

### *O Estabelecimento dos Correios no Brasil*

CÁSSIO COSTA.

A origem dessa importante organização internacional que é o Correio — segundo a clássica frase, perde-se na noite dos tempos. Remonta, decerto, aos mais primitivos períodos da humanidade, das primeiras formações de vida social, quando o entendimento entre as tribos se tornou imperioso à segurança e aos negócios. E' mesmo provável, como pensam os arqueólogos, que o correio nessas recuadas eras funcionasse de memória, oralmente, antes, portanto, da invenção da escrita. Com o transcurso dos milênios, os métodos foram evoluindo, até chegar a uma fase de relativo adiantamento na época dos gregos e dos romanos, mas, ainda assim, um serviço privativo dos governantes e seus delegados.

A queda do Império Romano e o conseqüente domínio dos bárbaros, trouxe como que um esquecimento do correio ou dêle não se tem mais notícia, até que Luiz XI, de França, pelo édito de 19 de junho de 1464, incluiu o Correio entre os serviços de seu palácio, em Paris. Por êsse tempo, todavia, os monges leigos também praticavam uma espécie de correio, sendo portadores de convento em convento, nos diversos países da Europa, das notícias mais urgentes das respectivas ordens, tais como falecimentos dos gerais e eleições de outros, decisões do Papa, etc.; os alunos da Sorbonne também mantinham mensageiros para comunicações com suas famílias; os negociantes de gado e os de feiras serviam de arautos dos acontecimentos; os peregrinos conduziam cartas e reliquias para a Terra Santa e outros santuários célebres e, finalmente, as casas mais ricas e de prestígio dispunham para seu serviço exclusivo de um certo número de correios expressos e permanentes. Tudo, porém, mais ou menos privado, e só muito mais tarde, é que apareceu uma organização acessível ao público. Isso, em relação à Europa e, portanto, a Portugal.

No Brasil, o Correio, como é óbvio, estêve ligado ao serviço português, até, pode-se dizer, a reforma feita pelo ministro José Clemente Pereira, em 1829. Até então, isto é, a partir de 1798, prevalecerem os regulamentos e sistemas da administração portuguesa e daí para trás, salvo uma tentativa frustrada da Bahia, não chegou a existir entre nós qualquer organização postal nem mesmo subordinação ao serviço centralizado em Lisboa. Mas,

como é claro, sempre houve correio, e desde o descobrimento, pois não teve outra função o navio de mantimentos da frota de Pedro Álvares Cabral, comandado por Gaspar de Lemos, portador que foi da notícia do grande feito e das famosas cartas de Pero Vaz de Caminha e mestre João, bem como de muitas outras, certamente, daqueles mil e poucos que seguiram viagem para Calicute nas onze naus restantes.

Depois, com a colonização em 1532, o açúcar, a instalação do Governo Geral em 1549, as cartas e os relatórios dos padres catequistas e o desenvolvimento geral da Colônia, tudo isso exigia troca de correspondência e, portanto, Correio. E um Correio exclusivamente feito por mar: precário, moroso e sujeito aos constantes azares da pirataria que assolava as costas daqui e as de lá. Para remédio, tiveram de organizar as navegações em frotas periódicas, chamadas comboios, dezenas de navios escoltados por belonaves. Seis meses para cá e outros tantos para voltar. Vez por outra aparecia, na Bahia ou no Rio de Janeiro, um navio que vinha da Índia e que levava as cartas. Iam e vinham elas metidas em bôlsas ou nos "sacos das vias", arrumadas em maços, aos cuidados dos comandantes e dos mestres das embarcações. Os tripulantes e os passageiros, nada o proibia, também se incumbiam da condução das cartas destinadas a seus parentes, amigos, conhecidos ou correspondentes comerciais. Assim faziam à conta de favor, sem nada cobrarem. Por isso, freqüentes os extravios e os aborrecimentos. Em uma carta do Governador D. Diogo de Menezes ao Rei, datada de 12 de julho de 1609, reproduzida por Brás do Amaral no seu trabalho — "Correio na Bahia" — diz êle:

"... nesta caravela ia entregue ao mestre um maço de cartas com sobrescrito para D. Maria, minha mulher, debaixo de cuja capa iam num maço para Vossa Magestade e para o Conselho da Índia, para o Vice-Rei e mais Tribunais, em que avisava do que convinha aos serviços de Vossa Magestade. Os flamengos, tanto que entraram a caravela, tomaram as cartas e as deitaram no convés: ia na caravela um passageiro clérigo, a que não sei o nome, o qual lançou mão do maço e o levou ao Bispo, que o abriu e publicou o que tinha as cartas, queixando-se de modo como nelas dizia a Vossa Magestade e Ordenações e disto mandei tirar informações a Pernambuco e passa por verdade. E sempre tem as cartas em sua mão, tanto as que escrevi à Vossa Magestade como as que mandei aos Conselheiros e à minha casa. E' caso indigno de um Bispo e tão digno de Vossa



Magestade lhe aplicar o remédio com justiça que, a não ser assim, ficará lugar de me haver por agravado. Mas fio na Justiça e Real clemência de Vossa Magestade, que ordenará satisfação como lhe mereço”.

De fato, El Rei Felipe II passou severa reprimenda no prelado.

#### OS CORREIOS-MORES DO REINO

Uma vez que o Correio no Brasil existe desde o descobrimento, também dêsse tempo é a sua implantação no Reino, em caráter particular, mas oficioso, como, aliás, já funcionava em vários países da Europa. Uma família ganhou notoriedade e opulência explorando uma extensa rede de correios e postas, principalmente do centro da Europa com destino aos Estados da Igreja, para, por fim, fixar-se na Espanha com o monopólio do serviço: os De La Tour et Taxis. D. Manoel, que não tem o título de Venturoso apenas por ter-se verificado em seu reinado o descobrimento do caminho para a Índia e o do Brasil, mas porque era, de fato, um grande e feliz administrador, resolveu introduzir em Portugal um serviço de correio semelhante ao que sabia funcionar alhures, nomeando para o encargo dele o seu criado Luiz Homem, já antes empregado em misteres dessa natureza, dando-lhe, como acontecia com todos os ofícios, regimento, no qual especificava as normas de seu trabalho e o direito de passar o lugar a seus descendentes. Nomeado a 6 de novembro de 1520, Luiz Homem serviu até 1532, quando faleceu. Sua função consistia em ter um limitado número de homens a êle ajuramentados, que ficavam à disposição do Rei e dos Particulares, para quando fôssem necessários seus serviços, ganhando tanto por légua de percurso. O serviço logo evoluiu, porquanto havia os caminheiros, gente que percorria a pé ou a cavalo os caminhos e as estradas do Reino em dias determinados e condições mais cômodas para o povo. O cronista JOÃO DE BARROS, em uma de suas *décadas* refere-se a um Correio da China, comparando-o ao que já existia em Portugal:

“Fernan Peres, sabendo por Jorge Álvares, capitão dêste junco, o estado de Malaca, mandou logo por terra chamar Jorge de Mascarenhas a cidade de Chancheu, onde soube que estava e não partira pela razão do tempo, o qual teve logo êste recado pela posta que naquelas partes também usam. Sòmente os correios, em lugar de corneta, como usam os nossos, trazem o peitoral do cavalo cheio de cascavéis e assim para serem conheci-

dos, como para com o rugido, darem espírito ao cavalo em seu curso, como costumam os Castelhanos da vila de Xeres para correr melhor a carreira”.

O escrito de Barros deve ser de 1550, quando o correio já constituía hábito na população portuguesa. A corneta parecia comum em toda a Europa, porquanto os correios alemães também a usavam. No Brasil, até meio século atrás, os agentes do interior costumavam soltar um foguete para avisar aos moradores o recebimento da mala postal.

O Correio-Mór, como já vimos, era um ofício de execução particular, isto é, um cargo, emprêgo ou função pública, remunerado ou não pela Fazenda Real, cujo provimento obedecia a modalidades diversas. Geralmente constituía um privilégio ou monopólio, que o Soberano dava por mercê, para galardoar serviços à sua pessoa ou Casa. Outros eram postos em leilão, notadamente as arrecadações de fintas, díizimos e impostos, que ficavam obrigados a prazos e a fianças. Em alguns casos, como no do Correio-Mor, o nomeado podia passar o Ofício a seus herdeiros, como patrimônio de família. Acompanhava sempre a nomeação um Regimento com as normas e instruções que o contemplado devia cumprir.

Em seu magnífico livro — *Dos Correios Mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos* — Lisboa, 1941 —, do qual, *data venia*, nos valem os miúdes neste ensaio, o historiador Godofredo Ferreira apresenta uma reprodução do Regimento dado a Luiz Homem em 1520, que deve ter prevalecido no Brasil, pelo menos no tocante às cartas daqui oriundas para serem entregues na Metrópole e alhures. (Anexo nº 1)

A descendência de Luiz Homem terminou com Manoel de Gouveia, no ano de 1598, ficando o cargo vago até 1606. Ai, estava Portugal sob o domínio dos Filipes de Espanha. O segundo dêles, enxergando no ofício um meio de conseguir dinheiro, vendeu-o por 70.000 cruzados, importância considerável na época, a Luiz Gomes de Elvas Coronel, chefe de uma família de meia nobreza, oriunda da Espanha, mas de há muito radicada em Portugal. Homem de largos recursos e de grande atividade, uma das primeiras coisas que fez foi pedir ao Rei para mudar de nome, passando a chamar-se Luiz Gomes da Mata. Com êle teve início a segunda dinastia dos Correios-Mores do Reino, que devia prevalecer até a extinção do ofício, em 1797.

A partir daí, o correio tomou impulso e foi crescendo em organização e na confiança do público, mas continuava como serviço particular, e em íntima ligação com a casa real, pois o



Correio-Mor gozava de diversas prerrogativas junto ao Soberano. Não obstante, julgou-se por bem definir de maneira mais ampla as atribuições, os deveres, os direitos e os pagamentos. Apareceu, então, a 17 de fevereiro de 1644 um alvará mandando cumprir um Regimento do Correio, que veio a vigorar até a passagem do correio para a Fazenda Real. Godofredo Ferreira considera o regulamento, com seus 24 artigos, como o avô da legislação postal portuguesa. Cuida, porém, quase que exclusivamente das relações entre a organização e os serviços oficiais. (Anexo nº 2).

Em sua longa trajetória, o estatuto sofreu poucas alterações: um acréscimo de primordial importância para o Brasil. E' que, até então, o Correio funcionava tão-somente no Reino, mas, a contar de 1657, o dono do ofício teve suas atribuições ampliadas para todo o domínio da Coroa, menos à Índia Oriental. Chamou-se a êsse acréscimo, Correios das Cartas do Mar.

#### OS CORREIOS DAS CARTAS DO MAR

Funcionando regularmente no Reino o Correio interno, resolveu o Rei D. Afonso VI, em hora de lucidez, estender a Organização postal às possessões ultramarinas do Reino, espalhadas pelos quatro continentes do planêta. Criou o Ofício e chegou a nomear pessoa adequada, quando o Correio-Mor do Reino, um segundo Luiz Gomes da Mata, protestou e para resolver a questão, ofereceu a Sua Alteza 8.000 cruzados, a título de ajudar a guerra do Alentejo. Necessitado de dinheiro, D. Afonso aceitou a proposta e fêz baixar os atos competentes. (Anexos nºs 3 e 4.)

O Brasil estava agora incluído na esfera de ação do Correio-Mor do Reino, Luiz Gomes da Mata, o segundo do nome e o quarto da dinastia dos Gomes da Mata. Desta sorte, tratou êle de implantar aqui a sua organização, nomeando os primeiros assistentes para os três principais portos da colônia. A nomeação dêsses assistentes, como as dos correios e oficiais, exigia juramento prévio prestado ao Correio-Mor, portanto, não se sabe se os assistentes designados para o Brasil vieram de Portugal com juramento feito ou se eram gente daqui mesmo que assumiu o compromisso por escrito ou perante algum ministro. Outra coisa não muito clara era a forma pela qual se processava a nomeação dêsses assistentes. Há nomeações feitas pelo soberano, por indicação do Correio-Mor e nomeações assinadas pelo próprio concessionário. De acôrdo, porém, com o item 3º do Regimento de 1644, parece que o Correio-Mor só fazia provimentos provisórios, em substituição de alguém que deixara vaga, até vir o ato do Rei.

Desta forma, quando Godofredo Ferreira diz que em face do Regimento de 1657 foram nomeados assistentes para a Bahia, Manoel Teixeira de Carvalho, para o Rio de Janeiro, o alferes João Cavaleiro Cardoso e para Pernambuco, Manoel da Fonseca Feio, não se fica sabendo a data dessas eleições e muito menos se os ditos cujos tomaram posse e entraram em exercício de suas funções, isto é, se o correio passou a funcionar ou não a partir daquela data. O mesmo se dá com o monsenhor José de Souza Pizarro e Araújo, o primeiro a se ocupar com a história do Correio no Brasil. Nas suas *Memórias Históricas do Rio de Janeiro* — cujos primeiros volumes saíram dos prelos da Impressão Régia entre os anos de 1820 e 1822, lê-se na página 288 do terceiro dêles esta nota:

“... Criando El Rei D. João III o Correio-Mor, por carta de 2 de agosto de 1525 e provendo-o em Luiz Homem, com um regimento que lhe deu. Principiou no Brasil o estabelecimento do Correio pelos anos de 1663, com um regimento datado de 25 de janeiro. Para servir êsse officio no Rio de Janeiro, teve provisão lavrada em 19 de dezembro do mesmo ano o alferes João Cavaleiro Cardoso; e ainda em 26 de setembro de 1710 foi ordenado que se desse execução a nomeação que D. Isabel de Faro fez na pessoa do ajudante Antônio Álvares da Costa para servir de Correio-Mor desta cidade. Também se ignora a época da extinção de semelhante casa, cujo estabelecimento requereu de novo Joaquim Antônio Alberto, e por ordem ou carta régia de 6 de abril de 1752, mandou El Rei D. José I informar o governador, com audiência da Câmara e voto do Comércio e nobreza; mas da pretensão, nenhum efeito resultou. Extinto o Officio de Correio-Mor do Reino e Domínios, por decreto de 18 de janeiro e alvará de 16 de março de 1797 e incorporado à Corôa, principiou a ser por ela administrado o Correio de Lisboa no dia 19 de abril do mesmo ano e logo depois no Rio de Janeiro”.

Esta nota assim incluída no final do tomo, é típica de uma informação colhida depois de terminado o escrito da obra, pois, se tal não fôsse, constaria do texto do livro, no lugar apropriado. E' provável que Pizarro tenha conseguido o informe com o administrador da repartição postal fluminense, Manoel Teodoro da Silva ou com seu ajudante, Caetano Luiz de Araújo, funcionário do correio desde a instalação do serviço na cidade por conta da Fazenda Real, em 1798.



A nota revela informações precisas, errôneas e confusas. Exata é a carta de El Rei despachando João Cavaleiro Cardoso para o Rio de Janeiro, como também existe o requerimento de Joaquim Antônio Alberto. Por um lapso de memória do informante ou erro tipográfico, aparece abreviado para D. Isabel de Faro o nome de D. Isabel Gaffaro, senhora italiana, viúva do 8º Correio-Mor, que ficou respondendo pelo ofício durante a menoridade de seu filho e herdeiro do cargo. Também parece não corresponder à verdade histórica a criação do Correio-Mor do Reino por D. João III, pelo alvará de 2 de agosto de 1525, pois Godofredo Ferreira diz que tal iniciativa coube a El Rei D. Manoel, em 1520.

Maior engano reside, porém, na afirmativa de haver principiado o Correio no Brasil com o regimento de 25 de janeiro de 1663. E' que não se descobre em tôda a coleção das ordenações do Reino, decretos, cartas régias, alvarás, regimentos, provisões e quaisquer outros atos administrativos, o tal estatuto de 25 de janeiro de 1663. Deve haver aí qualquer êrro de referência ou de data. Godofredo Ferreira, por seu turno, aponta para todo o ano de 1663 apenas três efemérides postais: a provisão de 1 de junho, dando privilégios aos mestres das postas e as nomeações dos assistentes, capitão Sebastião Teixeira, em 11 de maio, para o Faial e Bartolomeu Fragoso Cabral, a 6 de junho, para a Bahia. E' possível que ainda aqui Pizarro ou seu informante tenha falhado em sua memória, ao indicar 25 de janeiro de 1663 em lugar de 9 de junho de 1657 para princípio do correio no Brasil e quando o Correio-Mor do Reino passou a ter jurisdição no Brasil.

A nota de Pizarro fêz brilhante carreira entre nossos historiadores. Lá está na História Geral do Brasil, do insigne Visconde de Pôrto Seguro, que classificou o trabalho do monsenhor de "obra confusa, difusa e até as vêzes obtusa", a citação evidentemente tirada das *Memórias do Rio de Janeiro*:

"Ao ano de 1663 remontam as mais antigas providências oficiais que encontramos tomadas pela Côrte para o estabelecimento do Correio no Brasil, cujo ofício foi concedido ao alferes João Cavaleiro Cardoso".

O BARÃO DO RIO BRANCO inclui nas suas famosas *Efemérides Brasileiras* as datas de 25 de janeiro de 1663 e 2 de maio de 1798, sendo que na segunda coloca honestamente a fonte, embora trocando João Cavaleiro Cardoso por Cavaleiro Pessoa:

"1663 — 25 de janeiro — Regimento para os correios-mores, então criados no Brasil. Nessa mesmo ano (19 de dezembro) foi nomeado Correio-Mor no Rio de Janeiro o alferes João Cavaleiro Pessoa".

"1798 — 2 de maio — Começa a funcionar na cidade do Rio de Janeiro, segundo Teixeira de Melo, o Correio-Geral. Esta será a data em que o serviço dos correios passou a constituir administração do Estado, em virtude do alvará de 17 de março de 1797, porque já em 1663 haviam sido estabelecidos no Brasil os ofícios de correios-mores, com regimento de 25 de janeiro do mesmo ano. Aos 19 de dezembro de 1663 foi nomeado correio-mor do Rio de Janeiro o alferes Cavaleiro Pessoa (Pizarro, III, 225)".

O ilustre geógrafo M. DA VEIGA CABRAL, fazendo história, resolve interpretar monsenhor Pizarro e desenvolver a informação:

"25 de Janeiro de 1663 — Regimento de Afonso VI criando o Correio — serviço postal — no Brasil ... tendo sido o seu primeiro diretor o alferes João Cavaleiro Cardoso. Em 21 de janeiro de 1710 sofreu o mesmo uma transformação que apenas serviu para sua ruína, tendo sido entregue a uma firma particular na pessoa de Antônio Alves da Costa, indicada por Dona Isabel de Faro para exercer o lugar de Correio-Mór no Rio de Janeiro. Esse indivíduo, porém, em companhia de um seu irmão, aproveitou-se do serviço que havia sido encarregado para absorver todos os lucros possíveis. E foi compreendendo isso que o governo, depois de uma generosa indenização, extinguiu, por decreto de 18 de janeiro de 1797, o serviço particular, chamando-o à União. Em 1º de abril de 1799, o serviço das correspondências foi distribuído em seções, sendo reguladas as taxas de portes e impostas as penas para os violadores da correspondência. Dois anos mais tarde, pelo regulamento de 14 de maio de 1807, já dispunha o nosso Correio de caixas postais e carteiros distribuidores. Em 1811 foi regularizado o serviço de registrados para o interior e criada a expedição de valores declarados ... "(pág. 166)".

DOMINGOS DE CASTRO LOPES, o mais categorizado dos nossos historiadores postais, em seu precioso livrinho — *O Correio Bra-*



*silcio* — “Notícia histórica” — editado em 1909, também recorreu a Pizarro, ao referir-se aos primórdios do Correio no Brasil. Lá está o 25 de janeiro de 1663; a nomeação de João Cavaleiro Cardoso a 19 de dezembro de 1663; a mesma D. Isabel de Faro; o requerimento de Joaquim Antônio Alberto, etc. No tocante à nomeação de Cavaleiro Cardoso para assistente do Correio-Mor no Rio de Janeiro, apresenta um documento importante, como seja o texto da provisão de 19 de dezembro:

“Pedro de Mello eu vos envio digo eu El-Rey vos envio m<sup>to</sup>. saudar, tive por serviço meu mandar annexar o officio de Correyo mór do mar ao mesmo de Correyo mór do Reyno e porque p<sup>a</sup> se ex Zercitar nas conquistas he necessario q. o Correyo mór ponha nellez seos aSistentes, e convir que sejam de minha satisfação Conveniente ao meu Concelho oltramarino, e aprovação das tais pessoas pello qual seaprovou p<sup>a</sup> essa Capitania do Rio de Janeiro ao Alferes João Cavaleyro Cardoso que com esta Carta vos ade apresentar nomeação do Correyo mór Luiz Gomes da Matta dequeiroz deque vos quis avisar para o terdes entendido e encomendando-vos que em tudo o que vos requerer e forjusto conforme ao regim<sup>to</sup>. do dito officio e para sua execução lhe deis ajuda e favor que convir e for necessario porque assy o hei por bem ao meu serviço e escripto em Lisboa a desanove de Dezembro de mil seiscentos e sessenta e trez — Rey — para o governador do Rio de Janeiro — Segunda Via — Por el-Rey” a Pedro de Mello governador do Rio de Janeiro — Segunda Via — Jerônimo de Mello de Castro. — Francisco de Miranda Henriquez”.

A seguir CASTRO LOPES reproduz o Regimento do officio, nada mais do que o próprio estatuto de 9 de junho de 1657, o qual vem aí acrescido do escrito de Luiz Gomes da Mata em referência ao alferes Cavaleiro Cardoso: “... nomeyo para meu aSistente no Rio de Janeiro na forma da provisão de Sua Magestade que Deos Guarde, a João Cavaleyro Cardoso, ejurará namão dequal quer ministro guardar sua obrigação servindo bem e fielmente. Lisboa op.<sup>o</sup> de Fevereiro de seiscentos e sessenta e trez. Luiz Gomes da Matta Correyo mór cumprase e rezistese Como carta de Sua Mag<sup>e</sup>. Rio de Jan.<sup>o</sup> de Julho doze de seis sentos e sesenta e trez Mello” Cumprase Rio de Jan.<sup>o</sup> de Julho doze deseis centos e sesenta e trez Sampayo. Oqual treslado de Regimento e carta de Sua Magestade eu George de Souza escrivão da Camara nesta cidade do Rio de Jan.<sup>o</sup> tresladeyaqui dos proprios que tomeys appare aque entodo e por todo me Reporto ao Corry Con

Sertey sobs crevy oje vinte eito de Junho de Seis Centos e Sessenta etrez anos George de Souza. Consertado por mim es-  
crivão da Camera George de Souza. Recebi os proprios "H...  
Cardoso. — Ordens Regias (pag.) f. 65."

Percebe-se nisto tudo uma evidente confusão de datas. A Provisão Real de 19 de dezembro; o "cumpra-se e registre-se" do governador Melo, de 12 de junho; a nomeação feita pelo Correio-Mor, de 1º de fevereiro e, finalmente, o trabalho do es-  
crivão George de Souza, de 28 de julho, tudo do ano de mil seiscentos e sessenta e três, escrito e repetido por extenso. O ato do Rei, que devia vir em primeiro lugar, aparece por último. Pode-se argumentar, é verdade, que acontecera com o alferes Cavaleiro Cardoso coisa idêntica ao sucedido com seu colega da Bahia alguns anos depois.

O povo do Rio de Janeiro, oprimido por escorchantes impos-  
tos, doações espontâneas e contribuições, teria impugnado a posse do assistente, nomeado então pelo Correio-Mor, pois seu ofício representava um nôvo e pesado ônus. Levado o caso ao Mo-  
narca, dicidiu êle manter a nomeação, escrevendo e assinando de seu próprio punho a carta de 19 de dezembro.

De fato, a vida que levavam os fluminenses, na época, era de extrema penúria. FELISBELO FREIRE, na sua *História da Cidade do Rio de Janeiro*, mostra-nos um documento que bem espe-  
lha essa trágica situação:

"Os moradores estão tão perdidos e impossibilita-  
dos que não podem acudir as necessidades das suas famílias, quanto mais concorrerem com o donativo; o que também nos tem perplexos e duvidosos, se podere-  
mos remeter à Vossa Magestade a contribuição dêste ano, por nos parecer gênero de impiedade fazer cobran-  
ças e execuções violentas em tempo de tantas misérias, em que se pode duvidar se os cidadãos são cadáveres em pútria dissolução ou pessoas vivas definhadas e pá-  
lidas, que excitam a lástima e as lágrimas. O que à Vossa Magestade representamos-lhe tão acompanhado da verdade como da razão; se executam-os no meio de tanta miséria aos devedores insolúveis, Vossa Mages-  
tade só consegue arruinar e empobrecer famílias inteir-  
ras, trocam-se os nomes dos devedores, mas não se con-  
segue o fim do reembolsamento do donativo; lançamo-nos nos braços da Real clemência e benignidade de Vossa Magestade, esperando a sua benévola atenção no que lhe referimos e o bom despacho que pretendemos".



Assim, nessa dolorosa e crítica conjuntura, ter-se-ia apresentado o alferes assistente, para exercer um nôvo monopólio sabidamente muito rendoso no Reino e cobrar dos moradores o alto preço de 20 réis por carta que chegasse da Metrópole e de seus domínios.

Mas há também os que não se louvaram em Pizarro e foram investigar por conta própria. O professor baiano BRAZ DO AMARAL, por exemplo, manuseando a rica documentação dos arquivos de sua bôa terra, conta coisa diferente a propósito da implantação do serviço postal no Brasil. Em seu livro *Recordações Históricas* — há um excelente trabalho intitulado — “Correios na Bahia” — em que diz:

“... A começar do meado do século 17 se nota o primeiro esforço do governo português para organizar um serviço de correspondência com a Bahia, que era a capital do Brasil, porque em Carta de Doação e Regimento de 12 de junho de 1657, fez o Rei mercê do Ofício de Correio das cartas do Mar a Luiz Gomes da Mata, que tinha o mesmo Ofício em Portugal e conseguiu estender o seu serviço para as possessões do Reino, exceto à Índia Oriental”.

Apenas o Regimento não é de 12 e sim de 9 de junho de 1657, cinco anos e meio antes da data consignada por Pizarro para a criação do Correio no Brasil.

Outro que não confiou no Monsenhor fluminense foi o sábio Rodolfo Garcia. Ao anotar a informação de Varnhagem, Garcia, além de reproduzir o Regimento do Correio das Cartas do Mar e seus aditamentos de 24 de maio e 26 de outubro de 1657, presta outros esclarecimentos de valor.

Uma vez criado o Correio das Cartas do Mar com jurisdição no Brasil, aparecem em seguimento as nomeações de assistentes para os três principais portos da Colônia, sendo que o contemplado para o Rio de Janeiro referido por Pizarro, o alferes João Cavaleiro Cardoso, a 19 de dezembro de 1663, é aquêle da indicação de Godofredo Ferreira para idêntico pôsto em consequência da criação do serviço, sem precisar a data. Por outro lado, o mestre Rodolfo Garcia dá como nomeado para a Bahia, a 15 de maio de 1669, baseado nos “Annaes da Biblioteca Nacional, 34, 476-477”, Bartolomeu Fragoso Cabral, o mesmo que Godofredo Ferreira aponta como designado para tal cargo, mas a 6 de junho de 1663, conforme o manuscrito nº 1.489, que encontrou na Biblioteca da Universidade de Coimbra. E’ possível

que a nomeação de 1669 fôsse a confirmação do ato do Correio-Mór de 1663, uma vez que o primeiro nomeado para o cargo, Manoel Teixeira de Carvalho, não tomou conta do lugar.

E' de admirar a tenacidade de Bartolomeu Fragoso Cabral, pois só conseguiu entrar na posse de seu emprêgo depois de 16 anos, ao fim de um processo protelatório de impugnações, apelos e até de referência a tumultos de parte do povo baiano, no qual o serviço do correio é tachado de odioso e vexatório, incompatível com os altos méritos da população da capital da América Portuguesa. (Anexo nº 6) Aliás, não foi êste um caso isolado de protesto contra o nôvo serviço ocorrido na Colônia. Rodolfo Garcia, ainda na nota antes referida, reporta-se às "Actas da Câmara de São Paulo" — 8-297, para informar:

"Os oficiais da Câmara de São Paulo, em 30 de dezembro de 1713, recusaram-se dar posse ao correio que havia sido nomeado, respondendo que — "não queiram aceitar correio, nem convinhem em que houvesse nesta cidade, pelas opressões que se lhes presagiava".

Em 1657, a Bahia era, então, a capital do Estado do Brasil, sede do Govêrno e cidade mais importante da vasta colônia portuguesa. As duas outras para as quais o Correio-Mor do Reino havia nomeado seus assistentes, Recife e Rio de Janeiro, estavam demográfica e economicamente bem abaixo de Salvador. A primeira havia saído há pouco do domínio holandês quase arrasada e a segunda, além do estado de miséria já referido, na frase de um jesuíta que por aqui transitou, vindo do Peru, — "não passava de um miserável subúrbio da cidade de Lima". Desta sorte, seria extraordinário que os assistentes eleitos para o Recife e Rio de Janeiro exercessem seus postos tranqüilamente, antes que o fizesse sob tumultos e protestos o seu colega da Bahia, a 12 de junho de 1679. Mas, parece que o alferes do Rio de Janeiro não chegou a funcionar, ou se tal aconteceu, seu serviço não deixou lembranças na população. Ê, pelo menos, o que se pode deduzir em face desta afirmativa de Godofredo Ferreira:

"Em 1712 foi dirigido ao Senado do Rio de Janeiro uma representação de 72 homens de negócio pedindo que — "haja casa de Correio-Mór naquela cidade, por ser muito conveniente ao bem comum e bôa arrecadação das cartas, para por êste caminho segurar-nos as nossas correspondências assim para o Reino como para as Minas".



Ora bem, se em tempos anteriores tivesse existido correio na cidade, o do alferes João Cavaleiro Cardoso, por exemplo, êsses homens de negócio, para reforço de seu pedido, se teriam referido ao fato, dizendo que "Fôsse restabelecido", que "haja de novo" ou cousa semelhante. Cabe aqui reparo ao fato que, enquanto o comércio do Rio de Janeiro trabalhava no sentido de ter um correio, os homens de São Paulo escorraçavam um que fôra para lá nomeado.

E' preciso que se note aqui que, ao tempo, o Pará constituía uma das mais importantes e prósperas bases da colônia brasileira. Por muitos anos, com o Maranhão, formava uma administração diretamente subordinada a Lisboa. Seus governadores eram gente escolhida entre parentes próximos dos mais altos mandatários portugueses. Como se percebe diante do exposto, desde há muito não existia, se é que algum dia chegou a existir, o Correio como organização dependente do *Correio-Mor* do Reino, não obstante a legislação de 1657. Esporádico, moroso e sobretudo inseguro e antipático ao povo, não era negócio que tentasse qualquer iniciativa privada. Por outro lado, em um território da extensão do nosso, difícil se não impossível seria ao *Correio-Mor* fiscalizar o seu monopólio.

Enquanto D. Antônio de Souza Coutinho elaborava seu trabalho, Plano, o Príncipe Regente, nosso futuro e bem conhecido D. João VI, assinava o decreto de 18 de janeiro de 1797, pelo qual extinguiu o *Correio-Mor* do Reino e um outro ato estipulando "As condições que o *Correio-Mór* do Reino aceitou voluntariamente para ceder o dito Ofício à Sua Magestade Fidelissima a Rainha Nossa Senhora". (Anexos nºs 7 e 8).

O atual *Correio-Mor do Reino*, citado nos documentos, era o décimo primeiro dêles e o sétimo da geração dos Gomes da Mata, Manoel José da Maternidade da Mata de Souza Coutinho. E o título de Conde, concedido "de juro e herdade", por três vidas, foi o de Penafiel.

Extinto o ofício, a Rainha, pela Provisão Régia de 24 de março do mesmo ano, ordenava ao Governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, fôsem construídas na Ribeira daquela cidade duas sumacas para servirem de correios, "obedecendo rigorosamente aos riscos, plantas e mais especificações" que acompanhavam a ordem da soberana. A primeira foi lançada ao mar no dia 5 de setembro, com o nome de *Postilhão da América* e já a 6 de fevereiro de 1799 regressava de sua viagem inaugural à Metrópole.

D. Rodrigo de Souza Coutinho, conde de Linhares, 1756-1812, deve ser considerado como o verdadeiro criador dos Cor-

reios no Brasil, porque dêle é que emanaram as iniciativas e as primeiras providências no tocante ao estabelecimento do serviço aqui. Ao grande estadista falecido no Rio de Janeiro devemos ainda o Arquivo Militar, a Impressão Régia, a Fábrica de Pólvora da Lagoa, a reforma do Exército e o Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro.

No que tange a Bartolomeu Fragoso Cabral, o único cuja posse e exercício conseguimos apurar até aqui, parece que ante o tumulto e os protestos do povo, desistiu logo do seu emprêgo, não sendo nomeado outro para seu lugar. Pelo menos, não podia fisicamente ficar no desempenho dêle até o tempo do governo do conde das Galveias, em 1753. Para demonstrar o fato, voltemos ao professor BRAZ DO AMARAL:

“Por uma carta escrita pelo mesmo conde das Galveias ao soberano, conhecemos o meio pelo qual se recebia e distribuía a correspondência aquí na Bahia. Havia na sala do Palácio duas caixas, numa das quais se metiam as cartas que se queriam mandar para o Reino e destinada a outra a receber as cartas que se remetiam para os portos da América. Um empregado subalterno chamado “ajudante das cartas” era quem entregava as que chegavam a quem as vinha procurar. Êste “ajudante das cartas” não tinha ordenado nem emolumento algum e recebia uma insignificante retribuição por aquelas que ia entregar pessoalmente. No tempo de D. Fernando José de Portugal, cêrca de 40 anos depois, seguia-se o mesmo costume, com a mesma variante que já era um progresso. Quando chegavam os navios da Europa ia um escaler da Ribeira a se encostar neles, destinado a receber logo as cartas que os capitães remetiam em um ou mais “sacos das vias” para o Palácio do Governador. Aí, por uma janela, o “ajudante das cartas” que até 1797 continuava a exercer as mesmas funções sem ordenado especial, distribuía a quem vinha procurar a correspondência. As cartas que não eram procuradas, conduzia-as o “ajudante das cartas” para sua casa e fazia das pessoas a quem eram destinadas uma lista, entregando pessoalmente nas casas e recebendo por êste trabalho 20 réis, salvo quando era muito volumosa a missiva, caso em que era costume receber mais, de modo que o “ajudante das cartas” tirava dêste útil serviço que fazia uma retribuição miserabilíssima.”

Resta saber se o terceiro dos assistentes nomeado em 1657 para o Recife, Manoel da Fonseca Feio, chegou a instalar-se na



Capitania, na época em litígio de posse com a Coroa. Confessamos que ainda não pudemos comprovar o caso, nem mesmo verificar se existem as atas da Câmara do Recife, onde deveria figurar o registro da posse. Entretanto, corremos a monumental obra de F. A. PEREIRA DA COSTA, os *Anais Pernambucanos* e ali nada encontramos a respeito.

#### O CORREIO POR CONTA DA FAZENDA REAL

A contar da segunda metade do século 18 o mundo ocidental passou por importantes e decisivas transformações de ordem social, política e econômica. Ressurgiu a democracia e os artesanatos se foram constituindo em grandes indústrias e começaram a se desenvolver os meios de comunicações. A América dava os primeiros passos para um grande destino na civilização. Portugal também recebeu sua quota desses benefícios, mercê da ação de um Ministro excepcionalmente dotado, que pôs em progresso a navegação marítima, a indústria e o comércio do Reino e de suas vastas colônias. A secular instituição do correio como um simples *ofício*, de execução particular, não mais se coadunava às necessidades da nação. Não se podia mais tolerar que apenas as grandes cidades gozassem dos benefícios do correio, em detrimento dos centros de menor importância, para os quais não interessava economicamente ao titular do serviço estabelecer suas postas. Essa função só podia caber ao Estado, que podia contrabalançar os lucros de uns com os prejuízos de outros, política aliás já adotada pelos países mais adiantados da Europa. Fazia-se mister, portanto, acabar com o privilégio prejudicial ao desenvolvimento do Reino e incorporar o serviço postal à competência do Governo. A tarefa não foi fácil, demandou tempo e exigiu trabalho e energia de parte do estadista D. Rodrigo de Souza Coutinho, conde de Linhares.

No Brasil, com sua extensa orla de costa e imenso território, o correio praticamente não existia como organização. Depois de frustradas as primeiras tentativas dos Correios-Mores, voltou tudo à estaca zero. A correspondência era como uma mercadoria qualquer, que se confiava a um condutar de tropa ou a um mestre de navio, pagando-se ou não. Quem tivesse urgência que despachasse um "próprio" ou um "expresso", como ocorria com os governadores ou capitães-generais das capitanias. Outra função não desempenhou Paulo Bregaro em 1822, quando foi levar até Santos a correspondência do Rio de Janeiro que deu causa ao brado do Ipiranga.

Quando muito, o que havia de mais ou menos regular era o correio marítimo daqui para o Reino e vice-versa, nas condi-

ções antes referidas por Braz do Amaral. A correspondência de maior vulto, a do ativo comércio e que poderia oferecer algum resultado em seu porte, esta então era inteiramente gratuita, segundo ficará evidente a seguir.

Atendendo a essas circunstâncias, o problema do correio no Brasil parecia de mais fácil solução, pois não havia nenhum privilegiado na sua execução e, portanto, compensação nenhuma a dar. Desta sorte, o que se tinha de fazer era estabelecer preliminarmente a comunicação marítima regular e depois criar as repartições distribuidoras, continuando o correio interior ainda a cargo dos governadores. E como o da capitania do Pará, em contato mais constante com a Côrte, era D. Francisco de Souza Coutinho, o conde de Linhares, em carta de 22 de setembro de 1796, pediu que o dito organizasse um *plano para o estabelecimento de um correio marítimo para comunicação dessa capitania com o Reino e com outras partes do Brasil*.

Não demorou D. Antônio em atender à solicitação de D. Rodrigo, e acompanhando uma carta de 10 de maio do ano seguinte, remeteu a Lisboa o seu notável trabalho, a que deu o título de — *Plano sobre o estabelecimento de um correio marítimo para as correspondências de Portugal com suas colônias da parte septentrional do Brasil*. Na Seção competente da Biblioteca Nacional está o original manuscrito desse trabalho e ainda uma cópia, todos em excelente estado de conservação. Provavelmente é o primeiro documento brasileiro a se ocupar do Correio entre nós. (Anexo nº 6.)

Entre numerosas informações de elevado interesse para a história das comunicações no Brasil e de sua geografia no final do século 18, há no documento três referências atestando que, na época, o correio no norte do Brasil era inteiramente gratuito a seus usuários. A primeira está logo no Capítulo 2º:

“Para salvar o inconveniente ponderado de pouco rendimento do Correio, não pode servir a carestia do preço das cartas, antes este seria a modo não só de inutilizar em parte tão útil estabelecimento, mas ainda de o fazer menos rendoso, porque a concorrência dos navios da Praça e de Sua Magestade, ainda quando as cartas que trouxessem não pagassem como até agora, inteiramente gratuitas, facilitaria o irremediável extravio delas”.

A outra citação vem no item 20º:

“Quanto porém à Receita, não posso fazer juízo, e só verdadeiramente depois de visto no Correio de



Lisboa o produto das cartas que anualmente receberá destas partes de que trato, se pode avaliar a sua importância, porque aqui nem se toma conta delas, nem se pagou ou paga por ora cousa alguma”.

Finalmente, na justificação seguinte, tratando do porte das cartas, diz o autor:

“... ao mesmo tempo que ouvindo os sentimentos de alguns negociantes, acharam excessivo o de 80 réis, costumados a não pagar nada”.

O esclarecido e minucioso trabalho de D. Antônio de Souza Coutinho foi remetido ao Ministro em 10 de maio de 1797, servindo, evidentemente, para a redação do Alvará com força de Lei, de 20 de janeiro de ano seguinte, que criou os *Correios Marítimos do Reino* (Anexo nº 9). Homem de talento e precavido, Linhares pediu aos governadores da Bahia e de Pernambuco seus pareceres sobre o *Plano* organizado pelo Governador do Pará, mas, por sua conta, mandou que o primeiro pacote despachado para os portos do norte não fizesse escala no Açú, como estava previsto no *Plano*, mas no de Paraíba. Os dois governadores, em correspondência que trocaram, mostram-se favoráveis com a providência do “iluminado ministro” (Anexo nº 10).

#### INÍCIO DA ORGANIZAÇÃO ATUAL

Se no Brasil a implantação do Correio era obra relativamente fácil, já o mesmo não acontecia em Portugal, devido aos velhos privilégios. Por isso, a incorporação à Fazenda Real, embora decretada a 20 de janeiro de 1798, só em abril do ano seguinte tornou-se possível integrar o serviço na administração do Reino. Isto mesmo no tocante ao correio de Lisboa e do Porto, porque a grande maioria restante só se incorporou cinquenta anos depois. Os “assistentes” continuaram em suas cidades, vilas e aldeias a fazer a sua receita e com ela os seus pagamentos, passando o lugar de pai para filho e a pagar ao Correio Central suas contribuições anuais, as famosas “pitanças”, que eram quantidades variadas de toda a sorte de mercadorias: toucinhos, chouriços, linguiças, paios, salpicões, presuntos, empadas, queijadinhas, cestas de frutas, favas, milhos, trigos, passas, figos, queijos, perdizes, salmões, lampreias, morcelas, atuns, varas de panos de lã, de linho e de algodão, etc.

Por esta altura da organização todas as medidas postas em prática em Portugal atingiam também o Brasil. Tivemos, então, um Regulamento provisório, datado de 1º de abril de 1799 e as

Instruções Práticas para os Correios Assistentes, de 6 de junho do mesmo ano. (Anexos nºs 11 e 12). A 7 de maio são baixadas as Instruções para a Pequena Posta, isto é, as normas para a distribuição domiciliária, mediante assinaturas.

No Rio de Janeiro, consoante o Almanaque do tenente Duarte Nunes, "A administração dos Correios (1799) foi estabelecida em 24 de abril de 1798, por ordem de Sua Magestade e administrada pela Fazenda Real: administrador, Antônio Rodrigues da Silva; escrivão, Caetano Luiz de Araújo; ajudante, Manoel Teodoro; fiel da balança, Manoel Nunes dos Montes e contínuo, Lourenço Valadarez". Foram êsses os primeiros funcionários postais que serviram na repartição que vem funcionando sem interrupção até aos dias de hoje. Prevalencia, então, o Regulamento Provisional e bem assim as Instruções de 1798, mas logo foi tudo refundido em caráter efetivo pelo Regulamento baixado com o Decreto de 8 de abril de 1805. (Anexo nº 13)

Com a vinda da Côrte portuguesa para o Brasil, em 1808, o Rio de Janeiro foi elevado à condição de sede da velha monarquia lusitana. Como tal, tinha que possuir diversas instituições adequadas à sua nova categoria, como repartições de Justiça, Exército, Marinha, etc. Evidentemente que o Correio, com a natural expansão das atividades administrativas e comerciais, teve de aumentar suas atribuições, expandir-se para o interior e manter relações com o exterior.

E' certo que não se descuidou o Príncipe Regente de fazer dotar o País dos elementares meios de comunicações, providenciando com insistência junto aos Governadores, Capitães-Generais e Capitães-Mores a abertura de estradas e de caminhos, dos quais dependia o serviço dos correios. Sua ação vem estampada na conhecida obra do historiador padre LUIZ GONÇALVES DOS SANTOS, o Padre Perereca, — *Memórias para Servir à História do Reino do Brasil* — Vol. 1º, pág. 408:

"Sendo a mútua comunicação dos povos a origem da civilização, pois, por meio dela, gira o comércio, aumentam-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 dêste vasto continente, entre si e com esta Côrte. Assim vimos já fixada a comunicação interna regular com a cidade de São Paulo, Vila Rica, São João D'El Rei, Sabará, Vila do Príncipe e Vila Boa de Goiás, como também com a Vila



de São Salvador dos Campos e a vila da Vitória, na 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 quer por ordem de Sua Alteza se têm aberto pelos sertões interiores dêste 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 Côrte do Rio de Janeiro; o que tantas vezes se torna difícil e quase impossível por mar. Desta ativa circulação e freqüente 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, a pesar dos muitos e quase insuperáveis obstáculos que de tôdas as partes se oferecem, especialmente pela escassa população dêste imenso país e estar ainda a maior parte dêle no poder do gentio, que impede a navegação dos rios e o trânsito pelas terras que ocupa”.

Não seria de estranhar se houvesse exagêro nessas linhas do louvaminheiro Padre Perereca, mas que havia grande dificuldade na penetração pelo interior, não resta a menor dúvida que os índios constituíam também sério embaraço aos caminheiros postais, é outro fato incontestável. O percurso do Rio à Bahia apresentava dificuldades quase insuperáveis. Ainda do tempo de D. João, há um plano dessa linha de correio, de autoria de um certo Luiz Thomaz de Navarro de Campos, publicado no volume 7 da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, com o título — *Plano Econômico e Provisional para o Estabelecimento do Correio desta Côrte para a Cidade da Bahia*. Trabalho interessantíssimo sob vários aspectos, onde está previsto que os condutores das malas, em certos trechos, devem levar escoltas por causa dos ataques dos índios antropófagos. (Anexo nº 14)

Da Côrte a São Paulo, havia a estrada construída em 1779 pelo capitão-mor de Guaratinguetá, Manoel da Silva Reis, a mando do Capitão-General de São Paulo, Martim Lopes Lopo de Saldanha, estrada que vinha daquela vila até a de São João Marcos, passando por Pirai, Barra Mansa, Areas, Campo Alegre (Rezende) e Lorena. Desde muitos anos atrás havia estrada

entre São Paulo e Guaratinguetá, como de São João Marcos para o Rio de Janeiro.

De São Paulo para Pôrto Alegre, o correio era exclusivamente marítimo, até 1817. Foi quando D. João, à moda dos antigos Correios-Mores de Portugal, deu de privilégio por dez anos porrogáveis e um regimento, ao cidadão José Pedro César. Padre Perereca faz larga apreciação a respeito dêste grande serviço prestado pelo Príncipe ao País. (Anexo nº 15).

Da Côrte para Minas Gerais, logo que se descobriu o ouro, Garcia Pais Leme abriu um caminho em direção ao Rio das Mortes, por Maxambomba, Queimados, vale do rio Santana, Pati, Paraíba, serra do Pacau, Turvo, Carrancas e São João D'El Rei. Alguns anos mais tarde é que outro Pais Leme abriu o caminho nôvo, do pôrto da Estrêla, Raiz da Serra, Paraibuna, Registro, Matias Barbosa, Capela Nova (Barbacena) e Vila Rica. Em Capela Nova esta estrada se juntava com outra que vinha de São Paulo, por Lorena, Registro da Mantiqueira, Pouso Alto, Baependi, Ingaí, Carrancas, São João e São José D'El Rei. De Vila Rica para Vila Boa de Goiás, havia caminho por Paracatu do Príncipe e para Mato Grosso ia-se de São Paulo, descendo o Tieté e o Paraná, para depois subir o Paraguai. No Plano de D. Francisco de Souza Coutinho há projeto de organizar-se um correio para essas duas capitâneas, partindo de Belém, pelos rios Araguaia e Madeira. Para se conseguir a resposta de uma carta expedida de Lisboa para Cuiabá, eram precisos dois anos, diz o Governador.

Por êsses tempos, o interior do Brasil, notadamente a região das minas, foi visitada por diversos cientistas e homens de negócio, que deixaram em livros o resultado de suas curiosas observações. Em alguns dêles se encontram referências sôbre o correio naquelas bandas. O negociante inglês John Mawe, que partiu do Rio de Janeiro a 27 de agosto de 1809, viajando pelo Pôrto da Estrela, Córrego-Sêco, Registro, Matias Barbosa, Barbacena e Ouro Preto, escreveu a conhecida obra — *Viagem ao Interior do Brasil* — particularmente aos Distritos do ouro e dos diamantes em 1808-1810. No suplemento do livro, na parte em que trata dos costumes brasileiros, topa-se com esta referência ao correio:

*“Negros Empregados como Postilhões* — Uma classe de homens, da qual me esqueci de falar é a dos negros que os diferentes chefes da capitania de Minas Gerais empregam como postilhões. Os homens escolhidos para tal fim são os mais robustos e os mais ágeis que se podem encontrar. As cartas são encerradas em torno do corpo e só o tiram quando entregam o seu conteúdo.



Carregam uma espingarda e munições, não só para se defenderem, como para proverem à sua alimentação. Por tôda a parte onde param, têm seguramente uma recepção amável e cordial, porque nada excede à benevolência habitual com que os negros se acolhem uns aos outros. Confiam-se em regra a êsses negros as mais importantes missões e os mandam para tôdas as partes da capitania. Alguns, em ocasiões prementes, viajam com uma celeridade admirável. Soube de boa fonte que um dêles, em 16 dias tinha percorrido uma distância de 700 milhas através de montanhas, quando são precisos ordinariamente 21 dias para fazer tal viagem. Êstes homens são quase sempre de alta estatura e magros; estão habituados a uma alimentação leve e a um longa abstinência”.

Outro cidadão britânico, também negociante, John Luccock, viajando pela província de Minas Gerais em 1817, compôs um volume de excelente crítica e descrição de nossa terra e nossa gente, intitulado — *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil* — tomadas durante uma estada de 10 anos nesse país, de 1808 a 1818. Estão lá algumas linhas referentes ao correio, com observações que ainda hoje se podem aplicar ao serviço. (Anexo nº 16).

Pelo que fizeram e ainda fazem por êsses brasis a fora essa humilde, mas operosa classe de condutores de malas, temos a convicção de que o *homem* é a espécie mais resistente da natureza. Conhecemos um dos tais, negro da mais pura raça, alto e magro, como pinta Mawe, que, nomeado para uma “linha a cavalo” de quatro estiradas léguas, dia sim, dia não, comprou o respectivo animal. Três meses durou o bucéfalo no trabalho, obrigando o funcionário a recorrer a um burro. O bicho agüentou o dôbro. Vendo que não ganhava para comprar montarias que se estafavam, resolveu fazer a linha “a pé”, com as malas às costas, trabalho que executou sem falhar um dia sequer, durante vinte e seis anos. Há outros, decerto, em condições piores. EDMUNDO AMICIS, no seu belo livro — *Marrocos* — dedica a um correio que encontrou estas magistrais linhas que não podemos deixar de transcrever:

“E’ êste e não outro o serviço postal de Marrocos. E não há vida mais miserável do que a que levam êstes correios. Não comem pelo caminho senão um bocado de pão e algum figo; não param senão algumas horas da noite para dormirem, com uma corda presa ao pé,

corda que acendem antes de adormecer para acordarem de-pressa; caminham dias inteiros sem encontrarem uma árvore, nem uma gota d'água; atravessam bosques infestados de javalis, galgam montes inacessíveis às mulas, passam os rios a nado, não a passo; a correr, rebolam pelas ladeiras; trepam de gatinhas os rochedos, debaixo do sol de agosto, debaixo das chuvas intermináveis do outono, açoitados pelo vento abrazador do deserto; em quatro dias vão de Tanger a Fez; uma semana de Tanger a Marrocos, de uma extremidade a outra do Império, sós, descalços, semi nús, e quando chegam ... tornam a partir. E fazem esta viagem por poucas liras".

A estada da Côte portuguesa no Brasil, sob todos os aspectos, foi bastante proveitosa ao progresso do País. Nesses 13 anos o Correio se estabeleceu em bases definitivas, desenvolveu-se na medida do possível, considerando sua enorme extensão territorial e a precariedade dos meios de transporte. Procurou, desde logo, o governo do Príncipe Regente dar ao Correio da Côte uma regulamentação condizente com as condições do lugar, separando-a da legislação portuguesa, o que fez mediante a Decisão Régia. nº 53, de 22 de novembro de 1808. A 19 de fevereiro de 1810, assinou o Príncipe Regente, aqui na Côte, o primeiro Convênio Postal Internacional, com a Inglaterra, está visto, pelo qual ficaram estabelecidas normas para o Correio Marítimo entre os portos de Falmouth e Rio de Janeiro, com escala na ilha da Madeira. Lá está a proibição expressa de os paquetes transportarem cartas ou encomendas a título particular.

A regulamentação postal exclusivamente brasileira só aparece depois de seis anos do Ipiranga, baixada que foi pelo Decreto Legislativo de 30 de setembro de 1828 e posta em execução pelo decreto de 5 de março do ano seguinte, referendado pelo Ministro José Clemente Pereira e com a rubrica de Sua Majestade o Imperador. Trata-se de um trabalho que denota esforço no sentido de dar organização modernizada aos serviços dos correios do País, até então regidos pela legislação portuguesa. Colocados em seus respectivos lugares estão a parte administrativa, com seu pessoal, atribuições, deveres e ordenados, a técnica da execução dos trabalhos, as normas de franquia e, por fim, os primeiros 14 modelos até então regidos pela legislação portuguesa. Colocados nos respectivos lugares estão a parte administrativa, com seu pessoal, vamos apenas transcrever seus títulos, mesmo por que pode ser encontrado na íntegra, com facilidade, na Coleção de Leis do



Brasil, existente em qualquer Biblioteca pública mais ou menos categorizada:

## TÍTULO I

## DOS EMPREGADOS DA ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

- Capítulo I — Do Diretor Geral dos Correios.
- Capítulo II — Do Administrador e mais empregados do Correio Geral da Corte do Rio de Janeiro.
- Capítulo III — Das Administrações dos Correios das Províncias.
- Capítulo IV — Dos Agentes dos Correios.

## TÍTULO II

## DA ECONOMIA E DIREÇÃO DOS TRABALHOS

- Capítulo I — Das horas de serviço.
- Capítulo II — Do modo de abrir as malas e distribuir as cartas.
- Capítulo III — Do modo de regular os portes das cartas.
- Capítulo IV — Dos Seguros.

## TÍTULO III

## DA CONDUÇÃO DE MALAS DOS CORREIOS DE TERRA

- Capítulo I — Dos Correios condutores de malas.
- Capítulo II — Das horas de partida e chegada dos correios.

## TÍTULO IV

## DOS CORREIOS MARÍTIMOS

- Capítulo I — Disposições Gerais.
- Capítulo II — Das malas.
- Capítulo III — Dos passageiros.
- Capítulo IV — Das encomendas.

## TÍTULO V

## DA CONTABILIDADE E ESCRITURAÇÃO

A propósito do pessoal que lotava a Repartição do Correio da Corte desde a instituição do serviço, é interessante observar que o Almanaque de Duarte Nunes, para o ano de 1779, — “A Administração dos Correios foi estabelecida em 24 de abril de 1798, por ordem de Sua Magestade e administrada pela Fazenda Real”, dispunha do seguinte pessoal:

- Administrador — Antônio Rodrigues da Silva;
- Escrivão — Caetano Luiz de Araújo;
- Ajudante — Manoel Teodoro;

Fiel da balança — Manoel Nunes de Montes;

Contínuo — Lourenço Valadares.

Dezesseis anos depois, isto é, pelo *Almanaque do Rio de Janeiro* editado pela Impressão Régia, oficial, portanto — “O Correio Geral — Instituído em 2 de maio de 1798”, contava com êstes funcionários:

Administrador — Manoel Teodoro da Silva — morador na rua dos Arcos;

Ajudante — Caetano Luiz de Araújo — morador na rua do Sabão;

Escriturário — Francisco Joaquim da Silva Nazaré — Morador na rua das Marrecas;

Oficial papelista — Mariano José Martins — morador na rua da Ajuda;

Oficial papelista — Joaquim Ferreira da Silva — morador na rua São José;

Oficial do pêso — Manoel Nunes de Montes — morador na rua da Ajuda;

Agente do mar — Joaquim Teodoro da Rosa — morador na rua São José;

Agente de terra — Solidônio Malheiros da Fonseca — morador na mesma rua;

Contínuo — Manoel Gonçalves Ramos — morador na rua do Lavradio;

Havia mais 6 correios de terra.

Em lenta progressão, temos 19 empregados em 1824 e menos três consoante o quadro estipulado no Regulamento de 5 de março de 1829:

1 — Diretor Geral — com a gratificação anual que se julgar conveniente;

1 — Administrador — com o vencimento anual de .....  
1:200\$000;

1 — Ajudante — com o vencimento anual de 800\$000;

1 — Contador — com o vencimento anual de 800\$000;

1 — Tesoureiro — com o vencimento anual de 720\$000;

3 — Oficiais papelistas — vencendo anualmente cada um  
600\$000;



3 — Praticantes — cada um com a gratificação mensal de 30\$000;

1 — Porteiro — com o vencimento anual de 600\$000;

2 — Correios com a diária de \$800;

2 — Correios com a diária de \$640.

Nas Províncias, as respectivas administrações postais foram sendo organizadas aos poucos, desde 1830 até 1835. O pessoal e seu vencimento oscilavam de acôrdo com a importância do lugar e custo de vida, aparecendo quase sempre o administrador acumulando de tesoureiro e o ajudante servindo de contador. A repartição mais categorizada era a da Bahia, com 7 funcionários e o administrador recebendo 800\$000 por ano. A seguir vem São Paulo, com 5 empregados e o administrador com 550\$000 anuais; Espírito Santo, apesar de contar apenas com 3 servidores, o chefe dêles está contemplado com 450\$000; Minas Gerais tem 3 empregados e o administrador 400\$000; Pernambuco e Rio Grande do Sul, cada uma com 4 funcionários, os respectivos administradores recebem apenas 20\$000 por mês. Outro tanto tem o administrador do Destêrro, mas daí para diante, vai diminuindo o número de empregados para dois tal como os vencimentos ou gratificações dos administradores, que chegam a 150\$000 por ano. O pessoal subalterno recebia na mesma proporção: os que pegavam no pesado, os estafetas, postilhões, condutores de malas e correios, embolsavam diárias que iam de 200 a 800 réis, sendo as mais comuns as de uma e duas patacas. Também, por êsses bons tempos, a despesa geral prevista para o Correio no ano de 1830, era de 124:000\$000.

Para fazer face a êsses gastos, temos as taxas. A carta comum devia pesar até 2 oitavas e o franqueamento tanto podia ser pago previamente, pelo remetente, como no destino, por quem a recebesse. No primeiro caso levava no sobrescrito a palavra — Franca —. No cálculo da taxaçaõ tinha-se que levar em conta dois percursos, o terrestre e o marítimo. Em alguns casos ambos. O percurso marítimo em território nacional custava 20 réis e o terrestre 10 réis por 15 léguas, até o máximo de 12 léguas, ou distâncias como se achava dividido o País. Todavia, nenhuma carta até 2 oitavas pagava mais de 120 réis. As gazetas, periódicos e jornais pagavam a metade da taxa e gozavam de total isenção quando dirigidos às Bibliotecas Públicas.

O fato de ter sido o correio brasileiro o segundo a adotar o sêlo, no porteamento da correspondência, em 1843, dá assim uma agradável impressão de que o nosso serviço atingira posição de vanguarda em relação a países notôriamente mais

adiantados. Entretanto, isso não acontecia. Só mesmo depois de inaugurado o edifício da rua 1º de Março, que dispunha de instalações adequadas às necessidades do momento, é que o serviço do Correio da Côrte passou a apresentar certa eficiência. Até então, o que se tinha por serviço postal fazia lembrar o correio do tempo do Conde das Calveias, conforme notícia que dêle nos dá o viajante francês Charles Expilly, no seu pitoresco livro — *Mulheres e Costumes do Brasil* —, objeto de nossa derradeira transcrição entre os anexos a êste trabalho.

Hoje em dia ninguém ignora da importância do Correio como fator de civilização e de progresso. Sua técnica e cada vez mais aperfeiçoada execução constituem o mais seguro índice de organização, adiantamento e até probidade das próprias nações. O sêlo, todos sabem, tornou-se mensageiro de propaganda, de cultura, além de excelente meio de exibição da capacidade artística e profissional dos povos.

#### DOCUMENTAÇÃO ANEXA

- 1 — Regimento do primeiro Correio-Mor do Reino — 1520.
- 2 — Regimento de 1644.
- 3 — Regimento do Correio-Mor das Cartas do Mar — 1657.
- 4 — Nomeação do Correio-Mor das Cartas do Mar — 1657.
- 5 — Carta do Senado da Bahia — 1679.
- 6 — Plano do Governador do Pará — 1797.
- 7 — Extinção do Correio-Mor do Reino — 1798.
- 8 — Condições da extinção — 1798.
- 9 — Criação do Correio Marítimo — 1798.
- 10 — Ofício do Governador de Pernambuco ao da Bahia — 1798.
- 11 — Regulamento de 1º de abril de 1799.
- 12 — Aditamento de 6 de junho de 1799.
- 13 — Instruções Práticas aos Assistentes — 1799.
- 14 — Regulamento de 8 de abril de 1805.
- 15 — Plano de uma linha postal de Campos para a Bahia — 1813.
- 16 — Transcrição do "Padre Perereca" — 1818.
- 17 — Transcrição de John Luccock — 1816.
- 18 — Transcrição de Charles Expilly — 1862.



## REGIMENTO DA CARTA DE CRIAÇÃO DO CORREIO-MOR

Ao Correio-Mor, cumpria:

- 1º) Residir em Lisboa e na sua ausência fazer-se substituir por pessoa de sua confiança;
- 2º) Ter os Correios necessários para atender às viagens que lhes forem requisitadas pelo Rei ou pelos particulares;
- 3º) Ajustar com os interessados o preço dos portes das correspondências, segundo as distâncias e a rapidez da entrega;
- 4º) Encaminhar e fazer agasalhar o seu pessoal;
- 5º) Estabelecer *cavalos de posta* nos lugares julgados mais convenientes.

Aos Correios, cumpria:

- 1º) Prestar juramento de servir com segredo e fidelidade;
- 2º) Não correr a posta sem mandado do Correio-Mor.

Portes e multas:

- 1º) Os portes da correspondência são fixados por ajustes entre o Correio-Mor e os interessados;
- 2º) Os Correios vindos do estrangeiro não podem entregar a correspondência sem intercessão do Correio-Mor, ao qual devem ser pagos 2 reais de prata ou 3 vinténs as vindas da Espanha e 1 cruzado as de outros países;
- 3º) Só o Correio-Mor estabelece correios, ficando o contraventor sujeito à multa de 100 cruzados, metade para a Câmara do Rei e outra metade para o Correio-Mor.

Privilégios:

- 1º) O pessoal dos Correios usará as armas reais em seus vestuários e poderá trazer espada e punhal, tanto de dia como de noite;
- 2º) O pessoal dos Correios está isento dos cargos do Conselho, das fintas e dos dízimos;
- 3º) Não pode ser preso quando em viagem, salvo por crime, mas neste caso as autoridades são obrigadas a fazer seguir a correspondência por pessoa idônea;

Salários:

- 1º) De todos os proventos agenciados, o Correio-Mor cobra a décima parte como salário do seu ofício; os outros nove décimos pertencem ao pessoal.

## REGIMENTO DO CORREIO-MOR — 17 DE FEVEREIRO DE 1644

Eu Elrey faço saber aos que êste meu Regimento virem que por quanto tenho entendido que no officio de Correio-Mór não há regimento e regra certa porque se governem os officiaes que nele servem e minha fazenda se despense todos os dias em correios em tão grande quantidade sem haver nela o resguardo que convém ficando tudo na confiança dos ministros que ainda que de presente servem com tôda a limpeza e verdade que dêles se deve esperar contudo pelo risco que pode haver de não ser sempre o que convem; e não ser justo que tanta fazenda minha se despenda sem haver Regimento ou forma certa com que se faça a querendo prover nisto Hei por bem que daqui em diante se guarde o seguinte:

1. Como o correio-mór tenha pessoas pela maior parte dêste Reino a que chamão seus assistentes e lugar tenentes nas cartas dos officios que lhes passa; e nesta Côrte tenha official-maior que vem a ser o mesmo uns e outros haverão juramento assim como o há o dito Correio-Mor para que debaixo dêle fiquem obrigados a que com tôda a verdade e pontualidade apoupem minha fazenda e deem o melhor expediente dos correios.

2. Não poderão fazer os partes (1) dos correios que partirem para qualquer parte do Reino senão as sobreditas pessoas que estiverem obrigadas pelo dito juramento ou pelo menos irão assinados por êles nem menos por nos partes as chegadas dos que forem e vierem com respostas das ditas viagens.

3. Estando impedidos de maneira que não possam os ditos partes nomeará o Correio-Mór pessoa tal que possa assistir na dita ausência a fazer o dito officio ficando sempre o Correio-Mór obrigado a dar conta pelos tais seus officiaes no caso que algum dêles cometa cousa contra seu serviço perque mereça castigo;

4. Que o dito Correio-Mor ou seus assistentes não despachem correios nenhuns para nenhuma parte sem vir ordem por escrito do tribunal que despachar o dito correio em que declare a deligência em que há de ir e voltar e ao pé do dito escrito se começará o parte do dito correio.

5. Que indo algum correio despachado por algum tribunal se avisará logo as Secretarias do Estado e mercês para se saber

---

(1) O "parte", a que muitas vêzes se refere êste regimento, era a guia ou relação das cartas transportadas pelo correio em viagem, onde se mencionava o dia e a hora da partida, dia e a hora do regresso e tudo que respeitava à viagem e à entrega das correspondências. O nome provem da primeira palavra usada na redação desse documento: "Parte o correio para...".



se para a parte para onde vai aquele correio há alguma coisa do meu serviço que possa levar ou encaminhar e indo para as fronteiras se fará a mesma deligência na junta delas para com isso se impedir o duplicarem se os correios por não se saber quando para as mesmas partes se despacha.

6. Que mandando-se algumas cartas para irem nos ditos correios se fará a distinção dos partes declarando na adição de cada um de que tribunal são para que assim passem certidão os ministros com clareza de como recebem e se deem razão delas nas voltas dos ditos correios de como são entregues.

7. E havendo ocasião de se despachar de alguma das sobreditas partes para mais longe terra da para que vai o dito correio se o principal despacho não depender da resposta, passará avante o dito correio, levando as mais cartas, ainda que a deligência em que vão seja menor da em que até ali tinha ido;

8. E se a deligência em que o dito correio for, seja de qualidade que dependa de tomar com resposta as cartas que levar para mais longe, entregará ao oficial maior ou assistente do dito correio-mór, se naquela parte o houver ou às justiças da terra, para que as remeta para quem vão cobrando certidão autêntica das que erão e do dia e jora que as entregarão, para sua descarga.

9. Que quando se despache algum correio em deligência, será obrigado o dito Correio-Mor ou seus assistentes buscar correio suficiente que bem faça a dita viagem, não havendo respeito a que haja muito pouco tempo que tenha feito outra, porque o que convem a meu serviço é que a dita viagem se faça.

10. E sendo caso que algum correio não sirva a dita viagem na deligência a que foi mandado por culpa sua, sem trazer certidão autêntica do impedimento que teve para deixar de servir, salvo se o tal impedimento for público, de enchentes de rios e grandes invernadas que se não possa andar, será prezo na cadeia pública e se dará conta ao ministro que o tiver despachado para assim se saber o dano que se causou de se não servia a dita viagem e se lhe dar o castigo que merecer, além de se lhe não fazer pagamento dela.

11. E trazendo o dito correio certidão autêntica porque conste do impedimento que teve para não servir a dita viagem, verá o dito Correio-Mor se é de qualidade que se deva levar em conta ao dito correio e sendo-o, levará fazendo, porém no Rol que se der da conta da dita viagem declaração da dita certidão.

12. Que quando eu faça jornada fora desta Côrte, levarão os correios um tostão cada dia que estiverem assistentes, tirando

o tempo que fizerem viagem ou voltarem dela, e nesta conta de levarem tostão cada dia não entrarão os criados salarizados do dito Correio-Mór.

13. Que esta conta dos correios que nas tais jornadas assistem, será feita e pago o dinheiro aos correios pelos seus assistentes que haja tomado juramento como dito é, o qual declarará os nomes dos ditos correios e quanto assistiu cada um em particular.

14. Que esta taxa de tostão cada dia se não entenderá, estando eu em Alcântara ou uma légua ao redor desta Côrte, porque no tal caso se pagarão os correios sómente as viagens que fizerem.

15. Que nos partes que fizeram não usarão de linguagem vai um correio a tal parte senão nos ditos partes se dirá parte a fulano nomeado o correio por seu nome; e ao pé da taxa que se fizer da dita viagem, dará quitação o dito correio de como recebeu todo o dinheiro que assim lhe for taxado por razão da dita viagem e assinará de seu sinal ainda que seja uma cruz e dará fé o dito assistente ou official maior em como é o sinal da própria pessoa conteuda na dita parte.

16. Que o dito Correio-Mór ou seus assistentes ou seu official maior não farão conta aos correios das léguas que andaram sem vir declarada nas certidões que derem aos ministros ou pessoas a que forem despachados quantas léguas são donde o dito correio partiu até donde lhe for dado o despacho que levar e nos partes que se fizerem se fará esta declaração as sobreditas pessoas, dizendo nas ditas partes como isto é ordem minha em que assim o mando.

17. Que quando se fala conta do que importarão cada uma das viagens, se declarará por extenso quantas léguas andaram os ditos correios a ida e quantas a vinda.

18. Que a nenhum correio se pagará Barcos, salvo aqueles a quem se manda tomar, que constará da ordem que se der por seu despacho e a esta tal correio se não pagará as léguas do mar, mais que a meio tostão por légua, visto como não tendo boa maré, cumpram com mostrar certidão quando chegam à banda dalém, porque dali começam sua viagem e estas léguas do mar se contarão a meio tostão somente aos correios que forem em grande diligência, porque os outros será sómente a trinta réis por légua.

19. Que nos rois que se fizerem dos gastos dos ditos correios se não usará da palavra — e haverão os correios conteudos nas tantas viagens tanto — se não se fará sua adição de cada



uma em a mesma forma dos de cima, salvo nos mandados que não passarem duma légua de comprido, porque somente estas poderão ir todos inclusos em uma só adição.

20. Que haverão os correios de seu salário os que forem as vinte léguas e a cem réis por cada légua; e os que forem as quinze, a meio tostão e os que forem as dez léguas, a trinta réis.

21. Que estando eu fora desta Côrte em qualquer parte do Reino e convenha a meu serviço haver correio ordinário com meus despachos cada semana, como de presente se faz para entre Douro e Minho e Alentejo, se o tal correio for a custa do dito correio-mor, serão os portes das cartas que levar seus e sendo pago por minha fazenda, farão também por conta dela os portes das ditas cartas e se pagará ao oficial que assitir na tal parte o tanto que é costume por se fazerem boas as ditas cartas, por ser êste o precalço que os tais assistentes costumam levar e a décima que também lhe é aplicada.

22. Que convindo a meu serviço que haja outra vez correios de cavalo, se pagará a cada correio uma pataca por cada légua, dois tostões para os cavalos e seis vintens para o correio; e terá obrigação êste correio de andar nas viagens extraordinárias em cada duas horas e meia, três léguas e o ordinário a légua por hora e êste não levará nunca carga nenhuma mais que o que se lhe der na secretaria e despachos do meu serviço que haja no ofício de Correio-Mór, ainda que seja de ministros.

23. Que a êstes correios de cavalo se não pagarão as léguas do mar mais que a seis vintens cada uma, salvo quando se lhe mandar fretar e não a pataca, como até agora se fazia e não servindo sua viagem, se guardará neles a forma que se há de guardar nos correios a pé.

24. Que das viagens particulares de meus vassalos não levará o dito Correio-Mor mais que leva das que vão de meu serviço.

Pelo que mando a Luís Gomes da Mata, fidalgo da minha casa e meu Correio-Mór e oficiais que servem com êle, guardem inteiramente daqui por diante tudo o conteudo neste Regimento, por assim comvir muito a meu serviço e melhor expediente dele e das partes e maior segurança à minha fazenda, pelo que derogo todos os costumes e estilos ou posse que haja em contrário, porque assim o hei por bem, não se alterando nada no tocante à carta do ofício do dito Correio-Mor, porque com ela e com êste novo Regimento o servirá como até agora o fez e êste se registrará nos livros de minha fazenda e nas mais partes onde tocar e o conselho de minha fazenda terá particular cuidado de fazer que assim se cumpra pelo tempo adiante, inviolavelmente, e que se

dará em culpa grave tudo o que em contrário se obrar. João da Silva a fez em Lisboa, a 17 de fevereiro de 1644. Fernão Gomes da Gama a fez escrever. *Rey*

REGIMENTO DO PRIMEIRO CORREIO-MOR DAS CARTAS DO MAR

LUIS GOMES DA MATA — 9 DE JUNHO DE 1657

Eu El Rei, Faço saber aos que êste Regimento virem que por justas considerações de meu serviço, na segurança das conquistas e bem do comércio de meus Reinos e a petição de homens de negócio deles, Houve por bem instituir um ofício de correio-mór do mar e unido ao correio-mór da terra, pela conveniência que tem um com o outro, como mais largamente se contem na carta que dêle mandei passar a Luis Gomes da Mata, Correio-mór deste Reino, e porque é necessário que o dito correio-mór do mar presente e os que lhe succederem, usem do Regimento e modo, por que se serve o ofício de correio-mór da terra, e com os mesmos privilégios, proeminências, jurisdição e direito que ao correio-mór do mar, se possam aplicar, que tudo hei por declarado, como se de tudo fizera expressa menção de *verbo ad verbum*, com mais as declarações seguintes:

O correio-mór do mar enviará e receberá tôdas as cartas que forem e vierem para qualquer e de qualquer parte fóra deste Reino, assim Ilhas e Conquistas dele, como dos Reinos e Províncias estrangeiras, em Europa e fóra dela, exceto as cartas da Índia Oriental, porque essas ficarão livres para irem e virem, como até agora, sem se incluírem em maneira alguma neste officio.

Para receber e enviar as ditas cartas, que lhe pertencerem, poderá ter uma falua à sua custa, a qual não chegará às embarcações que vierem, sem primeiro estarem nelas guardas da Alfândega, como é costume e Regimento dela, e nenhuma pessoa de qualquer qualidade, condição e officio, quer seja de paz ou de guerra, natural ou estrangeiro, haverá assim as ditas cartas, nem as passará aos navios, sob as penas conteudas neste ponto pela carta e Regimento do officio do Correio-mór da terra.

Terá cuidado de saber as embarcações que estão para partir para qualquer parte e, fará por na sua porta edital disso, para que as pessoas que quizerem o saibão e possam escrever, e dêle mandará cópia particular aos meus Secretários de Estado, expediente, guerra e fazenda e aos Tribunais da minha Côrte, para que tenham entendido, e isto mesmo farão os assistentes, que há de ter nos portos marítimos deste Reino e das conquistas, exceto



nos da Índia Oriental, que ficam exceptuados, avisando aos Governadores ou Ministros maiores da parte em que assistirem.

Ordenará que o sacco das cartas que forem deste Reino e vierem para êle nas embarcações, se lancem ao mar, sendo elas tomadas de inimigos, e que para logo vão ao fundo, tragão algum peso. Querendo eu ou meus Ministros alguma embarcação para mandar algum aviso a qualquer parte, será obrigado a dá-la pronta, como dão os correios da terra, pagando-se-lhe o que for justo de minha fazenda.

Haverá de porte de uma carta 20 rs., e os mesmos 20 rs. haverá de qualquer maço em que venham 4 folhas de papel e vindo mais será o porte a esse respeito. Porém, dos Breves e Bulas que vierem de Roma, se lhe pagará o porte a peso, contando por cada onça 30 rs. Se por certidão do assistente que tiver em qualquer parte constar que até ali pagou porte para enviar a este Reino, se lhe pagará tão bem o que tiver para o dito assistente. As listas e tudo o mais necessário para as Cartas serem com brevidade e segurança fará na forma que se usa no officio do Correio-mór da terra, e para que no sobredito não haja dúvida o mandarei assim advertir aos Consules e Ministros das Nações estrangeiras, para que em tudo se execute e mostrando o tempo que é necessário ou conveniente acrescentar-se ou diminuir-se alguma cousa neste Regimento, o mandarei fazer, contando que em tudo o que foi justo conservarei o direito que fica adquirido ao dito Correio-mór do mar, pela mercê que agora lhe faço e o dito acrescentamento ou diminuição se fará sem seu prejuizo, enquanto o permitir o bem do comércio e a justiça.

Esse Regimento quero que se guarde, como lei, nesta matéria, sem embargo de qualquer outra em contrário, que tôdas para êste fim hei por derogadas, como se nelas fizera expressa menção em contrário.

CARTA RÉGIA de doação, pela qual se faz mercê a Luis Gomes da Mata e seus successores do cargo de Correio-Mór das cartas do mar nos Reinos de Portugal e Algarves e suas conquistas. Lisboa, 26 de outubro de 1657.

D. Afonso, por Graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, daquem e dalem mar em Africa, Senhor de Guiné e da Conquista, navegação, comércio de Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia, etc. — Faço saber aos que esta minha carta de doação virem que pela utilidade pública de meus Reinos e por outras justas causas, que a isso me moveram, houve por bem annexar ao officio de Correio-mór destes Reinos, que hoje possui Luis Gomes da Mata, Fidalgo da minha casa, vinculado aos morgados de

seus antecessores o ofício de Correio-mór das cartas do mar, e de lhe fazer dele mercê de juro e herdade para todo e sempre, para que o sirva, logre e possua, sujeitos aos mesmos vínculos, sucessões, perpetuidade do dito morgado, e sob as mesmas condições, privilégios e liberdades da sua primeira carta e provisão, assim a seu respeito, como a seus assistentes, e isto por título honroso de compra e serviço de 8 mil cruzados, que constou por conhecimento em forma entregue a Antônio Rebelo de Moura, tesoureiro-mór da Junta dos três Estados, que lhe foram carregados à fls. 123 do livro de sua receita, para os gastos e despesas do Exército do Alentejo, e por remuneração de seus serviços e dos seus predecessores, feitos à minha Corôa no dito ofício de Correio-Mór do Reino e fóra dele e esta mercê lhe faço de motu-próprio, certa ciência, poder real e absoluto em que com os de meu Conselho achei convinha a criação do dito Luis Gomes da Mata por lhe não ... o primeiro e ficar eu e os meus vassallos melhor servidos com esta vinção. Pelo que mando aos Regedores das Casas da Suplicação e do Pôrto, e a todos os Meus Desembargadores, Corregedores, Ouvidores e quaisquer outros Ministros e Officiais de Justiça, Guerra e Fazenda destes meus Reinos e suas Conquistas, e aos Capitães e Mestres de quaisquer embarcações que vierem a pôrtos deles, que esta minha carta virem e for apresentada ou o traslado dela autêntico, a cumpram, guardem e façam cumprir e guardar como se nela contem, e conheçam e hajam ao dito Luis Gomes da Mata e a seus sucessores por correio-mór das cartas do mar nestes meus Reinos e suas Conquistas e o deixem usar de todas as graças, privilégios, liberdades, clausulas, prerrogativas, salários, proes, precalços e ordenados, que por razão do dito ofício de correio-mór do mar lhe pertencem, assim e da maneira que lhe dei dar do dito ofício naquilo que não bastar, o de que hoje usa; e por esta o hei por metido de posse do dito ofício, passado primeiro na minha Chancelaria dos Santos Evangelhos, que bem e verdadeiramente o servirá, guardando em todo meu serviço o segredo que convem, e às partes seu direito, e por firmesa do que dito é, lhe mandei dar esta carta por mim assinada, passada por minha Chancelaria, onde será publicada e selada de meu sêlo pendente. *Anais da Biblioteca Nacional* — 34, 476.

CARTA ESCRITA À SUA ALTEZA SÔBRE O "CORREIO-MÓR DAS CARTAS"

Luis Gomes da Mata, Correio-Mór do Reino, elegeu por seu assistente nesta cidade, a Bartolomeu Fragoso Cabral. E, em virtude dessa nomeação, moveu demandar a êste Senado que, vindo com embargos, se remeteram à Casa da Suplicação. E, sem



sermos ouvidos, nem nossos procuradores, se processou o incidente à revelia e se sujeitaram os ditos embargos. Apresentou o dito Bartolomeu Fragoso sentença do Juiz dos ditos feitos da Fazenda. Para lhe dar cumprimento, pedimos vista e viemos com embargos, como melhor constará do traslado dos autos que à Vossa Alteza remetemos, os quais remeteu o Juiz da Coroa de Vossa Alteza, com os adjuntos que, para isso, lhe foram dados e ao Juiz da Corôa da Casa da Suplicação, Tribunal donde se havia proferido a sentença. Requereu o dito Bartolomeu Fragoso que, sem embargo da dita remissão, se lhe desse posse. Porém, não houve provimento na Relação e depois de dado êste acórdão, juntou uma carta de Vossa Alteza e requereu que, em virtude dela, se lhe desse posse, sem embargo do que se havia julgado e indo à Relação com êste requerimento, se revogou o acórdão que tinham dado e mandaram se desse posse ao dito. Bartolomeu Fragoso apresentou a sentença neste Senado e, em virtude da carta de Vossa Alteza, lhe mandamos dar posse e estando exercitando o dito ofício de assistente. No primeiro dia que teve cartas, tivemos nós um tumulto dos moradores nesta cidade, que convocados vieram a êste Senado requerermos não permitissimos houvesse neste Senado, digo, houvesse nesta cidade, um ofício tão odioso à República. Sossegamos êstes moradores e lhe prometemos fazer presente à Vossa Alteza o dano irreparável que recebe esta cidade com êste novo ofício e que não tendo êste Estado feito menores serviços à Vossa Alteza do que têm feito os Estados da Índia, ficaram êles isentos deste ofício e êste Estado, com os cargos e danos que recebem com esta eleição do Correio-Mór do Reino, porque, dos embargos com que viemos com esta justiça que temos. Vossa Alteza, como Príncipe tão Cristianíssimo, deve mandar reparar esta vexação e danos que recebem êstes seus vassallos, que tão lealmente têm servido esta sua Corôa nas muitas e grandes ocasiões que houve nas guerras deste Estado e pelas contribuições que atualmente estão fazendo ao Real Serviço de Vossa Alteza, cuja Católica e Real Pessoa de Vossa Alteza, Guarde Deus muitos anos, como seus vassallos lhe desejamos. Bahia e Câmara, 15 de junho de 1679".

#### PLANO

SÔBRE O ESTABELECIMENTO DE UM CORREIO MARÍTIMO PARA  
AS CORRESPONDÊNCIAS DE PORTUGAL COM SUAS COLÔNIAS  
DA PARTE SEPTENTRIONAL DO BRASIL

#### *Resumo do plano proposto*

1. Que o estabelecimento do Correio Marítimo só para esta Capitania não pode dar utilidade, sem talvez indenizar as des-

pesas do custeamento, mas que não obstante é indispensavelmente necessário.

2. Que a carestia de preço nas cartas não pode salvar este inconveniente e que o único meio que ocorre é o de fazer servir o mesmo Correio para outras Capitanias, e quais são as que elle pode abranger.

3. Qual seja o modo por que isto se possa conseguir.

4. Circunstâncias do porto de Açú, considerações porque o escolhi em preferença e quais as que se devem atender para escolher outro qualquer e não servir aquele.

5. Que qualquer que seja o que se escolha, este arbitrio promete interesses à Real Fazenda e utilidade geral muito maiores, reduzindo-se o prazo da expedição dos Correios a um mês, para que bastam mais dois Paquetes, como nem um venha entrar no Pará mas se recolham ao Reino logo que cheguem às Salinas onde acabam o giro da costa.

6. Que tempo é preciso para fazerem o giro da costa.

7. Que a parecer violento este giro sem descanso nos portos, aumentando-se o número dos Paquetes, se lhes pode permitir e salvar este excesso de despesa, vindo carregar taboados, que são fáceis de arrumar.

8. Que o prazo de dois meses que os espanhóis estabeleceram ao Correio de Buenos Aires, não é o que se precisa para as correspondências dessas Colônias, e este prazo se deve regular pelo que pode ser preciso para chegarem as respostas das cartas recebidas por um Pacote a tempo de se embarcarem no seguinte.

9. Que para evitar as dificuldades que acompanham os nossos estabelecimentos, se deve procurar neste toda a economia para que as cartas se possam dar a preço cômodo.

10. Sobre o Correio Interior, a que Capitanias se deve dirigir e que situações de Estado compreende.

11. Sobre os meios e direção que deve seguir o Correio desta Capitania para a do Rio Negro, como há de compreender todos os habitantes desta e como se deve estabelecer para a de Mato Grosso.

12. Sobre o Correio para Goias e que parte da Capitania se pode dirigir com esperança de utilidade e por que meios.

13. Sobre o Correio do Maranhão, sua direção e meios que precisa para seu giro.

14. Que pelo proposto *Plano*, assim como um só Pacote pode servir para trazer as cartas do Reino para todas as Capitanias, assim também pode levar as correspondências em muito



melhores termos do que atualmente por embarcações próprias do seu comércio pode conseguir se não mais raras e por acaso.

15. Sobre o tempo que hão de ter de demorar as correspondências das Capitânicas do Rio Negro, Mato Grosso e Goiás com a do Pará e com o Reino.

16. Que por este mesmo *Plano* se facilita e abrevia a comunicação do Pará com a Bahia, que são as duas mais remotas Capitânicas dos Governos que ela compreende.

17. Que se no projetado estabelecimento se tratasse só da brevidade das comunicações, o *Plano* proposto não seria o mais acertado, mas que devendo-se combinar aquela com outras qualidades essenciais, nem um ocorre mais vantajoso.

18. Sobre os meios e aqueles precisos para o giro do Correio do Reino.

19. Sobre os meios e gentes precisos para o giro do Correio Interior. Como se deve regular o vencimento destes e a sua escolha.

20. Sobre a importância total das despesas deste estabelecimento e do seu custeamento, que se mostra em separada Relação. Motivos por que se não pode fazer juízo da importância da Receita, nem do preço ou taxa que se possa pedir pelas cartas.

21. Que por esta Relação se vê que o Correio do Reino, se não abranger outros pòrtos e Capitânicas, pode causar grande perda à Fazenda Real, mas que o Correio Interior está em diferentes circunstâncias.

22. Que o grande inconveniente para o Correio, que resulta da concorrência das cartas gratuitas vindas em navios de Sua Magestade e da Praça, só pode evitar-se pensionando estas e mantendo aquelas a preço cômodo ao menos até que o público se acostume às vantagens do Correio regular.

23. Que o *Plano* proposto facilita também a comunicação com os Governos das Ilhas e talvez com os do Sul do Brasil.

1. O estabelecimentos de um Correio Marítimo unicamente destinado para esta Capitaina e ainda o Interior, para as Colônias Centrais confinantes, não julgo que por ora possa dar utilidade alguma ao Fisco, antes duvido que indenizem as despesas que exigirem. Quando o período de dois meses seja o da partida dos Paquetes, quatro serão sem dúvida precisos para esta navegação, e esta despesa efetiva e certa, além da que devem motivar os agentes deste serviço, não se podem tirar sem insuportável carestia das cartas, pela única correspondência desta Colônia, tão atrasada em riqueza e em população, que é o que essencialmente lhe falta para adquirir, ainda mesmo que acresça a correspondên-

cia das de Mato Grosso e Goiás. Contudo, eu considero que o estabelecimento regular do sobredito Correio é indispensável, porque, embora possa caber a cada mês um navio, e ainda a menor prazo de tempo, se fôsse possível saírem periódica e regularmente os de Sua Magestade e da Praça que freqüentam êste Pôrto, esta regularidade raras vêzes se verifica no mesmo tempo de paz, quando succede é mero efeito do acaso, nunca de convenção ou de inalterável disposição constante ao Público, e por isso então mesmo, e muito mais no tempo de guerra ou comboy, a incertesa e a interrupção das correspondências chega a um ponto insofrível, como últimamente tem sucedido, quando a facilidade, a prontidão e a regularidade delas 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.

2. Para salvar o inconveniente ponderado de pouco rendimento do Correio, não pode servir a carestia de preço nas cartas, antes êste seria o modo não só de inutilizar em parte tão útil estabelecimento, mas ainda de o fazer menos rendoso, porque a concorrência dos navios da Praça e de Sua Magestade, ainda quando as cartas que trouxessem não pagassem, como até agora, inteiramente gratuitas, facilitaria o irremediável extravio delas. O único meio, pois que me ocorre, consiste em que o mesmo Correio do Reino que haja de servir a esta Capitania, sirva também a tôdas 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 Capitanias 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.

3. Não sofre dúvida alguma que os Paquetes expedidos do Reino para o Pará, vindo lançar as malas ou bolsas das cartas, as da Bahia, Pernambuco e Paraíba, no Açú, para dali se levarem por terra às outras, nos respectivos pôrtos, não sofre dúvida, digo que em tôdas elas se virão receber com pouca diferença, em mesmo tempo em que as poderiam receber por Paquetes pròpriamente destinados para cada um deles. A Bahia, em que está mais remota, não fica à distância que cause atrazo sensível na sua correspondência, e êste mesmo inconveniente se pode evitar tendo Mudas o Correio Interior desta Capitania para a de Pernambuco. Do Açú à Olinda fazem ser 90 léguas pouco mais ou



menos; d'Olinda à Bahia são mais, mas a estrada dizem ser boa e cômoda, estar povoada e admitir o estabelecimento de Mudanças, como disse, e também o de Postos, mui convenientes para a recíproca e freqüente comunicação daquelas importantes Capitânicas. Sendo pois uma viagem de 30 dias a regular de Lisboa ao dito pôrto de Açú, podem em Pernambuco e na Bahia receber as cartas com 35 dias a primeira e com 40 a segunda, que são os mesmos ou menos do que regularmente se computavam nas viagens diretas aos seus pôrtos. Ao Pará é certo que só no tempo das gerais na costa, podem chegar com a mesma brevidade que à Bahia, tocando em todos os pôrtos nomeados, mas a demora maior no tempo das calmas e chuvas, se pode evitar, tocando sômente na da Paraíba ou outros, donde pelo Correio Interior se possam dirigir ao Ceará e Maranhão sem diferença sensível.

4. O de Açú que acima nomeei em preferência ao de Aracati ou Jaguaribe ou outros daquela costa de barlavento, tem entre tôdas as circunstâncias que procurarei de ser o mais imediato pela parte septentrional ao Cabo e Baixos de São Roque e correr dali a estrada de terra desembaraçada, quando dos outros mais de sotavento já tem obstáculos, principalmente no inverno ou na estação das águas. Do Cabo e Baixos de São Roque para o sul, nem me parece admissível para este *Plano* proposto, porque a viagem da costa para os pôrtos de sotavento, sendo preciso montar aqueles Baixos, teria de ser extremamente morosa em todo o tempo, principalmente para o Pará no das calmas, bonanças e ventos contrários. Não obstante, sendo as minhas notícias de informações alheias, é mui natural que pelas d'outros, que as tenham próprias a ser este arbítrio adotável se possa determinar a posição mais vantajosa para a sua execução.

5. Qualquer que ela venha a ser, é evidente que os mesmos quatro Paquetes que acima disse serem necessários para o Correio do Reino para o Pará, podem servir para o de todas as já referidas Capitânicas, em cujo caso as despesas seguramente se hão de salvar e ainda a Fazenda de Sua Magestade pode perceber interêsse considerável, sem peso para o Público, antes com geral utilidade e todas as vantagens julgo serão ainda mais crescidas, encurtando-se o intervalo acima dito e partindo todos os meses um Pacote, para o que bastarão seis, como não entrem no Pará, mas sômente venham fundear nas Salinas para largarem ali as malas desta cidade e receberem as que achem, porque a entrarem no Pará, a navegação das 20 ou 25 léguas de rio e por entre Baixos, bem como qualquer demora nos pôrtos, além da precisa para largar as malas e receber outras ou os socorros necessários, já poderá retardar extraordinariamente em certos casos o regresso

e a continuação de seu giro, que muitas vêses haverão de concluir em pouco mais de três meses e mais raras em mais de quatro, sendo como devem ser êstes Paquetes de grande andar e construídos pròpriamente a êste fim, sacrificando-se quanto já possível a esta qualidade as outras.

6. Quero que a demora no Açú, no Ceará, no Maranhão e nas Salinas seja de dois dias, quando nem de horas deve ser onde se possa excusar. Quero que em qualquer destas paragens tenha mais dois dias para fazer água e prover-se de mantimentos, quando uma canoa, sem ser muito grande, lhe pode levar agoadas e mantimentos de uma vez a bordo, estando prevenido e determinado o lugar onde os deve receber. Com toda esta demora que vem a ser de 10 dias, sendo de 30 a viagem regular ao Açú, a de regresso das Salinas para o Reino de 60 e 15 para a de correr a costa de Açú até Salinas, que fazem ser pouco mais ou menos 345 léguas, 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 a Lisboa a tempo de se reparar e prover do preciso para continuar, a menos que sobrevenha extraordinário incidente.

7. Parecendo, porém, violento êste giro sem demora em algum pôrto, pode Sua Magestade permiti-la, aumentando o número dos Paquetes e ainda indenizar-se do acréscimo da despesa, mandando que venham carregar neste pôrto ou no de Macapá, taboados de louro, cedro e pau amarelo e ainda pranchas destes e doutras qualidades, que é carga própria para embarcações pequenas. Neste caso bastarão oito, mas já a procurar-se a estas embarcações resistência e capacidade para levarem carga de outra qualidade de madeira, o fim principal do andar que precisam deverá padecer.

8. Êstes são os meios que me ocorrem para o estabelecimento do Correio do Reino e ou sejam unicamente para esta Capitania ou sejam para as mais, fica evidente que se não pode conseguir sem Paquetes ou embôrcações ligeiras, que o seu número e a despesa vem a ser as mesmas em um que em outro caso, e que a não ser regular e breve o intervalo de uns e outros, a concorrência das mais embarcações, o fará pouco rendoso, à exceção de ocasiões extraordinárias. O de dois meses que estabeleceram os espanhóis para o correio de Buenos Aires poderá servir para aquela e mais colônias, por extremamente remotas e serem as respostas morosas. Para êstes pôrtos do Brasil e ainda mais para os outros que para êste, por mais freqüentes dos navios da Praça, julgo que é mui grande e que não deve ser mais de mês, por ser o preciso para que as respostas das carretas expedidas por um Pacote para qualquer dos pôrtos que nomeei possam



ter chegado ao tempo em que portar o que se lhe seguir que as deve receber.

9. Como todos os novos estabelecimentos encontram sempre oposição e embarços, enquanto o povo não sente as vantagens dêles para afoutamente os desfrutar, julgo mui necessária toda a economia neste e que as cartas fiquem a preço mais cômodo. Para êste fim deve-se evitar tôda a superfluidade nas embarcações, que devem ser de pouco custo, do lote pouco mais ou menos da pequena sumaca que daqui expedi d'um aviso e a sua tripulação meramente a necessária para navegar, como mostro na Relação junta, tratando das despesas do dito estabelecimento.

10. Pelo que pertence ao Correio Interior, nesta Capitania por ora só o precisa para as do Maranhão, Goiás e Rio Negro e desta última para a de Mato Grosso, pois só por via dela se pode corresponder com as mais e ainda por esta se fazer a correspondência dos habitantes de muitas povoações deste Estado, à exceção da ilha de Joanes e Vigia, que duvido possa indenizar das despesas de correios próprios, mas não obstante se pode tentar.

11. O correio interior para o Rio Negro há de ser precisamente pela navegação do Amazonas até à barra daquele rio. Dali se deve expedir o correio próprio para Mato Grosso pelo Madeira e dois, um para Salinas e outro para o alto Rio Negro, até as fronteiras, a querer se compreender toda a Capitania, como prova os brancos que tem são por ora poucos e espalhados por seus sítios. Julgo que a correspondência não compreenderá mais que as Diretorias e as Paróquias das povoações dos índios. Para a navegação do Rio Negro para Mato Grosso se precisam duas pequenas canoas a que chamam aquí "igaritês" e navegam com seus remeiros e um patrão cada uma, para os mais, incluído mesmo o que desta cidade houver de ir para Rio Negro pelo Amazonas, basta uma para cada um. Êste último facilita a comunicação das habitações das vilas de Curupí, de todo o rio Xingú e pode também servir para Macapá, Portel, Melgaço e Oeiras, estabelecendo-se comunicação destas vilas para o encontrar em qualquer parte do caminho que se determinar: semelhantemente serve para as das vilas de Santarem, de todo o rio Tapajós e Amazonas, conseqüentemente creio que deve indenizar as despesas e ainda produzir utilidade. Ao princípio julgo bastante que parta todos os meses desta cidade logo que cheguem as malas do Reino, depois, conforme a experiência mostrar, se poderá encurtar ou alargar o prazo e o mesmo entendendo se deva dispor a respeito do correio para Mato Grosso e para o interior da Capitania de Rio Negro.

12. Para Goiás pode haver correio pelo rio Tocantins e Araguaia. Pelo primeiro, para vários arraiais daquela Capitania, pelo segundo, para a sua capital, pelo rio Vermelho ou pelo de Criaxás, navegação nova que tive a satisfação de fazer descobrir em seu tempo, pois antes só era conhecida a do primeiro, pelo qual, querendo-se passar à capital, era forçoso um trajeto de terra de quase 200 léguas, quando hoje está reconhecido que a do Araguaia, como ser mais útil e mais breve, é mais cômoda e desembaraçada. Esta é a que julgo que por ora merece o Correio, a outra, não creio que pague as despesas, porque os arraiais são mui pobres e atrasados. Carece o dito correio das mesmas embarcações que o de Mato Grosso e o intervalo de 2 meses ao princípio bastante, enquanto o comércio não toma esta direção e também a não segue a correspondência do Reino, que por ora toda corre pela Bahia e Rio de Janeiro.

13. Para o Maranhão o correio deve seguir por estrada de terra desde Ourem, mas da cidade até esta vila deve ser por mar, ainda que seja mais breve, em pequenos igarités a viagem do Caieté ou Bragança até à extrema, sempre por água, navegando ora pelos fundos das enseadas da costa, ora pelos canais que atravessam de umas a outras, porque êste é sujeito a muitas irregularidades e acidentes, aquela a nem uns, além de que é mais econômica. Desta cidade até Ourem precisa o dito correio ir por água em uma pequena igarité. D'Ourem vai por terra à Bragança ou Caieté, que fazem ser 9 léguas. De Caieté segue à Peria, que fazem ser 18 léguas; de Peria segue a Gurupí, que fazem ser 11; de Gurupí segue a Maracassumê, de que fazem ser 16; de Maracassumê a Turiassú, que fazem ser 18 e todas estas setenta e tantas léguas pode andar a pé ou a cavalo. Nas margens dos rios nomeados têm pequenas povoações de índios. Algumas das quais fiz mudar d'antigas situações, onde eram inúteis, para esta, por onde atravessa a estrada que mandei abrir e aonde ultimamente dispuz que a meia distância destes trajetos, de um a outro rio, se fizessem estabelecer algumas famílias de índios, para maior comodidade da viagem, que nestes termos se pode fazer mais econômica, pagandose aos índios habitantes dela somente os dias em que forem ocupados ou em que acompanharem o correio ou em conduzirem êles mesmos as Bolsas das Cartas. De Turiassú em diante segue a estrada pela Capitania do Maranhão de que não me compete falar. Por esta derrota indicada, a viagem regular do Correio do Pará para Turiassú deve ser de 4 dias pelo rio até Ourem e 12 por terra. De inverno, todavia, poderá ser a viagem mais vagarosa pelas muitas chuvas e inundações dos rios que fazem a estrada mais incômoda e alagada. Para a restante, de Turiassú até o Maranhão, poucos índios serão



precisos, e de 25 a 30 dias se pode regularmente considerar a viagem do correio ordinário de uma para outra capital, sendo que extraordinarissimamente se tenha já vencido esta distância em 14 dias. De 15 parece bastante o intervalo de Correio a Correio, pelo menos ao princípio, enquanto se não vê o uso e o produto e não digo 30 porque considero pouca a despesa dele. Do Maranhão para Pernambuco, o correio de terra não pode ser tão breve como o mesmo do Reino, que a haver de seguir a derrota indicada, pode trazer as cartas daquela capital em 4 dias, mas nem por isso deixará aquele de ter uso pela sua regularidade e por que nem todos os habitantes que tem relações em Pernambuco poderão aproveitar-se deste.

14. Já acima mostrei que pelo *Plano* indicado para o Correio do Reino, os pôrtos da Bahia, Pernambuco, Paraíba, Ceará, Paranaíba, Maranhão e Pará podem receber as cartas do Reino por um só Pacote, bem como se para cada um fosse diretamente expedido. Da mesma forma as respostas destes pôrtos podem em só um Pacote levá-las da Bahia e Pernambuco, por ter de correr a costa até às Salinas, ou até ao Pará, depois de as receber antes de fazer o regresso para o Reino e adotar-se o proposto *Plano*, não passando os tais Paquetes das Salinas e não se demorando pela costa mais do que indispensável, tanto se vem a diminuir, que a regular comunicação daquelas capitais com o Reino pode ser quase a mesma presentemente por embarcações próprias daqueles pôrtos só pode ser quando acaso aconteça partirem algumas subsequentes à chegada de outras, o que melhor convence à combinação feita a respeito da Bahia. De Lisboa ao Açú reputei a viagem regular em 30 dias, do Açú por terra à Bahia, computo-a em 12, com o estabelecimento das Postas, e em 42 vem a estar naquela cidade as cartas de Lisboa. Demorando-se nela o correio dois dias para haver tempo de responder e 12 para conduzir as respostas ao Açú, pode chegar antes que se inteirem os 30 de intervalo ao seguinte correio do Mar. Recebidas por êle, ainda que o de Açú às Salinas gaste 20 dias para vir largando as cartas que trouxer, nos pôrtos a que pertencerem, sendo a viagem das Salinas para o Reino de 60 dias, vêm as respostas da Bahia a chegar a Lisboa com 90 dias de viagem. Conseqüentemente uma carta de Lisboa pode receber regularmente a resposta da Bahia em 140, quer dizer quatro meses e meio, muitas vêzes 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 mais raras vêzes poderá acontecer naquele pôrto pelos navios de comércio, pois ainda que saia um logo depois do outro, sempre nas viagens gastam quase o dito tempo e muitas vêzes mais, sendo 50 os que

precisam para vir e de 70 para mais voltar, quando as viagens à ida e vinda são felizes.

15. Passando agora às Capitanias centrais, começo pela do Rio Negro. O Correio desta Capitania pode ir e voltar antes de 60 dias. Consequentemente as respostas das cartas do Reino devem ter 60 mais de demora que as do Pará. Do Rio Negro para Mato Grosso computo de 3 a 4 meses a ida e volta, que devem crescer sobre as daquela Capitania, e consequentemente antes de 10 meses não fácil que em Lisboa se recebam respostas de Vila Bela. E para as ter de Cuiabá, serão precisos mais dois, ou pouco menos, porque não tem esta vila comunicação direta e praticada com o Pará e se ignora ainda se a mesma Vila Bela pelo Araguaia será mais breve como se presume, com o fundamento de atravessar a estrada de terra de uma para outra daquele rio. O de Goiazes pode fazer a viagem e o regresso pelo Araguaia em menos de três meses, em seis a sete podem chegar a Lisboa as respostas daquela capital, devendo entender-se que as viagens referidas só se podem fazer em embarcações mais ligeiras e que pela ordinária comunicação por via dos combois de comércio destas Capitanias de Goiás e Mato Grosso para o Pará, para onde é mais fácil, não se tem conseguido uma resposta senão com um a dois anos de demora, e ainda com a de cinco a seis meses por expressos extraordinários, do que se infere que as correspondências daquelas Capitanias com o Reino se facilitam e abreviam quanto permite a sua grande distância, e que somente de alguns dias menos se poderiam abreviar pelos que se abreviassem na viagem e no regresso dos Paquetes por virem diretamente ao Pará e voltarem dali diretamente para o Reino.

16. Finalmente o mesmo *Plano* facilita quanto é possível as correspondências dos habitantes das umas com as outras Capitanias. A respeito do Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Goiazes, está visto pelo que tenho referido; a respeito de Pernambuco e Bahia, bem se pode também inferir, porque do Pará para a Bahia, que são as duas mais remotas capitais, pelo correio do Reino se pode receber resposta de qualquer carta em 4 até 5 meses, quando do Pará para Pernambuco, para se conseguir presentemente por expressos extraordinários por terra, são precisos seis e mais, e ainda mesmo um ano e mais de intervalo, isto quando as cartas não têm desvio, como comumente sucede e o sei por experiência própria.

17. Se no estabelecimento do Correio se tratasse meramente de brevidade das comunicações, o *Plano* proposto não seria por certo mais vantajoso, tratando-se porém do dito estabelecimento segundo o presente estado das colônias, cujas correspondências



não julgo que cada uma de per si possa fazer sem carestia tal que o inutilize, não me ocorre outro algum que a menos 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 com o Reino.

18. Vêm, pois, a ser precisos seis Paquetes efetivamente prontos. Não falo nos agentes, que a distribuição das cartas nos diversos pôrtos das outras Capitanias necessita, porque nem me pertence, nem eles deixariam de ser ocupados para o mesmo Correio interior delas. Falando só dos que respeitam a esta, acho preciso nas Salinas um para receber as malas dos Paquetes e as dirigir a cidade e para também fazer embarcar neles as que da cidade lhe forem remetidas, e sendo nas ditas Salinas que os Paquetes se hajam de prover d'ágoa e mantimentos, a êle, por não ocupar outro, se devem confiar as Ordens e meios competentes com antecipação, pois que ali não há senão poucos casais de índios com suas insignificantes lavouras e choupanas, em uma das quais reside o Prático, mais por coação que por gosto ou interesse.

19. O principal agente com o nome de Correio-Mór desta cidade ou qualquer que seja, julgo que nela deve existir como Centro, que há de ser precisamente das correspondências não só para o interior desta Capitania, mas para tôdas as demais. Um escrivão e um recebedor parece-me presentemente tudo quanto basta para encher listas, distribuir cartas, expedir os Correios e arrecadar o produto delas. Depois, segundo a aceitação e os efeitos que se observarem, se poderão ocupar mais, se forem necessários. Em Rio Negro, na Barra dele, é preciso outro agente subordinado a aquele e não creio que careça assistência de mais ninguém. Simultaneamente são precisos outros nas vilas de Obidos, de Santarem, de Gurupi, Cametá e Macapá e sucessivamente nas mais em que pareça preciso. Na d'Ourem, Bragança e no lugar de Turiaçu o são igualmente para a expedição dos correios de terra para o Maranhão, na primeira, para os que subirem ou descerem pelo rio para a cidade. O vencimento acha que por via de regra não deve ser outro dos que tiverem outro exercício, se não o de comissão do produto liquido do respectivo correio, na proporção que parecer razoável, que verdadeiramente só a experiência pode mostrar, mas na escolha deles toda a circunspecção considero necessária, porque em tais sujeitos se requer toda a confiança do público, a cujo fim parece-me que as Câmaras respectivas devem ter obrigação de a fazer com os da governança delas, apurando a pluralidade de votos três sujeitos para cada emprego e propondo-os ao Governador do Estado para escolher e nomear um deles, dando conta a Sua Magestade para

aprovar ou excusar a eleição como for servida. Além destes agentes que devem existir como digo em diferentes partes, as precisam das embarcações ligeiras que referi, as quais são de pouco custo. Os seus patrões podem servir também de correios, arbitrando-se-lhes ordenado segundo o estado da terra, pois se não requer dêles mais do que fidelidade para entregarem as malas onde competir. Os remeiros hão de ser índios, que têm o seu vencimento estabelecido no Serviço Real e hão de ser pagos segundo o tempo que estiverem ocupados nele.

20. Na relação junta, formalizada sôbre os princípios deduzidos, manifesto a importância das despesas do estabelecimento projetado e os de seu custeamento; quanto, porém, a Receita, não posso fazer juízo, e só verdadeiramente depois de visto no Correios de Lisboa o produto das cartas que anualmente receberá destes pôrtos de que trato, se pode avaliar a sua importância, porque aqui nem se toma conta delas, nem se pagou ou paga por ora cousa alguma. Por igual razão não posso fazer juízo algum sôbre o preço ou taxa que se deve exigir, sendo essencialmente dependente no número das cartas desta correspondência a da despesa que motiva.

21. Em tanto a mesma relação convence que o Correio do Reino só pode subsistir como utilidade para a Real Fazenda e para o público, abrangendo as correspondências de diversas partes, porque, a ser direta e unicamente para êste, ainda que anual e regularmente se compute em 30\$ todas as cartas que daqui se enviarem para Lisboa e todas as que de Lisboa vêm ao Pará, como não creio que sejam, ainda assim seria preciso pagar-se cada uma a 600 réis, só para indenizar a despesa, ao mesmo tempo que ouvindo os sentimentos de alguns negociantes, acharem excessivo o de 80 réis, costumados a não pagar nada, mas o Correio Interior, ainda quando não dê lucro atendível, bem se vê que não pode dar grande prejuízo, muito mais evitando-se as grandes despesas que motiva a Fazenda Real a contínua expedição d'expressos extraordinários, principalmente para Mato Grosso.

22. Qualquer porém que seja o preço das cartas que Sua Magestade for servida determinar, se as que vierem nos navios de Sua Magestade e da Praça para êste e muito mais para qualquer dos pôrtos nomeados, ficarem gratuitas, como estão, julgo que o proposto estabelecimento dará grande perda à Real Fazenda, para haver de dar utilidade ao público e que êste grande inconveniente só pode evitar-se em parte pensionando estas com taxas mais moderadas, mantendo a daquelas a preço cômodo, ao menos até que o público, acostumado a regularidade e exação das correspondências, se acomode voluntariamente e processe



mesmo o maior desembolso para conseguir aquelas vantagens no tempo de paz, porque no de guerra, semelhante inconveniente não é por certo de reccar.

23. Últimamente, por êste *Plano* se facilita a regular correspondência do Reino para as Ilhas dos Açores e da Madeira e talvez também com às Capitanias meridionais do Brasil, se a estrada de terra da Bahia para o Rio de Janeiro se puder fazer praticável sem grande demora, com o que se poupará a maior despesa de outros tantos Paquetes.

RELAÇÃO DAS DESPESAS DO ESTABELECIMENTO DO CORREIO MARÍTIMO E DO SEU COSTEAMENTO

	Despesas de estabeleci- mento	Despesas de custeamento
Uma pequena sumaca construída, armada e aparelhada sem superfluidade, faço importar ao muito quatro contos de reis, e seis, virão a importar .....	24:000\$000	
O juro desta despesa que se deve anualmente salvar, a 5% .....		1:200\$000
Importância de fabrico e reparos que faço ser de um conto para cada uma por ano, para todas seis, importa .....		6:000\$000
A sua guarnição constando de dois pilotos, um contramestre, quatro marinheiros, seis grumetes e avaliando que as rações custem a 100 rs. por dia, será a despesa de cada embarcação 1:620\$000 e a de todas seis ..	200\$000	9:720\$000
Uma canôa do porte de 300 a 400 ar. custo de Juros desta importância .....		10\$000
Importância dos seus reparos e fabricos, que faço ser por ano uma quarta parte do custo		50\$000
Entretimento de um patrão e oito remeiros efetivamente prontos com a dita canôa nas Salinas para proverem de mantimentos e aquada os Paquetes, vencendo o patrão 100 rs. por dia, os remeiros 40 rs. e todos a costumada ração que avalio em 60 rs. por dia, importa cada ano .....		345\$600
Uma montaria ou igarité para conduzir e levar as malas, capital e juro .....	20\$000	1\$000
Importância de seus reparos e fabricos que faço como acima, por ano .....		5\$000
Um patrão e quatro índios, como acima, por ano .....		201\$600
	24:220\$000	17:533\$200

*Correio Interior do Pará para o Rio Negro*

Duas igarités efetivas e prontas, capital e juro	40\$000	2\$000
Importância de seus reparos e fabricos .....		10\$000
Dois patrões a 160 rs. por dia e oito remeiros, como acima .....		446\$400
Total das despesas do correio do Pará para o Rio Negro .....	40\$000	458\$400

*Correio Interior do Rio Negro*

Quatro igarités na forma acima dita, exceto os patrões, que não precisam ter mais vencimento que o de 80 rs. por dia .....	80\$000	859\$200
--	---------	----------

*Correio Interior do Rio Negro para Mato Grosso*

Oito montarias ou ingarités na forma acima dita, com o vencimento de 160 rs. aos patrões .....	160\$000	1:833\$600
--	----------	------------

*Correio Interior do Pará para Goiazes*

Quatro montarias como acima .....	80\$000	916\$800
-----------------------------------	---------	----------

*Correio Interior do Pará para o Maranhão*

Uma igarité efetiva tendo o patrão o vencimento de 100 rs. por dia e tudo o mais como acima .....	20\$000	207\$600
Quatro índios ou mestiços para correios efetivos salarizados a 100 rs. por dia e ração de 60 rs. ....		230\$000

Total da despesa do correio interior do Pará e Rio Negro .....	380\$000	4:506\$000
--	----------	------------

Total de todas as despesas .....	24:600\$000	22:039\$200
----------------------------------	-------------	-------------

NB — Neste total não compreende a despesa que se deve fazer com as pessoas empregadas neste serviço, a que propuz comissões em lugar de vencimentos certos, porque a importância delas só se pode saber quando se liquide a do rendimento do correio a que pertencerem e quando Sua Magestade for servida determinar a proporção entre uma e outra.

Tão bem não compreendi as despesas de menos consideração de igarités e remeiros para as comunicações das vilas de Cametá, Macapá, Portel e Oeiras com aquelas por onde passa o correio do Amazonas, porque só depois de estabelecido este, se poderá julgar da precisão e conveniência daquelas, mas a exceção destas adições, creio que havendo economia, será fácil o estabelecimento do Correio com menores somas das que mostra esta Relação.

Pará, 10 de Maio de 1797.

D. FRANCISCO DE SOUZA COUTINHO.



## DECRETO EXTINGUINDO O OFÍCIO DE CORREIO-MOR

Tendo-Me sido presente os graves inconvenientes que experimentam não só a Minha Fazenda Real, mas a facilidade das comunicações interiores do Reino e dos Meus Domínios Ultramarinos, tão indispensável e necessária em estados Comerciantes, por causa de achar-se entregue a Administração do Correio das Cartas a uma pessoa particular que considera como patrimônio este importante Cargo Público; e sendo igualmente evidente o Direito que Me assiste de revender para a Minha Real Coroa, por meio de uma justa indenização este Emprego Público, cuja alienação temporária não podia de modo algum considerar-se como perpétua e irrevogável, FUI servida Ordenar a D. Rodrigo de Souza Coutinho, do Meu Conselho de Estado e Meu Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, que propuzesse ao atual Correio-Mór do Reino a generosa indenização que mando publicar com este Decreto assinado pelo mesmo Ministro de Estado, com a comunicação que não aceitando voluntariamente a oferta, ficasse livre a Coroa a revender por meios legais o seu inalienável Direito. E havendo o mesmo Correio-Mór preferido a voluntária aceitação de que Mandeí oferecer-lhe: HEI por bem extinguir e abolir o dito Ofício de Correio-Mór do Reino, que Mando incorporar em Minha Real Coroa, suprimindo o atual Correio-Mor do mesmo dito emprego, logo que Eu for servido incumbir esta Administração a um dos Meus Ministros de Estado. Os Conselheiros de Estado, Meus Ministros e Secretários de Estado dos Negócios do Reino e dos Negócios Estrangeiros e da Guerra o tenham assim entendido e façam executar, concluindo com as solenidades necessárias a verificação das condições da dita cessão. Palácio de Queluz em 18 de janeiro de 1797 — (1) — Com a rubrica do Príncipe Nosso Senhor.

CONDIÇÕES QUE O CORREIO-MOR DO REINO ACEITOU VOLUNTARIAMENTE PARA CEDER O DITO OFÍCIO À SUA Magestade FIDELÍSSIMA  
A RAINHA NOSSA SENHORA

O título de Conde de Juro e Herdade, com três vidas, fora da Lei Mental.

A conservação da honra de Criado de Sua Magestade.

---

(Coleção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações. Redigida pelo Desembargador ANTONIO DELGADO DA SILVA — Legislação de 1794 a 1801 — Lisboa, na Tipografia Maygrense — Ano 1828 — Com licença da Mesa do Desembargo do Paço — Travessa das Mônicas nº 21 — página nº 366).

Uma renda permanente e que possa vincular em Morgado, de quarenta mil cruzados por ano ou em Comendas ou em Bens da Corôa ou em Renda do mesmo Correio.

Pensões vitalícias de quatrocentos mil reis cada uma para sua Mãe para seu irmão e suas irmãs e de seu irmão até alcançar a Comenda da Graça que Sua Magestade lhe promete pedir ao Grão Mestre de Malta; sendo estas pensões reversíveis para êle, Correio-Mór, no caso que sobreviva a cada uma das pessoas pensionadas, mas que de nenhum modo passarão a seu Filho ou outros herdeiros.

Declarar-se-há em Nome de Sua Magestade que estas pensões desobrigarão o Correio-Mór de dar o equivalente das mesmas à sua Mãe, Irmão e Irmãs e que o poderá descontar das Legítimas ou Arrhas que lhe fôsse obrigado a dar.

Pede o Correio-Mór a Sua Magestade que em atenção ao sacrifício que fazem êle e seu irmão, sejam avançados de um ou dois Postos em algum dos Regimentos de Cavalaria da Côrte, já que Sua Magestade foi servida mandar-lhe prometer que os adiantaria em Postos Militares.

Palácio de Queluz em 18 de janeiro de 1797.

D. RODRIGO DE SOUZA COUTINHO.

Pág. 367.

\* \* \*

ALVARÁ DE 20 DE JANEIRO DE 1798 — CRIAÇÃO  
DO CORREIO MARÍTIMO

Eu, a Rainha, Faço saber aos que êste Alvará com força de Lei virem: 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 ao Correio Marítimo, fiquem pertencendo à repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos; a qual e geralmente como à da Fazenda, deve pertencer o estabelecimento dos Correios Interiores do Brasil, para a mais útil comunicação de todas aquelas Capitánias, de que tão grandes benefícios há de resultar às Praças do Comércio de todos os Meus domínios: Hei por bem determinar o seguinte:

I — Pela repartição da Marinha se expedirão em cada dois meses, principiando no primeiro de março próximo, dois Paquetes Correios Marítimos: o primeiro para o pôrto de Açú, que levará e trará as cartas das Capitánias de Pernambuco, Paraíba, Parnaíba, Maranhão, Piauí, indo às Salinas, donde voltará também a



êste Reino, e sendo praticável, fará o seu regresso pela Bahia, para trazer as respostas das cartas que ali deixou na sua viagem para o Rio;

II — A demora dos Paquetes assim em Salinas como no Rio de Janeiro deverá ser de 15 dias, para reparo das embarcações, e êste prazo não poderá ser alterado sem urgentíssima causa. Em Açú, Bahia e Maranhão não farão os Paquetes mais demora que a necessária para entregar e receber as malas. Fica aos cuidados dos Governadores das diferentes Capitânicas do Brasil o ter nas épocas correspondentes prontos os Sacos das Vias e os mantimentos para as equipagens das embarcações. Os Governadores de Pernambuco e Paraíba porão em Açú as Vias prontas para as embarcações as tomarem e levarem;

III — Às Juntas de Fazenda tocará fixar o local onde se hão de receber e distribuir as cartas e o número das pessoas que hão de ser encarregadas da distribuição, assim como a despesa que se há de fazer com o transporte das cartas, que há de ser o mais breve e cômodo que for possível;

IV — O Vice-Rei do Rio de Janeiro, de acôrdo com os Governadores de Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio Grande, estabelecerá as comunicações interiores com as mesmas capitânicas; o que também fará o Governador do Pará com os de Mato Grosso e Rio Negro; e se fôr mais cômodo, com o de Goiás;

V — Dentro de cada Capitania os Governadores, com as Juntas de Fazenda, regularão as correspondências em maneira que os Correios cheguem em épocas que confirem com a chegada e partida dos Paquetes que se expedem da Europa e que a ela voltarem;

VI — Sendo necessário estabelecer o preço que deve pagar cada carta que se enviar pelos Paquetes, assim neste Reino como no Brasil: Ordeno que em Lisboa e nos pôrtos do Brasil, aonde forem Paquetes, por cada carta que pezar até quatro oitavas inclusive, se pague oitenta reis; pelas que excederem o dito pezo até seis oitavas, se pague cento e vinte reis; pelas que passarem de seis oitavas até oito, se pague cento e sessenta; e pelas que pezarem mais de oito oitavas, assim como pelos maços, papeis e Vias, se pague à razão de cento e sessenta reis por onça;

VII — As Juntas de Fazenda fixarão o preço que se há de pagar pelas cartas que, do interior da América, vierem para os pôrtos ou vice-versa; e isto em maneira que a Fazenda Real perceba utilidade e não dano de um tão útil estabelecimento. Do que a êste respeito ordenarem, darão parte, a fim que Eu decida o que se há de ficar executado;

VIII — As Juntas de Fazenda mandarão as cartas peçadas e notado o seu valor com o sacco em que forem remetidas, e anualmente darão conta pela Secretaria de Estado da Marinha e pelo Erário, do que rendeu êste estabelecimento em cada Capitania e da despesa que com o mesmo se fez, a fim que se deem as ordens para a applicação da renda que êle deve produzir;

IX — Será proibido aos navios mercantes e de Guerra aceitar e conduzir cartas; mas para que se facilite ao Público mais êste meio de comunicação, por todos êles se remeterão malas para o correio do pôrto de seu destino. As cartas que forem e vierem nos navios mercantes, ficarão sujeitas às mesmas taxas das que forem e vierem nos Paquetes; de outra forma seria impraticável a conservação dos ditos Paquetes em tanto benefício do Estado;

X — Todo o Capitão ou Mestre de qualquer navio mercante, quinze dias antes da sua partida, o fará saber ao correio da terra, o qual comunicando logo esta notícia ao público, terá pronta a mala no dia apregoado, que será entregue ao mencionado Capitão, que passará dois recibos ou conhecimentos, um dos quais ficará em poder do correio e o outro será enviado pela mesma embarcação, com sobrescrito ao correio respectivo;

XI — Logo que o navio tiver chegado ao Pôrto a que for destinado e se tiver feito a competente visita, o Capitão ou o Mestre mandará entregar a mala do Correio e cobrará recibo da entrega para sua descarga. Todo o Capitão ou Mestre que partir sem levar a mala do Correio ou que se encarregar de levar cartas fóra da dita mala, será castigado com as penas que deixo reservadas ao Meu Real arbitrio. Na mesma pena incorrerá toda a pessoa que conduzir cartas de um para outro continente, à exceção sòmente das cartas de recomendação, que por êste motivo deverão levar abertas;

XII — Sendo a Minha Real intenção que dos Paquetes Marítimos resultem ao público todas as vantagens de que são suscetíveis, Mando que possam levar meia carta, aceitando de preferencia as pequenas encomendas e produtos do país, ficando sujeitos os ditos Paquetes, pelo que pertence a êste objeto, aos Regulamentos e Despachos das Alfândegas; o frete das encomendas e mais gêneros será regulado pela Administração do Correio Geral de Lisboa e anunciado no princípio de cada ano;

XIII — Atendendo aos prejuízos que igualmente experimentam os Meus vassallos moradores nas ilhas da Madeira e dos Açores pela falta de segurança e arrecadação na remessa de suas



cartas; Mando que as Juntas da Fazenda e Governador delas cumpram do mesmo modo tudo quanto Determino neste Alvará a sujeito dos Correios da América, fazendo-se a comunicação pelos navios mercantes, enquanto se não estabelecerem Paquetes próprios;

XIV — As cartas das referidas ilhas pagarão, de porte, tanto neste Reino como nas mesmas ilhas, a metade da taxa que Determino se cobre pelas cartas da América; e os navios mercantes que forem ou vierem das ditas ilhas praticarão o mesmo que Determino para os do Brasil;

XV — Todos os estabelecimentos que para o referido fim se fizerem pelos Governadores e Juntas da Fazenda, serão provisionais, e todos os empregos que se estabelecerem para êste serviço público tão interessante, serão criados com a maior economia, e se depois não forem aprovados por Mim, serão imediatamente suprimidos e substituídos por outros que se julgarem mais convenientes;

XVI — Encarrego aos Governadores e Capitães Gerais das Capitanias do Brasil o cuidado de estabelecerem, se for possível, entre as Capitanias do centro e dos pôrtos uma recovagem pública, em que haja toda a segurança para a condução dos gêneros e efeito, e cujos fretes de transporte sejam estabelecidos de maneira que façam conta à Fazenda Real e sejam cômodos aos particulares, ficando, porém, entendido que êste estabelecimento nada há de ter de privativo e que se há de fazer recomendável pela bôa fé e segurança que Ordeno aos Governadores zelem com a mais particular atenção; e será muito do Meu Real Desagrado toda a contravenção ou omissão a êste respeito. Dentro de um ano, depois da publicação deste Alvará, os Governadores serão obrigados a dar conta dos esforços que tiverem feito para criar êstes estabelecimentos e dos frutos que exultarem dos seus trabalhos, e Terei em muita consideração e particular serviço o que a êste respeito obrarem.

Pelo que:

Mando à Mesa do Desembargo do Paço; Presidente do Meu Real Erário; Regedor da Casa da Suplicação; Conselhos da Minha Real Fazenda e do Ultramar; Conselho do Almirantado e Real Junta da Fazenda da Marinha; Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação destes Reinos e seus Domínios; Vice-Rei e Capitães Gerais de Mar e Terra do Estado do Brasil e mais Governadores e Capitães Gerais das outras Capitanias do mesmo Estado e das Ilhas e todos os Tribunais,

Magistrados e Pessoas a quem o conhecimento deste Alvará pertencer, que o cumpram e guardem e façam inviolavelmente cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contem, não obstante quaisquer Leis, Regimentos ou Ordens em contrário, que HEI por bem derogar para êste efeito sómente ficando aliás sempre em seu vigor. E o Doutor José Alberto Leitão, do Meu Conselho, Desembargador do Paço e Chanceler Mór destes Reinos, Ordeno que o faça publicar na Chancelaria, registrando-se em todos os lugares aonde se costumam registrar semelhantes Alvarás; e guardando-se êste original no Meu Real Arquivo da Torre do Tombo. Dado no Palácio de Queluz em 20 de janeiro de 1798. Com a assinatura do Príncipe, com Guarda.

OFÍCIO DE THOMAZ JOSÉ DE MELO A D. FERNANDO JOSÉ  
DE PORTUGAL, SÔBRE A CRIAÇÃO DOS CORREIOS  
MARÍTIMOS E PORTOS ONDE DEVE TOCAR

Recebi a carta de V. Excia. de 23 de março antecedente, em que me comunica as ordens que recebeu da Côrte respectivas ao Correio Marítimo, os inconvenientes que achei em se remeterem as Cartas dessa Praça ao pôrto de Assú, e finalmente ter lembrado a Sua Magestade o que lhe pareceu mais conveniente sobre os pôrtos que devem tocar os ditos Correios para estabelecer sua derrota regular, e de que se tirem os úteis fins propostos: prevenindo-me deste modo V. Excia. para que no caso que chegue o primeiro Pacote ou Correio, tenha a certeza de que dessa Capitania se não remetam cartas para o pôrto de Assú, fazendo eu os avisos que me parecerem convenientes a este respeito aos Comandantes dos ditos Correios, para que se não demorem a esperar por elas.

Pelo primeiro Correio Marítimo que saiu de Lisboa com as cartas para esta Capitania e as dos pôrtos do Norte, e que veio em direitura ao da Paraiba, aonde deu fundo a 13 do passado, recebi o ofício do Ministério de 27 de fevereiro deste ano, com o Alvará de 20 de janeiro, da criação dos sobreditos Correios, e por êle vejo que Sua Magestade destina o outro pacote para ir em direitura à êsse pôrto, seguir ao Rio de Janeiro, e voltar depois por êsse mesmo, permitindo-o a monção, e assim fica V. Excia. satisfeito, vindo atalhar todos os inconvenientes que sabidamente ponderou.

Eu também na resposta que dei ao primeiro ofício que recebi sôbre aquela matéria, ponderei à Côrte os inconvenientes que se ofereciam para ir o Correio ao pôrto de Assú, para onde avisei



que no caso dele ali chegar, seguisse a derrota para a Paraíba, aonde acharia as cartas. Com efeito, o iluminado Ministro, antecipando-se às informações, mandou que o Correio navegasse em direitura a dita Paraíba, como me comunicou o seu Governador, e dali vieram as malas a esta Praça, e se expediram as respostas dentro de vinte e quatro horas. Contudo, devo supor que para o futuro virá o Correio em direitura a este pôrto, para daqui voltar pelos do Norte; porque entre os officios que recebi, veio um em que me participava que já aquele trazia aquella ordem.

Quanto ao estabelecimento dos Correios do interior, ordenado pelo sobredito Alvará, e pelas Instruções que o acompanharam, e que também seriam comunicadas a V. Excia. pelo Correio aí dirigido: trato pela Junta de obrigar as sumacas que navegam para os diversos pôrtos das outras Capitánias, a levarem malas com cartas, bem e da mesma sorte que o alvará estabeleceu nas comunicações do Reino com as suas colônias; e porque esta tem uma contínua correspondência com essa, não poderá deixar de utilizar em semelhante estabelecimento não só a nova Renda Real, mas também o Negociante, que assim vive na certeza de ser seguro, e livre de descaminhos a sua correspondência. Persuadido-me que V. Excia. tenha recebido iguais ordens, mandará estabelecer a mesma praxe, aperfeiçoada a proporção das suas muito maiores luzes.

Fico na certeza da entrega das Vias que mandei para a Secretaria de Estado.

Deus guarde a V. Excia. — Pernambuco, 4 de maio de 1798.

Ilm. Exm<sup>o</sup> Sr. D. Fernando José de Portugal.

(a) THOMAZ JOSÉ DE MELO.

\* \* \*

REGULAMENTO PROVISIONAL PARA O NOVO ESTABELECIMENTO  
DO CORREIO — 1799

Sua Magestade He servida para execução do Alvará de dezesseis de Março de mil setecentos e noventa e sete, que os objetos do Correio principiém a ser administrados como Fazenda Real, estabelecendo-se o Correio Geral na rua dos Paulistas em o Palacio do Monteiro-Mór, que a Mesma Senhora Tem destinado para este objeto público, e que, em quanto o novo plano, que Sua Magestade Houve por bem Adoptar, se não reduz a huma pública, e legitima execução, se observem interinamente

as providencias expressas nos artigos seguintes, sendo primeiro antes da sua execução annunciados aos publico, para o que Vm., como Superintendente Geral dos Correios em virtude do Aviso provisional de vinte de Janeiro proximo passado, expedirá as ordens necessarias.

Art. 1º Vm. estabelecerá o systema pratico do serviço, arrançamento economico, e responsabilidade dos objetos do Correio Geral, em tres administrações separadas, a primeira para os Seguros, a segunda para as cartas do Reino, a terceira para as cartas do Ultramar, e Estrangeiras, á qual pertencerá o governo de póstas, e diligencias na conformidade do Regulamento de seis de Setembro do anno proximo passado.

Art. 2º Para o serviço, e responsabilidade geral, e particular das referidas Administrações Foi Sua Magestade servida Nomear hum Director, tres Administradores, e hum Guarda Livros.

Art. 3º Administradores, Guarda Livros, e os competentes Fieis, Escripturarios, e Praticantes são sujeitos, e subalternos ao Director, a quem he encarregado o governo economico, exacção, e bom serviço publico do Correio Geral, e das suas competentes relações com os Correios das Provincias na conformidade do Artigo 1º.

Art. 4º Vm estabelecerá no Correio Geral hum Cofre com tres chaves, huma estará em poder de Vm., outra conservará o Director, e a terceira pertencerá ao Administrador dos Seguros; e dentro do mesmo Cofre serão recolhidos todas as semanas os productos dos diversos ramos do Correio, formando-se hum systema simples, e claro de escripturação, para que se possa conhecer, e examinar com exacção a responsabilidade de cada hum dos ramos deste objecto público; e na primeira semana de cada mez Vm. me apresentará hum Mappa economico, e de balanço dos objectos, e productos do Correio em o mez antecedente.

Art. 5º Vm. procederá a hum exame das contribuições de todos os Correios das Provincias para continuarem os seus pagamentos ao Cofre geral, determinado no Artigo antecedente, e fará as competentes indagações para conhecer, e me informar o accrescentamento, que os mesmos Correios podem pagar ao Cofre geral, visto que se devem suspender todas, e quaesquer propinas, emolumentos, e encargos, a que até agora fossem obrigados.

Art. 6º Não sendo justo, nem das intenções de Sua Magestade, que se continue como até agora a praticar huma tarifa de taxas de Cartas dobradas totalmente arbitraria, e dependente



das pessoas, empregadas nos Correios; e devendo por isso determinar-se o pezo racionavel, e mais combinado com as mesmas tarifas antigas, pelo qual se deva regular em hum systema certo o preço das cartas, Vm. fará estabelecer como carta singela a que não exceder a  $1/8$ , e por semelhante carta se pagará como até agora vinte réis, pela que exceder de quatro até  $6/8$  trinta réis, pela que tiver huma onça quarenta réis, e continuará esta mesma regra.

Art. 7º As cartas da correspondência do Algarve com as Províncias deste Reino, e as vindas de Hespanha serão reguladas pelo systema de pezo, determinado no Artigo antecedente, humas, e outras sendo singelas devem pagar as taxas até agora praticadas, e sendo dobradas, será o seu preço na conformidade da proporção, designada no referido Artigo.

Art. 8º As cartas conduzidas pelo extraordinário do Porto, e pelas diligencias, e as cartas Estrangeiras serão reguladas pelas taxas até agora estabelecidas.

Art. 9º O preço das cartas vindas de Ultramar continuará na conformidade do Alvará da criação dos Correios Maritimos, observando-se a respeito da arrecadação dos seus productos o Artigo 4º.

Art. 10. Os objectos de seguro serão regulados pelas tarifas até agora praticadas, e Vm. dará todas as providencias para reduzir este importante ramo a hum systema, e pratica, que mais combine com os interesses, e commodidades do Commercio, e dos Povos.

Art. 11. Somente as cartas, e papeis, dirigidos pelas authoridades constituídas, e que tenham por objecto o immediato serviço de Sua Magestade, e publico, serão isentos das taxas, para o que devem ser os sobre escriptos de semelhantes cartas, e papeis assignados pelas pessoas de authoridade publica, que os dirigem, ou pelos seus Secretarios, ou Escrivães, mas quando não forem daquella natureza, e houver parte requerente, e interessada serão postas no sobre escripto as palavras seguintes, PARA INTERESSE PARTICULAR, a fim de se haver neste caso as competentes taxas, evitando se deste modo os abusos, que se podessem praticar contrarios a Fazenda Real, e pública, que as mesmas authoridades constituídas devem zelar, e promover.

Art. 12. He permittido aos almocreves, recoveiros, e a outras quaesquer pessoas conduzir cartas, pagando nas terras, em que estiverem estabelecidos Correios, as suas competentes taxas, para

o que serão as cartas marcadas para signal do seu pagamento; e aos que contravierem a este Artigo será imposta a pena do tresdobro das taxas competentes às cartas, que conduzirem, paga da Cadêa, e applicada para beneficio do Correio da terra, em que forem apprehendidos.

Art. 13. Vm. dará as mais exactas providencias para que o giro dos Correios se pratique com a maior exacção possível, e bom serviço publico, procedendo a suspensão, e na conformidade das Leis do Reino contra as pessoas empregadas nos Correios, ou outras quaesquer no caso de contravenção à segurança, boa fé, e exação, que devem ser adherentes a este objecto público, e representando me sempre que assim o praticar.

Art. 14. He incumbido a Vm. expedir as ordens, e providencias competentes para que o giro dos Correios não seja interrompido, e para que o seu prompto serviço seja auxiliado pelos Ministros, e autoridades públicas.

Art. 15. Vm. deve promover o bom serviço das póstas, fazendo praticar nellas o que fôr de maior interesse, e economia para a Fazenda Real.

Art. 16. São prohibidos a todos os funcionarios do Correio Geral quaesquer propinas, emolumentos e assignaturas nos objectos dos seus empregos, nos quaes não serão admitidos serventuarios, e huma similhante regra conforme as Leis do Reino combina com o melhor serviço público, e os mesmos funcionários servirão unicamente pelos ordenados constantes da lista, que remetto a Vm. para assim o ter entendido, e o fazer executar.

Art. 17. Vm. examinando as terras, em que a utilidade dos Povos, e do Commercio exige o estabelecimento de Correio, mo representará para proceder à sua criação na conformidade das ordens de Sua Magestade.

Art. 18. Para o expediente, ordens, e diligencias da Superintendencia dos Correios nomeará Vm. hum Secretario, em cuja probidade, e intelligencia mais confie para servir segundo as instruções, que Vm. interinamente lhe ordenar.

Deos guarde a Vm. — Palacio de Queluz em 1 de Abril de 1799. — *Luiz Pinto de Souza.*

Senhor José Diogo Mascarenhas Neto,  
Superintendente Geral dos Correios.

*Impresso na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo.*



## ADIÇÃO AO REGULAMENTO DO PRIMEIRO DE ABRIL DE 1799

Sua Alteza Real o Principe Regente Nosso Senhor, Attendendo a que nas actuais circumstancias he de grande interesse para a causa pública dos seus Fiéis Vassallos a prompta, e breve circulação dos Correios, que se não pode conseguir sem a regulação, e systema, determinados nos dezessete artigos aqui adjuntos, e que vão por mim assignados: Ha por bem Ampliar o Regulamento do primeiro de Abril de mil e setecentos noventa e nove; e ordena que estes artigos se dem á sua devida execução. O que participo a Vm. para sua intelligência, e para que assim o mande executar.

Deos guarde a V. m. Paço de Queluz em 14 de Março de 1801. — *Luiz Pinto de Souza*, Senhor Desembargador José Diogo Mascarehas Neto.

\* \* \*

*Artigos, que se mandão addicionar ao regulamento do Correio Geral do Primeiro de Abril de 1799, por aviso de quatorze de Março de 1801.*

Art. 1º Serão estabelecidos dous Correios por semana em todas as Praças de Armas, e em todas as Cidades, e Villas do Reino.

Art. 2º Todos os Correios devem marchar com a mesma celeridade, estabelecida no Correio Extraordinario do Porto, conservando-se o Correio entre Lisboa, e Porto tres vezes por semana, como se acha praticado pelas Diligencias.

Art. 3º He prohibido misturar com as Cartas encomendas de toda, e qualquer natureza ou dinheiro, a fim de que as Correspondencias possuão marchar com segurança, e celeridade.

Art. 4º A denominação, e taxas do Estraordinario serão suspensas, como excessivas, observando-se as taxas expressas nos artigos seguintes, deduzidas das distancias, por ser este o systema adoptado em todas as outras Nações civilizadas, e que melhor combina com a Justiça, pois que na razão das mesmas distancias se augmenta a despeza dos Correios.

Art. 5º Serão consideradas cinco distancias para a regulação de todas as Cartas do Reino: A primeira de dez legoas; a segunda de vinte; a terceira de trinta; a quarta de quarenta; a

quinta de cincoenta, na qual serão comprehendidas as maiores distancias, do Reino a fim de se favorecer a mais difficultosa communicação dos Povos.

Art. 6º A distancia, que existir dos Correios existentes para as Terras, que os não tem, e que segundo a prática antiga mandão conduzir as suas Cartas por meio de Estafetas, estabelecidos e pagos pelas Camaras, não será contada para augmento de taxas, todas as vezes que as Cartas quando chegam ao Correio assistente são comprehendidas em alguma das distancias, referidas no artigo anterior.

Art. 7º A carta singella, conduzida dentro da primeira distancia, terá a taxa de 20 réis, na segunda 25 réis; na terceira 30 réis; na quarta 35 réis; e na quinta 40 réis, entendendo-se por Carta singella a que não exceder as duas oitavas.

Art. 8º Sendo as Cartas dobradas serão estabelecidas tres Classes, e termos de pezos para a regulação das taxas, segundo as suas competentes distancias, prescriptas no artigo 5º; e vem a ser:

1ª Classe de 3/8 até 4/8

2ª Classe de 4/8 até 6/8

3ª Classe de 6/8 até 1 onça

Art. 9º Na primeira distancia se pagará por huma Carta comprehendida na primeira Classe 30 réis; na segunda Classe 40 réis; e na terceira Classe 50 réis.

Art. 10. Na segunda distancia será a taxa da primeira Classe 40 réis; da segunda Classe 50 réis; e da terceira Classe 60 réis.

Art. 11. Na terceira distancia será a taxa da primeira Classe 50 réis; da segunda Classe 60 réis; e da terceira Classe 70 réis.

Art. 12. Na quarta distancia pertence à primeira Classe a taxa de 60 réis; a segunda Classe a de 70 réis; e a terceira a de 80 réis.

Art. 13. Na quinta distancia será a taxa da primeira Classe 70 réis; a da segunda 80 réis, e a da terceira 90 réis.

Art. 14. Todas as vezes que as Cartas ou massos de papeis excederem a huma onça, continuará a mesma regra, á proporção das taxas determinadas nos artigos anteriores.

Art. 15. As Gazetas, Papeis impressos, Autos, e Processos, ou outros quaesquer papeis, que se remetterem sem Capa fechada, devem pagar sómente metade das taxas estabelecidas.



Art. 16. As remessas dos Processos para os Tribunaes, e Relações dos Districtos serão praticadas pelos Correios; e as Pessoas que contravierem, incorrem na pena comminada no artigo 12, do Regulamento do 1. de Abril de 1799.

Art. 17. O Superintendente Geral dos Correios, estabelecerá as postas necessarias para se executar a presente Regulação; a qual mandará imprimir, e a remetterá a todas as Camaras do Reino, fazendo-a executar, como nella se contem, por se fazer assim necessario ao bem do Real Serviço, e ao interesse commum dos Povos.

Palacio de Queluz em 14 de Março de 1801. — *Luiz Pinto de Souza.*

#### INSTRUÇÕES PRÁTICAS

Para os Correios assistentes, para que em todas as terras do Reino se observe hum serviço exacto, e conforme ao Regulamento do primeiro de Abril do presente anno, os Correios assistentes observarão o Regulamento pratico, constante dos Artigos seguintes, por cuja execução os mesmos Correios ficão responsaveis, em virtude dos Artigos 1º, 3º, e 13 do mencionado Regulamento.

Art. 1º Nas Cidades, e Villas principais, alem do Correio assistente, ou Administrador, serão empregados hum Fiel, e os Escripturnarios competentes, conforme exigir a affluencia das cartas, a fim de que o Publico seja servido com exacção, e celeridade.

Art. 2º Em todas as Cidades, e Villas, annunciadas no Artigo antecedente, serão os Correios estabelecidos no centro da Povoação em edificio commodo, e decente, que deve estar aberto para entrega das cartas, e dependencia publica, desde o primeiro de Maio até ao ultimo de Setembro das sete horas até o meio dia, e das tres até o Sol posto; e desde o primeiro de Outubro ate o ultimo de Abril das oito horas até o meio dia, e das duas até o Sol posto.

Art. 3º Nas mesmas Cidades, e Villas serão as cartas entregues ao Publico em huma casa, ou sala do edificio do Correio, fazendo-se nella balcão de madeira, para que o Povo possa deste modo receber as cartas com boa ordem, conservando-se o Correio assistente, ou seu fiel por este meio com melhor proporção, para distribuir as cartas promptamente, à imitação do que se pratica nesta Corte em o Correio Geral.

Art. 4º No Porto, e em alguma outra Cidade, em que se verifica grande affluencia de cartas, serão tratadas no edificio do Correio em casas separadas as cartas, e os seguros, a fim de que estes dois objetos se pratiquem sem confusão, nem retardamento.

Art. 5º Em todos os Correios das Cidades, e Villas principais haverá huma caixa com abertura exposta ao público, para nella se lançarem as cartas, á excepção dos seguros, que devem ser entregues aos Correios, para delles se receber a competente cautela.

Art. 6º Sómente o Correio assistente, seu Fiel, ou Escripturario poderão entrar nas casas do serviço, expediente, e laboração das cartas, e seguros; porque do contrario podem resultar abusos oppostos á segurança, e boa fé adherentes a este objecto público.

Art. 7º Na frente das caxas, determinadas no Artigo 5º, estará huma inscripção de letra grande exposta ao público com as Armas Reaes por cima, e que declare os dias da partida do Correio, e até que horas se devem lançar as cartas; e este annúncio será regulado de fórma que o público possa lançar as cartas até huma hora antes da partida do Correio.

Art. 8º Logo que chegarem as malas, serão entregues ao Correio assistente, seu Fiel, ou Escripturario pelo competente Estafeta, a fim de se examinar se ellas vem fechadas com a segurança estabelecida, e neste caso depois da referida entrega, e abertura devem os Funcionarios do Correio formar pela ordem alfabetica em boa letra, e sem repetidos breves, a lista das cartas para ser exposta ao público, e por ella saber cada hum facilmente as cartas, que lhe pertencem, para as haver nas casas annunciadas nos Artigos 3º e 4º.

Art. 9º A Escripturação da lista determinada no Artigo antecedente, distribuição, boa ordem, e entrega das cartas, deve tudo praticar-se com celeridade, e exacção, observando-se para com o público hum serviço prompto, e attencioso; e quando alguma pessoa pedir aos Correios, que as suas cartas não entrem na Lista estes o poderão fazer unicamente por obsequio, com tanto que isto se pratique somente com as cartas dirigidas ao nome da mesma pessoa, que pertende, e a quem se concede esta excepção.

Art. 10. Quando o Funcionario do Correio conhecer na entrega da mala signaes de ter sido aberta, requererá em meu nome ao ministro do districto hum Escrivão, que lhe será promptamente determinado, para assistir ao exame do estado da mala na presença do Estafeta portador, de que se formará um auto com



assistência de duas testemunhas, e me será remettido para eu proceder, em virtude do que me ordenão os Artigos 13, e 14 do Regulamento do primeiro de Abril do presente anno.

Art. 11. Se algum Estafeta arrombar mala, ou commetter qualquer crime contra a segurança dos objectos do Correio, será preso á minha ordem, formando-se disso auto, e summario pelas Justiças do districto, todas as vezes que o Correio assistente assim o requerer, o que tudo me será remettido, para eu proceder segundo o Regulamento do primeiro de Abril; neste caso o Correio assistente deve logo dar promptas providencias para que não seja interrompido, ou retardado o giro do Correio: participando o que praticar ao Director, por ser isso conforme ao Artigo 3º do Regulamento do primeiro de Abril.

Art. 12. A nomeação dos Estafetas pertence aos Correios assistentes, que são por elles responsaveis; e os ajustes, e condições dos mesmos Estafetas serão sempre conformes ao melhor serviço público, o que tudo devem os Correios participar ao Director, para que este conheça o giro, e trabalho, que os Estafetas devem praticar.

Art. 13. Quando as malas chegarem de noite por causa de chuvas, ou maus caminhos, ou por outro qualquer retardamento, será mesmo de noite executado o serviço prescripto nos artigos antecedentes, a fim de que o público possa receber sem demora as suas cartas; o mesmo se observará naquellas terras, nas quaes a chegada do Estafeta fôr de noite, segundo o giro estabelecido nas jornadas dos Estafetas, por ser esta providencia conforme ao que se pratica nesta Côrte em o Correio Geral.

Art. 14. Toda a pessoa, que de facto proprio suspender, e embaraçar a marcha dos estafetas, arrombar malas do Correio, ou fizer qualquer violencia, que retarde o seu giro estabelecido, será preza pelas justiças do districto, formando-se auto, e summario, que será remettido a esta Superintendencia; o que todos os Magistrados, e Justiças devem praticar dando ao mesmo tempo as mais promptas providencias, para continuar sem demora, nem interrupção o giro do Correio, no caso de serem necessarias: e semelhante procedimento tem lugar, não só quando fôr pedido pelo Correio assistente, mas tambem quando os Estafetas o requererem nas terras, em que não houver Correio assistente, e os mesmos Ministros, e Justiças devem facilitar, e promover em toda, e qualquer occasião, o socorro, que os Estafetas, pedirem para para exacção, e segurança de suas viagens; o que tudo recommendo, e rogo a todos os Magistrados, e Justiças para bem do

Serviço de Sua Magestade, e conformemente ao Regulamento do primeiro de Abril do presente anno, Artigos 13, e 14.

Art. 15. As malas serão fechadas, e entregues aos seus competentes Estafetas em huma hora certa, e invariavel, que combine com o que estiver annunciado ao público, em virtude do que ordena o Artigo 7º; e pelo que pertence ao destino, ajuntamento, ou separação das malas, e sua segurança, os Correios assistentes deve regular-se segundo as ordens que lhes expedir o Director.

Art. 16. O preço das cartas será taxado na conformidade dos Artigos 6º, 7º, 8º, e 9º do Regulamento do primeiro de Abril do presente anno; e porque, em virtude dos Artigos 1º e 3º do mesmo Regulamento, devo estabelecer regras claras, e práticas, que combinem o bom serviço público com a responsabilidade dos funcionarios: será observado a respeito das cartas, e suas taxas, o systema constante dos Artigos seguintes.

Art. 17. As cartas serão pezadas, e taxadas nos Correios, aonde se lançarem; pois que isto contribue para a sua prompta entrega nas terras a que se dirigem; e para que aquella opperação se possa fazer com socego, exacção, e boa ordem, o Correio assistente, seu Fiel, ou Escripturario, á proporção que as cartas forem lançadas, as deve pezar, e taxar pondo se-lhe a marca, que declare o nome da terra, em que a carta he lançada; e na frente da carta escreverá a taxa, que lhe compete. O mappa junto a esta instrucção mostra clara, e brevemente as taxas das cartas, e os Artigos seguintes ensinão o methodo facil para a execução do mesmo mappa: tudo deduzido do systema, e regra estabelecidas, e legisladas no Regulamento do primeiro de Abril.

Art. 18. A carta, que pezar até quatro oitavas, terá a taxa de vinte réis, ainda que ella peze sómente huma, duas, ou tres oitavas; logo que a carta exceder o pezo de quatro oitavas até seis será taxada com trinta réis, excedendo seis oitavas até oito, ou huma onça, será a sua taxa quarenta réis.

Art. 19. Todas as vezes que a carta pezar mais de oito oitavas, ou huma onça, e não exceder a huma onça e duas oitavas, será a sua taxa cincoenta réis e nesta mesma regra serão regulados o pezo, e taxas das cartas mais grossas, e massos volumosos.

Art. 20. Para que o pezo, e taxas das cartas se possa conhecer com exacção, e celeridade se observará a prática seguinte. Ponha-se em hum braço da balança quatro oitavas, e no outro huma carta, se esta não exceder aquelle pezo, a sua taxa são



vinte réis; se ella exceder as quatro oitavas, junte-se a estas o pezo de duas oitavas, e se a carta não pezar mais, a sua taxa são trinta réis; se ainda a carta exceder ás seis oitavas junte-se mais duas oitavas, que formão no todo oito oitavas, ou huma onça, e se a carta não exceder a onça, será taxada em quarenta réis; logo que a carta peze de huma onça até huma onça e duas oitavas, a sua taxa serão cincoenta réis, e nesta mesma conformidade, e principios, serão pezadas as cartas, e massos volumosos, carregando-se-lhe por onça quarenta réis, e por duas oitavas dez réis, e verificando-se a taxa sucessiva, logo que a carta excede o pezo da taxa antecedente. A experiencia, e uso ensinarão a conhecer com muita facilidade o pezo e taxa das cartas com o simples tacto sómente, ficando isso muito mais breve o trabalho de verificar as mesmas cartas nas balanças.

Art. 21. Nos grandes Correios, em que pela affluencia das cartas foi necessario usar de hum methodo mais accelerado, se observará a fórmula seguinte, que se acha adoptada nesta Côrte em o Correio Geral. Armem-se tres balanças, huma em frente da pessoa, que pezar, e as duas aos lados, na balança do lado esquerdo serão postas quatro oitavas, na que estiver em frente terceira balança, sito he, para a que tem oito oitavas, ou huma onça; feito isto, pegue-se em huma carta, e ponha-se subtil, e ligeiramente na primeira balança, isto he, na que tem quatro oitavas, se a carta não pezar mais, a sua taxa são vinte réis, se pezar mais, passa-se logo para a segunda balança, isto he, para a que tem seis oitavas, se a carta não pezar mais das seis oitavas, a sua taxa são trinta réis; se a carta pezar mais, passa-se para a terceira balança, sito he, para a que tem oito oitavas, ou huma onça, se a carta não exceder ás oito oitavas, o seu preço são quarenta réis.

Art. 22. Com o methodo, annunciado no Artigo antecedente, se podem taxar sem mudar de pezos todas as cartas, que não excederem huma onça, de que resulta grande vantagem; por isso que a maior parte das cartas não excede o referido pezo: para as cartas, e massos voluminosos se apromptará huma quarta balança, ou se devem reservar para se taxarem no fim do trabalho. pois que neste caso se podem accrescentar como convier, os pezos das mencionadas tres balanças.

Art. 23. As cartas do Algarve, e de Hespanha serão reguladas pelo systema de pezo, annunciado nos Artigos antecedentes, e os seus preços serão na proporção das suas taxas particulares na conformidade do Artigo 7º, do Regulamento do primeiro de

Abril, proporção exposta nos dous Artigos seguintes, para maior clareza da sua prática.

Art. 24. A carta do Algarve, ou para o Algarve, que pezar até quatro oitavas, terá de taxa quarenta réis; a que pezar mais de quatro oitavas até seis, sessenta réis; e a que pezar mais de seis oitavas até oito, ou huma onça, terá de taxa oitenta réis: as cartas, e massos volumosos serão taxados nesta mesma proporção, pagando-se por cada huma onça oitenta réis, e por cada duas oitavas vinte réis.

Art. 25. A carta de Hespanha, que pezar, até quatro oitavas, pagará sessenta réis; a que pezar mais de quatro oitavas até seis, pagará noventa réis; a que pezar mais de seis oitavas até oito, ou huma onça, deve pagar cento e vinte réis, e nesta mesma proporção se devem regular as taxas das cartas, e massos volumosos.

Art. 26. Nenhuma carta deste Reino será taxada com menos de vinte réis, quarenta réis sendo do Algarve, ou para o Algarve, a sessenta réis sendo de Hespanha para qualquer parte deste Reino, ou para o Algarve; e isto se observará ainda que a carta, tendo o menor pezo possível, se dirija entre terras, e correios de pequenas distancias; por ser tudo conforme ao systema, e regras geraes prescriptas no Regulamento do primeiro de Abril.

Art. 27. He prohibido aos Correios assistentes, ainda mesmo quando estejam de arrendamento, dar cartas de graça, por ser isto contrario à regra estabelecida no Artigo 11 do Regulamento do primeiro de Abril, e para que semelhante obsequio não seja odioso para os Correios, que succederem, ou não sirva de meio para introdução de abusos.

Art. 28. A taxa das cartas, e papeis, expedidos pelas Authoridades públicas, para interesses particulares, e o prêmio do seu seguro, será tudo pago antecipadamente no Correio, aonde são entregues, para se remetterem; por ser esta forma de pagamento, semelhantemente ao que se pratica em outros Reinos, o mais conforme aos interesses das pessoas, a quem taes papeis, ou cartas pertencerem; por quanto os procuradores das mesmas partes, solicitadores, escrivães, ou outros quaesquer Officiaes do expediente dos negocios podem verificar com exacção os mencionados pagamentos, que as partes devem apromptar; assim como se pratica para custas, e assignaturas dos negocios: Desta fórma as Authoridades públicas tem mais certeza da legitimidade das custas pertencentes ao Correio; e os solicitadores, escrivães, e mesmo os Officiaes da maior gradação do expediente dos ne-



gócios, não ficão expostos a mandar tirar do Correio com pagamento das taxas papeis, ou cartas, cujas partes interessadas, e negocio lhe seja incerto, e desconhecido: e huma semelhante prática combina com a melhor arrecadação da Fazenda Real no objecto do Correio.

Art. 29. Os Estafetas devem aceitar no giro das suas viagens unicamente nas terras, em que não houver Correio assistente, ou Administrador, todas, e quaesquer cartas, fazendo entrega dellas ao primeiro Correio assistente, ou Administrador a que chegarem, a fim de serem mettidas em a competente mala, na conformidade do Artigo 17, e não o praticando assim serão suspensos, e incorrem na pena comminada no Artigo 12 do Regulamento do primeiro de Abril. Esta mesma pena será imposta contra qualquer estafeta, que aceitar cartas não marcadas fóra da mala na terra, em que houver Correio assistente, ou Administrador.

Art. 30. Os Correios assistentes, ou Administradores serão sempre promptos em marcar as cartas, que toda, e qualquer pessoa quizer conduzir francas na conformidade do Artigo 12 do Regulamento do primeiro de Abril; e observando a formula estabelecida no Artigo 17 desta Instrucção, devem escrever nas costas das cartas RECEBI, pondo a data, e a sua rubrica.

Art. 31. Nenhum Correio assistente, ou esteja de arrendamento, ou de administração, poderá receber pelas cartas annunciadas no Artigo antecedente, taxa menor do que a que se acha determinada no Regulamento do primeiro de Abril: e segundo a instrucção prática constante dos Artigos antecedentes, a fim de evitar deste modo o extravio, e fraude, que se podesse introduzir contra os interesses, e boa arrecadação da Fazenda Real, e contra os direitos, e obrigações reciprocas dos mesmos Correios; e aquelle, que contravier ao presente Artigo, incorre na pena de suspensão, e do pagamento do damno, que por isso causar.

Art. 32. Pela cautela dos seguros de cartas se deve pagar duzentos e quarenta réis, e sendo massos que excedão quatro onças trezentos réis; por ser isto conforme a prática já estabelecida, e o effeito, e responsabilidade de semelhantes cautelas, durará o espaço de seis mezes.

Art. 33. Os Correios serão promptos, e exactos na entrega dos dinheiros, cartas, e encomendas, que outros Correios lhes remetterem seguras, e todos elles devem apromptar no termo de dous mezes escriptura publica de sua abonação, e fianças; e seme-

lhante documento será remettdo ao Director para se conservar no Correio Geral como huma prova de segurança, e de responsabilidade dos Correios.

Art. 34. O prêmio dos seguros de dinheiros será hum por cento, e pelo das encommendas continuarão as taxas, que estiverem em pratica; isto he em quanto, em virtude do Artigo 10 do Regulamento do primeiro de Abril, se não forma hum systema regular sobre estes importantes objectos.

Art. 35. Para maior facilidade, e segurança da remessa de dinheiros seguros, em que muito interessa o bem dos Povos, serão estabelecidas entre os Correios assistentes das Cidades, e Villas principais, Letras activas, pelas quaes as partes interessadas possam receber promptamente os dinheiros, que lhes forem remettdos; e para isso devem os ditos Correios estabelecer a sua correspondencia reciproca, á imitação da que se pratica entre os commerciantes, e esta mesma reciprocidade será organizada no Correio Geral entre o Administrador dos seguros, e os Correios assistentes das Cidades, e Villas principaes.

Art. 36. Os Correios assistentes, que forem de Administração devem regular-se a respeito de escripturação pelas instrucções, que lhe dirigir o Director, conformemente é pratica estabelecida no Correio Geral, a fim de existir hum systema, e regras, porque se possa examinar, e conhecer por esta Superintendencia a responsabilidade dos mesmos Correios a respeito da Fazenda Real.

Art. 37. Os Correios assistentes, ou sejam de arrendamento, ou de administração, se constituem responsáveis por todo, e qualquer extravio, dolo, ou falsificação, que se praticar nos seus respectivos officios, e que fôr contra a boa fé, segurança, e regularidade, adherentes a este objecto publico, conforme as regras prescriptas no Regulamento do primeiro de Abril, que authorizão a instrucção pratica, constante dos artigos antecedentes.

Art. 38. He permitido, e mesmo louvável aos Correios assistentes, ou a qualquer pessoa communicar-me toda a providencia, que seja mais conforme ao bom serviço de Sua Magestade, e publico, nos objectos do Correio, e que combine melhor com o systema de Regulamento do primeiro de Abril; pois que nesses termos o devo adoptar, e authorizar com preferencia a qualquer dos Artigos desta instrucção pratica. Lisboa 6 de Junho de 1799. O Superintendente Geral dos Correios — *José Diogo Mascarenhas Neto*.

Impr. na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo.





REGIMENTO EFETIVO DE 8 DE ABRIL DE 1805 & INSTRUÇÕES  
DO ARTIGO XXV

*Achando-se até agora o Correio dirigido por uma Legislação Provisional, que desse com o tempo ocasião e experiência, das quais resultassem conhecimentos práticos para se organizar uma regulação conveniente sobre este estabelecimento tão interessante para os meus leais vassalos, como útil à minha Real Fazenda, e tendo-se achado por este meio, que eram impraticáveis algumas das providências, que então pareceram vantajosas, e que se faz necessário dar outras de novo para o melhoramento desta administração: por tanto, querendo, depois dos exames a que mandei proceder, — determinar uma legislação sobre este objeto: sou servido aprovar o regimento geral para o Correio, que baixa com este, assinado por Antônio de Araújo de Azevedo, meu ministro e secretário de Estado dos Negócios Extrangeiros e da Guerra, a quem foi cometida, pelo Alvará de desesseis de março de mil setecentos e noventa e sete, a inspecção do mesmo Correio; e que se observe inteira e literalmente como nele se contem. O referido ministro e secretário de Estado Inspetor o tenha assim entendido; e dê tôdas as ordens e providências que precisas forem para a mais pronta observância deste regimento, regulando e fazendo executar todos os projetos que julgar necessários para a economia do mesmo Correio; e com particular cuidado aqueles em que se combinar o melhor serviço do público com os interesses da minha Real Fazenda. Salvaterra de Magos, em 8 de abril de 1805. Com a rubrica do Principe Regente.*

\* \* \*

*Regimento Geral para o Correio*

I — Para o Govêrno e responsabilidade geral dos objetos do Correio em todo o Reino, como chefe desta Repartição, debaixo das Ordens immediatas do Ministro e Secretário do Estado Inspetor dela, haverá um Sub-Inspetor que servirá este lugar somente pela honra e consideração que lhe resulta da confiança que nele se faz, encarregando-o de um Ramo tão importante da Administração Pública.

II — Ao Sub-Inspetor pertencerá não só fiscalizar a execução deste Regimento, mas propor ao Inspetor todos os meios que a prática mostrar serem convenientes para melhorar qualquer Ramo da Administração, econômica ou para facilitar o melhor e mais pronto serviço interno e externo desta Repartição, e ao mesmo Sub-Inspetor são subordinados todos os individuos dela.



III — Para o governo econômico, exação e bom serviço público do Correio Geral, das suas competentes relações com os Correios Provisionais, haverá um Diretor, a quem serão subordinados todos os outros Officiais e indivíduos empregados no Correio Geral.

IV — O Sistema prático do serviço e arranjo econômico dos objetos no Correio Geral será dividido em três Administrações separadas: a primeira para os Seguros; a segunda para as cartas do Reino; e a terceira para as cartas do Ultramar e Estrangeiras, a qual pertencerá o governo das postas.

V — Para o serviço e responsabilidade geral e particular das referidas Administrações, haverá três administradores, dos quais, o dos Seguros, servirá de Tesoureiro, e um Guarda-Livros.

VI — Todas as mais pessoas que deverem ser empregadas no serviço interior, como Fiéis, Escriurários, Praticantes e Porteiro, serão propostos pelo Sub-Inspetor, a haverão suas nomeações confirmadas pelo Inspetor, a quem toca regular, conforme as circunstâncias, a quantidade de pessoas necessárias para este serviço.

VII — Todos os indivíduos empregados neste Repartição servirão unicamente pelos seus Ordenados, sendo-lhes proibido quaisquer propinas, emolumentos e assinaturas nos objetos dos seus empregos, nos quais não lhes serão admitidos Serventuários.

VIII — Haverá no Correio Geral um Cofre com três chaves, das quais uma estará em poder do Sub-Inspetor, outra conservará o Diretor; e a terceira pertencerá ao Administrador dos Seguros, como Tesoureiro; e dentro do mesmo Cofre serão recolhidos todas as semanas os produtos dos diversos Ramos do Correio, formando-se um sistema de escrituração simples e claro, para que se possa conhecer e examinar exatamente a responsabilidade de cada um dos ditos Ramos.

IX — Nos meses de abril, julho, outubro e janeiro será presente ao Inspetor um Mapa econômico e de balanço dos objetos e produtos do Correio em o quartel antecedente; e por todo o mês de janeiro se lhe entragerá um Mapa Geral da Receita e Despesa de seus antecedentes, remetendo-se um semelhante ao Real Erário.

X — Para a comunicação das cartas do Reino haverá, como até agora, os dois correios por semana em todas as Praças de Armas e em todas as Cidades e Vilas principais dêle. E entre

Lisboa e Porto conservar-se-há três vêses por semana a mesma comunicação.

XI — Para a regulação dos portes de todas as cartas do Reino serão consideradas cinco distâncias; a primeira de 10 léguas; a segunda de 20, terceira de 30; a quarta de 40; a quinta de 50, na qual serão compreendidas as maiores distâncias do Reino, a fim de se favorecer a mais dificultosa comunicação dos povos.

XII — A distância que existir dos Correios assistentes para as terras que não os tem, e que, segundo a prática antiga, mandam conduzir as suas cartas por meio de Estafetas estabelecidos e pagos pelas Câmaras, não será contada para aumento da taxa. Todas as vezes que as cartas, quando chegam ao Correio assistente, são compreendidas em alguma das distâncias referidas no artigo anterior.

XIII — A carta singela, conduzida dentro da primeira distância, terá a taxa de 20 réis, na segunda 25 réis; na terceira, 30 réis e na quarta, 35 réis; e na quinta, 40 réis, entendendo-se por carta singela a que não exceder de duas oitavas.

XIV — Sendo as cartas dobradas, serão estabelecidas as seguintes três classes e termos de pêso para a regulação de taxas, segundo as suas competentes distâncias prescritas no artigo XI:

1ª Classe — de 2/8 a 4/8

2ª Classe — de 4/8 a 6/8

3ª Classe — de 6/8 a 1 onça.

XV — Na primeira distância se pagará por uma carta compreendida na primeira classe, 30 réis; na segunda classe, 40 réis; e na terceira classe, 50 réis.

XVI — Na segunda distância será a taxa de primeira classe de 40 réis; da segunda classe, de 50 réis e da terceira classe de 60 réis.

XVII — Na terceira distância será a taxa da primeira classe de 50 réis, na segunda classe de 60 réis e na terceira classe de 70 réis.

XVIII — Na quarta distância pertence a primeira classe a taxa de 60 réis; a segunda classe a de 70 réis e a terceira a de 80 réis.

XIX — Na quinta distância será a taxa da primeira classe de 70 réis; a da segunda classe de 80 réis e a da terceira de 90 réis.



XX — Todas as vezes que as cartas ou massos de papéis excederem a uma onça, continuará a mesma regra, a proporção das taxas determinadas nos artigos antecedentes.

XXI — As Gazetas, Papéis Impressos, Autos e Processos ou outros quaisquer papéis que se remeterem sem capa fechada, devem pagar somente metade das taxas estabelecidas.

XXII — As remessas dos processos para os Tribunais e Relação dos Distritos, ou de uns para os outros Juízos em diferentes terras onde houver comunicação por Correios, serão praticados por elles; e aqueles que contravierem a este artigo, será imposta a pena de tresdobro das taxas correspondentes aos Processos que conduzirem, pago por cadeia, e applicado a beneficio do Correio da terra em que forem apreendidos.

XXIII — As cartas que vierem da Espanha que não excederem  $4/8$ , pagarão 60 réis; excedendo  $4/8$  até  $6/8$ , pagam 90 réis e  $6/8$  até uma onça pagarão 120 réis; e continuará esta mesma razão na proporção do excesso de pêso; tudo na mesma maneira que até agora se praticava.

XXIV — As cartas que vierem dos mais Estados do Continente ou da Inglaterra, serão reguladas pelas taxas até agora estabelecidas.

XXV — Todas as cartas que se remeterem dèste Reino para a Espanha e para outros Estados do Continente ou para a Inglaterra, pagarão ao Correio Geral metade das taxas determinadas nos artigos XXIII, XXIV para as que vierem dos sobre-ditos Estados. Esta determinação terá lugar quatro meses depois da data dèste Regimento.

XXVI — Os preços das cartas vindas do Ultramar continuarão na conformidade do Alvará da Criação dos Correios Maritimos, entrando os seus produtos no Cofre e observando-se com elles o mesmo que fica estabelecido no artigo VIII para todos os mais.

XXVII — Os objetos de Seguro serão regulados pelas tarifas até agora praticadas.

XXVIII — Sómente as cartas e papeis dirigidos pelas Autoridades Administrativas e que tenham por objeto o Real Serviço immediato e público, serão isentos das taxas; para o que, devem ser os sobrescritos de semelhantes cartas e papeis assinados pelas pessoas de autoridade pública que os dirigem, ou pelos seus secretários ou escrivães, mas quando não forem daquela natureza e houver parte requerente e interessada, serão postas nos sobrescritos as palavras seguintes — PARA INTERESSE PARTI-

CULAR — a fim de se haver neste caso as competentes taxas, evitando-se deste modo os abusos que se possam praticar contrários à Fazenda Real e Pública, que as mesmas autoridades constituídas devem zelar e promover.

XXIX — Os Almocreves, Recoveiros e outras quaisquer pessoas que conduzirem cartas, pagarão nas terras em que estiverem estabelecidos Correios, as suas competentes taxas, e as cartas serão marcadas para sinal do seu pagamento. Os que contrariarem a este Artigo incorrerão nas mesmas penas cominadas no Artigo XXII.

XXX — As cartas do Reino que sendo indicadas nas Listas do Correio Geral por espaço de um Mês não forem tiradas, nem se descobrirem as pessoas a quem pertencerem, apesar de se terem feito para isso as possíveis diligências, se reputarão — PERDIDAS —; e se lhes abrirá assento em um livro que se conservará público, em poder do Porteiro do Correio Geral; e passados dois anos sem que tenham sido procuradas, serão queimadas na presença do Sub-Inspetor, Diretor e Administrador respectivo.

XXXI — Não podendo estabelecer-se um prazo regular para se reputarem — PERDIDAS — as cartas vindas do Ultramar ou Reinos estrangeiros, se guardará a este respeito um prudente arbitrio; e quatro anos depois de entrarem na dita classe de PERDIDOS, serão queimadas com a mesma solenidade; havendo-se praticado com elas, na ocasião em que passaram a esta classe, a mesma escrituração que fica estabelecida no Artigo acima para as cartas do Reino.

XXXII — O Sub-Inspetor vigiará que o giro dos Correios se pratique com a maior exação possível e bom serviço público, procedendo imediatamente a suspensão contra as pessoas empregadas nos Correios, no caso de contravenção à segurança, bôa fé e exação, que devem ser inseparáveis deste objeto público, participando nos casos necessários aos Ministros Territoriais para procederem na conformidade das Leis do Reino e dando logo parte ao Inspetor do que nesta conformidade houver praticado.

XXXIII — A fim de que o giro dos Correios não seja interrompido, nenhum Magistrado, Justiça ou outra qualquer autoridade pública embarçará ou retardará qualquer dos serviços dos Correios; o que sómente poderá praticar em flagrante delicto dos Postilhões, Estafetas ou Correios, tomando neste caso as mais prontas medidas para que o mesmo Serviço não padeça interrupção e participando o procedimento ao Sub-Inspetor, a fim de dar sôbre isto as ultteriores providências necessárias.



XXXIV — Os mesmos Magistrados e Justiças prestarão sempre todo o auxílio que lhes for requerido e necessário para a atividade e pronta execução das coisas do Correio, não mandando nem consentindo que sejam embargadas por outro algum serviço as cavalgadas empregadas nas postas, estafetas e recovagens do mesmo Correio.

XXXV — Tôdas as pessoas empregadas na Administração, Governo e Serviço de qualquer dos objetos do Correio, poderão, para defesa sómente dos mesmos objetos, usar de armas proibidas: serão, outrossim, isentos de todos os encargos públicos pessoais e haverão aposentadoria para sua residência.

XXXVI — Quando vagar o lugar de algum Correio Assistente, o Juiz em Câmara nomeará logo uma pessoa de inteligência, probidade e abonação para o substituir interinamente; e a pessoa assim nomeada, ficará servindo em quanto não houver Correio Assistente, cuja nomeação e provimento pertence ao Inspetor.

Salvaterra de Magos, em 9 de abril de 1805.

ANTÔNIO DE ARAÚJO DE AZEVEDO.

\* \* \*

*Instruções práticas para execução do art. XXV do Regulamento de 8 de abril de 1805*

Art. 1º Em uma das salas do Edifício do Correio Geral será estabelecido um balcão, mesa e balanças para se receber, pesar e taxar as cartas.

Art. 2º As cartas serão passadas e taxadas na presença de seus donos, para que possam ver e presenciar a execução deste serviço.

Art. 3º Serão nomeados três Officiais dos mais hábeis do Correio Geral para o estabelecimento, criação e serviço deste novo expediente: um deles com o título de Primeiro Oficial, será responsável pela sua execução e boa ordem; dois permanecerão sempre prontos para pesar, taxar e receber os portes das cartas e passar os recibos; e nos dias em que partirem os Correios do Norte e Paquetes, serão destinados para o mesmo serviço todos os mais Officiais do Correio Geral que forem necessários, enquanto com a experiência se não regula o trabalho deste ramo e número certo de empregados que se fizerem precisos.

Art. 4º Para execução do Artigo antecedente e da obrigação de todos os Officiais e empregados do Correio Geral instruir-se perfeitamente na forma de pesar e taxar as cartas, para que

quando for necessário se achem expeditos e o façam com desembaraço e exação.

Art. 5º A sala anunciada no Artigo 1º estará aberta de 1º de maio até ao último de setembro, de manhã, desde às 7 horas até ao meio dia; e de tarde, desde às 3 horas até ao Sol posto; e do 1º de outubro até ao último de abril, de manhã, desde as 8 horas até ao meio dia; e de tarde, desde às 2 até o Sol posto; a exceção porém dos dias em que partirem os Correios do Norte ou Paquetes, porque nesses dias a Sala estará aberta até a hora que se anunciar ao público a entrega das cartas. Em todos os domingos a Sala estará sómente aberta de manhã, se de tarde não partir Pacote.

Art. 6º Será anunciado ao público, por meio da Gazeta, os dias da partida dos Correios do Norte e Espanha, e até que hora exatamente se devem entregar as cartas, com declaração que todas as que chegarem depois da dita hora ficarão para o Correio seguinte.

Art. 7º Como os Paquetes da Inglaterra costumam partir em diferentes dias e horas, conformemente a participação que fizer o Agente dos Paquetes, logo que esta for recebida no Correio Geral, será posto um edital sobre a porta da Sala indicada no Artigo 1º, pelo qual se declare ao público o dia da saída do dito Pacote e até a hora que se devem entregar as cartas; outro semelhante edital se mandará fixar na Praça do Comércio e sempre no mesmo sítio e coluna. A hora indicada para a entrega das cartas será sempre uma anterior a da entrega da mala, para ficar o tempo que é necessário para se emmassarem e acondicionarem as cartas e por em ordem todo o mais expediente.

Art. 8º As malas do Pacote serão fechadas no Correio Geral, e o Agente, quando participar ao Correio, segundo o costume, o dia de sua partida, fará declaração da hora em que deve receber as malas, para lhe ser entregue exatamente a essa mesma hora ou se praticar o que for determinado a este respeito.

Art. 9º Para que no Correio Geral e em todos os mais Correios do Reino se possam taxar as cartas para os Estados do Continente além da Espanha e para a Inglaterra com uniformidade e exação e desembaraço, será observado o seguinte método:

Ainda que qualquer carta pese menos de uma oitava, lhe será contudo posta a taxa como se tivesse a dita oitava; passando de uma oitava até oitava e meia, lhe será posta a taxa de oitava e meia, como se realmente a tivesse; passando de oitava e meia até duas e meia, terá a taxa de duas e meia; e esta mesma ordem e regra será observada a respeito de todo o mais peso que tiverem



as cartas ou massos volumosos. O seguinte Mapa indica com exação e clareza as taxas das cartas para os Estados do Continente além de Espanha e para a Inglaterra, até uma onça:

PÊSO EM OITAVAS		T A X A S	
		PARA O CONTINENTE ALÉM DA ESPANHA	PARA A INGLATERRA
Tôda a Carta que pesar	até 1 .....	80	50
> > > > > de	1 até 1 ½ .....	120	75
> > > > > >	1 ½ até 2 .....	160	100
> > > > > >	2 até 2 ½ .....	200	125
> > > > > >	2 ½ até 3 .....	240	150
> > > > > >	3 até 3 ½ .....	280	175
> > > > > >	3 ½ até 4 .....	320	200
> > > > > >	4 até 4 ½ .....	360	225
> > > > > >	4 ½ até 5 .....	400	250
> > > > > >	5 até 5 ½ .....	440	275
> > > > > >	5 ½ até 6 .....	480	300
> > > > > >	6 até 6 ½ .....	520	325
> > > > > >	6 ½ até 7 .....	560	350
> > > > > >	7 até 7 ½ .....	600	375
> > > > > >	7 ½ até 8 .....	640	400

Art. 10. As cartas para o Reino de Espanha que pesarem até 4 oitavas, terão a taxa de 30 reis; passando de 4 até 6 oitavas, pagarão 45 reis; passando de 6 oitavas até 1 onça, lhe compete a taxa de 60 reis; e nesta mesma proporção serão pesados os massos ou cartas volumosas, carregando-se-lhes de taxa 15 reis por cada 2 oitavas. O seguinte Mapa indica a taxa das cartas para a Espanha, até 1 onça:

## CARTAS PARA A ESPANHA

PÊSO EM OITAVAS	TAXAS
Tôda a Carta que pesar	até 4..... 30
> > > > > de	4 até 6..... 45
> > > > > >	6 até 8..... 60

Art. 11. Logo que as cartas forem pesadas, será indicado na frente do sobrescrito a sua competente taxa; e sendo esta paga, lhe será posta a marca seguinte:

## FRANQUEADA

As ditas cartas serão conservadas em arrecadação para serem exatamente expeditas pelo primeiro Correio ou Paquete.

Art. 12. A exceção unicamente das Cartas do Real Serviço, remetidas pelos Secretários de Estado debaixo dos selos Reais,

nenhuma carta será expedida sem que pela marca se conheça ter já pago a sua competente taxa; e tôdas as que se encontrarem no Correio Geral sem a referida marca, conhecendo-se pelo sobrescrito de quem sejam, serão remetidas a seus donos para que mandem pagar o porte; e quando se não possa conhecer a quem pertençam, serão lançadas em uma lista, que se fará pública.

Art. 13. Como a comunicação direta do Correio Geral de Lisboa com o da Inglaterra proporciona e facilita o meio de se poder fazer Seguros de Cartas para aquele Reino, será estabelecido o dito expediente em benefício do público e da Real Fazenda; o prêmio e responsabilidade de tais Seguros será em tudo conforme ao que se pratica a respeito das Cartas e Massos Seguros para Espanha.

Art. 14. Para que a arredação das cartas para os Estados do Continente e Inglaterra, e a sua cobrança se pratique com exação e responsabilidade, haverá um Cofre sôbre a mesma, determinada no artigo 1º, com fenda para serem lançadas as ditas taxas logo que se forem recebendo; o referido Cofre terá três chaves, das quais uma pertencerá ao Primeiro Oficial, outra existirá em poder do Administrador e a terceira conservará o Diretor; e todas as quintas-feiras pela manhã será aberto o dito Cofre e entregue o seu produto ao Tesoureiro do Correio Geral, fazendo-se primeiro as competentes escriturações e assentamentos; e ao sobredito Primeiro Oficial compete a cobrança e arrecadação das taxas mencionadas e é responsável por qualquer extravio ou falta que houver neste objeto.

Art. 15. Os Correios Assistentes serão prontos e exatos em receber semelhantes cartas, logo que se paguem as suas competentes taxas, as quais remeterão justamente com as referidas cartas para o Correio Geral, à Repartição das cartas Estrangeiras, em carta fechada e carregada na Carta de Aviso Seguro, mencionando para si a terça parte de semelhante taxa, que lhes é concedida como prêmio de seu trabalho e boa arrecadação; e a todos os sobreditos Correios assistentes se mandará uma cópia desta Instrução, para que lhes sirva de govêrno e a executem na parte que lhes toca. E' da obrigação do Fiel das Cartas Estrangeiras fazer exata entrega das cartas e taxas que remeterem os Correios ao Primeiro Oficial deste expediente, lançando-se as ditas taxas no Cofre mencionado no Artigo 14, na presença do dito Fiel e praticando-se com as cartas o mesmo que determina o Artigo 11.

Art. 16. A todas as pessoas que entregarem cartas para os Estados do Continente ou Inglaterra, se passarão atestados ou



recibos, por onde conste o número das ditas cartas e valor das taxas que por elas tiverem pago, todas as vezes que forem pedidos os ditos recibos, usando-se da fórmula seguinte, que se imprimirá para mais pronta expedição.

O portador entregou ..... cartas e pagou Rs. .... \$

De sua franquia.

Lisboa, .....

Semelhantes recibos ou atestados serão rubricados pelo Primeiro Oficial, no Correio Geral de Lisboa e nos outros pelos Correios assistentes, Administradores ou seus Fieis.

Art. 17. Na noite anterior a partida dos Paquetes, o Correio estará aberto todo aquele tempo que a experiência mostrar ser necessário para o bom serviço público e utilidade da Real Fazenda.

Lisboa em 20 de junho de 1805.

(a) ANTONIO JOAQUIM DE MORAIS

Imp. na Oficina de Antônio Rodrigues Galhardo.

\* \* \*

*Plano Econômico e Provisional para o estabelecimento do Correio desta Côte para a cidade da Bahia, reduzido nos seguintes artigos:*

1. No princípio do mês partirá o Correio para a vila de São Salvador dos Campos, e em 6 dias vencerá o caminho;

2. O Juiz de Fora da dita vila será encarregado da expedição das malas para a capitania do Espírito Santo, conforme as instruções que há de receber, e em 4 dias chegará o Correio à vila de Vitória.

3. O Ouvidor da Câmara e, na sua ausência, o Juiz Ordinário daquela vila, terá o mesmo encargo, prestar-lhe-a o auxílio necessário, e o Correio em 5 ou 6 idas estará em Caravelas;

4. O Juiz Ordinário desta vila cumprirá e satisfará com o seu dever, e em 5 dias o Correio estará na vila dos Ilheus;

5. O Ouvidor da Câmara, e na sua falta, o Juiz Ordinário desta vila fará o Correio continuar, o qual em 3 dias deverá entrar na povoação de Nazaré, aonde embarcará, e num dia estará na Bahia.

6. A Câmara de Jaguaribe mandará logo um pequeno escalero de 6 remos por banda, que se denominará o Estafeta da Carta; e deverá estar sempre pronto.

7. A despesa do estabelecimento do Correio se fará pelos cofres das Câmaras intermédias da Bahia a esta Côrte, segundo as ordens a este respeito dadas pelo Inspetor do Correio, que se regulará pelas ordens que tiver Régias.

8. Não haverá igualdade na concorrência das Câmaras, conforme o seu estado de renda será a exigência.

9. As Câmaras serão indenizadas pelo produto do Correio e proporcionalmente quando as circunstâncias o permitirem; o que só a prática o determinará.

10. Aos administradores do Correio desta Côrte, e da cidade da Bahia, pertencerá a mesma officialidade a respeito do Correio novo, e seguirão o mesmo regulamento em tudo, e fazendo as escriturações e arrecadação separada do produto do Correio de terra, segundo o regulamento ou instrução de 1º de junho de 1799.

11. Um soldado escolhido, de cavalo, será o estafeta do Correio até à vila de Campos, donde voltará: o seu serviço será prevenido a tempo.

12. O Juiz de Fora da vila terá um homem capaz, pronto, seja auxiliar ou ordenança, que seguirá até à vila da Vitória, e segundo as paradas acima determinadas, procederão os Ouvidores, Governadores ou Juizes Ordinários; e os Chefes de Milícias, Capitães Mores ou Capitães Comandantes, prestarão os auxílios que forem necessários em um objeto em que tanto interessa a causa pública, o que se entenderá por toda a linha de viagem de terra, sempre que seja preciso, ficarão responsáveis por qualquer omissão.

13. O Inspetor do Correio providenciará com os ofícios, um mês antes que se ponha em prática este Plano de tentativa por todas as vilas, logares e povoações, para que o Correio ache as passagens dos rios prontas, e todas as providências.

14. A Câmara desta Côrte assistirá com o dinheiro necessário para a compra de bestas ou malas, e mais disposições econômicas; e será metade desta despesa por conta da Câmara da Bahia.

15. O estafeta e seus camaradas serão bem tratados em toda a parte, e aboletados ou aposentados por ordem das Justiças, tanto mais em casas particulares; para o que terão sempre bilhetes de aposentadorias prontos, e haverá justiça na distribuição; e esta providência é interina.

16. Da Bahia se seguirá a mesma ordem na expedição do Correio para esta Côrte, no dia antecedente à partida do Estafeta



na chegada à Bahia, e pelas vilas e povoações intermédias, tocará o mesmo Estafeta ou seu camarada uma trombeta, para notícia dos povos, a fim de se aproveitarem dele.

17. Em mês e meio haverá resposta das cartas, e se fará toda a operação da viagem de ida e volta; a experiência mostrará o meio, e que talvez num mês se fará toda a operação de viagem de ida e volta.

18. Qualquer atentado contra a pessoa do Estafeta e camarada será castigado gravíssimamente.

19. Os Diretores das povoações índias nos lugares sujeitos a ataques do Gêntio bárbaro, enquanto a estrada não estiver em segurança, mandarão uma escolta de índios armados em guarda do Estafeta, até o lugar aonde se não precisar deste auxílio.

20. Aquelas pessoas que se distinguirem em prestar bons officios ao dito estafeta e a seus camaradas, serão atendidas em seus requerimentos de modo possível; e os que se lembrarem de algumas providências úteis omitidas a êste Plano, as deverão participar ao Inspetor, para as abraçar, convindo ao Real Serviço.

\* \* \*

Enumeração dos dias úteis da viagem, 54; e pode-se fazer com comodidade em 29 a 30 dias, dadas as providências indicadas no meu jornal; e ainda em menos, segundo a velocidade do viajante, porque na falta delas fui obrigado a fazer inúmeras marchas diárias e muitas vezes menos.

Contando 298 léguas pouco mais ou menos, um postilhão o poderá fazer em 15 dias com a velocidade proporcional. O Desembargador Baltazar da Silva Lisbôa trabalhava com diligência e eficiência em dar à execução ordens procedentes do Conde da Ponte, relativas ao melhoramento das estradas até o rio Doce, e ao Governador da Capitania do Espírito Santo cumpre com os mesmos no seu distrito.

*Nomes das Vilas:* — Valença — Santarém — Camamú — Marau — Barra do Rio de Contas — Ilhéus — Olivença — Belmonte — Santa Cruz — Pôrto Seguro — Trancoso — Prado — Alcobaça — Caravelas — Viçosa — Port'Alegre — Vila Nova de Almeida — Vitória — Espírito Santo — Guarapari — Benevente — São João da Barra — São Salvador.

*Povoações:* — Santo Antônio da Aldeia — Estanera — Jequeripá — Mariocabo — Taparonã — Jequié — Tabaruê — Afinsa — Igarapino — Una — Canavieiras — Comenatina — Barra de São Mateus — Aldeia Velha — Piuma — Itapemirim — Macaé — São João — Aldeia do Cabo Frio — Saquarema.

*Rios:* — Jaguaripe — Aldeia — De Dana — Tirirí — Jaquerissá — Mamempidipú — Una — Galé — Camurugí — Jequiá — Afiuxa — Cachoeira Grande — Dita da Igarapina —, etc. (Ao todo 81).

*Lagoas:* — João Martins — Araruama — Saquarema — Maricá.

*Serras:* — Serra Grande — Mimiam — Pinheira — Viração.

*Gentios:* — Pataxó — Monaxá — Maconí — Moxó — Mangaló — Botocudo — Maxacurí — Parí.

---

N.B. — Os Pataxó, Botocudos e Parí são o gentio que mais infestam a Costa na viagem da Bahia; e os dois primeiros são antropófagos; não se sabe se os outros o são.

298 léguas pouco mais ou menos contadas segundo é comum estimação e acrescentando algumas omitidas em alguma parte do diário. Apesar desta comum estimação, parece-me ser a distância da Bahia até esta cidade do Rio de Janeiro de 260 léguas. Caminhando-se pois à légua por dia, gastar-se-ão 10 dias e 20 horas contínuas, e descansando pouco mais ou menos um terço do tempo; na primeira razão serão necessários 15 dias e poucas horas, e na segunda 7 dias e meio e algumas horas.

Caetano Pinto de Miranda Montenegro, sendo Governador e Capitão General de Mato Grosso, no ano de 1801 e 1802, e por ocasião de movimentos de guerra com os espanhois, expediu um aviso ao Cuiabá pelo soldado Dragão Benedito de tal; o qual em 5 dias e meio foi e voltou ao dito Mato Grosso, na capital de Vila Bela, tendo vencido 200 léguas; portanto, se um mesmo postilhão pode fazer êste esforço, diversos pastilhões prontos e em diversos pontos da linha de viagem, qualquer a vencer, dadas as providências, que não fará?

(a) LUIZ THOMAZ DE NAVARRO DE CAMPOS.

---

*Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* — Vol. 7 — 1845.

\* \* \*

### *Linha do Correio de São Paulo a Pôrto Alegre*

Memória para servir à História do Reino do Brasil — 2º vol., pág. 567 — Luiz Gonçalves dos Santos — Padre Perereca.

Pelas cartas régias aos governadores e capitães-generais das províncias de São Paulo e de São Pedro do Rio Grande do Sul, El Rei Nosso Senhor, por ser muito conveniente ao seu Real



serviço, e bem dos povos o estabelecimento de um correio regular entre esta Côrte e a vila de Pôrto Alegre, afim de se facilitarem as reciprocas comunicações e relações de umas com as outras terras, e por se ter verificado na sua real presença a possibilidade dêste estabelecimento pelos exames e observações que a êste respeito fez José Pedro Cesar, seguindo o correio ao longo da costa; foi servido ordenar que semperda de tempo se haja de proceder a este estabelecimento entre a cidade de São Paulo e a vila de Pôrto Alegre. E porque o dito José Pedro Cesar fez a Sua Magestade o oferecimento de estabelecer à sua custa este correio, partindo duas vezes em cada um mês das vilas do Rio Pardo, Porto Alegre e Rio Grande, sendo-lhe concedido por dez anos os rendimentos de todas as passagens dos rios e enseadas que compreenderem nos distritos por onde passar o correio desde a Vila de Rio Pardo até aos Cubatões de Santos, ficando porém obrigado a entregar nas respectivas Juntas da Fazenda a importância das passagens que presentemente estiverem arrematadas pelas mesmas Juntas, a fornecê-las de boas canôas e barcas e a entregar no fim de dez anos, não só as mesmas passagens, mas também todo o estabelecimento do correio da maneira que deve ficar; Sua Magestade, por esperar do zelo e atividade desse vas-salo o bom desempenho da comissão, foi servido, por decreto da data das mesmas cartas régias de 24 de setembro, nomeá-lo administrador geral do correio entre a cidade de S. Paulo e a vila de Pôrto Alegre, pelo tempo de dez anos e o mais que decorrer enquanto o mesmo senhor não mandar o contrário. Para exato cumprimento de tão útil estabelecimento, Sua Magestade mandou fazer um regulamento provisional, compreendido em 15 artigos, dos quais passo a copiar os três primeiros que regulam os tempos e lugares por onde devem passar os correios. "Artigo 1º — As Juntas da Fazenda das Capitanias de S. Paulo e de S. Pedro do Rio Grande do Sul e a do govêrno de Santa Catarina darão todas as providências que forem necessárias para o pronto estabelecimento do correio entre a cidade de S. Paulo e a vila de Pôrto Alegre, de acôrdo com o Administrador Geral do dito Correio. Art. 2º — Marcar-se-ão e se farão públicos por editais os dias da chegada e da partida do Correio de S. Paulo e Pôrto Alegre, com escala em Santa Catarina e se combinarão as marchas de modo que a chegada do Correio de S. Paulo seja ao mais tardar no dia antecedente ao da partida do Rio de Janeiro, para que sigam por ele as cartas sem a menor demora em S. Paulo, sendo para isso necessário que haja de partir de Pôrto Alegre de dez em dez dias um Correio, para chegar a S. Paulo na antevéspera ou mais tardar na véspera da partida do correio para esta Côrte, gastando 20 dias no caminho desde

Pôrto Alegre até São Paulo e vice versa de S. Paulo para Pôrto Alegre. Art. 3º — Para a correspondência das povoações mais notáveis que ficam fora do caminho do Correio escolhido pelo administrador geral, como são as vilas dos Santos, Iguape, Cananeia, Paranaguá, Rio Grande e Rio Pardo, o administrador geral será obrigado a fazer transportar em dias assinalados as cartas das correspondências destas povoações em malas separadas, para serem entregues ao condutor da mala do Correio principal nos lugares mais próximos por onde passar, etc.”.

JOHN LUCOCK — *“Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil* — Tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818. Página 278. Ano de 1817 e o autor está na fronteira das províncias do Rio de Janeiro e Minas Geraes, próximo do lugar chamado Registro.

... Enquanto estávamos almoçando, chegou a mala postal do Rio de Janeiro. Vinha num saco de algodão, carregado no lombo de um prêto 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 idéia alguma de deshonestidade. Tendo disposto as cousas de modo a que no mínimo uma carta ali me alcançasse, fui ter ao Correio, admirando-me ao saber que a mala não seria aberta antes das dez da noite ou talvez mesmo na manhã seguinte. Expuz o absurdo de tal dilação, declarando que tinha de deixar a localidade antes do anoitecer. Baldadas porém foram minhas reclamações, os hábitos firmados não se podiam infringir e houve alguém que sãbiamente observou: “Se o senhor não se achar aqui, a carta não ficará perdida, o senhor a encontrará de volta ou bem na capital, quando lá chegar, pois que será cuidadosamente devolvida”. Discutir com semelhante homem era para mim impraticável, deixei a carta onde estava, pelo mais comuns dos argumentos portugueses, “por força”, ou em bom inglês, “porque não havia outro remédio”.

O Correio do Rio mantém comunicações com todos os pontos dos domínios portugueses, mas a remessa é tarda e a entrega incerta. A fim de obviar a tais inconvenientes, a parte remetente tem a faculdade de dar um valor à sua carta, pondo-a no seguro, a trôco de determinado prêmio, mas mesmo isso resulta inútil, por causa do espírito tacanho do povo e seu estreito formalismo. Houve uma vez em que adotei êsse sistema com uns tantos documentos importantes que tinha de enviar a um agente no Rio Grande do Sul. Como sua carta seguinte me tivesse convencido de que não recebera os papéis, indaguei nos Correios se o navio da carreira chegara e, se assim era, por que razão o pacote não



fôra devidamente entregue. Disseram-me, em resposta, "que tudo estava em ordem" e que nenhuma reclamação poderia ser feita antes de decorridos três ou quatro meses e que até lá deveria eu considerar a carta como em perfeita segurança. Uma ou duas semanas mais tarde fui convidado a comparecer aos Correios e, uma vez ali, devolveram-me intacto o tal pacote, juntamente com uma declaração assinada pelo administrador dos Correios do Rio Grande, em que se afirmava que o cavaleiro destinatário achava-se ausente da vila e que, por êsse motivo, a carta seria devolvida pela primeira condução. Mas, para melhor ilustrar o caso, devo agora contar que êsse meu amigo, exatamente por essa época era companheiro de casa do próprio Administrador, que estava ao par de todas as circunstâncias de sua ausencia, sabendo que duraria pouquíssimos dias. Todavia, como pessoa em função pública e de acôrdo com as ideias brasileiras, êsse homem escrupuloso tinha cumprido exatamente com os seus deveres e agido bem, devolvendo-me os documentos. Mostrar-me aborrecido seria inútil, pois que a pessoa com quem tratava não estava disposta ou não era capaz de compreender que houvesse qualquer razão de queixa, uma vez que eu recebera de volta a carta no mesmo estado em que a enviara.

Quando a mala chega ao seu destino, numeram-se as cartas e organiza-se uma lista de seus endereços que se afixa nalgum local bemvisível, sob a guarda de uma sentinela. As cartas são elas próprias entregues a qualquer um que, tendo lido na lista, apresente-se na agência, declare os números respectivos e pague seu porte. Daí decorre novo abuso, que obriga aos negociantes que possuem grande correspondência a pagar a um dos funcionários da agência para que garanta e entregue tôdas as cartas que lhe são destinadas.

Isto fâcilmente se poderia remediar, se não fôsse aqui de regra evitar o quanto possível de modificar qualquer prática que resulte em propinas para os servidores da Corôa ou agrade aos caprichos de uma autoridade. E, ao influxo de semelhantes máximas, devem os estrangeiros viver em paz, dando-se por muito satisfeitos por pagarem mais caro por um gênero que é declaradamente o mais vendável na praça, a saber, o sustento de um funcionário público".

\* \* \*

CHARLES EXPILLY — *Mulheres e Costumes do Brasil* —  
Brasiliense, vol. LVI.

O autor veio ao Brasil para fundar uma Escola Normal, mas acabou montando uma fábrica de fósforos. Escreve mais ou menos em 1862.

Páginas de 80 a 84 — “Chegamos então em frente aos Correios. Entramos. Aproveitarei a ocasião para dedicar algumas linhas a este estabelecimento.

Desejaria muito dizer que o local da administração dos Correios é um monumento considerável, e que o serviço aí se faz com a regularidade e a atividade inteligente a que estamos habituados na Europa. A verdade obriga-me, porém, a aplicar outra linguagem.

O edificio dos Correios, no Rio, está longe de oferecer o aspecto grave que apresenta o da rua Jean-Jacques-Rousseau. Compõe-se simplesmente de uma sala baixa, dividida ao comprido por uma mesa, sobre a qual está empilhada, em confusão, a correspondência trazida pelos navios de todos os pontos do globo. Contra a parede acham-se igualmente enconstadas estantes grosseiras, cheias de embrulhos e de cartas. A esquerda, lê-se em um cartaz: *Correio do Norte*. A direita: *Correio do Sul*. Depois, ao fundo, uma pequena mesa onde se instalam o senhor diretor e dois empregados.

Um tapamento de madeira, com uma porta que se abre a vontade, interpõe-se as mesas e aos visitantes. Eis, em quatro linhas, uma descrição completa do Departamento dos Correios do Rio de Janeiro.

Tratemos agora da forma de serviço usada para a distribuição das cartas.

Os despachos trazidos pelas malas inglesas são colocados a parte, sobre as mesas laterais, enquanto que os papéis expedidos por outra via são lançados descuidosamente sobre a grande mesa do centro, onde não tardam a confundir-se com os demais. Os grandes armazens comerciais recebem muito regularmente a sua correspondência, sobretudo os que a mandam buscar por um caixeiro e os que, mais providentes ainda, têm o cuidado de a fazer endereçar ao consulado do seu país. Não acontece o mesmo com os infelizes — e são tão numerosos — cujos correspondentes europeus, por economia, confiam as suas cartas a navios mercantes. O paquete inglês exige 1 fr. 50 na partida e outro tanto na chegada, para cada pacote de um peso de determinado, que elle recebe para transportar. Ora, três francos já representam dinheiro, e a maior parte das pessoas opinam pelo mais barato, isto é, empregam o auxilio dos navios de comércio.

Para os exilados dessa última categoria, o carteiro é quase um mito. Não têm, pois, que estranhar se se passarem semanas e meses do dia em que a carta que esperam tão impacientemente lhes deveria ter chegado as mãos. Que fiquem contentes por



serem bem servidos, porque muitas vezes o papel, cuja remessa já lhe foi anunciada, escapou a vista do empregado. E' então um amigo que se encarrega de avisar o destinatário que um pacote, encontrado por acaso, solicita sua visita ao Correio Nacional.

Em caso de reclamação, eis o que se passa: o funcionário subalterno remexe açodadamente os montes de papel expostos diante dele, e de ordinário, depois de rápido exame, declara sem fundamento a reclamação.

Isto é muito simples. Descubra-se agora uma carta no meio de uma embrulhada de outras cartas de todos os formatos, de tôdas as grossuras, que não estão nem classificadas, nem empilhadas em ordem, e com indicação de procedência. E' tão difficil procurar um alfinete no meio de mil outros, como um nome entre todos êsses nomes russos, francêses, inglêses, belgas, espanhóis, portuguezes, que se misturam no meio da poeira dessa extraordinária Cafarnaum de fraternais cotoveladas.

Compreende-se logo quanto é penoso o trabalho do empregado e, não obstante, quão numerosas são as decepções.

Apesar do vivo desejo de têmos notícias das pessoas queridas, cuja lembrança nos segue a terra de exílio, não se ousa acusar êsse funcionário, se êle não nos remete a carta cuja existência conhecemos, mas para êle invisível.

Felizes aqueles cuja apresentação o predispõe a seu favor, e para quem se abrem as barreiras que obstruem a entrada dessa Sanctum Sanctorum.

Fruchot e eu tivemos esta sorte.

Eis os despachos do norte. Eis os do sul. Procurem, disse-nos o digno burocrata.

Aqui se apresenta um abuso dos mais graves, que não me furto a assinalar.

Cada privilegiado consegue então o direito de investigar o montão de papéis e de sondar a sua misteriosa profundidade. Nada de verificação, nada de vigilância nesse árido trabalho. Tôdas as cartas passam diante de vossos olhos e nada vos impediria de meter no bolso aquela que desejais, se tivésseis com a consciência complacente algum interêsse em cometer uma subtração. Nenhuma garantia vos é concedida pela administração dos Correios e a desordem no serviço não podia ir além.

Digamos bem alto: é aqui, sobretudo, que uma reforma radical se torna necessária, e que seria mister substituir por uma organização severa o atrasado serviço português.

E os brasileiros pensam que acompanham o século!

Hoje, o Rio é iluminado a gaz, é verdade. E' verdade também que se projeta um duplo caminho de ferro. As ruas, porém, continuam a ser verdadeiros precipícios; o campo da Aclamação não deixa de ser um antro de infecções, e as cartas são votadas ao abandono num local muito próprio, sem dúvida, para uma venda, porém indigno de servir de sede a uma administração pública de tal importância.

Ao cabo de uma hora e vinte minutos de pesquisa obstinada, de relógio em punho, tivemos a sorte de desenterrar o objeto de nossas investigações. A carta, vinda de São Jorge por um navio a vela, esperava há dois meses que o destinatário viesse reclamar! Seu conteúdo era o que almejava Fruchot".