez, se mostrou parte do amplo conjunto de fatores que condicionaram o desenrolar dos acontecimentos que culminaram na independência do Brasil.

## Capítulo 5

### *A politização da rede: disputas por soberania e os correios do Brasil (1820-1829)*

Antigamente, para revolucionar um País era necessário muito dinheiro e trabalho, agora meia dúzia de folhas de papel, bem sediciosas, e cheias de calúnias e impiedades fazem todo o negócio em qualquer Província que o Correio as levar.  
(*Império do Brasil: diário fluminense*, 2 jul. 1824)

Em agosto de 1822, a Junta de Governo Provisório da província do Maranhão emitiu uma ordem proibindo que o administrador do correio enviasse cartas provenientes do Rio de Janeiro a qualquer autoridade em solo maranhense. A entrega dessa correspondência "poderia abrir caminho unicamente a promover-se discursos mui pouco plausíveis" em uma época em que "toda cautela é sempre pouca para manter a paz"<sup>552</sup>. Nesse ano, o contexto político da monarquia portuguesa era radicalmente diferente daquele vivenciado por volta de 1808. Com a mudança de conjuntura, os correios abriram-se a um novo leque de possibilidades, a novos usos que diferentes setores da sociedade poderiam dispor conforme o amplo mosaico de projetos de futuro que vicejavam na conjuntura aberta em meados de 1820. Nesse novo cenário, os correios eram vistos pelos contemporâneos como um dentre os vários fatores que poderiam desencadear uma instabilidade política.

Conforme visto no capítulo anterior, os correios no contexto de 1808 haviam sido associados à promoção da "civilização" dos povos através de sua "mútua comunicação", fazendo girar o comércio, crescer a indústria, aperfeiçoar as artes, difundir a ciência e estreitar os laços da sociedade consolidando o "corpo da nação". Em 1820, um autor anônimo publicou no *Diário do Império* um artigo com uma visão bastante diferente: "Antigamente, para revolucionar um País era necessário muito dinheiro e trabalho, agora meia dúzia de folhas de papel, bem sediciosas, e cheias de calúnias e impiedades fazem todo o negócio em qualquer Província que o Correio as levar"<sup>553</sup>.

---

<sup>552</sup> *Conciliador do Maranhão*, 17 ago. 1822.

<sup>553</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 2 jul. 1824.

Primeiro, os correios teriam servido à *civilização* e consolidação do *corpo da nação portuguesa*. Doze anos depois, eles poderiam ser uma ferramenta da *revolução* a ameaçar a integridade do Império do Brasil. As páginas que seguem tratam desse processo, o de politização da rede de correios que, na década de 1820, deixou de ser um serviço de comunicação a articular partes constitutivas do império colonial português para passar a ser uma das principais formas de comunicação de uma nova monarquia constitucional, o Império do Brasil. Uma passagem travejada de conflitos, rupturas e continuidades que, no aprofundamento da crise vivenciada pelos contemporâneos de então, não deixou os correios de fora das transformações que culminaram no processo de formação de um novo Estado e de uma nova nação. É no rastreamento de usos sociais e expectativas plurais dos contemporâneos que se pode reconstituir os vetores da politização dos correios dessa época, quando os correios portugueses da América se transformaram nos correios do Brasil.

### **5.1. O Constitucionalismo em Portugal e a independência do Brasil**

De 1808 a 1820, o mundo ibero-americano se transformou radicalmente. Os impérios coloniais haviam se desestruturado parcialmente com o aprofundamento da crise, novos corpos políticos foram sendo edificados por todo o continente americano e o horizonte de projetos heterogêneos que se abria contribuía para desmanchar vários fundamentos do Antigo Regime. Juntas de governo provisório, *cabildos* e assembleias constituintes, convocados na América ou na Europa, em formatos nem sempre iguais, com objetivos realizados ou não, foram rapidamente corroendo as bases de uma concepção de soberania dinástica legitimada por um direito divino de governar o Estado e a nação<sup>554</sup>.

Transformando a cultura e a linguagem política de então, as soberanias que estavam sendo forjadas em meio a muitos conflitos assentavam-se sobre novos princípios: as bases da representação política que se buscava construir encontravam-se nas *nações*, identidades coletivas que tinham tido seus contornos abalados pela conjuntura de guerra e que, nesse contexto, se

---

<sup>554</sup> As Cortes de Cádiz operaram com uma concepção de "nação" que se chocava com os princípios do Absolutismo. A convocação de espanhóis tanto da Península como das Américas para elaborar uma Constituição nacional implicou o reconhecimento de que os membros da nação formavam o princípio da soberania, de modo que a legitimidade do poder passava a ser nacional, não mais régia cf. FRASQUET, Ivana. La senda revolucionaria del liberalismo doceañista en España y México, 1820-1824. *Revista de Indias*, 2008, v. 68, n. 242, p. 165.

politicizavam<sup>555</sup>. Entre 1815 e 1828, mas sobretudo na década de 1820, enquanto parte da Europa passava por um processo de restauração política conservadora, muitos grupos nos territórios ibero-americanos encontraram na cultura política liberal um esteio capaz de abarcar diversos interesses políticos, frequentemente divergentes entre si, mas que, em conjunto, esgarçavam os laços políticos coloniais que os atrelavam às suas respectivas metrópoles, e davam contornos para legitimar a construção de novos Estados nacionais<sup>556</sup>.

Por todas essas razões, o ano de 1820 apresentava um contexto bastante distinto daquele encontrado pela Coroa portuguesa em 1808. Na Europa, Portugal já havia sido desocupado pelas tropas francesas há mais de dez anos e, desde então, muitos de seus súditos atuavam pelo regresso da Coroa à Lisboa; as forças militares de Napoleão Bonaparte haviam sido derrotadas em todo o continente há aproximadamente seis anos; e uma aliança de Estados buscava reconstruir uma Europa monárquica, legitimista e contrária às Constituições liberais que estavam sendo promulgadas em várias regiões germânicas, italiana e espanhola que limitavam o escopo do poder dos monarcas e aprofundavam a dissolução das bases políticas do Antigo Regime<sup>557</sup>.

Na América espanhola, a crise instaurada a partir das abdições de Baiona criou um vácuo de poder que abriu a possibilidade para a eclosão de várias juntas de governo provisório

---

<sup>555</sup> GUERRA, François-Xavier. *Modernidad e independencias: ensayos sobre las revoluciones hispánicas*. Madrid/México: Mapfre, Fondo de Cultura Económica, 2010; DONGHI, Tulio Halperí. *Revolução e guerra: formação de uma elite dirigente na Argentina criolla*. São Paulo: Hucitec, 2015; CHIARAMONTE, José Carlos. "Metamorfosis do conceito de nação durante os séculos XVII e XVIII". In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2003; JANCSÓ, István; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico: ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira. *Revista de História da Ideias*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, v. 21, 2000. A influente constituição de Cádiz, de 1812, definia uma soberania como sendo popular, expressão da vontade cidadã e advogava a separação de poderes, a Constituição era entendida como a expressão máxima do pacto social que era a livre associação de cidadãos de um Estado, por isso, a soberania residia em cada cidadão, e a Constituição seria sua manifestação coletiva mediante a relação de representação política da nação, entendida não mais como conjunto de vassalos do monarca, mas como a totalidade dos cidadãos, que tinham a soberania para criar a legislação sob a qual viveriam coletivamente FRASQUET, Ivana. Op. cit., p. 156-158.

<sup>556</sup> FRASQUET, Ivana; CHUST, Manuel. "Epílogo. El triunfo del Estado, la invención de la nación". In: *Tiempos de revolución. Comprender las independencias iberoamericanas*. Taurus, 2013, p. 303; FRASQUET, Ivana. "Restauración y revolución en el Atlántico hispanoamericano". In: RÚJULA, Pedro; SOLANS, Javier Ramón (eds.). *El desafío de la revolución. Reaccionarios, antiliberales y contrarrevolucionarios (siglos XVIII y XIX)*. Granada: Comares, 2017, p. 39. Há nesses autores uma importante mudança no enquadramento das interpretações das independências ibero-americanas: considera-se a dialética entre projetos políticos liberais e revolucionários e projetos de restauração conservadora contrarrevolucionários que forneceram as balizas políticas diante das quais diversos grupos sociais orientaram sua práxis, interligando aquilo que João Paulo Pimenta denomina como um "espaço de experiência revolucionário moderno".

<sup>557</sup> Estados germânicos da Baviera, Bade, Württemberg, Hesse-Darmstadt, Nassau, Brunswick e Saxe-Weimar outorgaram constituições desde 1818; o Reino de Nápoles, em julho de 1820; e a Espanha, em janeiro de 1820, apesar de ter tido uma experiência constitucional em Cádiz, entre 1812 e 1814, que influenciaria profundamente o movimento português cf. DUROSELLE, Jean-Baptiste. *A Europa de 1815 aos nossos dias: vida política e relações internacionais*. São Paulo: Pioneira, 1992, p. 8-11 *apud*. PIMENTA, João Paulo. A independência do Brasil e a experiência..., p. 357; BERBEL, Márcia; OLIVEIRA, Cecília H. De Salles (orgs.). *A experiência constitucional de Cádiz: Espanha, Portugal e Brasil*. São Paulo: Alameda, 2012; FRASQUET, Ivana; CHUST, Manuel. Op. cit., p. 301.

contrárias à soberania francesa. Com o aprofundamento da deterioração das condições de coesão do império espanhol, importantes territórios hispano-americanos foram declarando formalmente sua independência política em relação ao trono<sup>558</sup>.

Do lado luso-americano, como vimos no capítulo anterior, as obras voltadas para a coesão política e articulação comercial, iniciadas em 1808, modificaram as relações entre vários centros político-administrativos e comerciais que, nos anos seguintes, continuaram a ter várias de suas distâncias temporais abreviadas através de transformações viárias e novas conexões postais. A *Estrada do Picu*, por exemplo, que atravessava a serra da Mantiqueira até encontrar a estrada de São Paulo para o Rio de Janeiro, abaixo da região de Areias, “abreviava em cinco dias o caminho do Sul de Minas para a Corte”<sup>559</sup>. Ou, então, em abril de 1820, a Secretaria de Estado da Guerra promulgou um novo incentivo às conexões postais: mencionando a experiência exitosa promovida pelo antigo governador do Ceará, que na década de 1810 havia ampliado as conexões postais com o Piauí, a Bahia e Pernambuco, ordenava-se a melhoria das comunicações também com o Pará, o Maranhão, o Ceará, a Paraíba, Goiás e Minas Gerais e, conseqüentemente, também com a Corte, no Rio de Janeiro<sup>560</sup>.

Mas os acontecimentos que ocorreriam do outro lado do Atlântico, em Portugal, no segundo semestre de 1820, inaugurariam uma nova fase na crise do império português. Com a erosão acelerada do Antigo Regime, a construção de uma ordem constitucional buscava redefinir os “papéis políticos que caberiam às diversas partes componentes da unidade portuguesa”<sup>561</sup>. Os espaços-tempo das comunicações postais, como parte da topologia das comunicações políticas, deixariam bastante evidente a importância da “regularidade” e da “brevidade” das correspondências oficiais, que construíam, elas também, um dos vários tempos de uma política que à época, na visão de muitos contemporâneos, se acelerava de maneira inédita<sup>562</sup>. A topologia do tempo das comunicações postais mostraria também sua força no condicionamento desse

---

<sup>558</sup> Muitas ex-colônias já haviam declarado independência: Estados Unidos da América (1776), Haiti (1804), Colômbia (1813), México (1813), Províncias Unidas do Sul da América (1816), Província de Córdoba (1820), Província de Rioja (1820), fundação da República de Entre Ríos (1820). Outras viriam depois: Chile (1821), reafirmação do México (1821), Peru (1822).

<sup>559</sup> LENHARO, Alcir. Op. cit., p. 74.

<sup>560</sup> Manda estabelecer correios entre as diversas províncias deste Reino. In: CLB. *Índice das decisões de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889], p. 26.

<sup>561</sup> SLEMIAN, Andréa. *Sob o império das leis: constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2009, p. 17.

<sup>562</sup> PIMENTA, João Paulo; ARAUJO, Valdeí Lopes de. “História - Brasil”. In: FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (dir.). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano: la era de las revoluciones, 1750-1850*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009, p. 593-604.

processo político, balizando fatores da construção de novas unidades territoriais na América ou, então, das tentativas de preservação de antigos espaços políticos.

A exemplo do que ocorria em outros Estados europeus, mas com desdobramentos singulares, em 24 de agosto de 1820, um grupo formado por comerciantes, militares, funcionários estatais, profissionais liberais, aristocratas, magistrados e clérigos, reunido na cidade do Porto, deu início a um movimento político em defesa da elaboração de uma carta constitucional para regular as relações políticas e sociais entre os membros da monarquia portuguesa. Em menos de um mês, em 15 de setembro, o movimento constitucionalista havia se espalhado por Portugal e formado importantes alianças em Lisboa, submetendo o governo regente e convocando cortes para redigir uma Constituição<sup>563</sup>.

As notícias sobre o estalar e o desenvolvimento do movimento constitucionalista, no entanto, chegaram ao Rio de Janeiro, para integrar o horizonte político de D. João VI e de seu gabinete, apenas mais tarde, em 17 de outubro, a bordo do brigue *Providência*. Tendo levantado âncoras de Lisboa no início de setembro, as notícias sobre os acontecimentos de Portugal trazidas pelo *Providência* não tiveram condições de relatar que importantes setores de Lisboa já haviam aderido ao movimento constitucionalista, pois este seria um desdobramento que ocorreria depois que o brigue tinha arqueado suas velas e iniciado sua travessia do Atlântico. A Carta Régia de 27 de outubro, que foi enviada do Rio de Janeiro a Portugal pelo mesmo brigue no dia 29, autorizando a convocação de Cortes sob certas condições impostas pelo monarca, estava baseada no diagnóstico possível da situação: ignorava a evolução dos acontecimentos em Portugal, dos quais ainda não tinha notícia em consequência dos espaços-tempo de circulação atlântica que pautavam parte dos tempos da comunicação política.

Como vimos nos últimos capítulos, essa não-simultaneidade entre os eventos e as notícias de sua ocorrência, demarcando dois tempos distintos, era uma das marcas da política da época, da própria geografia da informação. Nesse contexto, porém, essa geografia do tempo era um fator que condicionava a eficácia de várias das estratégias políticas que o governo joanino poderia ou não adotar na tentativa de conter o avanço do movimento constitucionalista em Portugal, que ameaçava a legitimidade do poder dinástico dos Bragança.

---

<sup>563</sup> SILVA, Ana R. Cloclot. Op. cit., p. 288; PIMENTA, João Paulo. A independência do Brasil e a experiência..., p. 356-360. Os elementos comuns que o movimento constitucionalista liberal de Portugal partilhava com outros contemporâneos referem-se aos sistemas representativos, reuniões em congressos ou assembleias eletivas, separação de poderes, elaboração de uma carta constitucional, liberdade de imprensa cf. FRASQUET, Ivana; CHUST, Manuel. Op. cit., p. 303.



Nas palavras do historiador Varnhagen, a realização das “ordens trazidas pelo *Providência*, já [eram] impossíveis de ser[em] executadas, em virtude dos novos fatos consumados”<sup>564</sup>. A eficácia das ações políticas, no seu entendimento, estava diretamente ligada a uma clara observação dos fatos contemporâneos, no entanto, o tempo dos acontecimentos se acelerava tornando mais difícil que os espaços-tempo dos correios fossem adequados àquelas expectativas de informação rápida. O conhecimento dos "novos fatos" estava condicionado pelos espaços-tempo de circulação das notícias, de travessia do Atlântico, e seriam, por isso, conhecidos no Rio de Janeiro apenas semanas mais tarde, em 11 de novembro:

El-rei achava-se na lagoa de Rodrigo de Freitas, quando avistou fora da barra o *correio*, e voltou logo para a cidade, onde recebeu a notícia à entrada da noite. Não tardavam a vir aportando outros navios, portadores de cartas e de jornais e impressos, repassados de sentimentos exaltados, e que eram lidos com avidez [...]<sup>565</sup>.

O historiador Fernand Braudel já assinalou que, aos "homens políticos e aos embaixadores, a quem de bom grado se atribuem grandes pensamentos, é muitas vezes a chegada ou o atraso de um correio que os preocupa"; para o contexto luso-americano, Edú Levati apontou que sempre a chegada de uma embarcação, como um pacote, significava o acesso a algum tipo de notícia, escrita ou falada. Ambos autores estão ressaltando que a prática política de certos atores históricos se desdobra em geografias amplas<sup>566</sup>.

A chegada do correio, e de outros navios "portadores de cartas e de jornais e impressos", implicava conhecer, através de relatos orais dos navegantes, e dos papéis manuscritos e impressos que traziam, os acontecimentos do que se passava em terras distantes. Jornais, impressos e cartas, "lidos com avidez" e "repassados de sentimentos exaltados" por todos aqueles que aguardavam ansiosamente notícias do que se passava em Portugal e na Europa, porque enxergavam seus destinos, seu futuro, vinculados ao desdobramento desses eventos. De certo modo, isso constitui um registro do próprio processo de politização pelo qual passavam as comunicações postais, afinal, era de extrema importância ter consciência de que, caso as

---

<sup>564</sup> VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. “Desde a Revolução Constitucional até o regresso de D. João VI para Lisboa”. In: *História da Independência do Brasil: até o reconhecimento pela antiga metrópole compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data*. São Paulo: Melhoramentos, 1916, p. 20-22. Para a citação direta: Idem, ibidem, p. 23.

<sup>565</sup> Idem, ibidem, p.23. Grifo meu. Sérgio Buarque indica brevemente que, durante as Cortes de Lisboa, um importante fator de articulação política era a maior facilidade da comunicação das províncias do norte da América portuguesa com Lisboa quando comparadas à comunicação das mesmas com o Rio de Janeiro cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. "Para uma pré-história do Império do Brasil". In: NOVAIS, Fernando (org.). *Capítulos de História do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 28-29.

<sup>566</sup> BRAUDEL, *Mediterrâneo e o mundo mediterrânico*, p. 402; LEVATI, Edú T. *Os periódicos da Independência e suas geografias políticas: estudo do surgimento do Brasil independente e de sua inserção no contexto mundial (1808-1822)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História), São Paulo, FFLCH-USP, p. 39.

comunicações estivessem mal reguladas, "Cinco a seis e mais meses levavam os fatos a percutir do Brasil em Londres e repercutir no Brasil"<sup>567</sup>, em um contexto em que "os povos do Brasil esperavam com ansiedade notícias mais detalhadas sobre as Cortes reunidas em Portugal"<sup>568</sup>.

Não era sem razão que há tanto tempo se buscava construir a "regularidade" e a "brevidade" dos fluxos de correio. Em um contexto como aquele, essas características espaço-temporais adquiriram uma urgência política, pois as condições de conhecimento do que se passava em territórios distantes se transformou em fator condicionante do governo, ou do desgoverno, desses mesmos espaços. Desconhecer a evolução dos acontecimentos em Portugal reduzia o escopo da ação política de D. João VI para tentar conter o avanço da versão portuguesa do constitucionalismo liberal, que aprofundava a crise da monarquia e tensionava as condições de coesão entre os domínios da Coroa<sup>569</sup>. Por essa razão, o descompasso entre os espaços-tempo da comunicação à distância e o tempo da política criava conflitos que expressavam uma das dimensões da crise do império<sup>570</sup>.

Na Europa, a Regência de Portugal, antes de capitular diante do avanço do movimento liberal, registrou outra face do processo de politização das comunicações postais. Com o início do segundo movimento constitucionalista na Espanha, em janeiro de 1820<sup>571</sup>, o governo regencial português estreitou os mecanismos de vigilância da população para evitar que a crise do império vizinho influenciasse seu equilíbrio político: espionagem, reforço de postos militares de fronteira, proibição de passaportes para regiões de contato com a Espanha, proibição de despachos nas alfândegas, interdição da circulação de livros, folhetos e periódicos, todos filtrados por uma comissão de censura. Como parte dessas medidas de controle social, o governo regencial interrompeu a circulação dos correios buscando, desse modo, cessar o que então viam como um circuito de disseminação de ideias perigosas que ameaçavam a estabilidade política da monarquia. Temiam que a comunicação viabilizada pelos correios pudesse auxiliar a articulação

---

<sup>567</sup> RIZZINI, Carlos. *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, p. 114.

<sup>568</sup> PIMENTA, João Paulo; SLEMIAN, Andréa. *O "nascimento político" do Brasil: as origens do Estado e da nação (1808-1825)*. São Paulo: DP&A, 2003, p. 70-71, p. 53.

<sup>569</sup> A historiadora Cecília Helena também chamou atenção para o fato de que os intervalos de tempo exigidos para que o governo do Rio de Janeiro se correspondesse com as Cortes de Lisboa ou com províncias da América portuguesa abria um "enorme campo para o desencontro de versões e um obstáculo a mais para o fluxo de negociações", afinal, "as respostas, quando recebidas, já estavam defasadas ante a rapidez com que a cena política se modificava nas capitânias, no Rio de Janeiro e em Portugal" cf. OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. *Ideias em confronto: embates pelo poder na Independência do Brasil (1808-1825)*. São Paulo: Todavia, 2022, p. 101 e 116.

<sup>570</sup> Agradeço o Rafael de Bivar Marquese por me chamar a atenção para esta interpretação do fenômeno.

<sup>571</sup> O primeiro havia ocorrido em 1812 e, em boa parte, pautaria as experiências constitucionais da década de 1820 cf. BERBEL, Márcia; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles (orgs.). Op. cit.

de grupos que fomentariam a rebelião, que contestariam a ordem vigente e que promoveriam uma revolução<sup>572</sup>.

Sediado em Londres, o redator do *Correio Braziliense* acompanhava de perto os acontecimentos de Portugal, e podia conhecer mais rapidamente do que a própria Coroa portuguesa o desenrolar desses eventos. Na edição de setembro de 1820, foi publicada uma cópia do ofício que Intendência Geral da Polícia havia dirigido ao corregedor da comarca de Vila Real apenas dois dias depois da eclosão da Revolução do Porto: "Como é do nosso dever não ter comunicação com as terras que estão insurgidas, e como o Porto é a cabeça da insurreição, deve Vossa Senhoria fazer suspender o Correio que vai para aquela cidade". Mas, ao mesmo tempo, se reconhecia que "é necessário que continue a haver correspondência com a capital [Lisboa], Vossa Senhoria ordene ao Correio assistente de Vila Real estabeleça um Correio para a Cidade de Viseu, pelo qual remeterá as Bolsas [de cartas] que são pertencentes a Lisboa e Província de Estremadura"<sup>573</sup>. A linha de comunicação de Vila Real, a nordeste do Porto, deveria contornar as terras insurgidas enviando os malotes postais para Viseu, a sudeste da cidade sublevada, para que desse ponto em diante continuassem até Lisboa.

Ao buscar cercear a circulação postal, a Intendência Geral da Polícia de Portugal, então responsável por zelar pela ordem pública e pela eliminação de todas as formas de oposição ao Estado absolutista, reconhecia que a rede de correios poderia ser um meio de propagação de ideias sediciosas. Cortar as vias postais, portanto, era considerado por estes agentes uma das formas de tentar conter a geografia da rebelião. Mas, ao mesmo tempo, entendiam que não era possível abdicar da comunicação entre Lisboa e os territórios próximos à "cabeça da insurreição", pois isso também implicaria um grave risco que não estavam dispostos a assumir.

Nos dois lados do Atlântico português, os correios pareciam integrar a evolução dos acontecimentos políticos, seja condicionando o escopo de ação do Estado, dependente dos espaços-tempo de comunicação para conhecer o que se passava há mais de um mês de navegação, ou, então, como circuito de propagação, ou contenção, da Revolução do Porto. Isso demonstra que os usos sociais da rede de correios podiam ser plurais, ambíguos e até contraditórios, podendo se associar, no vocabulário da época, tanto à *ordem* como à *revolução*.

---

<sup>572</sup> SILVA, João Manuel Pereira da. *História da Fundação do Império Brasileiro*. Tomo V. Rio de Janeiro: Laemmert, 1864/1868, p. 12-13 e 56.

<sup>573</sup> *Correio Braziliense*, set. 1820, v. 25, n. 148, p. 292. O ofício é de 26 de agosto de 1820.

Os indivíduos e grupos políticos organizados ao redor do movimento constitucionalista buscavam "regenerar" a sociedade lusitana através da compatibilização do regime monárquico com as novas instituições representativas liberais que vinham ganhando espaço na Europa e nas Américas, aprofundando a dissolução do Antigo Regime e de sua cultura política correspondente. A convocação de uma assembleia constituinte, formada por representantes eleitos com o objetivo de redesenhar as condições de coesão da monarquia portuguesa, implicava desafiar a soberania de D. João VI que, até então, estava assentada sobre o princípio divino de ser a fonte máxima do poder político. Seguindo o exemplo espanhol, mas com desdobramentos específicos, a convocação de representantes de territórios coloniais para composição da assembleia constituinte operava uma transformação da cultura política, politizava a nação e aprofundava a dissolução dos princípios do Antigo Regime ao tornar possível a construção de um pacto social sem a mediação do monarca, tornando a nação portadora de soberania para forjar um pacto político de organização da sociedade<sup>574</sup>.

Formadas primeiro na cidade do Porto, depois em Lisboa, as juntas de governo provisório de Portugal fundiram-se no mês de outubro de 1820, organizando-se em dois órgãos distintos: a Junta Provisional do Governo Supremo do Reino, responsável pela administração de Portugal; e a Junta Provisional Preparatória das Cortes, encarregada da convocação de representantes da nação portuguesa que elaborariam a carta constitucional a partir de 1821<sup>575</sup>.

A historiadora Ana R. Cloquet da Silva organiza a evolução dos acontecimentos desse período em dois momentos. O primeiro, entre agosto de 1820 e janeiro de 1822, foi pautado pelas discussões em torno do regresso do rei e do príncipe para Portugal, restaurando o antigo centro de poder da monarquia em Lisboa. D. João VI retornaria em abril de 1821, seu filho, o príncipe D. Pedro, que atuaria como regente após a partida do pai, decidiria em janeiro de 1822 permanecer no Brasil. No meio desse intervalo, as determinações das Cortes de Lisboa do mês de outubro de 1821 desencadeariam um aprofundamento das tensões que colocavam em choque os interesses e projetos de portugueses sediados na América e na Europa, deteriorando as condições de compatibilidade dos laços políticos entre os territórios da monarquia.

O segundo momento abre-se com a decisão de D. Pedro em permanecer no Brasil, preservando uma esfera do poder monárquico na América, e dando início a atuação de estadistas do Rio de Janeiro em nome de um projeto político, dentre vários outros a ele contemporâneos,

---

<sup>574</sup> SILVA, Ana R. Cloquet. Op. cit., p. 287-291.

<sup>575</sup> Idem, *ibidem*, p. 288.

que buscava "compatibilizar o rompimento da união luso-brasileira com a manutenção da integridade brasílica". Isto é, de um lado, atuavam em direção à construção de um novo corpo político, separado de Portugal, de outro, tinham a cautela de tentar ao máximo evitar o processo de desagregação e fragmentação territorial que acompanhavam com temor na América espanhola. Fragmentação essa que o projeto de uma monarquia constitucional autônoma encarava como sendo correspondente aos regimes republicanos que emergiam, estes entendidos por estes atores como incapazes de preservar a ordem social escravista, algo que era da maior importância em sua visão, sobretudo após a Revolução do Haiti que continuava a assombrar as expectativas desses estadistas<sup>576</sup>.

A repercussão da convocação de deputados para a composição das Cortes de Lisboa teve desdobramentos plurais nas capitânias portuguesas da América, e os correios, que eram o esteio de boa parte da comunicação política da época, transportando as notícias que relatavam sobre os acontecimentos da parte oposta do oceano Atlântico, se tornariam, eles também, objeto de disputa de projetos políticos divergentes. Sua geografia e seus espaços-tempo se mostrariam importantes ferramentas políticas para esses atores e sua rede seria um dos fatores condicionantes do processo revolucionário que desembocaria, nos anos vindouros, na independência do Brasil; afinal, o desenrolar desse processo envolveria territórios cujas integrações haviam sido transformadas, nos anos anteriores, pela própria rede postal.

A despeito de todos os esforços das reformas joaninas implementadas a partir de 1808 para aperfeiçoar a articulação territorial e econômica entre os domínios portugueses da América, as capitânias do norte e do nordeste continuavam, ainda em 1820, mais ligadas a Lisboa do que ao Rio de Janeiro e outras regiões do centro-sul. E, como visto no capítulo anterior, os espaços-tempo eram um dos fatores que condicionavam essas relações de proximidade e distanciamento, em plena crise de legitimidade do poder dinástico. A Junta de Governo Provisório que seria formada no Piauí, por exemplo, buscou justificar sua submissão às Cortes de Lisboa perante D. Pedro justamente em função da comunicação "muito mais fácil" com Portugal através do Maranhão, do que com o Rio de Janeiro, por intermédio da Bahia<sup>577</sup>. E que pese, ademais, a assimetria entre as novas obrigações fiscais de todas as capitânias luso-americanas para financiar as reformas e a guerra desde a fuga da Família Real da Europa, e as vantagens comerciais acarretadas pela presença da Corte no Rio de Janeiro beneficiando desigualmente o centro-sul, a

---

<sup>576</sup> SILVA, Ana R. Cloquet. Op. cit., p. 293-295.

<sup>577</sup> Idem, *ibidem*, p. 296; SLEMIAN, Andréa. *Sob o império das leis...*, p. 75.

maioria das capitanias do norte e nordeste aderiram à convocação das Cortes Gerais Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa, em Lisboa<sup>578</sup>.

Primeiro, foi formada a junta de governo do Pará, em 1 de janeiro de 1821, buscando pôr fim em "uma série de problemas internos – econômicos, mas também administrativos – decorrentes das dificuldades de comunicação com o Rio de Janeiro"<sup>579</sup>. Dificuldades essas significativas, afinal, enquanto a comunicação com Lisboa podia ser feita em cerca de dois meses, o caminho tortuoso pela nova estrada do Pará ao Rio de Janeiro, se não houvesse imprevistos, podia ser atravessado em 70 dias, enquanto o contato marítimo, com escala perto da Europa, exigia de 122 a 132 dias de navegação, o dobro do intervalo de tempo. Em seguida, apoiadas por elites locais, muitas delas ligadas ao comércio com Lisboa, foram sendo formadas juntas de governos provisórios na Bahia (10 de fevereiro), Rio de Janeiro (26 de fevereiro de 1821), em Pernambuco, Minas Gerais, São Paulo e Cisplatina (março de 1821)<sup>580</sup>, Maranhão, Goiás e Rio Grande de São Pedro (abril de 1821), Rio Grande do Norte e Piauí (maio de 1821), Alagoas (junho de 1821), Espírito Santo e Mato Grosso (julho de 1821), Ceará (novembro de 1821), Paraíba (fevereiro de 1822). Todas elas em nome de uma "regeneração da nação portuguesa"<sup>581</sup>. Embora o Pará tenha sido o primeiro território da América a formar uma junta de governo provisória, sua "maior distância" fez que "primeiro chegasse ao Rio de Janeiro, no dia 17 de fevereiro, a notícia da proclamação constitucional na Bahia"<sup>582</sup>.

As capitanias do nordeste e norte, que logo se tornariam províncias, viviam um contexto econômico que desde a invasão francesa de Portugal e a transferência da Corte para o Brasil não havia retomado o patamar da época das companhias de comércio pombalinas e das oportunidades abertas com o processo de independência dos Estados Unidos, e ainda sustentavam uma carga tributária maior, drenada por uma metrópole que estava, em termos espaço-temporais, mais distante do que Lisboa, e cujas reformas não beneficiavam aquelas regiões como o centro-sul. Era sob essas condições que se forjava a comunhão de interesses entre setores dessas províncias e as Cortes de Lisboa<sup>583</sup>.

---

<sup>578</sup> SILVA, Ana R. Clocllet. Op. cit., 296-297. SLEMIAN, Andrea; PIMENTA, João Paulo. A Corte e o mundo..., p. 116-128. Segundo os autores, a chegada da Corte no Rio de Janeiro, apesar de despertar inicialmente expectativas positivas, muitos vassallos, nos anos seguintes, compreenderiam como algo menos vantajoso do que a corte em Lisboa.

<sup>579</sup> SILVA, Ana R. Clocllet. Op. cit., p. 297.

<sup>580</sup> Em novembro de 1820, já havia eclodido um levante popular na vila de Bonito, em Pernambuco, em apoio ao constitucionalismo que ganhava força em Portugal.

<sup>581</sup> PIMENTA, João Paulo. Independência do Brasil..., p. 85-86; SILVA, Ana R. Clocllet. Op. cit., p. 298-299.

<sup>582</sup> VARNHAGEN, Francisco A. Op. cit., p. 36.

<sup>583</sup> SILVA, Ana R. Clocllet. Op. cit., p. 297-298.

As primeiras sessões oficiais das Cortes Gerais Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa tiveram início em 26 de janeiro de 1821 e, espalhado o movimento constitucionalista para as duas extremidades do Atlântico português, cartas, impressos e notícias correram de uma a outra extremidade do oceano, transformando a "brevidade", a "regularidade", bem como o sigilo ou violação das cartas, a continuidade ou interrupção de conexões postais, em fatores de um processo político cujos desdobramentos, à época, eram bastante incertos. De todo modo, nas palavras de Slemian, passaram a funcionar, em terras do Brasil, "duas autoridades irreconciliáveis", de um lado as Juntas, indicando um "novo canal de representação política dos interesses da Província", do outro, a corte bragantina, criando um "foco de tensão no equacionamento dos poderes que o pacto constitucional em construção deveria resolver"<sup>584</sup>.

Tendo levantado âncoras do Rio de Janeiro em 20 de novembro de 1820, o "Brigue Correio" *Treze de Maio* aportou em Lisboa no dia 13 de janeiro, após 54 dias de navegação. Mas de modo análogo ao que ocorrera meses atrás com o brigue *Providência*, o *Treze de Maio* "não trouxe ofícios para o Governo Provisório; porque na verdade não havia ainda tempo de se saber se o Governo Provisório estava ou não consolidado". A interlocução política entre a Corte no Rio de Janeiro e o governo provisório de Lisboa estava sendo condicionada pelos espaços-tempo de circulação atlântica que pautavam, em parte, os acontecimentos sobre os quais podia se ter ou não notícias. Isso balizava parte do escopo da ação política dos grupos sociais envolvidos no processo.

Para todos os efeitos, os contemporâneos tinham consciência dessa não-simultaneidade entre os acontecimentos e o conhecimento de sua ocorrência, como atesta a ordem do conde dos Arcos para o capitão do *Treze de Maio*, encarregado de fazer vela até Lisboa,

onde entregará as malas do Correio. Quando regressar de Lisboa para esta Corte, depois de uma demora de seis dias, ou dos que o Governo daquele Reino determinar, virá em direitura à Ilha da Madeira, onde poderá dilatar-se 24 horas para entregar e receber ofícios e malas do Correio, e sendo a sua saída de Lisboa desde Setembro até o fim de Fevereiro virá fazendo escala por Pernambuco e Bahia, podendo demorar-se em cada um daqueles portos até 48 horas, a fim de entregar e receber ofícios e malas do Correio; mas saindo de Março até o fim de Agosto, seguirá a sua viagem da Ilha da Madeira para esta Corte<sup>585</sup>.

Conferir ao "Governo daquele Reino" a capacidade de "determinar" o intervalo de tempo durante o qual o correio poderia permanecer em Lisboa, de certo modo, concedia às instâncias de poder em Portugal uma flexibilidade espaçotemporal capaz de reduzir os efeitos dessa não-

---

<sup>584</sup> SLEMIAN, Andrea. Sob o império das leis..., p. 73.

<sup>585</sup> *Correio braziliense*, v. 26, n. 153, fev. 1821, p. 172-173.

simultaneidade. Na 7ª sessão das Cortes, que ocorreu em 3 de fevereiro de 1821, foi lido um ofício do Ministro da Marinha que informava aos deputados a saída iminente do correio marítimo *Treze de Maio* para o Rio de Janeiro<sup>586</sup>. Poucos dias depois, na 9ª sessão, em 6 de fevereiro, as Cortes suspenderam a saída do correio até que tivessem tempo para deliberar sobre mais pautas e comunicar "tudo quanto se tem feito até ao momento próximo ao da partida do Correio Marítimo para o Rio de Janeiro". Ou seja, não apenas os espaços-tempo de circulação, mas também os espaços-tempos de espera estavam condicionando a comunicação política daquele contexto. Nesse caso particular, fazer o correio esperar no porto, desacelerar sua circulação, significava criar condições para poder comunicar um maior número de acontecimentos. Afinal, de que adiantaria autorizar a partida do *Treze de Maio* se este correio não fosse capaz de transportar as notícias que os deputados constituintes desejavam comunicar para a Corte no Rio de Janeiro?<sup>587</sup>

Dois dias depois, na 11ª sessão, uma comissão que havia sido formada com o propósito de avaliar os serviços postais do Reino de Portugal propôs "que fossem livres de porte os Diários de Cortes que se remetessem para as províncias, para mais fácil circulação"<sup>588</sup>. Ainda naquele mês, os deputados debateriam, na vigésima sessão, em 19 de fevereiro, o 5º artigo da Carta Constitucional "sobre não serem abertas as cartas do Correio e este ser responsável", determinação que foi aprovada<sup>589</sup>. No final do mês de março, durante a 50ª sessão, outro projeto sugeria que todos os papéis oficiais do Estado circulassem pelos correios<sup>590</sup>. No mês de abril, o *Correio Braziliense* noticiaria o "Decreto para as Bases da Constituição" da monarquia portuguesa, aprovado em 10 de março, contendo a relação das diretrizes para assegurar os "direitos individuais do cidadão e estabelecer a organização e limites dos Poderes Políticos do Estado". Em sua primeira seção, sobre os Direitos individuais do Cidadão, seu item número quinze trazia o que vinha sendo esboçado nas sessões da assembleia: "O segredo das cartas será inviolável. A administração do Correio ficará rigorosamente responsável por qualquer infração desta lei"<sup>591</sup>.

---

<sup>586</sup> *Correio braziliense*, v. 26, n. 154, mar. 1821, p. 234-238.

<sup>587</sup> *Correio braziliense*, v. 26, n. 154, mar. 1821, p. 243. Foi debatido se a escala do correio marítimo deveria ou não ser aquela apontada pelas instruções do conde dos Arcos, mas acabaram, nesse momento, por preservar a rota habitual.

<sup>588</sup> *Correio braziliense*, v. 26, n. 154, mar. 1821, p. 258.

<sup>589</sup> *Correio braziliense*, n. 154, v. 26, mar. 1821, p. 305.

<sup>590</sup> *Correio Braziliense*, n. 155, v. 26, abr. 1821, p. 452.

<sup>591</sup> *Correio Braziliense*, n. 155, v. 26, abr. 1821, p. 381.



Em poucos meses, os correios já haviam passado da condição de importantes esteios da comunicação oficial entre as Cortes de Lisboa e a Corte no Rio de Janeiro para serem, eles próprios, objeto da nova cultura política que buscava postular novos *direitos individuais* que definiriam uma igualmente nova condição de *cidadania*. A tentativa de preservação do sigilo das cartas e a facilitação da divulgação dos diários das Cortes eram demandas sociais dos deputados constituintes que politizavam as comunicações postais. A rigor, o sigilo postal e a gratuidade da circulação de papéis do Estado já haviam sido objeto de normas anteriores, o que se transformava em 1821 era seu fundamento: o "segredo das cartas" se tornava um dos novos *direitos individuais* da *cidadania* em vias de construção, e a isenção de portes dos Diários das Cortes buscava promover o envolvimento de mais províncias da monarquia portuguesa no movimento político revolucionário que abalava a legitimidade do poder soberano do monarca. Em muitos sentidos, comunicar o que se debatia e deliberava nas sessões em Lisboa significava informar a nação portuguesa sobre as diretrizes políticas que estavam sendo definidas por seus legítimos representantes a respeito do futuro da monarquia, e os correios eram vistos como uma das ferramentas para realizar essa comunicação.

Mas, do mesmo modo que as normas de 1798 não foram capazes de garantir que a correspondência dos vassallos do rei não fosse violada, em um contexto de crise política como aquele, no qual a espionagem se constituía como uma forma de tentar interpelar o avanço do movimento liberal, os deputados constituintes manifestariam diversas reclamações. Na 105ª sessão das Cortes, ocorrida em 7 de junho, o deputado Baeta encaminhou uma monção indagando sobre "os abusos e prevaricações que se continuam a praticar no Correio, abrindo as cartas que são remetidas por aquele expediente". Como prova, outros deputados manifestaram-se indicando sofrer dos mesmos abusos e foram seguidos por dois exemplos de Baeta: uma carta a ele destinada que "viera da Espanha dentro de uns periódicos" e outra "remetida do Rio de Janeiro" foram ambas abertas antes de chegar ao seu destinatário. Solicitou, então, que se "fizesse uma lei a este respeito, pois estes abusos eram uma infração das Bases e deviam ser punidos rigorosamente"<sup>592</sup>.

Isso era tomado como sintoma de um problema mais generalizado da cultura política que buscavam transformar. A manifestação coletiva dos deputados indicava que os abusos de violação de cartas estavam tão arraigados nos costumes da "nação" que exigiam uma força

---

<sup>592</sup> *Correio Braziliense*, n. 158, jul. 1821, v. 27, p. 38.

"hercúlea" para serem alterados. "Vê-se isto pela Administração do Correio, aonde, apesar das Bases terem determinado a inviolabilidade das comunicações particulares, se continuam a abrir as cartas, mesmo aquelas que são dirigidas a Membros das Cortes". Ao que acrescentavam: "Isto não pode provir senão das intrigas do partido anti-constitucional, que, tendo ainda dentre os seus muitos empregados, acha meios de praticar essas traças para indagar do que se passa e tirar disso vantagem". Diante desse diagnóstico, concluíam que só alcançariam uma solução definitiva quando "o caráter dos empregados seja conforme aos princípios constitucionais"<sup>593</sup>.

Por esses meses, as bases da constituição estavam definidas (juradas em 10 de março de 1821), mas a lei ainda não havia sido formulada. De todo modo, a linguagem política liberal já era o meio através do qual esses sujeitos interpretavam a situação: quebrar o segredo das cartas estava se tornando uma violação dos direitos do cidadão e uma infração das bases constitucionais. Visão política que chocava-se com a postura de D. João VI que, anos atrás, justificava a convocação de Francisco Antônio Ferreira Souto ao Rio de Janeiro para "abrir Cartas suspeitas" que ameaçavam a ordem pública<sup>594</sup>.

Por um lado, a comunicação entre portugueses envolvidos no apoio ou na oposição aos objetivos e projetos das Cortes de Lisboa se dava, em boa parte, pela circulação postal, como atestam os testemunhos do conde dos Arcos, dos deputados das Cortes, do *Correio Braziliense* e da própria Intendência Geral da Polícia. Por outro, o trabalho das cortes constituintes, que acirrava as incompatibilidades entre os interesses dos portugueses da Europa e da América, fragilizando as condições de coesão da monarquia e tensionando a legitimidade da soberania dinástica, tomava os correios como parte da formação dessa nova cultura política, dos novos dispositivos jurídicos em elaboração. Nada disso ocorreria sem o uso da rede postal também por parte de seus opositores, que defendiam projetos políticos conservadores, abrindo "Cartas suspeitas" em nome do que consideravam ser a estabilidade da ordem pública.

A rede de correios estava sendo usada por diferentes grupos sociais que estavam em conflito e, sua circulação podia ser manejada tanto para promover o avanço do movimento

---

<sup>593</sup> *Correio Braziliense*, n. 158, jul. 1821, v. 27, p. 76.

<sup>594</sup> ORDEM do príncipe regente para enviar de Lisboa para o Rio de Janeiro Francisco Antônio Ferreira Souto para ser encarregado do Correio Geral na abertura de cartas suspeitas... 5 de maio de 1810. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, doc. 17644. Como demonstrou Mayra Guapindaia, a abertura de cartas por parte dos próprios agentes de correio, a mando de autoridades políticas, não era novidade na monarquia portuguesa. Anos antes, sob o reinado de D. João V, criou-se um "gabinete de abertura" de cartas suspeitas, algo que ocorria em outros Estados europeus: SALVINO, Romulo V. *Guerras de papel...*, p. 221-222; VAILLÉ, Eugène. *Le Cabinet Noir*. Paris: Presses Universitaires de France, 1950.

liberal, como também para contê-lo. Assim, os correios se tornavam uma dentre as várias arenas que estavam em disputa entre projetos divergentes, e esse constituía outro importante sinal de sua politização. Nesse processo dialético, no qual os correios eram, simultaneamente, tanto um fator como um objeto da luta política, o liberalismo português acabaria por transformar as bases jurídicas sobre as quais se assentava o "segredo das cartas", edificado dentro da nova arquitetura da cidadania e dos direitos do cidadão.

No mês de abril de 1821, respondendo ao aumento da pressão política pelo reestabelecimento de um assento de poder monárquico em Portugal, que vinha sendo pleiteado desde a derrota napoleônica em 1814, D. João VI retornou a Lisboa buscando preservar a unidade entre os territórios do império e defender a legitimidade de sua soberania dinástica diante das cortes constituintes, deixando seu filho, D. Pedro, na condição de príncipe regente do Reino do Brasil. Em um contexto de difícil equilíbrio político, essa era uma dentre as várias alternativas que se esboçavam no debate público travado nos periódicos da época, muitas delas tentando compatibilizar a autoridade régia, a unidade da monarquia e a regeneração econômica da sociedade luso-americana dentro de um cenário global<sup>595</sup>. Contudo, esse se mostraria um evento fundamental para o esgarçamento da unidade que se buscava preservar, pois o poder político se fragmentava entre instâncias conflitantes como as do rei D. João VI, das Cortes de Lisboa, das Juntas de governo provinciais e da figura de D. Pedro<sup>596</sup>. Tudo isso ocorria em meio a um debate público que, naquele ano, tinha sua geografia expandida com o fim da censura prévia e o início da circulação de periódicos como a *Aurora Pernambucana*, *O Revérbero Constitucional Fluminense*, o *Diário do Rio de Janeiro* e *O Conciliador do Maranhão*, bem como de textos como as "Lembranças e apontamentos do governo provisório da província de S. Paulo para os seus deputados", escrito por José Bonifácio de Andrada e Silva, que naquela altura

---

<sup>595</sup> SILVA, Ana R. Cloclét. Op. cit., p. 301-304. Interessa mencionar que, ainda em abril de 1820, quando o debate público sobre o regresso ou permanência de D. João VI estava em pauta, o *Correio Braziliense* publica uma nota em abril afirmando que "não bastaria o tratar-nos de Jacobinos, alugar em Lisboa frades e ex-frades para escrever contra nós, e fazer uma negociação com o Governo Inglês para se proibir ao Administrador do Correio que mandasse a ninguém o *Braziliense*; talvez nesse caso se julgasse de mais a mais necessário fazer uma negociação para mudar a Inquisição de Lisboa para Londres e fazer de nossa ossada uma fogueirinha a São João" cf. *Correio Braziliense*, abr. 1820, v. 24, n. 143, p. 420-421.

<sup>596</sup> PIMENTA, João Paulo. *A independência...*, p. 398-399.

ainda buscava alternativas para compatibilizar interesses políticos distintos sob o signo da integridade territorial da monarquia portuguesa<sup>597</sup>.

Dois meses depois do regresso de D. João VI a Portugal, um periódico da Bahia, o *Semanário Cívico*, ao tecer elogios às reformas joaninas promovidas a partir de 1808, noticiaria que a dificuldade de comunicação entre as províncias estendia-se à Corte do Rio de Janeiro até pouco tempo atrás. A comunicação com os portugueses do Pará e do Maranhão, na maioria das vezes, era realizada por meio de navegações que faziam escala em Londres ou Lisboa, estado de coisas que foi se alterar apenas em 1811, quando o conde dos Arcos estabeleceu correios públicos mensais da Bahia para o Rio de Janeiro e Maranhão, e quinzenais para Sergipe Del-Rei e locais adjacentes<sup>598</sup>.

Mas a dificuldade de conhecimento dos acontecimentos ainda seria motivo de grande incômodo por parte de alguns daqueles que, ainda à época, se definiam como portugueses. No mês de agosto, o *Semanário Cívico* registrou a falta de correios públicos, terrestres e marítimos para todas as províncias com as quais a Bahia não tinha relações comerciais e “tudo nos impossibilita para sabermos diretamente do estado político de algumas Províncias”. Por isso, seus redatores informavam que o conhecimento do “estado político” dessas províncias se dava, quase sempre, por meio de “notícias que recebemos por vias indiretas e inseridas em algumas cartas, que tratando de objetos particulares, ou nos não dão uma notícia circunstanciada da opinião pública, ou são muito parciais que nos não podem instruir”<sup>599</sup>.

Como indicado nos capítulos anteriores, a geografia comercial pautou boa parte da formação da rede de correios da América portuguesa, esta sendo estruturada a partir daquela. Porém, nessa conjuntura de temerosas incertezas sobre o futuro da monarquia e nação portuguesas, a coincidência e parcial sobreposição das redes comercial e postal se mostrava insuficiente para os atores sociais que desejavam conhecer diretamente o “estado político” dos

---

<sup>597</sup> SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Lembranças e apontamentos do governo provizorio da provincia de S. Paulo para os seus deputados, mandadas publicar por ordem de Sua Alteza Real, Principe Regente do Brasil; a instancias dos mesmos senhores deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1821. O fim da censura prévia foi abolido em Portugal em setembro de 1820, no Brasil, em 2 de março de 1821. Para um interessante estudo sobre os periódicos desse contexto ver: VIEIRA, Luís Otávio S. P. P. *Origens da imprensa no Brasil: estudo prosopográfico dos redatores de periódicos editados entre 1808 e 1831*. 2019. Dissertação (Mestrado em História Social), São Paulo, FFLCH-USP.

<sup>598</sup> *Semanário Cívico*, 21 jun. 1821, n. 17. Uma Carta Régia de 8 de julho de 1820 havia separado a capitania de Sergipe do governo da Bahia.

<sup>599</sup> *Semanário Cívico*, 30 ago. 1821, n. 27. Sobre os correios da Bahia durante o processo de independência ver: GUAPINDAIA, Mayra C. “Correios da Bahia: a experiência global das comunicações terrestre e marítimas no processo da Independência (1798-1822)”. In: PIMENTA, João Paulo; SANTIROCCHI, Ítalo (orgs.). *A Independência do Brasil em perspectiva mundial*. São Paulo: Alameda, 2022, p. 11-40.

territórios luso-americanos. As condições de circulação de notícias e, portanto, de conhecimento sobre determinadas regiões era sabidamente desigual, mas em um cenário de aprofundamento da crise e acirramento do risco de desagregação territorial do Brasil, essa desigualdade de conhecimento e de informação se tornava um problema político para alguns setores da Bahia. Afinal, naquela altura, o vice-rei do Peru havia sido derrubado em janeiro, em julho o governador de Pernambuco, Luís do Rego Barreto, havia sido assassinado, a Banda Oriental na fronteira meridional havia sido incorporada ao Reino do Brasil na condição de Província Cisplatina, a Grã-Colômbia, que abarcava territórios também da Venezuela, Nova Granada e Quito, havia promulgado uma constituição e as Cortes de Lisboa exigiam ao rei e seus vassalos o juramento da constituição da monarquia portuguesa que ainda estava em elaboração. Dependente exclusivamente de laços comerciais para conhecer esses fatos parecia, na consciência dos contemporâneos, um problema, pois sem essas notícias do passado recente os governos não poderiam se "instruir" no presente.

O que o *Semanário Cívico* registra é uma nova demanda social por correios públicos capazes de estabelecer fluxos de comunicação regulares compatíveis com a *geografia política* dos acontecimentos. Não seriam apenas as Cortes de Lisboa e o governo dos Bragança que promoveriam a politização dos correios luso-americanos, para todos os portugueses da Bahia que partilhavam o diagnóstico publicado no *Semanário Cívico*, o conhecimento do "estado político" das províncias da América portuguesa deveria pautar uma nova expansão dos correios.

Em parte, isso foi o resultado do novo patamar que a demanda social pela urgência de informações políticas, pela aceleração da circulação das notícias, atingia. Isso se traduzia também na mudança material do formato de um importante periódico do Rio de Janeiro. No início do mês de maio, poucos dias depois do regresso de D. João VI para Lisboa, a *Gazeta do Rio de Janeiro* informou aos seus leitores que “Tendo sucessivamente crescido a afluência de notícias, e desejando dar a maior latitude possível a esta folha, mudamos para o presente formato, sem todavia alterar o preço atual, apesar do indispensável aumento de despesa”. E, acrescentavam: como era necessário "trasladar as Sessões das Cortes posteriores às seis já anunciadas, serão mais frequentes as Extraordinárias, *para não demorarmos o conhecimento* de seus importantes resultados”<sup>600</sup>. Desde setembro de 1808 a *Gazeta* era publicada às quartas-feiras e sábados, sempre contando também com edições extraordinárias que complementavam

---

<sup>600</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 2 de maio de 1821, n. 35. Grifos meus.

frequentemente estas duas. A partir de agosto de 1821, o novo formato previa três volumes semanais fixos (às terças, quintas e sábados), os quais também contariam com acréscimo dos números extraordinários, doravante mais frequentes.

A busca pela aceleração da circulação de notícias políticas era a mesma motivação social que conectaria as transformações da rede de correios à imprensa da década de 1820, e o fundamento de ambas estaria em como a profunda crise em curso aparecia à consciência das pessoas não como o esgotamento de um modelo, mas, sim, como "percepção da perda de operacionalidade das formas consagradas de reiteração da vida social", impulsionando a busca por alternativas em um espaço de experiência revolucionário moderno que fazia com que, de muitos modos, se buscasse "instrução" no conhecimento de fatos políticos do passado recente em muitos espaços que estavam conectados por aquela conjuntura<sup>601</sup>.

Na Bahia, o *Semanário Cívico* apontava a insuficiência de correios terrestres e públicos para conhecer o estado político de províncias com as quais não se tinha relações comerciais. No Rio de Janeiro, a *Gazeta* modificava seu formato para comunicar mais notícias a cada número e incrementava as edições extraordinárias para não demorar na divulgação dos acontecimentos do que ocorriam em Portugal. De muitos modos, portanto, criava-se um contexto no qual a demanda social por melhores condições de circulação de notícias se tornava um tema político da maior relevância. De certa maneira, a *quantidade* e a *velocidade* dos acontecimentos, entendidos por muitos contemporâneos como fenômenos em aceleração, pressionavam alguns dos atores a promover o encurtamento das distâncias, dos espaços-tempo. Após a revogação da censura prévia de periódicos, como resultado da aprovação das Bases Constitucionais nas Cortes de Lisboa, de 3 periódicos em circulação oficial no Brasil de 1820, salta-se para 26 em 1821, 38 em 1822 e 35 em 1823<sup>602</sup>. Segundo Marco Morel e Mariana de Barros, a década de 1820 marcou a passagem de um espaço público permeado por formas de comunicação do Antigo Regime, como gazetas, pregões, cartazes nas ruas, leituras públicas, para um espaço público no qual os debates políticos eram travados na imprensa, cada vez mais associada, pelos contemporâneos, a uma forma de expressão da soberania popular. Isso era também acompanhado por uma expansão de

---

<sup>601</sup> Para a mudança de formato da *Gazeta do Rio de Janeiro*: MEIRELLES, Juliana G. "A Corte no Brasil e o governo de D. João VI, 1808-1820". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 102, nota 48. Para a definição de crise: JANCSÓ, István. *Na Bahia contra o Império: história do ensaio de sedição de 1798*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 203. Para a definição do espaço de experiência revolucionário moderno: PIMENTA, João Paulo. *Tempos e Espaços das Independências: a inserção do Brasil no mundo ocidental (c. 1780-c. 1830)*. São Paulo: Intermeios, PPGHS, 2017.

<sup>602</sup> PIMENTA, João Paulo; SLEMIAN, Andréa. O "nascimento político"..., p. 70-71.

tipografias em novos territórios, impulsionando a abrangência de circulação dos novos periódicos, bem como dos leitores que participariam, de muitas maneiras, dos espaços públicos de debate político em construção<sup>603</sup>.

Esse novo patamar da demanda social por informações políticas também se manifestaria em uma nova informação que esses periódicos passariam a veicular: os dias de saída dos correios regulares internos. Do mesmo modo como os almanaques e os mapas de saída dos serviços postais traduziram, a partir de 1808, o novo patamar da demanda social por regularidade e previsibilidade dos correios no cotidiano dos portugueses instalados no Rio de Janeiro, com a suspensão da censura e multiplicação dos periódicos, essa informação também ganharia as páginas de notícia de diferentes jornais. O *Diário do Rio de Janeiro*, o *Diário Mercantil*, o *Semanário Mercantil* e o *Jornal do Comércio* divulgariam, todos, em algum momento, as datas de saída dos correios internos<sup>604</sup>.

Toda essa mudança dos periódicos e de suas geografias, formando um novo espaço de discussão política a respeito do futuro da nação portuguesa, viria acompanhada de reformas na circulação postal que adquiriam sentido no interior do acirramento político que ocorria em vários setores da América portuguesa. Em 31 de julho de 1821, o *Diário do Rio de Janeiro* noticiou a inauguração do serviço de pequena posta que João Batista Bonneile passaria a oferecer para a capital, a Vila de Itaguaí e a Real Fazenda de Santa Cruz, bem como para todas vilas e povoações adjacentes a estrada que leva esta última. Duas vezes por semana, aos sábados e quartas-feiras, as cartas da capital seriam transportadas para Santa Cruz e Itaguaí, regressando às terças e sextas-feiras, percorrendo-se um trajeto de aproximadamente 12 léguas em pouco mais ou menos um dia<sup>605</sup>. Em novembro, Batista Bonneile, noticiou a expansão dos serviços para a vila de Ilha

---

<sup>603</sup> MOREL, Marco; BARROS, Mariana Monteiro de. "O raiar da imprensa no horizonte do Brasil". In: *Palavra, imagem e poder: o surgimento da imprensa no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 24-31. Para tipografias no Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Grão-Pará, ligadas à administração pública ou de iniciativas particulares ver: GALVES, Marcelo Cheche. "Imprensa e cultura política na independência". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 299-303; PIMENTA, João Paulo. *A independência...*, p. 363-364.

<sup>604</sup> *Diário Mercantil*, de 9 nov. 1824 a 22 out. 1827; o *Diário do Rio de Janeiro*, de 1 a 30 jun. 1821; o *Semanário Mercantil*, de 8 out. 1823 a 28 mai. 1824; e o *Jornal do Comércio*, de 21 a 22 nov. 1827.

<sup>605</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, 31 de julho de 1821, n. 25. As cartas deveriam ser lançadas em uma caixa estabelecida no largo do Rocío, casa n. 22, assistida por um alfaiate. Em Itaguaí, outra caixa seria estabelecida na casa de José Monteiro Bittencourt, e procuram-se lojas estabelecidas na referida estrada para a instalação de outras caixas, que nos próximos números do jornal se indicarão a localidade de outras caixas de pequena posta. As léguas foram aproximadas a partir do *Atlas Digital da América Lusa* e o espaço-tempo calculado a partir do intervalo de 2 dias de um giro total: saindo às quartas e chegando de volta às sextas-feiras, embora haja 1 dia a mais no outro giro.

Grande e seu distrito correspondente, para o qual conduziria cartas, gazetas, diários e outros papéis impressos todas as terças e sextas-feiras<sup>606</sup>.

Aos poucos, tanto os antigos governadores como os novos governos provisórios luso-americanos também atuavam para modificar as conexões postais. Em 1 de maio, o então governador da província de São Paulo, João Carlos Augusto de Oyenhausen, afirmou que não se obtinha nenhuma utilidade do estabelecimento de paradas de comunicação entre São Paulo e Santa Catarina, gerando despesas inúteis à Fazenda. Paradas de posta que foram instaladas na conjuntura de acirramento dos conflitos na fronteira sul dos domínios portugueses na América, conforme analisado no capítulo anterior. Ao receber o diagnóstico de Oyenhausen, a Secretaria dos Negócios do Reino optou por deixar a cargo do novo governo provisório de São Paulo a decisão sobre o que mais convém à Fazenda Real e ao serviço público<sup>607</sup>. Ao lado das juntas de governo provisório de Minas Gerais e de Pernambuco, a junta de São Paulo era majoritariamente favorável aos posicionamentos da Corte do Rio de Janeiro, opondo-se a muitas demandas vindas de Lisboa. Por isso, a transferência do poder de decisão sobre as conexões postais com o sul pode, talvez, ter servido para atender aos interesses do novo governo paulista, importante aliado nas sessões constituintes em Portugal.

No mês de setembro, seria a tentativa de formação de uma junta de governo provisório na província de Goiás que registraria a importância das comunicações postais. À época, a província de Goiás estava dividida em duas comarcas, a do sul, com sede em Vila Boa, e a do norte, com sede em São João da Palma. "Estando todo o Brasil com Governos Provisórios, quis o Povo de Goiás seguir esse exemplo; mas o Governador e Capitão General os preveniu, e fez prender o Capitão Filipe Antônio Cardoso". O atual correio era pago pela Fazenda Real, mas o capitão-general ordenou que "ele seja conduzido pelas Ordenanças gratuitamente" e que, "para livrar os Povos do vexame que sofriam com o Correio", estabeleceu o "Correio do Rio de Janeiro, mas quer que as cartas sejam somente distribuídas na Cidade de Goiás".

De acordo com um dos entusiastas da nova junta de governo provisório, isso criava um grande problema, pois "um morador desta Comarca [de São João da Palma], muitas vezes da distância de cento e setenta léguas, fica inabilitado de saber, e de poder tirar as cartas que lhe

---

<sup>606</sup> *Diário do Rio de Janeiro*, 16 de novembro de 1821, n. 13. Ver também: CASTRO, Pérola. *"Em torno do trono": a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX (1829-1865)*. 2021. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH, USP, p. 123.

<sup>607</sup> [OFÍCIO da Secretaria dos Negócios do Reino sobre as dificuldades do correio de S. Paulo a Santa Catarina]... 16 de outubro de 1821. DIHCSP, v. 36, p. 147-148.



vem, ou as tira a tempo que tem perdido a ocasião dos interesses". Para que pudesse "receber as cartas mais cedo", deveria ser instituído um "Correio interno". São João da Palma, antiga São João das Duas Barras, era a comarca norte de uma porção da capitania de Goiás que havia sido criada no bojo das reformas joaninas para melhorar as condições de navegação do rio Tocantins a partir do Porto Real. Um de seus artífices, Theotônio Segurado, então ouvidor geral da comarca, estava diretamente envolvido nesse episódio que veio a ser conhecido como a revolta da cidade de Cavalcante. Segurado, o mesmo que havia sido o autor de um importante projeto de reforma postal na conjuntura de 1808, seria eleito como deputado para as Cortes de Lisboa<sup>608</sup>.

O autor anônimo acrescentava que as decisões do governador de Goiás contrariavam uma antiga ordem de D. João VI, quando este ainda era príncipe regente, pois interrompia a comunicação direta com o Pará, querendo que esta fosse feita através do Rio de Janeiro, Pernambuco, Ceará e Maranhão, "e isto por satisfazer o seu amor próprio, por ter criado o Correio no Ceará, ou talvez, e é o mais certo, para haver comunicação desta Província só por via das mãos dele, e abrir as cartas que lhe parecer, como se jacta que fazia no Ceará"<sup>609</sup>. A arguta observação desse apoiador da formação de um governo provisório em Goiás registra algo muito parecido com o que a Intendência Geral da Polícia de Portugal havia feito em agosto de 1820: cortar as comunicações com as "terras que estão insurgidas", ou, ao menos, a partir da centralização das comunicações na capital de Goiás e de sua condução por um corpo militar sujeito às ordens do governador, abrir as "Cartas suspeitas", violando o seu segredo em nome de uma certa ordem pública.

Arrolando os problemas postais junto a muitos outros descontentamentos, esses habitantes de São João da Palma apresentaram suas reclamações ao monarca como um conjunto de razões que justificaria a criação de um governo provisório no território daquela comarca, autônomo em relação ao governo de Vila Boa. No tensionar desses interesses divergentes, a rede de correios tornou-se objeto da atuação política: por um lado, suspeitava-se que o governador e capitão-general, contrário à criação de um governo provisório em Goiás, transformava a circulação postal em uma ferramenta de vigilância e contenção de aspirações constitucionalistas; por outro, "Estando todo o Brasil com Governos Provisórios", os insurgentes de Goiás aproveitavam a nova conjuntura política para pleitear a criação de um correio interno na capitania – lembre-se que este havia sido extinto em 1804 –, pois muitas vezes, por habitar a 170

---

<sup>608</sup> MOREIRA, Sérgio Paulo. A independência em Goiás. *Revista de História*, v. 46, n. 94, 1973, p. 449-471.

<sup>609</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 4 dez. 1821, n. 119.

léguas da capital, um morador de São João da Palma "fica inabilitado de saber, e de poder tirar as cartas que lhe vem, ou as tira a tempo que tem perdido a ocasião dos interesses"<sup>610</sup>.

Ainda que de modo impreciso quando comparado aos projetos e reformas elaborados a partir de 1808, os espaços-tempo ainda fazem parte do conjunto de reivindicações sociais pelo aperfeiçoamento da rede postal. A conjuntura de crise de autoridade política na América portuguesa, congregando setores sociais em torno de projetos políticos que chocavam-se com muitos elementos do Antigo Regime, é também uma conjuntura de demandas por transformações na rede postal – inclusive seu aprimoramento ou sua interrupção – e novos encurtamentos espaço-temporais. Ao mesmo tempo, a rede existente era mobilizada por forças políticas contrárias como uma ferramenta de vigilância e de contenção da revolução.

Em novembro de 1821, a junta de governo provisório da Bahia, aliada aos projetos da Corte do Rio de Janeiro, manifestava que não iria estabelecer uma conexão postal com os territórios da junta de governo provisório de São João da Palma, aliada às Cortes de Lisboa, que propunha uma comunicação através do Rio de Cantos e da Vila do Urubu. Nesse episódio, era um governo provisório aliado ao Rio de Janeiro que decidia não criar uma via de comunicação com outro governo provisório; o que os distinguia eram suas alianças políticas. Isso demonstra que no contexto de crise política da monarquia portuguesa, e do acirramento de interesses e projetos entre vários setores do império, algumas esferas de poder buscaram interromper, ou impedir a criação de uma circulação postal com o lado rival. Motivados por projetos políticos divergentes, procuravam evitar que parte da população sob sua autoridade se aliasse ao projeto político oposto, fragilizando as autoridades constituídas, e isso constituía outro elemento da politização dos correios.

De muitos modos, a rede de correios existente, em suas conexões vigentes, interrompidas ou pleiteadas, se politizava. A geografia da rede de comunicação postal era percebida por vários desses atores políticos, mesmo em campos contrários, como algo temerário, em um contexto no qual as condições de comunicação deviam ser mensuradas com muita cautela. Afinal, era o trânsito de cartas, feito em boa parte pelos correios, que conectava "vassalos" ou "cidadãos" distantes, comunicando o estado político de seus territórios, conformando o escopo da ação política possível de outros, informando os dados que tornavam o futuro cada vez mais incerto e, por isso mesmo, o presente um tempo tão turbulento.

---

<sup>610</sup> Idem, *ibidem*.

Nos meses finais de 1821, em 4 dias de navegação, a sumaca *Conceição e Passos* aportou na Bahia trazendo cartas que noticiavam a nova composição da junta de Pernambuco, com 4 de seus 7 membros sendo indivíduos anteriormente envolvidos na Revolução de Pernambuco de 1817, e que haviam tido a sentença cumprida da Bahia suspensa. A sumaca também trouxe notícias de que Pernambuco recebeu 4 navios de Lisboa, que haviam velejado pelo Atlântico durante 39 dias. Meses depois, os relatos do governador de armas e do governo provisório de Pernambuco trocariam farpas nas Cortes de Lisboa: o governador afirmava que as notícias trazidas pelo correio marítimo junto das tropas portuguesas foram desfiguradas, causando uma exaltação dos ânimos da população; o governo provisório, por sua vez, responsabilizava o governador pelos tumultos que ocorreram com a chegada das tropas<sup>611</sup>.

Os espaços-tempo dessa circulação de informações políticas condicionam os momentos – e, portanto, contextos – em que o governo provisório da Bahia e de Lisboa tomavam conhecimento do avanço, ou suspeita de retrocesso, de alianças e estabilidades políticas vigentes em Pernambuco<sup>612</sup>. A chegada de tropas portuguesas no litoral de Pernambuco vinha acompanhada de notícias, fossem elas falsas ou não, como os decretos das Cortes de Lisboa de setembro e outubro, que exigiam o retorno de D. Pedro a Portugal e foi por muitos contemporâneos interpretada como uma tentativa de "recolonizar" o Brasil, tensionando ainda mais as expectativas de setores luso-americanos em preservar uma esfera de poder no continente.

De modo análogo, os espaços-tempo também condicionavam os ritmos de conhecimento dos acontecimentos do universo hispano-americano. O conhecimento de importantes eventos – como a independência do Peru, a Constituição da Grã-Colômbia e a independência do México –, que integravam as projeções de futuro de muitos atores políticos da monarquia portuguesa, que corria o risco real de desagregação, obedeciam os limites de uma topologia temporal que condicionava os espaços-tempo de circulação das informações através dos vários circuitos que conectavam pessoas do continente ibero-americano<sup>613</sup>.

No ano seguinte, 1822, a tendência de politização da rede de correios se aprofundaria. Em 24 de janeiro, o gabinete de D. Pedro ordenou estabelecer um correio interno entre a capital do Rio de Janeiro e o governo militar de Ilha Grande que, "à semelhança das províncias

---

<sup>611</sup> *Correio Braziliense*, abr, 1822, v. 28, n. 167, p. 420 e 539.

<sup>612</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 11 dez 1821, n. 122. Há que se lembrar que anos antes, governo da Bahia também recusou uma conexão postal com Goiás.

<sup>613</sup> PIMENTA, João Paulo. Pensar y concebir la distancia: una reflexión sobre los espacios-tiempos de los imperios ibéricos (siglos XV-XIX). *Claves. Revista de Historia*, v. 7, n. 13, Montevideu, jul.-dez., 2021, p. 25-26.

interiores", deveria partir da capital três vezes por mês, melhorando as condições de comunicação regular entre esses territórios<sup>614</sup>. Ainda naquele ano, seriam construídos novos fortes militares ao longo da costa do Rio de Janeiro.

Um mês antes, na mesma conjuntura, o governo provisório de São Paulo havia enviado uma representação às Cortes de Lisboa manifestando sua oposição ao regresso de D. Pedro a Portugal e às diretrizes daquelas Cortes a organização do governo das províncias luso-americanas. E, tanto o recebimento dessas notícias sobre os decretos das Cortes de Lisboa como o envio da representação dos deputados paulistas foram enviadas pelo correio<sup>615</sup>. Em 28 de fevereiro, a *Gazeta do Rio de Janeiro* publicou uma cópia da carta que o Senado da Câmara do Rio de Janeiro havia remetido aos seus deputados em Lisboa. Nela, com endosso dos deputados de São Paulo e Minas Gerais, registravam a expectativa de que o congresso de Lisboa, seguindo o exemplo de outras nações, concedesse ao Brasil o direito a instalação de um corpo legislativo soberano, o funcionamento de tribunais superiores e um centro de poder Executivo centrado em D. Pedro. Mas isso estava sendo frustrado pelos decretos de setembro e outubro de 1821. As deputações da Bahia e do Rio Grande de São Pedro deveriam apoiá-los em breve.

Essa importante tomada de posição de deputados luso-americanos, que tensionava as condições de compatibilidade de interesses entre portugueses da América e portugueses da Europa, foi por um "Correio que dirigimos ao Soberano Congresso uma Representação nome deste povo, na qual Lhe Suplicamos a derrogação dos citados Decretos", confiando que os "Pais da Pátria" não dariam "o ameaçado golpe de uma separação desta importante parte da Monarquia, que em outro caso parece inevitável!"<sup>616</sup>

Emitidas a partir de porções europeias da monarquia portuguesa, ou, então, do Reino do Brasil, a comunicação política que buscava compatibilizar interesses políticos cada vez menos conciliáveis entre as partes do império estava sendo transportada pelos correios. Ao mesmo tempo em que os fluxos postais colocavam em interlocução grupos políticos em disputa e, em outros momentos, buscava-se interromper, ou controlar, essa comunicação em territórios

---

<sup>614</sup> Manda estabelecer um correio desta cidade para a Ilha Grande e criar um Seminário e Casa de Misericórdia na mesma vila. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1822*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p.10-11.

<sup>615</sup> SUPLEMENTO ao n. 4 da *Gazeta do Rio de Janeiro* de 1822, de 8 de janeiro. Tendência que se manteria: em dezembro de 1822, depois da declaração de independência do Brasil, o governo provisório do Maranhão enviou pelos correios para as Câmaras da província a carta de lei de convocação para eleições, conciliador do maranhão, 7 dez. 1822, n. 147.

<sup>616</sup> *Gazeta do rio de janeiro*, suplemento, n. 26, 28 fev. 1822.

sensíveis à mudança de aliança política, alguns governos provisórios buscaram ampliar sua rede de comunicação.

No mês de fevereiro, proibia-se o desembarque de tropas portuguesas na costa do Brasil ao mesmo tempo em que se aperfeiçoavam as comunicações postais internas. As juntas de Minas Gerais e São Paulo, aliadas aos projetos centrados na figura de D. Pedro, que havia desobedecido os decretos das Cortes de Lisboa e decidido permanecer no Brasil no mês de janeiro, criavam uma rota postal conectando suas capitais. O itinerário passava pelo registro do rio Jaguari, pela vila de Atibaia e por São João d'El-Rei antes de chegar a Vila Rica<sup>617</sup>. Logo no mês seguinte, em março, o governo provisório de Minas Gerais constatou a demanda social por aceleração da marcha dos correios para São Paulo: para "abreviar as marchas do Correio", o pedestre condutor de Vila Rica deveria sair nos dias 6, 16 e 26 para chegar a São João Del-Rei nos dias 8, 18 e 28 iniciar seu regresso nos dias 1, 11 e 21 e chegar a Vila Rica nos dias 3, 13 e 23 de cada mês. Nesse arranjo, a distância de 24 léguas entre Vila Rica e São João d'El-Rei seria atravessada em apenas 2 dias, antes, em 1800, dedicavam-se 5<sup>618</sup>. O aumento das comunicações postais foi percebido pelo administrador dos correios de Vila da Campanha, Inácio José Pinto Castelo Branco<sup>619</sup>.

A nova conexão entre Minas Gerais e São Paulo integrava uma reforma mais ampla nos correios de Minas Gerais. Um novo regulamento de fevereiro instituíu um giro postal dos correios de Vila Rica para Vila do Príncipe a cada 10 dias, com 50 léguas cruzadas em 3 dias (antes, em 1800, eram em 10 dias), com 2 dias de repouso, perfazendo um giro completo em 8 dias<sup>620</sup>. A marcha se fazia de Vila Rica até Santa Bárbara (10 léguas), passava em seguida por Itambé (11 léguas), deixando parte das cartas, depois Conceição (11 léguas) e Vila do Príncipe (10 léguas), totalizando 42 léguas atravessadas em um intervalo de 3 dias, instituindo um patamar de 14 léguas diárias.

---

<sup>617</sup> [OFÍCIO da Junta da Fazenda de Minas Gerais]... 7 de fevereiro de 1822. DIHCSP, v. 11, p. 641-642. O ofício menciona um roteiro postal, o qual não foi identificado pela pesquisa.

<sup>618</sup> ORDEM do Governo Provisional determinando que a Junta da Fazenda abrevie as marchas do correio... 12 de março de 1822. BNRJ I-26,27,049.

<sup>619</sup> ORDEM do Governo Provisional à Junta da Fazenda Pública informando sobre o requerimento de Inácio José Pinto Castelo Branco, administrador do correio da Vila da Campanha... 14 de fevereiro de 1822. BNRJ I-26,33,009.

<sup>620</sup> De Vila Rica para Vila do Príncipe nos dias 9, 19 e 29 de janeiro, 8, 18 e 28 de fevereiro, e 10, 20 e 30 de março em diante. Deveria chegar no seu destino nos dias 2, 12 e 22 de janeiro, 1, 11 e 21 de fevereiro e, a partir de março, 3, 13, 23. Da Vila do Príncipe a Vila Rica nos dias 4, 14 e 24 de janeiro, 3, 13 e 23 de fevereiro e, a partir de março, nos dias 5, 15 e 25. Deveria chegar no seu destino nos dias 7, 17 e 27 de janeiro, 6, 16 e 26 de fevereiro e, a partir de março, nos dias 8, 18 e 28. OFÍCIO apresentando as cópias de ordens e do novo regulamento das marchas do correio... 12 de agosto de 1822 [Autor João Inocêncio de Azevedo Coutinho]. BNRJ I-27,35,018.

Na Vila do Príncipe, também se inaugurava um giro postal a cada 10 dias com Tejuco, cruzando 10 léguas em um único dia<sup>621</sup>. O retorno dos correios de Tejuco deveria ser feito sempre 1 dia antes da marcha dos correios de Vila do Príncipe para Vila Rica, de modo que as cartas da primeira entrassem no mesmo circuito da segunda, otimizando o transporte de cartas para a capital da província do maior número de vilas possível. Por exemplo, o correio que saísse de Vila Rica no dia 9 de janeiro, chegaria na Vila do Príncipe no dia 12, o qual partiria e chegaria em Tejuco no dia 13. Mas, se a marcha dos correios de Vila do Príncipe para Vila Rica seria no dia 14, como, então, levar as cartas a tempo? Os remetentes, provavelmente, teriam que aguardar o giro do dia 24, ou seja, despachariam o malote postal para Vila do Príncipe apenas no dia 23. Em outra direção, os correios de Tejuco também são destinados para Minas Novas<sup>622</sup>.

Note-se que se trata do mesmo modelo de organização espaçotemporal dos fluxos postais que os calendários inauguraram no Rio de Janeiro em 1808. Não se tratava, em Minas Gerais, de apenas indicar uma frequência, um intervalo a ser seguido, mas, sim, de definir os dias de cada mês em que deveria ocorrer o giro dos correios. A lógica de organização dos circuitos de correio em um calendário havia sido expandida para outros territórios. O governo provisório de Minas Gerais alertava: "devendo-se acautelar qualquer incidente que possa provocar demora das marchas do correio, que deve impreterivelmente chegar aos seus destinos nos dias marcados", e os comandantes dos distritos das entradas estavam avisados de que em caso de adoecimento, ou impedimento de algum pedestre dos correios, que as ordenanças deveriam dar continuidade à condução das cartas<sup>623</sup>.

O aperfeiçoamento da rede postal interna das províncias não seria exclusividade de Minas Gerais. O padre vigário da freguesia de Santa Ana, na vila de São Miguel das Areias, em São Paulo, retomava em 1822 um projeto que havia apresentado à repartição da Fazenda no ano

---

<sup>621</sup> Saída nos dias 3, 13 e 23 de janeiro, 2, 12, 22 de fevereiro, e, de março em diante, 4, 14, 24. Deveria chegar em Tejuco no mesmo dia de sua saída.

<sup>622</sup> O regulamento previa 7 pedestres: 2 em Vila Rica para se revezarem no transporte de cartas para Itambé; 3 em Vila do Príncipe, sendo 2 para se revezarem até Itambé e 1 para conduzir as cartas até Tejuco; outro instalado em Tejuco para o transporte da correspondência até Minas Novas. Nesse dinâmica, Itambé parece servir como ponto de permuta dos malotes postais entre Vila Rica e Vila do Príncipe. Como a comunicação entre Vila Rica e Vila do Príncipe passou a ser direta, os correios da vila de Sabará esta última talvez tenha passado a ser mediado por Vila Rica.

<sup>623</sup> Assim como as formações anteriores, haviam dificuldades na implementação dessas frequências e ritmos. Em outubro de 1822, o Intendente Interino dos Diamantes, Luís José Fernandes de Oliveira, relatava ao governo provisório da província de Minas Gerais que mesmo sendo "um dos requisitos essenciais para a boa administração do correio a certeza da chegada e da saída em certos e determinados dias", as três vezes no mês que deveria haver troca de cartas com a capital não têm sido tão certas, prejudicando uma correspondência breve e direta. O mesmo ocorria com a Vila do Príncipe, com alguma incerteza e irregularidade. Aqui, há ainda o registro da importância dos correios para uma sociedade literária e para o cidadão ler os papéis públicos cf. ORDEM do Governo Provisório determinando que a Junta da Fazenda... 6 de novembro de 1822. BNRJ I-26,27,022.

anterior sobre como a linha de correio entre a cidade de São Paulo e do Rio de Janeiro passava por 9 vilas comerciais, mas não havia administração postal em nenhuma delas. Em 14 de maio, D. Pedro expediu ordem para que medidas fossem tomadas para avaliar o possível aproveitamento dessas vilas e, no ano seguinte, a Secretaria da Fazenda autorizou a implementação do plano de correios do governo provisório da província de São Paulo, alterando a comunicação com a Corte<sup>624</sup>. Naquele mesmo mês, havia eclodido na capitania de São Paulo uma forte oposição, civil e militar, contra José Bonifácio de Andrada e Silva, então secretário dos Negócios do Reino.

Em outra escala de observação, os fenômenos que ocorriam na América espanhola continuariam a apresentar um cenário político crítico. Um congresso nacional se reunia na cidade do México, o Chile teria uma constituição, o Peru se tornaria uma república e os britânicos passariam a ter um acesso mais amplo aos portos hispano-americanos. Simultaneamente, a autoridade da Corte do Rio de Janeiro ia enfrentando uma fragilização face à formação de governos provisórios favoráveis às Cortes de Lisboa. O redator do *Correio Braziliense* não tardaria a registrar sua visão sobre o papel que as comunicações poderiam cumprir nesse instável contexto político que era o da monarquia portuguesa. No número de abril de 1822, ele afirmou que

Uma das medidas de mais imediata necessidade, para realizar a íntima união das províncias do Brasil entre si, é facilitar-lhe a sua mútua comunicação: para isto se devem estabelecer as postas e correios por terra; e os paquetes movidos com engenho de vapor por mar. Um bom barco de vapor, com engenho de força igual a cem cavalos, pode ir do Prata ao Rio de Janeiro em 15 dias: eis aqui um grande serviço que os homens ricos do Brasil podiam fazer à sua pátria; estabelecer companhias, com ações, para comprar e manter esses barcos de vapor, que facilitando as comunicações, servindo nisso o Estado, não deixariam de dar lucros a seus donos [...]<sup>625</sup>.

Tratava-se de uma visão bastante diferente dos setores que viam na interrupção da comunicação com as "terras insurgidas" uma estratégia de estabilidade política. Para o redator do *Correio Braziliense*, facilitar a comunicação recíproca entre as províncias do Brasil, através de postas terrestres e paquetes a vapor, era uma medida de "imediata necessidade" capaz de "realizar a íntima união das províncias do Brasil entre si", mediante o apoio de "homens ricos do Brasil" para uma causa de sua "pátria"<sup>626</sup>.

---

<sup>624</sup> Antônio José Pinto. Padre, vigário da freguesia de Santa Ana, na vila de S. Miguel das Areias. 14 de maio de 1822. BNRJ C-863,1; *Império do Brasil: diário do governo*, 30 abr. 1823, n. 96.

<sup>625</sup> *Correio braziliense*, abr. 1822, v. 28, n. 167, p. 449. Em agosto de 1815, Hipólito já havia chamado atenção para o desenvolvimento da navegação a vapor na Inglaterra e nos Estados Unidos. Mais tarde, em 1818, noticiaria que o marechal Caldeira Brant, entre outros indivíduos, desfrutariam de um privilégio de 14 anos sobre a navegação a vapor na Bahia cf. RIZZINI, Carlos. Op. cit., p. 194.

<sup>626</sup> *Correio braziliense*, abr. 1822, v. 28, n. 167, p. 449.

Nesse caso particular, a articulação territorial proporcionada pelos correios era entendida como um dos esteios para a comunhão de interesses políticos, não para o avanço da desagregação do império. O exemplo que coroava a utilidade dessas reformas seria justamente o encurtamento do espaço-tempo: há pouco que a Banda Oriental havia sido incorporada ao Brasil como província Cisplatina, e a distância de 15 dias do Rio da Prata ao Rio de Janeiro serviria ao Estado em seu esforço de preservação desses territórios, estratégicos na região do Prata. Ao facilitar as comunicações, o efeito unificador promovido pelos correios, em um contexto de real risco de fragmentação territorial, era defendido como uma "serviço" feito tanto à "pátria" como ao "Estado".

Mas esse potencial agregador que era esperado da rede postal seria também percebido pelos deputados reunidos na assembleia constituinte de Lisboa, porém, como uma forma de minar a autoridade fragilizada do governo de D. Pedro. Em 23 de outubro de 1821, as Cortes de Lisboa haviam expedido um ordem para a Repartição do Correio Geral de Portugal elaborar um projeto de remessa de leis e decretos para o ultramar, pois o método empregado em Portugal não podia ser replicado no Brasil e "alterações acomodadas às circunstâncias" deviam ser feitas. O projeto ficou pronto apenas em junho de 1822 e começava com os dizeres:

Quando o Corpo Legislativo da Nação faz uma lei, é sempre fundado no bem geral que ela deve produzir aos povos, e o interesse destes reclama não só a sua rápida e efetiva promulgação; mas também que os seus saudáveis efeitos se difundam e cheguem prontamente às mais remotas povoações do Estado.

Porém, a mente do Legislador, e os desejos do Governo seriam sempre iludidos se não se procurasse um método seguro e fácil de generalizar e promulgar a Legislação, fazendo responsáveis as Autoridades locais pela sua efetiva promulgação e execução, estabelecendo-se a esse fim uma superior fiscalização.

Destes princípios gerais se deduz a necessidade de estabelecer um método, que facilitando a remessa dos exemplos das Leis e ordens às Autoridades e Câmaras do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, torne efetiva a sua promulgação, execução e conservação em todos os Juízos e Concelhos<sup>627</sup>.

Se tratava de uma antiga preocupação de corpos políticos territorialmente extensos, agora reformulada nos termos de uma nova cultura política. Dos *impérios* e *governos* "de papel" modernos, de John H. Elliott e Antonio M. Hespanha, começava a transição para *Estados nacionais* de papel, cujo corpo legislativo engajava-se na difusão "pronta", "segura" e "fácil" das

---

<sup>627</sup> [ORDEM para elaboração de projeto de remessa de leis e decretos para o ultramar]... 23 de outubro de 1821. DSRC, p. 583-587. Em maio de 1821, as Cortes de Lisboa já haviam debatido, encarregado uma comissão, e aprovado o projeto desta para o sistema de remessa de leis e decretos para os reinos de Portugal e Algarves, instruindo os Correios Assistentes do Reino em um método que, até então, era visto como "frutuoso". Entretanto, este "não pode aplicar-se em toda a sua extensão ao Ultramar", ao qual "parece da maior utilidade estabelecer-se quanto antes para o Ultramar um sistema de remessa, e promulgação, que conciliando todas as disposições que há sobre este objeto a respeito de Portugal, se acomode à localidade e circunstâncias daquelas Províncias".



leis e ordens "às mais remotas povoações do Estado", "às Autoridades e Câmaras do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves", para que sua esperada execução pudesse ser cobrada por toda a extensão territorial do império. Mas essa diretriz das Cortes de Lisboa chocava-se diretamente com um aviso expedido por D. Pedro no mês anterior: em 4 de maio, o príncipe regente, que após o descumprimento da ordem que exigia o seu retorno a Portugal havia formado um Conselho de Estado, deliberava que não se devia cumprir "qualquer lei de Portugal" sem o seu aval<sup>628</sup>.

O projeto das Cortes de Lisboa, além de esboçar um modelo de escrituração para o controle da remessa das leis e decretos, uma lista das autoridades a quem eram destinadas e do recibo de recebimento que os administradores de correio e essas autoridades deveriam expedir, o projeto propunha também que a administração de correios do Reino de Portugal fizesse

remessa a cada um dos Administradores dos Correios Ultramarinos [...] de uma quantidade de exemplares das Leis, ou Decretos, que se forem promulgando, igual ao número de Autoridades e Câmaras da respectiva Província, e das mais que por ela recebem as suas correspondências, os quais serão logo por eles gratuitamente distribuídos e enviados [...], cujos exemplares servirão de continuação às Coleções já remetidas por a dita Repartição em diferentes épocas e Navios<sup>629</sup>.

Era de suma importância que cada administrador de correios guardasse os recibos "para sua defesa, visto que é responsável pelas ditas entregas". E se houvesse alguma autoridade política ou câmara municipal que não estivesse contemplada pela remessa de Portugal, os administradores de correio estavam encarregados de notificar o subinspetor geral dos correios e postas de Portugal para que este enviasse uma coleção completa das leis e incluísse o novo destinatário nos despachos seguintes. Nos termos do projeto, os correios deveriam desempenhar, além da circulação das novas leis que estavam sendo formuladas pela assembleia constituinte em Lisboa, um serviço de acúmulo de conhecimento sobre a distribuição territorial de autoridades políticas no Brasil.

Enquanto a "remessa de Leis está a cargo da Repartição dos Correios e Postas" de Portugal, que deve encaminhar a "Legislação novíssima" aos "Administradores dos Correios dos Portos de Mar", as Juntas deveriam exigir dos ouvidores de comarcas a relação de todas autoridades e câmaras de suas correições para compilar uma lista geral "em que se compreendam todas as outras Autoridades e Repartições dela", não apenas para "conhecer se ainda existe

---

<sup>628</sup> Determina que não se dê execução a nenhum decreto das Cortes Portuguezas, sem que tenha o "Cumpra-se" de Sua Alteza Real. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1822*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 32.

<sup>629</sup> Idem, ibidem. O projeto também encarregava as Juntas de Governo do Brasil a transmissão dessas leis e decretos aos ouvidores das comarcas para que fossem executadas nas Câmaras de suas correições.

alguma Autoridade, ou Câmara, que não tenha recebido a Legislação, para imediatamente se suprir, como para se organizar com toda a exaço um sistema geral sobre este objeto, cujo resultado pode ser útil não só a este, como a outros fins e usos". Para isso, seria necessário que "as ditas Juntas, ou Governo façam responsáveis os Administradores dos Correios pela exata e pronta distribuição, e remessa dos exemplares"<sup>630</sup>.

Mas em 3 de junho, aprofundando as incompatibilidades entre a Corte do Rio de Janeiro e as Cortes de Lisboa, D. Pedro convocaria uma assembleia constituinte para o Brasil que não apenas limitava o cumprimento das leis vindas de Portugal, mas almejava constituir uma esfera legislativa constituinte autônoma. O que o aviso de 4 de maio, o projeto de junho e a convocação de D. Pedro revelam sobre a inserção dos correios no contexto político da época? Há uma disputa *jurisdicional* ocorrendo, isto é, as Cortes de Lisboa buscaram, através da rede de correios da América portuguesa, passar ao largo da autoridade do Rio de Janeiro para difundir as leis e decretos que estavam sendo aprovados na assembleia constituinte em Portugal. Algo perfeitamente compatível para o que Claudia Chaves denominou de "triangulação de poderes entre as duas cortes e os poderes regionais recém instituídos"<sup>631</sup>. Os correios estavam sendo tomados como um instrumento de duas autoridades que disputavam a soberania sobre os territórios do Brasil, as duas fontes de poder político necessitavam de redes de circulação de sua legislação para outras instituições do Estado para que tivessem aplicação concreta.

Duas das grandes polêmicas a promover o acirramento de posições políticas nas províncias luso-americanas foram justamente a exigência das Cortes de Lisboa em retomar o controle direto sobre o governo militar e sobre as Juntas de Fazenda, às quais os correios continuavam administrativamente submetidos. No decreto de 29 de setembro de 1821 das Cortes, exigia-se que a administração da Fazenda ficasse a cargo do Erário Régio e da Comissão de Fazenda, ambos em Portugal, e buscava-se impedir que os presidentes das Juntas de Fazenda fossem os presidentes das Juntas de Governo Provisório. Em julho 1822, uma comissão das Cortes de Lisboa encarregada dos negócios do Brasil emitiu um relatório justamente argumentando a necessidade de preservar as Juntas de Fazenda subordinadas aos governos provinciais, proposta que acabou vencedora, mas com certo atraso, pois D. Pedro já havia restituído essa relação institucional desde março de 1822<sup>632</sup>.

---

<sup>630</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>631</sup> CHAVES, Claudia. Os poderes regionais e a construção política do espaço: as complexas jurisdições da administração fazendário no Brasil entre 1821-1823. *Almanack*, n. 18, abr. 2018, p. 193.

<sup>632</sup> CHAVES, Claudia. Os poderes regionais..., p. 184-191.

Assim como as Cortes de Lisboa buscavam constituir novos nexos institucionais para a Fazenda, também o governo de D. Pedro o fazia. Em 22 de abril de 1821, D. Pedro criou o cargo de ministro e secretário dos negócios da Fazenda, separando-o dos negócios do Brasil. Em setembro de 1821, alterou o nome do Real Erário para Tesouro Público, ajustando-se ao vocabulário liberal, além de nomear Caetano Pinto de Miranda Montenegro para o cargo de ministro da Fazenda, o mesmo que foi o responsável por criar os correios de Mato Grosso, vinte anos antes. Anos depois, em 1823, os presidentes de província também se tornariam os presidentes das Juntas de Fazenda provinciais, evitando ingerência direta do governo central<sup>633</sup>

Há um caso bastante ilustrativo da disputa jurisdicional que transformou os correios em uma arena de conflito, aprofundando as formas de politização pela qual passava a rede postal<sup>634</sup>. Em 3 de junho de 1822, contexto de conturbadas polêmicas nos periódicos luso-americanos sobre as formas de preservar ou desfazer a união dos territórios da monarquia portuguesa, o príncipe regente, D. Pedro convocou uma assembleia constituinte no Brasil desafiando, assim, a legitimidade legislativa das Cortes reunidas em Lisboa. Segundo Barman, D. Pedro só conseguiu ampliar as alianças e sua posição política após essa convocação, pois, àquela altura, a constitucionalização do governo do Brasil, preservando as zonas de autonomia que as diretrizes de Lisboa forjaram, era o fator político com a maior capacidade de criar alianças políticas<sup>635</sup>.

Do outro lado do Atlântico, em sessão de 8 de junho e, por essa razão, ainda sem notícia da convocação feita pelo príncipe, as Cortes reconheceram a importância de estabelecer correios mensais "que saindo de Lisboa no primeiro de cada mês, toquem nas ilhas de Cabo Verde, no Maranhão, no Ceará e no Pará"<sup>636</sup>. A essa altura, vale lembrar, o posicionamento das Juntas de Governo Provisório da maioria das províncias do norte e nordeste do Brasil inclinava-se ao apoio às Cortes de Lisboa, em oposição ao Rio de Janeiro, embora muitos projetos distintos também tenham caracterizado as disputas políticas nessas regiões<sup>637</sup>.

---

<sup>633</sup> Idem, *ibidem*, p. 199-200; SLEMIAN, Andrea. Sob o império das leis..., p. 55 e 118.

<sup>634</sup> Os argumentos a seguir foram desenvolvidos preliminarmente em: FORTUNATO, Thomáz. Conectando territórios: uma proposta de periodização para a história dos correios do Brasil. In: *IV Seminário Internacional Brasil no Século XIX*, 2022, Niterói. Anais da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos - SEO. Niterói: Sociedade de Estudos do Oitocentos SEO, 2022. v. 1. p. 1-14.

<sup>635</sup> Citado em BERNARDES, Denis Antonio de M. "Pernambuco e sua área de influência: um território em transformação (1780-1824)". In: JANCSÓ, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 405.

<sup>636</sup> (DIÁRIOS, s.d.: 382-392) *DIÁRIOS das Cortes Geraes e Extraordinarias da Nação Portuguesa*. Disponível em: <<https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/c1821>>. Acesso em: 28 jul. 2021. Também divulgado no *correio braziliense*, julho de 1822, v. 29, n. 170, p. 31.

<sup>637</sup> BERBEL, Marcia R. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas Cortes portuguesas (1821-1822)*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 1999, p. 57-65.

Em 17 de agosto, o jornal *Conciliador do Maranhão* publicou as seguintes informações: em 25 de julho, entrou no porto do Maranhão a escuna nacional *D. Maria da Glória* trazendo ao secretário da Junta Provisória um ofício da Secretaria de Estado dos Negócios do Reino do Brasil contendo uma portaria de José Bonifácio de Andrada e Silva, então secretário da pasta referida, datada de 16 de fevereiro, na qual ele convocava um Conselho de Procuradores-Gerais das Províncias do Brasil<sup>638</sup>.

De um lado, as Cortes de Lisboa, buscando preservar, fortalecer e expandir as alianças políticas que vinha estabelecendo com governos provisórios do Brasil desde o início de 1821, destacando a importância de correios mensais que, na América, tocassem no Ceará, Maranhão e Pará, de onde emanava boa parte de seu apoio luso-americano<sup>639</sup>. De outro, o Rio de Janeiro buscava arregimentar alianças políticas nessas mesmas regiões através da convocação de procuradores-gerais que serviriam à implementação de um sistema constitucional no Brasil, empenhando-se em evitar o desmembramento das unidades políticas do Reino do Brasil, para o qual apontava a articulação entre as Juntas Provisórias submetidas à Lisboa, e tentando projetar a influência de D. Pedro sobre essas regiões.

É nesse contexto que o secretário da Junta Provisória do Maranhão informou a esta que havia cartas para todas as Câmaras da província, vindas na embarcação *D. Maria da Glória*, e que perante esse estado de coisas

julgara dever inibir ao Administrador do Correio a sua entrega, como com efeito inibiu enquanto a Junta lhe não ordenasse o contrário; e parecendo-nos que em tempos tais convinha ao bem da Província estarmos no alcance do conteúdo destas Cartas, mandamos expedir ordem ao dito Administrador para que as entregasse na Secretaria do Governo, onde se lhe daria ressalva para sua guarda [...] assentamos unanimemente que a execução do Decreto se opunha diametralmente não só aos juramentos de fidelidade, e obediência prestados espontaneamente pela Província às Cortes de Portugal, e a Sua Majestade, como também ao voto sincero, firme e geral dos Habitantes da Província; e que a *entrega das Cartas às Câmaras poderia abrir caminho unicamente a promover-se discursos mui pouco plausíveis nesta época em que toda a cautela é sempre pouca para manter a paz, e fidelidade que domina o coração dos Povos que governamos*; e nestes termos resolvemos que se respondesse a Sua Alteza Real com os motivos que nos embaraçavam, e procediam enquanto não tivesse essa Junta positivas ordens das Cortes, e de Sua Majestade a este respeito em vista das participações que íamos a dirigir; e mandamos pôr em guarda tanto as Cartas das Câmaras agora recebidas, como que *ordenamos ao Administrador do Correio*

---

<sup>638</sup> *Conciliador do Maranhão*, 17 ago. 1822.

<sup>639</sup> Em 8 de junho de 1822, o secretário das Cortes de Lisboa, João Batista Felgueiras, enviou portaria ao secretário da Marinha e Ultramar, Inácio da Costa Quintela, solicitando informações para estabelecer correios marítimos para Cabo Verde, Maranhão, Ceará e Pará para melhor estabelecer os correios mensais que devem partir para esses territórios. . PORTARIA do [secretário das Cortes Gerais e Extraordinárias], João Batista Felgueiras ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar]... 8 de junho de 1822. AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 27, doc. 2206.

[que] não entregasse outra alguma vinda daquela Província [do Rio de Janeiro] para qualquer Autoridade desta sem conhecimento e ordem desta Junta <sup>640</sup>.

As juntas do Piauí, Pará e Alagoas concordavam com a deliberação da junta do Maranhão, enquanto aguardavam uma comunicação de Pernambuco. A Junta do Ceará também decidiu "buscar interceptar todos os impressos e correspondências favoráveis ao movimento", mas era "impossível controlar o fluxo de informações"<sup>641</sup>. A Junta do Pará, aliás, assim como a do Maranhão decidiu reter as correspondências do Rio de Janeiro endereçadas ao interior, pois buscavam "evitar que o Rio de Janeiro assumisse na visão dos Juizes de Paz, Câmaras Municipais e demais administradores, o papel de um centro de poder alternativo em plena operação".

Em linhas gerais, portanto, as restrições à circulação de informações "foram se intensificando à medida que as ordens do Rio de Janeiro foram se descolando das diretrizes de Lisboa"<sup>642</sup>. Nesse mesmo número, o *Conciliador do Maranhão* informou aos seus leitores a respeito da carreira postal marítima determinada pelas Cortes de Lisboa, aquela definida na sessão de 8 de junho, "por se tornarem de grande interesse as correspondências destas Províncias com Portugal".

Esses fenômenos, que ocorreram entre os meses de junho e agosto de 1822, envolvendo diferentes autoridades políticas em disputa em Lisboa, no Rio de Janeiro, no Maranhão, no Pará, no Ceará e Piauí, indicam que importantes figuras políticas de Lisboa e do Rio de Janeiro, travando disputa pela soberania territorial sobre as províncias do Brasil, enxergavam nos correios uma importante ferramenta política. Era a rede de correios que viabilizaria a comunicação regular e breve necessária, na visão dos contemporâneos, para a criação de unidades territoriais compatíveis com os jogos de aliança política.

De um lado, as conexões postais marítimas reconhecidas pelas Cortes de Lisboa como sendo de "grande interesse", afinal, ao mesmo tempo estavam finalizando um projeto para implementação de um sistema de remessa de leis e decretos aprovados na assembleia de Lisboa para várias instituições políticas do ultramar. De outro lado, D. Pedro, no Rio de Janeiro, buscava se aproveitar, ou provocar, fissuras nessas alianças ao enviar uma convocatória de procuradores-gerais a todas as Câmaras do Maranhão e das outras províncias também. Assim, procurava

---

<sup>640</sup> *Conciliador do Maranhão*, 17 ago. 1822. Grifos meus.

<sup>641</sup> BERNARDES, Denis Antonio de M. Op. cit., p. 392 e 403.

<sup>642</sup> MACHADO, André Roberto de Arruda. *A quebra da mola real das sociedades: a crise política do Antigo Regime Português na província do Grão-Pará (1821-1825)*. Tese (Doutorado em História). FFLCH, USP, 2006, p. 155-157 e 165-166.

contornar a soberania das Juntas Provisórias aliadas a Lisboa ao estabelecer uma comunicação direta com as Câmaras municipais, fragmentando as posições de instâncias políticas naquela região. Ora, o projeto de remessa de leis e decretos das Cortes de Lisboa buscava exatamente o mesmo, mas do outro lado da contenda. Vetor e fator político da época, a geografia dos correios da América portuguesa era disputada por projetos em conflito.

Tomando conhecimento dessa situação, as juntas do Maranhão, Pará e Piauí, reafirmando sua lealdade a Lisboa, decidiram impedir que os correios distribuíssem as cartas vindas do Rio de Janeiro às suas respectivas Câmaras, ordenando, em seguida, que nenhuma carta vinda do Rio de Janeiro fosse entregue a qualquer autoridade política que fosse sem a anuência das juntas. Por fim, como justificativa dessa decisão, invocam argumentos de uma nova cultura política que buscava fundar sua legitimidade: a convocatória de Bonifácio não apenas violaria o juramento de obediência às Cortes e à Majestade, D. João VI, feitas por aquelas juntas, mas também o "voto sincero" dos habitantes daquelas províncias que haviam nomeado os membros daquela junta como seus legítimos representantes. Os representantes da "nação", nessa altura, ainda portuguesa, como novo sujeito político portador de soberania, tomavam os correios como seu objeto de intervenção também em solo luso-americano.

Em todos esses casos, as juntas de governo provisório, as Cortes de Lisboa e os grupos centrados na figura de D. Pedro enxergavam na circulação desses escritos, transportados pelos correios, a possibilidade, ou o risco, de modificar o equilíbrio ou viabilizar as alianças políticas estabelecidas naquela conjuntura de disputa pela soberania territorial, assim como haviam feito a Regência de Portugal, a Intendência Geral da Polícia e o gabinete de D. João VI. Fossem aqueles papéis distribuídos, temiam os membros daquelas juntas que seu poder sobre o território poderia sofrer um revés, justamente a expectativa do gabinete de D. Pedro, afinal aquela era uma época "em que toda a cautela é sempre pouca para manter a paz, e fidelidade que domina o coração dos Povos que governamos"<sup>643</sup>.

---

<sup>643</sup> *Conciliador do Maranhão*, 17 ago. 1822. Outro caso particular que integra a mesma disputa pelos correios é observado na Vila de São Carlos, que em agosto de 1822, se queixavam na *Gazeta do Rio de Janeiro* que os "monstros da rebelião" impediam que os votos dos deputados daquela câmara chegassem a D. Pedro cf. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 12 set. 1822, n. 110. Ou, então, em setembro de 1822, quando as cartas do coronel José Maria de Almeida dirigidas ao governador João Carlos de Saldanha de Oliveira e Daun, mas abertas pelo governador de armas, Mena Barreto cf. PICCOLO, Helga. "O processo de independência numa região fronteiriça: o Rio Grande de São Pedro entre duas formações históricas". In: JANCSÓ, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 604. Ou então entre a Junta do Pará e o Governador de Armas, acusado de interferir "na criação de um correio civil" cf. MACHADO, André. Op. cit., p. 150-151.

Do outro lado do Atlântico, o uso dos correios também estava em disputa. Na 394ª sessão das Cortes de Lisboa, em 18 de junho de 1822, João Batista Felgueiras e José da Silva Carvalho noticiaram a assembleia, com informações da polícia, a "existência de uma facção anárquica e desorganizadora que conspirava contra a ordem pública e sistema [o] constitucional". Essa facção, alegaram Felgueiras e Carvalho, empregou "meios infames de corromper e desencaminhar a opinião com pasquins, proclamações e outros papéis incendiários que apareceram afixados nas esquinas desta capital, e dela foram mandados a diferentes e notáveis terras do Reino". Seu objetivo, segundo seus opositores, era "espalhar notícias falsas e ideias que aterravam os incautos e pacíficos cidadãos; e de desacreditar as decisões do Congresso e atos do Governo", sempre desmoralizando "Deputados, Ministros e Empregados públicos" com "uma infinidade de invectivas e calúnias atrozes". Isso, suspeitavam, ocorria tanto em Lisboa, como no Porto e em outras terras do reino.

Pouco tempo depois, o governo teve notícia de que "se aliciava gente para uma conspiração" com "proclamações incendiárias e outros escritos subversivos, que depois de impressos na tipografia da rua Formosa, denominada Liberal, deviam correr todo o Reino". O aparelho das Cortes de Lisboa foi capaz de sufocar a oposição justamente no momento em que "saíam da imprensa com duzentas proclamações, que lhes foram apreendidas, e vários manuscritos, tendentes ao mesmo fim [...], e umas poucas resmas de papel pronto para se extraírem mais no dia seguinte". Prestes a "espalharem no correio imediato", todos esses escritos incendiários, e a oposição política que representavam, seriam armas para exaltar a opinião pública<sup>644</sup>.

De volta à América portuguesa, outro sinal da relação entre a urgência política naquela conjuntura e os correios, que se manifesta no encurtamento das distâncias temporais, pode ser percebida no célebre caso frequentemente lembrado pela memória social dos correios do Brasil sobre os acontecimentos do mês de setembro de 1822. Tendo viajado à São Paulo para reforçar articulações políticas e abafar dissidências, o príncipe D. Pedro havia deixado sua esposa, D. Leopoldina, como regente do governo, acompanhada por seu gabinete ministerial. Em 13 de agosto de 1822, D. Pedro seguiu para a cidade de São Paulo para restabelecer o apoio ao seu governo que havia sido recentemente contestado no evento conhecido como Bernarda de Francisco Inácio. Adentrando a província de São Paulo, D. Pedro e sua comitiva pernoveram em

---

<sup>644</sup> *Correio braziliense*, jul. 1822, n. 170, v. 29, p. 53-55.

Lorena no dia 19, em Guaratinguetá no dia 20, cruzaram Pindamonhangaba e chegaram a Taubaté no dia 21, Jacareí no dia 22, permaneceram em Mogi das Cruzes até a manhã do dia 24, quando rumaram para Penha, onde pernoveram. D. Pedro chegou à capital no dia 25 de agosto, portanto, 12 dias depois de ter partido da Corte do Rio de Janeiro. No dia 6 de setembro estava em Santos, quando começou o seu regresso para São Paulo. No caminho, recebeu notícias da regência do Rio de Janeiro, inclusive de D. Leopoldina e José Bonifácio, sobre as novas medidas das Cortes de Lisboa contra o seu governo<sup>645</sup>.

É sabido que em 1 de setembro, os mensageiros Paulo Emílio Bregaro e Antônio Ramos Cordeiro foram despachados, extraordinariamente, para entregar correspondências da maior importância política e que precisavam chegar ao conhecimento do príncipe com a maior brevidade possível. Circulava o boato, segundo o ministro Drummond, que Bonifácio teria dito a Bregaro "Se não arrebentar uma dúzia de cavalos no caminho, nunca mais será correio"<sup>646</sup>. A distância entre a Corte do Rio de Janeiro e a cidade de São Paulo, que era atravessada pelos correios regulares em cerca de 14 dias, foi vencida na metade desse intervalo, tendo sido entregue a D. Pedro no dia 7 de setembro. Mais impressionante do que esse feito de compressão espaço-temporal excepcional foi o retorno de D. Pedro ao Rio de Janeiro, vencendo 96 léguas em apenas 5 dias: tendo saído no dia 9 de São Paulo, chegou ao Rio de Janeiro na noite do dia 14<sup>647</sup>. Mas, diferentemente dos correios Bregaro e Ramos, o príncipe regente encontrou um caminho que descia até o nível do mar, enquanto os mensageiros tiveram que subir até 760 metros de altitude. Mas essas não eram compressões espaço-temporais que definiriam uma nova velocidade regular dos correios, eram acelerações excepcionais, adequadas à urgência do contexto político de então<sup>648</sup>.

O contexto de crise da monarquia portuguesa, aprofundado com os desdobramentos do constitucionalismo em Portugal, acelerou o processo de politização pelo qual passavam os correios da América portuguesa. Transformados em ferramentas de disputa entre projetos políticos divergentes, os usos sociais da rede postal produziram tanto interrupções como novas vias de comunicação. Uma de suas consequências mais imediatas foi acentuar a instabilidade e

---

<sup>645</sup> PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil...*, p. 95-96.

<sup>646</sup> VARNHAGEN, Francisco A. *Op. cit.*, p. 135, nota 17.

<sup>647</sup> FLEIUSS, Max. *Páginas de história*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924, p. 101-102; VARNHAGEN, Francisco A. *Op. cit.*, p. 139.

<sup>648</sup> Interessante apontar que a famosa tela pintada em 1888 por Pedro Américo, *Independência ou Morte*, traz o retrato de ambos os mensageiros, Paulo Bregaro e Antônio Ramos, que, assim, encontrariam na representação iconográfica uma porta de entrada na memória social brasileira sobre a independência, vinculando-a, assim, aos correios.



volatilidade dos espaços-tempo da comunicação postal, da topologia do tempo dos correios, isto é, diferentemente do período entre 1808 e 1820, no qual os registros de distâncias temporais são mais abundantes, o turbulento período de 1820 a 1822 produziu mais registros sobre os conflitos políticos travados em torno dos usos dos correios do que de seus encurtamentos espaço-temporais.

Ao mesmo tempo em que a "regularidade", a "facilidade", a "segurança" e a "brevidade" das comunicações postais se tornavam características mais importantes frente a conjuntura na qual a urgência pela circulação de notícias políticas se acentuava, essas mesmas características, contraditoriamente, se tornaram mais voláteis, mais instáveis, e seus registros mais vagos, justamente em função das feições dos conflitos que ocorriam na monarquia portuguesa. Interrupção abrupta de conexões postais entre territórios inimigos, aumento das denúncias sobre a quebra do sigilo das cartas, criação de linhas de correio entre territórios aliados, tentativas de criação de circuitos paralelos de remessa de leis e decretos, disseminação secreta de papéis sediciosos, interceptação da correspondência entre esferas de poder que poderiam ameaçar a soberania de uma autoridade constituída foram todos usos sociais dos correios, envolvendo grupos e instituições diferentes, que provocaram a sua politização.

Após a formalização da independência do Brasil, que iniciou um longo processo de confrontos militares, convulsão social e diplomacia internacional, essa politização iria adquirir novos elementos, voltados à tentativa de construção de uma unidade territorial do novo Estado nacional que buscava se consolidar perante o cenário internacional. Afinal, se antes de 1822 os territórios da América portuguesa compunham partes dos domínios coloniais do império português, depois, deveriam construir as bases para corporificar o Império do Brasil. O primeiro projeto de um correio nacional viria justamente de um importante periodista, cujas palavras tinham muito impacto na crescente opinião pública do Brasil.

## **5.2. Um projeto de integração territorial do Brasil: os correios de Hipólito José da Costa**

Nascido em março de 1774 na Colônia do Sacramento, formado em leis e filosofia na Universidade de Coimbra, Hipólito José da Costa seria não apenas um importante periodista de seu tempo por meio do *Correio Braziliense*, mas também um atento observador das reformas

postais do império português e autor de um dos primeiros projetos de correios gestados nos moldes de um Estado nacional.

A atenta observação dos sistemas postais de Hipólito pode ser traçada até a sua experiência de viagem aos Estados Unidos da América, em 1798. Tendo sido enviado pelo então secretário e ministro dos Negócios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para estudar as culturas de cânhamo, tabaco, algodão, cana, índigo, arroz e cochonilha, as construções de pastagens, pontes, moinhos, engenhos d'água, mineração, pesca de baleia entre outras coisas, D. Rodrigo também encarregou Hipólito de examinar a vida administrativa e política dos recém independentes Estados Unidos da América. Ele permaneceu nos Estados Unidos de dezembro de 1798 a outubro de 1800, tendo passado por locais como Filadélfia, Nova York, Montreal, Vermont, Champlain, New Hampshire, Massachusetts, Rhode Island e Connecticut, visitou inúmeras instituições, da Suprema Corte ao Congresso norte-americano<sup>649</sup>. E não deixou de registrar sua impressão dos correios: "Vi também, aqui, a casa do correio com seu letreiro – *Post Office* – e, pelas paredes, muitos editais impressos para coisa de bagatela, porque, aqui, como a imprensa é livre, tudo se imprime para maior comodidade"<sup>650</sup>.

O *Correio Braziliense* começou a ser impresso em Londres, em junho 1808, e seu último número é de dezembro de 1822. Foram 175 números contendo de 72 a mais de 140 páginas dedicados a inúmeros temas de interesse político, econômico, administrativo, literário e científico. Em 1808, Hipólito havia tomado como tarefa o convencimento de seus leitores de que a superação da crise da monarquia portuguesa seria alcançada por meio da manutenção da unidade do império, concebido como um sistema composto por partes diversas e reciprocamente complementares. O que, segundo ele, poderia ser alcançado por um conjunto amplo de reformas administrativas e sociais, como a substituição do sistema de capitanias por outro com mais autonomia das Câmaras municipais ou, então, por meio da imigração europeia para o embranquecimento da população. Mas suas duras críticas a diversas figuras do governo

---

<sup>649</sup> Depois de retornar a Portugal, foi incorporado à Casa Literária do Arco do Cego, à Imprensa Régia, viajou a serviço de D. Rodrigo para Londres em 1802 e, em seu regresso, foi preso pela Inquisição, tendo permanecido capturado durante 2 anos e meio, quando então conseguiu fugir para Londres cf. RIZZINI, Carlos. Op. cit., p. 4-13.

<sup>650</sup> COSTA, Hipólito da. *Diário de minha viagem para Filadélfia (1798-1799)*. Brasília: Senado Federal, 2004, p. 49. Agradeço a Alberto C. Portella por esta indicação. Ver também: BUVALOVAS, Thais H. dos Santos. *O "Diário da minha Viagem para Filadélfia": impressões de um ilustrado luso-brasileiro na América (1798-1799)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social), São Paulo, FFLCH-USP.

português não passaram incólumes às atitudes da Coroa, que chegou inclusive a financiar outro periódico em Londres, *O Investigador Português em Inglaterra* (1811-1819)<sup>651</sup>.

A distribuição do *Correio Braziliense* era feita, em boa parte, através de assinaturas que "tomavam-se com os agentes de paquetes ou correios-mores que tivessem correspondência com o correio-mor de Londres". Segundo John Luccock e Louis François de Tollenare, o *Correio Braziliense* encontrava-se por toda parte no Brasil, apesar de ter sido proibido repetidas vezes por propagar visões bastante críticas aos membros do governo português no Brasil, encenando diversos debates públicos com outro jornal da época, a *Gazeta do Rio de Janeiro*<sup>652</sup>.

Assim como outros tantos periódicos do período, como o *Correio de Lisboa* (Portugal), o *Correio Funchalense* (Funchal), *Exato Correio* (Espanha), o nome do *Correio Braziliense* reforçava uma associação típica do vocabulário da época entre o suporte material de divulgação de notícias, o periódico, e um de seus principais meios de circulação, o sistema postal. Afinal, a imprensa periódica encontrou nos serviços de correio modernos um de seus fundamentos<sup>653</sup>.

Em linhas gerais, vale retomar, ainda que de passagem, alguns comentários e críticas que Hipólito teceu sobre os correios que viu nascer e se expandir na América portuguesa. Já apontamos como Hipólito criticou a escassez de correios marítimos entre o Brasil e a Inglaterra após a abertura dos portos, e como tinha amplas expectativas para o melhoramento das comunicações na América portuguesa<sup>654</sup>. Demonstramos como criticou o governador do Maranhão, em 1811, acusado de dar ordens ao administrador do correio "para interceptarem todas as cartas que vierem dirigidas a alguma das pessoas que são chamadas para o Governo interino", buscando evitar que chegassem "ordens diretas do Soberano que possam ser executadas contra [a] vontade dele, Governador"<sup>655</sup>.

Simultaneamente a essas expressões no debate público sobre os correios luso-americanos, Hipólito não deixou de publicizar as mudanças pelas quais o sistema postal da Inglaterra passou.

---

<sup>651</sup> JANCSÓ, István. "Independência, independências". In: Idem (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 35-37; MEIRELLES, Juliana G. "A Corte no Brasil e o governo de D. João VI, 1808-1820". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 103-104.

<sup>652</sup> RIZZINI, Carlos. Op. cit., p. 19 e 28-29; *Correio Braziliense*, abr. 1809, v. 2, n. 11, p. 416. Inversamente, Hipólito recebia muitas correspondências pelo correio de Londres, dentre várias: *Correio Braziliense*, mai. 1814, v. 12, n. 72, p. 768.

<sup>653</sup> BEHRINGER, Wolfgang. Communications revolutions: a historiographical concept. *German History*, v. 24, n. 3, The German History Society, 2006, p. 369; SALVINO, Romulo. *Guerras de papel...*, p. 94.

<sup>654</sup> *Correio Braziliense*, nov. 1809, v. 3, n. 18, p. 525-526; *Correio Braziliense*, mai. 1811, v. 6, n. 36; *Correio Braziliense*, mar. 1811, v. 6, n. 34, p. 233. "Mas essas ideias foram apressadamente concebidas, e sempre confusamente executadas; agora porém, que a Corte se acha no Brasil, poderiam os ministros ver de perto estes melhoramentos; porém não consta ainda a vantagem imediata desta mudança".

<sup>655</sup> *Correio Braziliense*, jun. 1811, v. 6, n. 37, p. 705-707.

Observou, por exemplo, o novo imposto aprovado pela Câmara dos Comuns que instituiu um novo porte sobre as cartas que fossem transportadas além de 20 milhas ou, então, os balanços de arrecadação fiscal com a receita dos correios<sup>656</sup>. Seu jornal também deu espaço para uma sensível querela envolvendo, em 1814, a polêmica interceptação de cartas dirigidas a José Diogo Mascarenhas Neto, antigo Superintendente dos Correios de Portugal, por parte do conde de Funchal, cônsul português sediado em Londres<sup>657</sup>. Também divulgou notícias sobre a conspiração frustrada de Lisboa, de 1817, tendo sido evitada, segundo Hipólito, pela interceptação de cartas<sup>658</sup>.

Amplamente receberam as reformas postais realizadas pelo governador do Ceará, conectando as capitanias do Maranhão e Pernambuco. Nas palavras do redator,

Desejaríamos ver este exemplo imitado em todo o Brasil; pelo grande interesse que tem os povos, e a prosperidade do Estado, na facilidade das comunicações de umas cidades a outras [...]; e uma vez que a facilidade das comunicações acostume o povo à regularidade das correspondências, o rendimento dos portes das cartas, não só chegará para pagar as despesas dos correios, mas até para estabelecer meios de transporte para viajantes, o que servirá de grandíssimo auxílio no aumento da civilização do Brasil<sup>659</sup>.

Dois anos depois, também seriam celebrados os correios entre São Paulo e Rio Grande de São Pedro, porém, com duras críticas ao formato de arrematação da condução das cartas concedido durante 10 anos a José Pedro Cesar, pois “não há nada tão capaz de sufocar a indústria, de destruir o espírito de emulação e de perpetuar os abusos, como são os monopólios”<sup>660</sup>. Isso ficava ainda mais claro com a transcrição da tradução d'*A Riqueza das Nações*, de Adam Smith, comentadas pelo livreiro Baptiste-Louis Garnier:

O serviço dos correios, diz Mr. Garnier na sua nota 35, é de demasiada importância para que o Estado o abandone jamais a um particular. As interrupções, as negligências, as infidelidades em um serviço de que depende a atividade e a segurança das relações civis, políticas e comerciais dariam um grande golpe à ordem e prosperidade pública, e tal estabelecimento não pode deixar-se subordinado aos riscos do bom ou mau comportamento de um empresário. É preciso, pois, pôr o correio entre o número daqueles serviços públicos que não pode ser exercitados senão pelo Governo<sup>661</sup>.

Não satisfeito, o redator do *Correio Braziliense* exemplificou as consequências desse monopólio. Tratava-se de um plano que exigia postas para a conservação de cavalos ou mulas para as mudas dos condutores, e a escolha da localização dessas postas poderia auxiliar na

---

<sup>656</sup> *Correio Braziliense*, mar. 1812, v. 8, n. 49, p. 801. Por vezes, divulgava também o balanço financeiro dos correios de determinada capitania cf. *Ibidem*, out. 1812, v. 9, n. 53, p. 571-574; jul. 1815, v. 15, n. 86, p. 88-99. E também dos correios britânicos cf. *Ibidem*, jun. 1813, v. 10, n. 61, p. 736-737, ou, então, fev. 1815, v. 14, n. 81, p. 264; fev. 1816, v. 16, n. 93, p. 202, ou então da França: *Ibidem*, fev. 1820, v. 24, n. 141, p. 195.

<sup>657</sup> *Correio Braziliense*, jan. 1814, v. 12, n. 63, p. 152-156.

<sup>658</sup> *Correio Braziliense*, jun. 1817, v. 18, n. 109, p. 668-671.

<sup>659</sup> *Correio Braziliense*, abr. 1815, v. 14, n. 83, p. 540.

<sup>660</sup> *Correio Braziliense*, abr. 1818, v. 20, n. 119, p. 329-337 e 424-426.

<sup>661</sup> *Correio Braziliense*, abr. 1818, vol. 20, n. 119, p. 424-426.

construção de novas povoações, ou no aquartelamento de destacamentos de tropas, instalando uma capela para atrair pessoas e dar início a uma nova aldeia ou freguesia. Mas ao conceder as rendas dos correios a um particular, nada disso seria possível. Alerta o leitor: como a arte de ler e escrever não é tão comum no Brasil, é “preciso que o Governo, induzindo o povo a comunicar-se por cartas, espere que se difunda o conhecimento das primeiras letras, *que se introduza o costume da comunicação epistolar* [...] para que esta parte da administração pública possa ser rendosa”. Mesmo que as primeiras despesas não sejam cobertas pelas rendas dos correios, “nem por isso se devem considerar desperdiçadas; porque se devem comparar com a semente, que o agricultor lança à terra, para depois colher uma boa seara”<sup>662</sup>. Como vimos, não era apenas Hipólito José da Costa, leitor de Adam Smith, que era crítico às arrematações particulares. Por essa mesma época, o governador de Goiás tecia duras críticas ao arrematante das cartas de São João d'El-Rei.

Nos anos seguintes, Hipólito continuaria a elogiar obras que, em sua visão facilitaram as comunicações do Brasil<sup>663</sup>. Além disso, continuaria a publicar trechos de escritos de economia política que subsidiavam suas críticas ao monopólio particular dos correios. Em janeiro de 1819, por exemplo, comentou uma passagem da recente obra de Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi (1773-1842), seu capítulo sétimo, “Da influência dos outros impostos sobre a riqueza nacional”, no qual concorda que há “alguns impostos que estão ligados com instituições tão úteis, que longe de serem um carregamento para a nação, antes parecem que lhe causam benefício; tais são o do Correio das Cartas [...]”<sup>664</sup>.

Também não deixou de noticiar as mudanças nos correios entre Portugal e Brasil, de 1818<sup>665</sup>, ou de elogiar a isenção das taxas cobradas de gazetas, folhetos e livros nos Estados Unidos<sup>666</sup>, de acompanhar o uso político dos correios durante a Revolução do Porto por parte da Intendência Geral da Polícia de Portugal<sup>667</sup>, ou de acusar o conde de Palmela de impedir a saída

---

<sup>662</sup> Para todas as passagens referentes a essa questão: *Correio Braziliense*, abr. 1818, vol. 20, n. 119, p. 424-426. Grifos meus.

<sup>663</sup> Em agosto de 1818, elogia o governador do Pará, conde de Vila Flor, o qual mandou limpar a estrada para o Maranhão, para onde há correio a cada 15 dias, e vice-versa cf. *Correio Braziliense*, ago. 1818, v. 21, n. 123, p. 260.

<sup>664</sup> *Correio Braziliense*, jan. 1819, v. 22, n. 128, p. 67-72.

<sup>665</sup> *Correio Braziliense*, fev. 1819, v. 22, n. 129, p. 185-186.

<sup>666</sup> *Correio Braziliense*, mar. 1819, v. 22, n. 130, p. 260. Chega inclusive a apresentar anúncios da venda de calendários e tabelas dos correios assistentes de Portugal (jun. 1819, v. 22, n. 133, p. 589-590). Analisando os correios dos Estados Unidos, Richard John destaca que sua estruturação não envolveu apenas uma nova forma de transmitir informação, mas o conteúdo dessa informação também era novo, pois uma porcentagem significativa dos objetos postais norte-americanos consistia em jornais e documentos relativos aos poderes Executivo e Legislativo, passando, inclusive, a ter os periódicos com taxa reduzida pelos correios em 1792 cf. JOHN, Richard. *Spreading the News...*, p. 7 e 31.

<sup>667</sup> *Correio Braziliense*, set. 1820, v. 25, n. 148, p. 292 *et seq.*

de periódicos portugueses impressos em Londres para Portugal<sup>668</sup>, e até de divulgar trechos das sessões das Cortes de Lisboa que tomavam como objeto os correios, as reclamações de quebra do segredo das cartas, a isenção de porte dos diários das Cortes etc<sup>669</sup>.

Em seu número final, em 1822, anunciou: "inutilizam a pontualidade da publicação mensal de um Periódico, cujo escopo é unicamente o Brasil; e aonde não pôde chegar com *regularidade de tempo*"<sup>670</sup>. Sobretudo se comparado à regularidade da crescente imprensa luso-americana após a suspensão da censura prévia.

Acompanhando muitos dos acontecimentos políticos do que ocorria no Brasil, na América espanhola e em boa parte da Europa, em 1823, Hipólito José da Costa encontrava-se em uma posição de um observador bastante arguto sobre as reformas que poderiam ser feitas no novo império que buscava se constituir. Em fevereiro de 1823, já apoiando a separação do Brasil de Portugal após o esgotamento das possibilidades de compatibilizar os interesses dos portugueses, Hipólito escreveria um projeto intitulado "Apontamentos para um plano de Correios, Estradas e Colonização no Brasil"<sup>671</sup>.

Em linhas gerais, tratava-se de um projeto que visava contribuir para a unificação territorial do Brasil através das comunicações, dos transportes e da ocupação de terras. Em um "país tão extenso e tão pouco povoado" como o Brasil, esses três objetos requereriam, por sua importância, uma repartição pública exclusiva, mas como essa não existia, provisoriamente essas preocupações poderiam ser alojadas no Ministério dos Negócios Estrangeiros, que estava sob responsabilidade de José Bonifácio, com quem Hipólito já havia trocado cartas sobre o sistema postal<sup>672</sup>, no qual deveria ser criada uma secretaria dividida em três seções. Uma primeira dedicada aos correios, às estradas, às pontes e aos barcos de passagem ou navegação; uma segunda responsável por administrar as propriedades de terra, suas raízes e estatísticas; por fim, uma terceira encarregada da imigração, colonização, agricultura e mineração.

Segundo Lustosa, Hipólito preocupava-se em criar as condições para a integração territorial do Brasil. Para isso, incentivava a abertura e o aperfeiçoamento das rotas de navegação

---

<sup>668</sup> *Correio Braziliense*, set. 1820, v. 25, n. 150, p. 563.

<sup>669</sup> *Correio Braziliense*, set. 1821, v. 26, n. 154, p. 258, 291 e 305. *Correio Braziliense*, set. 1820, v. 26, n. 155, p. 381.

<sup>670</sup> *Correio Braziliense*, dez. 1822, v. 29, n. 175, p. 632. Grifos meus.

<sup>671</sup> [OFÍCIO de Hipólito José da Costa para José Bonifácio de Andrada e Silva contendo um Plano de Correios, Estradas e Colonização do Brasil]. 6 de fevereiro de 1823. Arquivo do Itamaraty. A importância desse projeto foi ressaltada por Isabel Lustosa em *O jornalista que imaginou o Brasil: tempo, vida e pensamento de Hipólito da Costa (1774-1823)*. São Paulo: Ed. Unicamp, 2019, p. 85. Agradeço a Camilla Guelli por me informar desse fato.

<sup>672</sup> Idem, *ibidem*.

fluviais, a construção e manutenção de estradas, o fomento ao estabelecimento de vilas margeando-as. Essas obras poderiam ser viabilizadas, em parte, pela arrecadação tributária das passagens entre rios, fosse ela feita diretamente pelo Estado, ou por via de arrendamentos. E, como aponta a autora, os correios eram parte desse projeto mais amplo de integração territorial do novo Império, a "implantação de um serviço *nacional* de correios"<sup>673</sup>.

Nas linhas postais, deveria sempre haver cavalos ou mulas para troca dos estafetas e, nesses pontos, imaginava que tropas inativas da capital do Império poderiam ser aquarteladas, garantindo a segurança para a edificação de pequenas igrejas que atrairiam a população das redondezas para celebrações religiosas, criando condições para a formação de um núcleo comercial rudimentar que poderia subsidiar a construção de uma povoação.

Em relação aos correios, seu projeto seria pioneiro ao propor uma centralização administrativa que, à época, ainda não existia. Propunha que os "correios-mores de todas as cidades e capitais de província" respondessem diretamente ao Ministro, que desempenharia o cargo de presidente do "Correio Geral", definindo o calendário de expedições de malotes postais segundo as demandas de cada cidade, vila ou povoação. Os "correios menores", instalados "em todas as vilas e povoações consideráveis", deveriam responder aos correios-mores das capitais provinciais. Todos estariam responsáveis para que "o dia e hora da partida, e o tempo da viagem serão com a mais exata pontualidade"<sup>674</sup>.

A condução das malas postais deveria ser realizada por "empreiteiros", que poderiam ser definidos por leilão a quem por menos dinheiro se adequasse às regras estipuladas pelo governo. Os empreiteiros deveriam conduzir as cartas através de carruagens ou a cavalo e, dependendo das condições de circulação, poderiam transportar passageiros que pagariam pelo aluguel da montaria ou do assento nas carruagens, algo que lembrava a iniciativa que José Diogo Mascarenhas Neto havia esboçado em Portugal, no início do século XIX<sup>675</sup>.

Uma vez ao mês, os correios menores apresentariam suas finanças aos correios-mores de cada província, bem como o calendário e os horários de chegada e de partida dos correios. Por sua vez, os correios-mores prestariam contas ao presidente do Correio Geral a cada três meses, devendo sempre comentar "a pontualidade com que os correios menores desempenham suas

---

<sup>673</sup> LUSTOSA, Isabel. Op. cit., p. 84-85 e nota 80. Grifos meus.

<sup>674</sup> [OFÍCIO de Hipólito José da Costa para José Bonifácio de Andrada e Silva contendo um Plano de Correios, Estradas e Colonização do Brasil]. 6 de fevereiro de 1823.

<sup>675</sup> ARAÚJO, Ana Cristina. Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 17 (2017).

obrigações" e sugerir alterações "nos dias de partida e tempo de viagem dos correios", ou, então, sobre a criação de "novos correios menores que se devem estabelecer", ou "novas linhas para malas por diversos caminhos"<sup>676</sup>.

Os portes das cartas deveriam ser regulados "em proporção das distâncias" e sempre cobrados no local de sua entrega. O projeto de Hipólito previa até alterações dentro dos laboratórios postais: para facilitar a distribuição de cartas em malotes diferentes, deveria haver um oficial para marcar com carimbo a data de recebimento das cartas em seu sobrescrito, depois de pesadas e porteadas, a correspondência deveria ser lançada em "grande mesa, na qual estará grudado ou pintado um mapa da província, dividido em certo número de quadrados, e em cada quadrado uma abertura, debaixo da qual haverá gaveta aonde se lançarão todas as cartas pertencentes a povoações existentes naquela divisão". Retiradas de cada gaveta já reunidas, os oficiais somariam o porte total segundo as divisões das povoações, depois do que seriam expedidas. O esquadrinhamento do território segundo "quadrados", ou zonas, aliado a sugestão de portes definidos "em proporção das distâncias" se assemelha ao primeiro esboço do que, muitos anos depois, seria o "Código de Endereço Postal"<sup>677</sup>.

Se houvesse cartas dirigidas a povoações fora da linha postal principal, estas deveriam ser separadas dentro de um saco menor, colocado dentro do malote principal, até serem despachadas a povoação mais próxima do destino que estivesse no itinerário normal dos empreiteiros. O correio menor, portanto, se encarregaria de sua entrega por meio de "linhas de mala parciais de umas povoações do interior para com outras, quando estas não ficarem nas estradas por que passa a linha da mala geral". O que buscava evitar era que "as cartas que de uma povoação do interior se remete a outra sofram a demora de vir primeiro à capital, nem passem pelo correio geral". Uma vez entregues nos correios menores, todas as cartas seriam entregues "aos mensageiros que as vem levar às moradas das pessoas a quem são dirigidas, quando estas se souberem, ou porem-se na lista" de endereços. Para isso, deve haver diversos mensageiros para "diversos bairros da cidade", e todas as noites entregariam o porte das cartas e aquelas que não puderam entregar<sup>678</sup>.

Se nas linhas postais os empreiteiros precisassem pernoitar e não houvesse povoação para isso, o governo deveria criar ranchos alugados a estalajadeiros que dessem pousada, sempre

---

<sup>676</sup> [OFÍCIO de Hipólito José da Costa para José Bonifácio de Andrada e Silva contendo um Plano de Correios, Estradas e Colonização do Brasil]. 6 de fevereiro de 1823.

<sup>677</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>678</sup> Idem, *ibidem*.



atentando para escolher ranchos que "tenham proporções convenientes para virem a ser povoações". No mar, Hipólito sugeriria o emprego de quatro barcos a vapor, uma tecnologia que estava em desenvolvimento na época, para correr a costa do Brasil sempre em períodos fixos, conduzindo cartas e encomendas leves, passageiros e suas bagagens<sup>679</sup>.

Organizado desta forma, os correios centralizados administrativamente tirariam rendas dos portes das cartas, do aluguel de assentos nos barcos, carruagens e montarias, da arrematação dos ranchos e barcas de passagem e das pontes. Quando possível, as estradas por onde passariam os correios poderiam ser abertas e consertadas pelas comarcas. Os correios também seriam beneficiados pelos mapas topográficos que outra secretaria, a das terras, produziria para definir os limites das propriedades, divisão política dos territórios, pois também deveriam assinalar "as linhas de estrada que devem seguir as malas dos correios"<sup>680</sup>. Talvez, se este projeto tivesse sido levado adiante nesta época, o primeiro mapa a cartografar a rede de correios do Brasil teria sido produzido.

O plano foi remetido a José Bonifácio em fevereiro de 1823 e por este encaminhado à Assembleia Constituinte do Império do Brasil, onde foi dirigida à comissão de colonização na sessão de 2 de junho de 1823<sup>681</sup>. Embora a assembleia tenha sido dissolvida no final daquele ano, antes que alguma medida de centralização do sistema de correios pudesse ter sido debatida e aprovada, fato é que se tratava do primeiro projeto de reforma postal do Império do Brasil encaminhado a uma comissão de deputados da Assembleia Constituinte.

### **5.3. Os correios do Brasil: das guerras de independência à monarquia constitucional**

No final de 1822, as hostilidades militares nos territórios que, até aquele momento, compunham a monarquia portuguesa, se ampliaram. Em 1 de agosto, D. Pedro decretou que qualquer tropa, portuguesa ou de outra nação, que desembarcasse no Brasil sem a sua autorização seria considerada inimiga de guerra. No dia 6, publicou um manifesto pedindo reconhecimento internacional de seu governo, enviando cartas para o rei da Áustria, membro da Santa Aliança e pai de sua esposa, D. Leopoldina, além de nomear, dias depois, representantes

---

<sup>679</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>680</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>681</sup> RIZZINI, Carlos. Op. Cit., p. 46.

para Londres, Paris, Washington e Viena<sup>682</sup>. No final de dezembro, o Império do Brasil autorizou o armamento de corsários para combater o pavilhão português e uma de suas orientações era justamente atacar, sempre que possível, os correios de Portugal<sup>683</sup>. Posto que, a essa altura, a soberania territorial sobre os espaços que compuseram os domínios portugueses da América estava em disputa, cortar as linhas de comunicação dos correios marítimos entre Portugal e as províncias do Brasil era uma estratégia que a experiência política do passado recente havia demonstrado ser útil.

Poucos dias depois, em outra frente dos conflitos que se esboçavam para o novo Estado em vias de formação, José Bonifácio de Andrada e Silva, então ministro dos Negócios Estrangeiros, expediu um ofício ao administrador do correio do Rio de Janeiro ordenando que regularmente se enviasse àquele ministério "todas as cartas e papéis que se lançarem no Correio para Buenos Aires"<sup>684</sup>. Naquela altura, a espionagem de correspondências dirigidas a Buenos Aires possivelmente funcionava como parte das políticas de preservação da recém incorporada Província Cisplatina aos territórios do Reino do Brasil.

A mesma preocupação política com a construção das condições de consolidação da soberania de D. Pedro sobre as províncias do Brasil se manifestaria no plano interno. No final de janeiro de 1823, o periódico *Império do Brasil* informou seus leitores que a guerra contra os portugueses que estava sendo travada na província da Bahia exigiu a formação de uma legião de tropas ligeiras no Recôncavo, uma guarda cívica em Cachoeira, um regimento de cavalaria miliciana em Jacobina e um batalhão de caçadores em Inguaripe. Em meio às medidas do governo provisório, "Estabeleceu-se também por paradas um Correio regular para o Rio de Janeiro e Minas Novas"<sup>685</sup>, e nos meses seguintes se consolidaria outro correio entre Cachoeira e Vila Rica<sup>686</sup>.

O governo provisório de Alagoas, no início do ano, também como parte das medidas extraordinárias de defesa da província, tinha estabelecido um correio regular "de 15 em 15 dias, das Alagoas para o Recôncavo da Bahia"<sup>687</sup>. Como se sabe, no início de 1823, as disputas

---

<sup>682</sup> PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil...*, p. 94-95.

<sup>683</sup> Concede aos súditos deste Império e Estrangeiros a faculdade de armarem corsários que se empreguem contra as propriedades e pavilhão Português. In: CLB. *Índice dos decretos, cartas e alvarás de 1822*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1887], p. 108-115.

<sup>684</sup> PAÇO, 13 de janeiro de 1823 – José Bonifácio de Andrada e Silva. Disponível em: <<https://www.obrabonifacio.com.br/colecao/obra/18773/digitalizacao/pagina/1/>>. Acesso: 15 ago. 2022.

<sup>685</sup> *Império do Brasil: diário do governo*, 24 jan. 1823, n. 18.

<sup>686</sup> *Império do Brasil: diário do governo*, 7 mar. 1823, n. 54.

<sup>687</sup> *Império do Brasil: diário de governo*, 1 de março de 1823, n. 49.

políticas na província da Bahia se polarizaram criando duas forças políticas principais, uma encabeçada pelo Governador de Armas, Inácio Luiz Madeira de Mello, instalado na cidade de Salvador, obediente às Cortes de Lisboa, outra de atores políticos sediados na região de Cachoeira, no Recôncavo, que se inclinavam aos projetos defendidos no Rio de Janeiro. A derrota final de Madeira ocorreu apenas em 2 de julho, após meses de cerco à cidade de Salvador, contando com a atuação de mercenários como Pedro Labatut e Thomas Cochrane<sup>688</sup>.

No nordeste, no mês de fevereiro, o *Conciliador do Maranhão* anunciou a medida do governo provisório que regulava que nos primeiros dias de todos os meses partiria de São Luís um correio de terra para Belém do Pará e, também mensalmente, outro correio para a vila de Parnaíba, no Piauí, "para que *não* parem as correspondências entre esta Cidade e aquela vila [...] enquanto não se achar reestabelecido o Correio do Ceará"<sup>689</sup>. Posto que a conexão postal por terra entre São Luís, Belém e Parnaíba já havia sido inaugurada anteriormente, a manifestação do governo provisório indica que em algum momento na conjuntura dos conflitos da independência elas foram interrompidas. Desde a chegada, em abril de 1822, do Governador de Armas indicado pelas Cortes de Lisboa a São Luís do Maranhão, ocorreram várias acusações mútuas entre este e a Junta de Governo Provisório. Dentre as várias denúncias que chegariam às Cortes de Lisboa, os membros da Junta queixavam-se que o governador, além de enfraquecer a Guarda do Palácio e tentar iniciar um recrutamento militar, também havia interferido "na criação de um correio civil". E, na expectativa dos governos civis dessas províncias, a recriação dessas conexões postais "possibilitaria a antecipação de algumas providências, bem como deixaria explícita a cumplicidade do Pará e do Maranhão na defesa do mesmo projeto político"<sup>690</sup>.

Ainda no mês de fevereiro, o jornal *O Espelho* noticiou uma proclamação feita em Pernambuco contra as Cortes de Lisboa

Pernambucanos. Parece não haver mais dúvida, que de Portugal se enviam tropas a conquistar-nos; papéis públicos o anunciam, as nossas embarcações não aparecem, *há três meses tem cessado o correio daquele porto*, e um demasiadamente retardado sem querer tocar nossas praias enviou pelo bloqueio a mala, onde com dissimulação se ocultam os planos hostis que se meditam contra nós, tudo isto sem dúvida para surpreender-nos<sup>691</sup>.

O autor dessa proclamação, além de fornecer um testemunho sobre o bloqueio da comunicação com Portugal, enxergava na interrupção dos correios um importante sinal de que

<sup>688</sup> PIMENTA, João Paulo; SLEMIAN, Andréa. O "nascimento político"... p. 89-90.

<sup>689</sup> *Conciliador do Maranhão*, 1 fev. 1823, n. 163; 5 fev. 1823, n. 164. grifos meus.

<sup>690</sup> Segundo André Machado, os gastos com esse correio teriam sido integralmente assumidos pela Junta do Maranhão ver: MACHADO, André Roberto de Arruda. Op. cit., p. 150-151 e 157.

<sup>691</sup> *O Espelho*, 7 fev. 1823, n. 128.

tropas portuguesas estavam a caminho para conquistar os "Pernambucanos". Ao fazê-lo, demonstra como não apenas os circuitos de comunicação postal eram ferramentas políticas para os governos em conflito, como também aponta como a falta de correios devia ser interpretada com cautela pelos contemporâneos, pois sua ausência, algo anormal, podia indicar a iminência da chegada de tropas inimigas, precedidas pelo corte das comunicações postais, uma arma política já bem conhecida naquela altura.

Enquanto a imprensa noticiava a interrupção dos correios entre Pernambuco e Portugal, no centro-sul, o administrador do correio do Rio de Janeiro, Manoel Theodoro da Silva, publicou um artigo no *Império do Brasil* informando o estabelecimento de um correio por terra entre a capital e as vilas de Parati e Ilha Grande, com partidas nos mesmos dias do giro que vai para a vila dos Campos dos Goitacazes. A justificativa consistia em evitar "os inconvenientes de viagem de mar" e facilitar a comunicação, pois os confrontos navais colocavam em risco a regularidade e a segurança das correspondências<sup>692</sup>. Alguns meses depois, uma portaria apontaria o funcionamento de correios regulares entre as vilas de Nova Friburgo e Cantagalo<sup>693</sup>.

O anúncio de Theodoro da Silva atendia aos anseios de José Bonifácio de Andrada e Silva, que nos meses anteriores havia encaminhado ao Ministério da Fazenda um ofício do governador militar responsável por essas vilas no qual argumentava sobre a "grande utilidade que resulta, a bem daqueles Povos, do estabelecimento de um correio, que à semelhança dos [correios] das províncias interiores, deverá partir desta Capital três vezes cada mês"<sup>694</sup>.

Mais ao norte, o Conselho interino do governo da Bahia instituiu um correio por terra "desde a Vila de São Jorge dos Ilhéus até a de São Francisco de Sergipe do Conde; facilitando desta arte a comunicação entre as Povoações do Recôncavo Marítimo, e a pronta execução das Ordens, que expedidas fossem a prol da defesa". Essa foi uma solução particular para um problema que se enfrentava também em outros espaços, conforme o testemunho do Conselho Interino de Governo da Bahia:

A grande dificuldade de se transmitir a Corte Imperial qualquer notícia momentosa, e requerer-lhe socorros, e providências análogas aos males que pesavam sobre a malfadada Bahia, exigiu o Estabelecimento de um Correio terrestre da Vila Capital da Cachoeira para o Rio de Janeiro. E porque fosse então (mês de Novembro do ano

---

<sup>692</sup> *Império do Brasil: diário do governo*, 17 fev. 1823, n. 38.

<sup>693</sup> [Ministério da Fazenda - PORTARIA para o Administrador do Correio mandar pagar o salário mensal de 6\$400 réis a José Joaquim Pereira, Correio... 24 de abril de 1823. BR RJANRIO 40-COD.142.v.17. Em 11 de maio, o governo do Rio de Janeiro fechou acordo com Gatschet de Gruyers, cônsul da Confederação Suíça, para estabelecer a 24 léguas da capital, em Cantagalo, colônia de suíços, Nova Friburgo cf. RIZZINI, Carlos. Op. cit., p. 195-197.

<sup>694</sup> PALÁCIO DO RIO DE JANEIRO, 23 de janeiro de 1822 – José Bonifácio de Andrada e Silva. Para o Tesouro Público. <<https://www.obrabonifacio.com.br/colecao/obra/18765/digitalizacao/pagina/4/>>. Acesso: 15 ago. 2022.

próximo passado) assaz dúbio o estado da Comarca de Porto Seguro a respeito da Causa da Aclamação do Augusto Regente e Defensor, o Conselho preferindo o longo, porém certo, caminho pelo interior da província de Minas Gerais, ao breve, mas duvidoso, trajeto pela Costa do Sul, mandou criar aquele Correio desde a predita Vila Capital até o notável Arraial do Tijuco, instituindo-se diferentes paradas em o [sic] espaço intermédio de 190 léguas. No Tijuco emenda-se o Correio ordinário de longo tempo estabelecido dali para a Imperial Cidade de Ouro Preto, e desta para a Corte. Removido felizmente o óbice, que vedara o uso da Estrada da Costa pela Aclamação de Porto Seguro, mandou o Ministério Imperial, a rogo do Conselho, instituir outro Correio desde a Província do Espírito Santo, de onde já o havia para o Rio de Janeiro, até a Vila de Ilhéus, de onde segue para a da Cachoeira o Correio, que o Conselho criara logo depois da sua instalação, como já o notamos. Em consequência temos dois Correios terrestres entre a Bahia e o Rio de Janeiro, aos quais convém proteger pelas vantagens que prometem ao Comércio e Civilização interior. A melhor proteção é sem questão a frequência e o uso. O Conselho tem ordenado a criação na Vila da Cachoeira da Administração necessária para a sua regularidade e progresso<sup>695</sup>.

De certo modo, os confrontos em alto-mar provocaram uma nova interiorização dos circuitos postais, pois a incerteza das navegações costeiras, mesmo que potencialmente mais ágeis, eram mais arriscadas do que os deslocamentos por terra mais lentos. Naquele contexto, tratava-se de preferir "o longo, porém certo, caminho pelo interior" ao "breve, mas duvidoso, trajeto pela Costa". As novas linhas postais nas províncias do Rio de Janeiro, da Bahia e de Minas Gerais indicavam esse processo. Assim como no começo da Revolução do Porto a Intendência Geral da Polícia havia ordenado o desvio postal por Viseu, para evitar a parada nas "terras insurgidas", nesse caso, momentaneamente, ordenava-se o desvio da comarca de Porto Seguro enquanto seu estado político em relação a aclamação de D. Pedro fosse "assaz dúbio". Uma vez assegurado o apoio político em Porto Seguro instituiu-se outro correio terrestre da Bahia até a Corte, passando por Espírito Santo, ao invés de Minas Gerais. Mesmo removido o "óbice" da estrada que passava por Porto Seguro, o Conselho Interino da Bahia considerava manter os dois correios de terra algo vantajoso ao "Comércio e Civilização interior".

No nordeste, em maio, a administração do correio de São Luís do Maranhão anunciou o estabelecimento de 2 correios para a vila de Caxias, a sudeste da capital, saindo sempre nos dias 10 e 20 de cada mês<sup>696</sup>. A medida respondia às demandas locais por "mais abreviadas comunicações, pelos motivos das atuais circunstâncias de rebelião na Província do Piauí", para que os membros do governo provisório do Maranhão "possam estar ao alcance de todas as notícias que correm, para em tempo providenciarem quaisquer acontecimento". Antes de 7 de maio, data de ativação das novas linhas, havia apenas um correio mensal, e o grande intervalo

---

<sup>695</sup> *Relatório dos trabalhos do Conselho Interino de Governo* (BA), 1823, ed. 1, Tipografia Nacional, p. 4 e 12-13. Essa era uma resposta à solicitação do governo provisório da Bahia ao administrador geral do correio da província solicitando a relação de todos os correios terrestres que são expedidos *Diário Constitucional* (BA), 13 fev. 1822.

<sup>696</sup> *Conciliador do Maranhão*, 10 mai. 1823, n. 191.

entre um correio e outro fazia com que "muitas cartas se dirigem por fora". Mas nas "atuais circunstâncias", as comunicações "hoje se tornam mais necessárias"<sup>697</sup>. Como se sabe, em outubro de 1822, a vila de Parnaíba declarou adesão ao Rio de Janeiro, em janeiro de 1823, seria a capital do Piauí, Oeiras, a fazer o mesmo, e ambas eram fortemente ligadas ao Maranhão.

O realinhamento da província do Piauí se tornou objeto de embate do Governador de Armas do Maranhão, João José da Cunha Fidié, ainda fiel às Cortes de Lisboa. Com as ofensivas do Rio de Janeiro a partir de março de 1823, Fidié buscou refúgio na vila de Caxias, onde reorganizou suas tropas para contra-atacar várias vilas do Piauí. Mas a partir do mês de maio, as forças do Rio de Janeiro começaram um cerco em Caxias<sup>698</sup>. Ou seja, a criação desses correios entre São Luís e Caxias, com uma frequência maior, atenderia às demandas por informação justamente durante esses confrontos que ocorriam no interior.

No Rio de Janeiro, na Bahia, em São Paulo, no Maranhão, e em muitos outros espaços do território em construção do império do Brasil, testemunhava-se a consciência social, manifestada em diferentes periódicos, da importância política que as comunicações postais desempenhavam no desenrolar dos acontecimentos das guerras de independência. Tanto as articulações geográficas, como as distâncias temporais eram elementos da rede postal e objetos da atenção dos contemporâneos. No caso do Maranhão, por exemplo, o governo provisório considerou que a frequência mensal de giros postais era insuficiente para estar a par dos acontecimentos do que se passava no Piauí, e as cartas dirigidas por fora não atendiam plenamente o novo patamar que a demanda pelo aperfeiçoamento das comunicações atingia. Nova demanda que, muitas vezes, fazia-se expressar na contínua expansão de periódicos, como *O Tamoyo*, no Rio de Janeiro, *A Sentinela da Liberdade*, em Pernambuco, *O Compilador Mineiro*, em Ouro Preto, ou o *Atalaia*, em São Paulo.

De muitas maneiras, a aceleração dos eventos políticos e militares relacionados aos conflitos da independência era motivo suficiente para que alguns governos constituídos enxergassem que uma aceleração das comunicações postais era necessária. Se tratava de uma transformação dos espaços-tempo cuja origem era distinta daquela provocada entre 1808 e 1820, pois, agora, enquanto parte das guerras, súbitas interrupções de linhas postais poderiam levantar suspeitas da chegada de tropas inimigas (caso de Pernambuco); ou, então, criar territórios com

---

<sup>697</sup> *Conciliador do Maranhão*, 31 mai. 1823, n. 197. Transcrição da sessão de 22 de fevereiro de 1823 da Câmara da vila de Caxias encaminhada ao governo provisório do Maranhão.

<sup>698</sup> PIMENTA, João Paulo. *Independência do Brasil...*, p. 108-109.

zonas de espera dilatadas, dificultando a organização política (caso de Goiás); ou, ainda, a criação de novas linhas poderia aproximar governos aliados (caso da Bahia, Alagoas, Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, ou Pará, Maranhão e Piauí); ou até criar melhores condições de informação dos últimos acontecimentos (caso do Maranhão, Piauí e São Paulo).

A topologia do tempo das comunicações postais ia sendo modificada de acordo com as feições que os conflitos iam adquirindo em suas especificidades locais. Mas havia duas características gerais que eram partilhadas: primeiro, a reconhecida importância que os correios tinham no desenrolar daqueles acontecimentos e, segundo, quase sempre sua expansão respondia a demandas sociais vinculadas à urgência de conhecimento sobre o estado político de outros territórios, pois, naquela conjuntura, a não-simultaneidade entre um fato e o conhecimento deste passava a apresentar um risco maior.

No mês de maio, em Pernambuco, o jornal *Sentinela da Liberdade* publicou um artigo de um correspondente que clamava ao governo provisório daquela província o estabelecimento de correios para a Bahia, argumentando que este tinha melhores condições do que os governos de Alagoas e Sergipe Del-Rei para fazê-lo. Do contrário, continuando as coisas como estavam, continuava o autor, "tudo tem sido de balde: e já se vai verificando que só teremos notícias de cem em cem anos"<sup>699</sup>.

Meses depois, atendendo uma demanda do governo provisório de Pernambuco, o Ministério da Marinha mandaria estabelecer correios marítimos entre a Corte e esta província, podendo empregar duas escunas, *Maria da Glória* e *Maria Francisca*, ou, então, que comprassem outras se estas fossem insuficientes para comunicar as notícias com a brevidade desejada, não devendo ser demoradas nos portos<sup>700</sup>. O correio marítimo entre o Rio de Janeiro e a Bahia devia ser retomado com o emprego de três ou quatro embarcações veleiras, e a Marinha convocava o serviço nacional e imperial para que houvesse correspondências mais ativas e regulares entre todas as províncias<sup>701</sup>. Em outubro, o governo provisório de Goiás solicitou um aperfeiçoamento dos correios com o Rio de Janeiro, aprovado três meses depois<sup>702</sup>.

---

<sup>699</sup> *Sentinela da Liberdade na guarita de Pernambuco*, 21 mai. 1823, n. 14. Ser de "balde", de acordo com a semântica da época, indicava algo que era "frustrado" cf. Silva, Antonio de Moraes. Bluteau, Rafael. Dicionário da língua portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro. 1. ed. Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, MDCCLXXXIX [1789]. v. 1, p. 254.

<sup>700</sup> Manda estabelecer Correios Marítimos na Província de Pernambuco. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1823*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 102.

<sup>701</sup> Manda estabelecer Correios Marítimos na Província da Bahia. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1823*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 103.

<sup>702</sup> *Império do Brasil: diário de governo*, 15 jan. 1824, n. 11.

Enquanto vários governos provisórios e periódicos, em diferentes províncias do Brasil, registravam demandas sociais pela aceleração das comunicações postais, com o objetivo de conhecer com mais brevidade os acontecimentos políticos de outros territórios, os trabalhos da Assembleia Geral Constituinte Legislativa do Império do Brasil, que havia iniciado suas sessões em 3 de maio, buscavam criar os meios de fazer circular seus debates e resoluções, assim como haviam tentado as Cortes de Lisboa; muito embora os deputados do Pará, Maranhão, Piauí e Cisplatina nem tivessem chegado a ocupar seus postos<sup>703</sup>.

Na sessão de 24 de maio, como parte dos debates envolvendo a redação do *Diário das Cortes*, o deputado Alencar propôs que "para facilitar a sua leitura será franco o porte do correio" e sua tarifa deveria ser "regulada de modo que baste tão somente para fazer face às despesas do papel e impressão". Outros legisladores se manifestaram, ora sugerindo que os ordenados dos empregados do correio fossem considerados para o cálculo da tarifa, porém, "tendo os senhores ponderado que *não era a economia da fazenda, e sim a maior circulação do Diário para a instrução do público o objeto que merecia mais a atenção da assembleia*". Venceu a proposta de franquear o porte para todos os assinantes, cobrando-lhes apenas as despesas do papel e da impressão, "contanto que seja sempre por menor preço que o de qualquer outro periódico"<sup>704</sup>.

Em um contexto de crescente e rápida expansão da opinião pública, manifestada na nova profusão de jornais que o Brasil testemunhava, Alencar e os demais deputados da constituinte consideravam de suma importância que os trabalhos da nova Assembleia Legislativa, que ainda não tinha sua legitimidade plenamente reconhecida por todos os órgãos do Brasil, fossem divulgados nos mais recônditos territórios do Estado<sup>705</sup>. Poucos dias depois, em 9 de junho, o Ministério da Fazenda expediu uma ordem para que os diários da Assembleia fossem isentos de porte nos correios quando remetidos aos assinantes e Câmaras "para facilitando-se a circulação do mesmo *Diário*, chegue com mais brevidade e mais geralmente a notícia dos povos as matérias que são objeto dos trabalhos dos seus respectivos representantes"<sup>706</sup>.

É o que Richard John, analisando o papel dos correios na formação territorial dos Estados Unidos, chamaria de uso dos correios para formar, ou consolidar, a comunidade imaginada que

---

<sup>703</sup> SLEMIAN, Andrea. Sob o império das leis..., p. 78-79.

<sup>704</sup> ANNAES do Parlamento Brasileiro. Assembleia Constituinte, 1823. vol. 1. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1874, p. 111-112. Grifos meus.

<sup>705</sup> *Diário da Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil*, 1823, p. 5, 16-18 e 118.

<sup>706</sup> Manda que seja franco o porte dos diários da Assembleia Geral constituinte remetidos aos assinantes das províncias. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1823*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 68; ANNAES do Parlamento Brasileiro. Assembleia Constituinte, 1823. vol. 2. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1874, p. 29.



se buscava construir, pois, teoricamente, a divulgação dos diários da Assembleia através dos correios criaria parte das condições para que populações de diferentes vilas, cidades e províncias entrassem em contato com o que, à época, se apresentava como a nova esfera de representação da nação<sup>707</sup>.

No mês seguinte, em 26 de julho, o correio voltou a figurar nas discussões dos deputados da Assembleia Constituinte. O mesmo deputado Alencar apresentou denúncias do "criminoso abuso" de violar o segredo das cartas. Acreditava que isso teria ocorrido na Bahia para interceptação das cartas dos adversários do governo do Rio de Janeiro, mas como a província já havia sido incorporada ao Império do Brasil, seu governo deveria vigiar melhor para que este "direito sagrado do cidadão" não fosse violado. O deputado Andrada Machado, que apoiou a indicação de Alencar, acrescentou que não conhecia "no mundo um só governo que não viole o segredo das cartas", o que despertou a oposição do deputado França, contrário à indicação de Alencar, afirmando: "Não sabe o governo porventura que o segredo das cartas é e deve ser respeitado e mantido em povos civilizados?". França exigiu uma responsabilização do administrador do correio, pois a "obediência ativa de um cidadão livre tem limites demarcados na mesma lei" e a "abertura de uma carta por pessoa a quem ela não respeita é um crime". Manifestação que foi seguida pelo deputado Muniz Tavares: "sejam quais forem os motivos que possam alegar-se, nunca o governo devia usar da prepotência de abrir as cartas dos cidadãos. O segredo delas é inviolável pelas bases que juramos", e quem cometesse esse atentado seria um "criminoso".

Em seguida, a palavra foi concedida ao deputado Carneiro de Campos. Sua primeira observação ressaltou o fato de que as bases juradas nas Cortes de Lisboa não regiam as ações da Assembleia Constituinte do Império do Brasil. "Se deve guardar-se a inviolabilidade das cartas é por ser um dos direitos de cidadão, mas não por ser artigo dessas bases, com as quais já nada temos". Três dias depois desse acalorado debate sobre o papel dos correios na construção de um novo conjunto de direitos do cidadão, a Assembleia aprovou a indicação ao governo para ter "o mais particular cuidado sobre a administração do correio, tomando as medidas que lhe parecem

---

<sup>707</sup> JOHN, Richard. Spreading the News..., p. 112-168.

mais próprias a evitar a violação do segredo das cartas, sempre sagrado nos governos verdadeiramente livres"<sup>708</sup>.

Mas todas essas discussões foram interrompidas com a dissolução da Assembleia em 12 de novembro<sup>709</sup>. Após fechar a Assembleia, D. Pedro nomeou um conselho responsável por redigir um novo projeto de Constituição, pois "a construção de uma ordem constitucional mostrava-se, à época, como uma necessidade" para a formação de uma nova unidade política<sup>710</sup>. Outorgada em março de 1824, o artigo 179, parágrafo 27 da nova Constituição do Império do Brasil, versando sobre os direitos civis e políticos dos cidadãos brasileiros, definiu, finalmente, que "o segredo das cartas é inviolável" e a administração do correio é responsável por qualquer infração.

Seguindo uma tendência observada nas Cortes de Lisboa e na Assembleia Constituinte do Rio de Janeiro, a Constituição conceitualizou o segredo das cartas como um direito civil dos cidadãos, e isso implicou diretamente a administração dos correios na manutenção de todo um conjunto de direitos que davam os contornos da cidadania que se buscava construir<sup>711</sup>. E, assim como muitos documentos oficiais que circulavam entre instâncias de poder político do novo Estado, a própria Constituição de 1824 foi encaminhada para Câmaras municipais através dos correios<sup>712</sup>. Evidentemente, violações continuariam a ocorrer e suas denúncias seguiriam

---

<sup>708</sup> ANNAES do Parlamento Brasileiro. Assembleia Constituinte, 1823. vol. 3. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1874, p. 119-121 e 136. Em 30 de julho, o ministro dos Negócios do Império expediu ordens para que as administrações de correio evitassem a violação do segredo das cartas cf. ANNAES do Parlamento Brasileiro. Assembleia Constituinte 1823. vol. 4. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1874, p. 46.

<sup>709</sup> Em novembro, o Peru proclamaria uma constituição que, no ano seguinte, seria suspensa pelo Congresso. Também em 1824, começariam as primeiras sessões do congresso das Províncias do Prata, em 1825 o Alto Peru declararia independência e em 1826 o Peru adotaria a constituição da Colômbia.

<sup>710</sup> SLEMIAN, Andréa. Sob o império das leis..., p. 143.

<sup>711</sup> BRASIL. "Constituição Política do Império do Brasil". In: CLB *de 1824*. Parte 1ª. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. Sobre os direitos ver: SLEMIAN, Andrea. "A independência do Brasil: constitucionalismo e direitos, 1820-1824". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 161-162.

<sup>712</sup> *Império do Brasil: diário do governo*, 7 abr. 1824, n. 78. Refere-se a 21 de março. Anos mais tarde, com a publicação do Código Criminal de 1830, as penas aos infratores desse direito dos cidadãos seriam melhor definidas. Na seção sobre crimes públicos, em seu título quinto contra a boa ordem e administração, capítulo primeiro sobre prevaricações, abusos e omissões de empregados públicos, seção primeira, parágrafo nono do artigo 129 torna um "criminoso" aquele que subtrair, suprimir ou abrir as cartas depois de lançadas no correio, ou trabalhar para que alguém o faça, com pena de prisão entre 2 a 6 meses, multa da metade do tempo, com pena duplicada se o criminoso descobrir parte ou todo o conteúdo das cartas. Na parte terceira, título segundo contra a segurança individual, capítulo primeiro contra a segurança da pessoa e da vida, a sétima seção é sobre a abertura de cartas, e em seu artigo 215 prevê pena de 1 a 3 meses e multa de 50 mil réis para quem tirar cartas que não lhe pertencem no correio, e as penas era dobradas caso o conteúdo das cartas fosse descoberto. Veja, a violação do segredo das cartas adquire dimensão de crime público contra a boa ordem da administração pública e crime particular contra a segurança individual. cf. *Código Criminal do Império do Brasil*. Recife: Typographia Universal, 1858. Ver lei de 10 de março de 1821 das Cortes de Lisboa sobre inviolabilidade, acho que menciono acima no texto.

aparecendo nos periódicos da época. Porém, a nova cultura política qualificaria essas ações como crimes infligidos contra os direitos dos cidadãos brasileiros<sup>713</sup>.

Após o término dos conflitos que ameaçavam a integridade do território do Império do Brasil, o qual, ainda em construção, buscava preservar as antigas colônias portuguesas da América, e após a outorga de uma Constituição que, de muitas maneiras, representou um momento de consolidação de um novo regime político para o igualmente novo Estado nacional, os governos provinciais continuaram a registrar demandas e reformas pelo aperfeiçoamento e aceleração das comunicações postais<sup>714</sup>. Não mais pautados pela urgência da guerra, mas, sim, pelos novos espaços de representação política que se abriam a partir de 1824. Cada vez mais, as expectativas e os usos sociais dos correios se coadunariam não mais com soberanias de *governos* conflitantes em disputa aberta pelo controle territorial, mas, doravante, pela consolidação de um *Estado* nacional.

Em setembro de 1824, o Ministério da Marinha comunicou o presidente da província do Maranhão que a escuna *Providência* iria sair do Rio de Janeiro em direção ao Pará servindo de correio, em cujo exercício devia permanecer enquanto não se tomassem outras providências para sustentar a comunicação da Corte com essas duas províncias. Junto ao comunicado, informaram também que o governo do Pará havia sido encarregado de preparar dois correios para alternar a *Providência*, "que para a maior brevidade, na transmissão de quaisquer ordens ou comunicações" devia demorar apenas o tempo indispensável nos portos para reparar avarias sofridas no traslado<sup>715</sup>.

Já no mês seguinte, a Marinha encarregou o patacho *Defensor* para atuar como correio marítimo junto a essas embarcações conectando a capital do império às províncias de Pernambuco, Maranhão e Pará<sup>716</sup>. Afinal, como parte das políticas de consolidação da nova unidade territorial, o centro do Império precisava se fazer mais presente nas províncias que, até pouco tempo atrás, tinham várias razões para se sentirem mais próximas de Portugal. Em novembro, a galera *General Lecor* se somou aos navios atuantes nessa linha, que passou a

---

<sup>713</sup> Em 26 de abril de 1828, Luiz de Menezes de Vasconcelos de Drummond abriu queixa contra a administração do correio da Corte alegando que, apesar do Título oitavo, artigo 179, parágrafo 27 da Constituição do Império – analisados acima –, "sempre recebe cartas abertas". E, sendo "esse fato assaz ofensivo de uma das mais essenciais garantias que a Constituição assegura a todo cidadão", o Imperador D. Pedro I manda que seja cumprida *Diário Fluminense*, 26 abr. 1828, n. 95.

<sup>714</sup> Outro momento chave da consolidação internacional do Império do Brasil foi o reconhecimento, em 26 de junho, de sua independência por parte dos Estados Unidos da América.

<sup>715</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 23 set. 1824, n. 72. Ofício de 11 de setembro.

<sup>716</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 13 out. 1824, n. 89.

abarcam também o Ceará<sup>717</sup>; e vale notar que, já em 1823, registravam-se navegações sem escala da Bahia até São Luís em apenas 16 dias<sup>718</sup>. Por volta dos mesmos meses, o brigue *Real João* passou a ser empregado como correio marítimo entre o Rio de Janeiro e a Província Cisplatina<sup>719</sup>. Ao que tudo indica, o Cabo de São Roque havia deixado de ser um obstáculo tão intransponível quanto fora nos anos anteriores.

No continente, o processo de expansão da rede postal continuou. Em 13 de novembro, respondendo a uma demanda da Câmara municipal da vila de Macaé, criou-se uma linha de correio a partir de Campos de Goitacazes<sup>720</sup>. Em Minas Gerais, a Câmara da vila de São Carlos de Jacuí solicitou ao governo da província que criasse um correio "porque a longitude deste lugar a Capital da Província é assaz grande" e para "não serem retardadas as providências, e mesmo as deliberações de Vossa Excelência para o bem estar dos Povos que representamos", o "giro de um Correio para esta Vila" era necessário<sup>721</sup>.

Se na conjuntura de 1820 a 1824 boa parte das demandas por aceleração, reestabelecimento ou criação de linhas postais se pautou pela urgência da circulação de notícias políticas, sobretudo vinculadas às frentes de guerra, depois de 1824, a retórica mais comum voltou a evocar, como no período de 1808 a 1820, o "bem estar dos Povos". Mas com uma importante diferença: dos "Povos" que, segundo os ofícios dessa Câmara municipal, "representamos". Ou seja, a construção de uma nova arquitetura política, criando novas relações entre instituições representativas, ensejou uma nova demanda desses mesmos órgãos, inseridos em um novo contexto, por melhoria das condições de comunicação através dos correios.

Em janeiro de 1825, o Ministério dos Negócios do Império atendeu uma demanda do presidente da província de Santa Catarina, que no ano anterior solicitou a criação de uma linha de correio entre a vila de Desterro e a capital de Rio Grande de São Pedro, e outra até a vila de

---

<sup>717</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 13 nov. 1824, n. 115, ratificado em 18 de novembro depois na edição de 29 nov. 1824, n. 128, as vezes mencionando o Ceará, às vezes, não. Em abril do ano seguinte, o *General Lecor* continuaria a fazer viagens periódicas às províncias do nordeste, tanto que, em algumas ocasiões, era utilizado para transportar militares nomeados para cargos em outros locais, como o intendente da Marinha nomeado para Pernambuco ou os oficiais da Marinha nomeados para servir no Pará. A Marinha ainda aproveitaria os correios marítimos para a Bahia para o transporte de pedras que se produziam na Ilha das Cobras para a construção de um arsenal na cidade da Bahia cf. *Império do Brasil: diário fluminense*, 16 abr. 1825, n. 83.

<sup>718</sup> *Conciliador do Maranhão*, 7 de maio de 1823, n. 190.

<sup>719</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 8 nov. 1824, n. 110.

<sup>720</sup> BR RJANRIO 40 COD. 142, vol. 20. [PORTARIA ao Administrador do Correio Geral determinando faça aprontar duas malas para as cartas dirigidas a Vila de Macaé, Paço, 13 de novembro de 1824, Mariano José Pereira da Fonseca]

<sup>721</sup> *Abelha do Itaculumy*, 23 jul. 1824, n. 84.

Paranaguá, em São Paulo. Assim, esperava-se facilitar a comunicação terrestre entre o Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro<sup>722</sup>.

Simultaneamente, as novas relações diplomáticas com os Estados Unidos da América apresentaram novas oportunidades para a aceleração das comunicações marítimas. Ainda no mês de janeiro, o Ministério da Marinha, reconhecendo a utilidade da "mútua correspondência certa e regular entre as províncias desse extenso império", concordou com um recente parecer do representante dos negócios do Brasil em Washington que sugeria que "dois dos referidos Barcos de Vapor, que devem ser empregados na Costa do Brasil no sobredito estabelecimento de Correios" no Brasil para navegar entre o Rio de Janeiro e o Pará. Em conjunto com o Ministério dos Negócios Exteriores, eles definiram as diretrizes para a importação de dois barcos de vapor<sup>723</sup>.

Mas muitas dessas demandas por aceleração eram baseadas em diagnósticos de demora e lentidão, muito embora muitas distâncias temporais tenham sido comprimidas desde 1808. Ou seja, se a demanda por aceleração continuava presente mesmo após uma significativa e generalizada compressão espaçotemporal, sinal de que era desejável que o encurtamento das distâncias fosse ainda maior. No início de abril, o periódico *Diário Fluminense* divulgou uma reclamação vinda do quartel general da Bahia que trazia o seguinte testemunho:

Temos experimentado bastante demora de notícias do Rio de Janeiro porque o Correio, que de lá saiu, ainda hoje não é chegado, contando-se trinta e tantos dias. Ora, se assim como está aquele abençoado Terreno em tranquilidade estivesse ameaçado por inimigos, que notícias tinham as mais Províncias para tomarem as medidas cautelosas? Apenas saberíamos de tão estrondosa novidade com a vista dos inimigos; e até, suponhamos, que Sua Majestade Imperial tem de deliberar sobre negócios urgentes desta Província com prontidão, de que maneira efetuar-se-á esta deliberação com a demora dos Correios? A demora dos Correios não é coisa indubitável, pois todos os anos, bem a nosso pesar, a experimentamos; ou todas as vezes que há vento contrário. Não seria possível havendo Correios de terra, havendo desembarços nestas estradas, e empregando-se toda a vigilância, facilitar as comunicações? Também lembramos que os telégrafos do Rio de Janeiro deviam chegar até esta Província, e desta para lá,

---

<sup>722</sup> Aprova o estabelecimento de um Correio entre as capitais das províncias de Santa Catarina e de S. Pedro, e de outro entre a daquela província e a vila de Paranaguá na de S. Paulo. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1825*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, p. 5. Decisão divulgada no *Império do Brasil: diário fluminense*, 12 jan. 1825, n. 8. Nos números de 31 de janeiro (n. 23) e 4 de fevereiro (n. 26), o periódico também divulgou o diálogo entre o presidente da província de São Paulo e a Secretaria de Negócios do Império sobre a observação da partida exata dos condutores de correios às 10 horas da manhã. Em 9 de junho, o periódico divulgou que o presidente da província de Santa Catarina precisou consertar parte da estrada que segue para a vila de São Francisco (n. 126).

<sup>723</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 7 fev. 1825, n. 28. Como analisado acima, o projeto de correios de Hipólito José da Costa, encaminhado a uma das comissões da Assembleia Constituinte do Brasil, falava no emprego de barcos a vapor para conectar os correios marítimos do Brasil e, no *Correio Braziliense*, havia noticiado os acordos comerciais de Caldeira Brant nos Estados Unidos envolvendo o emprego desses barcos na Bahia.

pelos motivos acima expostos; é tempo de cuidarmos no melhoramento do Estado, no meio fácil de o vermos quanto antes prosperar<sup>724</sup>.

Mesmo após o fim do confronto com as tropas portuguesas na Bahia em 1823, o passado recente dos riscos apresentados pela demora dos correios era lembrado como um sinal da importância da aceleração das comunicações postais. Em um tempo, ainda nesse novo contexto, os espaços-tempo de comunicação que alguns setores da sociedade esperavam do Estado nacional do Brasil deviam ser ainda mais encurtados.

Meses depois, em agosto de 1825, o Ministério de Negócios do Império, reconhecendo ser "muito vantajosa ao serviço público a regular e frequente saída dos Correios das diferentes Províncias", contrariadas pelos testemunhos das províncias do norte de onde "se recebem as notícias, repetidas vezes, com extraordinárias demoras", ordenou aos presidentes das províncias da Bahia, do Piauí, do Maranhão e do Pará que "regule[m] a saída dos correios de maneira que partam sem falta de 15 em 15 dias", acelerando o trânsito das cartas<sup>725</sup>.

Muitas das novas atribuições do Estado nacional pareciam exigir uma aceleração das comunicações. No final de maio, o Ministério dos Negócios do Império recebeu um ofício do presidente da província de Alagoas relatando a impossibilidade de cumprir a portaria de maio do ano anterior, que versava sobre o processo de eleição de juizes naquela província, pois a portaria foi recebida depois da dissolução dos colégios eleitorais. Era por casos como esse que o presidente da província de Alagoas solicitava ao imperador que a comunicação com a Corte fosse facilitada. Por ser difícil organizar um correio marítimo até Alagoas, D. Pedro ordenou que a comunicação dessa província deveria ser feita através de um interposto ou na Bahia, ou em Pernambuco e que, se não houvesse até então correios terrestres em Alagoas, que estes fossem criados<sup>726</sup>. Em junho, seria uma das Câmaras de Goiás que proporia mudanças na marcha dos correios terrestres para a capital da província e para o Rio de Janeiro, e foi aprovada em agosto<sup>727</sup>.

---

<sup>724</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 14 abr. 1825, n. 81. Nesse ano, o *Diário de Pernambuco* entraria em circulação a partir de Recife.

<sup>725</sup> Sobre a saída dos Correios das Províncias da Bahia, Maranhão, Piauí e Pará. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1825*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, p. 110. Divulgado no *Diário Fluminense*, 18 agosto 1825. Reafirmada em 1826, cf. *Império do Brasil: Diário Fluminense*, 30 mai. 1826, n. 119.

<sup>726</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 3 jun. 1825, n. 121. Ao que tudo indica, a administração de correio de Alagoas foi inaugurada apenas em 1828 cf. *Almanaque Geral do Império do Brasil*. RJ: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 165.

<sup>727</sup> *Império do Brasil: diário fluminense*, 22 ago. 1825, n. 43; *Império do Brasil: diário fluminense*, 16 ago. 1826, n. 38. O ofício reproduzido é de 2 de março de 1825.

Como parte da adaptação das demandas de comunicação aos novos órgãos políticos-administrativos, em novembro, as secretarias de Estado do império passaram a dispor de 4 correios a cavalo cada uma, e o gabinete imperial teria 3<sup>728</sup>. Por essa mesma época, o Correio Geral do Rio de Janeiro aumentou o número de condutores de cartas, impressos e ofícios do governo para a cidade de Ouro Preto e vila de São João Del-Rei<sup>729</sup>. Ao mesmo tempo, os correios institucionais, vinculados aos órgãos do Estado para o trânsito de seu expediente também estavam crescendo. Em 1824, a Tesouraria Geral das tropas da Corte contava com 2 correios, a Casa da Moeda, a Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, a Intendência Geral da Polícia da Corte, a Intendência da Marinha e a Contadoria da Marinha contavam, cada qual com 1 correio, o Tesouro Público contava com 11 correios e o Correio Geral com 19<sup>730</sup>.

No ano seguinte, a Intendência Geral da Polícia da Corte, a Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, a Intendência da Marinha e a Contadoria da Marinha continuavam com 1 correio cada uma, a Contadoria Geral das Colônias contava com 11 e o Correio Geral do Rio de Janeiro continuava com 19<sup>731</sup>.

Em 1826, a Casa da Moeda, a Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, a Intendência da Marinha e a Contadoria da Marinha continuaram com 1 correio cada uma, a Intendência Geral da Polícia da Corte e a Tesouraria Geral das Tropas da Corte subiram para 2 correios cada uma, e o Correio Geral sobiu para 20<sup>732</sup>. No ano seguinte, a Casa da Moeda, a Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação e a Contadoria da Marinha continuariam com 1 correio cada uma, a Tesouraria das Tropas continuou com 2, a Intendência da Marinha subiu para 2 correios, a Intendência Geral da Polícia da Corte subiu para 3 correios e o Correio Geral aumentou para 23 funcionários. Nesse mesmo ano, a Câmara dos Deputados e a Câmara

---

<sup>728</sup> Cria quatro correios a cavalo para cada uma das Secretarias de Estado e três para o Gabinete Imperial, e marcalhes vencimentos. In: CLB. *Índice dos decretos, cartas imperiais e alvarás de 1825*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, p. 92. Complementadas logo depois: 16 de dezembro de 1825. Cria quatro Correios a cavalo para o serviço da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros. In: *Ibidem*, p. 196.

<sup>729</sup> *Império do Brasil: Diário fluminense*, 13 fev. 1826, n. 34. Se tratava de uma linha postal que estava arrematada pelo coronel José Inácio Nogueira da Gama e José Rodrigues Lima: PROCESSO do coronel José Inácio Nogueira da Gama e de José Rodrigues Lima referente à arrematação das malas do correio do Rio de Janeiro...10 de março de 1827. BNRJ I-26,26,014.

<sup>730</sup> *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1824*. RJ: Imprensa Nacional, 1824, p. 154, 159, 162, 187, 214, 225-226, 307, 309.

<sup>731</sup> *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1825*. RJ: Imprensa Nacional, 1825, p. 112, 160, 167, 189-191, 271, 273.

<sup>732</sup> *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1826*. RJ: Imprensa Nacional, 1825, p. 84, 113, 120, 131-132, 179, 187, 189.

dos Senadores passaram a ter 1 correio cada uma<sup>733</sup>. A Secretaria de Estado dos Negócios do Império teria 1 correio, e a dos Negócios da Justiça teria 4<sup>734</sup>.

Com a formação do primeiro Parlamento do Império do Brasil em 1826, os usos sociais dos correios marítimos adquiririam uma nova função pautada pelas demandas de composição da Assembleia Geral Legislativa do Império do Brasil. Posto que os deputados eleitos para compor a primeira legislatura do Parlamento deveriam se apresentar no Rio de Janeiro para entrarem no exercício de suas funções, e como havia um correio designado para fazer escala nas capitais do Bahia, Pernambuco, Ceará, Maranhão e Pará, este correio deveria conduzir os deputados e senadores eleitos, ou seus suplentes, para a Corte no Rio de Janeiro. Os membros eleitos por Sergipe, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Piauí também<sup>735</sup>.

Um dos senadores eleitos por Alagoas, D. Nuno Eugênio de Lossio Seilbiz, que então exercia o cargo de presidente provincial, registrou seu deslocamento a bordo do correio marítimo<sup>736</sup>. Aos poucos, os correios mostravam outra funcionalidade no contexto de construção de novas instituições políticas, transportando deputados e senadores eleitos. Ou seja, não apenas a rede postal faria circular papéis e documentos oficiais de diversas naturezas, mas igualmente os próprios representantes eleitos para cargos legislativos em uma amálgama entre continuidades e rupturas.

Em abril de 1826, meses após o reconhecimento da independência do Brasil por parte de Portugal, as condições de acordo entre os sistemas postais do império do Brasil e de Portugal avançaram. Os Ministérios dos Negócios Estrangeiros e da Fazenda informaram as Fazendas provinciais que D. Pedro I havia determinado que todos os mestres e comandantes de embarcações brasileiras e portuguesas que circulassem entre os territórios dos dois Estados estavam, doravante, obrigados a transportar ou receber malotes de correspondência dos correios, arrecadando o porte o correio de destino<sup>737</sup>. Assim, as comunicações postais integravam a retomada de relações diplomáticas e comerciais, consolidando a distinção entre um correio marítimo do Brasil e um correio marítimo de Portugal.

---

<sup>733</sup> *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1827*. RJ: Imprensa Imperial e Nacional, 1827, p. 97, 133, 138, 151-152, 206-207, 366, 374

<sup>734</sup> *Almanaque dos negociantes do Império do Brasil*. RJ: Casa do Editor Proprietário, 1827, p. 83 e 98.

<sup>735</sup> *Império do Brasil: Diário fluminense*, 3 fev. 1826, n. 26.

<sup>736</sup> BN RJANRIO AA. IJJ9-279. OFÍCIO de D. Nuno Eugênio de Lossio Seilbiz para José Feliciano Fernandes Pinheiro, escrito na cidade da Bahia, em 17 de maio de 1826.

<sup>737</sup> Declara que os mestres das embarcações nacionais e portuguesas devem receber e transportar as malas do correio dos respectivos países. In: CLB. *Índice das decisões do governo de 1826*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 58-59.



Meses depois, as comissões do Senado, examinando o relatório do ministro dos Negócios Estrangeiros sobre o Tratado de Paz e Aliança entre Portugal e Brasil, tratando sobre as indenizações, traria novamente os correios como parte de suas relações diplomáticas. O Brasil deveria pagar pelas 7 naus, 9 fragatas, 12 curvetas, 16 brigues, 8 escunas, 4 charruas, 61 embarcações de guerra guarnecidas com artilharia que ficaram no Brasil e, junto a essas, 5 correios marítimos, possivelmente interceptados pelos corsários que seguiam as ordens de D. Pedro de 1822<sup>738</sup>. No final de agosto, o Parlamento terminou um projeto de lei regularizando o vencimento do correio empregado pela câmara do Senado, e a comissão da Fazenda acrescentou que cada uma das câmaras teria serviço interno e externo de contínuos e correios<sup>739</sup>.

No plano das relações internacionais, em vias de reconstrução desde o processo de independência, instituíram-se novas convenções postais com países estrangeiros. Em junho de 1826, o tratado de amizade entre o Império do Brasil e a França previu o emprego de paquetes para facilitar as comunicações entre os dois países, indicando a necessidade de elaborar uma convenção específica no futuro<sup>740</sup>. Em agosto de 1827, um novo tratado comercial com a Inglaterra, em boa parte renovando as disposições acordadas em 1818, indicou que se continuaria a "empregar paquetes para o fim de facilitar o serviço público de ambas as Cortes, e as relações comerciais dos seus respectivos súditos" e que "Eles serão considerados como navios do Rei, ficando entendido que serão comandados por Oficiais da Marinha Real". No mesmo formato do tratado de aliança e amizade com a França, previa-se uma convenção específica para regular as comunicações postais entre os países no futuro<sup>741</sup>. Ainda em 1827, seria definido que as cartas trocadas pelos correios do Brasil e das cidades da Liga Hanseática, Bremen, Hamburgo não precisariam mais passar pela Inglaterra como intermediária, poderiam ser remetidas diretamente<sup>742</sup>. Logo se vê que a construção das relações internacionais da nova monarquia constitucional passou, entre tantos outros fatores, pela definição de suas comunicações postais com países estrangeiros.

---

<sup>738</sup> *Império do Brasil: Diário fluminense*, 14 set. 1826, n. 62.

<sup>739</sup> *Império do Brasil: Diário fluminense*, 27 set. 1826, n. 73. Discussão que se estendeu também em maio do ano seguinte cf. *Ibidem*, 19 mai. 1827, n. 113, sobre a 11ª sessão da Câmara dos Senadores.

<sup>740</sup> Ratifica o tratado de amizade, comércio e navegação entre o Império do Brasil e a França. In: CLB. *Índice dos actos do Poder Executivo de 1826*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1887], p. 57.

<sup>741</sup> Ratifica o Tratado de amizade, navegação e comércio entre o Império do Brasil e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda. In: CLB. *Índice dos actos do Poder Executivo de 1827*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1878], p. 34.

<sup>742</sup> *Diário Fluminense*, 21 nov. 1827, n. 119.

Ao mesmo tempo, continuariam a surgir manifestações nos jornais apresentando demandas para a criação de novas linhas postais<sup>743</sup>. Em setembro de 1827, o *Farol Paulistano*, que havia começado a circular naquele ano, um correspondente que assinava sob a rubrica "o amante do bem Público", ressaltava a "utilidade do estabelecimento de correios, tanto entre diversas Províncias como entre as Vilas de cada uma delas" tanto para o comércio, como para o serviço público, e sugeria a criação de dois correios na província de São Paulo. Um para a vila de São Sebastião, servindo igualmente para Paraibuna e Vila Bela, outro para a província de Minas Gerais, passando por Juqueri e vilas de Atibaia e Bragança.

O autor dessa sugestão ressaltava o fato do correio da Corte ter linha até a vila de Jacareí, e bastava que deste local se expedisse, a cada 10 dias, um mensageiro pela freguesia de Paraibuna até a vila de São Sebastião, perfazendo, em 3 dias, a viagem de Jacareí a São Sebastião. Descansados 2 dias, poderia fazer a viagem de regresso em outros 3, tendo mais 2 dias para descansar em Jacareí. Esperava que, deste modo, se tivesse uma "correspondência regular e breve com a Capital da Província, suas Vilas e [a] Corte", deixando de sofrer com a correspondência que segue o caminho por Santos e por Paraibuna. Para a segunda linha proposta, para Minas Gerais, ele considerava que como havia correio de Ouro Preto até o registro de Campanha de Toledo, a 6 ou 8 léguas distante de Bragança, bastava que 1 pedestre fizesse a conexão "marchando 20 léguas em 3 dias", permanecendo 2 dias no registro e retornando em outros 3, tendo mais 2 dias em Bragança<sup>744</sup>.

Os anseios do "amante do bem Público" seriam levados a sério pelas instâncias políticas da província de São Paulo. Em sessão de 27 de outubro daquele ano, o Conselho de Governo propôs, oficialmente, um novo correio para a vila de São Sebastião que iria até a vila de Jacareí, de modo que entrasse em contato com o correio da Corte do Rio de Janeiro que passava por ali, evitando os problemas advindos da comunicação por mar estar sendo interceptada "em consequência dos Corsários, que infestam a costa desta Província". Antecipando divergências com a Fazenda da província, o Conselho argumentou que "os correios tem por fim não tanto o maior interesse da Fazenda Nacional, como principalmente o bem e comodidade geral". Nessa mesma ocasião, registram a existência de um correio de São Paulo para Sorocaba<sup>745</sup>.

---

<sup>743</sup> Em 1825, começaram a circular a *Gazeta do Governo da Paraíba do Norte*, na Paraíba, e *A Aurora Fluminense*, no Rio de Janeiro.

<sup>744</sup> *O Farol Paulistano*, 1 set. 1827, n. 42.

<sup>745</sup> *O Farol Paulistano*, 14 nov. 1827, n. 63.

A Junta da Fazenda de São Paulo aprovou o projeto ainda em novembro daquele ano, na mesma ocasião em que iniciava a avaliação de uma nova proposta de correio, desta vez, entre a vila de Sorocaba e Curitiba<sup>746</sup>. Meses depois, em 26 de abril de 1828, a Câmara municipal de São Sebastião modificou o traçado da linha: ao invés de seguir até Jacareí, o correio passaria a seguir para a vila de Taubaté, por ter estrada em melhor estado<sup>747</sup>. Em sessão da Câmara dos Deputados de 9 de maio, aprovou-se um novo correio entre São Paulo e Minas Gerais, passando pelo registro de Jaguari, em Minas, e pela vila de Bragança, em São Paulo, onde já existiam correios que distam de 5 a 6 léguas entre si. Novamente se atendia uma demanda apresentada no *Farol Paulistano*<sup>748</sup>.

Esse é um caso particular que demonstra, conforme as circunstâncias gerais, que algumas demandas sobre os serviços postais apresentadas nos periódicos que estavam expandindo sua circulação poderiam se compatibilizar com os interesses provinciais nas sessões camarárias em São Paulo, resultando, ao cabo de alguns meses, na expansão das conexões postais em determinada província. Os periódicos, que constituíam um novo e importante artefato de configuração de parte do que vinha sendo chamado de "opinião pública", eram também uma plataforma na qual alguns setores da população poderiam apresentar, com graus diferentes de sucesso, demandas por reformas nos correios. No final daquele ano, a Assembleia Geral Legislativa do Império do Brasil aprovou a isenção de portes postais sobre a circulação de periódicos e livros destinados às bibliotecas, o que completaria um fomento recíproco entre correios e jornais<sup>749</sup>. Em outra sessão, em junho de 1828, a Câmara aprovou a proposta segundo a qual todos os periódicos nacionais seriam francos de porte nos correios do Império do Brasil, e os periódicos estrangeiros pagariam metade dos portes, mas nada se alterava para o decreto de 1827 para as bibliotecas<sup>750</sup>.

Em janeiro de 1829, outro correspondente anônimo descreveu no *Farol Paulistano* as comunicações postais com Minas Gerais, um tal de "Mineiro Amante de seu País". Contava aos leitores que em 1821, para facilitar a comunicação entre as províncias de São Paulo e Minas Gerais, foi estabelecido um correio que logo começou a funcionar e que até aquele momento, janeiro de 1829, tinha seu funcionamento regular. De Minas, o correio seguia até o registro de

---

<sup>746</sup> *O Farol Paulistano*, 30 jan. 1828, n. 84.

<sup>747</sup> *O Farol Paulistano*, 7 mai. 1828, n. 110.

<sup>748</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, n. 4, sessão de 9 de maio de 1828.

<sup>749</sup> Isenta de portes e direitos os periódicos e livros para as bibliotecas. In: CLB. *Índice dos actos do Poder Legislativo de 1827*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878, p. 106-107; *Diário Fluminense*, 14 fev. 1828, n. 37.

<sup>750</sup> *Ibidem*, n. 25, sessão de 7 de junho de 1828.

Jaguari, nos confins da província, ali chegando três vezes por mês (dias 9, 19 e 29). Do registro, seguia para a cidade de São Paulo, distante 18 léguas, passando, pela estrada, nas vilas de Bragança, São João de Atibaia e na freguesia de Juquiri, todas podendo usar esse correio. Por isso, ele considerava inescusável que o governo de São Paulo tenha se omitido desse dever, fazendo os povos das duas províncias sofrerem. O "Mineiro Amante de seu País" indagou:

Se os Governos são feitos para os povos, e não estes para aqueles, como sacrifica o Governo de S. Paulo os interesses de duas Províncias à sua inércia e punível descuido em não cumprir com as ordens que lhe são distribuídas pelo Ministério? É tanto mais prejudicial a falta dos Correios entre Minas e S. Paulo quanto são maiores as relações de comércio entre elas. Minas, como Província vasta, populosa e central, faz um grande Comércio com o Rio de Janeiro, para onde conduz todos os objetos de supérfluo de suas produções agrícolas, e estas conduções e transportes são todas feitas por bestas muars das quais se vão prover anualmente os Mineiros à grande feira de Sorocaba na Província de S. Paulo, faltando pois, como atualmente, a facilidade da comunicação de Correios, que prejuízos não sentirão em seu comércio as duas Províncias? [...] Vivem pois os Mineiros em S. Paulo a respeito das comunicações com Minas como se vivessem na Turquia, com quem Minas não tem relação alguma comercial [...] Que vivam neste estado de isolamento as tribos selvagens dos indígenas da nossa América nada nos admira, porque privadas das luzes da civilização e do comércio, suas necessidades são limitadas e com pouco se satisfazem, mas que a isto nos queira reduzir o Governo de S. Paulo no século XIX e no meio de um povo culto, é o que se não pode tolerar.

Frente a uma resposta do governo segundo a qual os correios para Minas não ofereciam rendimento acima das despesas, o mineiro replicou:

Ora qual será o homem de bom senso que possa conter a indignação, ou antes o riso, ao ouvir tão miserável desculpa? Pois os Correios são estabelecidos para enriquecer o Governo, ou para satisfazer a necessidade e utilidade dos povos? Pois tantas e tão variadas contribuições com que concorre o povo Brasileiro para as despesas da administração pública não darão módico excesso que chegue para sustentar o Correio entre Minas e S. Paulo que tem apenas 18 léguas de marchas? Pois o salário de dois homens para este exercício exige acaso a despesa de contos de réis? Como é tão escrupuloso Economista o Governo de S. Paulo! E não entraram em conta de lucros as vantagens do Comércio de muitas mil bestas que em S. Paulo compram os Mineiros para o seu tráfico comercial, e de cujo tráfico provera ao Governo os réditos de centenares de contos pelos impostos que pagam? E não lucrara o Governo no incremento da civilização? Quem tem levado ao auge do esplendor as modernas sociedades a civilização? Se pois o Governo interessa o progresso da Sociedade e da civilização, claro está que lucra na existência dos meios que procuram todas essas vantagens; e sendo os Correios um desses meios, como diz o Governo de S. Paulo que estes não dão lucro? Custa-nos a crer que haja homem de tão juízo que tal se atreva a proferir. De mais, tem o Governo de S. Paulo, sob falso cálculo de lucros, obstado as ordens de Sua Majestade Imperial. Manda o Chefe da Sociedade que se estabeleçam Correios; que tem esta ou aquela Autoridade subalterna que especular sobre os lucros desse estabelecimento, especialmente quando se demonstra falsa a sua especulação? Ora note-se que o proceder do Governo de S. Paulo é tanto mais repreensível, quanto nos consta, que a questão dos Correios se acha hoje reduzida só a seis léguas de marcha, porque os Correios vem de S. Paulo até a Vila de Bragança, e que desta ao Registro de Jaguari vão apenas seis léguas de distância [...] saiba porém o Governo de

S. Paulo, que Minas tem exatamente cumprido desde 1821 com o seu dever, enviando os Correios até Jaguari; faça portanto S. Paulo o mesmo, e tudo será satisfeito<sup>751</sup>.

Para o "Mineiro Amante de seu País", era toda uma ampla cadeia comercial que estava sendo prejudicada pela atual falta de correios entre São Paulo e Minas Gerais, afetando as relações econômicas com o Rio de Janeiro. Isso era inaceitável porque os correios foram estabelecidos para "satisfazer a necessidade e utilidade dos povos", não para "enriquecer o Governo". Mesmo que esse fosse o caso, era necessário contabilizar todos os lucros, mesmo que indiretos, que eram viabilizados pela existência dos correios, além desses comporem o rol de meios que promoviam o "progresso da Sociedade e da civilização". O discurso do anônimo de Minas Gerais, além de reverberar toda uma sensibilidade de concepções sobre os correios constituída e sedimentada nas décadas anteriores, ressaltava uma importante percepção que, apesar de já existir, ganharia mais força nos anos seguintes: mesmo que deficitários, os correios deviam ser mantidos em nome de sua utilidade para a população.

Em fevereiro de 1829, o *Farol Paulistano* anunciou que havia sido estabelecido um correio entre a cidade de São Paulo e o registro de Jaguari para conduzir cartas para Minas Gerais, sendo os dias de chegada e partida deste correio os mesmos das partidas e chegadas para o Rio de Janeiro<sup>752</sup>. Mas as reclamações continuariam em maio, assinadas pelo "Mineiro incomunicável" que afirmava que "alegar-se falta de cartas [é] o maior paradoxo, porque quando assim fosse, deveria contudo o mesmo Correio seguir uma marcha regular, continuando a qual, veríamos no mesmo tanta afluência de cartas, como nos outros"<sup>753</sup>.

Essa querela que tomou as páginas do *Farol Paulistano* e as sessões da Câmara municipal de São Paulo não seriam exclusivas e não ocorreriam apenas entre governos de diferentes províncias. A Câmara da vila de Mogi Mirim, por exemplo, solicitou ao governo provincial de São Paulo a criação de uma linha de correio para a vila de São Carlos<sup>754</sup>. Os correios entre as vilas de Sorocaba e Curitiba, separadas por 94 léguas, seriam modificados com a definição de Jaguariaiva como posto de intercâmbio de cartas na metade do caminho, e a inserção de Nova Vila do Príncipe, em Santa Catarina, e vila de Castro no itinerário desses correios, que deveriam atravessar as freguesias de Ponta Grossa e Palmeiras, recolhendo cartas mesmo na ausência de laboratórios dos correios<sup>755</sup>.

---

<sup>751</sup> *O Farol Paulistano*, 17 jan. 1829, n. 181.

<sup>752</sup> *O Farol Paulistano*, 28 fev. 1829, n. 193.

<sup>753</sup> *O Farol Paulistano*, 9 mai. 1829, n. 212.

<sup>754</sup> *O Farol Paulistano*, 30 jul. 1828, n. 134. Aprovada em junho de 1828.

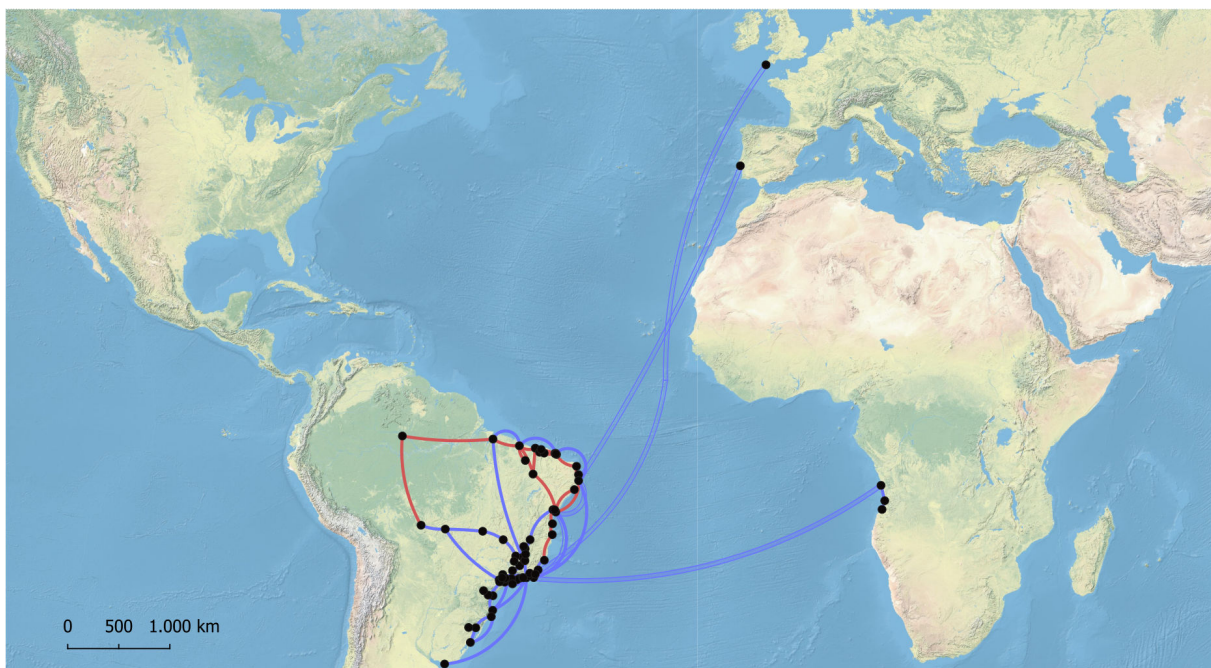
<sup>755</sup> *O Farol Paulistano*, 10 dez. 1828, n. 171.

No Parlamento, os correios também seriam objeto da atenção das autoridades políticas do Império do Brasil. Como parte dos relatórios ministeriais apresentados às casas do Poder Legislativo, o Ministério da Fazenda apresentou, em junho de 1828, o estado dessa repartição. Dentre os elementos destacados pelo ministro, havia um tópico exclusivo para o "Correio Geral", resumindo a história de suas principais normas desde 1798 e chegando ao regulamento provisional de 1808, ainda em vigor vinte anos depois. O Ministério recomendou que uma "Repartição como esta não deve, nem pode, continuar no abandono em que se acha", pois a "civilização, o comércio e o interesse da Fazenda Pública exigem o seu melhoramento". Para isto, seria necessário "dar-lhe um novo regulamento", colocar os correios "em contato, por meio de uma convenção, com as Administrações dos Correios de Lisboa, Londres e Paris". Seria necessário dividir o correio em três seções, marítima, terrestre e estrangeira, acrescentando a estes um "*pequeno Correio* para a distribuição das cartas nas Cidades". Mas, diferentemente dos marcos regulatórios anteriores, expedidos por autoridades centrais de uma monarquia ainda absolutista, em 1828, o governo, "convencido da importância desta Repartição" tomaria uma decisão diferente: reconhecia a necessidade de "uma Lei, que fulmine penas, sem as quais serão illusórios quaisquer regulamentos". Em setembro, o Ministro e Secretário dos Negócios do Império, José Clemente Pereira, sancionou um decreto autorizando o Parlamento a reorganizar os correios, dando início ao que seria, efetivamente, uma profunda reestruturação dos serviços postais. Ao longo da década de 1820, os correios deixaram de ser uma rede de comunicação colonial, os correios *da América portuguesa*, e se tornaram uma instituição de um Estado nacional, da monarquia constitucional brasileira, que criava seu respectivo *correio do Brasil* (Figura 66, 67, 68, 69 e 70)<sup>756</sup>.

---

<sup>756</sup> *Diário Fluminense*, 30 jun. 1828, n. 145 e 31 out. 1828, n. 103. Atente-se ao fato de que, desde 1828, os debates parlamentares a respeito dos orçamentos de pastas do Estado eram objeto de acirrados debates sobre a fiscalidade do novo Império que acirravam a crise política cf. COSTA, Wilma Peres. Finanças e Construção do Estado: fontes para o estudo da história tributária do Brasil no século XIX. *América Latina en la Historia Económica*, v. 15, n. 13/14 (2000), p. 55 *apud*. LEME, Marisa Saenz. "O Império do Brasil e o Primeiro Reinado, 1822-1831". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 207.

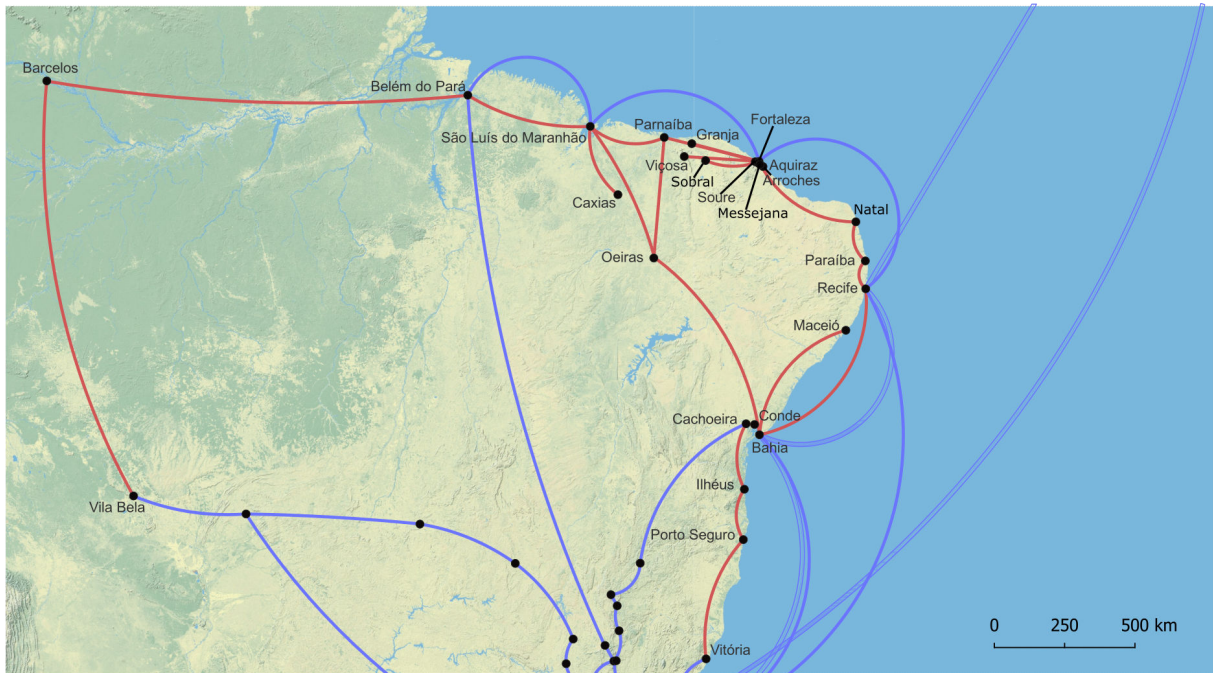
**Figura 66 – Correios do Brasil em 1828**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: ver seções 5.1. e 5.2.;  
Atlas Digital da América Lusa

**Figura 67 – Correios do Brasil em 1828 (detalhe)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios internos (meridional)
- Conexões dos correios internos (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: ver seções 5.1. e 5.2.;  
Atlas Digital da América Lusa



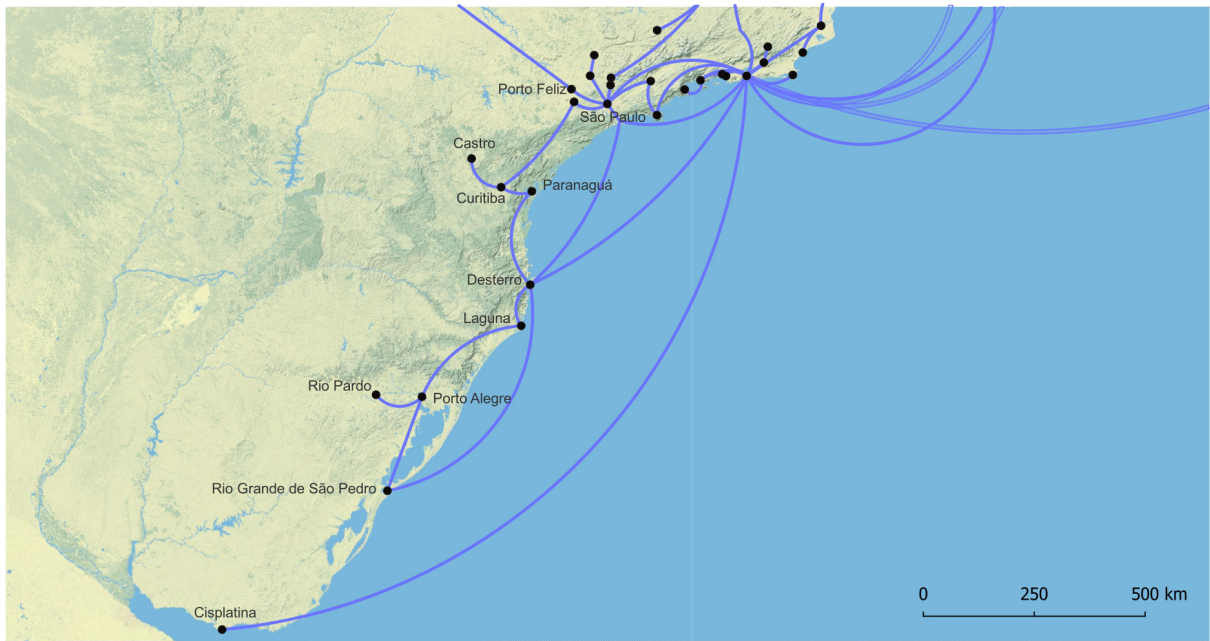
**Figura 68 – Correios do Brasil em 1828 (detalhe 2)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios interiores (setentrional)
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
Elaboração em QGIS 3  
Fonte de dados: ver seções 5.1. e 5.2.;  
Atlas Digital da América Lusa

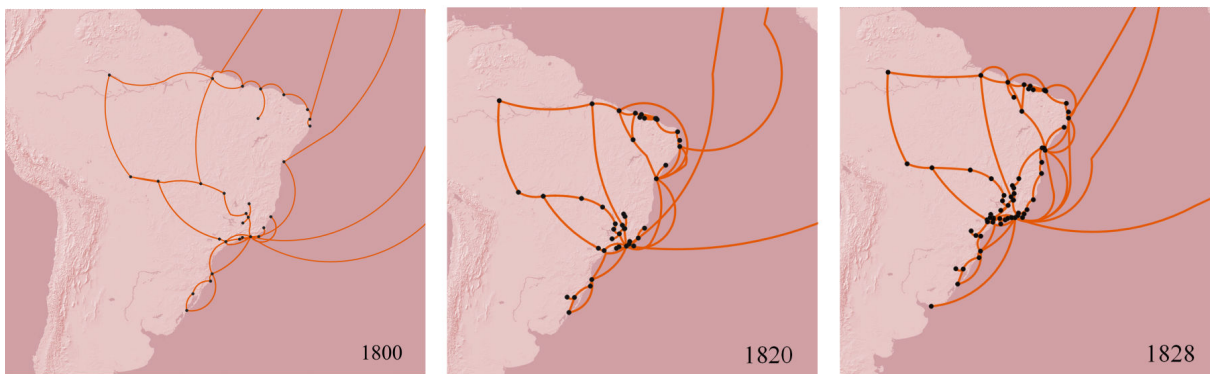
**Figura 69 – Correios do Brasil em 1828 (detalhe 3)**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios interiores (meridional)
- Conexões dos correios marítimos

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Elaboração em QGIS 3  
 Fonte de dados: ver seções 5.1. e 5.2.;  
 Atlas Digital da América Lusa

**Figura 70 – Correios do Brasil em 1800, 1820 e 1828**



- Locais de recebimento e entrega de cartas pelos correios
- Conexões dos correios

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Elaborado em QGIS 3  
 Fonte de dados: ver seções 3.1., 4.1.2. e 5.3.  
 Atlas Digital da América Lusa

#### 5.4. Características geográficas da rede postal (III)

O processo de independência do Brasil transformou a rede postal da América portuguesa, parte integrante dos correios do império português, nos correios do Brasil, uma monarquia constitucional independente que buscava construir as bases de suas fronteiras nacionais, sua unidade interna e suas relações internacionais com outros países. Passagem esta travejada de conflitos políticos e militares, compostos de cercos, escaramuças e batalhas, mas também por usos estratégicos dos correios. O contexto criou as condições para uma profunda politização das comunicações postais, servindo de muitas maneiras a projetos políticos opostos que, conforme a correlação de forças em cada província, era capaz ou não de controlar, sempre parcialmente, as comunicações epistolares. Essas disputas envolveram agentes sociais variados, de membros das Juntas de Governo Provisório, às autoridades de Câmaras municipais, ministros de Estado, deputados constituintes, presidentes de província e cidadãos que publicavam suas opiniões nos jornais da época.

Em termos gerais, esse amplo cenário criou diversas instabilidades conjunturais nos serviços de correio. A interceptação de um malote postal, a cooptação de um administrador ou até a franca interrupção de uma linha postal provocaram, com graus diferentes de intensidade, prejuízos na regularidade e na brevidade da circulação das cartas<sup>757</sup>. Por outro lado, e seguindo a pluralidade de usos políticos aos quais o serviço de correios estava aberto, o mesmo cenário também criou possibilidades para a ampliação das conexões, sobretudo entre territórios que partilhavam alianças políticas frente a um cenário de crise generalizada. Desse modo, os espaços-tempo da comunicação postal, estruturados tanto na regularidade como na brevidade da circulação epistolar, também se politizaram. Afinal, isolar os municípios do Maranhão de sua comunicação postal com o Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que se promoviam os contatos com Lisboa, em um contexto como o de 1822, significava aproximar aquelas autoridades e órgãos políticos das Cortes de Lisboa e afastá-los de D. Pedro que, privado de uma via de comunicação postal com esses órgãos, via a eficácia de sua ação política limitada. A topologia do

---

<sup>757</sup> No universo hispano-americano, Sellers-García também destaca a dificuldade de rastrear o impacto das guerras de independência sobre os correios, pois foram frequentemente interrompidos, suas rotas foram redirecionadas, conexões foram aperfeiçoadas enquanto outras eram prejudicadas. Mas uma vez consolidados os processos de independência, os novos Estados logo se encarregariam de enviar ordens para o melhoramento dos correios para se adequar a nova ordem política. Todos esses fenômenos também foram observados para o processo de independência do Brasil. Ver: SELLERS-GARCÍA, Sylvia. Op. cit., p. 122.

tempo das comunicações postais era uma dentre as várias ferramentas dos conflitos políticos da época. Mais do que isso: era um dos fatores condicionantes do processo histórico.

A partir de 1820, o segredo das cartas, objeto de várias querelas e reclamações por todo o período colonial, se tornou uma pauta para os novos discursos do constitucionalismo liberal que redefiniu a arquitetura intelectual dentro da qual esse sigilo devia ser preservado. Primeiro, nas Cortes de Lisboa, depois, na assembleia constituinte do Império do Brasil e, por fim, na Constituição outorgada em 1824, o segredo das cartas se consolidou como um novo *direito dos cidadãos*, e integrou o rol de responsabilidades que o governo do Estado passaria a ter com os membros da nova nação, ainda em construção.

Com a consolidação da independência, as instituições do Império do Brasil, refundadas sobre novas bases políticas, foram acompanhadas por uma expansão do corpo institucional de correios ligados a ministérios, secretarias e outras repartições, todas elas se pautando e auxiliando na construção de uma nova territorialidade que se formava. O território que estava em construção buscava corresponder às necessidades de um Estado nacional, prezaria por uma rede postal que viabilizasse a comunicação breve e regular entre suas instituições. Símbolo dessa interação institucional foi o fato do transporte de deputados eleitos para compor o Parlamento de 1826 ter sido realizado, em parte, pelas embarcações de correio, e que ambas as casas legislativas também passaram a contar com correios próprios para a circulação do seu expediente<sup>758</sup>.

Por essas razões, os dados apresentados a seguir não devem criar uma enganadora imagem de estabilidade e crescimento linear da rede postal. É exatamente pelo fato desses anos marcarem diversas instabilidades conjunturais na rede postal que os vestígios de seu funcionamento no período se tornaram mais escassos, fugidios e, por isso, mais refratários à quantificação. Assim, mais ainda do que para os períodos anteriores, os dados analisados abaixo

---

<sup>758</sup> Em 1838, em outra conjuntura da história do Brasil, os correios seriam utilizados para circular as instruções sobre a realização do pleito eleitoral para as câmaras municipais cf. BARRETO, A. Rocha. *O Correio da Paraíba há cem anos (1829-1848)*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1938, p. 57-60.

devem ser encarados como uma aproximação que permite discernir certas tendências gerais, e não um levantamento completo de todas as administrações e linhas de correio regular<sup>759</sup>.

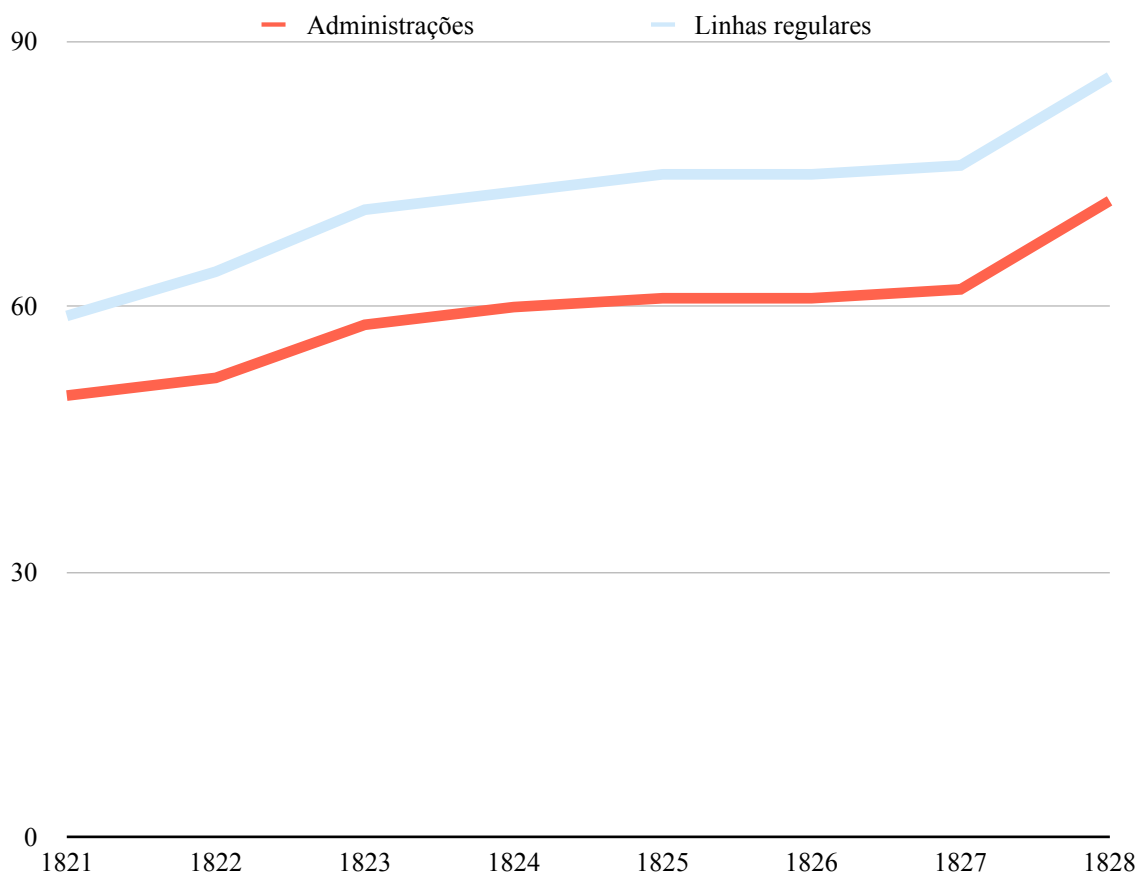
Considerados esses fatores, em 1828 estavam em funcionamento cerca de 72 administrações postais e 89 linhas de correio regular no novo Império do Brasil. A distribuição espacial das administrações preservou a tendência do período anterior, com algumas modificações: 46 (64%) no interior, 26 (36%) na costa, sendo 46 (64%) do sul, 23 (32%) do norte e 3 (4%) do centro<sup>760</sup>. No norte, do total de 23 administrações, 10 (43%) encontravam-se no interior e 13 (57%) na zona litorânea. No sul, de um contingente de 46 administrações, 31 (67%) localizavam-se no interior e 15 (33%) em regiões portuárias. Do total de 89 linhas regulares, 49 (55%) conectavam diferentes regiões de uma mesma província, com aumento nas capilaridades do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Bahia.

---

<sup>759</sup> Uma ressalva de método suplementar importante a ser feita é que, pelos anos de 1821 e 1824, as províncias se tornaram unidades políticas do Império do Brasil e, enquanto tal, seja por via de Juntas de Governo Provisório ou, posteriormente, Presidentes Provinciais, elas talvez tenham criado linhas postais, efêmeras ou não, que talvez não tenham chegado às ações do Poder Executivo no Rio de Janeiro e, assim, permaneceram ignoradas. Um exemplo disso é que, tanto a independência do Uruguai, na região do Prata quanto a Confederação do Equador, no nordeste do Brasil, devem ter modificado as condições da rede postal do Brasil, contudo, seus impactos não apareceram na documentação analisada. Um indício disso encontra-se em uma circular enviada ao Conselho de Estado após a Confederação do Equador na qual, Francisco de Lima e Silva, soldado combatente pelo exército do Império, alertava para a necessidade urgente de se instituir correspondência ativa e regular por meio de correios a vapor cf. BARBOSA, Silvana Mota. *A Sphinge Monárquica: o poder moderador e a política imperial*. Tese (Doutorado em História), Unicamp, 2001, p. 248.

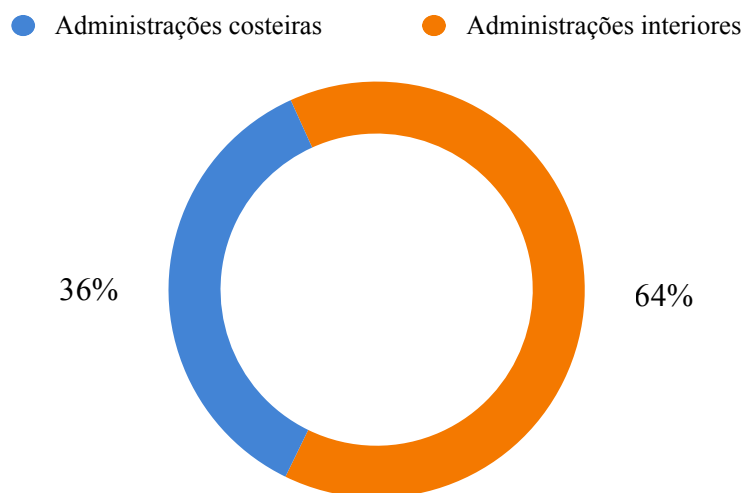
<sup>760</sup> Lembrando-se que houve reforma entre os correios de São Paulo e Rio de Janeiro e de entre Goiás e o Rio de Janeiro que não foram encontrados, podendo modificar essas relações percentuais e números absolutos. Contudo, acredita-se que a tendência geral seria preservada.

**Gráfico 11 – Administrações e linhas regulares dos correios (1821-1828)<sup>761</sup>**

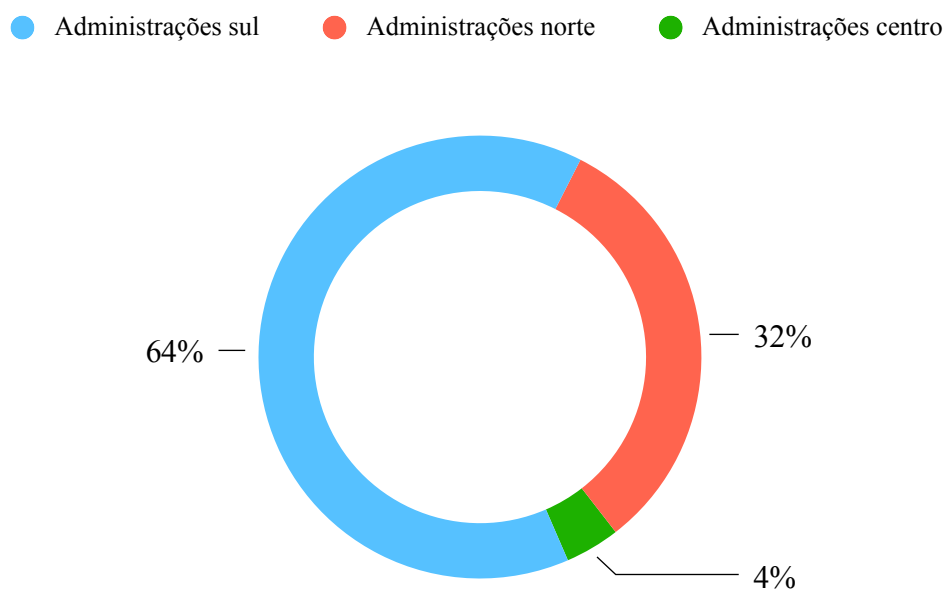


<sup>761</sup> Essas fontes servem ao intervalo dos gráficos 11 a 15: *Diário do Rio de Janeiro*, 31 jul. 1821, n. 25; *Diário do Rio de Janeiro*, 16 nov. 1821, n. 13; DECISÃO. Manda estabelecer um correio desta cidade para a Ilha Grande e criar um Seminário e Casa de Misericórdia na mesma vila. In: CLB: Decisões, 1822. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, p. 10-11; DIHCSP, v. 11, p. 641-642; BNRJ I-27,35,018; *Império do Brasil: diário do Governo*, 24 jan. 1823, n. 18, 7 mar. 1823, n. 54, 1 mar. 1823, n. 49, 13 out. 1824, n. 89, 13 nov. 1824, n. 115, 8 nov. 1824, n. 110; *Relatório dos trabalhos do Conselho Interino de Governo* (BA), 1823, Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, [s.d.], p. 4 e 12-13. Essa era uma resposta à solicitação do governo provisório da Bahia ao administrador geral do correio da província solicitando a relação de todos os correios terrestres que são expedidos *Diário Constitucional* (BA), 13 fev. 1822; *Conciliador do Maranhão*, 10 mai. 1823, n. 191; BR RJANRIO 40 COD. 142, v. 20. [PORTARIA ao Administrador do Correio Geral...] 13 nov. 1824; DECISÃO. Aprova o estabelecimento de um Correio entre as capitais das províncias de Santa Catarina e de S. Pedro, e de outro entre a daquela província e a vila de Paranaguá na de S. Paulo. In: CLB: Decisões, 1825. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885, p. 5; *Império do Brasil: diário fluminense*, 12 jan. 1825, n. 8, 3 jun. 1825, n. 121; *Diário Fluminense*, 21 nov. 1827, n. 119; *Diário da Câmara dos Deputados*, n. 4, sessão 9 mai. 1828. Ao que tudo indica, a administração de correio de Alagoas foi inaugurada apenas em 1828 cf. *Almanaque Geral do Império do Brasil*. RJ: Tipografia Comercial Fluminense, 1838, p. 165; *Império do Brasil: diário fluminense*, 1 mar. 1830. DECISÃO. Declara que os mestres das embarcações nacionais e portuguesas devem receber e transportar as malas do correio dos respectivos países. In: CLB: Decisões, 1826. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881, p. 58-59.

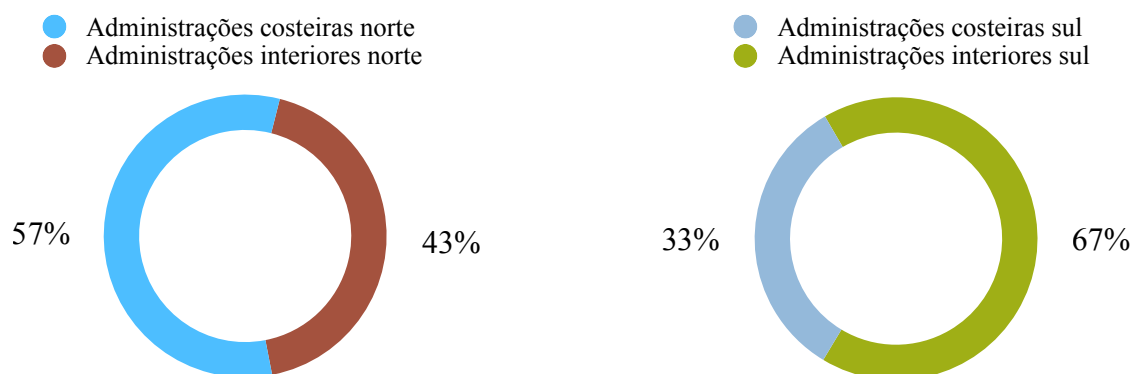
**Gráfico 12 – Relação entre administrações postais interiores e costeiras em 1828**



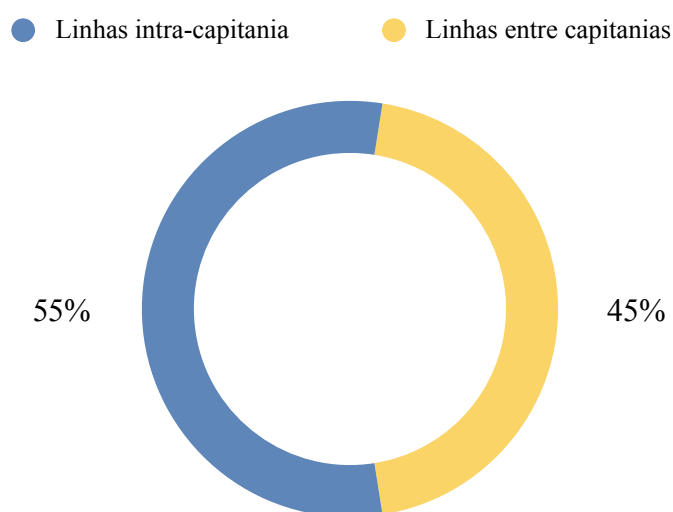
**Gráfico 13 – Relação entre administrações postais sul, norte e centro em 1828**



**Gráfico 14 – Relação administrações postais costeiras e interiores, norte e sul, em 1828**



**Gráfico 15 – Administrações postais intra-capitania e entre capitânicas em 1828**



De modo geral, comparando-se as características desse período com os dados de 1820, não foram identificadas transformações profundas nas relações percentuais e absolutas da rede. Assim como nos períodos anteriores, a região sul continuou a definir a tendência geral da rede postal por causa da quantidade superior de administrações de correio. A maioria das administrações continuou localizada no interior, subindo para 64% (Gráfico 12). A distribuição



entre administrações postais das regiões sul e norte manteve sua assimetria, com pequeno aumento da desigualdade de 35% e 59% para 32% e 64%, enquanto a região central perdeu ainda mais peso percentual, de 6% para 4% (Gráfico 13).

A relação entre administrações costeiras e interiores é diferente quando distinguimos as regiões norte e sul. No norte, as administrações costeiras subiram de 47% para 57%, invertendo a tendência do período anterior; já no sul, as administrações interiores subiram de 65% para 67% (Gráfico 14), acentuando o processo de interiorização da rede postal, que foi reforçado pelo crescimento das conexões entre diferentes regiões de uma mesma província de 51% para 55% (Gráfico 15).

A conjuntura de várias guerras e conflitos, que tornavam a construção política e militar das fronteiras do emergente Império do Brasil uma questão sensível, reduziu em muito os anúncios na imprensa de embarcações aptas a conduzir cartas. Mas isso explica apenas parte do fenômeno. Talvez, a título de *hipótese*, o mero crescimento de embarcações mercantis circulando pelos portos do Brasil, sobretudo após 1825, com o reconhecimento da independência por parte de Portugal e da Grã-Bretanha, tenha tornado os anúncios algo inútil para os leitores, ou seja, a *abundância* poderia, talvez, explicar a *ausência* de menções.

Uma consequência do desaparecimento progressivo desse tipo de anúncio nos jornais é que o cálculo da regularidade e dos principais destinos das cartas do Rio de Janeiro, realizado nos capítulos anteriores, se torna inviável. As 95 embarcações condutoras de cartas para o Rio Grande de São Pedro, as 86 para a Bahia, 45 para Pernambuco, 23 para Angola, 21 para Montevideu e 7 para a Inglaterra parecem inverossímeis para um período de aproximadamente 8 anos (Tabela 10). Os dados para as saídas de embarcações com cartas do Maranhão e Pernambuco reforçam isso: no primeiro caso, 54 para Portugal, 2 para o Pará, 1 para Bahia e 1 para Pernambuco, entre 1821 e 1823; no segundo, 11 para Portugal, 3 para o Rio de Janeiro e 3 para a Bahia, entre 1827 e 1828 (Tabelas 11 e 12).

**Tabela 10 – Anúncios na imprensa do Rio de Janeiro de embarcações transportando cartas (maio de 1821 a dezembro de 1828)<sup>762</sup>**

Destinos	Número de viagens
Rio Grande de São Pedro do Sul	95
Bahia	86
Pernambuco	45
Lisboa	37
Santa Catarina	32
Porto	26
Campos dos Goitacazes	24
Angola	23
Montevideú	21
Maranhão	18
Ceará	12
Pará	11
Benguela	11
Falmouth/Londres	7

**Tabela 11 – Anúncios no *Conciliador do Maranhão* de embarcações transportando cartas (novembro de 1821 a junho de 1823)<sup>763</sup>**

Destinos	Número de viagens
Lisboa	34
Porto	20
Pará	2
Bahia	1
Pernambuco	1

<sup>762</sup>*Semanário Mercantil*, de 15 out. 1823 a 28 mai. 1824; *Diário Mercantil*, de 27 jan. 1826 a 27 nov. 1826; *Diário Fluminense*, de 5 jan. 1825 a 3 dez. 1828; *O Espelho*, de 10 out. 1821 a 4 mar. 1823; *Gazeta do Rio de Janeiro*, de 26 mai. 1821 a 30 mai. 1821; *Diário do Rio de Janeiro*, de 3 jun. 1821 a 15 dez. 1828. Existem locais que registraram a saída de uma embarcação comercial no período carregando cartas: Cabo Verde, Antuérpia, Boston, Cabinda, Cabo da Boa Esperança, Guernesey, Nantes, São Petersburgo, Alagoas e Iguape; duas saídas: Buenos Aires e Hamburgo; quatro saídas: Moçambique e Havre de Grace.

<sup>763</sup> *Conciliador do Maranhão*, 17 nov. 1821 a 28 jun. 1823.

**Tabela 12 – Anúncios no *Diário de Pernambuco* de embarcações transportando cartas (março de 1827 a novembro de 1828)<sup>764</sup>**

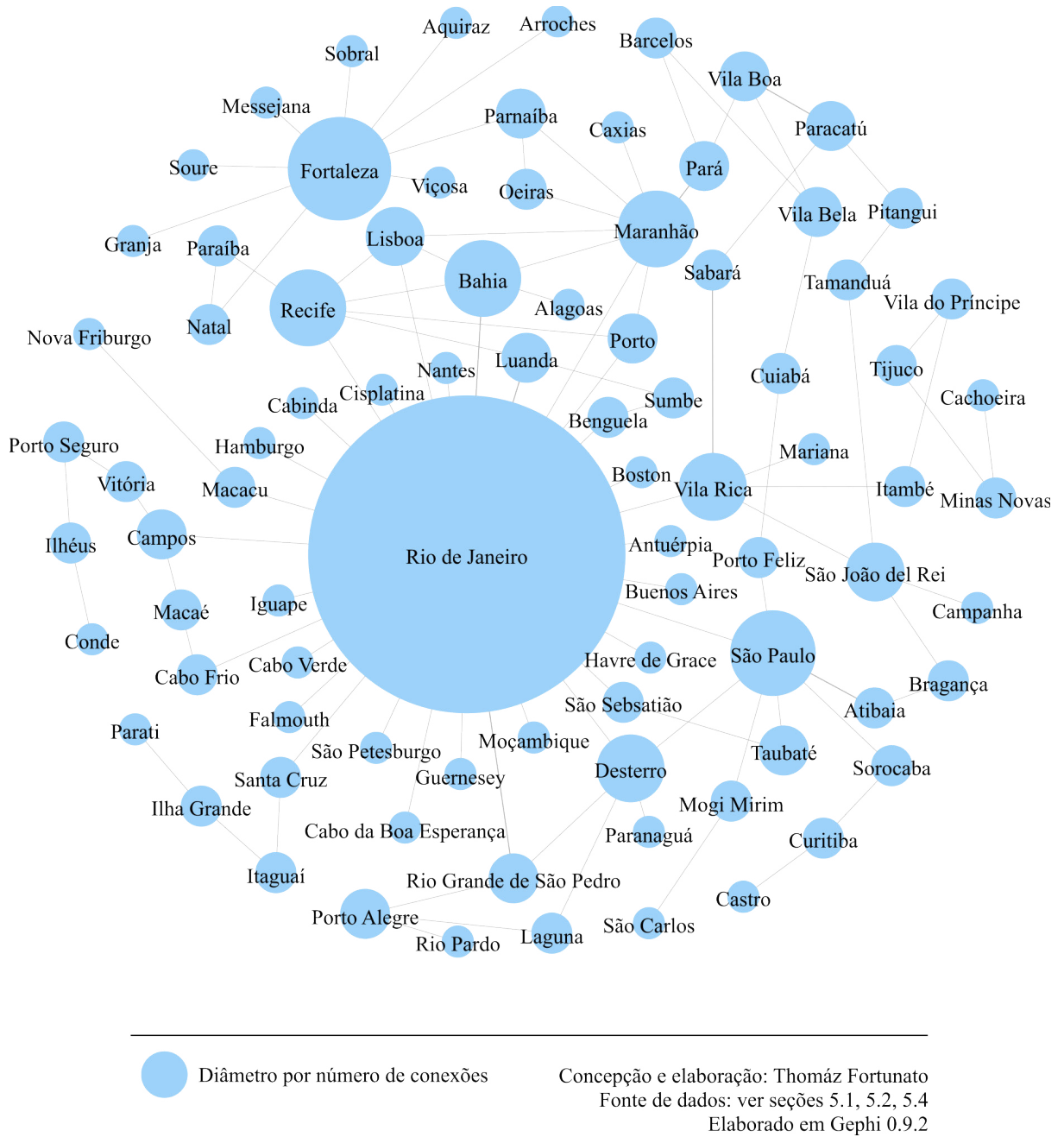
Destinos	Número de viagens
Lisboa	6
Porto	5
Rio de Janeiro	3
Bahia	3
Maranhão	2
Angola	1
Luanda	1

Outra consequência dessa incompletude dos registros é que a reconstituição da conectividade da rede fica prejudicada. A regularidade e as distâncias-tempo se tornam irrastráveis. No entanto, é possível reconstruir, ainda que parcialmente, as zonas de maior e menor interconexão da rede. O Rio de Janeiro, na nova condição de sede do Império, se manteve como principal polo articulador das comunicações postais, centro de convergência para o qual a maioria das linhas regulares, direta ou indiretamente, convergia. Mas esse período é marcado por uma expansão geral da capilaridade das conexões, com um crescimento das linhas de correio conectando diferentes vilas de uma mesma província em um processo que parece acompanhar a construção desses territórios – as províncias – como unidades políticas (Figura 71 e 72).

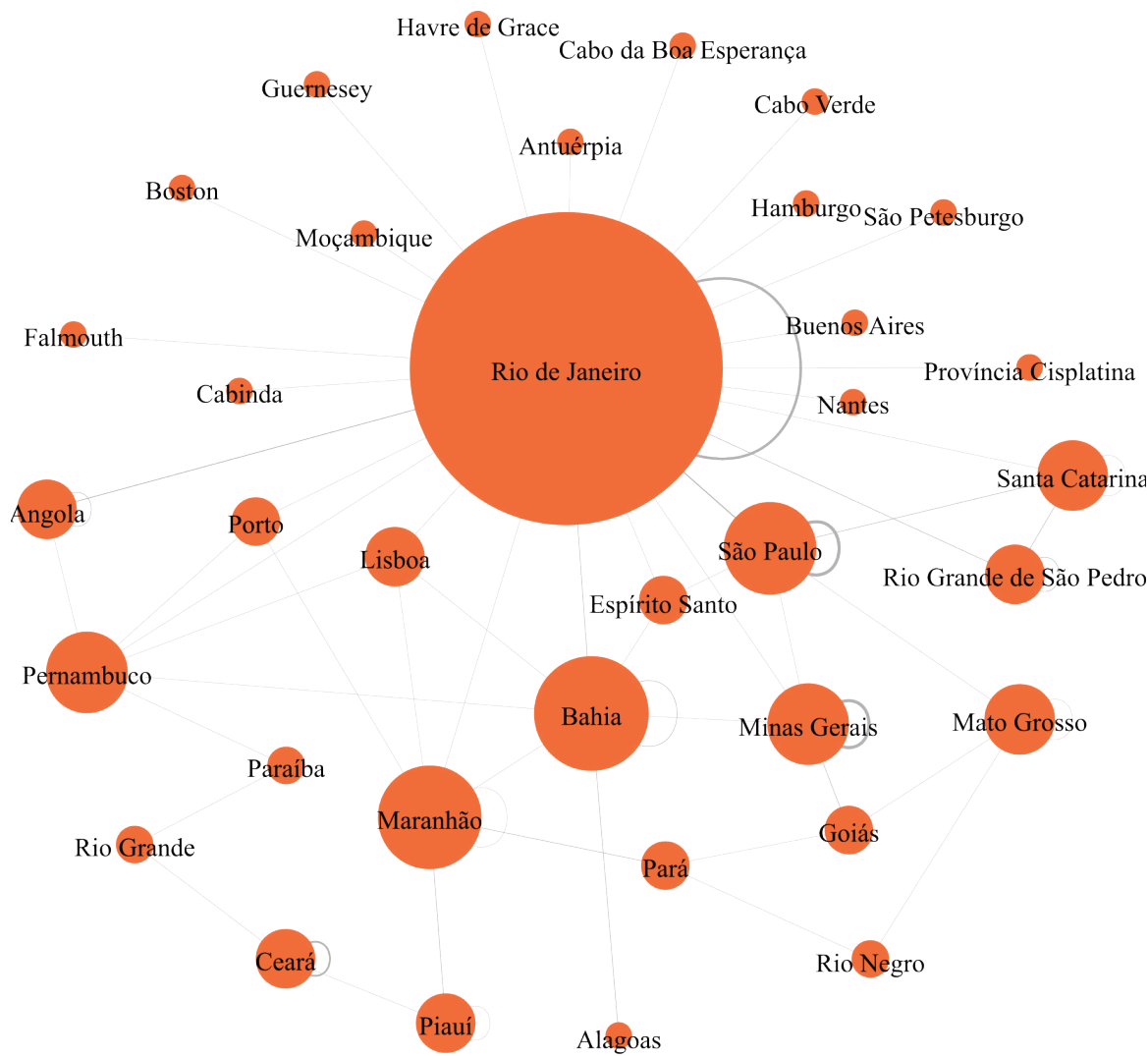
---

<sup>764</sup> *Diário de Pernambuco*, 10 mar. 1827 a 20 nov. 1828.

**Figura 71 – Conectividade dos correios do Império do Brasil em 1828**



**Figura 72 – Conectividade dos correios do Império do Brasil em 1828 (macrorregiões)**



● Diâmetro por número de conexões

Concepção e elaboração: Thomáz Fortunato  
 Fonte de dados: ver seções 5.1, 5.2, 5.4  
 Elaborado em Gephi 0.9.2

\*\*\*

Em 1800, a América portuguesa contava com aproximadamente 31 administrações de correio e por volta de 39 linhas regulares. Nessa época, 61% das administrações estavam no sul, 29% no norte e 10% no centro. Mais da metade de todas elas, 58%, estavam instaladas em áreas

litorâneas e apenas 33% das linhas regulares conectava diferentes regiões de uma mesma capitania. Seu ponto de convergência máximo era Lisboa, metrópole do império colonial português, a partir de onde expediam-se cartas principalmente para Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro.

Em 1820, o número aproximado de administrações cresceu para 49 e de linhas regulares para 57. Mesmo com a expansão geral, o contingente de administrações no sul permanece 59%, o norte sobe para 35% e o centro cai para 6%. As administrações do interior superaram as litorâneas, compondo 63% do total, e as linhas regulares conectando regiões de uma mesma capitania cresceram para 51%, expressando a interiorização territorial na América após a transferência da Corte. Seu ponto de convergência principal se tornou o Rio de Janeiro, nova sede do império colonial, a partir de onde as cartas marítimas eram principalmente endereçadas para os territórios mais ao sul, como Rio Grande de São Pedro e Santa Catarina, mas também para a Bahia, Portugal, Pernambuco, Angola e Benguela.

Em 1828, as cerca de 72 administrações e 89 linhas regulares apontam uma nova expansão, maior no sul, onde havia 64% dos laboratórios, que provoca uma queda percentual no norte e no centro para 32% e 4% respectivamente. As administrações do interior continuam na tendência de crescimento quando comparadas com as litorâneas, passando a compor 64% do total, ao mesmo tempo em que as linhas regulares conectando vilas de uma mesma província sobem para 55%. Seu ponto de entroncamento fundamental continua sendo o Rio de Janeiro, transformado em capital do novo Império Constitucional do Brasil.

De 1800 a 1828, a rede postal da América portuguesa colonial se transformou no serviço de correios do Império do Brasil nacional. Por todo esse período, marcado por uma expansão tanto de administrações como de fluxos, a região sul sempre compreendeu o maior número de laboratórios postais. Se, inicialmente, estes laboratórios se localizavam majoritariamente nos portos, estruturando uma espinha dorsal a articular os domínios portugueses da América à sua metrópole europeia, depois, a tendência se inverteu com o espraiamento de laboratórios pelo interior dos territórios, expandindo suas conexões internas e passando a convergir para o Rio de Janeiro.

E se os conflitos abertos a partir de 1820 dificultaram o rastreamento dos vestígios que permitiriam a reconstituição dos espaços-tempo das comunicações postais do Brasil, já que os governos em disputa se valeram de várias estratégias de comunicação por meio dos correios, os

dados entre 1808 e 1820, por sua natureza de intensas e abrangentes reformas territoriais e econômicas, permitem confirmar uma transformação fundamental no tecido espaço-temporal das comunicações postais. A topologia do tempo se comprime, as distâncias se encurtam e as comunicações se aceleram.

A análise dos debates parlamentares em Lisboa (1821-1823), da assembleia constituinte do Brasil (1823) e da primeira legislatura (1826-1828), bem como da imprensa periódica, demonstra como o tema da construção e da manutenção da unidade territorial, buscando acomodar diversos interesses provinciais, com suas autonomias parciais, era central na construção da nova ordem monárquica constitucional, assim como era também urgente definir o lugar dos poderes Executivo e Legislativo para o governo constitucional<sup>765</sup>. Embora os correios tenham tido menos destaque antes de 1829, eles ainda figuraram como parte do conjunto de instituições que poderia contribuir na construção da unidade pretendida, seja ela qual fosse.

Se a partir de 1820 os correios passaram a ser concebidos e imaginados dentro de uma nova linguagem liberal, integrando muitos projetos opostos que buscavam a "união da nação", fosse a portuguesa ou a brasileira, será apenas nos anos de 1828 e 1829 que a rede de correios se descola para uma posição de maior destaque dentro das reformas administrativas, políticas e fiscais do Primeiro Reinado, justamente em uma nova situação de crise, com o crescente descrédito de D. Pedro I após a derrota na Província Cisplatina, o aumento da dívida externa, sua difícil relação com o poder Legislativo e envolvimento na sucessão do trono de Portugal. E, mais uma vez, tudo isso ocorrendo em um contexto de expansão da imprensa, onde as críticas políticas atingiam cada vez maiores parcelas da população, em parte, resultado da rede de correios<sup>766</sup>.

Como parte das profundas recriações que o novo Estado do Brasil promovia, construindo um novo território, uma nova escravidão, ele também recriou a rede de correios, doravante voltada a servir à comunicação de cidadãos de um novo Estado nacional, fomentando relações

---

<sup>765</sup> SLEMIAN, Andrea. Sob o império das leis..., p. 88; LEME, Marisa Saenz. Op. cit., p. 178 *et seq.* Para um verbete sobre os correios na independência do Brasil: FORTUNATO, Thomáz. "Correios, estradas e caminhos". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 279-282.

<sup>766</sup> Para o contexto de crise do Primeiro Reinado: Idem. "Instituciones, legitimidad y (des)orden: crisis de la Monarquía portuguesa y construcción del impero de Brasil (1808-1841)". In: Idem; FRASQUET, Ivana (eds.). *De las independencias iberoamericanas a los Estados nacionales (1810-1850). 299 años de historia*. Madri: Vervuert, 2009, p. 98-103; LEME, Marisa Saenz. Op. cit.

comerciais internas e externas, o que exigiria novos padrões de comunicação institucional e pública que se impulsionariam com as reformas de 1829<sup>767</sup>.

Durante todo esse processo, a semântica dos espaços-tempo e dos correios adquiriu novos campos de uso social. Nomes de embarcação, de cargos de funcionários públicos, do próprio edifício onde as administrações funcionavam, a instituição em si mesma e nos nomes de periódicos, a palavra "correio" podia ser empregada em um amplo leque de situações, quase sempre assinalando a capacidade comunicativa desses elementos. As embarcações carregavam notícias, os funcionários levavam cartas, o edifício era o local onde se enviava e retirava a correspondência, a instituição fazia referência uma ampla rede e os jornais pautavam boa parte da circulação de conhecimento de lugares mais ou menos distantes. Ao lado das palavras *caminho*, *distância* e *regularmente*, os vocábulos *espaço*, *léguas*, *jornada* e *tempo* também carregavam significados que apontam para uma experiência social de um espaço temporalizado.

Em muitos sentidos, portanto, também a linguagem da época testemunhava uma transformação combinada de duas dimensões da experiência dos brasileiros de então. Simultaneamente à ampliação das condições de comunicação à distância no Brasil, o espaço se tornava cada vez mais temporalizado e o tempo, por sua vez, se espacializava com a formação dos correios demonstrando que um dos vários desfechos provocados pelas respostas sociais às demandas de "vencer a distância" foi justamente a criação de novas formas de se viver e pensar o tempo e o espaço.

---

<sup>767</sup> Sobre a ideologia escravista no Brasil durante o processo de independência ver: MARQUESE, Rafael de Bivar. "Escravidão e independência: a ideologia da escravidão no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos nas décadas de 1810 e 1820". In: JANCSÓ, István (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 809-827.



## Epílogo

### *O tempo, a comunicação e a travessia das distâncias*

Digo: o real não está na saída nem na chegada: ele se dispõe para a gente é no meio da travessia.  
(João Guimarães Rosa, *Grande sertão: veredas*)

Dos correios que não costuravam redes aos correios coloniais da América portuguesa e, depois, dos correios politizados entre governos em disputa até chegar ao correio nacional do Império do Brasil, essa investigação buscou analisar o encurtamento das distâncias como uma compressão espaçotemporal que acelerou a comunicação do império português e do Estado do Brasil. De muitas maneiras, e de acordo com a experiência social do espaço de portugueses e brasileiros da época, essa foi uma história de lentidões que foram sendo perdidas no bojo de processos históricos amplos de reforma do sistema colonial, de crise da monarquia portuguesa e da revolução política que resultou na independência do Brasil. Foi também, por essas razões, uma história de criações e recriações de espaços econômicos, políticos e sociais, de unidades espaciais dentro do Império português, da América portuguesa e do Império do Brasil que, com suas respectivas geografias plurais e sobrepostas, estabeleceram relações dinâmicas marcadas por conflitos e harmonias.

Vertebrando as partes do império português no Atlântico, os correios marítimos e internos da América inauguraram uma nova geografia das comunicações escritas. Assentada sobre o espaço imaginado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e por governadores coloniais, os serviços postais da América foram estruturados como um espaço em rede, como um conjunto de laboratórios instalados em vários territórios luso-americanos articulados pela circulação regular de mensageiros que colocavam em diálogo vassallos separados por muitas léguas, semanas e meses de distância. Tudo isso foi concebido e concretizado em um contexto no qual as reformas das relações entre Portugal e seus domínios americanos tinham como horizonte a regeneração da economia do Reino em um cenário de acirrada disputa colonial entre impérios europeus que, cada vez mais, se desdobrava sobre espaços americanos. Esses correios coloniais contribuíram para que o reformismo português fortalecesse várias unidades espaciais dentro da América, reduzindo dinâmicas dispersivas e criando, ainda que com desigualdades e assimetrias,

condições para uma nova integração territorial entre os domínios luso-americanos e também destes com Lisboa e Angola.

Como parte do tecido que sustentava o governo e as relações comerciais, todo esse espaço em rede foi reconfigurado com a transferência da Família Real para o Brasil, que buscava fugir da invasão dos exércitos franceses em Portugal e preservar sua mais importante colônia da Grã-Bretanha. As amplas reformas conduzidas por D. João em solo americano, abrindo os portos, reconstruindo órgãos e repartições de Estado, abrindo estradas e criando novos impostos, sempre observando atentamente o que se passava nos domínios hispano-americanos, provocaram o crescimento dos correios institucionais, dos correios regulares e dos correios marítimos. Com suas diferenças e contrastes, a rede postal passou a ter seu centro de convergência na nova sede da Corte da monarquia portuguesa: o Rio de Janeiro, capital do império. A construção dessa nova geometria do poder político e das trocas comerciais foi parcialmente edificada por meio das conexões espaciais proporcionadas pelos novos correios em sua dimensão imperial.

Mas as demandas sociais e políticas abertas nessa nova conjuntura também exigiram que o Estado fosse capaz de reagir conforme o novo ritmo de desenrolar dos acontecimentos, e isso implicaria uma transformação das condições de comunicação do império português. Com a abertura e o aperfeiçoamento de estradas, melhoria ou inauguração da navegação de rios, ampliação da circulação de embarcações comerciais nos portos, e o crescimento generalizado da estrutura dos correios regulares da América, a monarquia portuguesa conseguiu acelerar as comunicações postais em boa parte de seus domínios. Essas acelerações produziram encurtamentos das distâncias, dobraduras no tecido do espaço-tempo, criando uma topologia das comunicações postais mais rápida: a travessia das distâncias passou a ser realizada com mais celeridade, a regularidade dos serviços passou a ter intervalos cada vez menores e a diversidade de locais abarcados pela rede foi radicalmente ampliada.

Mas o aprofundamento da crise da monarquia trouxe novos desdobramentos para os correios do Reino do Brasil. Com a abertura dos trabalhos das Cortes de Lisboa, que buscavam constitucionalizar a monarquia portuguesa mantendo-a unida e integrada, ao mesmo tempo transformando-a conforme a nova cultura política liberal que vinha ganhando espaço na Europa e na América, a soberania dinástica do Antigo Regime foi colocada em questão provocando conflitos políticos e militares em várias escalas do que ainda era o império português, cada vez com mais fissuras e fragilidades. Como parte da dinâmica desses conflitos, que, vale ressaltar, se

desdobravam em uma geografia abrangente que era em parte sustentada justamente pelas comunicações escritas, os correios se tornaram armas de guerra de vários grupos portadores de projetos políticos opostos. O próprio descompasso entre os espaços-tempo das comunicações à distância e o tempo da política manifestava uma das dimensões da crise do império português.

As Cortes de Lisboa buscaram fazer com que os correios se tornassem o meio oficial para a remessa das leis que estavam sendo elaboradas pela assembleia constituinte lisboeta e, com isso, firmar sua soberania em território americano segundo os padrões da nova política da época. Ao mesmo tempo, D. Pedro procurou usar o mesmo sistema postal para contornar a soberania das Juntas de Governo Provisórias alinhadas com as Cortes de Lisboa para comunicar-se diretamente com as Câmaras municipais das províncias. Muitos fenômenos análogos, mas de mesma natureza, ocorreram a nível provincial e interprovincial, com grupos políticos regionais buscando mobilizar a rede de correios conforme seus respectivos projetos políticos.

Foi no bojo desse processo conflituoso, incerto e acelerado, e que envolvia autoridades e órgãos de várias naturezas com inserções territoriais distintas, que a rede de correios da América foi politizada. Como parte do processo de independência do Brasil, travejado de confrontos e guerras que se agudizavam com o desmoronamento do edifício da monarquia portuguesa, os correios da América portuguesa foram transformados nos correios do Brasil. Nessa condição, participaram da construção das relações internacionais do novo Estado nacional emergente, das comunicações institucionais dos novos órgãos políticos, como a Câmara dos Deputados e a Câmara dos Senadores, foram objeto dos debates constituintes de 1823, além de figurarem entre os novos direitos da nova cidadania forjada pela Constituição de 1824. Por essas razões, a história do processo que resultou na independência do Brasil, na edificação de um novo Estado e de uma nova nação se desenvolveu dentro das dinâmicas espaço-temporais criadas pela rede de correios, cuja geografia auxilia na compreensão das *conexões* entre os *tempos*, os *espaços* e as *dimensões* da independência<sup>768</sup>.

Mas diferentemente do período anterior, e justamente como uma consequência das guerras e confrontos políticos, o tecido espaçotemporal das comunicações, da topologia do tempo da rede de correios, se tornou mais instável. Ao mesmo tempo em que produzia encurtamentos das distâncias entre alguns territórios, em outros, o retardamento e a lentidão se tornaram a regra. Porque a rede de correios foi politizada em um momento em que a política

---

<sup>768</sup> PIMENTA, João Paulo. *Tempos e Espaços das Independências: A inserção do Brasil no mundo ocidental* (c. 1780-c. 1830). São Paulo: Intermeios, PPGHS, 2017.

encontrava-se em crise, os espaços-tempo dos correios se tornaram mais voláteis, pois vinculados aos abalos e trepidações do mundo ao qual pertenciam. Em linhas gerais, este foi o caminho que esta investigação buscou atravessar.

Caminhos futuros de pesquisa podem se encarregar de avaliar se esta seria uma particularidade do Brasil, algo que os indícios existentes contradizem. Nos universos espanhóis e hispano-americanos parece ocorrer algo muito semelhante com o tecido espaçotemporal das comunicações postais. Na Guatemala e no Rio da Prata, por exemplo, as reformas bourbônicas criaram sistemas de comunicação que permitiram que documentos e cartas viajassem mais rápida e frequentemente, atingindo um número amplo de locais, produzindo contrações do tempo e do espaço, em uma palavra, o encurtamento das distâncias<sup>769</sup>. No Chile, as reformas do correio fizeram com que Santiago, que recebia cartas de Madri a cada dois anos, passasse a receber correspondência de sua metrópole quatro vezes por ano, criando um novo ritmo espaçotemporal das comunicações postais<sup>770</sup>. No universo norte-americano também foram registrados encurtamentos espaço-temporais: em 1789, uma carta enviada de Portland, no Maine, demorava cerca de 40 dias para chegar em Savannah, na Georgia; em 1810 o intervalo foi reduzido para 27 dias; e, no ano de 1839, exigia apenas 12 dias pelos correios<sup>771</sup>.

Nesses casos, a mudança foi acompanhada por transformações nas percepções e concepções do espaço, do tempo e da travessia das distâncias que as pessoas tinham, afetando também as instituições políticas, as relações comerciais e sociais. Por isso, também seria pertinente um estudo que avaliasse como as práticas epistolares, já objetos de extensa pesquisa acadêmica, podem ter suas geografias e tempos modificados conforme as transformações dos espaços postais nos quais se inseriam, articulando culturas epistolares à redes de correio. Como os correios não transportavam apenas cartas, mas também outros tipos de impressos, como jornais e livros, seria pertinente esboçar uma certa circulação da cultura escrita e espacialidade

---

<sup>769</sup> SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Standford: University Press, 2014, p. 127; BELLOTTO, Manoel L. *O estabelecimento do Correio Marítimo hispano-americano. A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. 1969. Tese (Doutorado em História), USP.

<sup>770</sup> ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. Santiago: Biblioteca Nacional, 2020, p. 73 e 94-95.

<sup>771</sup> JOHN, Richard. *Spreading the News: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge, MA: Harvard UP, 1995, p. 17-18 e 91.

da "opinião pública" que estejam relacionadas à geografia postal<sup>772</sup>. Além disso, seria pertinente uma pesquisa que, seguindo os passos de investigações regionais, avaliasse a parcial sobreposição da formação da rede postal brasileira com uma rede de cidades<sup>773</sup>. Ademais, buscar outras instituições e estruturas espaço-temporais a partir das reformas viárias do Brasil imperial ou, então, os impactos da generalização da navegação a vapor, das ferrovias e dos telégrafos, entre tantas outras possibilidades – técnicas que jamais devem ser dissociadas de seus contextos políticos e sociais mais amplos – podem apontar para novos momentos de encurtamentos das distâncias temporais. Ainda que de modo preliminar, também seria interessante avaliar o possível impacto que a aceleração das comunicações pode ter provocado em cadeias comerciais e financeiras<sup>774</sup>. Por fim, também se vislumbra a possibilidade de investigar o perfil social dos condutores de cartas que trabalharam para os correios. Ao longo desta pesquisa foram encontrados indícios de que indígenas e escravizados participaram da estruturação do espaço postal<sup>775</sup>.

A história da topologia do tempo dos correios do Brasil é não apenas uma parte da história das reformas ilustradas, do governo joanino no Rio de Janeiro, da crise da monarquia portuguesa e da independência do Brasil; é também uma história da geografia de um império que, ao longo da década de 1820, se partiu em dois e deu origem a um novo Estado e a uma nova identidade nacional que, com suas variações internas, até então não existiam. É também uma história da experiência social do espaço desses portugueses e brasileiros que, de muitos modos, eram confrontados por distâncias que ganhavam sentido no tempo, um tempo que, aos seus

---

<sup>772</sup> GALVES, Marcelo Cheche. Saberes impressos, correspondências e expedições científicas: a capitania do Maranhão e o Reformismo Ilustrado na virada para Oitocentos. *Outros Tempos*, v. 11, n. 18, 2014, p. 119-136; Idem. "Imprensa e cultura política na independência". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 293-327. Agradeço Galves por me apontar a importância desse fato. Ver também: LEVATI, Edú Trota. *Os Periódicos da Independência e Suas Geografias Políticas: Estudo do surgimento do Brasil independente e de sua inserção no contexto mundial (1808-1822)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, p. 39-41; SANTOS, Cristiane A. Camacho dos. *Escrevendo a história do futuro: a leitura do passado no processo de independência do Brasil*. 186 f. 2010. Dissertação (Mestrado em História Social). São Paulo, FFLCH – USP, p. 62-65.

<sup>773</sup> Agradeço a Mónica Arroyo por esta interessante sugestão. Para um estudo regional: RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *O caso das Minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista*. 1999. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais.

<sup>774</sup> Aqui sigo a sugestão de: KAUKIAINEN, Yrjö. Shrinking the world: improvements in the speed of information transmission, c. 1820-1870. *European Review of Economic History*, abr. 2001, v. 5, n. 1, p. 1-28.

<sup>775</sup> Reitero algo também apontado para outro período em: CASTRO, Pérola. "Em torno do trono": a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX (1829-1865). 2021. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH, USP, p. 383.

olhos, se acelerava de maneira inédita. A rede de correios foi, a um só tempo, um fator e um vetor dessa experiência social de aceleração, foi sua dimensão espaçotemporal.

E se a experiência moderna do tempo aponta para um progressivo afastamento entre espaços de experiência e horizontes de expectativa, aprofundando as incertezas em relação ao futuro, uma topologia do tempo que permite que uma quantidade maior de notícias, cartas e documentos circule de maneira mais breve e regular para um número cada vez mais abrangente de territórios — estruturando parte da própria temporalidade e geografia desses fenômenos —, então os correios parecem ser um importante componente da ascensão desse tempo dominante, pois reduzem a assincronia entre os acontecimentos e sua representação como notícia, além de disponibilizar para as pessoas ligadas à rede postal um *volume maior*, mais *diverso* e mais *recente* de experiências que estão sendo interpretadas como sinais de uma aceleração do tempo em um espaço cada vez mais dispersivo, induzindo, além disso, a uma nova experimentação daquilo que compõe a contemporaneidade dessas pessoas. Não há, nesse processo, nenhum tipo de "aniquilamento" do espaço por uma suposta "tirania" do tempo. Há, isso sim, uma remodelagem das distâncias realizada pela sociedade da época, um encurtamento que é resultado de várias formas de aceleração da circulação, algo que pode apresentar um novo olhar sobre as nossas redes sociais, do século XXI, ancoradas que estão na promessa da instantaneidade das informações criando a sensação de "distanciamento zero" e de conexão de cada indivíduo a todos, em qualquer lugar ou hora<sup>776</sup>.

Aos homens e mulheres do século XIX, envolvidos nos processos históricos que inseriam o Brasil em um certo "mundo ocidental", a busca pela aceleração da circulação de cartas e notícias estava amparada na consciência de uma profunda crise. Esta, por sua vez, se apresentava às suas consciências como a perda da operacionalidade das consagradas formas de reprodução social de suas vidas, o que alimentava uma generalizada procura por alternativas futuras em meio a um espaço de experiência cada vez mais moderno e revolucionário, embora nunca completamente. Nesse cenário, a dobradura do espaço-tempo materializada na rede de correios

---

<sup>776</sup> ROSA, Hartmut. *Aceleração: a transformação das estruturas temporais na Modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 2019, p. 203-204 e 232. A título de curiosidade, remeto o leitor para a emergência de uma neurociência social que se interroga sobre os efeitos do convívio coletivo na compreensão humana da distância: THE BRAIN repurposed our sense of physical distance to understand social closeness <[https://aeon.co/videos/the-brain-repurposed-our-sense-of-physical-distance-to-understand-social-closeness?utm\\_source=Aeon+Newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=launchnlbanner](https://aeon.co/videos/the-brain-repurposed-our-sense-of-physical-distance-to-understand-social-closeness?utm_source=Aeon+Newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=launchnlbanner)>. Acesso: 15 set. 2022.

foi uma das respostas elaboradas pela sociedade que construía um novo espaço para fazer frente à experiência de um novo tempo<sup>777</sup>.

E falando em nova experiência do tempo, pelo menos três importantes historiadores já haviam afirmado que o espaço e o tempo, em suas dimensões concretas e intelectuais, se condicionam reciprocamente e estruturam boa parte da experiência social das pessoas em todas as épocas históricas<sup>778</sup>. Acrescentamos a isso o legado de um grande geógrafo, segundo o qual a natureza do espaço nunca esteve desvinculada do tempo<sup>779</sup>. Tributários dessas elaborações, nos dedicamos a investigar uma dimensão dessas encruzilhadas: os espaços-tempo. Afinal, não é que boa parte do real se dispõe "no meio da travessia"?

---

<sup>777</sup> Para a definição de crise: JANCSÓ, István. *Na Bahia contra o Império: história do ensaio de sedição de 1798*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 203. Para a definição do espaço de experiência revolucionário moderno: PIMENTA, João Paulo. *Tempos e Espaços das Independências: a inserção do Brasil no mundo ocidental (c. 1780-c. 1830)*. São Paulo: Intermeios, PPGHS, 2017. Para uma transformação espaçotemporal relacionada à aceleração da mudança social e do ritmo da vida: ROSA, Hartmut. Op. cit., p. 207.

<sup>778</sup> BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou, O ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001; BRAUDEL, Fernand. "História e ciências sociais: a longa duração". In: Idem. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 41-78; KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014.

<sup>779</sup> SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006.

## Fontes

### *Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate)*

AHU\_ACL\_CU\_003, Cx.5, doc. 436; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx.15, doc.1287; AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 12, doc. 1074; AHU\_ACL\_CU, cod. 585; AHU\_ACL\_CU, cod.1997; AHU\_ACL\_CU, cod. 1998; AHU\_ACL\_CU cod. 1999; AHU\_ACL\_CU, cod. 2000; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.165, doc. 12278; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168 doc.12474; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.168, doc.12484; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc.12713; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 173, doc.12817; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.175, doc.12891; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.178, doc. 13045; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 178, doc.13051; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 188, doc. 13602; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 239, doc.16365; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.254, doc.17358; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 254, doc.17332; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 255, doc. 17396; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.255\_doc.17429; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, doc. 17637; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, doc. 17644; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17911; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17914; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc.19712; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 166, doc. 12341; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc. 12691; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 177, doc. 13021; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 178, doc. 13058; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 90, doc. 17551; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18259; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18336; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 94, doc. 18375; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 96, doc, 18732; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 93, doc. 18151; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 47, doc. 3641; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3861; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3888; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, doc. 8578; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13761; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13762; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13857; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 206, doc. 14039; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14190; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 98, doc. 7929; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 30, doc. 2477; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, doc. 14205; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 42, doc. 3361; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 43, doc. 3487; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 43, doc. 3503; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 40, doc. 3179;



AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 197, doc. 13571; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 197, doc. 13575;  
AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 107, doc. 20816; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 22, doc. 2448;  
AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 252, doc. 17140; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 257, doc. 17578;  
AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 277, doc. 19301; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc. 19630;  
AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 282, doc. 19751; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 45, doc. 3648;  
AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 45, doc. 3644; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 114, doc. 22469;  
AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 115, doc. 22636; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 116, doc. 22818;  
AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 116, doc. 22937; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 106, doc. 20724;  
AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 106, doc. 20599; AHU\_ACL\_CU\_008, Cx. 50, doc. 2845;  
AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 48, doc. 3825; AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 14, doc. 1165;  
AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 23, doc. 1899; AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 27, doc. 2206;  
AHU\_ACL\_CU\_003, Cx.41, doc. 3280; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 41, doc. 3283;  
AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 34, doc. 2744; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 33, doc. 2728;  
AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 33, doc. 2713; AHU\_ACL\_CU\_003, Cx. 31, doc. 2565;  
AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 123, doc. 9486; AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786;  
AHU\_ACL\_CU, cod. 199; AHU\_ACL\_CU\_018, Cx. 8, doc. 499; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx.  
179, doc. 35; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, doc. 2493; AHU\_ACL\_CU\_016, Cx. 21, doc.  
1080; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 201, doc. 13786;  
AHU\_ACL\_CU\_018, Cx. 8, doc. 498; AHU\_ACL\_CU\_015, ex. 204, doc. 13969;  
AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 255, doc. 17429.

*Arquivo Nacional do Rio de Janeiro*

Fundo Secretaria do Estado do Brasil

BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 21; BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23; 86. COD. 67, v. 25; 86.  
COD. 67, v. 26; 86. COD. 67, v. 28; 86. COD. 952, v. 25-30; 86. COD. 70, v. 18; 86. COD.  
73, v. 23; 86. COD. 204, v. 4; 86. COD. 69, v. 4; 86. COD. 65, v. 19; 86. COD. 230. v. 01; 86.  
COD. 952, v. 45; 86. COD. 952, v. 46; 86. COD. 952, v. 47; 86. COD. 952, v. 48.

#### Fundo Negócios de Portugal<sup>780</sup>

BR RJANRIO 59. CAI. 0. 0718001 pac. 1, [9]; BR RJANRIO 59. CAI. 0. 0717013; BR RJANRIO 59. CAI. 0717. 001; BR RJANRIO 59. CAI. 0. 0634140; BR RJANRIO 59. CAI. 0. 0716002; BR RJANRIO 59. CAI.0. 0634053; 59. COD. 68, v. 15; 59. COD. 68, v. 14; 59. COD. 68, v. 16; 59. COD. 68, v. 13; 59. COD. 68, v.18; 59. COD. 68, v. 17; BR RJANRIO. 59. Cx. 0. 0716.025; BR RJANRIO 59 Cx. 717, pct. 03; BR RJANRIO. 59 CAI. 0. 0717010; BR RJANRIO 59, CAI. 0. 0717.006.

#### Fundo Vice-Reinado

D9. Caixa 746, pct. 01; D9. Caixa 746, pct. 02; D9. Caixa 746, pct. 03; D9. Caixa 750, pct. 01; D9. Caixa 750, pct. 02; D9. Caixa 750, pct. 03; D9. Caixa 486, pct. 01; D9. Caixa 486, pct. 02; D9. Caixa 486, pct. 03; D9. Caixa 715, pct. 02.

#### Fundo Ministério da Fazenda

40. COD. 142, v. 01; 40. COD. 142, v. 02; 40. COD. 142, v. 17; 40. COD. 142, v. 20; 40. COD. 142, v. 40; 40. COD. 142, v. 42; 40. COD. 142, v. 03; 40. COD. 142, v. 04; 40. COD. 142, v. 05; 40. COD. 142, v. 06; 40. COD. 142, v. 07; 40. COD. 142, v. 08; 40. COD. 142, v. 09; 40. COD. 142, v. 10; 40. COD. 142, v. 11; 40. COD. 142, v. 12; 40. COD. 142, v. 13; 40. COD. 142, v. 14; 40. COD. 142, v. 15; 40. COD. 142, v. 16; 40. COD. 142, v. 18; 40. COD. 142, v. 19; 40. COD. 142, v. 21; 40. COD. 142, v. 22; 40. COD. 142, v. 23; 40. COD. 142, v. 24; 40. COD. 142, v. 25; 40. COD. 142, v. 26; 40. COD. 142, v. 27; 40. COD. 142, v. 28; 40. COD. 142, v. 29; 40. COD. 142, v. 30; 40. COD. 142, v. 31; 40. COD. 142, v. 32; 40. COD. 142, v. 33; 40. COD. 142, v. 34; 40. COD. 142, v. 35; 40. COD. 142, v. 36; 40. COD. 142, v. 37; 40. COD. 142, v. 38; 40. COD. 142, v. 39; 40. COD. 142, v. 41.

#### Fundo Real Erário

7W. Caixa 784, pct. 01; 7W. Caixa 784, pct. 02; 7W. Caixa 784, pct. 03; 7W. COD. 57, v. 2.

---

<sup>780</sup> Documentação consultada durante o processo de reorganização das caixas, portanto, a codificação pode ter sido parcialmente alterada após a pesquisa.

#### Fundo Conselho de Estado

BR RJANRIO 1R. COD. 050, v. 01; 1R. Caixa 508, pct. 01; 1R. Caixa 508, pct. 02; 1R. COD. 276.

#### Série Interior – Negócios de províncias e estados

AA. IJJ9-59; AA. IJJ9-81; AA. IJJ9-88; AA. IJJ9-279; AA. IJJ9-468; AA. IJJ9-493; AA. IJJ9-469; AA. IJJ9-617.

#### Série Comunicações – Correios

8V. ICC3-25; 8V. ICC3-26; 8V. ICC3-27; 8V. ICC3-28; 8V. ICC3-29.

#### Fundo Junta da Fazenda da Província de São Paulo

EG. COD. 443, v. 01; EG. COD. 477, v. 01.

#### Fundo Diversos Códices

BR RJANRIO NP. COD. 0. 807, v. 07; NP. COD. 33; NP. COD. 34; NP. COD. 35; NP. COD. 36; NP. COD. 64; NP. COD. 206; NP. COD. 208; NP. COD. 210; NP. COD. 912; NP. COD. 209; NP. COD. 73; NP. COD. 77; NP. COD. 141; NP. COD. 54; NP. COD. 55; NP. COD. 56; NP. COD. 57; NP. COD. 58; NP. COD. 65; NP. COD. 67, v. 23; NP. COD. 67, v. 24; NP. COD. 68, v. 15; NP. COD. 68, v. 16; NP. COD. 69, v. 07; NP. COD. 69, v. 08; NP. COD. 67, v. 09; NP. COD. 67, v. 10; NP. COD. 70, v. 17; NP. COD. 17, v. 19; NP. COD. 74; NP. COD. 111; NP. COD. 148; NP. COD. 196; NP. COD. 443; NP. COD. 276; NP. COD. 434; NP. COD. 68, v. 13; NP. COD. 68, v. 14; NP. COD. 68, v. 15; NP. COD. 68, v. 16; NP. COD. 68, v. 17; NP. COD. 68, v. 18; NP. COD. 68, v. 19; NP. COD. 68, v. 20; NP. COD. 68, v. 21; NP. COD. 68, v. 22; NP. COD. 67, v. 21; NP. COD. 67, v. 23; NP. COD. 67, v. 24; NP. COD. 67, v. 25; NP. COD. 67, v. 26; NP. COD. 67, v. 27; NP. COD. 67, v. 28; NP. COD. 67, v. 29; NP. COD. 67, v. 30; NP. COD. 67, v. 31.

#### Fundo Diretoria dos Correios

OF. COD. 148.

Fundo Ministério do Império

53. COD. 127, v.1; 53. COD .196.

Fundo Junta da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro

BR RJANRIO 4B.COD. 0. 206, v. 01.

Fundo Casa Real e Imperial

00. COD. 908, v. 01.

Fundo Diversos GIFI, Caixas e Códices

OI. GIFI. 5 C-480; OI. Caixa 485; Ministério do Império, v. 01-23.

Fundo Diversos SDH, Códices

BR RJANRIO NP. COD. 0. 807, v. 07.

Fichários Boulier

IF1; IF2.

Biblioteca do Arquivo Nacional

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS. *Índice cronológico das consultas da sessão dos Negócios do Império do Conselho de Estado sobre privilégios industriaes, correio, navegação, colonização, estradas de ferro, industria de tranpostes*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1865.

*Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*

*Manuscritos*

I-9,12,4; I-25,07,022 n.001; I-25,07,022 n.002; I-25,07,023; I-25,07,024; I-25,31,002; I-25,33,047; I-26,17,076; I-26,17,077 n.002; I-26,25,006; I-26,25,021; I-26,25,025; I-26,26,014; I-26,27,022; I-26,27,049; I-26,27,064; I-26,27,067; I-26,17,076; I-26,27,022; I-26,27,108; I-26,28,099; I-26,30,011 n.001; I-26,30,098; I-26,31,031 n.001; I-26,31,031 n.002; I-26,31,042; I-26,31,056; I-26,31,080; I-26,32,001 n.004; I-26,33,009; I-26,34,018

n.001; I-26,34,018 n.013; I-26,34,018 n.019; I-27,03,038; I-27,05,013; I-27,05,053; I-27,19,004; I-27,19,011; I-27,22,148; I-27,35,018; I-28,28,033; I-48,19,41; II-30,27,28; II-34,03,019; II-35,05,026; MS-580 (85) D.33; MS-580 (87) D.08; MS-580 (87) D.77; 01,03,001 n. 187; C-0343,025; C-0582,003; C-863,1; C-923,45; C-1057,036; C-0765,015 n.001; C-0765,015 n.002; I-9,11,21; I-09,011,021; I-09,12,004 n.1; I-09,12,004 n.2; I-09,12,004 n.3; I-09,12,004 n.4; I-25,07,023; I-28,28,033; II-30,27,28; II-30,28,022; II-34,16,036.

#### *Hemeroteca Digital*

Almanach do Rio de Janeiro; Almanak dos Negociantes do Imperio do Brasil; Almanak Imperial do Commercio e das corporações civis e militares do Imperio do Brasil; Correio do Rio de Janeiro; Diário do Rio de Janeiro; Gazeta do Rio de Janeiro; Gazeta do Brasil: quem quer ser livre, deve ser escravo da lei; O Espelho; Semanário Mercantil; Correio Braziliense; O Patriota: jornal literário, político, mercantil do Rio de Janeiro; Semanário Cívico; Império do Brasil: diário do governo; Conciliador do Maranhão; Diário Mercantil; O Espelho; Sentinela da Liberdade na guarita de Pernambuco; Diário da Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil; Diário Fluminense; Abelha do Itaculmy; O Farol Paulistano; Diário da Câmara dos Deputados; Diário de Pernambuco.

#### *Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro*

BR RJAPERJ PP. SPP. 0305; BR RJAPERJ PP. SPP. 0278; BR RJAPERJ PP. SPP. 0013; BR RJAPERJ PP. SPP. 0306; BR RJAPERJ PP. SPP. 0524; BR RJAPERJ PP. SPP. 1128; BR RJAPERJ PP. SPP. 1117; BR RJAPERJ PP. SPP. 0780.

#### *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*

BR RJAGCRJ. CM. CORR.; BR RJAGCRJ. CM. CORR. 41. 3. 23.

#### *Instituto Histórico Geográfico Brasileiro do Rio de Janeiro*

DL1133.25; DL230.060; DL1125.11; DL1120.3; DL1124.2; DL1118.68; DL1118.70; DL1129.103; DL1547.021; Lata 53 - Doc. 6; Lata 205 - Doc. 4; Lata 35, Pasta 16; Lata 772,

Pasta 61; Carta postal do Brasil organizada pelos engenheiros civis C. Krauss e H. L. dos Santos Werneck, publicada por ordem do Ministério da Agricultura em 1867, Rio de Janeiro.

*Arquivo Público do Estado de São Paulo*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Actas das sessões do governo provisório de São Paulo, 1821-1822. v. 2. São Paulo: Typ. Cardozo Filho & C., 1913.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Divisas de S. Paulo e Minas Geraes. v.11. São Paulo: Typ. Espíndola, Siqueira & Comp., 1896.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Bandos e portarias de Rodrigo Cesar de Menezes. v.12. São Paulo: Escola Typographica Salesiana, 1901.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do capitão-general D. Luiz Antonio de Souza 1767-1770. v.19. São Paulo: Tip. da Companhia Industrial de SP, 1896.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do capitão-general D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão 1766-1768. v.23. São Paulo: Typ. Aurora, 1896.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Cartas régias e provisões 1730-1738. v.24. São Paulo: Typ. da Casa Eclética, 1898.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1797-1800. v. 29. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1800-1802. v. 30. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1797-1800. v. 30. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. v. 33, São Paulo: [s. e.], 1901.*

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do governo geral, 1815-1822.* v. 36. São Paulo: Typ. do Diário Oficial, 1902.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1797-1803.* v. 39. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1902.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência de Martim Lopes Lobo de Saldanha 1775-1777.* v. 42. São Paulo: Escola Typographica Salesiana, 1903.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Ofícios do capitão general D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão (Morgado de Mateus) aos vice-reis e ministros 1771-1772.* v.69. São Paulo: Tip. do Globo, 1946.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo.* v.71. São Paulo: Tip. do Globo, 1947.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Ofícios do capitão general D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão (Morgado de Mateus) 1765-1766.* v.73. São Paulo: Gráfica João Bentivegna, 1952.

*Documentos interessantes para a história e os costumes de S. Paulo.* v. 73. Arquivo Público do Estado de S. Paulo. [S.l.], 1953.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Correspondência do então governador e capitão general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça período 1797 a 1802.* v. 89. São Paulo: Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo, 1967.

*Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo. Ofícios e bandos do capitão general Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma, aos funcionários da capitania, no período de 1814 a 1817* v. 90. São Paulo: Depto. do Arquivo do Estado de São Paulo, 1967.

*Biblioteca Brasileira Mindlin*

*Coleção Alberto Lamego*

OFÍCIO de D. Diogo de Sousa para D. Francisco de Sousa Coutinho... 7 de maio de 1800. Cx. 29, COD. 17-18.

[OFÍCIO de D. Francisco de Sousa Coutinho para D. Diogo de Sousa, Pará]. 1 de junho de 1800. Cx. 29, Cod. 236 17-18 (Sala 1).

OFÍCIO de D. Diogo de Sousa, governador do Maranhão, a Bernardo Manuel de Vasconcelos, governador do Ceará, tratando da comunicação e do socorro entre as duas capitanias. São Luís do Maranhão, 2 de junho de 1801. 1p. Localizado em: Coleção Alberto Lamago, pertencente ao Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros, IEB-USP. Manuscrito n. 624 no Catálogo da Coleção, cód. 17.4.13.

#### *Fontes Publicadas*

- Almanaque da Corte do Rio de Janeiro para o ano de 1811. RIHGB*, v. 282, jan.-mar., (1969),  
*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1816*. RJ: Imprensa Nacional, 1816.  
*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817*. RJ: Imprensa Nacional, 1824.  
*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1824*. RJ: Imprensa Nacional, 1824.  
*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1825*. RJ: Imprensa Nacional, 1825.  
*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1826*. RJ: Imprensa Nacional, 1825.  
*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1827*. RJ: Imprensa Nacional, 1827.  
*Almanaque dos negociantes do Império do Brasil*. RJ: Casa do Editor Proprietário, 1827.  
*Almanaque Geral do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Comercial Fluminense, 1838.
- ANNAES do Parlamento Brasileiro. Assembleia Constituinte, 1823. vol. 1. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1874.
- BRASIL. “Ministério da Fazenda”. In: *Ministerial Report: fazenda (1821-1830)*.  
*Collecção das leis do Brazil de 1808. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.  
*Collecção das leis do Brazil de 1809. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.  
*Collecção das leis do Brazil de 1810. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.  
*Collecção das leis do Brazil de 1811. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.



*Collecção das leis do Brazil de 1812. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1890].

*Collecção das leis do Brazil de 1813. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

*Collecção das leis do Brazil de 1814. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

*Collecção das leis do Brazil de 1815. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

*Collecção das leis do Brazil de 1816. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

*Collecção das leis do Brazil de 1817. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

*Collecção das leis do Brazil de 1818. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

*Collecção das leis do Brazil de 1819. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

*Collecção das leis do Brazil de 1820. Índice das cartas de lei, alvarás, decretos e cartas régias.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

*Collecção das leis do Brazil de 1808. Índice das decisões de 1808.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1809. Índice das decisões de 1809.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1810. Índice das decisões de 1810.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1811. Índice das decisões de 1811.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1812. Índice das decisões de 1812.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1813. Índice das decisões de 1813.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1814. Índice das decisões de 1814.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1815. Índice das decisões de 1815.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1816. Índice das decisões de 1816.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1817. Índice das decisões de 1817.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1818. Índice das decisões de 1818.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1819. Índice das decisões de 1819.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

*Collecção das leis do Brazil de 1820. Índice das decisões de 1820.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1889].

*Collecção das leis do Brazil de 1821. Índice das decisões de 1821.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

*Collecção das leis do Brazil de 1821. Índice dos decretos, cartas e alvarás de 1821.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1822. Índice das decisões do governo de 1822.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1823. Índice das decisões do governo de 1823.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1824. Índice das decisões do governo de 1824.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1825. Índice das decisões do governo de 1825.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1826. Índice das decisões do governo de 1826.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1827. Índice das decisões do governo de 1827.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1878.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1828. Índice das decisões do governo de 1828.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1878.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1829. Índice das decisões do governo de 1829.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1877.

*Collecção das decisões do governo do Império do Brazil de 1830. Índice das decisões do governo de 1830.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1876.

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1822. Índice dos decretos, cartas e alvarás de 1822.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1887].

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1823. Índice dos decretos, cartas e alvarás de 1823.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1887].

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1824. Índice dos decretos, cartas imperiais e alvarás de 1824.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

*Collecção de decretos, cartas imperiais e alvarás do Império do Brazil de 1825. Índice dos decretos, cartas imperiais e alvarás.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1826. Índice dos actos do Poder Executivo.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1887].

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1827. Índice dos actos do Poder Executivo.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1878].

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1828. Índice dos actos do Poder Executivo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, [1878].

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1829. Índice dos actos do Poder Executivo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, [1877].

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1830. Índice dos actos do Poder Executivo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1876.

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1826. Índice dos actos do Poder Legislativo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1880.

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1827. Índice dos actos do Poder Legislativo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878.

*Collecção das leis do Império do Brazil de 1828. Índice dos actos do Poder Legislativo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878.

- Collecção das leis do Império do Brazil de 1829. Índice dos actos do Poder Legislativo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1877.
- Collecção das leis do Império do Brazil de 1830. Índice dos actos do Poder Legislativo.* Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1876.
- Collecção das leis do Império do Brazil de 1823. Índice das Leis da Assembléia Geral Constituinte e Legislativa de 1823.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.
- Collecção das leis do Brazil de 1821. Índice das Leis das Cortes Geraes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portugueza.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.
- Collecção das leis do Império do Brazil de 1822. Índice das Leis das Cortes Geraes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portugueza.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.
- Collecção das leis do Império do Brazil de 1824. Constituição Política do Império do Brazil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.
- Código Criminal do Império do Brasil.* Recife: Typografia Universal, 1858.
- COSTA, Hipólito da. *Diário de minha viagem para Filadélfia (1798-1799).* Brasília: Senado Federal, 2004.
- CORREIOS da Capitania de Minas. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v.6, fasc.1, 1901, p. 117-118.
- COUTINHO, D. Rodrigo de Souza. *Textos políticos, económicos e financeiros 1783-1811.* v.I-II. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.
- CUNHA, D. Luís da. *Instruções políticas. Introdução, estudo e edição crítica por Abilio Diniz Silva.* Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- CUNHA, D. Luís da. “Testamento político”. In: *Conselhos aos governantes.* Brasília: Edições do Senado Federal, 2010.
- D’ALINCOURT, Luís. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá.* Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.
- DIÁRIOS das Cortes Geraes e Extraordinarias da Nação Portugueza. Disponível em: <<https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/c1821>>.
- D’ORBIGNY, Alcide. *Viagem pitoresca através do Brasil.* Belo Horizonte/São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1976.

- FERREIRA, Godofredo. *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008.
- Gazeta de Lisboa*. Disponível em: <<https://catalog.hathitrust.org/Record/009041664>>. Acessado em 10 de junho de 2020.
- LUCCOCOK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo; Belo Horizonte: Edusp; Itatiaia, 1975.
- MAWE, John. *Viagem ao interior do Brasil*. São Paulo; Belo Horizonte: Edusp; Itatiaia, 1978.
- NAVARRO, Luiz Thomaz de. Itinerário da viagem que fez por terra, da Bahia ao Rio de Janeiro, por ordem do Príncipe Regente, em 1808; Plano econômico e provisional para o estabelecimento do Correio desta Corte para a Cidade da Bahia, reduzido nos seguintes artigos. *RIHGB*, n. 28, janeiro de 1846, pp.433-468.
- NUNES, Antônio Duarte. “Almanaque histórico da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro”. *Revista do IHGB*, Tomo XXI, 1º trimestre de 1858.
- PAÇO, 13 de janeiro de 1823 – José Bonifácio de Andrada e Silva. Disponível em: <<https://www.obrabonifacio.com.br/colecao/obra/18773/digitalizacao/pagina/1/>>.
- PALÁCIO DO RIO DE JANEIRO, 23 de janeiro de 1822 – José Bonifácio de Andrada e Silva. Para o Tesouro Público. <<https://www.obrabonifacio.com.br/colecao/obra/18765/digitalizacao/pagina/4/>>.
- PARENTE, Felipe Alberto Patroni Martins Maciel. *A viagem de Patroni pelas províncias brasileiras de Ceará, Rio de S. Francisco, Bahia, minas Geraes, e Rio de Janeiro nos annos de 1829, e 1830*. Lisboa: Typ. Lisboense, 1851.
- Relatório dos trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA), 1823, ed. 1, Tipografia Nacional.
- ROLIM, D. Antonio. “Relação da viagem que fez o Conde de Azambuja, D. Antonio Rolim, da cidade de São Paulo para a Vila de Cuiabá em 1751”. In. TAUNAY, Affonso de. *Relatos Monçoeiros*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.
- ROTEIRO das capitâneas do Pará e Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia, pelos caminhos e rios centrais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo VIII, 1846.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, província Cisplatina e missões do Paraguay*. São Paulo: Martins, Edusp, 1972.

- \_\_\_\_\_. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1975
- \_\_\_\_\_. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Belo Horizonte/São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1974.
- \_\_\_\_\_. *Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. São Paulo: Itatiaia, 1975.
- SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do districto diamantino da comarca do Serro Frio (província de Minas Gerais)*. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1868.
- SANTOS, Luís Gonçalves dos (Padre Perereca). *Memórias para servir à História do Reino do Brasil: divididas em três épocas da felicidade, honra, e glória; escritas na corte do Rio de Janeiro no ano de 1821*. Brasília: Senado Federal, 2013.
- SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação Portugueza desde a última compilação das ordenações (1791-1801)*. Lisboa: Typografia Maignense, 1828.
- \_\_\_\_\_. *Collecção da Legislação Portugueza desde a última compilação das ordenações (1802-1810)*. Lisboa: Typografia Maignense, 1826.
- SILVA, Danuzio Gil Bernardino da (org.). *Os Diários de Langsdorff*. São Paulo 26 de agosto de 1825 a 22 de novembro de 1826. v.2. Campinas/Rio de Janeiro: Associação Internacional de Estudos Langsdorff/Fiocruz, 1997.
- SILVA, João José da. *Repertório alfabético e chronologico ou índice remissivo da legislação ultramarina desde a epocha das descobertas até 1882 inclusive*. Macau: Typografia do Seminário de S. José, 1886.
- SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Lembranças e apontamentos do governo provizorio da provincia de S. Paulo para os seus deputados, mandadas publicar por ordem de Sua Alteza Real, Principe Regente do Brasil; a instancias dos mesmos senhores deputados*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1821.
- SPIX, J. B. von; MARTIUS, K. F. P. von. *Viagem pelo Brasil 1817-1820*. v. 2. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1981.
- TERMO da Junta a respeito do estabelecimento do Correio, 11 de agosto de 1798. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, 1901, ano VI, fasc. I, p. 118-128.

*Dicionários históricos para consulta de verbetes*

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez & Latino: aulico, anatomico, architectonico...*

v. 6. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1728. Disponível em: <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/1/prontid%C3%A3o>>. Acesso: 3 jun. 2020.

SILVA, Antonio de Moraes. Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1789. Disponível em: <<http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/2>>. Acesso: 25 jul. 2020.

SILVA, Antonio Moraes. Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por ANTONIO DE MORAES SILVA. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813.

*Sites para consulta de dados*

SLAVE VOYAGES: <<https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>>.

ATLAS DIGITAL DA AMÉRICA LUSA: <<http://lhs.unb.br>>.

## Bibliografia

- ABREU, J. Capistrano de. *Os caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1988.
- AIDAR, Bruno. "Imposto". In: SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno; LOPES, José Reinaldo de L. *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil, séculos XVIII-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2020, p. 459-492.
- ALBION, Robert G. The Communication Revolution. *American Historical Review*, 37 (1932), pp. 718-720.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*. Porto: Afrontamento, 1993.
- ALGRANTI, L. M.; MEGIANI, A. P. T.; MILLÁN, J. M. (orgs.) *O Império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada no mundo ibérico (séc.XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2009.
- ALMEIDA, Cícero Antônio F. de. Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843, as correspondências Pré-Filatélicas do Museu Nacional. *Anais do Museu Histórico Nacional*, Rio de Janeiro, v. 27, 113-133, 1995.
- ANDERSON, Benedict. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- AQUINO, Julio Groppa. "Aprender a solidão: aula com Michel Foucault". In: HEUSER, E. M. D.; AQUINO, J. G.; CORAZZA, S. M.. (Org.). *Aula com... em vias de uma didática da invenção*. Cascavel: EdUnioeste, 2018, p. 171-183.
- ARANEDA RIQUELME, José. *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*. Santiago: Biblioteca Nacional, 2020.
- \_\_\_\_\_. Una correspondencia mensual, semanaria y a todas horas: correo y espacio en el imperio español durante las reformas borbónicas, siglo XVIII. *Seminário Simón Collier* 2014. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2015.



- ARAÚJO, Ana Cristina. Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 17 (2017).
- \_\_\_\_\_. "Um império, um reino e uma monarquia na América: às vésperas da independência do Brasil". In: JANCSÓ, István (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005.
- ARAUJO, Valdeci Lopes de. *A experiência do tempo: conceitos e narrativas na formação nacional brasileira (1813-1845)*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild, 2008.
- ARIÈS, Philippe. *O tempo da história*. Lisboa: Antropos, 1992.
- ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro/São Paulo: Contraponto/EdUnesp, 1996.
- ARROYO, Mónica. A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. *Revista Casa da Geografia de Sobral, Ceará*, v. 20, n. 1, 2017, p. 133-143.
- \_\_\_\_\_. Território, Mercado e Estado: uma convergência histórica. *GEOgraphia*, ano 6, n. 12, 2004, p. 49-66.
- \_\_\_\_\_; CRUZ, Rita (orgs.). *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015.
- AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial. (Ensaio de Geografia urbana retrospectiva). *Terra Livre*, n.10, p. 23-78, janeiro-julho, 1992.
- BANKS, K. *Chasing Empire across the sea: communications and the state in the French Atlantic, 1713-1763*. Montréal: McGill-Queen's UP, 2014.
- BARÃO de Vasconcelos. Estabelecimento dos Correios no Ceará - 1º de Maio de 1812. *Revista do Instituto do Ceará, Fortaleza*, ANNO XXII, 1908, p. 297-299.
- BARATA, Mário. Aspectos históricos dos Correios do Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, v. 259, p.134-154, abr.-jun./ 1963.
- BARBO, Lenora de Castro; RIBEIRO, Rômulo José da Costa. Os Itinerários da Rede de Caminhos de Vila Boa de Goiás no Século XVIII. *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, 4 de novembro de 2015, p. 437-50.
- BARBOSA, Silvana Mota. *A Sphinge Monárquica: o poder moderador e a política imperial*. Tese de Doutorado (UNICAMP). 2001.

- BARMAN, Roderick J. *Brazil: The forging of a nation (1798-1852)*. Stanford: University Press, 1988.
- BARRETO, A. Rocha. *Correio da Paraíba há Cem Anos*. João Pessoa: Imprensa Oficial, 1938.
- BARROS NETO, João Pinheiro de. *Administração pública no Brasil: uma breve história dos correios*. São Paulo: Annablume, 2004.
- BASTOS, Carlos Augusto de C. *No limiar dos Impérios: projetos, circulações e experiências na fronteira entre a Capitania do Rio Negro e a Província de Mayna (c. 1780-c. 1820)*. Tese (Doutorado em História). 2013, FFLCH, USP.
- BAYLY, Christopher. *Imperial meridian: the British Empire and the World 1780-1830*. New York: Longman, 1989.
- BEALE, Philip. *A History of the Post in England from the Romans to the Stuarts*. New York: Routledge, 2017.
- BEHRINGER, W. Communications revolutions: a historiographical concept. *German History*, 24, n. 3 (2006), p. 333-374.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Alameda, 2007.
- BELLOTTO, Manoel L. *O estabelecimento do Correio Marítimo hispano-americano. A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. 1969. Tese (Doutorado em História), USP.
- BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas Cortes portuguesas, 1821-1822*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 1999.
- \_\_\_\_\_; OLIVEIRA, Cecília H. De Salles (orgs.). *A experiência constitucional de Cádiz: Espanha, Portugal e Brasil*. São Paulo: Alameda, 2012.
- BERIAIN, Josetxo. *Aceleración y Tirania del presente. La metamorfosis en las estructuras temporales de la modernidad*. Barcelona: Anthropos, 2008.
- BERNARDES, Denis Antonio de M. "Pernambuco e sua área de influência: um território em transformação (1780-1824)". In: JANCSÓ, István (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005.
- BERTIN, Jacques. *A neográfica e o tratamento gráfico da informação*. Curitiba: Ed. Da UFPR, 1986.
- \_\_\_\_\_. "Ver ou ler: um novo olhar sobre a cartografia". In: ANDRADE, Margarida; VASCONCELLOS, Regina. *Cartografia temática*. São Paulo: AGB, 1988, p. 45-53.

- BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- \_\_\_\_\_. “As tramas da política: conselhos, secretários e juntas na administração da monarquia portuguesa e de seus domínios ultramarinos”. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- \_\_\_\_\_. "Experimentar a distância". In: GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (dir.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022.
- \_\_\_\_\_. Négotiation de la distance : les circuits de communication et de représentation des intérêts locaux (monarchie et empire portugais, XVIIe et XVIIIe siècles. *Les Cahiers de Framespa*, v. 30, 2019. Disponível em: <<https://doi.org/10.4000/framespa.5795>>.
- \_\_\_\_\_; COSTA, André. “O Conselho Ultramarino e a emergência do secretário de Estado na comunicação política entre reino e conquistas”. In: FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno G. *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017, p. 137-158.
- BLOCH, Marc. *Apologia da história, ou, O ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BODENHAMER, David J. “The spacial humanities: space, time and place in the new digital age”. In: WELLER, Toni (ed.). *History in the Digital Age*. New York: Routledge, 2013.
- \_\_\_\_\_; CORRIGAN, John; HARRIS, Trevor M. (eds.). *The Spatial Humanities: GIS and the future of humanities scholarship*. Indiana: University Press, 2014.
- BOSCOV, Sarah. T. *Vivências e experiências do Tempo: A Capitania de São Paulo, c.1750-c.1808*. 288 f. 2018. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- BOTELHO, Angela Vianna. “Correio”. In: ROMEIRO, Adriana; BOTELHO, Angela Vianna. *Dicionário histórico de Minas Gerais: período colonial*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013, pp.120-121.
- BOVO, Cassiano Ricardo. Um levantamento bibliométrico da produção acadêmica relativa aos Correios no Brasil. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*. Brasília: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 2, n. 2, p. 119-138, 2014.
- BOXER, Charles R. *O império marítimo português (1415-1825)*. Lisboa: Edições 70, 2001.

- BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo: séculos XV-XVIII*. 3 vols. São Paulo: WMF Martins Fontes, 1995.
- \_\_\_\_\_. “História e ciências sociais: a longa duração”. In: *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 41-78.
- \_\_\_\_\_. *O mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II*. 2 vols. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- \_\_\_\_\_. “O Tempo do Mundo”. In: *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. v.3. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p.7-55.
- BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid: Iberoamericana, 2012.
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. *Desenho e designio. O Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822)*. São Paulo: Edusp-Fapesp, 2011.
- BUVALOVAS, Thais H. dos Santos. *O "Diário da minha Viagem para Filadélfia": Impressões de um ilustrado luso-brasileiro na América (1798-1799)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social), São Paulo, FFLCH-USP.
- CABRAL, Dilma; CAMARGO, Angélica Ricci. *Estado e administração: a corte joanina no Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2010.
- CAIRNCROSS, Frances. *The death of distance: how the communications revolution will change our lives*. Boston: Harvard Business School Press, 2001.
- CÂMARA, Romano Caldeira. Os ‘Paquetes Correios Marítimos’ e alguns dos artigos do Alvará de D. Maria I. *A Filatelia portuguesa* 12, n. 96 (2000).
- CAPLAN, Jay. *Postal culture in Europe – 1500-1800*. Oxford: University Press; Voltaire Foundation, 2015.
- CARDIM, Pedro; BALTAZAR, Miguel. “A difusão da legislação régia (1621-1808)”. In: FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno G. *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017, pp.161-205.
- CARDOSO, José Luís. “Nas malhas do Império: a economia política e a política colonial de D. Rodrigo de Sousa Coutinho.”. In: *A economia política e os dilemas do império lusobrasileiro*. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

- \_\_\_\_\_. *O pensamento econômico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*. Lisboa: Estampa, 1989.
- \_\_\_\_\_. “Viagens filosóficas e mapas econômicos: a redescoberta do espaço social nos finais do século XVIII”. In: *Pensar a economia em Portugal: digressões históricas*. Miraflores: Difel, 1997.
- \_\_\_\_\_; CUNHA, Alexandre Mendes. “Discurso econômico e política colonial no Império Luso-Brasileiro (1750-1808)”. *Tempo*, n.17 (31), 2011, pp.65-88.
- CARNEIRO, Maria Neuenschwander Escosteguy. *Uma nova visão do setor postal brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2006.
- CAROLINO, Luís Miguel. “Dom Rodrigo de Sousa Coutinho, a ciência e a construção do império luso-brasileiro: a arqueologia de um programa científico”. In: CAROLINO, L. M.; MARINHO, P. *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil: séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Paz e Terra, 2014, 191-221.
- CARVALHO, Enaile Flauzina. *Rede de Interesses: produção, abastecimento, cabotagem e estradas (Espírito Santo, 1790-1831)*. 2016. Tese (Doutorado em História Social da Cultura) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais.
- CARVALHO, Joaquim Ramos de. “A rede dos correios na segunda metade do século XVIII”. In: NETO, Margarida Sobral (coord.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.
- CARVALHO, Franciscmar A. L. de. *Viajantes, mareantes e fronteiriços: relações interculturais no movimento das Monções - Século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História), CCHLA, Universidade Estadual de Maringá, 2006.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Paz e Terra, 2020.
- CASTRO, Iná Elias de. "O problema da escala". In: Idem; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto L. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 117-140.
- CASTRO, Pérola Maria Goldfeder Borges de. “Disputas de projetos políticos na regulamentação dos correios brasileiros”. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 6, 2016, pp.6-39.

- \_\_\_\_\_. “Do Penny Black ao Olho de Boi: As finanças dos Correios brasileiros no contexto da reforma postal de 1842”. *17º Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: Anais eletrônicos, 2016.
- \_\_\_\_\_. “*Em torno do trono*”: a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX (1829 - 1865). 2021. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH, USP.
- \_\_\_\_\_. “Inventários de um mosaico: representação espacial e olhar corográfico no Brasil, século XIX”. *Faces da História*. v.3, n.2, 2016.
- \_\_\_\_\_. “‘Jogo contínuo de numerosas molas’: finanças e infraestrutura de comunicação postal no Brasil do século XIX”. *Anais do XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, 2017, Niterói: UFF/ABPHE. v. 1.
- \_\_\_\_\_. “Laços de comunicação: notas historiográficas e de pesquisa sobre o sistema postal brasileiro no século XIX”. In: MATEU, Cristina; SCHNEIDER, Alberto L. (orgs.). *Estados nacionais e pensamento social na América Latina*. São Paulo: Educ, 2018, pp.23-34.
- \_\_\_\_\_. “Nos labirintos de um serviço público: disputas de projetos de Estado na regulamentação dos Correios brasileiros (1831-1844)”. *Anais do Seminário Internacional Brasil no Século XIX*, Rio de Janeiro: Niterói, Sociedade de Estudos do Oitocentos SEO, 2017, v.2.
- \_\_\_\_\_. O império dos correios: notas de pesquisa sobre o sistema postal brasileiro no século XIX. *I Encontro de Pós-graduandos da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos*, 2016, São João Del Rey. Anais do I Encontro de Pós-graduandos da SEO. Niterói - RJ: Sociedade de Estudos do Oitocentos SEO, 2016. v. 1.
- CAUVIN, Colette; LEPETIT, Bernard; REYMOND, Henry. Cartes postales : un espace de relation dans la France pré-industrielle. *Histoire & Mesure*, 1987, v. 2, n. 3-4, p. 89-113.
- CHAUNU, Pierre. *A América e as Américas*. Lisboa: Cosmos, 1969.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. A administração fazendária na América portuguesa: a Junta da Real Fazenda e a política fiscal ultramarina nas Minas Gerais. *Almanack*. Guarulhos, n. 5 (2013), p. 81-96.
- \_\_\_\_\_. A construção do Brasil: projetos de integração da América portuguesa. *Revista de*

- História*, n. 147, 2002.
- \_\_\_\_\_. Administração fiscal nas províncias do centro: as fronteiras fiscais na América Portuguesa (1780-1815). *Tiempo & Economía*, n. 2, 1º sem. 2015, p. 53-68.
- \_\_\_\_\_. Os poderes regionais e a construção política do espaço: as complexas jurisdições da administração fazendário no Brasil entre 1821-1823. *Almanack*, n. 18, abr. 2018.
- CHAVES, Edneila Rodrigues. Criação de vilas em Minas Gerais no início do regime monárquico: a região norte. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 29, n. 51, pp.817-845, set./dez. 2013.
- CHAVES, Elisgardênia de Oliveira. *População e família mestiça nas freguesias de Aracati e Russas-Ceará, 1720/1820*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG, Belo Horizonte.
- CHIARAMONTE, José Carlos. “La formación de los Estados nacionales en Iberoamérica”. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana*. Tercera serie, n. 15, 1er semestre de 1997, pp.143-165.
- \_\_\_\_\_. "Metamorfoses do conceito de nação durante os séculos XVII e XVIII". In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2003.
- CHUST, Manuel (Coord.). *1808: la eclosión juntera en el mundo hispano*. México: FCE, 2007.
- CIORAN, Emil M. Manie épistolaire. *Nouvelle Revue Française*, n. 489, out. 1993, pp. 40-43.
- COMISSOLI, Adriano. Espadas e penas: o papel dos comandantes de fronteira nos circuitos de comunicação política da capitania do Rio Grande de São Pedro (século XIX). *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 3, 2014, pp.11-30.
- CORTESÃO, Jaime. *História da expansão portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1993.
- \_\_\_\_\_. *História do Brasil nos velhos mapas*. v. 1. Rio de Janeiro: Instituto Rio Branco, 1965.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, v. 9, n. 16 (2012), p. 199-218.
- COSENTINO, Francisco; CUNHA, Mafalda Soares; NUNES, António Castro; RAMINELLI, Ronald. “Governadores Reinóis e Ultramarinos”. In: FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno G. *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal*,

- Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017, 299-335.
- COSTA, Cássio. O estabelecimento dos correios no Brasil. *Revista do Serviço Público*, Rio de Janeiro: DASP, v. 95, n. 4, 1963.
- COSTA, Emília Viotti da. A dialética invertida: 1960-1990. *Revista Brasileira de História. Brasil: 1954-1964*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, v.14, n.27, p. 9-26, 1994.
- \_\_\_\_\_. "Introdução ao Estudo da Emancipação Política do Brasil". In: MOTA, Carlos Guilherme (org). *Brasil em Perspectiva*. São Paulo: Difel, 1980.
- COSTA, Frederico Lustosa da. "Preâmbulo a uma nova história da administração pública brasileira". In: LUSTOSA DA COSTA, Frederico; ZAMOT, Fuad (orgs). *Brasil: 200 anos de Estado, 200 anos de administração pública*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.
- \_\_\_\_\_; ZAMOT, Fuad (orgs). *Brasil: 200 anos de Estado, 200 anos de administração pública*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.
- \_\_\_\_\_; COSTA, Elza Marinho Lustosa da; BORTONI, Elaine. Fontes para a Nova História da Administração pública brasileira. *Anais do XXXVIII Encontro da ANPAD*, Rio de Janeiro, setembro 2014. Disponível em: <[http://www.anpad.org.br/admin/pdf/2014\\_EnANPAD\\_APB663.pdf](http://www.anpad.org.br/admin/pdf/2014_EnANPAD_APB663.pdf)>.
- \_\_\_\_\_; O'DONNELL, Júlia; MENDES, Pedro Barbosa. 1808-2008 – Por uma nova história da administração pública brasileira. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro., abr/jun, 2009.
- COSTA, João Paulo Peixoto. "Limites da disciplina: os índios correio sob o governo Sampaio no Ceará (1812-1820)". *História Social*, nº 25 (2013): 111-28.
- COSTA, Wilma Peres. "Do domínio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência". In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2003.
- CROSBY, Alfred W. *A Mensuração da Realidade: a quantificação e a sociedade ocidental (1250-1600)*. São Paulo: Editora UNESP, 1999.
- CUNEGUNDES, Patrícia. *Um mensageiro através do tempo*. [s.l.:s.n.], 2013.
- DELANEY, David. *Territory: A Short Introduction*. Malden: Blackwell Publishing, 2005.
- DEUS, Leandro Andrei Besser de. *Tempo em Sistemas de Informação Geográfica*. 186 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2005.



- DIAS, Leila C. “Os sentidos da rede: notas para discussão”. In: DIAS, Leila; SILVEIRA, Rogério L. L. (org.). *Redes, sociedades e territórios*. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005. p.11-28.
- \_\_\_\_\_. “Redes: emergência e organização”. In: CASTRO, Iná Elias de.; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 141-162.
- DIAS, Maria Odila da Silva. “A interiorização da metrópole (1808-1853)”. In: MOTA, Carlos Guilherme (org). *1822 Dimensões*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1972, p. 160-184.
- DICKEN, Peter. *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. Nova York; Londres: The Guilford Press, 2011.
- DOLES, Elísia E. Martins. A ligação Centro-Norte pela via Araguaia-Tocantins no período colonial. *ANPUH - Anais do V Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Organizado pelo Prof. Eurípedes Simões de Paula. Comércio, portos e rotas*. 2 v., São Paulo, v. 1, p. 252-259, 1971.
- DOLHNIKOFF, Miriam. Administração pública e crescimento econômico em São Paulo no século XIX. In: *D.O. Leitura*, São Paulo, Imprensa Oficial, pp. 28-37. 2004.
- \_\_\_\_\_. “O arranjo institucional”. In: *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo: Ed. Globo, 2005, pp.81-154.
- \_\_\_\_\_. “O perfil do Estado brasileiro no século XIX”. In: COSTA, Frederico Lustosa da; ZAMOT, Fuad (Org.). *Brasil. 200 anos de Estado, 200 anos de administração pública*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010, p. 207-232.
- DOMINGUES, Ângela. *Viagens de exploração geográfica na Amazônia em finais do século XVIII: política, ciência e aventura*. Funchal: CEHA/Secretaria Regional de Turismo, Cultura e Emigração, 1991.
- DONGHI, Tulio Halperí. *Revolução e guerra: formação de uma elite dirigente na Argentina criolla*. São Paulo: Hucitec, 2015.
- DORIA, Escragnolle. *Correios e Telégrafos*. [s.l.:s.n.]. (R. Semana), 1932.
- DORSCH, Sebastian. Space/Time practices and the production of space and time. An introduction. *Historical Social Research*, n, 145, v. 38 (2013) 3, p. 7-21.
- DUBCOVSKY, Alejandra. *Fighting the storm: an analysis of letters from American Slaves*. Berkley: University of California Press, 2005.

- DUTENKEFER, Eduardo. Metodologia para um saber e um fazer geo-histórico: análise de espacialidades pretéritas utilizando instrumentos computacionais. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n.65, dez.2016, p. 57-71.
- ELDEN, Stuart. *Mapping the present: Heidegger, Foucault and the project of a spatial history*. London: Continuum, 2001.
- \_\_\_\_\_. Terra, Terreno, Território. *Geografares*, n.21, jan.-jun. 2016, p. 42-60.
- ELIAS, Norbert. *Sobre o tempo*. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- ELLIOTT, John H. *Imperial Spain, 1469-1716*. London: Penguin Books, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Impérios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*. Madrid: Taurus, 2006.
- EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS. *História e evolução do Correio Brasileiro*. Rio de Janeiro: Assessoria de Relações Públicas, s.d.
- \_\_\_\_\_. *Memória histórica*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.
- ETHINGTON, Philip J. Placing the Past: 'Groundwork' for a Spatial Theory of History. In: *Rethinking History*. 11 (2007), 465-494, 2007.
- EVENO, Emmanuel. "Communication (Géographie de la)". In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p.182-184.
- FANNI, Rafael. *Temporalização dos discursos políticos no processo de Independência do Brasil (1820-1822)*. 2015. Dissertação de Mestrado (História Social) – FFLCH, USP.
- FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier. "‘Cabalgando el corcel del diablo’: conceptos políticos y aceleración histórica en las revoluciones hispánicas". In: *Conceptos políticos, tiempo e historia. Nuevos enfoques en historia conceptual*. Publisher: McGraw Hillm; Ediciones de la Universidad de Cantabria, pp.428-430.
- \_\_\_\_\_. (dir.). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano: la era de las revoluciones, 1750-1850*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009.
- \_\_\_\_\_. (dir.). *Political Concepts and Time: new approaches to conceptual history*. Cantabria University Press/McGraw-Hill Interamericana de España, 2011, pp.245-272.
- \_\_\_\_\_.; TORRES, Luis Fernández. Iberoconceptos: un proyecto de investigación en red. Cuestiones teórico-metodológicas y organizativas. *Spagna contemporanea*, 2017, n.51, pp.-153-154.

- FERREIRA, Godofredo. *A corte arquiépiscopal de Braga e os seus correios-mores*. Lisboa: CTT, 1956.
- \_\_\_\_\_. *As comunicações postais luso-espanholas anteriores ao estabelecimento do caminho de ferro*. Lisboa: Serviços Culturais dos CTT, 1947.
- \_\_\_\_\_. *Assistentes do correio-mor em Viseu*. Lisboa: Serviços Culturais dos CTT, 1960.
- \_\_\_\_\_. *Bibliografia histórica dos Correios*. Lisboa: [s.n.], 1929.
- \_\_\_\_\_. *Dos Correios-Mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos*. Lisboa: CTT, 1963.
- \_\_\_\_\_. *Relação da viagem de um correio do vice-rei das Índias orientais a Sua Majestade, expedido de Goa, no primeiro de janeiro de 1608*. Lisboa: CTT, 1953.
- FERREIRA, Ricardo Vicente; RAFFO, Jorge da Graça. O tempo de viagem da população rural aos serviços de saúde mapeado em sistemas de Informação Geográfica (SIG). *GEOUSP – Espaço e Tempo (Online)*. São Paulo, v.18, n.1, p.211-229, 2014.
- FIGUEIREDO, Cláudio C. (et al.) “Avaliação dos diferentes métodos de transformação para georreferenciar documentos cartográficos de 1812 e 1906 do Rio de Janeiro”. *Confins*, n. 32, 2017.
- FIRMINO, Glória. *Subsídios para a história dos Assistentes do Correio-Mor de Portugal (Séculos XVI/XIX)*. Lisboa: Grupo dos Amigos do Museu das Comunicações, 2005.
- FLEIUSS, Max. *Páginas de história*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.
- FONSECA, Fernanda Padovesi. *A inflexibilidade do espaço cartográfico, uma questão para a Geografia: análise das discussões sobre o papel da cartografia*. 251 f. 2004. Tese (Doutorado em Geografia) – FFLCH, USP.
- \_\_\_\_\_. O potencial analógico da Cartografia. *Boletim Paulista de Geografia*, v. 87, p. 85-110, 2007.
- \_\_\_\_\_; DUTENKEFER, Eduardo. Aspectos metodológicos na elaboração de mapas temáticos do Rio Grande do Norte. In: DANRAS, Aldo; ARROYO, Mónica; CATAIA, Márcio (orgs.). *O meio geográfico atual do Rio Grande do Norte: novas materialidades, novas dinâmicas*. Natal: Sebo Vermelho, 2018, v. , p. 313-379.
- \_\_\_\_\_; DUTENKEFER, Eduardo; ZOBOLI, Luciano; OLIVA, Jaime T. Cartografia digital geo-histórica: mobilidade urbana de São Paulo de 1877 a 1930. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n. 64, ago. 2016, pp.131-166.

FORTUNATO, Thomáz. A politização do tempo histórico na Independência do Brasil. *Almanack*, n. 27, 2021.

\_\_\_\_\_. Conectando territórios: uma proposta de periodização para a história dos correios do Brasil. In: *IV Seminário Internacional Brasil no Século XIX*, 2022, Niterói. Anais da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos - SEO. Niterói: Sociedade de Estudos do Oitocentos SEO, 2022. v. 1. p. 1-14.

\_\_\_\_\_. "Correios, estradas e caminhos". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 279-282.

\_\_\_\_\_. Guillaume Gaudin, Roberta Stumpf (dir.), Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos. Madrid: Casa de Velázquez, 2022. *Ler História*, 82, 2023.

\_\_\_\_\_. "LUCCOCK, John". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 574.

\_\_\_\_\_. "MAWE, John". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 610-611.

\_\_\_\_\_. O passado e o futuro como campos em disputa na Independência do Brasil. *Anais do Museu Paulista*, v. 31, 1-11, 2023.

\_\_\_\_\_. O tempo do Estado e o espaço em rede: os correios na infraestrutura comunicacional do Rio de Janeiro (1798-c.1808). *Seminário Programa de Pós-Graduação em História Social: linhas de pesquisa*, 2020, São Paulo. Caderno de resumos do Seminário Programa de Pós-Graduação em História Social: linhas de pesquisa 2020, 01 a 04 de setembro, 2020. p. 85-86.

\_\_\_\_\_. Os correios e o ordenamento temporal do espaço: o caso do Rio de Janeiro e Minas Gerais no início do século XIX. In: VIII Encontro Internacional de História Colonial, 2023, Recife. Anais do VIII Encontro Internacional de História Colonial. Recife: EdUPE, 2020. v. 1. p. 397-411.

\_\_\_\_\_. Os espaços-tempo no Brasil: configuração territorial e pluralidade de tempos históricos (c.1820-c.1830). *Anais do XXVI Simpósio Internacional de Iniciação Científica*

- e Tecnológica da USP (SIICUSP)*, 2018, São Paulo.
- \_\_\_\_\_. "SAINT-HILAIRE, Auguste de". In: PIMENTA, João Paulo; OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. (Orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*. São Paulo: Edusp; BBM, 2022, p. 867-868.
- \_\_\_\_\_. Velhas cartas, novas leituras: os correios na comunicação escrita da monarquia ultramarina portuguesa (XVII-XVIII). *Antíteses*, Londrina, v. 14, n. 28, p. 637-647, jul-dez. 2021.
- \_\_\_\_\_; PEDRO, Clarissa Silvestre; SILVA, João G. Covolan; SILVA, Matheus P. Os espaços-tempo no Brasil dos séculos XVIII e XIX. *Anais do VI Encontro de Pesquisa na Graduação em História (EPEGH)*, São Paulo, 202, p. 691-719.
- FOUCAULT, Michel. De espaços outros. *Estudos Avançados*, 27 (79), 2013.
- \_\_\_\_\_. *Segurança, Território, População. Curso dado no Collège de France (1977- 1978)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno Gonçalo (orgs.). *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Civilização Brasileira, 2017.
- FRANÇOZO, Mariana. Os outros alemães de Sérgio: etnografia e povos indígenas em Caminhos e fronteiras. *RBCS*, v. 22, n. 63, fev. 2007, pp. 137-174.
- FRASÃO, Luís. *História postal da cidade do Porto na era pré-adesiva*. Vila Nova de Famalicão: Húmus, 2006.
- FRASQUET, Ivana. La senda revolucionaria del liberalismo doceañista en España y México, 1820-1824. *Revista de Indias*, 2008, v. 68, n. 242.
- \_\_\_\_\_. "Restauración y revolución en el Atlántico hispanoamericano". In: RÚJULA, Pedro; SOLANS, Javier Ramón (eds.). *El desafío de la revolución. Reaccionarios, antiliberales y contrarrevolucionarios (siglos XVIII y XIX)*. Granada: Comares, 2017.
- \_\_\_\_\_; CHUST, Manuel. "Epílogo. El triunfo del Estado, la invención de la nación". In: *Tiempos de revolución. Comprender las independencias iberoamericanas*. Taurus, 2013, pp. 301-321.
- FREITAS, Astrogildo. *Memórias de um decentista: subsídios para a história dos correios e telégrafos do Paraná*. Curitiba: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1984.

- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- FURTADO, Junia Ferreira. *Cartografia da conquista do território das Minas (séc. XVIII e séc. XIX)*. Belo Horizonte: Editora UFMG/ Lisboa: Kapa Editora, 2004.
- \_\_\_\_\_. *O Mapa que Inventou o Brasil*. São Paulo: Odebrecht, 2013.
- GALANTE, Rafael B. F. *Da cupóia da cuíca: a diáspora dos tambores centro-africanos de fricção e a formação das musicalidades do Atlântico Negro (Sécs. XIX e XX)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História Social) – FFLCH, USP.
- GALVÃO, Olympio. *A instituição postal*. Recife: Papelaria Recife, 1914.
- GALVES, Marcelo Cheche. "Imprensa e cultura política na independência". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 293-327.
- \_\_\_\_\_. Saberes impressos, correspondências e expedições científicas: a capitania do Maranhão e o Reformismo Ilustrado na virada para Oitocentos. *Outros Tempos*, v. 11, n. 18, 2014, p. 119-136.
- GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos marítimos españoles*. Bilbao: El Mensajero, 1987.
- GARCÍA, F. A. *El correo en el renacimiento europeo: estudio postal del Archivo Simón Ruiz, 1553-1630*. Madrid: Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, 2004.
- GARCIA, Rodolfo. *Ensaio sobre a história política e administrativa do Brasil: 1500-1810*. Rio de Janeiro: José Olympio; Brasília: INL, 1975.
- GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (dir.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022.
- GAZAGNADOU, Didier. *La poste à relais em Eurasie: la diffusion d'une technique d'information et de pouvoir – Chine – Iran – Syrie – Italie*. Paris: Éditions Kimé, 2013.
- GEDDES, Alistair; GREGORY, Ian N. *Toward Spatial Humanities: Historical GIS and Spatial History*. Indiana University Press, 2014.
- GERTEL, Sérgio. *Geografia, informação e comunicação: a imagem postal brasileira*. 1991. 274 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.
- GHOBRIAL, John-Paul. Introduction: seeing the world like a microhistorian. *Past and Present* (2019), Supplement 14.
- GIDDENS, Anthony. *The constitution of society: outline of the theory of structuration*. Oxford:

- OUP, 1984.
- GIL, Tiago Luís. Recuperando terreno: o espaço como problema de pesquisa em história colonial. *Locus: rev. de hist. De Juiz de Fora*, v. 20, n. 1, p.183-202, 2014.
- \_\_\_\_\_; BARLETA, Leonardo. Formas alternativas de visualização de dados na área de história: algumas notas de pesquisa. *Rev. Hist.* (São Paulo), n. 173, p.427-455, jul.-dez., 2015.
- GODOY, Paulo Roberto Teixeira de. A Geografia Histórica e as formas de apreensão do tempo. *Terra Brasilis (Nova Série)*. n.2, pp. 1-8, 2013.
- GODOY, Silvana A. de. Itu e Ararituaba na rota das monções (1718-1838). *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica*. Belo Horizonte: ABPHE, 2003.
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Nelson. “Comunicarse a pesar de la distancia: la instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo hispanoamericano (1501-1640)”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* (2017). Doi: 10.4000/nuevomundo.71527.
- \_\_\_\_\_. Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768). *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 52 (2015). Disponível em: <<https://www.degruyter.com/view/j/jbla.2015.52.issue-1/jbla-2015-0104/jbla-2015-0104.xml>>.
- GOTTMANN, Jean. A evolução do conceito de território. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 2, n. 3, p. 523-545, 2012.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Agências e linhas dos correios na integração do território catarinense no século XIX. *Estudos Econômicos*, São Paulo, v.47, n.2, p.395-428, abr.-jun., 2017.
- GOUVÊA, Maria de F. Silva. "As bases institucionais da construção da unidade. Dos poderes do Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no Império luso-brasileiro". In: JANCSÓ, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005.
- GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: Idem; MARTINHO, Lenira M. *Negociantes e Caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal da Cultura, Turismo e Esportes, 1993.

- GRATALOUP, Christian. *Géohistoire de la mondialisation: Le temps long du monde*. Armand Colin, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Introduction à la géohistoire*. Armand Colin, 2015.
- GREGORY, Ian N.; ELL, Paul S. *Historical GIS: Technologies, Methodologies, and Scholarship*. Cambridge University Press, 2007.
- \_\_\_\_\_. *A Place In History: A Guide To Using GIS In Historical Research*. Oxford: Oxbow Books, 2005.
- GUAPINDAIA, Mayra. Comunicação e poder: a implantação do Correio Marítimo de 1798 e as respostas dos governos da América Portuguesa. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2017.
- \_\_\_\_\_. "Correios da Bahia: a experiência global das comunicações terrestre e marítimas no processo da Independência (1798-1822)". In: PIMENTA, João Paulo; SANTIROCCHI, Ítalo (orgs.). *A Independência do Brasil em perspectiva mundial*. São Paulo: Alameda, 2022, p. 11-40.
- \_\_\_\_\_. CORREIOS DA BAHIA: cartas e comunicações no processo de Independência (1798-1824). *3ª Sessão do Ciclo de Palestras Horizontes Atlânticos*, Universidade Federal de Santa Maria, 2022, <<https://www.youtube.com/watch?v=77Yb1d558ZU>>. Acesso: 7 dez. 2022.
- \_\_\_\_\_. Correios por estradas e rios: a tentativa de integração postal das capitanias da América portuguesa (1798-1807). *Tempo*, n. 28 (3), set.-dez., 2022.
- \_\_\_\_\_. D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos Correios nos setecentos. *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 1, n. 1, 2013.
- \_\_\_\_\_. Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822). *V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, 2017, Coimbra.
- \_\_\_\_\_. O caminho das cartas no tempo das reformas de correios: normatização postal e estratégias de envio de correspondência de Luís Joaquim dos Santos Marrocos (1811-1821). *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015, pp.251-268.



- \_\_\_\_\_. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. 2019. 351 f. Tese (Doutorado em História). Programa Interuniversitário, Lisboa.
- GUERRA, François-Xavier. *Modernidad e independencias: ensayos sobre las revoluciones hispánicas*. Madri/México: Mapfre, Fondo de Cultura Económica, 2010.
- GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Nosso amplo presente: o tempo e a cultura contemporânea*. São Paulo: Ed. Unesp, 2015.
- HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- HAROCHE-BOUZINAC, Geneviève. *Escritas epistolares*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.
- HARRISON, J. *The intercourse of letters: transatlantic correspondence in early Canada (1640-1812)*. Tese (Doutorado). University of Toronto, 2000.
- HARTOG, François. *Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.
- \_\_\_\_\_. “Tempo, História e escrita da História: a ordem do tempo”. *Revista de História* n.148. São Paulo, 1º sem./2003, p.09-34.
- HARVEY, David. "A geopolítica do capitalismo". In: *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005, pp. 127-162.
- \_\_\_\_\_. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2017.
- \_\_\_\_\_. O espaço como palavra-chave. *Revista GEOgraphia*, v. 14, n. 28 (2012), p.8-39.
- \_\_\_\_\_. “Space as a keyword”. In: CASTREE, Noel; GREGORY, Derek (orgs.). *David Harvey: a critical reader*. Malden e Oxford: Blackwell, 2006.
- \_\_\_\_\_. “Time-space Compression and the Postmodern Condition”. In: *The Ways of the World*. London: Profile Books, 2016 (e-book).
- HASSAN, Robert. *Empires of speed: time and acceleration of politics and society*. Boston: Brill, 2009.
- HEADRICK, Daniel R. *When Information came of age: technologies of knowledge in the Age of Reason and Revolution, 1700-1850*. Oxford: University Press, 2000.
- HECHT, Arthur. *Pennsylvania Postal History of the Eighteenth Century*. *Pennsylvania history*,

- v. 30, n. 4, pp. 420-442. 1963.
- HEMMEON, J. C. *The history of the British post office*. Cambridge: HUP, 1912.
- HENKIN, David. *The postal age: the emergence of modern communications in nineteenth-century America*. Chicago: University Press, 2006.
- HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político*. Portugal, séc. XVII. Coimbra: Almedina, 1994.
- HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). "A herança colonial: sua desagregação". In: *História geral da civilização brasileira*. v.1, tomo II. São Paulo: Difel, 1976.
- \_\_\_\_\_. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- \_\_\_\_\_. (org.) *História Geral da Civilização Brasileira: do descobrimento à expansão territorial*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963.
- \_\_\_\_\_. *Monções*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- \_\_\_\_\_. "Para uma pré-história do Império do Brasil". In: NOVAIS, Fernando (org.). *Capítulos de História do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p.7-11, 15-38.
- HOW, James. *Epistolary Spaces. English Letter Writing from the Foundation of the Post Office to Richardson's Clarissa*. London/New York: Routledge, 2018.
- INNIS, Harold A. *Empire and communications*. Toronto: Dundurn Press, 2007.
- JANCSÓ, István. "A construção dos Estados nacionais na América Latina – apontamentos para o estudo do Império como projeto". In: SZMRECSÁNYI, Tamás & LAPA, José R. do A. (orgs.). *História econômica da independência e do império*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- \_\_\_\_\_. (org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. São Paulo/Ijuí: Hucitec/Unijuí/FAPESP, 2003.
- \_\_\_\_\_. *Na Bahia contra o Império: história do ensaio de sedição de 1798*. São Paulo: Hucitec, 1996
- \_\_\_\_\_. (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2005.
- \_\_\_\_\_. "Independência, independências". In: Idem. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, p. 2005
- \_\_\_\_\_.; PIMENTA, João Paulo G. Peças de um mosaico: ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira. *Revista de História da Ideias*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, v. 21, 2000, p. 389-440.

- \_\_\_\_\_.; SLEMIAN, Andrea.; MARTINS, A. C.; PIMENTA, João Paulo; WISIAK, T.. *Cronologia de História do Brasil colonial (1500-1831)*. São Paulo: FFLCH-USP, 1994.
- JANELLE, Donald G. “Central Place Development in a Time-Space Framework”. *Professional Geographer*, 20 (1968), pp.5-10.
- \_\_\_\_\_. “Spatial Reorganization: A Model and a Concept”. *Annals of the Association of American Geographers*, 59 (1969), pp.348-364.
- JANKE, Leandro Macedo. “População e território na construção da nação brasileira”. *ANPUH – Anais do XXV Simpósio Nacional de História. História e Ética*. Fortaleza, Universidade do Ceará, 2009.
- JESUS, Nauk Maria de. A capitania de Mato Grosso: história, historiografia e fontes. *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, v. 5, n. 2, jul.-dez., 2012.
- JI, Ping; CHEN, Keija. The vehicle routing problem: the case of the Hong Kong Postal Service. *Transportation Planning and Technology*, 30:2-3, p.167-182, 2007.
- JOHN, Richard R. “American Historians and the Concept of the Communications Revolution”. In: BUD-FRIERMAN, Lisa (ed.). *Information Acumen: The Understanding and Use of Knowledge in Modern Business*. London; New York, 1994, pp.98-110.
- \_\_\_\_\_. *Spreading the News: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge, MA: Harvard UP, 1995.
- JOYCE, Herbert. *The History of Post Office From its Establishment Down to 1836*. Londres: Richard Bentley & Son, 1893.
- KAHIL, Samira. Usos do território: uma questão política. *Estudos Geográficos*, Rio Claro, v. 10, n.2, p.26-36, jul./dez. 2012.
- KANTOR, Íris. “Cultura cartográfica e gestão territorial na época da instalação da Corte portuguesa”. In: KURY, Lorelay & GESTEIRA, Heloísa (orgs.). *Ensaio de história das ciências no Brasil: das Luzes à nação*. Rio de Janeiro: EDUERJ, p.239-250.
- \_\_\_\_\_. *Esquecidos e Renascidos: historiografia acadêmica luso-americana, 1724-1759*. São Paulo/Bahia: Hucitec; Centro de Estudos Baianos/UFBA, 2004.
- \_\_\_\_\_. “Mapas em trânsito: projeções cartográficas e processo de emancipação política do Brasil (1779-1822)”. *Revista Iberoamericana de Filosofia, Política e Humanidades*. Ano 12, n.24, pp. 110-123, 2º semestre, 2010.
- \_\_\_\_\_. Seeing the Nation through the territory: some historiographical frameworks. *e-*

- journal of Portuguese History*. V. 54, n. 1, pp. 71-85, 2016.
- \_\_\_\_\_; BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; FERLINI, Vera Lúcia Amaral. Dossiê Território em rede: cartografia vivida e razão de Estado no Século das Luzes. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, n. sér. v.17. n.2, p.11-15, jul.-dez., 2009.
- KAUKIAINEN, Yrjö. Shrinking the world: improvements in the speed of information transmission, c. 1820-1870. *European Review of Economic History*, abr. 2001, v. 5, n. 1, p. 1-28.
- KNOWLES, Anne K. *Placing History: How Maps, Spatial Data, and GIS Are Changing Historical Scholarship*. Redlands, Cal.: ESRI Press. Digital supplement edited by A.Hillier, 2008.
- KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014.
- \_\_\_\_\_. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2006.
- \_\_\_\_\_. “História dos conceitos e história social”. In: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Contraponto, 2006, p. 97-118.
- KUMAR, Krishan. *Visions of Empire: how five imperial regimes shaped the World*. Princeton: University Press, 2017.
- KURY, Lorelay. Homens de ciência no Brasil: impérios coloniais e circulação de informações (1780-1810). *História, ciências, saúde - Manguinhos*, Rio de Janeiro, Fundação Oswaldo Cruz, v.11, suplemento 1, p. 109-129, 2004.
- LABORIE, Léonard. “Mondialisation postale: innovations tarifaires et territoires dans la seconde moitié du XIXe siècle”. *Histoire, économie & société*, v. 2, 26e année, p. 15 – 27. 2007.
- LACOMBE, Maria do Carmo Dutra. *Correios no Brasil*. Rio de Janeiro: Spala, 1990.
- LACOSTE, Yves. “A Geografia”. In: CHATELET, F. (org.). *História da filosofia: a filosofia das ciências sociais*. v.7. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.
- LAHUERTA, Flora Medeiros. *Geografia em Movimento: território e centralidade no Rio de Janeiro joanino (1808-1821)*. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Ed. Nacional; Edusp, 1968.

- LAURENT VIDAL, Alain M.; VIDAL, Dominique. Sociedades, mobilidades, deslocamentos: os territórios da espera. O caso dos mundos americanos (de ontem a hoje). *Confins*, 13, 2011, pp.1-28.
- LeCAIN, Timothy J. “Entretien: Timothy J. LeCain”. *AOC, écologie*, 23.jan.2021. Disponível em: <<https://aoc.media/entretien/2021/01/22/timothy-j-lecain-le-culturel-est-toujours-materiel-et-le-materiel-est-toujours-culturel/?loggedin=true>>. Acessado em 25 de janeiro de 2021.
- \_\_\_\_\_. *The Matter of History. How things create the past*. Cambridge: University Press, 2017.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- \_\_\_\_\_. *La production de l'espace*. Paris: Éd. Anthropos, 1974.
- LEMES, Fernando Lobo. Governo colonial, distância e espera nas minas e capitania de Goiás. *Topoi* (Rio de Janeiro), v.13, n.25. Rio de Janeiro, jul./dez., 2012, p.112-129.
- LEME, Marisa Saenz. "O Império do Brasil e o Primeiro Reinado, 1822-1831". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da corte na formação política do Brasil, 1808-1824*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
- LEVI, Giovanni. Frail Frontiers?. *Past and Present* (2019), Supplement 14, p. 37-49.
- LE ROUX, Muriel. *Post offices of Europe 18th-21st century a comparative history*. Brüssel: PIE, Peter-Lang S.A., 2014.
- LEVATI, Edú Trota. *Os Periódicos da Independência e Suas Geografias Políticas: Estudo do surgimento do Brasil independente e de sua inserção no contexto mundial (1808-1822)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- LÉVY, Jacques. A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire?. *Espaces Temps*, 51, p. 102-142, 1993.
- \_\_\_\_\_. “Distance”. In: Idem; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p. 267-270.

- \_\_\_\_\_. *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*. Paris: Belin, 1999.
- \_\_\_\_\_. "Métrique". In: Idem; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p. 607-609.
- \_\_\_\_\_. "Network". In: Idem; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p. 661.
- \_\_\_\_\_. "Réseau". In: Idem; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p. 795-796.
- \_\_\_\_\_. "Rhizome". In: Idem; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p.804.
- \_\_\_\_\_; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003.
- LIMA, André Nicácio. *Caminhos da integração, fronteiras da política: a formação das províncias de Goiás e Mato Grosso*. 2010. Dissertação (Mestrado em História), FFLCH-USP.
- LOBATO, Manuel; SANTOS, Maria Emília M (coord.). *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: História e Cartografia, DCH, IICT, 2006.
- LOIS, Carla; GARCIA, João Carlos. Do oceano dos clássicos aos mares dos impérios: transformações cartográficas do Atlântico sul. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, n. sér. v.17. n.2, p.15-37, jul.-dez., 2009.
- LOPES, Domingos de Castro. *O correio brasileiro: notícia histórica*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, de Rodrigues & C., 1909.
- LÜNEN, Alexander von (ed.); TRAVIS, Charles (ed.) *History and GIS: Epistemologies, Considerations and Reflections*. Springer, 2013.
- LUSSAULT, Michel; STOCK, Mathis. "Mobilité". In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p.622-624.
- LUSTOSA, Isabel. *O jornalista que imaginou o Brasil: tempo, vida e pensamento de Hipólito da Costa (1774-1823)*. São Paulo: Ed. Unicamp, 2019.
- 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, André Roberto de Arruda. *A quebra da mola real das sociedades: a crise política*

- do Antigo Regime Português na província do Grão-Pará (1821-1825). Tese (Doutorado em História). FFLCH, USP, 2006.
- MACHADO, Elizabeth de Souza. A cartografia na era da informação: Infocartografia. *GEOUSP – Espaço e Tempo*. São Paulo, v.3, n.2, p.43-48, 1999.
- MACHADO, Luiz Guilherme. A Criação do ofício de Correio mor das Cartas do Mar. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/criao-do-ofcio-de-correio-mor-das.html>>.
- \_\_\_\_\_. “A Criação do ofício de Correio mor do Reino”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/criao-do-ofcio-de-correio-mor-do-reino.html>>.
- \_\_\_\_\_. “A criação dos correios marítimos para o Brasil em 1798”. *Códice II*, nº 7 (2010): 36-53.
- \_\_\_\_\_. A criação dos Correios Marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015, p. 227-250.
- \_\_\_\_\_. “A Nomeação dos Primeiros Assistentes do Correio-mor no Ultramar”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/nomeao-dos-primeiros-assistentes-do.html>>.
- \_\_\_\_\_. As "Instruções" Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798. *A Filatelia portuguesa*, n. 6 (2002), p. 6-11.
- \_\_\_\_\_. “Destinatário distante: o correio público revolucionou as comunicações na Europa, mas demorou a chegar ao Brasil”. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, ano 0, v.4, n.43, abr. 2009.
- \_\_\_\_\_. “História geral dos Correios portugueses nos séculos XVI ao XVIII”. [s.l.]: 2008, s.p. Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com.br>>
- \_\_\_\_\_. *Introdução ao estudo da pré-filatelia brasileira 1798*. Rio de Janeiro: ArGe Brasilien, 1983.
- \_\_\_\_\_. “Luís Homem e a criação do ofício de correio-mor do Reino em 1520”. *Códice*, Lisboa, ano XII, série II, n. 6, 2009.
- \_\_\_\_\_. “Luís Homem e a criação do ofício de Correio-mor do Reino em 1520”. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 5, 2015, p.8-35.

- \_\_\_\_\_. “O Correio-mor de Mar e Terra do Estado do Brasil”. *Postais: revista do Museu Nacional dos Correios*. Brasília: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos; Departamento de Gestão Cultural, n.2, 2014.
- \_\_\_\_\_. “Os Assistentes do Correio mor na Bahia”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/os-assistentes-do-correio-mor-na-bahia.html>>.
- \_\_\_\_\_. “Os Assistentes do Correio mor no ultramar e a resistência dos colonos”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/os-assistentes-do-correio-mor-no.html>>.
- MÃE, Walter Hugo. *A desumanização*. São Paulo: Biblioteca Azul, 2017.
- MAGALHÃES, Basílio de. *Expansão geográfica do Brasil colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.
- MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da Pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Editora Unesp/Editora Moderna, 1997.
- \_\_\_\_\_. “O Estado em busca do seu território”. In: JANCSÓ, Istvan (org.). *Brasil: Formação do estado e da nação*. São Paulo: Hucitec e FAPESP / Ijuí: Editora Unijuí, 2003.
- MAIER, Charles. *Once Within Borders. Territories of Power, Wealth, and Belonging since 1500*. Harvard University Press, 2016.
- MARQUES, Ana Martins. *A vida submarina*. São Paulo: Companhia das Letras, 2021.
- MARQUESE, Rafael de Bivar. "Escravidão e independência: a ideologia da escravidão no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos nas décadas de 1810 e 1820". In: JANCSÓ, István (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005, p. 809-827.
- \_\_\_\_\_; SILVA JÚNIOR, Waldomiro L. da. Tempos históricos plurais: Braudel, Koselleck e o problema da escravidão negra nas Américas. *História da historiografia*, v. 11, n. 28, set.-dez., ano 2018, p. 44-81.
- MARSHALL, Lynn L. The Strange Stillbirth of the Whig Party. *American Historical Review*, v. 72, p. 445-468, 1967.
- MARTINELLI, Marcelo. "A representação gráfica". In: *Curso de cartografia temática*. São Paulo: Contexto, 2011, pp.9-21.



- \_\_\_\_\_. Cartografia dinâmica: tempo e espaço nos mapas. *GEOUSP – Espaço e tempo*, São Paulo, n. 18, pp.53-66, 2005.
- \_\_\_\_\_. *Curso de cartografia temática*. São Paulo: Contexto, 1991.
- \_\_\_\_\_. *Mapas da Geografia e Cartografia Temática*. São Paulo: Contexto, 2016.
- MARTINS, Hélio Leôncio. Abrindo estradas no mar. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB)*, Rio de Janeiro, a. 168, n. 436, jul./set., pp. 305-312, 2007.
- MARTINS, Pedro A.; SILVA, Luiz Felipe C. F. Métodos para modelagem do fator temporal de dados espaço-temporais em *Historical Geographical Information Systems*. *ANAIS do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*, 2011.
- MATIAS, Lindon F. Sistema de Informações geográficas (SIG): ainda a questão de método. *GEOUSP – Espaço e tempo*, São Paulo, n. 13, pp.21-33, 2003.
- MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Ed. Estampa, 1989.
- McLUHAN, Marshall. *Os meios de comunicação como extensões do homem*. São Paulo: Cultrix, 2006.
- MEIRELLES, Juliana G. "A Corte no Brasil e o governo de D. João VI, 1808-1820". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022.
- \_\_\_\_\_. "A Gazeta do Rio de Janeiro e o impacto na circulação de ideias no império luso-brasileiro (1808-1821)". In: ALGRANTI, Leila M.; MEGIANI, Ana P. (Orgs.). *O império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada no mundo ibérico (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, p. 565-583.
- MÉNDEZ, Ricardo. *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: apuntes geográficos*. Madrid: Revives, 2020.
- MONTEIRO, Nuno G.; FRAGOSO, João. *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.
- \_\_\_\_\_.; ALMEIDA, T. S. de; ANASTÁCIO, Vanda (orgs.) *Correspondências: usos da Carta no século XVIII*. Lisboa: Ed. Colibri, 2005.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no "longo" século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000.

- \_\_\_\_\_. “Geografia, interdisciplinaridade e metodologia”. *GEOUSP – Espaço e Tempo (Online)*, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 9-39, 2014.
- \_\_\_\_\_. *Geografia: pequena história crítica*. São Paulo: Hucitec, 1983.
- \_\_\_\_\_. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2005.
- MORAIS, Viviane A. de. *Estradas interprovinciais no Brasil Central: Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais (1834-1870)*. 276 f. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH, USP.
- MOREIRA, Sérgio Paulo. A independência em Goiás. *Revista de História*, v. 46, n. 94, 1973, p. 449-471.
- MOREL, Marco; BARROS, Mariana Monteiro de. “O raiar da imprensa no horizonte do Brasil”. In: *Palavra, imagem e poder: o surgimento da imprensa no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p.11-50.
- MORENO CABANILLAS, Rocío. Cartas en pugna. Resistencias y oposiciones al proyecto de reforma del correo ultramarino en España y América en el siglo XVIII. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Débats*, 2017.
- \_\_\_\_\_. Cartas para administrar desde la distancia. El caso de la Administración de Correos de Cartagena de Indias (1764-1821). Un estado de la cuestión. *Bibliographia Americana*, nº 8 (2012).
- \_\_\_\_\_. “El deseo de renovar: instrumentos reformadores del sistema postal hispanoamericano en el Archivo General de Indias”. In: GARCÍA, R. R (org.). *Archivo General de Indias: El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*. Madri: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016.
- \_\_\_\_\_. El primer paquete a las Indias (1764): el Cortés, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino. *Revista de Historia Naval*. 2014.
- \_\_\_\_\_. “Les communications outre-mer: les postes comme outil de connexion entre les territoires au sein d'un espace globale au cours du XVIIIème siècle. In: ROJAS, Daniel Emílio (org.). *Amérique Latine Globale: histoire connectée, globale et internationale*. Paris: L'Harmattan, 2017.
- MOURÃO, Maria da Graça M. A criação do Serviço Régio do Correio em Vila Rica. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 1, 2013, pp.56-73.
- \_\_\_\_\_. O cerceamento da comunicação por Correios na 'capitania de todos os negócios'.

- Cadernos de História*, Belo Horizonte, v.13, n, 18: 9-31, 2012.
- MUSSO, Pierre. “A filosofia da rede”. In: PARENTE, André (org.). *Tramas da rede: novas dimensões filosóficas, estéticas e políticas da comunicação*. Porto Alegre: Sulina, 2004, p.17-38.
- \_\_\_\_\_. "Genèse et critique de la notion de réseau". In: PARROCHIA, D. (org.). *Penser les réseaux*. Seyssel: Champ Vallon, 2001, pp.194-217;
- \_\_\_\_\_. *Critique des réseaux*. Paris: PUF, 2003.
- NADI, Saeed e DELAVAR, Mahmoud R. “Toward a General Spatio-Temporal Database Structure for GIS Applications”. In: *Proceedings Of The International Symposium On Spatio-Temporal Modeling, Spatial Reasoning, Analysis, Data Mining And Fusion*. Pequim: Peking University, V. XXXVI, parte 2/W25, 27-29, Agosto, 2005.
- NEGRO, Helena de Oliveira B. Os correios em São Paulo: a estrutura postal em manuscritos do século XIX. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 1, 2013, pp.100-123.
- NOGUEIRA, Gabriel. *Fazer-se nobre nas fimbrias do Império: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Humanidades, UFC.
- NOVAES, Paulo. O correio ambulante no Estado do Rio de Janeiro. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015, pp.11-34.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Ed. 34, 2019.
- OFFNER, Jean-Marc. “Connexité”. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p. 198-199.
- \_\_\_\_\_. “Flux”. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p.367-369.
- \_\_\_\_\_. “Noeud”. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (orgs.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin, 2003, p.664-665.
- OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles. *Ideias em confronto: embates pelo poder na Independência do Brasil (1808-1825)*. São Paulo: Todavia, 2022.
- \_\_\_\_\_. "Sociedade e projetos políticos na província do Rio de Janeiro (1820-1824)". In: JANCSÓ, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005.

- OLIVEIRA, H. de. Os meios de comunicação no Brasil: estudo dos manuscritos dos Correios. *Estudos Linguísticos*, São Paulo, 39 (2), mai.-ago., 2010.
- OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Caminhos percorridos na América Portuguesa: trajetórias individuais e de grupo. *Simpósio Nacional de História*, 27., 2013, Natal. *Anais*. Natal: Anpuh, 2013, p.4. Disponível em: <[http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1372278587\\_ARQUIVO\\_ANPUH2013-TextoCompleto\\_1\\_.pdf](http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1372278587_ARQUIVO_ANPUH2013-TextoCompleto_1_.pdf)>
- OLIVEIRA, Tiago Kramer de. Desconstruindo mapas, revelando espacializações: reflexões sobre o uso da cartografia em estudos sobre o Brasil colonial. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, n. 68, pp.151-174, 2014.
- OSÓRIO, Helen. “Território, administração e expansão da fronteira meridional: o Rio Grande de São Pedro”. In: MARTINS, Ismênia e MOTTA, Márcia (orgs.). *1808 – A Corte no Brasil*. Niterói: Editora da UFF, pp. 317-330, 2010.
- OSTERHAMMEL, Jürgen. *The Transformation of the World: a global history of the nineteenth century*. Princeton: Princeton University Press, 2014.
- PALTI, Elias José. *Aporías: tiempo, modernidad, historia, sujeto, nación, ley*. Buenos Aires: Alianza, 2001.
- PAULINO, Mariana Ferraz. *A semântica do tempo no discurso de reformistas ilustrados sobre as Américas ibéricas (c.1750-c.1807)*. 2020. 294 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – FFLCH, USP.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. O afluxo de gado a Sorocaba e a importância econômica do Caminho do Sul na década da Independência. *ANPUH - Anais do I Encontro do Núcleo Regional de São Paulo da Associação Nacional dos Professores Universitários de História*. A Independência: um debate. (Comunicação). *Revista de História*, São Paulo, n. 94, abr./jun., p. 383-406, 1973.
- PICCOLO, Helga. "O processo de independência numa região fronteiriça: o Rio Grande de São Pedro entre duas formações históricas". In: JANCSÓ, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2005.
- PIGLIA, Ricardo. *Respiração artificial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- PIMENTA, João Paulo G. A independência do Brasil como uma revolução: história e atualidade de um tema clássico. *História da Historiografia*, v. 3, 2009.

- \_\_\_\_\_. *A independência do Brasil e a experiência hispano-americana (1808-1822)*. São Paulo: Hucitec, 2015.
- \_\_\_\_\_. “Apontamentos para uma história do tempo no Brasil”. *Revista Hydra*, v. 2, n. 4 (2018).
- \_\_\_\_\_. *Estado e Nação no fim dos Impérios Ibéricos no Prata: 1808-1828*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- \_\_\_\_\_. *Independência do Brasil*. São Paulo: Contexto, 2022.
- \_\_\_\_\_. Notions and concepts of time in late eighteenth-century Brazil. *13º Internationaler Kongress zur Erforschung des 18. Jahrhunderts*, Graz, Julho de 2011.
- \_\_\_\_\_. *O livro do tempo: uma história social*. São Paulo: Edições 70.
- \_\_\_\_\_. Pensar y concebir la distancia: una reflexión sobre los espacios-tiempos de los imperios ibéricos (siglos XV-XIX). *Claves. Revista de Historia*, v. 7, n. 13, Montevideo, jul.-dez., 2021.
- \_\_\_\_\_. *Tempos e Espaços das Independências: A inserção do Brasil no mundo ocidental (c. 1780-c. 1830)*. São Paulo: Intermeios, PPGHS, 2017.
- \_\_\_\_\_. “Um espaço-tempo pelas fronteiras?”. In: *Tempos e Espaços das Independências: A inserção do Brasil no mundo ocidental (c. 1780-c. 1830)*. 2012. Tese (Livre Docência em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- \_\_\_\_\_; ARAUJO, Valdeci Lopes de. “História – Brasil”. In: FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (dir.). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano: la era de las revoluciones, 1750-1850*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2009, p. 593-604.
- \_\_\_\_\_; COSTA, Wilma Peres. As revoluções de independência como revoluções do tempo: almanaques, calendários e cronologias no Brasil do século XIX. *Tempo*, Niterói, vol. 27, n. 1, jan./abr. 2021.
- \_\_\_\_\_; FANNI, Rafael. “Revolución en Brasil: la historia de un concepto, un concepto en la historia (siglos XVIII – XXI)”. In: WASSERMAN, Fabio. (comp.) *El mundo en movimiento: el concepto de revolución en Iberoamérica y el Atlántico norte (siglos XVII-XX)*. Buenos Aires: Miño y Dávila Editores, 2019.
- PINTO, Ernesto Madeira. *O correio: origens e progressos das instituições postais em Portugal*.

- Lisboa: Tipografia do Jornal O Progresso, 1882.
- POCOCK, J. G. A. “The origins of study of the past: a comparative approach” (1962). In: *Political thought and history: essays on theory and method*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009, p.145-186.
- \_\_\_\_\_. “Time, institutions and actions: an essay on traditions and their understanding” (1968). In: *Political thought and history: essays on theory and method*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009, p.187-216.
- POUPARD, Iza. *O papel do Brasil na regulação das relações internacionais postais: uma contribuição à história dos Correios*. 1979. 136f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 1979.
- PRADO, Thomaz Mendonça da Silva. *Foucault e a linguagem do espaço*. São Paulo: Perspectiva, 2019.
- PRADO JR., Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- \_\_\_\_\_. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- \_\_\_\_\_. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2012.
- PRED, Allan R. *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790 – 1840*. Cambridge: Harvard University Press, 1973.
- PROST, Antoine. *Doze lições sobre a história*. São Paulo: Autêntica, 2009.
- RAFFESTIN, Claude. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC, 1980.
- \_\_\_\_\_. “Prefácio”. In: SAQUET, Marcos Aurelio. *Por uma Geografia das territorialidades e das temporalidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.
- RAMINELLI, Ronald. *Viagens ultramarinas: Monarcas, vassalos e governo a distância*. São Paulo: Alameda Editorial, 2008.
- RATZEL, Friedrich. *La géographie politique: les concepts fondamentaux*. Paris: Fayard, 1987.
- REGUERA, Antonio. La lucha postal por el territorio. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. XI, no 237, 2007.
- REIS, João José. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. *Topoi*, v. 15, n. 28, Rio de Janeiro, jan./jun. 2014, p. 68-115.
- RÉMOND, René. *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

- REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- RIBEIRO, Ana Isabel. “Os Correios-mores do Reino: perfil e trajectos sociais”. In: SOBRAL NETO, M. (org.) *As Comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005.
- RIBEIRO, Guilherme. Espaço e técnica como estruturas do cotidiano: capítulos braudelianos da história do pensamento geográfico. *Investigaciones geográficas*, n. 74, 2010.
- RIBEIRO JUNIOR, G; BAYLONGUE, J. R. *Aspectos da Historia Postal do Rio Tietê*. São Paulo: Catálogo Exposição História Postal de São Paulo, 1998.
- RIZZINI, Carlos. *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.
- \_\_\_\_\_. *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil, 1500-1822: com um breve estudo geral sobre a informação*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1988.
- ROCHA, Leduar F. de Assis. Memória histórica sobre a data do estabelecimento dos Correios em Pernambuco. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios*, n. 4, 2015, pp.149-170..
- RODARTE, Mario Marcos Sampaio. *O caso das Minas que não se esgotaram: a pertinência do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista*. 1999. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais.
- RODRIGUES, Miguel Jasmins. “Descontinuidade e comunicação: o reino e a construção do império”. In: SANTOS, Maria Emília Madeira; LOBATO, Manuel (Coord.). *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006.
- RODRIGUES, Sílvio Carlos; SOUZA, Luiz Humberto de Freitas. Comunicação gráfica: bases conceituais para o entendimento da linguagem cartográfica. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, nº23, 2008.
- RODRIGUEZ ARRILLAGA, Lucía. La invención del territorio en espacios transimperiales: la región platina a fines del siglo XVIII. *Nuevo Mundo. Mundos Nuevos*, Debates, 2019.
- ROGGERO, Marília. Emprego da regressão bidimensional para uma análise da distância-tempo de vôo entre as capitais brasileiras para São Paulo. Um exercício metodológico. *XXVI*

- Congresso Brasileiro de Cartografia V Congresso Brasileiro de Geoprocessamento XXV Expositicarta*, 2014, Gramado.
- ROLIM, Leonardo C. A Rosa dos Ventos dos Sertões do Norte: dinâmicas do território e exploração colonial (c. 1660-c. 1810). 2019. Tese (Doutorado em História), FFLCH, USP.
- ROSA, João Guimarães. *Grande sertão: veredas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.
- ROSA, Hartmut. *Aceleração: a transformação das estruturas temporais na Modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 2019.
- ROSÁRIO, Irari. *Três séculos e meio da história postal brasileira*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993.
- ROSSATO, Bruno Affonso Rego. *As Temporalidades das Representações Cartográficas*. 2006. 104 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2006.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*, 18 (36), 1998.
- \_\_\_\_\_. *O império português: 1415-1808 – o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor, 2016.
- \_\_\_\_\_. *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Miraflores: Difel, 1992.
- SACK, R. D. *Conceptions of space in social thought: a geographical perspective*. London: Macmillan, 1980.
- SALAZAR, Noel B. Theorizing mobility through concepts and figures. *Tempo Social*, v. 30, n. 2, pp. 153-168.
- SALDANHA, Júlia. “Estruturas locais do serviço postal no Antigo Regime. Os Correios Assistentes. Notas de Investigação”. *Códice*, Lisboa, n. 9, 2002.
- SALGADO, Graça (Coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.
- SALVINO, Rômulo Valle. “A breve história do correio-mor nas Minas de Ouro, ou como as Câmaras das vilas mineiras procuraram regular as trocas de correspondências no princípio do século XVIII”. *XXVIII Simpósio Nacional de História. ANPUH, Florianópolis*, 2015.
- \_\_\_\_\_. “Cartas da terra: o Correio mor e a centralização do poder no Reino e na Colônia”. *Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios* 1 (2013): 26–55.



- \_\_\_\_\_. “Correios extraviados entre Lisboa e as minas: uma contribuição para a História dos Assistentes do Correio-mor no Império Português (séculos XVI-XVIII).” In *5º Encontro Internacional de História Colonial: Cultura, Escravidão e Poder na Expansão Ultramarina (Século XVI ao XIX)*, 1110–14. Maceió: Edufal, 2014.
- \_\_\_\_\_. D. Luís da Cunha e os correios portugueses: uma leitura de passagens das *Instruções políticas* e do *Testamento político*. *Em tempo de Histórias*, Brasília, n. 29, p. 58-77, ago-dez 2016.
- \_\_\_\_\_. Entre pontes e muros: tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 34, n. 64, p. 15-49, jan/abr 2018.
- \_\_\_\_\_. *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c.1650-c.1750)*. 2018. 417 f. Tese (Doutorado em História), UnB.
- \_\_\_\_\_. “Patrimonialização e venalidade no provimento de ofícios no império português: uma abordagem preliminar do caso do correio-mor e seus cargos auxiliares (séculos XVI-XVIII)” . *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 3, n. 5, 2015.
- \_\_\_\_\_. “Uma breve história dos assistentes do correio”. *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 3, n. 4, 2015.
- SAMPAIO, Felix M. P. D. *João VI e o correio, em Portugal e no Brasil*. Rio de Janeiro: Of. dos Correios e Telegraphos, 1932.
- SÁNCHEZ-GONZÁLES, Dolores. “El correo y las ciudades: la administración de correos en el siglo XVIII”. In: *El mundo urbano en el siglo de la Ilustración*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009.
- SANTOS, Catarina Madeira S. Um governo "polido" para Angola. Reconfigurar dispositivos de domínio. (1750 - c.1800). Tese de Doutorado. Universidade Nova de Lisboa/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Lisboa, 2005.
- SANTOS, Cristiane Alves Camacho. *Escrevendo a história do futuro: a leitura do passado no processo de independência do Brasil*. 2010. 186 f. Dissertação (Mestrado em História Social) — FFLCH, USP.
- SANTOS, Maria Emília Madeira; LOBATO, Manuel (Coord.). *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006.

- SANTOS, Milton. “A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo”. In: *O novo mapa do mundo: fim de século e globalização*. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1994.
- \_\_\_\_\_. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006.
- \_\_\_\_\_. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Espaço e Método*. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Metamorfozes do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia*. 6 ed. São Paulo, Edusp, 2012.
- \_\_\_\_\_. “O retorno do território”. In: Idem; SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, Maria Laura (orgs.). *Território: globalização e fragmentação*. 5 ed. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 2006, p.15-20.
- \_\_\_\_\_. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. 6a ed. 1a reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Por uma nova geografia*. São Paulo: Hucitec, 1978.
- \_\_\_\_\_. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.
- \_\_\_\_\_; SILVEIRA, Maria Laura. “O território brasileiro: um esforço de síntese”. In: *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001, pp.247-309.
- SILVA, João Manuel Pereira da. *História da Fundação do Império Brasileiro*. Tomo V. Rio de Janeiro: Laemmert, 1864/1868.
- POMBO, Nívia. *Dom Rodrigo de Sousa Coutinho. Pensamento e ação político-administrativa no Império português (1778-1812)*. São Paul: Hucitec, 2015.
- \_\_\_\_\_. "Segredos coloniais sob o controle do rei. A reforma dos correios em Portugal e no ultramar em finais do século XVIII: modelos, resistências e limites". In: GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (dir.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velázquez, 2022.
- SAQUET, Marcos Aurelio. *Por uma Geografia das territorialidades e das temporalidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento*

- territorial*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.
- SARTRE, Jean-Paul. *Questão de Método*. São Paulo: Difusão Europeia, 1966.
- SÁTYRO, Manoel. Administração dos Correios do Ceará. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, ANNO XXXVII, p. 156-159, 1923.
- SCARATO, Luciane Cristina. *Caminhos e descaminhos do ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1733-1783)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – IFCH, UNICAMP.
- SELLERS-GARCÍA, S. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Standford: University Press, 2014.
- \_\_\_\_\_. "The mail in Time: Postal Routes and Conceptions of Distance in Colonial Guatemala". *Colonial Latin American Review*, v. 21, n. ° 1 (2012): 77-99.
- SEWELL JR., William. "Acontecimentos históricos como transformações das estruturas – inventando a revolução na Bastilha". In: *Lógicas da história. Teoria social e transformação social*. Rio de Janeiro: Vozes, 2017 [2005], p.228-269.
- \_\_\_\_\_. "Uma Teoria da Estrutura: Dualidade, ação e transformação". In: \_\_\_\_\_. *Lógicas da História. Teoria Social e Transformação Social*. (Trad. Caesar Souza). Petrópolis: Vozes, 2017, p. 132-158.
- SCHOBESBERGER, N. "European postal network". In: RAYMOND, J.; MOXHAM, N. *News Networks in Early Modern Europe*. Leiden/Boston: Brill Open, 2016.
- SCHÖGEL, Karl. *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*. Madrid: Ediciones Siruela, 2007.
- SHNAYDER, Evgenia. "A Data Model for Spatial History: the shaping the West Geodatabase". In: *Stanford Spatial History Lab*, 15 nov., 2010.
- SILVA, Abílio Diniz. "Introdução". In: *CUNHA, D. Luís da. Instruções políticas. Introdução, estudo e edição crítica por Abílio Diniz Silva*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- SILVA, Ana Cristina Nogueira da. *O modelo espacial do estado moderno: reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Lisboa: Estampa, 1998.
- SILVA, Ana Rosa Clochet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2006.

- \_\_\_\_\_. "O Brasil e a crise do Antigo Regime, 1750-1808". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022.
- SILVA, Andrée Mansuy Diniz. *D. Rodrigo de Souza Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812: portrait d'un homme d'État*. Lisbonne; Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian/ Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises, 2006.
- SILVA, Luiz F. C. Ferreira da; MARTINS, Pedro A. Métodos para modelagem do fator temporal de dados espaço-temporais em *Historical Geographical Information Systems*. *Anais do I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica*, 2011.
- SILVA, Moacir Malheiros Fernandes. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.
- SILVA, Rafael A. *A capitania do Siará Grande nas dinâmicas do Império português: política sesmarial, guerra justa e formação de uma elite conquistadora (1679-1720)*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Centro de Humanidades, UFC.
- SKINNER, Quentin. Meaning and Understanding in the History of Ideas. *History and Theory*. v.8, no.1. (1969), p. 3-53.
- SLEMIAN, Andrea. "A independência do Brasil: constitucionalismo e direitos, 1820-1824". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022.
- \_\_\_\_\_. "Instituciones, legitimidad y (des)orden: crisis de la Monarquía portuguesa y construcción del impero de Brasil (1808-1841)". In: Idem; FRASQUET, Ivana (eds.). *De las independencias iberoamericanas a los Estados nacionales (1810-1850). 299 años de historia*. Madrid: Vervuert, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Sob o Império das Leis: constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)*. São Paulo: Aderaldo & Rothschild; Fapesp, 2009.
- \_\_\_\_\_; PIMENTA, João Paulo. *O "nascimento político" do Brasil: origens do Estado e da nação*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. *A Corte e o Mundo: uma história do ano em que a família real portuguesa chegou ao Brasil*. São Paulo: Alameda, 2008.
- SOBRAL NETO, Margarida (coord.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.

- \_\_\_\_\_. “Os correios na Idade Moderna”. In: *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.
- SOBRINHO, José Francisco de Paula. *História postal de Minas Gerais: caminhos, correios, formação*. Belo Horizonte: O Lutador, 1997.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste: ensaios sobre a grande propriedade pastoril*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1990.
- SOUZA, A. Marques de. *Correios no Brazil: apontamentos históricos*. Rio de Janeiro: Estabelecimento Graphico Magalhães, 1911.
- SOUZA, Jean G. de. *As notícias correm: estudo da trajetória histórica e edição das Notícias Practicas das Minas do Cuyabã, e Guyazes Na Capitania de São Paulo* (séculos XVIII e XXI). 2021. Dissertação (Mestrado em História), São Paulo, FFLCH-USP.
- STEELE, Ian Kenneth. *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community*. New York; Oxford: Oxford University Press, 1986.
- STUART, Elden. Land, Terrain, Territory. *Progress in Human Geography*, n.34.6, 2010, pp.799-817.
- STUMPF, Roberta. “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”. *Almanack*, Dossiê Jurisdições, Soberanias, Administrações, nº18 (abril de 2018): 330–70.
- \_\_\_\_\_. “Formas de venalidade de ofícios na monarquia portuguesa do século XVIII”. In: STUMPF, Roberta; CHATURVEDULA, Nandini (orgs.). *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII- XVIII)*. Lisboa: CHAM, 2012, pp.279–298.
- \_\_\_\_\_; CHATURVEDULA, Nandini (orgs.). *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*. Lisboa: CHAM, 2012.
- SWYNGEDOUW, Erik. "Globalização ou glocalização? Redes, territórios e reescalamento". In: BRANDÃO, Carlos A. et al. (orgs.). *Escalas espaciais, reescalamentos e estatalidades: lições e desafios para América latina*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018, pp.71-106.
- TAULOIS, Vera M. Muller; MACIEL, Eliane; BARBOSA, Sebastião. *Os correios de Petrópolis: um passeio pela história*. [S.l.]: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1997.
- TEIXEIRA, Milena Pinillos P. *Ao sabor das circunstâncias: justiça e poder na capitania da Bahia*

- (1777-1801). 2020. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia.
- TENÓRIO, Jefferson. *O avesso da pele*. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.
- THE BRAIN repurposed our sense of physical distance to understand social closeness <[https://aeon.co/videos/the-brain-repurposed-our-sense-of-physical-distance-to-understand-social-closeness?utm\\_source=Aeon+Newsletter&utm\\_medium=email&&utm\\_campaign=launchnlbanner](https://aeon.co/videos/the-brain-repurposed-our-sense-of-physical-distance-to-understand-social-closeness?utm_source=Aeon+Newsletter&utm_medium=email&&utm_campaign=launchnlbanner)>.
- Acesso: 15 set. 2022.
- THOMPSON, Edward P. “Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial”. In: *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 267-304.
- THRIFT, Nigel. “Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power”. In: *Spatial formations*. London: Sage, 1996.
- TOMICH, Dale. A ordem do tempo histórico: a *longue-durée* e a Micro-História. *Almanack*, n. 2, nov. 2011.
- TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silenciando o passado: poder e a produção da história*. Curitiba: Huya, 2016.
- UHL, Philip J. *A Spatio-Temporal Data Model For Zoning*. 2001. 48 f. Dissertação (Mestrado) - Brigham Young University, Provo, 2001.
- VAILLÉ, Eugène. *Histoire des Postes françaises jusqu'en 1939*. Bruxelles: P.I.E Peter Lang, 2015. Edição do Kindle. Edição original: 1947.
- \_\_\_\_\_. *Histoire Générale des Postes Françaises*. 6 t. Paris: Presses Universitaires de France – PUF, 1947.
- \_\_\_\_\_. *Le Cabinet Noir*. Paris: Presses Universitaires de France, 1950.
- VALLAUX, Camille. "La circulación". In: *El Suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. “Desde a Revolução Constitucional até o regresso de D. João VI para Lisboa”. In: *História da Independência do Brasil: até o reconhecimento pela antiga metrópole compreendendo, separadamente, a dos sucessos ocorridos em algumas províncias até essa data*. São Paulo: Melhoramentos, 1916.
- VENCESLAU, Igor. *Correios, Logística e Uso do Território: o serviço de encomenda expressa no Brasil*. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

- \_\_\_\_\_. Correios: como a privatização fere o Brasil. Blog da Consequência Editora, 6 jul. 2021. Disponível em: <<https://blogdaconsequencia.wordpress.com/2021/07/06/correios-como-a-privatizacao-fere-o-brasilpor-igor-venceslau/>>. Acesso: 18 ago. 2022.
- VEYNE, Paul. "O objeto da história". In: *Como se escreve a história: Foucault revoluciona a história*. Brasília: EdUnb, 1992, p. 11-48.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul. *Principes de géographie humaine*. Paris: Utz, 1995.
- VIEIRA, Armando Mário O. *Subsídios para a história do correio marítimo português*. Porto: Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1988.
- VIEIRA, Luís Otávio S. P. P. *Origens da imprensa no Brasil: estudo prosopográfico dos redatores de periódicos editados entre 1808 e 1831*. 2019. Dissertação (Mestrado em História Social), São Paulo, FFLCH-USP.
- VIEIRA JUNIOR, Itamar. *Torto arado*. São Paulo: Todavia, 2019.
- VILLA, Carlos Eduardo Valencia Villa. "Georreferência de mapas históricos: o casos de Cartagena de Índias Colonial e do Rio de Janeiro Imperial". *Locus*, Revista de História. v.21, n.2, 2015.
- VIRILIO, Paul. *Vitesse et politique*. Paris: Editions Galilée, 1977.
- \_\_\_\_\_. *O espaço crítico: e as perspectivas do tempo real*. São Paulo: Editora 34, 2014.
- VIVO, Filippo de. *Information and Communication in Venice: Rethinking Early Modern Politics*. Oxford: University Press, 2007.
- \_\_\_\_\_. Microhistories of long-distance information: space, movement and agency in the early modern news. *Past and Present* (2019), Supplement 14, pp.179-214.
- VRIES, Jan de. Playing with scales: the global and the micro, the macro and the nano. *Past and Present* (2019), Supplement 14, pp.23-36.
- WHITE, Richard. "What is Spatial History?". In: *Stanford Spatial History Lab*, 1 feb., 2010.
- YUAN, May. Wildfire conceptual modeling for building GIS space-time models. *Proceedings: GIS/LIS'94*, Phoenix, EUA, 860-869, Outubro, 1994.
- WALLERSTEIN, Immanuel. *Capitalismo Histórico e Civilização Capitalista*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1995.
- \_\_\_\_\_. "El invento de las realidades del tiempoespacio: hacia una comprensión de nuestros sistemas históricos". In: *Impensar las ciencias sociales, Siglo XXI*, 1998.

- \_\_\_\_\_. *The Modern World System III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840s*. New York: Academic Press, 1988.
- WASSERMAN, Fabio. Experiences of Time and Conceptual Change in the Río de La Plata Revolutionary Process (1780-1840). *Almanack*, n. 10, ago. (2015), p. 278-301.
- WENZLHUEMER, Roland. *Connecting the Nineteenth-Century World: The Telegraph and Globalization*. Cambridge: University Press, 2013.
- WHEELER, John A.; FORD, K. *Geons, Black Holes, and Quantum Foam: A Life in Physics*. Nova York: Norton & Company, 2000.
- WHITROW, Gerald. *O tempo na História: concepções do tempo da pré-história aos nossos dias*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- WU, Tim. *Impérios da comunicação: do telefone à internet, da AT&T ao Google*. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.
- YOUSSEF, Alain El. "Escravidão e tráfico negreiro na independência". In: PIMENTA, João Paulo (org.). *E deixou de ser colônia: uma história da independência do Brasil*. São Paulo: Edições 70, 2022, p. 251-291.
- ZERMEÑO PADILLA, Guillermo. História, experiência e modernidade na América ibérica, 1750-1850. *Almanack Braziliense*, n.7, maio de 2008, p. 26-46.
- ZOBOLI, Luciano. *Da segunda Fundação ao Plano de Avenidas: um estudo geo-histórico da mobilidade na cidade de São Paulo*. 124 f. 2017. TGI (Graduação em Geografia Humana) – FFLCH, USP.
- ZUSMAN, Perla B. "Aceleração temporal e transformações espaciais. Os geógrafos dos anos 30, perplexos, buscam conceituar o Brasil e o mundo". In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994, pp.315-320.
- \_\_\_\_\_. La geografía histórica, la imaginación y los imaginarios geográficos. *Revista de Geografía Norte Grande*, Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile, v. 54, p. 51-66.