

I. OS CORREIOS NA IDADE MODERNA



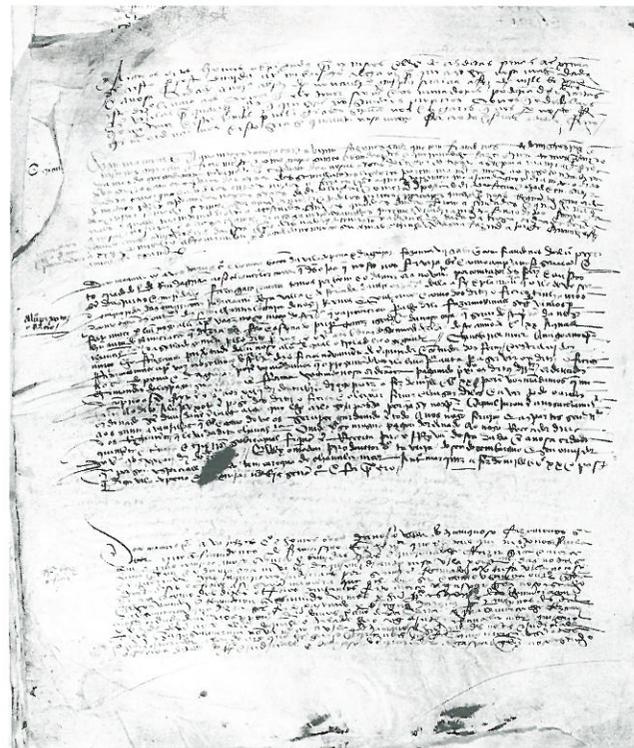
Margarida Sobral Neto

1. A ESTRUTURAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CORREIO SOB ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS-MORES

1.1 Os documentos fundadores

primeira rede transnacional de correios foi organizada pelos Tassis, nos inícios do século XVI, num tempo em que se operava a “abertura do mundo” e se lançavam os alicerces do processo de globalização. Em 1505, Francisco de Tassis foi nomeado correio-mor da corte de Filipe I de Espanha, comprometendo-se a fazer chegar a correspondência num espaço de quatro dias entre Irún e Bruxelas; em doze dias no Verão e catorze no Inverno entre Toledo e aquela cidade; e entre quinze e dezoito entre Granada e Bruxelas. Esta rede foi ampliada no tempo de Carlos V, monarca que encarregou a “empresa” italiana de transportar a correspondência entre Castela e os espaços europeus com os quais tinha relações mais estreitas, caso da Flandres, França, Alemanha, Roma e Nápoles ¹. Em Portugal, a criação do correio moderno opera-se em 1520, no reinado de D. Manuel, numa época em que as caravelas já tinham aportado aos lugares centrais do império português: a costa africana, a Índia e o Brasil. A implantação do serviço régio de comunicações insere-se obviamente no processo de estru-

□ Figura 1. Carta de criação do ofício de correio-mor [1520] turação do estado moderno.



I. OS CORREIOS NA IDADE MODERNA .

O diploma fundador dos serviços de comunicações postais é a carta de 6 de Novembro de 1520, através da qual D. Manuel concedeu a Luís Homem, fidalgo da sua confiança, o ofício de correio-mor com todos os privilégios, graças e liberdades usufruídos pelos Correios-Mores nos outros reinos, atribuindo-lhe a missão de fornecer à corte, a mercadores e a outras pessoas que lho solicitassem correios que com “todo o recado, fieldade e segredo” transportassem cartas e mensagens ².

Ao titular do novo ofício foi atribuído pelo monarca o exclusivo de contratar correios com direito a cobrança de portes, sendo, entretanto, permitido o envio de cartas e recados por criados ou outras pessoas. Em retribuição do trabalho de contratação de correios, foi concedido ao correio-mor o “dízimo” dos portes, “tributo” usufruído, em Espanha, pelos titulares do mesmo cargo.

O transporte de mensagens podia ser efectuado a pé ou a cavalo. Com vista a facilitar a obtenção de animais, D. Manuel decretou que nos lugares onde Luís Homem considerasse serem precisos cavalos de posta, se obrigassem dois homens a tê-los disponíveis para alugar. Estes indivíduos, chamados posteriormente mestres de posta, gozariam do privilégio de isenção de cargos dos concelhos.

Outro título estruturante da instituição dos correios portugueses é o diploma de 9 de Janeiro de 1523, através do qual D. João III atribuiu a mercê do ofício de correio-mor a Luís Afonso ³. Este documento reafirma as disposições do diploma manuelino, acrescentando outras aplicadas aos transportadores de cartas. Com vista a uma maior responsabilização, exigiu-se-lhes o juramento sobre os Santos Evangelhos de que cumpririam a sua missão “com todo o segredo e fieldade” ⁴. Como forma de distinção social e incentivo para o bom desempenho das suas funções, para além da reafirmação do privilégio de isenção de cargos e serviços do concelho, foram concedidas aos correios outras prerrogativas como a isenção de pagamento de fintas e talhas, bem como ficarem desobrigados de receberem em suas casas pessoas que usufruíssem do direito de aposentadoria. Beneficiavam ainda do direito de não poderem ser presos em viagem por dívidas, apenas por crimes, medida que visava salvaguardar situações geradoras de perturbação no curso normal da correspondência. Finalmente, para segurança pessoal e dos objectos que transportavam, foram autorizados a usar espada e punhal.

Estando o reino organizado em concelhos e constituindo-se estes como a estrutura mais adequada para servir de suporte ao serviço dos correios, os oficiais concelhios foram incumbidos de fornecer aos transportadores de correspondência mantimentos, bestas, guias e o mais que necessitassem, bens pagos aos preços praticados nas diversas terras.

D. João III reafirmou, de igual modo, o direito ao correio-mor de cobrar 10% dos portes das cartas, bem como o de receber dos correios vindos de Espanha três vinténs, e dos chegados de outros países um cruzado.

1.2 A extensão da rede postal durante o domínio filipino

Os serviços do correio-mor confinaram-se, numa primeira fase, à grande metrópole mercantil que era a Lisboa quinhentista, tendo fornecido correios para viagens nacionais e internacionais. No espaço interno, funcionavam os sistemas de comunicação organizados pelas várias entidades emissoras e receptoras de missivas, como era o caso das instituições eclesiásticas, das misericórdias e das câmaras. Um dos fluxos de comunicação postal era o constituído pela correspondência camarária transportada por caminheiros, almocreves ou pelos próprios oficiais concelhios, vereadores e juízes de fora ⁵.

O domínio filipino viria a imprimir uma maior dinâmica ao sistema de comunicações, nomeadamente nos três primeiros anos, período em que Juan de Tassis assumiu as funções de correio-mor em Portugal. Com efeito, foi durante a governação dos Áustrias que se implantaram outras estruturas de correio no espaço interno, organizando-se alguns dos principais eixos de

□ **Figura 2. Correio a cavalo (séc. XVI)** comunicação do Portugal moderno, nomeadamente a via



de Lisboa a Braga (que passava por Coimbra, Aveiro e Porto) e a ligação entre as capitais dos dois reinos peninsulares: pela estrada entre Lisboa e Elvas circulava a informação dirigida à Europa e, de forma particular, à corte sediada em Madrid.

Em 1606, data da venda do ofício de correio-mor a Luís Gomes da Mata ⁶, funcionava um serviço semanal de correio entre a cidade dos arcebispos e a capital do reino. Os sacos chegados a Coimbra vindos de Braga, Porto e Aveiro, a que se juntavam os daquela cidade, eram transportados por estafetas até Alvaíazere, localidade onde se efectuava a permuta de malas entre os correios do Norte e o de Lisboa. Este facto é atestado pelo documento que regista o “contrato de amigável composição”, realizado em 1606, entre o correio-mor e o correio assistente de Coimbra ⁷ e confirmado pelo padre Carvalho da Costa (1708) que, na sua *Corografia*, nos legou este testemunho: “no bispado de Coimbra, 4 léguas de Tomar para Nascente (sic), quasi no coração do Reino, tem o seu assento a vila de Alvaiazere onde se parte o caminho dos Estafetas, que do Meiodia e Norte se ajuntam nela todas as semanas, recebendo o de baixo as cartas que traz o de cima, e este da mesma maneira, para as conduzirem a seus lugares. Parte pelo meio, de Norte a Sul [...] a estrada coimbrã” ⁸.

O ponto de encontro dos correios situava-se no final de um troço particularmente difícil de atravessar para quem vinha do Norte. Claude de Bronseval (1513) qualificou-o de “destestavel e péssimo caminho cheio de calhaus e pedras”. Este monge cisterciense sofreu, neste percurso, uma das experiências mais negativas da sua passagem por Portugal num dia em que foi assaltado por um bando de malfeitores, a quem foi impossível fugir já que “a estrada pedregosa não permite andar depressa” ⁹. Idêntica apreciação deste trajecto foi transmitida, em 1609, por Severim de Faria que o descreveu como “trabalhosissimo caminho por ser tudo rochedo, e pedra viva que nem a pé, nem a cavallo se pode andar senão com grande dificuldade” ¹⁰; e muito mais nos poderiam contar os experientes estafetas de Coimbra que trilhavam este percurso tão temido por viajantes acidentais.

Por estas carreiras de correio ordinário circulava a correspondência, não urgente, de algumas instituições, como era o caso da Universidade e do seu reitor, utentes dos canais de circulação das cartas do correio ordinário, mediante o pagamento de uma avença ¹¹.

A carta de venda do ofício do correio-mor, “com tudo a elle anexo”, transferiu para uma entidade privada, a família Mata, todos os direitos, privilégios, prerrogativas e proventos de que gozavam, desde a sua criação, os correios-mores de Portugal, acrescentando-lhe os usufruídos pelos de Castela. Com a atribuição do ofício criado por D. Manuel a Luís Gomes da Mata todos os serviços do correio existentes, bem como o pessoal a eles affecto – assistentes, mestres de posta, estafetas – lhe ficaram subordinados. Por sua vez, os correios assistentes de Braga, Porto,

Aveiro e Coimbra viram-se esbulhados de todos os seus direitos, sendo obrigados a negociar com o novo titular do ofício o exercício da sua função e a partilha dos rendimentos do correio.

As prerrogativas do correio-mor não seriam, no entanto, conhecidas em todo o País. Em Viseu, no ano de 1610, o bispo da cidade tomou a iniciativa de sensibilizar a câmara para a necessidade de escolher uma pessoa que efectuasse o transporte de missivas para Coimbra, argumentando ser muito conveniente o estabelecimento do correio ordinário “para a expedição de muitos negócios e bom governo da cidade” ¹². A iniciativa do bispo foi bem acolhida pelos vereadores que, em câmara, nomearam um “correio maior”, que viria depois a obter carta de nomeação de titular do ofício, facto divulgado por meio de pregões, forma ainda em uso de informar as comunidades sobre matérias de interesse comum. Em seguida, a câmara viseense nomeou um estafeta a quem foi conferida a tarefa de transportar as cartas entre Coimbra e Viseu e correios peões para a distribuição da correspondência pelo termo do concelho. Ficou, entretanto, consignado que a existência de correio ordinário não impedia o recurso a outros condutores de cartas, prática seguida por várias instituições, como a Igreja, a Inquisição, as misericórdias e a Universidade de Coimbra, que utilizavam caminheiros e postilhões para enviar cartas ou recados urgentes ou missivas portadoras de segredos que não se confiavam aos estafetas ¹³.

Em Viseu, os poderes locais, o eclesiástico e o municipal, assumiram a iniciativa de criar serviços públicos de correio, o que denota a existência, nos inícios do século XVII, da circulação regular de um volume de correspondência, sobretudo de natureza institucional, susceptível de sustentar através dos portes uma estrutura de correio semanal. Diligências semelhantes terão sido tomadas, entretanto, em outras vilas do País. Em 1641, a rede de correios assistentes abrangia, para além das já referidas (Porto, Aveiro, Coimbra e Viseu), as localidades de Tomar, Guimarães, Ponte de Lima, Vila do Conde e Viana do Castelo ¹⁴.

1.3 O regimento de 1644: a organização das comunicações nos inícios da guerra da Restauração

Em 8 de Junho de 1641, D. João IV confirmou a carta de mercê do ofício do correio-mor a António Gomes da Mata com todas as prerrogativas usufruídas pelos anteriores titulares do ofício. No entanto, o monarca restaurador da independência de Portugal não confiaria plenamente nos homens do correio que tinham servido a governação filipina. Na verdade, se a confiança nos correios que serviam o Estado era imprescindível em conjunturas de paz, essa necessidade redobrava-se em tempos de guerra com um “inimigo” que tinha governado o País durante sessenta anos.

Tendo em conta esta situação, o monarca decidiu elaborar um regimento, publicado em 17 de Fevereiro de 1644¹⁵, para regular o funcionamento do correio ao serviço da Coroa e dos diversos organismos do Estado, nomeadamente tribunais e secretarias, no sentido de o tornar mais eficaz e menos oneroso.

Do clausulado do citado regimento decorre que a Coroa utilizava os serviços do correio ordinário, que eram, no entanto, insuficientes para o expediente régio, havendo, assim, necessidade de recorrer, com muita frequência, a correios extraordinários, disponibilizados pelo correio-mor, cujos custos eram suportados pela Fazenda Real.

Constituindo a relação de confiança entre o novo poder instituído e os transportadores de mensagens reservadas uma das principais preocupações do monarca, o regimento de 1644 reiterou a exigência a todos os servidores dos correios da prestação de juramento, recomendando-lhes que “com toda a verdade e pontualidade apoupem minha fazenda e dem o melhor expediente dos correios”¹⁶.

O mesmo diploma instituiu um conjunto de mecanismos burocráticos destinados a responsabilizar os diversos intervenientes na cadeia de circulação da correspondência pelo seu regular funcionamento. Neste sentido, ordenou aos correios que não despachassem correspondência sem terem obtido ordem, por escrito, dos organismos emissores das cartas. Competia-lhes, igualmente, informar os tribunais e secretarias de Estado do envio de mensagens para um determinado lugar, a fim de reunir o maior número de cartas em cada viagem.

Quanto aos condutores de correspondência passaram a estar sujeitos a rigorosos mecanismos de controlo. Um deles decorria da exigência de se fazerem acompanhar de guias, denominados “os partes”, documentos elaborados pelos correios assistentes, ou assinadas por eles, onde se fazia o registo do nome do correio, do nome do emissor e do destinatário, dos objectos transportados, bem como outros dados referentes à viagem, como dia e hora de partida e de chegada, léguas percorridas, despesas de viagem; exigia-se ainda a apresentação de uma certidão comprovativa da entrega das cartas aos destinatários ou do motivo do impedimento dessa entrega. A não apresentação de um justificativo levava à prisão imediata e a uma penalização de acordo com o dano causado. Finalmente, todas as despesas deviam ser comprovadas mediante documentos credíveis onde constassem o número de léguas percorridas e os dias dispendidos nas viagens. Todos estes processos de controlo dos correios já eram utilizados por instituições tais como a Igreja ou a Universidade¹⁷.

Para além da eficácia do funcionamento dos serviços, interessava regulamentar e limitar os custos. Neste domínio o regimento de 1644 dedica alguns artigos à definição dos portes, bem como à fixação de salários e custos de jornadas. Quanto às tarifas das cartas, determinou-se

que se o correio utilizado pelo monarca, quando estivesse fora de Lisboa, fosse o ordinário, as taxas eram devidas ao correio-mor. No caso de os correios serem pagos pela Fazenda Régia, ser-lhe-ia devida apenas a décima parte dos portes bem como de outros emolumentos. Em tempo de grandes dificuldades financeiras, agravadas pela guerra, houve, igualmente, necessidade de fixar remunerações: atribuiu-se o salário de um tostão diário aos correios ao serviço da Coroa

Remunerações dos correios (1644)

Léguas/Dia	Réis/Léngua
20	100
15	50
10	30

quando esta se encontrasse fora da capital. Quanto às remunerações das viagens, fixaram-se de acordo com o número de léguas percorridas por dia.

Para além da via terrestre, os mensageiros utilizavam a via marítima, mais

rápida e segura. O regimento previa o recurso a barcos, mas apenas nos casos em que houvesse ordem expressa para a sua utilização. O montante a pagar variava em função da rapidez exigida: “em grande diligência” – 50 réis por légua e 30 em velocidade normal.

Ao tempo da elaboração do diploma em análise não eram usados cavalos pelos correios ¹⁸. Colocando-se a hipótese de haver necessidade de os voltar a utilizar, definiu-se o pagamento diário de dois tostões para os animais e seis vinténs para o postilhão. Relativamente à velocidade de circulação, fixou-se, para as “viagens extraordinárias”, a obrigatoriedade de percorrerem três léguas em duas horas e meia, e, para “as ordinárias”, uma légua por hora. Proibiu-se, entretanto, o transporte de carga, para além da correspondência. Os cavalos podiam circular em barcos, sendo pagas as léguas de mar a seis vinténs.

Este regulamento foi objecto de acrescentos posteriores ¹⁹. Em 29 de Fevereiro de 1644, D. João IV fixou em oito o número de correios para o seu despacho ordinário quando estivesse fora de Lisboa, atribuindo-lhes um salário de 160 réis diários, com obrigação de percorrerem oito léguas por dia. No entanto, o monarca previa a possibilidade de aumentar este quantitativo dependendo dessa alteração de uma decisão sua.

A disposição do regimento referente à utilização de barcos pelos correios veio a revelar-se muito restritiva. Para obviar a este constrangimento, em 20 de Dezembro de 1644, o monarca permitiu aos correios despachados pela posta ou em diligência de 20 léguas o fretamento de barcas. Ainda que o texto o não refira, a barca destinava-se a passar o Tejo em Aldeia Galega (Montijo) sendo utilizada pelos correios de “alta velocidade” quando não pudessem esperar pela barca normal de passagem.

Em 27 de Abril de 1645, D. João IV introduziu uma alteração relativa às distâncias a percorrer pelos correios: suprimiu os correios de 10 léguas, mantendo os de 20, 15 e 8, pagando-se a es-

tes últimos 8 vinténs por dia. Os correios de 20 e 15 léguas eram os que se faziam transportar em animais. Por sua vez, oito léguas era a distância percorrida a pé pelos estafetas num dia, percurso exigido aos caminheiros por algumas instituições, como a Universidade de Coimbra.

Este regimento, concebido em tempo de guerra, para regulamentar os serviços de correio prestados ao Estado e, de forma especial, os custos, no sentido de conter as despesas a suportar pela Fazenda Régia, esteve em vigor até à extinção do ofício de correio-mor, aplicando-se ao serviço régio e ao de particulares.

1.4 A criação do correio ordinário das cartas do mar

Em Castela, nos inícios do século XVI, organizaram-se dois serviços de correio: o correio do território continental, confiado aos Tassis, e o das Índias atribuído a Lorenzo Galíndez de Carvajal ²⁰.

□ **Figura 4. Correio marítimo do século XVII** Em Portugal, o fluxo de correspondência com os espa-



ços ultramarinos sempre se processou à margem da jurisdição do correio-mor. As cartas iam e vinham em navios mercantes, sendo distribuídas nas Ilhas, no Brasil e na Índia pelas autoridades locais e, no Reino, através de circuitos não submetidos ao controlo do titular daquele ofício.

A seguir à Restauração, Luís Gomes da Mata reivindicou junto de D. João IV a anexação do correio das cartas do mar ao ofício de correio-mor do Reino. O pedido foi recusado, tendo o Tribunal da Suplicação dado, em 1656, uma sentença desfavorável, decisão precedida de um protesto contra a criação do dito ofício, apresentado pelos Povos nas cortes de 1654, que estranhamente o dão como já criado.

“O officio de Correo do Mar que de novo se creou, he de grande prejuízo, e não serve demais, que de delatar a data das Cartas, e papeis que vem de fora, alem de que a pessoa que o serve, abre os maços e poe portes excessivos nas Cartas, sendo que nem as tras ao Reino, nem tem trabalho algum, e só faz negociação do dito officio”²¹.

As dificuldades financeiras vividas pela Coroa resultantes da conjuntura de guerra, viriam, entretanto, a concorrer no sentido do deferimento da pretensão de Luís Gomes da Mata. Em 26 de Outubro de 1657, Dona Luísa de Gusmão doou-lhe o ofício das cartas do mar, anexando-o ao do Reino ²². A concessão desta mercê foi justificada como uma recompensa pelos serviços prestados pelo titular do ofício e seus antecessores, sendo um deles o donativo de oito mil cruzados entregue ao tesoureiro da Junta dos Três Estados, destinado a financiar a campanha do Alentejo.

O regimento de 1644 passou a regulamentar o correio marítimo nas matérias em que lhe era aplicável. O seu clausulado revelava-se, no entanto, insuficiente. Por este motivo, foi elaborado outro diploma, o de 6 de Junho de 1657 ²³. Neste documento, a criação do ofício das cartas do mar apresenta-se como uma resposta a um pedido dos “homens de negocio”, invocando-se ainda “as justas considerações do serviço regio na segurança das conquistas e bem do commercio”.

A partir do momento em que o ofício do correio do mar foi anexado ao da terra, toda a correspondência vinda das Ilhas e das Conquistas passou a ser recebida pelo correio-mor, com excepção apenas da proveniente da Índia, que permaneceu “livre”²⁴. As cartas continuaram, entretanto, a ser transportadas pelas embarcações mercantis, assumindo o titular do ofício de correio o encargo de fazer o transporte dos sacos, dos barcos para terra, numa falua. Competia-lhe ainda proceder à elaboração e afixação das listas contendo as missivas chegadas, bem como tratar da expedição da correspondência destinada às Conquistas. Com este fim, cabia aos oficiais do correio instalados nos diversos portos do Reino e espaço ultramarino informar-se dos dias de partida das embarcações e fazer o respectivo anúncio através de edital afixado na porta das suas residências, bem como avisar as secretarias de Estado e os tribunais. Necessitando o

monarca, ou algum dos seus ministros, de uma embarcação para mandar algum aviso urgente, o correio-mor era “obrigado” a contratá-la, pagando a Fazenda Régia um aluguer “justo”.

Como recompensa material pelo serviço de entrega e recepção da correspondência, foi concedido ao correio-mor o direito à cobrança de portes, assim fixados: por uma carta ou maço com quatro folhas de papel, vinte réis; em relação às bulas e breves vindos de Roma, o porte era cobrado a peso, cobrando-se por cada onça trinta réis.

Para protecção dos “segredos” contidos na correspondência oficial e dos mercadores, o regimento lembrava ao correio-mor para avisar os comandantes das embarcações no sentido de deitarem ao mar os sacos, em caso de ataque inimigo; para o efeito, os sacos deviam trazer sempre algum peso.

Como aconteceu com outras instituições, caso das câmaras ou misericórdias, também em matéria de comunicações se tentou transpor para o espaço das Conquistas as estruturas existentes no Reino. Assim, fizeram-se diligências no sentido de implantar uma rede de correios assistentes nos principais portos brasileiros e das Ilhas, encarregados de receber e recolher a correspondência e de cobrar os respectivos portes ²⁵. Os oficiais destes serviços não foram, no entanto, bem aceites em todo o espaço ultramarino, apesar da intervenção dos monarcas no sentido de induzir o seu bom acolhimento junto dos poderes locais, especialmente quando lhes anunciavam as nomeações de correios assistentes feitas pelo correio-mor ²⁶, atitude em que terão pesado não só motivações de natureza económica decorrentes do pagamento de portes, mas também problemas relacionados com a protecção dos segredos das cartas.

1.5 A integração do Algarve na rede do correio ordinário

O Algarve não dispôs, até aos inícios do século XVIII, de uma estrutura organizada de serviços postais de molde a assegurar uma comunicação regular com as outras partes do Reino. O transporte de cartas era feito, por via marítima ou terrestre, por correios extraordinários ou por pessoas que se dirigiam àquela região para efectuar negócios ou tratar de outros assuntos, caso de almocreves e recoveiros.

Em finais do século XVII, Dona Isabel de Castro, na qualidade de tutora e administradora da pessoa e bens do seu filho, Luís Vitorio de Sousa da Mata Coutinho, invocando o texto da carta do ofício que lhe permitia criar correios nos lugares que lhe parecesse “convenientes” e o “prejuízo e detrimento que normalmente se padece por falta de comunicação”, solicitou ao monarca a outorga de condições especiais para a extensão do correio ordinário ao Algarve ²⁷. Devido à circunstância

de este território ser muito despovoado e os povos muito distantes uns dos outros, alegava ser necessário contratar vários estafetas: um para transportar a correspondência de Lisboa a Faro e outros para a conduzirem da estrada principal para os vários lugares de destino. Para cobrir o acréscimo dos custos com pessoal, Dona Isabel requereu um alvará que lhe permitisse cobrar portes dobrados, em relação ao correio chamado “do Reino e Alentejo”. Solicitou, ainda, que nenhum almocreve do Algarve pudesse transportar cartas, pedido atendido por D. Pedro II, depois de ter consultado o provedor da comarca e os oficiais das câmaras algarvias ²⁸.

A instalação do correio no Algarve implicava a criação de correios assistentes “em muitas terras do Alentejo e nas Comarcas de Évora, Beja e Campo de Ourique”. Por este motivo, Dona Isabel de Castro pediu o alargamento, a todas as terras onde o correio-mor tivesse assistentes ou mandasse estafetas ou peões, da proibição de transporte de cartas pelos almocreves. Esta solicitação foi igualmente atendida pelo monarca.

Teoricamente, a partir de 1702, os estafetas do Alentejo e Algarve passaram a usufruir do exclusivo do transporte de correspondência, sendo vedado aos almocreves, condutores habituais de recados e cartas, o exercício dessa actividade na região sul do País. Deste modo ficaram circunscritos ao transporte de encomendas e das cartas que as acompanhavam.

1.6 A preparação dos serviços de correio para a Guerra de Sucessão de Espanha

Portugal entrou na Guerra de Sucessão de Espanha em 1704, ano em que as tropas invasoras entraram na Beira e Alentejo. Perante a iminência do envolvimento do nosso país no conflito bélico, D. Pedro II começou a fazer os preparativos em termos de reforço da infra-estrutura de comunicações. Em 19 de Novembro de 1703, invocando a necessidade de “correios prontos e capazes” para a resolução dos “negócios públicos”, o monarca fixou em vinte o quantitativo de correios, denominados “correios de número”, com exclusividade de serviço régio e com o salário de meio tostão por dia ²⁹.

Em contexto de guerra, a correspondência devia girar com maior velocidade no sentido de permitir uma comunicação mais rápida.

Remunerações dos correios extraordinários (1704)

Léguas/Dia	Réis/Légua
20	150
15	100
10	80
6	50

Para atingir este objectivo, o monarca aumentou o preço das viagens relativamente ao estabelecido em 1644, e alargou a escala de velocidades definida em função do número de léguas percorridas num dia.

Para além disso, a necessidade de criar um sistema de comunicação rápido com as regiões fronteiriças implicou um reforço do serviço de postas. Neste sentido, duplicou-se o número de cavalos, de quatro para oito nas postas de Aldeia Galega a Elvas, fixando-se para sustento de cada um deles o montante de um tostão por dia. Foi ainda criada uma via de posta de Lisboa a Almeida.

1.7 As comunicações postais com a Europa

Ao longo da época moderna, Portugal manteve intensas relações com vários países da Europa, destacando-se as de cariz económico com a Espanha, França e Inglaterra; as de natureza cultural com a França; as de índole político-religiosa com a Itália, cabeça da Cristandade, e as que se teceram entre as várias cortes europeias motivadas por laços familiares ou interesses políticos ³⁰.

Este relacionamento entre Portugal e a Europa processou-se através da deslocação de intelectuais, políticos e mercadores às sedes de poder, de cultura e de negócios do espaço europeu, mas também por meio de correspondência transportada pela rede de correios ordinários organizada na Europa. A comunicação mais rápida fazia-se, no entanto, através de correios extraordinários, enviados, a um determinado destino, pelo Estado e por particulares, sobretudo mercadores, cujos custos estavam fixados como decorre do quadro ao lado.

Sobre a circulação dos correios, em especial sobre o bem precioso que transportavam – a informação – exerceu-se a vigilância do Estado que chegou mesmo a exigir a paragem das comunicações. No reinado de D. João V, no período de corte de relações entre Portugal e a Santa Sé, através de aviso datado de 5 de Julho de 1728 assinado por Diogo de Mendonça Corte Real, ordenou-se a suspensão do envio e recepção de correspondência para Roma:

Custos de correios de posta para cidades europeias (1744)

Lisboa-Barcelona	177.000 réis
Lisboa-Baiona	177.000 réis
Lisboa-Paris	397.500 réis
Lisboa-Marselha	325.080 réis
Lisboa-Génova	474.525 réis
Lisboa-Viena de Áustria	781.500 réis
Lisboa-Roma	574.500 réis
Lisboa-Haia	505.500 réis
Lisboa-Londres	568.500 réis

“Sua Magestade he servido que nos officios do Correio desta Corte, Província e Reino do Algarve se não admittão cartas que se escreverem para a Corte de Roma e terras do Papa, por haver prohibido toda a correspondência

e comunicação com a dita Corte, e V. Mercê avisará ao correio mor de Madrid, e ao de Inglaterra, pelo que toca aos Paquebotes, lhe não remetão cartas que da mesma Côrte de Roma e terras do Papa vierem para estes Reinos, porque Vossa Mercê tem ordem para não as distribuir, lhe não hade satisfazer os portes. O que participo a Vossa Mercê para que assim o execute, mandando por Editaes para que venha à noticia de todos” 31.

1.7.1 Os correios terrestres

Passando por Castela o único caminho terrestre de comunicação entre Portugal e a Europa, desde cedo se estabeleceu uma articulação entre os correios portugueses e espanhóis. Nestas circunstâncias, os Tassis, enquanto correios-mores de Espanha, transportaram nos seus cavalos velozes [circulariam a 20 km por hora em média] correspondência portuguesa pela Europa durante os séculos XVI e XVII. Juan de Tassis introduziu em Espanha uma eficaz rede de correios a cavalo apoiada em estações de posta, situadas nas principais estradas. Este dinâmico pioneiro dos correios foi o dinamizador do primeiro grande acordo internacional celebrado entre os correios franceses e os espanhóis relativamente ao transporte da correspondência entre Espanha e Itália e Espanha e a Flandres 32.

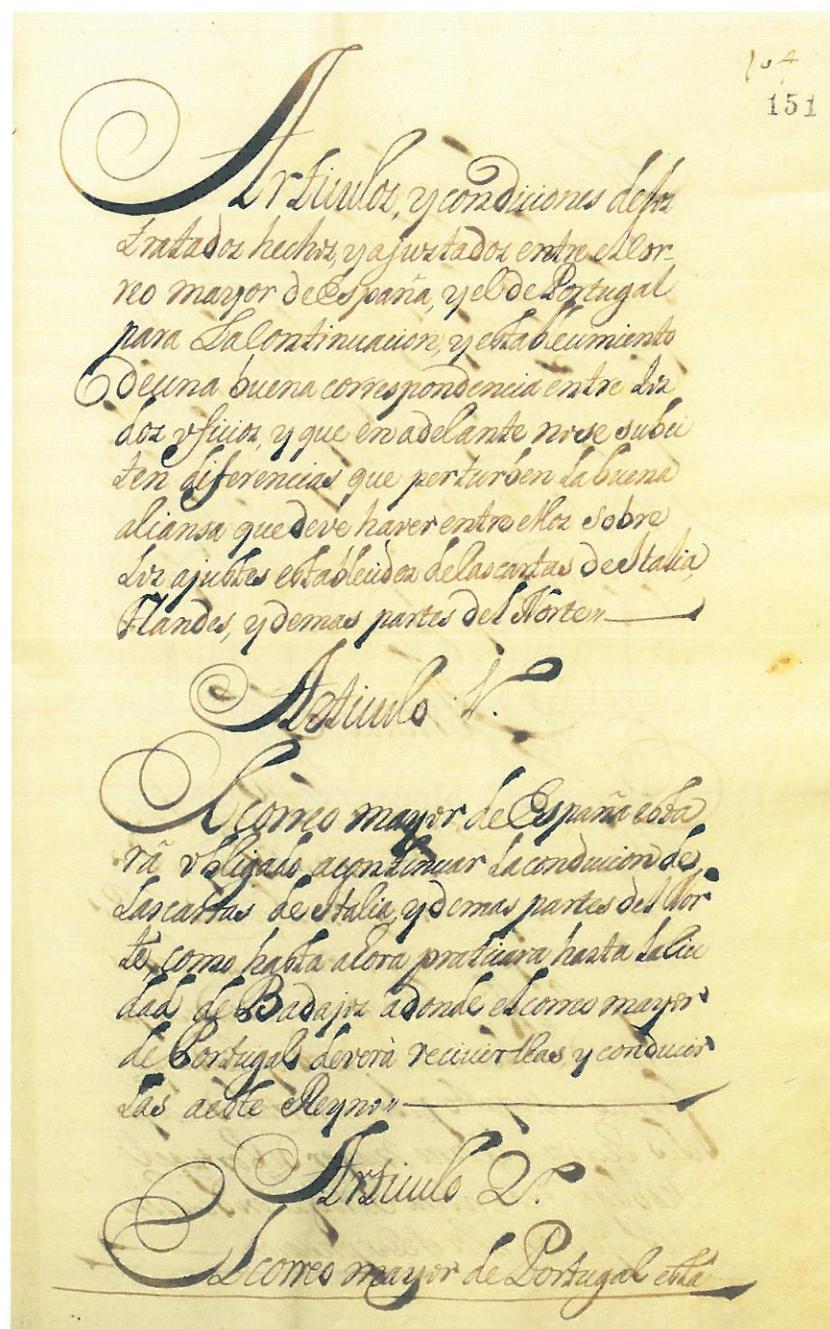
A via postal que, através de Badajoz, ligava Lisboa a Madrid continuou a ser de superior importância ao longo da segunda metade de Seiscentos, como decorre de um artigo do *Regimento da saúde* de 1693 que, devido ao seu interesse transcrevemos na íntegra.

“E, porque o commercio das cartas que veem pelo correio ordinário de Madrid, se não póde evitar, por ser útil e necessário, para que d'elle não possa resultar ao bem publico da saúde damno, se ordena que o estafeta que vae todas as semanas a Badajoz a receber as cartas que o estafeta de Madrid traz, não entrará na cidade, e chegará até junto da ponte de Badajoz, em pouca distancia, ficando da parte de Portugal, e no fim da ponte o estafeta de Madrid tirará todas as cartas dos saccos e as porá em terra, e serão logo passadas pelo vinagre e por fogo; e feita esta diligencia, as deixará, e cobrará os maços das que o estafeta de Portugal leva, o qual, em saccos que levará consigo, recolherá todas as cartas que forem purificadas na forma referida, e mais papeis; e, para que o estafeta não possa usar de dollo, nem engano, sairá de Elvas a receber as cartas acompanhado de dois cabos de esquadra de cavallo, de toda a satisfação e confiança” 33.

A articulação entre correios portugueses e espanhóis foi muito perturbada em conjunturas de guerra, em particular as que envolveram os dois países peninsulares. Com efeito, nesses

períodos fecharam-se a Portugal as portas das comunicações postais terrestres com a Europa, situação ocorrida, por exemplo, durante a Guerra da Sucessão de Espanha. Reatada a paz, firmou-se, em 1718, um convénio entre os dois países ibéricos em que se regularam as relações entre

□ **Figura 5. Extracto do tratado celebrado entre os correios-mores de Portugal e de Espanha, em 1718, para regulamentar o giro do correio entre os dois países** os respectivos serviços de correio 34.



Este acordo integra-se num contexto de reformas centralizadoras promovidas por Filipe V, constituindo uma delas a recuperação para a Coroa, da administração dos correios, medida que visou o aumento de receitas do Estado, no contexto da Guerra da Sucessão. A gestão deste serviço foi entregue, em 1716, a um “Juiz Superintendente e Administrador Geral das Estafetas”, D. Juan Tomás de Goyneche, promotor de uma série de reformas tendentes a organizar a nova “renda”, destacando-se as seguintes: fixação de tarifas, implantação de carreiras periódicas, transporte de viajantes em carruagens e a promulgação de “Ordenanças” reguladoras dos serviços de posta.

Foi neste contexto que o referido convénio foi celebrado em Lisboa, em 3 de Maio de 1718, sendo seus outorgantes o correio-mor de Portugal, Luís Vitorio de Sousa Coutinho da Mata, e o embaixador de Espanha, marquês de Capecehatro, em representação do correio-mor espanhol e visava o estabelecimento de uma “boa comunicação e correspondência” entre os dois officios, a fim de não subsistirem, no futuro, “diferenças” consideradas perturbadoras da “boa aliança” que deveria existir entre eles.

O correio-mor de Espanha obrigou-se a continuar a conduzir as cartas vindas de Itália e das demais partes do Norte até Badajoz, localidade onde o de Portugal devia recebê-las. Por sua vez, o de Portugal assumiu o compromisso de transportar até Badajoz as cartas endereçadas a Itália, Flandres e outros países do Norte, onde os serviços postais espanhóis as recolheriam e levariam até aos lugares de destino.

A definição do pagamento dos portes constituiu outro dos pontos do acordo: o correio-mor de Portugal comprometeu-se a ter, em Badajoz, uma pessoa para assistir à pesagem das cartas e ao apuramento dos portes e a pagar por cada onça mil réis³⁵. Os montantes auferidos deviam ser enviados semanalmente para Espanha.

O correio-mor de Portugal assumiu ainda o compromisso de conservar a correspondência não entregue por desconhecimento do destinatário; para diminuir o prejuízo resultante da não cobrança de portes, descontavam-se 50 réis por cada onça de cartas devolvidas. Durante a guerra, fora retido em Badajoz um grande volume de correspondência: através deste acordo, o correio-mor de Portugal responsabilizou-se pelo seu levantamento no prazo de um dia, pagando o quantitativo estabelecido de mil réis por onça.

Como foi referido, um dos objectivos das reformas dos correios implantadas em Espanha, a partir de 1716, foi o aumento da renda do correio. Ora este acordo celebrado entre Portugal e Espanha, em 1718, reflecte essa preocupação com as receitas provenientes dos portes, nomeadamente das cartas retidas em Espanha. Este problema voltou a colocar-se no contexto da Guerra dos Sete Anos. Terminada o conflito bélico, o correio daquela cidade avisou o de Portugal para proceder ao levantamento da correspondência. Este acedeu, solicitando, no entanto,

um abatimento referente às cartas endereçadas a franceses que se tinham retirado do nosso país durante a guerra. O pedido foi aceite, permitindo um abatimento de 30% do montante dos portes. Na verdade, estavam retidas na fronteira 3.244 onças de cartas atrasadas e 896 de cartas recentes ³⁶.

Sendo Badajoz a porta de entrada por excelência do correio dirigido à Europa, o itinerário entre Lisboa e Elvas foi objecto de especial atenção por parte dos monarcas portugueses, nele se instalando o único serviço de postas a funcionar, com regularidade, ao longo da época moderna. Em 14 de Setembro de 1716, em documento assinado por Diogo Mendonça Corte Real, invocando-se o benefício para o serviço régio e para o comércio dos particulares, da rapidez de circulação da correspondência, e considerando o pouco tempo que havia para responder às cartas vindas de Castela e de outros países estrangeiros pelo correio ordinário de estafetas, decidiu-se mandar vir as cartas de Badajoz para Lisboa “pela posta”. Para fazer face ao aumento dos custos do transporte, elevaram-se os portes: um vintém nas cartas singelas e, nas de peso, um montante de 180 réis ³⁷.

Em 1760, a via terrestre de ligação entre Lisboa e Badajoz era identificada como uma das estradas de posta no mapa publicado no livro *Itinerário de las carreras de Posta dentro y fuera del Reyno* de Pedro Rodriguez Campomanes. Este percurso articulava-se com a “Carrera do Reyno de Portugal e Província de Extremadura”. Nesta data, o correio proveniente de Lisboa chegava a Madrid na quinta-feira de manhã, partindo para Badajoz na sexta-feira ao meio-dia ³⁸.

Esta cidade era a porta de entrada do correio de Madrid. Para além desta estabeleceu-se, em 1717, uma ligação com Sevilha através do Algarve. Em 21 de Fevereiro deste ano, a *Gazeta de Lisboa* noticiava que o correio-mor, atendendo à demora do correio da Andaluzia, que seguia via Madrid, decidira estabelecer uma nova carreira pelo Reino do Algarve, enviando as cartas à cidade de Tavira donde seguiam para Sevilha. Esta carreira continuava ainda activa na década de sessenta do século XVIII. Segundo o autor do *Portugal Sacro Profano* o correio chegava à segunda-feira e partia à terça de tarde ³⁹.

1.7.2 O correio marítimo com a Inglaterra

Ao longo da nossa história, Portugal manteve estreitas relações de natureza económica e político-militar com Inglaterra sendo particularmente intensas na época moderna. Os interesses de natureza económica e estratégica da nossa “velha aliada” foram defendidos, no nosso país, por uma forte comunidade de ingleses constituída por agentes diplomáticos, por mer-

cadores e por militares. 1703 é um ano simbólico nas relações luso-inglesas pelo facto de se terem celebrado, nesta data, dois tratados de grande relevância militar e económica ⁴⁰. Num deles, definiram-se os termos da participação dos dois países na guerra da sucessão de Espanha; no noutro, conhecido pelo nome do seu negociador, Methuen, atribuíram-se vantagens à entrada dos vinhos portugueses em Inglaterra, em contrapartida da importação dos lanifícios ingleses ⁴¹. Na sequência deste tratado, intensificaram-se as relações comerciais com o Porto, com a consequente vinda para esta cidade de mercadores ingleses. Por sua vez, na sequência do acordo militar, logo em 1705, se dirigiram para Portugal 160 navios mercantes, escoltados por 7 naus de guerra ⁴².

O correio para Inglaterra seguia fundamentalmente por via marítima, sendo transportado por navios mercantes e de guerra. A intensificação das relações luso-inglesas nos inícios do século XVIII, levou aquele país a tomar a iniciativa de estabelecer carreiras marítimas dedicadas exclusivamente ao transporte de correspondência. Em 20 de Fevereiro de 1705, celebrava-se, em Londres, um acordo entre Robert Cotton e Thomas Frankland, correios mores de Inglaterra, Escócia e Irlanda e João Duarte, lugar-tenente de Luís Vitorio de Sousa Coutinho da Mata, correio-mor de Portugal, em ordem a estabelecer “uma correspondência regular” entre a Grã Bretanha e o nosso país ⁴³. Com este objectivo, acordou-se o estabelecimento de uma carreira semanal de paquebote entre os portos de Falmouth e Lisboa, preparada a expensas da coroa inglesa, para transporte do correio.

Através deste acordo definiu-se o processo de expedição da correspondência: as cartas eram pesadas em Londres, organizadas em pacotinhos e colocados em malas fechadas com uma cadeia, e seladas com o selo do ofício do correio inglês. Dentro da mala seguia o rol dos pacotes com a indicação do respectivo peso. O mesmo procedimento devia ser adoptado pelo agente do correio em Falmouth relativamente às cartas provenientes de outras localidades inglesas. Chegado a Lisboa o capitão do navio entregava as malas a um representante do correio-mor que se encarregava de as distribuir utilizando a rede de correio ordinário.

Atendendo a que os custos do transporte ficavam a cargo da coroa inglesa, o correio português comprometeu-se a participar nas despesas pagando por cada onça de cartas 600 réis, montante a que se deduziria uma percentagem de 10% para pagamento do trabalho de cálculo dos portes e distribuição das cartas. O apuramento de contas entre os correios dos dois países devia fazer-se de quatro em quatro meses, cabendo ao correio-mor de Portugal o envio para Londres dos montantes de portes apurados, em boas letras de câmbio. Para evitar divergências de pesos, e consequentes diferenças no apuramento das taxas, acordou-se a utilização dos mesmos pesos pelos correios de ambos os países.



□ **Figura 6. Longos percursos em caminhos acidentados e pedregosos provocavam a exaustão de homens e animais** De Portugal o correio sairia todas as semanas, com as cartas atadas igualmente em pacotinhos, metidos em malas entregues ao capitão do navio inglês que devia partir “dando lugar o vento e o tempo”. No caso de as condições climáticas atrasarem a viagem, competia ao capitão dar conta do facto ao correio-mor, para que o mesmo levasse a correspondência entretanto chegada. Uma última “imposição” de Inglaterra relacionou-se com as cartas não entregues por desconhecimento dos destinatários. Neste caso, estipulou-se o seu reenvio para Londres ou a sua entrega a pessoas indicadas pelos correios ingleses.

Os termos deste tratado, de que foram feitas quatro cópias, duas em inglês e duas em língua francesa, correspondiam, fundamentalmente, aos interesses da Inglaterra, Escócia e Irlanda. De facto, nada se menciona no tocante às obrigações dos correios-mores destes países relativamente ao seu homólogo português.

O paquebote inglês para além da correspondência dirigida a particulares, nomeadamente a mercadores, ou ao Estado, proveniente de Londres ou de outros países, passou a transportar cartas que davam conta dos acontecimentos que decorriam na Europa, tornando-se uma das fontes de informação da *Gazeta de Lisboa* 44, criada em 1715, como se pode ler num exemplar de 13 de Maio de 1717: “Antehontem chegou a este porto o Paquebote de Inglaterra com cinco

dias de viagem & grande quantidade de notícias relevantes, que se participarão ao público na semana próxima”.

Do atrás exposto pode concluir-se que Portugal, na época moderna, esteve ligado aos países europeus através de um sistema de comunicações postais terrestres e marítimas que funcionava com regularidade, excepto em conjunturas de guerra, e eventualmente melhor do que o correio interno. Com efeito, as estruturas do correio na Europa, nomeadamente, as do inglês, francês e espanhol proporcionavam uma comunicação muito mais rápida do que as nacionais, como testemunharam alguns portugueses que estiveram no estrangeiro, caso do diplomata D. Luís da Cunha e de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Em documento anónimo, datado dos finais da década de quarenta do século XVIII, um desses viajantes estimava a demora do correio entre Lisboa e Miranda do Douro igual à existente entre Lisboa e Paris ⁴⁵.

1.8 Olhares críticos sobre os serviços do correio ordinário: a “morosidade e lentidão” dos correios portugueses

“Muitos dias havia me faltavão novas de V. Senhoria, mas hoje 15 de Fevereiro recebo huma de V. Senhoria, escrita de 26: tempo em que pudera vir de Itália e ainda de mais longe” (António Vieira, 1665)

“Escrevendo-se pelo correio para Miranda do Douro e para Paris vêem as respostas quasi juntas” (Anónimo, 1744-1748)

No Glossário de Bluteau, datado dos inícios do século XVIII, define-se correio como “o que corre a pé ou a cavalo”. Por sua vez, em relação ao conceito de *posta* escreve o mesmo autor: “na lingua Italiana e Franceza por esta palavra *posta* se entende a casa do correio que aluga os cavalos de posta, mas eu derivaria *posta* de *posto* porque nas cavalhariças dos correios estão os cavalos, como no seu posto esperando que os soltem para correr”. E conclui: “na língua Portuguesa *posta* só significa a *carreyra*, ou curso impetuoso do cavalo e assim se diz correr à *posta*, correr em *posta*, cavalo de *posta*, deste ou daquele lugar há tantas *postas*”⁴⁶.

Nos anos finais do reinado de D. João V, o ritmo de circulação do correio ordinário, em Portugal, não correspondia à ideia de velocidade associada ao significado das palavras *correio* e *posta* expresso no célebre glossário e desejada pelos utilizadores de serviços postais, principalmente por aqueles que desempenhavam actividades dependentes de informação vinda de espaços mais ou menos longínquos, caso dos homens de negócio.

A percepção da morosidade do giro das cartas deu origem, nos anos quarenta do século XVIII, a uma contestação do funcionamento dos serviços de correio e a uma tentativa de sensibilizar o monarca para intervir no sentido de serem introduzidas reformas na administração deste sector, considerado de grande interesse público. Esta contestação eclodiu numa conjuntura caracterizada, por Luís Ferrand de Almeida, como de “renovação cultural quando os ventos do iluminismo e do regalismo penetravam com força crescente no nosso país”⁴⁷, circunstâncias idênticas àquelas em que se tinham processado remodelações nas estruturas de funcionamento dos correios noutros países, nomeadamente em Espanha, reformas operadas por ilustrados que assumiram funções governativas, caso de Campomanes.

O grande diplomata português D. Luís da Cunha, no *Testamento Político*, obra escrita entre 1747 e 1749, em Paris, apresentou um diagnóstico dos problemas que impediam o desenvolvimento e a modernização de Portugal, fazendo, “críticas muito ásperas” à sociedade portuguesa, ao mesmo tempo que enunciava “projectos de reformas profundas e até audaciosas”⁴⁸.

Um dos sectores que foi alvo das ásperas críticas por parte daquele diplomata foi o do funcionamento dos correios, no qual identificou profundas insuficiências. A sua lentidão e morosidade, em Portugal, era algo que causava profunda indignação ao eminente embaixador que, devido às funções que exercia, tinha particular consciência da importância do bom desempenho dos serviços do correio para o desenvolvimento dos países, sendo também um profundo conhecedor deste ramo de actividade a nível europeu, como testemunha o seguinte desabafo: “ninguém crera que entre duas cidades de tão grande comercio, como são Lisboa e Porto, não poderão os negociantes ter resposta senão em quinze dias”⁴⁹. Contrapondo-o à situação portuguesa, apontava o modelo de organização dos correios num dos países mais desenvolvidos do tempo, a Holanda. Para exemplificar um bom serviço de comunicações, D. Luís da Cunha refere que de Haia para Amesterdão, para além do correio ordinário, partiam todos os dias dois carros, cobertos, de transporte de passageiros, assim como um barco grande de mercadorias. Acrescenta ainda que de Haia saía para Delft um barco de meia em meia hora, e de três em três para Roterdão.

No sentido de melhorar, em Portugal, o serviço de comunicações, era de parecer que se propusesse ao correio-mor a instalação em cada “lugar notável” de uma “boa casa de posta”, com um número suficiente de bestas de carga, para efectuar o mesmo serviço dos carros, para além de cavalos de posta ao serviço de mercadores que necessitassem “de mais prontos avisos”.

Com a ousadia inerente às suas propostas, sugeriu a D. João V que, no caso de o correio-mor não querer tomar medidas no sentido de melhorar os serviços postais, lhe tirasse o ofício, concedendo-lhe uma indemnização, que poderia assumir a forma de retorno do valor da compra do

ofício, feita pelos seus antecessores, com as necessárias actualizações, ou atribuição de uma pensão, a pagar pelas rendas do correio. Fundamentava a bondade da sua proposta invocando o exemplo ocorrido em outras nações estrangeiras, em situações análogas, nomeadamente em Espanha, França, Inglaterra e Holanda, países em que a administração dos correios era feita pela Coroa, depois de terem sido geridos por particulares. No caso da incorporação do ofício do correio na Coroa, admitia como boa solução o arrendamento dos serviços, medida que traria considerável vantagem à Fazenda Real, se fossem negociadas as condições necessárias para que o giro da correspondência, nacional e estrangeira, fosse regular. O aumento das receitas do correio passava ainda, segundo D. Luís da Cunha, por uma melhor regulação dos portes das cartas, bem como pela obrigatoriedade de integrar toda a correspondência vinda do espaço ultramarino no circuito do correio ordinário.

O ilustre diplomata intervinha num debate, que se travava então em meios ligados à Corte, sobre o funcionamento dos serviços do correio desencadeado por três papéis anónimos ⁵⁰, escritos, nos inícios da década de quarenta, por alguém que tinha viajado, ou viajava, pela Europa ao serviço da Coroa e que se define assim:

“Espero que nenhuma pessoa a quem as luzes da razão medianamente illustrem, me estranhará fallar neste particular sabendo que Sua Magestade me mandou a Reynos Estrangeiros a aprender e observar o que podesse a fim de me fazer menos incapas de servillo e concorrer para o bem publico” ⁵¹.

Estes documentos, para além de identificarem um conjunto de situações exemplificativas das graves insuficiências do sistema de comunicações em Portugal, continham uma acusação de exercício abusivo de direitos por parte do correio-mor, em especial em matéria de cobrança de portes. Perante esta denúncia, o monarca terá exigido a José António de Sousa Coutinho da Mata os títulos comprovativos dos seus direitos, facto que levou este a solicitar aos organismos da Coroa certidões dos principais documentos que testemunhavam as prerrogativas do ofício de correio-mor ⁵².

Um dos papéis intitula-se:

“sobre os prejuízos e dannos que se seguem da tarda correspondência que em Portugal se experimenta causada da morosidade dos correios” ⁵³;

No outro pretende defender-se a tese expressa nos seguintes termos:

“Mostrasse neste papel que ao correio mor so compete e pertense a decima parte dos portes das cartas e de quaisquer outras vantagens que os correios que as conduzem e reconduzem fizerem e que as nove decimas restantes pertensem aos ditos correios como premio e recompensa pela celeridade com que devem correr por constar assim dos titulos da sua compra, que pelos conservar em seo poder e ter mandado por vezes imprimir não pode allegar ignorantia nem boa fe”⁵⁴.

Nestes textos, o autor identifica um conjunto de interesses lesados pelos maus serviços prestados pelo correio, em particular pela sua morosidade, situação que contrapõe ao que se verificava nos países europeus nos quais o giro dizia ser “pelo menos quatro vezes mais breve”. Um dos indicadores das insuficiências dos serviços administrados pelo correio-mor era, no parecer do autor anónimo, a utilização, com muita frequência, de correios contratados, denominados “próprios”, facto que acarretava elevados custos suportados por particulares e instituições.

O mais prejudicado pelo deficiente funcionamento do serviço do correio era “Sua Magestade”, prejuízo avaliado em trinta mil cruzados, dispendidos no pagamento de correios “próprios” para serviço da Corte ou de agentes económicos com relações contratuais com a Coroa. Com efeito, afirma-se que “a maior parte das ordens” emanadas da Corte para os “ministros” (referia-se, por certo, aos oficiais periféricos da coroa, juízes de fora e corregedores) e governadores de armas, em especial os das praças marítimas, eram conduzidas por “próprios”, pagos à custa da Fazenda Régia. Por sua vez, alega-se que os “os assentistas e todos os contratadores de rendas e direitos reais” negociavam com a Coroa, à partida, valores mais baixos contando com os gastos em comunicações. Um exemplo invocado era o do administrador dos tabacos do Porto, Martinho o Velho, que no triénio anterior ao da redacção do documento teria gasto em correios três contos de reis.

Acusavam-se ainda os estafetas e postilhões de, ao abrigo do privilégio de lhe não poderem ser abertas as malas, transportarem mercadorias fugindo, assim, ao pagamento de impostos.

Mas os prejuízos para a Fazenda Régia não provinham apenas das despesas com os correios, bem como das eventuais fugas ao fisco, mas também do facto de estes não gerarem rendas, contrariamente ao que acontecia em “todos” os países europeus em que o giro das cartas daria origem a receitas “importantissimas”.

Para além do poder central, também o local era prejudicado com o “mau serviço” do correio. As câmaras suportavam despesas com “próprios” a que eram obrigadas a recorrer devido à

“morosidade” dos correios regulares. Para além disso, nos concelhos em que não havia assistentes do correio – segundo o autor do documento em análise, eram em cada dez um – as vereações tinham de pagar a caminheiros que chegavam a percorrer distâncias de sete léguas para levar e trazer cartas. Dadas estas circunstâncias, considerava-se que os gastos em transporte de cartas absorviam uma fatia do orçamento municipal que devia ser empregue em construção e reparação de caminhos, pontes e fontes, responsabilizando-se indirectamente o correio-mor pelas deficientes infra-estruturas de transporte e de abastecimento de água existentes nos concelhos. Para inverter esta situação e melhorar os serviços postais prestados aos municípios, propunha-se a concessão de lugares de correios assistentes a todas as terras que os requeressem, revertendo 10% dos portes das cartas para o correio-mor.

No sentido de chamar a atenção para as grandes insuficiências da rede postal, o referido autor anónimo apresentou o exemplo de três localidades que, apesar da sua importância, não dispunham de correio assistente: Montemor-o-Velho, cabeça de comarca; Castelo de Vide, “terra de grande comercio”, com dois mil vizinhos, juiz de fora e um regimento de soldados, e Penamacor, que apresentava idênticas características à sua congénere alentejana ⁵⁵.

Alegando que o “papel” iria ser visto por “ministros de letras”, o citado autor escusava-se a apresentar as vantagens que da “abreviatura” do correio decorriam para a boa administração da justiça. Não deixou, entretanto, de invocar os prejuízos suportados pelas pessoas envolvidas em processos judiciais nos tribunais de Lisboa ou do Porto, que necessitavam de mandar vir documentos das suas terras. Nestes casos, quando não dispunham de meios para pagar a “próprios”, arriscavam-se a perder as causas.

A possibilidade económica de poder recorrer a correios extraordinários configurava-se como um factor de desigualdade social vivida, por exemplo, pelos pais que tinham filhos a estudar na Universidade de Coimbra. Em caso de doença, os “pais ricos”, podiam acompanhar o estado de saúde dos filhos através de mensageiros pagos. Por sua vez, aos “remediados” não restava outra solução senão aguardar as notícias vindas pelo correio normal, esperando ansiosamente que “o sabado se antecipasse”.

Um dos sectores mais prejudicados pela morosidade das comunicações postais era, no entanto, o comércio e a classe dos negociantes, pelo facto de o bom desempenho desta actividade implicar obtenção de informação rápida. Para exemplificar os constrangimentos para a vida económica decorrentes da lentidão do giro do correio, apresentava-se o caso de uma frota chegada do Brasil disposta de três meses para carregar mercadorias. Segundo os cálculos elaborados pelo autor em apreço, os mercadores interessados em adquirir produtos no interior do Reino gastavam sete ou oito semanas para obter informação sobre bens disponíveis e respec-

tivos preços, não lhes restando, em seguida, tempo para efectuar as compras. Reconhecia-se que essa informação se podia obter em duas semanas recorrendo a correios extraordinários, mas os custos eram dissuasores da sua utilização. O argumento invocado no texto em análise aponta para uma das causas da deficiente articulação entre os espaços económicos internos e os coloniais: a morosidade da circulação da informação.

Não nos debruçaremos neste momento sobre os argumentos de natureza jurídica invocados nos papéis anónimos, bem como sobre os que foram contrapostos por José António da Mata Sousa Coutinho num texto elaborado por um arguto jurista. As divergências centravam-se no montante dos portes devidos ao correio-mor: enquanto o autor dos papéis anónimos pretendia provar que o proprietário do ofício do correio tinha apenas direito à décima parte dos portes, cobrando abusivamente a totalidade, argumentava aquele que essa percentagem lhe era devida apenas pelos correios “extraordinários”, cabendo-lhe a totalidade das taxas das cartas transportadas pelo correio ordinário por posse “centenária e immemorial”.

O que interessa ressaltar, neste contexto, é a estratégia tendente a confinar os proventos do detentor do ofício do correio-mor a uma décima parte dos portes das cartas com objectivo de libertar os 90% restantes para custear a organização de uma estrutura mais eficiente de transporte de correspondência, como decorre do texto seguinte:

“E para este Reyno ser bem servido e se fazer inteira justiça ao correio-mor e ao povo, deve Sua Magestade mandar que a abreviatura do gyro das cartas se puzesse a lanços e se arrematassem a quem, no mais breve o fizesse, e que o arrematante fosse obrigado a dar a decima parte de toda a importancia dos portes e das mais vantagens que, por respeito do correio, resultarem ao correio-mor” ⁵⁶.

Na verdade, o autor dos papéis anónimos não via qualquer possibilidade de alterar o funcionamento dos serviços do correio sem mudar a entidade que os administrava: “o único meio de ser o correio bem servido he não consentir que o correio faça por si serviço algum contrangendo-o a que seja ministro delles”. Entretanto, para o titular do ofício de correio-mor propunha um estatuto honorífico, para o qual apresentava várias denominações: “Zelador dos correios”, “Inspector dos Correios” ou ainda “Ministro Zelador do Bem Público” ⁵⁷.

O arrendamento dos serviços do correio era proposto, igualmente, por D. Luís da Cunha, sendo a modalidade praticada em Espanha nesta altura. Com este sistema de gestão esperava-se que se instalassem casas de posta em todos os principais caminhos do Reino pagas pelos

condutores das cartas e não pela Fazenda Régia como acontecia na altura. Esperava-se igualmente o aumento de barcas de passagem de modo a permitir a travessia do Tejo em mais três pontos, para além do existente entre Aldeia Galega e Lisboa, estruturas que permitiriam uma melhor articulação entre a capital e as diversas províncias.

O correio-mor, no texto de réplica às acusações do “papel anónimo”⁵⁸, desvalorizou muitas críticas, não contrariando, no entanto, a informação relativa às estruturas do correio ordinário disponíveis na década de quarenta do século XVIII.

Em meados do século XVIII, algumas das principais localidades do Reino ⁵⁹ eram servidas semanalmente pelo correio ordinário que transportava a correspondência não urgente e a enviada ou recebida por pessoas que não tinham poder económico para pagar a correios próprios. Paralelamente, circulava uma correspondência muito mais rápida – os postilhões podiam atingir 100 km por dia, em vez dos 40 percorridos pelos estafetas – transportada por correios, contratados e pagos pela Fazenda Régia, ou por instituições e particulares. Segundo o autor dos documentos em apreço, esta circulação era feita à custa dos almocreves que forneciam, mediante aluguer, os animais que eram depois submetidos a ritmos muito mais rápidos do que aqueles a que circulavam habitualmente: afirma-se que animais acostumados a andarem oito léguas por dia, eram obrigados a andar vinte, o que provocava a sua rápida exaustão e incapacidade e graves prejuízos para os almocreves.

A inexistência de uma rede de postas é justificada pelo correio-mor, invocando a insuficiente utilização deste serviço e conseqüente escassa rentabilidade, comprovada pelo facto de, em tempos de guerra, o monarca ter necessidade de obrigar homens a servirem de mestres de postas. A utilização de correios extraordinários era, aliás, considerada inevitável pelo correio-mor e exemplificava esta sua opinião invocando o caso das ligações postais entre Lisboa e Setúbal. Os estafetas vindos desta localidade chegavam a Lisboa na sexta-feira, partiam no sábado, regressando novamente à capital na segunda. Ora, apesar da frequência deste serviço, o monarca mandava, com frequência, próprios com correspondência para os seus ministros sediados em Setúbal. Reconhecia-se ainda que o serviço régio recorria a correios próprios para enviar correspondência para Castela, por ser do seu “real agrado”, utilizando-os, igualmente, em tempos de guerra ou jornadas.

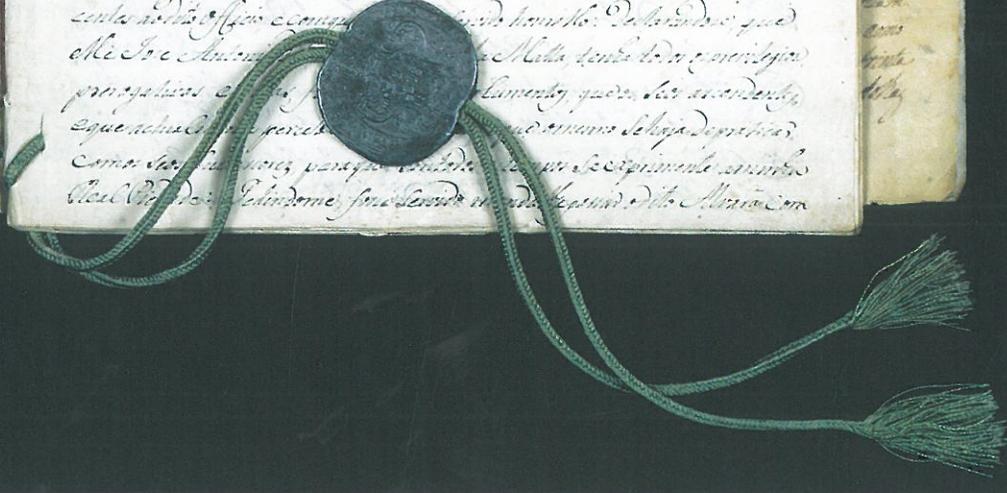
O correio-mor sobrevive às críticas...

A forte contestação à forma como José da Mata Sousa Coutinho administrava os serviços do correio, bem como os apelos à reforma do ofício, não tiveram qualquer consequência.

BIBLIOTHECA CENTRALIS

Doni Joseph primum de Dei Regi de Portugalia, etc.
Majore dapam, et aliam mare, et aliam de Guinea, et aliam
de Maribus, et aliam de Ethiopia, Arabia, India, et aliam
Præ labor, et quædam in nomine Carlo de Deo, et aliam
per parte de Joseph Antonio de sua Curia, etc.
nra Curia, et Comps nra, etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc.
Altera primum Eua hanc et aliam ordinat, etc. etc. etc.
de proprietate de alia, etc. de Comps nra, de quo et tractat ha de sequen

En El Rey Fco. labor, et quædam in nomine Carlo de Deo, et aliam
per parte de Joseph Antonio de sua Curia, etc.
nra Curia, et Comps nra, etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc.
Altera primum Eua hanc et aliam ordinat, etc. etc. etc.
de proprietate de alia, etc. de Comps nra, de quo et tractat ha de sequen



□ **Figura 7. Nova carta de propriedade do ofício do correio (1756)** Nem o rei D. João V nem o seu sucessor, D. José, tomaram qualquer iniciativa no sentido de recuperar para a Coroa a administração dos correios, actuando, nesta matéria, a contracorrente com o que se passava na Europa.

Aliás, D. João V, através de um alvará datado de 9 de Março de 1750, reforçou os poderes do correio-mor ao conceder-lhe direitos em matéria de justiça, nomeadamente o de criar um lugar de meirinho e outro de escrivão, de modo a poder actuar com mais eficácia em relação aos funcionários de correios negligentes ⁶⁰. Por sua vez, na sequência do terramoto que destruiu a casa de José António de Sousa Coutinho da Mata, este solicitou a D. José uma provisão para que lhe fossem passadas na Torre do Tombo certidões de vários títulos que tinham sido consumidos pelo fogo. D. José atendeu ao pedido concedendo-lhe, em 15 de Agosto de 1756, uma “nova carta de propriedade do ofício do correio” ⁶¹.

Há que ter ainda em atenção que, dadas as insuficiências da burocracia régia, as estruturas do correio prestavam serviços importantíssimos à Coroa, sobretudo no transporte da correspondência oficial ou do dinheiro proveniente de impostos, como era o caso da sisa. O regimento geral das sisas de 1752 incumbiu os correios de transportarem o dinheiro resultante deste imposto, tendo-se decretado, no ano seguinte, que 1% desses montantes revertia para eles ⁶².

Em meados do século XVIII, o correio-mor era cabeça de uma estrutura implantada em todo o reino possuindo um conhecimento do território similar ao da Igreja, (a instituição que melhor controlava o espaço nacional), e incomparavelmente superior ao que detinha a Coroa, pelo facto de esta não dispor de instrumentos corográficos e cartográficos que lho permitissem conhecer, como se comprova através do facto de o primeiro *Roteiro Terrestre*, publicado, em 1748, por José Baptista de Castro, ter sido elaborado a partir de informação prestada por lugar-tenentes do correio. O Estado só passaria a dispor de dados sobre a rede postal, assim como muitas outras matérias referentes ao País, quando recebeu as respostas dadas pelos párocos, a um inquérito que integrou uma pergunta sobre correio, que tinha a seguinte formulação: “Se tem correio, e em que dias da semana chega e parte; e, se o não tem, de que correio se serve, e quanto dista a terra aonde elle chega”. Estas respostas estão contidas nas *Memórias Paroquiais* de 1758, fonte utilizada por Paulo Dias de Niza para elaborar a “Notícia Individual dos Correios de que se servem os Reinos de Portugal e Algarve”.

Para além dos complexos problemas de natureza judicial inerentes à extinção de um ofício que tinha sido adquirido por compra, (problemas que eram conhecidos em Portugal pelo facto de a Coroa espanhola se ter debatido com eles) há assim que ter em conta o poder de que dispunha o correio-mor: ser cabeça da única organização secular capaz de levar uma ordem régia ao mais recôndito espaço do território nacional.

A relação de José António da Mata Sousa Coutinho com a Corte era igualmente favorável à manutenção do seu cargo e dos seus privilégios, podendo existir, inclusivamente, cumplicidades entre os monarcas e o responsável máximo pelo transporte da correspondência. Com efeito, num documento anónimo escrito após o afastamento do marquês do Pombal do governo, dava-se conta que tanto D. João V como o marquês mandavam vir as cartas dirigidas a particulares para as abrirem e lerem ⁶³. Alega-se que D. João V chamava os correios extraordinários à Casa da Índia, procedendo aí à abertura da correspondência, nomeadamente a dirigida ao cardeal da Mota. Por sua vez, Pombal terá igualmente recorrido ao método de violação das cartas para obter informações reservadas. Aliás, conta-se que o poderoso ministro de D. José, por ser “tão zeloso de saber os particulares”, terá, um dia, mandado interceptar um correio ao caminho subornando-o depois com um jantar e licores.

O autor do escrito, que se revela muito conhecedor dos processos de reparação dos sineques que selavam as cartas, manifesta-se defensor do processo de violação da correspondência por considerar que o conhecimento do conteúdo das cartas constituía “a alma de manejar os negocios do Reino”. Inclui-se, no entanto, no grupo de detractores de Pombal que acusa, por exemplo, de ter elevado os salários dos correios à custa da Fazenda Real.

Esta denúncia poderá estar na origem de uma justificação apresentada pelo correio-mor relativamente ao aumento de custos dos correios ao serviço das secretarias de Estado. Com efeito, num documento datado de Abril de 1777, José da Mata Sousa Coutinho justifica vários procedimentos relativos aos serviços prestados à Coroa e à forma de os comprovar. Em relação ao aumento das despesas dos organismos de Estado com correio, afirma-se que o marquês de Pombal, na sequência do terramoto, aumentara o número bem como o salário dos correios ao serviço do expediente régio de 200 para 350 réis, sendo o aumento referente ao pagamento do serviço nocturno. Para além dos salários, ainda eram pagos os serviços de entrega de cartas em função das léguas percorridas.

Através deste documento ficamos a saber que o correio-mor continuava a considerar-se detentor do exclusivo de prestação de serviços postais à Coroa, em especial o de contratar correios para o serviço régio, direito que estaria a ser desrespeitado pelas secretarias ao enviarem mensageiros sem dar conta ao titular do ofício. Em Abril de 1777, José da Mata Sousa Coutinho expunha a situação a D. Maria I e solicitava providências sobre a forma de proceder no futuro, lembrando que lhe eram devidos 10% dos salários e custos de viagens dos correios extraordinários.

A posição do titular do ofício do correio-mor, expressa neste documento, revela já algumas fragilidades no que se refere □ **Figura 8. Decreto de extinção do ofício de correio-mor [1797]**



DECRETO.

TENDO-ME sido presentes os graves inconvenientes que experimenta não só a Minha Fazenda Real, mas a facilidade das communicações interiores do Reino, e dos Meus Dominios Ultramarinos, tão indispensavel, e necessaria em Estados Commerçiantes, por causa de achar-se entregue a Administração do Correio das Cartas a huma pessoa particular, que considera como Patrimonio este importante Cargo Politico; e sendo igualmente evidente o Direito que Me assiste de revender para a Minha Real Coroa, por meio de huma justa indemnização, este Emprego Público, cuja alienação temporaria não podia de modo algum considerar-se como perpetua, e irrevocavel: Fui servida Ordenar a D. Rodrigo de Sousa Coutinho do Meu Conselho de Estado, e Meu Ministro, e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios Ultramarinos, que propuzesse ao actual Correio Mór do Reino a generosa indemnização que Mando

à prestação de serviços à Coroa, bem como à recepção dos proventos daí decorrentes. No entanto, os ditos serviços continuariam a ser uma fonte de renda para o correio-mor e de despesas para Estado até 1797, altura em que a Coroa ousou reverter a situação a seu favor, concretizando propostas apresentadas por alguns ilustrados, nomeadamente D. Luís da Cunha e D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

2. OS CORREIOS EM FINAIS DO ANTIGO REGIME.

A ORGANIZAÇÃO DE UM SERVIÇO PÚBLICO RENTÁVEL PARA A FAZENDA RÉGIA

Os anos finais do século XVIII e a primeira década do século XIX destacam-se na história dos correios portugueses por um grande esforço de reestruturação do funcionamento dos serviços e da administração, tendente a viabilizar uma concepção de correios como um serviço de utilidade pública rentável para a Fazenda Régia. Este esforço traduziu-se numa intensa produção legislativa reguladora dos serviços postais e na criação de uma estrutura administrativa estatal que assumiu a gestão dos correios no espaço interno, insular e ultramarino. Esta reorganização do serviço de transporte de cartas, dinheiro e encomendas articula-se com um grande investimento na melhoria das infra-estruturas de comunicações, nomeadamente estradas e portos ⁶⁴, inserindo-se estes fenómenos num projecto mais vasto de reformas administrativas e de modernização da economia e da sociedade portuguesas inspirado por um ideário iluminista ⁶⁵.

Em 1797, D. Maria I extinguiu o ofício de correio-mor e atribuiu ao secretário de Estado da Repartição dos Negócios Estrangeiros a “Administração das Postas, Correios, e Diligencias de terra e mar”⁶⁶. Por sua vez, Luís Pinto de Sousa, responsável por este ministério, confiou ao desembargador José Diogo Mascarenhas Neto o cargo de superintendente-geral dos Correios e incumbiu-o de criar uma estrutura administrativa para este serviço público, bem como a de reorganizar o seu funcionamento ⁶⁷. Este magistrado havia já dado provas da sua capacidade de gestão no exercício do cargo de superintendente-geral das Estradas, tendo sido o responsável pela construção da estrada entre Lisboa e Coimbra ⁶⁸.

Para além de José Diogo Mascarenhas Neto, nesta fase de arranque da administração estatal dos correios destacou-se D. Rodrigo de Sousa Coutinho, o titular da secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarino, repartição do Estado a quem coube, em articulação com a da Fazenda, a criação e administração do correio marítimo, um dos serviços mais eficientes do tempo.

2.1 O papel de D. Rodrigo de Sousa Coutinho

Em decreto de 18 de Janeiro de 1797, a rainha, invocando os “inconvenientes” decorrentes para a Fazenda Real devido ao facto de a “administração do correio das cartas” estar entregue a uma pessoa particular, bem como a importância da facilidade das comunicações interiores do Reino e dos Domínios Ultramarinos, considerada “tão indispensável e necessária em estados Comerciantes”, informava ter encarregado D. Rodrigo de Sousa Coutinho de negociar a incorporação na Coroa da gestão dos correios.

A extinção do ofício ocorreu no ano seguinte ao da integração no governo de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para exercer o cargo de secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos. Segundo refere José Luís Cardoso, a incorporação do correio na Coroa terá sido apresentada pelo célebre embaixador como uma condição para a sua permanência no governo, de que terá ameaçado demitir-se no caso de aquela não se verificar ⁶⁹.

Uma das personalidades que mais se bateu pela extinção do ofício do correio-mor e pela administração estatal do “correio das cartas” foi, de facto, o já referido D. Rodrigo de Sousa Coutinho. “Homem de Estado de grande cultura e figura marcante da governação post-pombalina”, como o define André Mansuy Dinis Silva ⁷⁰, depois de ter desempenhado uma brilhante carreira de embaixador foi chamado à governação para exercer para além do já referido cargo de secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos (1796-1801), os de presidente do Real Erário, ministro e secretário de Estado da Fazenda (1801-1803) e ministro da Guerra e Negócios Estrangeiros (1808-1812).

Este homem forte da fase final do governo mariano, exerceu, entre 1779 e 1796, funções diplomáticas em Turim, donde enviou um conjunto de cartas reflectindo sobre várias matérias de política internacional e nacional entre as quais se insere a defesa da melhoria das infra-estruturas de comunicação: estradas, portos e serviços do correio.

Em documento não datado, mas atribuído aos anos de 1787 ou 1788, entre as atribuições de um novo órgão de gestão da vida local, cuja criação propunha – o conselho paroquial – destacava “o bom estabelecimento do correio da paróquia, das postas de cavalos onde as houvesse, das recovagens e diligências da paróquia”, argumentando deverem estes serviços constituir-se como “uma renda pública do soberano, restituindo-se à coroa o que por um abuso imperdoável se acha alienado” ⁷¹. Por sua vez, nas “Reflexões sobre o estabelecimento do crédito público, melhoramento da Fazenda Real e outros objectos que interessam à existência gloriosa do nosso Real Trono”, datadas de 29 de Outubro de 1795, escreve: “Para beneficiar o reino, ainda mais que aumentar a renda real, eu aconselharia a reacquirição do correio das cartas, dan-

do uma condigna indemnização em honra e fazenda ao seu actual proprietário, quase o único desta espécie que existe agora em toda a Europa. Esta renda poderia aplicar-se ao pagamento do juro e principal necessário para as principais estradas do reino, que depois se poderiam conservar e entreter em bom estado pelo meio do sistema das barreiras” 72. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, numa conjuntura de dificuldades financeiras que comprometia o investimento da Coroa em infra-estruturas, via nos serviços postais uma fonte geradora de receitas a aplicar na construção de estradas, muitas delas já projectadas 73.

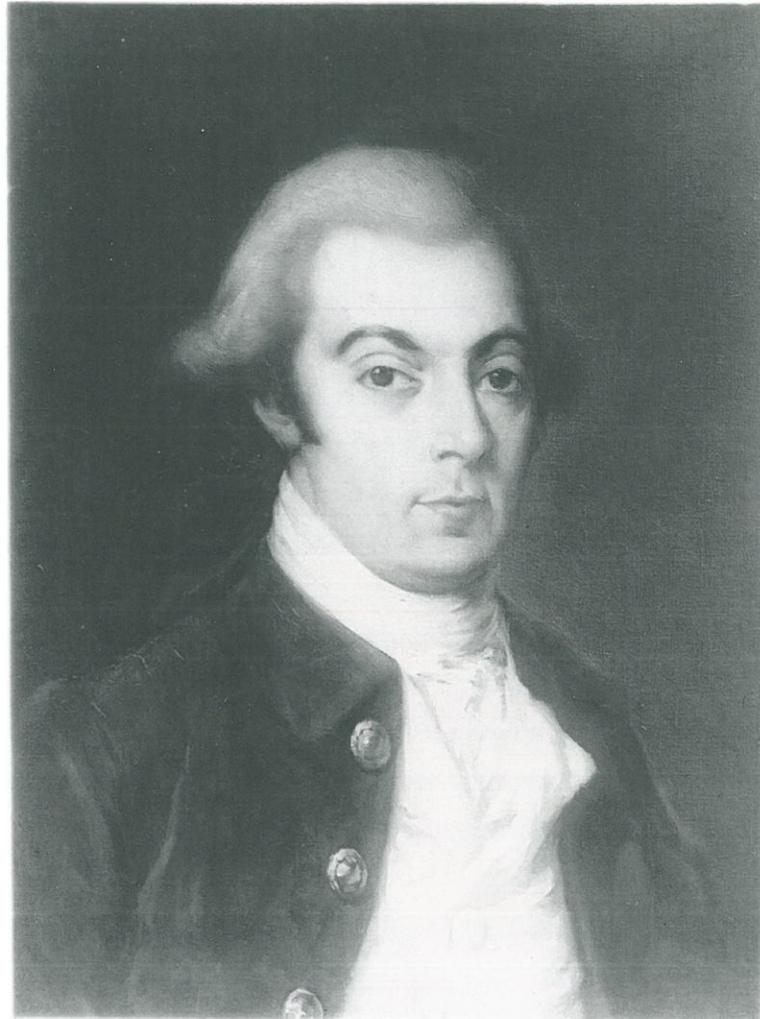
O empenhamento do grande diplomata português viria a dar os seus frutos. Em 22 de Dezembro de 1798, no discurso proferido na abertura da Sociedade Real Marítima, já no exercício de funções governativas, destacava entre as medidas positivas para melhorar a saúde das Finanças Públicas a extinção do ofício do correio-mor:

“Não é menos admirável a real resolução que incorporou na coroa o correio das cartas, e a mesma generosidade com que foi indemnizado o seu último administrador, muito além do que lhe era devido, faz o elogio do Soberano que não quis vexar de modo algum o particular, enquanto exigia dele um sacrifício tão útil à coisa pública, e que faz de uma vez cessar o ridículo que se dava ao governo português por ser o único Estado em que o correio público era património de um particular” 74.

As expectativas de Sousa Coutinho no sentido da possibilidade das rendas do correio alimentarem as finanças públicas foram, no entanto, goradas a curto prazo. Numa avaliação das receitas e despesas relativas ao ano de 1800, na rubrica referente ao correio escreveu:

“Correio, por ora nada [coisa extraordinária!]” 75.

O insucesso era atribuído, em parte, à forma como o superintendente-geral do Correio e Postas exercia a administração dos serviços. Com efeito, em 16 de Fevereiro de 1799, em “Carta para o marquês mordomo-mor relativa à avaliação das rendas reais e despesas para o ano próximo futuro” 76 emitiu uma opinião muito desfavorável em relação a José Diogo Mascarenhas Neto, dizendo que “depois de ter mostrado a sua incapacidade nas estradas, foi encarregado do papel selado onde praticou o mesmo, e agora se dispõe a arruinar o novo estabelecimento do correio”. Convicto de que o problema estava na forma de gestão e não na natureza do serviço, persistia em incluir entre os meios a adoptar para se “restabelecer a fazenda real o correio das cartas bem administrado” 77.



□ **Figura 9. José Diogo Mascarenhas Neto, superintendente do Correio e Postas** Do que acabamos de expor se conclui ter desempenhado D. Rodrigo de Sousa Coutinho um papel decisivo na incorporação do correio na Coroa, acompanhando atentamente a forma como era administrado, o que nos permite colocar a hipótese de ter influenciado o processo de reorganização da estrutura directiva dos correios operada na fase em que desempenhou funções governativas.

2.2 A estrutura administrativa dos correios

Como já foi referido, a estrutura administrativa dos correios criada pelo *Regulamento Provisório para o Novo Estabelecimento do Correio* 78 de 1799 era encabeçada pelo superintendente

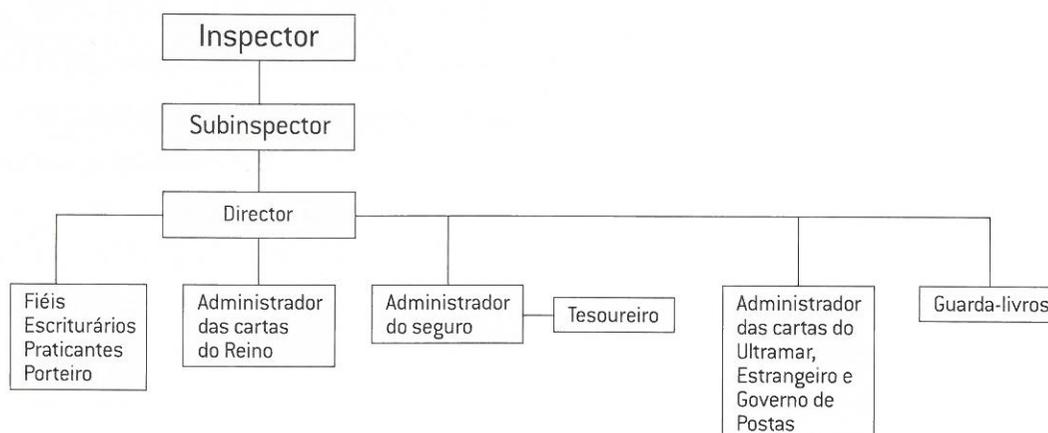
do Correio e Postas, na dependência do qual actuava um director, que supervisionava as actividades desenvolvidas pelas três administrações em que se organizavam os principais serviços do correio: a dos seguros (registos de cartas e dinheiro), a das cartas do Reino e, finalmente, a das cartas do Ultramar e Estrangeiro, a quem cabia ainda o governo das postas e diligências. Em Janeiro de 1805 José Diogo de Mascarenhas Neto foi exonerado, registando-se, em seguida, alterações na cúpula da estrutura administrativa dos correios. A tutela passou a pertencer ao inspector, António de Araújo de Azevedo, que exercera desde 1797 as funções de inspecção do correio, sendo agora o titular da secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e Guerra. Além disso foi criado o cargo de sub-inspector, atribuído a António Joaquim de Moraes.

A experiência adquirida nos primeiros anos de exercício da administração estatal dos correios permitiu a elaboração do *Regimento Geral do Correio* de 8 de Abril de 1805 ⁷⁹, que veio substituir o *Regulamento Provisional* de 1799, diploma que passou a dirigir o exercício das actividades dos empregados dos correios, bem como o funcionamento dos serviços.

Ao sub-inspector foi atribuída a competência de fiscalizar a execução do regimento e propor ao inspector todos os meios considerados convenientes para melhorar a administração económica ou para facilitar o serviço interno e externo da repartição. Cabia-lhe, ainda, vigiar no sentido de que o “giro dos correios” se praticasse com “a maior exactidão possível e bom serviço público”, procedendo imediatamente à suspensão dos respectivos empregados em casos de contravenção à “segurança, boa fé e exactidão”, fazendo disso participação, em seguida, aos magistrados judiciais e ao inspector.

Por sua vez, o director continuou a exercer o governo económico do Correio Geral e a estabelecer as articulações com os correios das províncias. Na sua dependência ficaram todos os

Organigrama do Correio Geral



indivíduos empregados na sede dos correios. O primeiro director do Correio, José Barreto Gomes, era um homem experiente na gestão dos serviços postais por ter exercido as funções de tenente do correio-mor à data da extinção do ofício. A sua experiência foi novamente reconhecida em 1808, quando foi chamado para exercer funções de sub-inspecção no contexto das invasões francesas.

No serviço interno do Correio Geral trabalhavam outros funcionários, denominados fiéis, escriturários, praticantes e porteiro. A sua nomeação era proposta pelo sub-inspector, necessitando de ser assinada pelo inspector, a quem cabia regular, conforme as circunstâncias, a quantidade de pessoas necessárias para este serviço.

De uma análise das estruturas de gestão dos correios conclui-se terem sido concebidas em face de critérios emergentes numa sociedade inspirada nas Luzes da Razão que tentava demarcar-se das instituições de *Ancien Régime* ⁸⁰. Com efeito, todos os servidores do correio se integravam numa cadeia hierárquica, a quem estava cometida a responsabilidade pela execução de tarefas claramente definidas nos regulamentos. Por sua vez, as remunerações atribuídas aos funcionários definiram-se segundo critérios das novas organizações sociais. Todos os empregados recebiam unicamente os seus ordenados, estando-lhe vedadas propinas e emolumentos, remunerações características de Antigo Regime, não sendo admitidos serventuários.

A ordenação social emergente em finais do século XVIII, apesar de ser muito crítica dos privilégios, continuava a atribuir-lhes um valor instrumental recorrendo a eles em contextos em que o seu valor simbólico funcionava como atractivo ao desempenho de algumas funções. Assim, os mestres de postas, estafetas e postilhões permaneceram isentos de serviço militar, bem como do direito de aposentadoria, não podendo ser presos no exercício das suas tarefas, excepto no caso de serem apanhados a cometer um crime grave. Para além dos privilégios dos funcionários, havia outros concedidos em benefício de todo o sistema, caso dos impeditivos da requisição das cavalgaduras empregadas nas postas, estafetas e recovagens do correio para qualquer serviço, nomeadamente o militar.

A qualidade do serviço dos correios continuou a aferir-se pela rapidez de circulação da correspondência e pela segurança dos objectos transportados, estando presentes estas preocupações em toda a legislação. Assim, se as autoridades eram desaconselhadas a tomar medidas que retardassem o giro da correspondência, nomeadamente a prisão dos funcionários dos correios, já eram advertidas no sentido de intervirem com eficácia sempre que fossem solicitadas nesse sentido, nomeadamente para agirem contra os que perturbassem o andamento de estafetas, postilhões ou diligências, crime classificado como de “Perturbador da Comunicação dos Correios”.

Os regimentos prevêem igualmente penalizações graves para todos os funcionários que não cumprissem as suas obrigações, especialmente em matéria de violação de correspondência. Por sua vez, sendo os estafetas, postilhões ou cocheiros os principais guardiães da segurança do transporte das malas da correspondência foi-lhes facultado o uso de armas proibidas.

2.3 O funcionamento dos serviços postais

Como já foi referido, os serviços de correio organizavam-se em três administrações, a dos seguros das cartas e do dinheiro, a das cartas do Reino e a das cartas do Ultramar e Estrangeiro cabendo-lhe a este ainda o governo das postas e diligências.

A administração estatal dos correios continuou a fornecer os serviços tradicionais – o transporte de cartas, encomendas, dinheiro e serviço de postas – e disponibilizou novos serviços: o transporte de pessoas e correio em carruagens fechadas (1798 a 1804), conhecido por mala-posta, a recovagem de encomendas (1801), a implantação, ou melhor, o projecto de implantação da distribuição domiciliária em Lisboa ⁸¹.

A qualidade dos serviços registou melhorias substanciais. Uma das mais desejadas prendia-se com a existência de um número maior de carreiras de transporte de cartas, o que se concretizou através da disponibilização de dois correios por semana em todas as “Praças de Armas” e em todas as cidades e vilas principais e de três correios semanais entre Lisboa e Porto. Para além destas carreiras regulares, foram criadas outras extraordinárias, em zonas do País de circulação de correspondência mais intensa. Num anúncio publicado na *Gazeta de Lisboa*, de 9 de Agosto de 1800, publicitava-se o estabelecimento de um correio extraordinário, com a periodicidade de três vezes por semana, de Alcoentre para as concorridas termas de Caldas da Rainha.

A condução de valores monetários passou, igualmente, a fazer-se com mais segurança através do sistema de letras de câmbio ⁸².

No regulamento provisório do correio datado de 1799, José Diogo Mascarenhas Neto recebia a incumbência de “promover o bom serviço das postas fazendo praticar nelas o que for de maior interesse e economia para a Fazenda Real”. Este serviço continuou, no entanto, a registar as dificuldades já verificadas anteriormente. Com efeito, a única linha de postas a funcionar com regularidade permaneceu a que ligava Aldeia Galega a Elvas, com estações de muda em Vendas Novas, Montemor, Arraiolos, Venda do Duque, Estremoz e Alcaraviça, sendo os mestres de posta nomeados pelo governo. Na parte restante do território, o serviço era contratado a indi-

víduos, muitas vezes almocreves, que forneciam os animais e o postilhão que os acompanhava até à posta imediata. Os serviços desta eram particularmente necessários em tempo de guerra, situação que levava o Estado a intervir no sentido de assegurar carreiras e sobretudo fixar preços. Em 1809, fixaram-se salários para os correios despachados pela posta: 600 réis por légua em Portugal, 750 para os que dirigissem a Espanha e 903 réis para os destinados a outros países europeus. Por sua vez, em 1810, definiram-se os montantes a pagar aos alugadores de cavalos: os correios militares pagavam 200 réis por légua e cavalo, os particulares pagavam o dobro. Determinou-se ainda que os postilhões não exigissem mais de 120 réis de gorjeta ⁸³.

Quanto ao correio internacional, continuou a processar-se em articulação com os serviços postais de outros países, ou através de correios expressamente enviados para o desempenho de uma missão. Num livro de registo referente ao período de 1799 a 1812 consta o envio de cento e oitenta e cinco correios – de gabinete e expressos – para diversos países europeus ⁸⁴.

A legislação que passou a regular aqueles serviços, em especial o regulamento provisório de 1799 e o regimento de 1805, demonstram um particular empenho na circulação rápida e segura das cartas, bem como na qualidade do atendimento no Correio Geral e nas diversas repartições de correios assistentes dispersas pelo País.

O Correio Geral foi instalado no Palácio do Monteiro-mor, na rua dos Paulistas, lugar condigno para abrigar a sede dos serviços centrais. O citado edifício constituía-se como a placa giratória da correspondência para o espaço interno, estrangeiro e territórios ultramarinos. Competia aos seus funcionários distribuir a correspondência recebida, bem como pesar e taxar as cartas e encomendas que afluíam a esta repartição dirigidas a múltiplos destinos. Para efectuar esta tarefa, numa das salas do Correio Geral, existia um balcão com mesa e balanças para se receber, pesar e taxar as cartas, trabalho que devia ser feito na presença dos seus donos para lhes permitir observar a sua exactidão. Depois de pesadas as cartas, colocava-se na frente do sobrescrito a respectiva taxa. Das missivas enviadas para o estrangeiro era pago o porte pelo emissor. Após a satisfação do pagamento, colocava-se um carimbo na carta com a indicação de “franqueada”.

Os dias de partida dos correios de Espanha e do Norte da Europa e territórios ultramarinos, bem como as horas de entrega das cartas anunciavam-se através da *Gazeta de Lisboa*. Por ser a partida dos paquetes para Inglaterra mais irregular, o seu anúncio fazia-se através de dois editais: um afixado na porta da sala onde se efectuavam as pesagens e outro numa coluna da Praça do Comércio.

A fim de tratar, com celeridade, toda a correspondência chegada ao Correio Geral, esta repartição funcionava com horário alargado: as instalações estavam abertas desde manhã até ao sol-posto, com duas horas de fecho a meio do dia, em todos os dias da semana, excepto ao domingo

em que abriam apenas de manhã, quando não estivessem para sair pacotes para a Inglaterra. Nestes dias a citada repartição só fechava depois de o correio ter sido tratado e metido nas malas.

Os serviços do Correio Geral articulavam-se com os distribuídos pelo País. A rede de correios interna continuou a ter como pontos de articulação os correios assistentes a instalar em todas as cidades e vilas principais ⁸⁵ cujos funcionários estabeleceram a continuidade entre os serviços da administração particular e os da administração régia. Como já foi observado por Godofredo Ferreira, estes servidores do correio mantiveram o estatuto que outrora usufruíam sob a administração do correio-mor, o de rendeiros da administração central, isto é, pagavam uma renda contratada com o Estado retirada do produto dos portes e prémios de seguro depois de descontadas as despesas de funcionamento da estação e de distribuição dos objectos do correio pela área afectada a cada correio assistente.

Para sede destas estruturas locais propuseram-se, no regulamento, edifícios situados no centro dos núcleos urbanos, que deviam dispor de um balcão de madeira de modo a poderem distribuir-se as cartas “com boa ordem”. Em cidades com grande volume de correspondência, caso do Porto, bem como de cartas e dinheiro a registar, aconselhava-se a existência de uma outra sala, de modo a que os seguros, registos do envio de cartas, encomendas e dinheiro, fossem feitos sem “confusão nem retardamento”. Todo este serviço era supervisionado pelo correio assistente e realizado por um funcionário denominado fiel e por escriturários, cujo número devia depender da afluência das cartas.

A circulação da correspondência entre as estações dos correios assistentes processava-se da seguinte forma: as malas eram transportadas pelo estafeta, que as entregava ao correio assistente. Este deveria verificar se vinham fechadas, com “a segurança estabelecida”. Em caso de dúvida, chamava-se um escrivão para, na presença de duas testemunhas, elaborar um auto. Eventuais irregularidades poderiam levar à responsabilização do estafeta que ficaria sujeito a penalizações graves. Retiradas as cartas da mala competia aos funcionários elaborar uma lista, por ordem alfabética, para ser exposta ao público. Excepcionalmente, a pedido do destinatário, as cartas, “por obsequio”, poderiam não constar da referida lista. A abertura das malas e a elaboração das listas deveria fazer-se imediatamente a seguir à chegada do estafeta, chegasse ele em horário normal, com atraso devido aos maus caminhos e intempéries, ou mesmo de noite.

Para além da distribuição, competia aos serviços do correio assistente tratar da expedição do recebido na estação e que se dirigia a outras localidades. Ainda que o porte fosse pago pelo destinatário e não pelo emissor, a operação de pesagem e fixação das respectivas taxas fazia-se no local onde era deitada a carta. Nesta, era ainda colocada uma marca com indicação da localidade onde tinha sido lançada.

2.4 Os portes das cartas

As intervenções operadas pelos Estados europeus no sector dos correios, durante o século XVIII, visaram transformá-los numa fonte de receita, constituindo, por isso, uma das suas principais preocupações a fixação dos portes. O mesmo aconteceu em Portugal em finais daquele século e na primeira década do XIX. Da leitura da legislação relativa a comunicações postais, publicada neste período, destacam-se os artigos referentes à pesagem das cartas e ao montante dos portes. Subjacente a todos eles está a preocupação de rentabilizar os serviços do correio de modo a tornarem-se numa fonte de receita para o Estado ⁸⁶. Neste sentido, toda a correspondência estava sujeita a pagamento de taxas, com excepção das cartas enviadas pelas autoridades e referentes ao serviço régio. As remessas dos processos para os tribunais e relações dos distritos, ou de uns juízes para outros, em diferentes terras, passaram a ser feitas pelos correios sob pena do pagamento do triplo dos portes.

Quanto aos estafetas, era-lhes permitido receber cartas nas localidades onde não existisse correio assistente, mas, chegados aos lugares onde os houvesse, eram obrigados a entregá-las para serem pesadas e fixado o respectivo porte. Esta norma abrangia caminheiros, almocreves, recoveiros e transportadores eventuais. Por sua vez, o transporte de cartas sem “marca”, colocada pelos serviços do correio assistente, podia ser penalizada com o pagamento do triplo dos portes.

O regulamento provisório (1799) não introduziu alterações nas taxas das cartas, estabelecendo para gazetas, papéis, impressos, autos, processos e outros papéis remetidos sem “capa fechada” metade das tarifas. Manteve, igualmente, a fixação dos portes em função do peso. Em artigos adicionais àqueles regulamentos, publicados em 14 de Março de 1801, este critério foi alterado, passando os portes a ser definidos em função do peso e da distância – “systema adoptado em todas as nações civilizadas” – por ser o que “melhor combina com a Justiça, pois que na razão das mesmas distâncias se augmenta a despeza dos correios” tendo-se fixado, para aquele fim, cinco zonas como pode observar-se no quadro seguinte ⁸⁷.

Portes das cartas (réis)

Distâncias (léguas)	Cartas dobradas			
	Carta singela	2 a 4 oitavas	4 a 6 oitavas	6 oitavas a 1 onça
0-10	20	30	40	50
10-20	25	40	50	60
20-30	30	50	60	70
30-40	35	60	70	80
Mais de 40	40	70	80	90

Este regime de portes introduziu uma grande complexidade na pesagem das cartas e aumentou significativamente os custos suportados pelos desti-

natários mais longínquos. Tendo em conta que aqueles continuavam a ser pagos pelo destinatário, o seu aumento terá ocasionado um maior volume de cartas que não era levantado dos postos de correio. Para Balbi, homem de negócios atento às reformas do correio operadas nos finais do século XVIII, um dos grandes problemas do serviço dos correios decorria deste regime de pagamento de taxas.

Quanto ao correio dirigido ao estrangeiro, as taxas foram definidas, no regimento de 1805, em função do peso, sendo de salientar a diferença existente entre os custos do correio marítimo dirigido a Inglaterra e os do terrestre. A circulação por terra continuava a ser mais onerosa, como poderá comprovar-se consultando o quadro anexo.

Portes das cartas para Espanha

Peso (oitavas)	Taxas (réis)
Até 4	30
4-6	45
6-8	60

Portes das cartas para países europeus

Peso (Oitavas)	Para os Estados do Continente europeu excepto	
	Espanha (Taxas-réis)	Inglaterra (Taxas-réis)
0 - 1	80	50
1 - 1	120	75
1 - 2	160	100
2 - 2	200	125
2 - 3	240	150
3 - 3	280	175
3 - 4	320	200
4 - 4	360	225
4 - 5	400	250
5 - 5	440	275
5 - 6	480	300
6 - 6	520	325
6 - 7	560	350
7 - 7	600	375
7 - 8	640	400

2.5 O correio marítimo

A 20 de Janeiro de 1798, D. Maria I atribui à secretaria da Marinha e Domínios Ultramarinos o encargo de aprontar dois paquetes para servirem de correios marítimos ⁸⁸: um para se dirigir ao porto de Assú e transportar as cartas das capitánias de Pernambuco, Paraíba, Maranhão, Piauí e Pará, indo às Salinas, regressando, em seguida, a Lisboa. O outro para rumar à Baía e Rio de Janeiro, voltando a Portugal. Sendo possível, no regresso, o barco devia passar pela Baía para transportar as respostas das cartas que levava. Em Salinas e Rio de Janeiro os paquetes permaneciam 15 dias para reparação das embarcações; em Assú, Baía e Maranhão só deveriam fundear o tempo necessário para entregar e receber as malas. Os correios marítimos estavam autorizados a transportar meia carga, composta de preferência por pequenas encomendas e produtos da terra.

À secretaria da Marinha e à da Fazenda foi, ainda, atribuída a missão de procederem ao estabelecimento dos correios interiores do Brasil, de modo a criar um sistema de comunicação en-

tre as diversas capitanias, medida de que se esperava resultar grande benefício para as praças de comércio. A instalação destes serviços foi cometida aos órgãos de administração local: o vice-rei do Rio de Janeiro, em articulação com o governador de Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio Grande, foi encarregado de estabelecer as ligações com o interior das mesmas capitanias. O mesmo coube ao governador do Pará em colaboração com os de Mato Grosso e Rio Negro.

Dentro de cada capitania, os governadores, em colaboração com as juntas da Fazenda, regulariam a circulação da correspondência. Às juntas da Fazenda competia definir os locais onde se deviam receber e distribuir as cartas, bem como contratar o número de pessoas encarregadas da sua distribuição. Cabia-lhes ainda definir os portes a pagar desde o interior até aos portos, bem como pesar as cartas dirigidas ao Reino. No sentido de responsabilizar as autoridades ultramarinas, determinou-se que, no final do ano, seriam chamadas a prestar contas dos quantitativos apurados junto da secretaria de Estado da Marinha e do Erário Régio.

Finalmente, aos governadores e capitães-gerais foi cometida a missão de estabelecer entre as capitanias do centro e os portos uma “recovagem pública” para a condução de géneros. Os fretes deviam ser fixados de modo a fazer “conta à Fazenda Real” e a serem “comodos” aos particulares. Recomendava-se, entretanto, que este serviço nada havia de ter de “privativo”. Assim, os governadores teriam de prestar conta, no prazo de um ano, dos esforços desenvolvidos no sentido de criar o serviço de recovagem, facto que a rainha teria “em muita consideração e particular serviço”.

Os paquetes de correio não ficaram com o exclusivo de transporte de malas de cartas. No sentido de facilitar o fluxo da correspondência, os navios mercantes e de guerra estavam autorizados a continuar a fazer transporte das referidas malas, sendo-lhes, no entanto, vedado “aceitar e conduzir” cartas avulsas, proibição extensiva aos viajantes. Os portes das cartas foram assim fixados: até 4 oitavas pagavam 80 réis, de 4 a 6 oitavas 120 réis, de 6 a 8 160 réis, mais de oito oitavas 160 réis por onça.

Atendendo ao prejuízo experimentado pelos habitantes das Ilhas, devido à “falta de segurança e arrecadação da remessa das suas cartas”, tornou-se extensivo o regimento do correio marítimo às juntas da Fazenda e governadores dos espaços insulares, fazendo-se o transporte da correspondência pelos navios mercantes, enquanto não fossem criados paquetes próprios para correspondência ⁸⁹. O valor dos portes das cartas fixou-se em metade do valor pago pelo correio da América.

O transporte de cartas para os espaços insulares e ultramarinos através de paquetes funcionava com regularidade, como se conclui dos anúncios de saída de barcos publicados na *Gazeta de Lisboa*. A título de exemplo referimos que, em 1799, foram anunciadas partidas de oito



□ **Figura 10. Mala-posta de Lisboa a Coimbra** — pacotes, denominados Neptuno, Caçador, Espadarte, Príncipe Real, Gavião, Vigilante, Postilhão da América, Santo António e Olinda, para além das embarcações mercantes. Já a instalação do correio no interior do Brasil não foi tão bem sucedida. A deslocação da corte para esta colónia haveria de provocar uma reorganização dos serviços postais expressa no “Regulamento Provisional para a Administração Geral do Correio da Corte e Província do Rio de Janeiro”, de 22 de Novembro de 1808.

2.6 A mala-posta

Em 1798, foi inaugurado, em Portugal, o sistema de transporte público de pessoas e correio, em carruagens fechadas, puxadas por animais, denominadas diligências ⁹⁰. Este transporte já se utilizava na Europa havia algum tempo ⁹¹. Em todos os países, a introdução deste sistema ocorrera na sequência de realização de melhoramentos na rede viária. No nosso país, a existência de uma infra-estrutura que permitisse a circulação, em boas condições, de carruagens verificou-se, apenas, em 1798, quando se concluiu a construção da nova estrada que ligou Lisboa a Coimbra.

As diligências eram carruagens que efectuavam serviços de transporte público de pessoas e das respectivas bagagens, puxadas, no dizer do sueco Carl Ruders, por dois valentes cavalos. Tinham lotação máxima para quatro pessoas (não incluindo o cocheiro) e oito arrobas de carga. “Para maior comodidade do Commercio e dos Póvos”, determinou Sua Majestade que as diligências transportassem também malas do correio “extraordinário”. Este transporte era pago pelas rendas do Correio Geral.

A carreira, com duas viagens semanais, começou em 17 de Setembro de 1798, passando em 1 de Outubro para três. A duração do percurso era de dois dias, pernoitando na estalagem dos Carvalhos, no Inverno, e descansando aí no Verão. Ali era efectuada a troca de malas e passageiros entre as diligências vindas de Lisboa e Coimbra.

O horário estabelecido, e que devia ser cumprido com muito rigor, era o seguinte: saída de Lisboa e de Coimbra às segundas, quartas e sextas pelas 5 horas da manhã com chegada à estalagem dos Carvalhos até às 9 horas da noite; saída desta estalagem às 5 horas da manhã, do dia seguinte, para Lisboa ou Coimbra onde deviam chegar até às 9 horas da noite das terças, quintas e sábados. Este horário foi depois alterado em função da necessidade de circular de noite nos meses de Junho a Setembro. A administração das diligências informava os utentes deste serviço dos respectivos horários através de anúncios publicados, em Junho e em Setembro,

□ **Figura 11. Estalagem dos Carvalhos** na *Gazeta de Lisboa*, jornal onde se publicitavam, igual-



mente, as horas da saída e da chegada de outros correios do Reino. Os relógios da Universidade, em Coimbra, do Convento do Santíssimo Coração de Jesus, em Lisboa, e o da estalagem dos Carvalhos regulavam a partida das carruagens ⁹².

O viajante que pretendesse efectuar uma viagem na diligência tinha de se apresentar na repartição do Correio, em Lisboa, para adquirir o bilhete junto do administrador das diligências, ou na sua equivalente de Coimbra, cidade onde aquela venda era feita pelo comissário. Para ser vendido o bilhete ao passageiro exigia-se a apresentação do passaporte interno, documento dispensado no caso de se tratar de uma pessoa conhecida ⁹³. O valor do bilhete era de 9.600 réis, preço que incluía o transporte de uma mala com peso não superior a vinte arráteis, sendo permitido o transporte de outra bagagem até duas arrobas por pessoa, mediante o pagamento do excesso no valor de 120 réis por cada arrátel. Depois de obtido o bilhete, onde era registada a letra correspondente ao lugar na diligência, o nome do viajante, a data da partida, e o peso da mala ou pacote, o passageiro dirigia-se à carruagem onde teria de o apresentar ao cocheiro antes da partida, anunciada através de trombeta ⁹⁴. Se a diligência viajasse sem lotação esgotada, era-lhe permitido receber passageiros no caminho, mas apenas nas estações de posta. Neste caso, o preço do transporte custava 360 réis por cada légua.

Para acelerar a circulação, as carruagens usufruíam do privilégio de prioridade de passagem nas estradas, pontes, povoações, bem como na barca de Sacavém, podendo mesmo passar à frente de todas as pessoas por mais elevado que fosse o seu lugar na hierarquia social.

Ao longo da estrada real existiam estruturas de apoio àquele serviço, denominadas casas de posta, das quais não se refere a localização, onde eram mudados os animais e poderiam ser trocadas as carruagens a necessitar de reparação urgente. Para a muda de cavalos foram estipulados dez minutos. Nas localidades da Castanheira e Pombal a paragem tinha uma duração mais longa, uma hora, a fim de os passageiros tomarem a refeição do meio-dia.

A principal estrutura de apoio era, no entanto, como já referimos, a estalagem dos Carvalhos, local onde os passageiros tomavam as refeições, pernoitavam no Inverno e descansavam no Verão, e se efectuava a mudança de malas e passageiros entre as diligências chegadas de Coimbra e Lisboa. O exclusivo desta estalagem foi assegurado, proibindo, durante dez anos, a instalação de estruturas de apoio nas suas redondezas, não só vendas e tabernas a uma légua de distância, como a quaisquer outras a um quarto de légua, ao lado da estrada nova. As casas de posta e as estalagens fornecedoras de refeições e alojamento ficaram isentas de todos os encargos públicos, bem como de aboletamentos e aposentadorias, não podendo, igualmente, as pessoas nelas empregadas ser presas para prestar serviço militar ou obrigadas a serviços e encargos públicos.

Um serviço para viajantes com poder económico e/ou estatuto social.

A “Instrução para o estabelecimento das diligências entre Lisboa e Coimbra”, diploma concebido para regulamentar o novo serviço de transporte de pessoas e correio, define de forma muito pormenorizada a natureza e qualidade dos serviços a prestar aos passageiros da diligência, bem como as formas de tratamento entre as várias pessoas que conviviam durante os percursos, nomeadamente dos viajantes em relação aos prestadores de serviços. Uma viagem longa proporcionava momentos de sociabilidade, muitas vezes entre pessoas estranhas, susceptíveis de gerar conflitos. No sentido de que o convívio se pautasse por normas de civilidade, proibiam-se aos viajantes todo o mau tratamento em relação a cocheiros, sotas, fiéis, moços de posta ou a estalajadeiros, sendo ainda advertidos no sentido de se conduzirem com asseio e limpeza nas estalagens e dentro das diligências. Em caso de contravenção, previa-se uma pena que podia assumir a forma de pagamento do triplo do valor do dano provocado. Por sua vez, aos cocheiros competia tratar os viajantes “com a maior atenção”. Quanto aos estalajadeiros eram aconselhados a esperar, com asseio, os viajantes e conduzi-los para os seus quartos que deviam apresentar-se limpos e guarnecidos do mobiliário essencial: camas, cadeiras e acessórios de limpeza e higiene.

As refeições eram tomadas em mesa redonda (forma de resolver o problema da escolha dos lugares, numa sociedade hierarquizada e com regras de precedência), com capacidade para oito pessoas. As ementas eram ricas e variadas: nos dias de carne prescrevia-se, para o jantar, três galinhas de caldo, temperado com bom presunto, arroz, um prato de bom assado, um de ervas, salada, frutas de duas qualidades, queijo, pão e meia garrafa de vinho para cada pessoa. Nos dias de peixe: dois pratos de peixe de diferente qualidade, salada, um prato de ovos, um prato de assado, fruta, pão, queijo e vinho. Por sua vez, o almoço em mesa redonda constava de sopa, vaca com bom presunto, arroz, um bom assado, ervas, salada, duas qualidades de fruta, pão, queijo e meia garrafa de vinho da casa. Nos dias de peixe servia-se o mesmo estipulado para o jantar. O preço do jantar era de 960 réis, o do almoço de 800 réis.

Os viajantes podiam ser acompanhados de criados “graves” e criados e moços “inferiores”. Os primeiros tomavam as refeições na mesa redonda, mas depois dos seus amos; tinham direito a pão e vinho “e os mais pratos que existirem na mesa redonda”. Para os criados e moços inferiores, destinavam-se para o almoço três pratos “de diverso comer” da mesa redonda e vinte réis de pão, meia garrafa de vinho e fruta. Por esta refeição, os criados inferiores pagavam 360 réis enquanto os criados graves pagavam 480. Por sua vez, pelo jantar, os criados graves pagavam 400 réis; os inferiores por sopa, vaca, arroz, vinte réis de pão e meia garrafa de vinho, 200 réis.

Estrutura de gestão do serviço das diligências

A organização do serviço das diligências foi atribuída ao superintendente das estradas, o desembargador José Diogo Mascarenhas Neto. Foi-lhe confiada a missão de projectar e organizar o novo serviço disponibilizado pelo Estado sendo, em seguida, encarregado de zelar pelo seu bom funcionamento na qualidade de superintendente-geral dos Correios e Postas. No exercício desta competência, cabiam-lhe funções de supervisão da qualidade dos serviços dos diversos equipamentos (as casas de posta e estalagens, de forma particular a de Carvalhos) bem como dos preços praticados. Para proteger os interesses dos consumidores, competia ao superintendente taxar os preços dos produtos alimentares de pessoas e animais e assinar a tabela de preços a afixar nas estalagens. Era ainda o responsável máximo pelos recursos humanos: nomeava todas as pessoas empregadas no serviço das diligências, tendo ainda a incumbência de arbitrar ordenados que lhe parecessem “justos”.

Na dependência do superintendente exercia funções o administrador, escolhido entre os oficiais mais hábeis, inteligentes e de maior graduação do Correio Geral, sendo nomeado pela secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra. Era o responsável directo pelo funcionamento das diligências e pelo serviço prestado pelos diversos funcionários, devendo zelar de forma particular pelo cumprimento dos horários.

O administrador em Lisboa e o comissário em Coimbra eram os rostos do novo serviço das diligências; competia-lhes vender os bilhetes e atribuir os lugares, segundo ordem de chegada, e decidir a disposição de bagagens dos viajantes e malas das cartas (em Coimbra estas funções eram desempenhadas pelo comissário). Como supervisores do funcionamento de todo o sistema, exerciam ainda funções de administração financeira, sendo responsáveis pela contabilidade. No fim de cada ano prestavam contas ao superintendente através da apresentação de um mapa económico.

O empregado que exercia o controlo mais directo do funcionamento dos serviços da mala-posta era o feitor: estava encarregado de fiscalizar o funcionamento de todas as estruturas de suporte da diligência, pelo que devia girar com frequência por todo o percurso, não podendo, no entanto, estanciar mais do que cinco dias em cada estalagem ou casa de posta. Competia-lhe, ainda, escolher os cocheiros, sotas e moços, que deviam ser “inteligentes e de bom comportamento”, e fiscalizar o funcionamento das postas e de todo o serviço efectuado pelos funcionários por ele escolhidos, cuidando, em especial, do bom tratamento das bestas. Para este efeito, fazia o provimento das postas, zelava pela alimentação dos animais e tratava de tudo o que fosse necessário para conservar as parelhas “sãs e fortes”. Competia-lhe, ainda, mediante autorização do administrador, substituir os cavalos que estivessem incapazes, através de troca ou compra.

Em cada posta trabalhava um funcionário, denominado fiel, que tinha como atribuição o bom tratamento dos animais, bem como a conservação dos arreios. Para além destas funções, os fiéis de Lisboa e Coimbra pesavam as malas entregando-as ao cocheiro – uma hora antes da partida, as bagagens dos passageiros e, um quarto de hora antes, a mala do correio. Por sua vez, o fiel da posta nos Carvalhos verificava a troca das malas a efectuar pelos cocheiros, conferindo as encomendas dos viajantes com os respectivos bilhetes.

Subordinados aos fiéis trabalhavam os cocheiros, sotas e moços. O cocheiro conduzia as carruagens e zelava pelo seu asseio e segurança. Finalmente, sob as suas ordens, moços e sotas exerciam funções de transportadores, ajudando também a cuidar dos animais. No sentido da circulação das diligências não ser perturbada por eventuais faltas de pessoal, determinava-se que os cocheiros, sotas e moços deveriam avisar com um mês de antecedência no caso de quererem abandonar o seu trabalho.

O feitor e os fiéis gozavam das mesmas prerrogativas dos fiéis das cavaliças reais. Por sua vez, os cocheiros, sotas e moços usufruíam das prerrogativas dos da Casa Real, usando inclusivamente laço e fardamento de campo.

A falência do projecto da mala-posta

Como decorre do atrás exposto, o regulamento elaborado para regular o funcionamento do serviço das diligências visava assegurar uma circulação rápida, segura e com serviços de qualidade, preocupação que se manteve durante a curta vida deste serviço. Em 23 de Setembro de 1800, anunciava-se na *Gazeta de Lisboa* a existência de umas casas em frente ao Correio Geral onde encontrariam “acomodações convenientes” os viajantes das diligências.

Apesar da oferta ser de qualidade, a adesão a este serviço não foi a que se esperava e desejava, tendo viajado as carruagens, muitas vezes, com lugares vagos. O único período de ocupação plena era nas idas e vindas de férias dos estudantes de Coimbra, tempo em que circulavam carruagens de seis pessoas. A administração das diligências tentando atrair viajantes chegou a publicar lugares na *Gazeta de Lisboa*, como se pode ler num aviso datado de 26 de Janeiro de 1801: “Quem quizer hum ou dous bilhetes da Carruagem da Posta para Coimbra para o dia de segunda-feira 28 do corrente, cujas letras são B e C, falle no Botequim da Madre de Deos no Rocio”

Nestas circunstâncias, o preço dos bilhetes não dava para cobrir metade dos custos; em 1800 a administração, invocando a carestia dos géneros, viu-se obrigada a aumentar de 9.600 para 12.800 réis o custo da viagem, e de 360 para 480 réis a légua. Este aumento do preço dos bilhetes

não permitiu resolver o desequilíbrio entre as receitas e as despesas, situação que levou à extinção do serviço de transporte de pessoas em carruagem fechada. A última viagem realizou-se em 4 de Maio de 1804. O serviço de mala-posta terminou com um défice de 71.392\$622 réis ⁹⁵.

A falência da mala-posta significa, sobretudo, a insustentabilidade, nos inícios do século XIX, de um serviço organizado de transporte de pessoas projectado para se autofinanciar, isto é, sem suporte financeiro da Coroa. Quanto ao transporte das malas do correio, podia fazer-se a menores custos e eventualmente com mais rapidez recorrendo a postilhões, solução adoptada para o transporte do correio entre Lisboa e Porto após a suspensão das diligências.

Apurar as razões do insucesso em Portugal de um serviço implantado havia já muito tempo na Europa será identificar ao mesmo tempo as fragilidades de ordem conjuntural e estrutural da sociedade portuguesa, em particular as económicas. As de ordem estrutural decorrem do modelo económico assente na agricultura que estava em fase de desagregação, o que se reflectia em dificuldades financeiras vividas por grupos e instituições que se alimentavam de rendas, bem como por aqueles que as pagavam, situação geradora de forte instabilidade social ⁹⁶. A conjuntura era de inflação de preços, articulada com uma fase de arranque industrial e uma conjuntura internacional favorável a Portugal em termos comerciais ⁹⁷, tempo propício à criação de um clima de expectativas e até de alguma euforia nos meios políticos e comerciais lisboetas, mas a que não correspondia um real dinamismo interno.

Jacome Ratton, homem de negócios de origem francesa, residente em Portugal, deixou-nos o seu testemunho sobre o funcionamento das diligências, bem como uma opinião referente às razões do insucesso do empreendimento. Para este autor as carruagens de posta permitiam, “com modica despesa e muita commodidade”, a deslocação entre Lisboa e Coimbra em dois dias ⁹⁸. Quanto às razões do insucesso financeiro da mala-posta radicavam, em sua opinião, no facto de as relações entre Coimbra e Lisboa não serem “de grande monta”, considerando que o resultado teria sido diferente se a estrada real tivesse chegado ao Porto, circunstância que permitiria alargar o serviço das diligências à segunda cidade do Reino que tinha com a capital relações “incomparavelmente maiores”.

Mas, segundo Ratton, os problemas da mala-posta não residiriam apenas na falta de utilização das diligências, mas também nas deficiências de organização do serviço, nomeadamente no facto de as carruagens serem muito “pesadas e grosseiras”. Considerava ainda estarem as estações de muda muito distantes umas das outras, provocando um esforço excessivo dos animais com a sua conseqüente incapacitação a curto prazo. Outro problema do serviço das diligências consistia nos custos com funcionários, “muitos, e huma grande parte inúteis”, custos que absorviam as receitas.

Para este homem de negócios, o sucesso do serviço das diligências teria sido diferente se a administração tivesse sido confiada a particulares, pagando o Estado o transporte das malas das cartas. De notar que, em 1800, a Coroa, perante a fraca rentabilidade do serviço da mala-posta ainda tentou arrendá-lo. Com efeito, na *Gazeta de Lisboa* foi anunciado o arrendamento das postas para o dia 24 de Maio 99. Esta operação não chegou, no entanto, a efectuar-se, provavelmente por não terem concorrido interessados. Finalmente, este homem de nacionalidade francesa, responsável por investimentos de sucesso na indústria e no comércio no nosso país, reconhecia que o correio sendo um objecto “tão rendoso” em todos os países, em Portugal não o tinha sido, em sua opinião “por falta de arranjo, e ordem”.

A falta de adesão ao transporte público significa que o número de viajantes habituais entre Lisboa e Coimbra não era suficiente para ocupar doze lugares por semana ou, admitindo a hipótese que existissem, continuaram a preferir os meios de deslocação habituais os terrestres (a pé, a cavalo ou em veículos de duas rodas) e os marítimos. Em relação aos terrestres que ligavam Lisboa ao Porto ofereciam agora melhores condições até Coimbra, devido à Estrada Real, mas permaneciam péssimos de Coimbra ao Porto. O estado desta via é testemunhado por Adrien Balbi, viajante francês que a percorreu, de caleche de duas rodas, por volta de 1820 100. Quanto ao percurso de Lisboa a Coimbra, avaliou-o positivamente, comparando o troço do Alto do Rio Maior ao que de mais belo existia na França, Alemanha e Inglaterra 101. Já o de Coimbra ao Porto provocou-lhe “angústias contínuas” de modo a temer pela sua própria vida, pelo facto de o veículo que o trans-

□ Figura 12. Mapa dos correios assistentes de Portugal (1818) portava ter tombado três vezes.



Devido às dificuldades da circulação terrestre, a “estrada marítima” que ligava Lisboa ao porto de Buarcos e à cidade portuense terá sido concorrente da estrada da mala-posta, até porque a duração da viagem, em circunstâncias favoráveis à navegação, era substancialmente mais curta que a feita por terra. Balbi refere que a duração da viagem marítima, em barco a vapor, era de dois dias, enquanto por terra para percorrer as 52 léguas em caleche podiam ser necessários sete. O próprio correio seguiu, por vezes, por esta via, nomeadamente em tempos de instabilidade: em aviso de 2 de Janeiro de 1811 mandou fazer-se o correio entre Lisboa e Porto por mar devido às dificuldades de circulação por terra.

2.7 Três séculos de serviços postais: um balanço

Nas páginas antecedentes apresentámos os fragmentos, que consideramos mais relevantes, de uma história de longa duração, a dos correios na época moderna. Chegou agora o momento de traçar as linhas estruturantes que entretecem esses diversos pedaços de vida de uma instituição dedicada à oferta de serviços organizados de transporte de cartas, encomendas e dinheiro ao Estado e aos diversos grupos e corpos da sociedade portuguesa, a única instituição com competência para transportar informação reservada, que não passava pelas malhas da censura régia e eclesiástica, sendo, no entanto, vulnerável à prática da violação da correspondência.

Os princípios configuradores do modelo de correios em vigor na época moderna, com alterações de forma na transição do século XVIII para o XIX, foram traçados por D. Manuel I e D. João III nas cartas de ofício concedidas a Luís Homem e Luís Afonso. Nestes diplomas, o ofício de correio-mor foi concebido como uma “empresa” prestadora de serviços especializados de transporte de cartas, sujeito a pagamento de portes, à Coroa e a mercadores. De acordo com esta concepção, ao titular do ofício foi atribuída a tarefa de contratar correios, recebendo como retribuição uma percentagem de 10% dos portes, valor posteriormente confinado ao serviço de correios extraordinários, dado que as taxas pagas pelas cartas que seguiam nas carreiras ordinárias eram devidas, na totalidade, ao correio-mor.

A circulação rápida dos transportadores de cartas implicava a utilização de cavalos de posta capazes de percorrer, em velocidade, percursos não muito longos, o que implicava a existência de estruturas susceptíveis de fornecer mudas de animais. Com este objectivo, D. Manuel determinou que, em cada lugar, existissem dois homens “obrigados” a fornecer esses serviços, recompensando-os com privilégios de isenção de encargos do concelho. Os monarcas da época moderna acrescentariam os privilégios aos mestres de posta para atrair mais pessoas ao exercício da

“profissão”, estratégia que não foi bem sucedida por não ser acompanhada de contrapartidas materiais suficientemente atractivas. Com efeito, os custos da aquisição e manutenção dos animais viriam a revelar-se desmotivadores da prestação de serviços de posta, constituindo esta circunstância um dos principais calcanhares de Aquiles da organização dos correios no nosso país. Com efeito, comprometeu a instalação de uma rede de postas nos principais eixos de circulação, excluindo apenas a carreira que ligava Lisboa a Elvas e constituindo-se, por isso, como uma das razões do fracasso da mala-posta, bem como uma das debilidades dos serviços prestados pelos correios portugueses comparativamente aos europeus. Com efeito, a maior velocidade de circulação dos correios na Europa devia-se ao facto de os postilhões utilizarem cavalos folgados, mudados em estações de posta situadas, a pouca distância umas das outras, nos principais eixos viários. Em Portugal, a correspondência que chegava a Lisboa transportada por correios a cavalo era sobretudo a proveniente de Espanha, França, Itália, Grã-Bretanha ou Rússia, ou a vinda dos espaços fronteiriços, em tempos de guerra, conduzida por correios de 20 e 15 léguas, pagos pela Fazenda Régia, que se faziam transportar em animais alugados a almoceves ou a mestres de postas, por vezes obrigados à prestação deste serviço pelo monarca. Na época moderna, os transportadores de cartas, por excelência, em Portugal, foram os estafetas e os correios peões, alguns deles galegos, homens, e eventualmente mulheres, robustos e muito experimentados, capazes de percorrer oito a dez léguas por dia, em caminhos habitualmente pedregosos e lamacentos, ou mesmo inundados, no Inverno, muito perigosos por serem propícios a assaltos. Nestas circunstâncias, o giro postal no nosso país alimentado sobretudo pela energia humana, devido aos elevados custos da animal, desenvolveu-se ao ritmo da capacidade de locomoção diária destes pioneiros, autênticos “heróis” da história dos correios portugueses.

D. Manuel outorgou ao correio-mor o exclusivo do correio organizado de cartas sujeitas a pagamento de porte permitindo, no entanto, que o transporte de correspondência pudesse ser feito por particulares, caminheiros, almoceves, recoveiros e viajantes acidentais, prática a que recorriam tanto particulares como instituições e que se manteve ao longo de todo o período em análise, como decorre dos capítulos seguintes referentes ao sistema de comunicações utilizados pela Igreja, Misericórdias e Universidade.

O correio-mor, sediado em Lisboa, era a cabeça de uma organização que progressivamente foi estendendo os seus braços pelo território continental, insular e ultramarino, com excepção da Índia. Na verdade, com o tempo, foram-se implantando nas principais cidades e vilas do Reino e nos portos ultramarinos delegados do correio-mor, os correios assistentes. A iniciativa de criar um posto de correio assistente cabia ao titular do ofício. E em muitas localidades do País assim terá acontecido, como no Algarve. No entanto, na época moderna, a capital ficava a lon-

gos dias de jornada de muitos lugares do território nacional, distância que por norma significava desconhecimento das reais necessidades da nação. Assim neste, como noutros sectores, a iniciativa de resolução de problemas locais teria de partir dos poderes mais próximos. Em Viseu, a ideia de instalação de um serviço organizado de correios partiu do bispo e foi concretizada pela câmara, obtendo, em seguida, o assentimento do correio-mor através da concessão da carta de ofício ao correio assistente, atitude que lhe permitiu aumentar os seus rendimentos através da recolha dos portes de cartas provenientes da mala da cidade de Viriato.

D. João III reconheceu às câmaras competências para se constituírem como suportes do correio quando as encarregou do fornecimento de animais e mantimentos, função que as vereações desempenhariam ao longo dos tempos modernos na qualidade de estruturas mais capazes para a governação das diversas comunidades que naquela época formavam o País. A ligação das vereações à rede postal também decorre do facto de elas se constituírem como sedes de poder, aonde afluía, e donde emanava, informação reservada que teria de ser conduzida por correios de confiança. As câmaras nomeavam estafetas e correios peões e suportavam parte dos custos do transporte do correio para o termo ou para outras localidades, quando não dispunham na sede concelhia de correio assistente. Estes, por sua vez, geriram com autonomia os seus postos do correio, pelo facto de o fazerem em regime de administração ou arrendamento. Constituíram-se, por este motivo, como elos sólidos da rede de serviços postais, encabeçada pelo correio-mor, cuja malha se foi tornando mais densa à medida que avançava a centralização do poder e aumentava a complexidade da organização da sociedade portuguesa, fenómenos geradores de um maior volume de correspondência institucional e privada.

Nos finais do Antigo Regime, os correios assistentes haveriam de desempenhar a função de elementos de continuidade da administração privada para a estatal, custeando ainda a prestação dos serviços postais numa parte significativa do território, como se pode observar no mapa dos correios assistentes, datado de 1818. Com efeito, a reforma operada nos serviços no reinado de D. Maria I manteve as suas competências e atribuições bem como a maior parte das pessoas.

Os serviços de correio portugueses estabeleceram conexões no espaço interno e ultramarino, ainda que mais débeis nas Ilhas e Brasil, e ligaram Portugal com vários países europeus, constituindo-se como canais privilegiados de circulação de informação comercial e institucional, bem como de notícias de vária natureza que alimentaram as gazetas impressas e manuscritas. Esta ligação de Portugal com a Europa pressupôs, devido a razões de natureza geográfica, uma articulação estreita com os correios espanhóis, consagrada em negociações entre os titulares do ofício de correio-mor dos dois países ibéricos e, de forma especial, a partir de tra-

tado realizado em 1718. Os correios portugueses mantiveram igualmente uma relação muito próxima com os ingleses, decorrente das intensas relações comerciais e interesses estratégicos existentes entre estes dois países, e que se materializou na criação, por iniciativa de Inglaterra, de uma carreira regular semanal de paquebote, consagrada no tratado postal de 1705. Por esta carreira marítima, que ligava Lisboa a Falmouth em cinco dias, quando as condições climatéricas o permitiam, circulou informação muito relevante para a ligação de Portugal com o mundo europeu.

Nas malas transportadas por postilhões, ou nas vindas por barco, chegou igualmente a Lisboa informação que estruturou pensamento crítico sobre várias realidades do País, entre elas a do funcionamento dos serviços do correio, caso da correspondência de D. Luís da Cunha ou de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Uma dessas ideias vindas por carta foi a que gerou a forte convicção de que a administração estatal dos correios permitiria transformar em fonte de receita um serviço público que, em Portugal, só era conhecido por produzir despesa, receita que se projectava canalizar para o melhoramento da precária rede viária, uma das principais causas da lentidão do correio.

A proposta da gestão estatal dos correios apresentada, na década de quarenta do século XVIII, por alguns “estrangeirados”, nomeadamente por D. Luís da Cunha, viria a ser concretizada no final deste século, tendo sido implementada por alguns governantes, muito influenciados pelos modelos de funcionamento do correio europeu, das “nações civilizadas” como se dizia ao tempo. A arquitectura dos novos correios vertida em regulamentos, pormenorizadamente elaborados, apontava para uma organização de serviços postais capaz de concretizar a preocupação que esteve sempre subjacente aos diplomas reguladores do correio, a prestação de um serviço seguro, rápido e rentável para a Fazenda Régia.

O fracasso do projecto da mala-posta viria a demonstrar o desfasamento existente entre a oferta de um serviço e a sua procura, revelando-se não corresponder às necessidades ou ao poder económico de potenciais utilizadores. A implantação de serviços postais mais rápidos e frequentes depararia, igualmente, com muitas dificuldades decorrentes sobretudo da precariedade de grande parte da rede viária, agravadas por situações de instabilidade, geradas pela guerra no início do século e pelas Invasões Francesas.

É, entretanto, inegável que neste período se verificou uma melhoria nos serviços dos correios decorrente sobretudo do aumento de frequência dos giros postais ¹⁰². Com efeito, em 1811, partiam de Lisboa todas as semanas, às segundas, quartas e sextas, correios em direcção ao Porto (com ramais para Castelo Branco e Almeida) e em direcção a Elvas (com ramal de Montemor a Vila Real de Santo António). Os custos, para o Estado, deste serviço ultrapassavam, em

1811, mais de 24 contos de réis. Dos eixos principais saíam, por sua vez, vias secundárias que serviam todo o território, sendo custeadas por correios assistentes e câmaras.

As reformas nos serviços postais operadas nos anos finais do reinado de D. Maria I, se não cumpriram todas as expectativas que nelas depositaram os ilustrados do tempo, como D. Rodrigo de Sousa Coutinho, deram, no entanto, um importante passo para que o Estado se aproximasse dos cidadãos, criando, ao mesmo tempo, as condições para a construção de um território administrativa e politicamente mais integrado e com uma opinião pública mais informada, circunstância que se poderá ter reflectido na preparação da revolução liberal de 1820.



1. Cf. Antonio Recuero, "De privilegio real a servicio público", *MOPT*, Julho-Agosto de 1994; Ricardo Ortiz Vivas, *Historia del Correo en España*, sl.,sd.
2. AN/TT, Chancelaria de D. Manuel I, livro 37, ff. 98-98(v). Documento publicada por Godofredo Ferreira em *Dos Correios-mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos*, 3ª ed., Lisboa, 1963.
3. BGUC, *Manuscrito* 1489, f. 10
4. *Idem*, f. 11v
5. Sobre os mensageiros da câmara de Coimbra ver Rocha de Brito, "Finanças quinhentistas do município coimbrão", *Arquivo Coimbrão*, vol. 7, pp. 224-226.
6. Sobre a venda deste ofício *vide* capítulo III.
7. BGUC, *Manuscrito* 1489, fs. 114-124.
8. Padre António Carvalho da Costa, *Corografia Portuguesa*, Lisboa, 1712, Livro I, p. 86.
9. Citado por Suzanne Daveau, "A estrada coimbrã. O traçado pela Serra de Ancião", in *Estudos e Ensaios em Homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1988, p. 452.
10. Joaquim Veríssimo Serrão, *Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria*. 1604-1609-1625, p. 97.
11. BGUC, *Manuscrito* 1489, fs 114 a 124.
12. Godofredo Ferreira, *Assistentes do Correio-Mor do Reino em Viseu*, Serviços Culturais dos CTT, Lisboa, 1960, pp. 12-15.
13. Cf. capítulos IV, V e VI.
14. Godofredo Ferreira, *Dos Correios-mores do Reino*, ob. cit., p. 56.
15. BGUC, *Manuscrito*, 1489, fs. 130-137.
16. *Idem*, f. 129v.
17. Cf. capítulos V e VII.
18. De notar, entretanto, que, em 1641, António Gomes da Mata contemplou no seu testamento onze correios a cavalo.
19. BGUC, *Manuscrito*, 1489, ff. 133 (v) -137.
20. Os Carvajal montaram um sistema de distribuição da correspondência apoiado em correios indígenas denominados "chasquis". No entanto, este sistema nunca se revelou muito eficaz devido à vastidão do espaço colonial espanhol, registando-se muitos extravios de cartas, fenómeno que Filipe II tentou contornar aconselhando as autoridades coloniais a enviarem várias cópias de cada carta. Cf. Antonio Recuero, "De privilegio real a servicio público", *MOPT*, Julho-Agosto de 1994, pp. 73-74.
21. AN/TT, Cortes, *Capítulos dos Povos* [1654].
22. BGUC, *Manuscrito* 1489, f. 126 a 129.
23. *Idem*, f. 140-141(v).
24. Sobre transporte de correio, por terra, para Oriente *vide* Manuel de Andrade e Sousa, *Temas de História Postal. As rotas do oriente*, Lisboa, 1979, pp. 13-21.
25. No dia 25 de Janeiro de 1663 foi nomeado o alferes João Cavalheiro Cardoso para o cargo de correio assistente da capitania do Rio de Janeiro. Esta data marca o início da instituição da actividade postal regular no Brasil, sendo o dia 25 de Janeiro comemorado como o Dia do Carteiro.
26. Em 11 de Maio de 1663, o soberano comunicava ao juiz e vereadores da câmara do Faial a criação do ofício do correio das cartas do mar e a nomeação, para o cargo de assistente do correio nestas ilhas ao capitão Sebastião Teixeira. Por sua vez, em 6 de Junho de 1669, informava-se o governador-geral do Brasil da aprovação pelo Conselho Ultramarino da nomeação para o correio da Baía de Bartolomeu Fragoso Cabral (BGUC, manuscrito 1489, 143 a 145v). Sobre a resistência à implantação da rede de correios assistentes, *vide* Godofredo Ferreira, "O Postilhão da América", in *Coisas e Loisas do Correio*, Lisboa, 1955, pp. 14-21.
27. AN/TT, Chancelaria de D. Pedro II, Liv. 45, f. 31.
28. AN/TT, Chancelaria de D. Pedro II, Liv. 45, f. 31.
29. BGUC, *Manuscrito* 1489, ff. 26 a 26(v).
30. Eduardo Brasão, *A diplomacia portuguesa nos séculos XVII e XVIII*, Lisboa, Editorial Resistência, 1979-1980, 2 vol; José Calvet Magalhães, *Breve História Diplomática de Portugal*. Lisboa, Publicações Europa-América, 3ª ed. 2000.
31. Júlio Firmino Júdice Biker, *Suplemento à Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 compilados e coordenados pelo Visconde Borges de Castro*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, tomo X, p. 364.

32. Antonio Recuero, "De privilegio real a servicio público", *MOPT*, Julho-Agosto de 1994, pp. 70-78. A Juan de Tassis sucedeu o seu filho, conde de Villamedia, que teve como colaborador o português Vaz Brandão, tenente do correio-mor no reino de Aragão, a quem é atribuída a criação do sistema de "estafetas-caixas cerradas", contendo a correspondência que era passada de postilhão a postilhão, bem como a regularização do correio, com periodicidade semanal, entre Madrid e as cidades de Saragoça, Barcelona e Valência, *Idem*, p. 78.
33. Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, 1ª parte, tomo X, p. 440. Sobre medidas tendentes a evitar a propagação de doenças através da correspondência postal *vide* Godofredo Ferreira, "Contágio da peste pelas cartas" in *Cosas e Loisas do Correio*, Lisboa, 1955, pp. 153-164, Romano Caldeira, *Correio marítimo português*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1981, pp. 9-10; Manuel de Andrade e Sousa, *Casa de Saúde do Porto de Belém*, Lisboa, Correios e Telecomunicações de Portugal, 1985. Nesta obra publica-se, a páginas 89-109, a "Memoria sobre a desinfecção das cartas" de Bernardino António Gomes, texto extraído das *Memórias da Academia Real das Ciências*.
34. BGUC, *Manuscrito* 1489, f. 151 a 154 [cópia autenticada do tratado redigido em espanhol, elaborada em 1746].
35. Este valor desceu para 950 réis em convenção realizada em 1747. Cf. Godofredo Ferreira, *Dos Correios-mores do Reino aos Administradores-Gerais dos Correios e Telégrafos*, *ob. cit.*, p. 97
36. Godofredo Ferreira, *Dos Correios-mores do Reino aos Administradores-Gerais dos Correios e Telégrafos*, *ob. cit.*, p. 98.
37. BGUC, *Manuscrito* 1489, f. 28.
38. Fernando Aranaz del Rio, "Estructura del correo en España durante el primer tercio del siglo XVIII", em *Las Comunicaciones entre Europa y América: 1500-1993*. Actas do I Congreso Internacional de Comunicaciones, Madrid, 1995, p. 65.
39. Paulo Dias de Niza, *Portugal Sacro-Profano*, Lisboa. Na oficina de Miguel Manescal da Costa, 1757-1768, p. 179.
40. José Luís Cardoso [e outros], *O Tratado de Methuen, 1703: diplomacia, guerra, política e economia*, Lisboa, Livros Horizonte, 2003.
41. José Ferreira Borges de Castro, *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, tomo I, pp. 160-187 e 192-197.
42. Visconde de Santarém, *Quadro Elementar das Relações políticas e Diplomáticas com as diversas potências do mundo*, Lisboa, 1860, Tomo décimo oitavo, p. 216.
43. Júlio Firmino Júdice, *ob. cit.*, tomo X, pp. 173-181; tradução em português in BGUC, *Manuscrito* 1489, f. 147-149[v].
44. Sobre esta publicação *vide* André Belo, *As gazetas e os livros: a "Gazeta de Lisboa" e a vulgarização da imprensa em Portugal (1715-1760)*, Lisboa, ICS/UL, 1997.
45. BGUC, *Manuscrito* 1489, f. 75v.
46. Bluteau, *Vocabulario Portuguez & Latino*, nos termos citados.
47. Luís Ferrand de Almeida, "A autenticidade do testamento político de D. Luís da Cunha", in *Páginas Dispersas*, Coimbra, IHES/FLUC, 1995, p. 38.
48. Luís Ferrand de Almeida, *ob. cit.*, pp. 37-58.
49. D. Luís da Cunha, *Testamento Político*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1978, p. 42.
50. BGUC, *Manuscrito* 1489, fs. 1 a 8v, 75 a 90v.
51. *Idem*, f. 75 v.
52. Sobre estes documentos, *vide* *Manuscrito* 1489.
53. *Idem*, f.7.
54. *Ibidem*, f.1.
55. As dificuldades financeiras das câmaras, bem como os reflexos negativos em termos de investimento em infra-estruturas são reconhecidas por muitos historiadores. O peso das despesas com correios está, no entanto, por avaliar.
56. BGUC, *Manuscrito*, 1489, f.6.
57. *Idem*, fs 80 a 80v.
58. *Ibidem*, fs 30 a 73v.
59. Sobre este assunto ver, neste volume, o capítulo intitulado "A rede de correios no século XVIII".

60. Chancelaria de D. João V, liv. 130, f. 118 [v].
61. Arquivo da Fundação Portuguesa das Comunicações, documento em pergaminho e com selo pendente intitulado: "Carta da propriedade do officio de Correio mor destes Reynos que V. Magestade há por bem mandar se passe a Joseph António de Souza Coutinho da Matta a theor da que juntou authentica tirada da Torre do Tombo, por se lhe haver queimado o original no incêndio seguinte ao Terremoto do primeiro de Novembro de mil setecentos sincoenta e sinco, incorporando a ella os quatro Alvarás que também apresentou pertencentes ao mesmo Officio como acima se declara".
62. *Collecção da Legislação Portuguesa*, organizada por António Delgado da Silva, vol. I, p. 151.
63. Biblioteca da Academia das Ciências, *manuscrito vermelho*, nº 905, ff. 6 e 7.
64. Cf. Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*. Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 2 vols, 1980.
65. Cf. Ana Cristina Nogueira da Silva, *O modelo espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.
66. *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás que comprehende o Feliz Reinado da Rainha Nossa Senhora D. Maria I, Anno de 1796 a 1799*.
67. Sobre a biografia de José Diogo Mascarenhas Neto vide Godofredo Ferreira, *Dos correios-mores do reino*, pp.115-125.
68. Sobre este magistrado vide Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, 1980; José Subtil, "Inspectores, Intendentes, Superintendentes. Estruturas administrativas", *Actas do Encontro "La Figure Historique de l'Administrateur"*, Oñati, Instituto Internacional de Sociologia Jurídica, 1991.
69. José Luís Cardoso, *O pensamento económico em Portugal em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808*, Lisboa, Editorial Estampa, 1989, p. 180.
70. D. Rodrigo de Souza Coutinho, *Textos Políticos, Económicos e Financeiros, 1783-1811*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993, tomo I, p. 1
71. *Idem*, tomo I, p. 226.
72. *Idem, Ibidem*, p. 289.
73. Cf. Teodoro de Matos, *ob. cit.*, vol. I, pp. 29-47.
74. D. Rodrigo de Souza Coutinho, *ob. cit.*, tomo II, p. 183
75. *Idem, Ibidem*, p. 224.
76. *Idem, Ibidem*, pp. 125-126
77. *Idem, Ibidem*, p. 129
78. "Regulamento Provisional para o Novo Estabelecimento do Correio", in *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás que comprehende o Feliz Reinado da Rainha Nossa Senhora D. Maria I, Anno de 1796 a 1799*, cit.
79. "Regimento Geral para o Correio (1805)", in *Collecção da Legislação Portuguesa*, organizada por António Delgado da Silva, vol. V (1802-1810), Lisboa, 1826, pp. 345-349.
80. José Subtil, "Governo e administração", in *História de Portugal*, vol. IV, coordenado por António Hespanha, Lisboa, Círculo de Leitores, 1993, pp. 157- 193.
81. Com objectivo da implementação deste serviço, Lisboa foi dividida em 17 bairros. Neste contexto, foi publicado em Lisboa um livrinho com um roteiro das vias públicas e edificios civis e religiosos da capital, destinado a servir de guia aos carteiros empregados na posta interna. Já em finais do século XVIII, um português residente em França tinha elaborado um projecto de criação da pequena posta em Lisboa, (Godofredo Ferreira, "Um projecto para o estabelecimento da posta interna em Lisboa nos fins do século XVIII", in *Coisas e Loisas do Correio*, *ob. cit.*, pp. 57-80). A distribuição domiciliária só viria a ocorrer em 1821. Entretanto, em Lisboa como no Porto recorria-se a caminheiros galegos para transportar cartas.
82. "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 Principaes, Letras activas, pelas quaes as partes interessadas possam receber promptamente os dinheiros que lhes forem remetidos; e para isso devem os ditos Correios estabelecer a sua correspondência reciproca, á imitação da que se pratica entre os commerciantes, e esta mesma reciprocidade será organizada no Correio Geral entre o Ad-

ministrador dos seguros, e os Correios assistentes das Cidades e Villas principaes” (“Instruções Práticas para os Correios Assistentes” in *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás que comprehende o Feliz Reinado da Rainha Nossa Senhora D. Maria I, Anno de 1796 a 1799*, cit., Artigo XXXV).

83. Godofredo Ferreira, *Dos correios-mores do reino*, ob. cit., pp. 132-133

84. Arquivo do Ministério das Obras Públicas, *Registo das Viagens dos Correios* [1799-1805].

85. “Instruções Práticas Para Os Correios Assistentes”, in *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás que comprehende o Feliz Reinado da Rainha Nossa Senhora D. Maria I, Anno de 1796 a 1799*, cit.

86. “Instrução Prática para a execução do Artigo XXV do Regulamento de oito de Abril de mil oitocentos e cinco”, in *Collecção da Legislação Portuguesa*, organizada por António Delgado da Silva, vol. V, pp. 363-367.

87. “Artigos que se mandam adicionar ao Regulamento do Correio Geral do primeiro de Abril de 1799, por Aviso de quatorze de Março de 1801” in *Collecção da Legislação Portuguesa*, organizada por António Delgado da Silva, vol. V, pp. 683-684. Para a execução deste regulamento foi elaborado um registo com a indicação das distâncias a que ficavam as localidades servidas por correios assistentes. Cf. Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Superintendência do Correio, *Registo das distâncias que devem contar-se para os correios do Reino*.

88. *Collecção da Legislação Portuguesa*, organizada por António Delgado da Silva, vol. IV [1791-1801], pp. 479-482. Romano Caldeira, *Correio marítimo português*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1981.

89. Sobre o correio da Madeira vide Luís Frazão, “Contributo para a História Postal da Madeira”, *Filatelía Portuguesa*, ano XV, nº 85.

90. “Instrução para o estabelecimento das Diligencias entre Lisboa e Coimbra”, in *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás que comprehende o Feliz Reinado da Rainha Nossa Senhora D. Maria I, Anno de 1796 a 1799*, cit, Godofredo Ferreira, *A Mala-posta em Portugal*, Lisboa, 1946; Fernando Moura, “A Mala-Posta em Portugal”, in *Códice*, revista da Fundação Portuguesa das Comunicações, ano VII, série II, 2004, pp. 4-25.

91. Em França, as carruagens denominavam-se *turgotines*, em Itália *corriera*, e em Inglaterra *mail-coach*.

92. Manuel Lopes de Almeida, *Notícias Históricas de Portugal e Brasil*, Coimbra, 1964, tomo II, pp. 380-381.

93. Os passaportes internos foram criados em 1762 com objectivo do controlo da circulação interna.

94. “No momento preciso em que o postilhão toca a sua trombeta, os passageiros têm de entrar imediatamente para o carro, sob pena de ficarem em terra, perdendo o preço, já pago da passagem, ou sejam duas peças de oiro”. Cf. Carl Israel Ruders, *Viagem em Portugal, 1792-1802*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 2001, p. 200.

95. Godofredo Ferreira, *Assistentes do Correio-Mor do reino em Coimbra*, ob. cit., pp. 85-87.

96. Cf. Margarida Sobral Neto, *Terra e Conflito. Região de Coimbra, 1700-1834*, Viseu, Palimage, 1997, pp. 247-316

97. Vitorino Magalhães Godinho, *Prix et monnaies au Portugal*, Paris, Armand Colin, 1955, pp. 259-276.

98. *Recordações de Jacome Ratton sobre ocorrências do seu tempo em Portugal de Maio de 1747 a Setembro de 1817*, Londres, 1813, edição fac-similada Lisboa, Fenda, 1992, pp. 251-252.

99. *Gazeta de Lisboa*, ano 1800.

100. Adrien Balbi, *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d’ Algarve*, tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda/Faculdade de Economia de Coimbra, 2004, pp. 475-477.

101. Outro estrangeiro, Carl Israel Ruders, já havia considerado esta estrada “excelente”, dizendo que nela se deviam ter gasto “sommas colossais”. Cf. Carl Israel Ruders, ob. cit. p. 200.

102. Um estrangeiro Carl Ruders emitiu, em 1801, uma opinião muito favorável aos serviços de correios portugueses. Com efeito, numa das suas cartas escreveu: “Suponho que o governo português tira grande proveito com os serviços do correio, mas é merecido porque, na verdade, são muito bem feitos. No interior do país não só se podem enviar cédulas pelo correio, mas até caixas com dinheiro e jóias; basta, para, isso, antes da remessa fazer contar o dinheiro e as jóias, pelos respectivos funcionários”, *Idem, Ibidem*.