



A breve história do correio-mor nas Minas de Ouro, ou como as Câmaras das vilas mineiras procuraram regular as trocas de correspondências no princípio do século XVIII

ROMULO VALLE SALVINO*

Antecedentes

A partir do início do século XVI, algumas monarquias europeias buscaram normatizar os serviços postais, utilizando para tanto, às vezes, estruturas que vinham desde os finais da Idade Média. Foi o caso, por exemplo, dos domínios dos Habsburgos, em que a família dos Tasso ou Táxis estendeu ao longo de mais de dois séculos, com o apoio dos soberanos, um sistema de postas que começara, ainda no século XV, na região da Bolonha. Acontecia uma mudança de paradigma: os correios comerciais que prestavam antes serviços para uma clientela restrita (em regra, corporações de negociantes ou de artesãos) passavam a atender todos aqueles que podiam pagar os seus preços, por meio de linhas de transporte mais ou menos regulares, geralmente sob um monopólio formal, ainda que nem sempre obedecido na prática. Esse caráter, que poderíamos chamar de “público” (uma expressão atual, que não tinha o mesmo sentido naquela época), aparece no documento de criação do correio-mor português, datado de 1520¹. Apesar do qualificativo “mor” e de a carta régia que o criou explicitar como modelos os congêneres de outros reinos, a jurisdição inicial do ofício limitou-se a cinco léguas em torno de Lisboa, correspondentes à chamada *dieta*, à distância que um homem podia percorrer em um dia, considerada ideal para as circunscrições administrativas². Essa restrição geográfica referia-se apenas à exploração mercantil das postagens e entregas. Para além dessa área jurisdicional, o correio-mor deveria organizar o transporte das cartas, por meio de um sistema de postas regulado pelas cartas régias de 1520 e 1525, ou de mensageiros extraordinários, ainda que não detivesse em tais regiões qualquer exclusividade da operação comercial do serviço.

* Doutorando em História. Universidade de Brasília.

¹ Diz a carta régia: [...] avendo nos Respeito aos serviços que temos Recebido e ao diamte esperamos Receber de Luis Homem cavaleiro de nossa casa e por ser pessoa que no officio de correo moor de nosso Reynos nos sabera bem servyr e **asy a todos os mercadores e pessoas que quiserem enviar cartas de humas partes pera outras [...]**” (Carta de D. Manuel I em que faz mercê a Luís Homem do officio de correio-mor do Reino. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Chancelaria de D. Manuel, Liv. 37, f. 98. Apud DOCUMENTOS, 2008 :28 – grifo meu).

² Quase um século depois, as Ordenações Filipinas ainda usavam a dieta para fixar as competências jurisdicionais do tribunal da corte e dos ouvidores, evidente resquício de um mundo marcado pela oralidade, em que a ação político-administrativa dependia do contato pessoal (HESPANHA, 1994, 90-91).

Ao longo do tempo, novos ofícios foram instituídos em outras regiões, chamados de “correio-mores do lugar X”, “lugares-tenentes”, ou, de modo mais comum, “assistentes”, mas sem que se implantasse realmente uma hierarquia administrativa ou operacional entre uns e outros. Em pelo menos dois casos, os de Viseu e Braga, o correio foi organizado a partir de iniciativas locais, mas eram comuns as resistências ao novo ofício, resultando em petições ao rei para que se mantivessem antigos costumes. Esses assistentes, correios menores, somente foram de fato subordinados ao titular da corte quando o ofício do correio-mor foi vendido a Luís Gomes da Mata em 1606, inaugurando uma dinastia postal que durou até 1797 e imitou em Portugal o privilégio dos Táxis em terras do Sacro-Império. Somente a partir dessa reformulação, os correios assistentes tornaram-se “periféricos”, integrantes de uma estrutura mais ampla, encabeçada pelo oficial maior de Lisboa.

Os correios assistentes deveriam ser os esteios da rede postal, primeiro em terras do reino e, depois de 1657, nas conquistas atlânticas, com a criação do correio-mor das cartas do mar³. Esse novo ofício foi vendido à mesma família dos Mata e, com base em seu regimento de criação, designaram-se os primeiros assistentes para fora do reino, a partir de 1663. No que se refere à América portuguesa, sabe-se que o alferes João Cavaleiro Cardoso, indicado para o Rio de Janeiro, teria tomado posse junto à Câmara local em julho daquele ano e mantido a função até pelo menos 1673, quando passou a servir como capitão da fortaleza de São Pedro na Bahia.⁴ Em 11 de maio de 1669, foi expedida carta régia a confirmá-lo no cargo, em resposta à missiva dos Oficiais da Câmara do Rio de Janeiro, que questionavam o ofício (MACHADO, 2008). Aparentemente, teve algumas facilidades para exercer o cargo postal, pois foi capitão da fortaleza de São João da Barra, uma das duas a guardarem a entrada da Baía da Guanabara, o que facilitaria o controle de entrada dos navios (MACHADO, 2008). Depois dele, não há até agora indícios de que tenham sido designados outros assistentes para o Rio de Janeiro, antes de Antônio Alves da Costa, cuja história aqui se estuda.

³ Também chamado de correio-mor do mar ou marítimo (AHU, Reino, maço 33, apud DOCUMENTOS, 2008: 238-240.

⁴ Corroboram a data em que tomou posse João Cavaleiro Cardoso dois documentos. Um é o traslado, realizado por escrivão da Câmara do Rio de Janeiro, da Carta Régia e do Regimento do Correio-Mor das Cartas do Mar, datado de 28 de julho (ROSÁRIO, 1993, p.25). O outro é o embargo apresentado por Luís Gomes da Mata no curso do seu processo contra Agostinho Barbalho Ribeiro, em que alega a tomada de posse do assistente do Rio de Janeiro em 30 de julho (MACHADO, 2008). Para a data da partida do alferes, bem como os demais fatos relativos a essa passagem, recorri às informações de Machado (2008), mais especificamente na postagem de nome “Resistência dos Colonos aos Assistentes do Correio-Mor”.

Resistência mais cerrada encontraram os oficiais designados para Salvador. O primeiro nomeado para aquela cidade foi Manoel Teixeira de Carvalho, sobre cuja posse não há notícias. Depois dele, foi designado o capitão Bartolomeu Fragoso Cabral. Todavia, em 10 de novembro de 1670, descontentes com a nomeação dele, os oficiais da Câmara da Bahia solicitaram privilégio semelhante aos dos “moradores do Estado da Índia”, para a qual não fora prevista representação do Correio-Mor (DOCUMENTOS, 2008: 267). O coro dos contrários foi engrossado pela assinatura de mais de duzentas pessoas, que alegavam, além do alto custo do serviço, que o meirinho do mar já o fazia antes, de forma célere, mediante uma espécie de pregão público. Mais que isso: a necessidade de o assistente do Correio-Mor fazer listas das cartas, ao retardar as entregas, provocava a morte de escravos doentes embarcados nos navios vindos de Angola e que precisavam dos documentos para a sua liberação (DOCUMENTOS, 2008: 271). Entretanto, Bartolomeu Fragoso, teve os seus direitos assegurados em carta régia datada de 15 de março de 1679. Houve novos protestos da Câmara, que voltou à carga por mais duas vezes, em 15 de junho do mesmo ano, alegando que buscara cumprir a ordem real, mas que disso resultara um “tumulto dos moradores”, e em 13 de abril de 1680. Apesar disso, o assistente do Correio-Mor continuou exercendo o seu ofício até o seu falecimento, ao que se seguiu a nomeação de seu filho em 1692.

As queixas, todavia, não resultaram totalmente inúteis, pois quando foi nomeado Manuel da Fonseca Trovão como o novo assistente em 1698, excluíram-se de seu exercício as cartas vindas de Angola e de outras partes do Brasil, restringindo-se o monopólio àquelas originadas em Portugal, tal como já ocorrera quando da nomeação de Manuel Coelho da Silva para Pernambuco em 1693 (MACHADO, 2008; DOCUMENTOS, 2008: 280). Aliás, vida mais fácil não tiveram os nomeados pelo Correio-Mor nessa última capitania. Foi a mesma rotina de processos e de resistência por parte dos representantes locais, em disputas que entraram pelo século XVIII. Repetiram-se ali, inclusive, as queixas dos comerciantes relativas à retenção das cargas humanas vindas da África enquanto se fazia o desembaraço das cartas.

Choques entre os usos e os costumes locais e a novidade de um correio que operava em regime de monopólio não eram incomuns no império português⁵. A oposição das Câmaras

⁵ A Câmara do Porto, por exemplo, em 1622, dirigiu-se ao rei “[...] queixando-se de que não lhe era permitido enviar as suas correspondências pelos seus mensageiros, o que poderia fazer com mais celeridade e economia [...]” (FRASÃO, 2006: 10). Os vereadores reclamavam que “[...] da Relação se mandam prender os Correios que a cidade envia a Sua Majestade dizendo que não hão de partir sem ordem da pessoa que o Correio-Mor tem substituída nesta cidade [...]”. Por isso pediam “[...] provisão por que a cidade possa mandar seus correios ao

assentava-se, de modo geral, em usos e costumes, em razões econômicas e de celeridade (os correios oficiais extraordinários eram ainda mais caros e os ordinários partiam apenas periodicamente), bem como na desconfiança de que pudesse ser violado o “segredo” das cartas. Se no caso dos correios terrestres já havia essas questões, elas se acirravam quando se tratava do correio do mar, pois aos seus representantes incumbia apenas enviar e receber os sacos de correspondências, lacrando-os na partida e abrindo-os na chegada, ocasião em que deveria ser feita uma lista dos destinatários atendidos, a ser afixada nos pontos de entrega. Não lhes cabia, portanto, o transporte propriamente dito, ou qualquer tipo de distribuição domiciliar das mensagens.

Por se tratar de uma atividade de interesse comercial e administrativo (e também por seu potencial político), a execução e o controle dos serviços de correios tornaram-se, desse modo, pontos de embate entre câmaras, governadores, senhores locais e “homens bons” em vários pontos do império português, com variações decorrentes das peculiaridades das dinâmicas históricas locais. Não é objetivo aqui tentar esmiuçá-las, mas é interessante observar que, no caso do reino, os assistentes do correio consolidaram a sua atuação, estendendo uma rede que se multiplicou sobremaneira depois da Restauração e ao longo do século XVIII, sobreviveu mesmo à transição do correio-mor para a Administração Geral dos Correios, depois que a coroa recomprou o serviço postal em 1797⁶. A despeito de algumas resistências locais, o modelo monopolista vingou em Portugal, talvez porque não se tratasse apenas de um exclusivo de caráter parasitário, mas sim de uma rede logística que, apesar de suas precariedades, logrou construir uma malha de comunicação, com forte apoio da coroa em alguns momentos cruciais (governos de D. João IV, D. João V e D. José I de modo mais marcado). No caso das localidades costeiras da América que tiveram o provimento de assistentes do correio-mor do mar, por outro lado, esses jamais conseguiram passar de um papel de intermediação, que parecia apenas oneroso e protelatório, fazendo-se pouco simpáticos às elites locais - uma das possíveis razões por que o ofício talvez não tenha

dito Senhor quando lhe parecer sem ter obrigação de recorrer às ditas pessoas, suposto que muitas vezes se oferece ocasião de avisar a Sua Majestade em matérias de seu serviço que requerem segredo e que não convém que por esta via se rompa [...]” (apud FRASÃO, 2006: 10).

⁶ No que se refere à história dos assistentes do correio-mor em Portugal, ver particularmente: FERREIRA, 1963; SALDANHA, 2002; FIRMINO, 2005; CARVALHO, 2005. Sobre a rede de correios em Portugal no século XVIII, é possível consultar *O Roteiro terrestre de Portugal*, incluído em *Mappa de Portugal antigo e moderno*, de João Baptista de Castro (1762-1763), bem como a *Notícia individual dos correios de que se servem os reinos de Portugal e Algarve*, de Pedro Nolasco dos Reis, parte do *Portugal Sacro-Profano*, de Paulo Dias Niza (1768).

conseguido se firmar em terras americanas⁷. Aparentemente, desse modo, o preenchimento de tais cargos acabou tendo mais um caráter honorífico que prático.

A nomeação de um assistente de correios para as Minas

A principal fonte em que se baseia este estudo é o requerimento de Antônio Alves da Costa a D. João V, em que pede a sua reintegração no ofício de assistente do correio, cujo exercício lhe fora impedido pelo governador da capitania do Rio de Janeiro. A petição faz-se acompanhar de diversos anexos, dentre eles transcrições de atas das Câmaras mineiras⁸.

No início do século XVIII, D. Isabel Calvaro, mãe e tutora do correio-mor Luís Vitorio de Souza Coutinho da Mata, então menor de idade, tomou providências para estender sua ação a áreas antes não contempladas pelo exclusivo, como foi o caso do Algarve (1702). Com o mesmo intuito, D. Isabel solicitou, em 1710, autorização para nomear um novo assistente para o Rio de Janeiro, com a inédita missão de levar os seus serviços até a região das minas de ouro “[...] por ser; em benefissio dos povos; asegurar-sse por este caminho; as suas correspondenssias [...]” (DOCUMENTOS, 2008: 303). O nomeado foi Antônio Alves da Costa, figura sobre a qual, até o momento, conseguimos bem poucas informações. Além do processo que é o principal documento de suporte a este trabalho e das referências em uma ata da Câmara de Vereadores de São Paulo, aqui também utilizada, o que se conseguiu obter até o momento sobre ele foi apenas um requerimento solicitando a doação de uma sesmaria no Caminho Novo das Minas, embora não seja possível descartar, no caso, a pouco provável existência de um homônimo⁹.

Trata-se da primeira vez que, de fato, o correio-mor busca interiorizar os seus serviços em terras brasileiras, ainda que por um breve período, seguindo um fluxo populacional e

⁷ No que tange aos correios assistentes na América portuguesa e aos embates com as Câmaras locais, ver: ROSÁRIO, 1993; MACHADO, 2008; SALVINO, 2011.

⁸ Requerimento de Antônio Álvares da Costa a D. João V, em que pede a sua reintegração no lugar de correio-mor da cidade do Rio de Janeiro e Minas, que arbitrariamente lhe tirara o governador da capitania do Rio de Janeiro, Francisco Xavier de Távora. Fundação Portuguesa das Comunicações, Arquivo Histórico, Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios, vol. 5, f. 49-90 e 43-48, transcrição de Arquivo Histórico Ultramarino, Conselho Ultramarino, Brasil-Rio de Janeiro-CA, Cx. 25, D. 5780—5783 (apud DOCUMENTOS, 2008: 300-326). O processo encontra-se disponível também dentre os documentos do Projeto Resgate.

⁹ Sobre o episódio da nomeação de Alves da Costa, há referências dispersas em vários trabalhos, além dos estudos específicos que lhe destinou Maria da Graça Menezes Mourão, em dois artigos diferentes, sob ângulo bastante distinto desta abordagem. A respeito do assunto, ver: GARCIA, 1975; ROSÁRIO, 1993; MOURÃO, 2012; SALVINO, 2014.

comercial que arribava às recém-criadas vilas do interior mineiro. Começava a emergir nessa parte das conquistas a necessidade de que houvesse um meio de comunicação mais organizado e independente dos azares das idas e vindas das diversas categorias de viajantes. Não é de se descartar a hipótese de que a aceitação inicial pela coroa de que se indicasse um representante do correio-mor para a nova região de povoamento se inserisse na mesma lógica de regulação e disciplinamento geográfico-social que presidiu a criação das primeiras vilas mineiras bem como a separação da capitania de São Paulo e Minas daquela do Rio de Janeiro (1710), que se seguiu à chamada Guerra dos Emboabas (1707-1709). Deve-se notar, nesse aspecto, que a designação de Alves da Costa antecede mesmo a instalação dessas vilas, que data de meados de 1711.

É importante frisar que havia dúvidas jurídicas sobre o monopólio do correio-mor realmente se estender ao interior das conquistas. Em 1663, portanto no mesmo ano da designação do primeiro assistente do correio-mor do mar, o sertanista Agostinho Barbalho (a mesma personagem que fora governador do Rio de Janeiro durante a chamada “Revolta da Cachaça”) chegou a ser nomeado correio-mor do Brasil, com monopólio sobre as “cartas da terra”, isto é, aquelas trocadas entre as várias partes da América portuguesa, mas não chegou a tomar posse. A sua nomeação foi contestada pelo correio-mor do reino e do mar, Luís Gomes da Mata, gerando, em um mesmo processo, decisões diferentes da Relação e do Tribunal Ultramarino. Barbalho morreu provavelmente antes mesmo de ter notícia do julgamento (MACHADO, 2008). Como veremos, no caso de Alves da Costa, a decisão final será de que não cabia ao correio-mor do mar prestar o serviço de entrega no interior da América.

O fato é que, de modo geral, tudo pareceu correr bem para o novo assistente, depois de alguma dificuldade inicial junto à Câmara do Rio de Janeiro. De acordo com a sua petição ao rei em 1728, chegaram a serem instaladas linhas postais na região das Minas, até que, em 1715, o então governador do Rio de Janeiro, Francisco Xavier de Távora, passou a reter as correspondências em sua casa, proibindo a atuação de Alves da Costa. Lembre-se que, naquele momento, a região mineira não pertencia mais à capitania do Rio de Janeiro, mas o principal porto de entrada das correspondências oriundas de Portugal encontrava-se naquela cidade, bem como era intenso o tráfego comercial entre a zona aurífera e o Rio, de modo que a decisão do seu governador provavelmente teve um grande impacto no fluxo postal para o interior e, assim, inviabilizou o negócio do assistente na capitania de São Paulo e Minas.

A medida não deve ter sido mero ato atrabiliário, pois o contrário é sugerido pelo contexto geral da época, marcada por revoltas, em que a necessidade de controle sobre a circulação de ideias e do ouro aparecia como crucial, bem como o fato de ter sido mantida depois da saída daquele governador, apesar dos claros direitos do assistente e de pareceres em contrário de diversos e eminentes moradores. Tudo indica que não só a interiorização, mas as próprias atividades do correio na recepção das cartas no Rio de Janeiro foram interrompidas, pois o requerimento do infeliz Alves da Costa incorpora documento que trata da [...] grande perda de Cartas e papeis de muita importancia que se achão rasgados e perdi dos asim na Igreja da Crus desta Cidade sem comta nem arrecadação como em Palacio e em todos os quartéis de soldados que vem Comboando as fro taz [...]” (DOCUMENTOS, 2008: 325).

De acordo com os autos do processo em questão, ele não tomou providências de imediato, tolhido por “moléstias”, deixando para iniciar a recolha de documentos a seu favor apenas em 1725, até que pode entrar com o pedido de reintegração de posse junto ao soberano somente em 7 de julho de 1728. Diferentemente dos casos da Bahia e Pernambuco, em que as Câmaras e “homens bons” se colocavam contra o correio-mor, Alves da Costa pode aqui se apresentar como defensor dos interesses dos “homens de negócio e demais moradores” do Rio, apresentando ao seu favor, documento com mais de oitenta assinaturas (DOCUMENTOS, 2008: 304-305), além de manifestações de apoio de autoridades locais, como o bispo do Rio de Janeiro e do padre capelão da Igreja da Cruz (idem: 312). Interessa destacar que, em despacho datado de 20 de março de 1725, o então governador do Rio de Janeiro, Luis Vahia Monteiro também reconhecia a utilidade dos correios (idem: 324), sem, contudo, adotar qualquer providência prática para sanar a situação e reconduzir o assistente às suas atividades. O certo é que os dois últimos despachos do Conselho Ultramarino no processo de Alves da Costa asseguraram-lhe o monopólio das “cartas do mar”, mas, de forma taxativa, negaram-lhe qualquer direito às que “forem da terra” (DOCUMENTOS, 2008: 302), fechando-lhe as portas para as Minas Gerais. Importa destacar que, nesse aspecto, o Conselho Ultramarino manteve o parecer que a mesma instituição, pouco mais de sessenta anos antes, exarara no caso de Agostinho Barbalho. Lembre-se que, naquele momento, o Conselho fora contra as pretensões do correio-mor das cartas do mar e a favor dos direitos do malogrado correio-mor do Brasil, que jamais chegou a tomar posse do serviço.

A regulamentação do correio pelas Câmaras mineiras

Neste episódio, as recentemente criadas Câmaras de Minas Gerais, em comportamento bastante diverso daquele de suas congêneres de Salvador e Recife - casos em que o correio-mor não fazia qualquer tipo de interiorização, aparecendo simplesmente como um intermediário indesejável - não apenas aceitaram a novidade, mas chegaram a contribuir diretamente na estruturação do sistema de postas. Notável, como se verá, é o fato também de essas Câmaras terem-se preocupado, de forma se não única pelo menos rara, em regulamentar as condições gerais de prestação do serviço, fixando preços, prazos e frequências. Não encontramos, até o momento, em fontes primárias ou secundárias, lances semelhantes, o que não quer dizer que não existam, mas o fato certamente depõe a favor de ser pelo menos pouco usual o que aconteceu em Minas.

Destaque-se que Alves da Costa, em 1713, tentou nomear um auxiliar para estender os seus serviços até São Paulo. Deparou-se, todavia, com a recusa da Câmara local, que declarou em ata não aceitar o correio, “[...] nem convinhão a que houvesse nesta cidade pellas oppressões que se lhes presagiava [...]”¹⁰, talvez como decorrência do ainda recente revés dos paulistas nos embates com os emboabas. Não há sinais na documentação de que Alves da Costa tivesse buscado recorrer dessa decisão, seja pela notória rebeldia dos paulistas, seja porque, de fato, o documento de nomeação do assistente mencionasse apenas o Rio de Janeiro e as Minas, não lhe dando, portanto, direitos de pleitear os serviços na região do Planalto de Piratininga. Por razões óbvias, visto que não se prestavam a defender suas teses referentes à utilidade dos correios e apoio dos homens de negócios, Alves da Costa não anexou essa ata a seu requerimento ao rei. Sabe-se que mais de duas décadas depois, em 1735, foi nomeado por D. João V um novo assistente para a vila de Santos, mas apenas para fazer as operações de controle e liberação portuária das cartas vindas pelo mar.

O caso paulista é mais uma indicação de que as contingências e costumes locais influenciavam grandemente a recepção por parte das Câmaras das recomendações e ordens vindas da administração central do império. Ele torna, ainda, mais significativa a pronta aceitação pelas Câmaras mineiras dos serviços do assistente, que, a nosso ver, deve ser

¹⁰ Cf. ROSÁRIO, 1993: 30. O documento transcrito consta em *Atas da Câmara de São Paulo*, vol 8, : 297(apud: GARCIA, 197: 131).

pensada a partir da peculiar situação da zona geográfica em que se assentavam aquelas vilas e do momento em que aconteciam os fatos.

Distantes dos principais centros decisórios do império e mesmo da América Portuguesa, bem como das áreas produtoras de diversos bens, povoadas por imigrantes vindos de diversas regiões, com uma população livre dotada de um nível de alfabetização relativamente alto para sua época, essas vilas tinham elites bastante necessitadas da comunicação escrita. Provavelmente, contribuía para o cenário a baixa monetarização do comércio, bastante dependente do crédito e da circulação e guarda de papéis. Além de fluxos de comunicação com o reino, certamente havia trocas, pelo menos, com correspondentes nas principais praças costeiras (Rio de Janeiro e Salvador) e com São Paulo. No caso das localidades litorâneas, as correspondências trazidas pela frota podiam ser recebidas pelos seus destinatários junto aos portos, mas para chegar ao sertão eram indispensáveis muitos dias adicionais de jornada, por caminhos perigosos, que exigiam portadores confiáveis. Para atingir praças mais distantes, podia ser obrigatória a conexão em pontos intermediários que, muitas vezes, exigiam a troca de portadores e a espera por outros meios de transporte. Ao longo dos caminhos, era preciso alimentar, armar e agasalhar os mensageiros. Enviar um transportador próprio era, assim, uma operação difícil e cara, impossível para muitos, e a dependência de portadores eventuais trazia um nível de incerteza indesejável para os negócios. É óbvio que era possível utilizar as idas e vindas de tropas, bem como o próprio movimento das rotas de abastecimento, mas essas opções nem sempre eram possíveis ou atendiam aos prazos necessários para cada um.

As necessidades impostas pelos fluxos de negócios e de comunicação entre as localidades costeiras e o sertão oferecem, desse modo, uma hipótese que pode explicar tanto Alves da Costa ter podido contar em sua defesa com o apoio de vários comerciantes do Rio de Janeiro, depois de uma resistência inicial dos oficiais daquela municipalidade, quanto o fato de as vilas mineiras terem aceitado aparentemente de bom grado a sua proposta de criação de linhas de correios regulares. A fixação de prazos para o serviço garantia uma regularidade e previsibilidade desejável para os negócios, eliminando diversas incertezas, bem como o compartilhamento de meios de transporte baixava os custos de operação e dava acesso a um meio de comunicação independente dos mensageiros eventuais para aqueles que não tinham

condições de pagar um portador particular¹¹. Situação bem diversa, portanto, daquela dos assistentes litorâneos que se ofereciam apenas como despachantes dos sacos de cartas transportados nos navios.

A aceitação do correio-mor pelas Câmaras mineiras deu-se num intervalo de pouco mais de um mês: Vila Rica em 13/07/1712; Vila do Carmo em 18/07/1712; Sabará em 23/08/1712. Alves da Costa fez-se representar por procuradores. Apesar de as atas respeitarem uma mesma estrutura geral e de os serviços serem basicamente os mesmos, as variações nelas presentes sugerem ter havido uma efetiva negociação em cada caso. Chama a atenção que, em todas as vilas, resguardou-se o direito de os moradores enviarem as suas correspondências por terceiros, se tivessem meios para tanto, fugindo ao modelo monopolístico que, oficialmente, imperava no reino. A ata da Vila do Carmo diz, nesse sentido, que “[...] outrossim seria livre a qualquer pessoa não querendo mandar as suas cartas pelo correio remete-las por quem lhe parecer [...]” (DOCUMENTOS, 2008: 319). A de Sabará adota outra forma: “[...] acordarão que as cartas que desta villa que pelo correio forem para o Rio de Janeiro não tendo pecoa nelle para as enviar indo para mar em fora sserão obrigados a pagar aqui o porte dellas [...]” (idem: 317).

Os documentos deixam claro que os serviços, diante falta de moedas que era a realidade das Minas naquele momento, seria pago em ouro. A de Sabará explicita que “[...] dura este acordão em postura pello referido valor de ouro enquanto nestas Minas não correr moeda de prata ou ouro porque a todo o tempo que esta correr se ajustará emtão e se dara nova forma ao valor do porte das cartas [...]” (idem: 317). Obedecendo a mesma lógica que ordenava os preços utilizados na operação do correio-mor do reino e nas trocas ultramarinas, as tarifas estabeleciam uma distinção entre as “cartas singelas”, ou seja, aquelas “[...] de huma folha de papel [...]” (idem: 319) e os “maços”, volumes que, muitas vezes, juntavam várias correspondências individuais, mas podiam corresponder a um único documento com várias páginas.

Apesar de obedecer às mesmas linhas gerais, a estrutura tarifária apresentava variações de um lugar para outro. A Câmara de Sabará, por exemplo, estabeleceu preços distintos para as

¹¹ A preocupação com os valores pagos e a expectativa de que um correio regular iria diminuir os gastos com o transporte de correspondências aparece, por exemplo, na ata de aceitação da Câmara de Sabará: “[...] para se continuarem as correspondencias com menos despendio que ca costuma fazer com os próprios [...]” (apud DOCUMENTOS, 2008, : 317). “Próprio” era o termo usado na época para designar os correios particulares (ver, nesse aspecto, os exemplos trazidos pelos dicionários Bluteau (1728) e Moraes (1789).

correspondências que passassem pelo Rio de Janeiro (meia pataca, ou a quarta parte de uma oitava de ouro) e para aquelas que chegassem ou tivessem de ser expedidas por mar, ou seja, destinassem-se, provavelmente, ao reino e a pontos mais distantes da América Portuguesa e demais conquistas (doze vinténs). Outro preço era estabelecido para as cartas trocadas com as demais localidades das Minas, sem distinções (quatro vinténs). A Câmara da Vila do Carmo, nesse aspecto, preferiu fixar um preço único para as cartas oriundas de ou destinadas para fora da região mineira (meia pataca), sem distinguir se depois seguiriam por mar ou não. Manteve, por outro lado, o mesmo preço praticado em Sabará para aquelas trocadas com as Comarcas do Rio das Velhas e Rio das Mortes¹². Estabeleceu, todavia, uma remuneração específica para o correio fazer o transporte entre aquela localidade e Vila Rica: “[...] pelo trabalho de as hir levar e trazer as que lá estiverem e daquela esta villa e lhe darião eles officiaes da Camera huma oitava de ouro todos os quinze dias atendendo o trabalho e distancia desta para aquela villa [...]” (idem: 319).

A Câmara de Vila do Carmo também estabeleceu para o correio uma obrigação que fugia ao simples transporte de correspondências: “[...] seria obrigado a aceitar todo o ouro que qualquer pessoa lhe entregar pasando-lhe diso recibo pagando-se-lhe a dois por cento [...]” (idem: 319) – ou seja, previu a possibilidade de o serviço postal atuar como transportador de valores, assunto que não é tratado nas demais atas. Os oficiais de Vila Rica, por sua vez, preferiram deixar claro que os “[...] precatórios e sentenças [...]” se igualavam, para cobrança das tarifas, aos maços (idem: 321).

Os documentos em questão também estabelecem algumas obrigações e facilidades para o representante do correio-mor. No que se refere aos deveres, tanto a ata de Vila Rica quanto a da Vila do Carmo definem que ao assistente incumbiria manter uma “casa com sacco” nas respectivas localidades para receber e guardar as correspondências no intervalo entre as partidas e chegadas das linhas de posta. Os representantes da Vila do Carmo determinavam também que o correio-mor “[...] na carreira traria pessoas capazes e suficientes para o tal ministerio com as armas nesasarias para a defenza [...]” (idem: 319). Em contrapartida,

[...] em qualquer parte por donde fosse chegace lhe darião os menistros de justiça officiaes de Guerra e outra qualquer pessoa toda ajuda e favor mantimentos, bestas,

¹² O fato de se prever uma tarifa para as cartas oriundas da comarca do Rio das Mortes (São João del Rei e São José del Rei) indica que havia previsão de uma linha de correio regular para os povoados daquela região, a pesar de ainda não haver vilas oficializadas lá.

homens cazas e tudo o mais nesenario para a concervação e porseguimento das viagens dos ditos correynos, pagando-lhes pelos presos da terra e pelo mais moderado [...] (idem: 319)

Essas posturas emulavam, na região das Minas, os documentos fundadores das linhas de posta em Portugal¹³, que estabeleciam os deveres e os direitos do correio-mor. Dentre esses últimos, encontrava-se o de não ser responsabilizado quando seu serviço fosse interrompido ou prejudicado por motivos de força-maior, como explicitado pela Câmara da Vila de Nossa Senhora do Carmo: “[...] acontecendolhe algum cazo fortuito de incendio, ladroes ou naufragio dos rios não ficaria ele obrigado a satisfazellos justificando-se alguns dos sobreditos infortúnios [...]” (idem: 319). Proteção, entretanto, que não eximia o correio-mor de agir com prudência, evitando, por exemplo, os caminhos perigosos do mar, sujeitos às tormentas e aos piratas: “[...] porem que do Aguaçu para a cidade o levaria por terra e querendo-o fazer por mar seria por conta e risco delle dito Correyo mor [...]” (idem: 319).

A ata da Vila do Carmo é a mais pormenorizada. Preocupa-se em regular, inclusive, os dias em que o correio estaria disponível:

*[...] para no sábado as mandar ao dito correyo a Villa Rica e trazer as que la estiverem de qualquer parte para **nesta se publicarem no domingo** [...] e que averia todos os dezaseis dias correyo para se lançarem e levarem as cartas e para se **publicarem as que vierem** [...] (idem: 319 – grifo meu)*

Essa preocupação com os prazos e dias de funcionamento do correio aparece também na ata de Vila Rica:

*[...] estando presentes os procuradores do dito Ajudante Antonio Alvares da Costa e como tais se **obligaram a ter prompta huma caza com sacco em que se possam botar as cartas com aquella seguranca que foce necessaria para melhor arecadaçam obrigando-se cada hum por sy a dar conta do que constar juridicamente poderia exportar o procedido das ditas cartas as quais foram em termo de quinze dias nestas Minas da cidade do Rio de Janeiro e dellas em outros quinze dias a dita cidade sendo obrigado ao sabbado dia de correyo nesta vila** [...] (DOCUMENTOS, 2008: 322 – grifo meu)*

¹³ Ver, nesse sentido, as cartas régias de 1520 e 1525 que estabeleceram o correio-mor do reino (DOCUMENTOS, 2008: 28-29; 37-39), entre outras fontes.

Essas variações entre as atas demonstram que existia um espaço de negociação, bem como uma preocupação dos representantes locais com os valores a serem pagos, com os prazos e com a segurança das cartas – justamente aqueles fatores que poderiam justificar a implantação de uma alternativa ao uso dos “próprios”. A ata de Sabará é a que oferece indícios mais escassos de como poderia funcionar a logística do correio, mas do disposto em Vila do Carmo e Vila Rica é possível deduzir que essa última localidade deveria funcionar como um entreposto principal, onde se juntariam as correspondências vindas das outras paragens, para dali serem trocadas com o Rio de Janeiro. Isso é explicável pela posição privilegiada do povoado, situado num cruzamento de caminhos. Uma hipótese que se pode estabelecer, no caso, é que havia uma linha principal que ligava Sabará ao Rio de Janeiro, passando por Vila Rica, e outra secundária, entre essa localidade e a Vila do Carmo, o que poderia justificar o pagamento adicional a ser realizado para ligá-la ao entroncamento principal.

À guisa de conclusão: lacunas e hipóteses

Como já foi dito, a sentença final do Conselho Ultramarino reconhecia o direito de Alves da Costa no que se refere a “cartas do mar”, ou seja, aquelas que chegavam por via marítima, mas fechou-lhe as portas no que se refere ao transporte e entrega das chamadas “cartas da terra”. Não sabemos, até agora, o desfecho da história, se ele voltou a exercer o ofício tal como lhe foi permitido. Não há, todavia, indícios conhecidos que possam amparar uma resposta positiva. Em abril de 1730, o rei D. João V enviou ao Vice Rei do Brasil e aos governadores de capitanias cartas de igual teor, que confirmavam a decisão do Conselho Ultramarino no caso de Alves da Costa ao ordenar que “[...] não consintaes que se estabeleçam correios por terra nessa Capitania porque este estabelecimento não pertence ao Correyo mór do Reyno, e das cartas do mar [...]” (DOCUMENTOS, 2008: 328-332). Em 1733, D. João V, por outro lado, ordenava que nenhuma pessoa, de qualquer condição, nem mesmo os capitães dos navios, poderiam trazer “cartas fora da arrecadação” (GARCIA: 1975: 131). Em 1735, foi nomeado um assistente para as cartas do mar em Santos e, em 1738, outro (esse, novamente, com resistência dos moradores) para Recife. Esses são sinais de que o correio-mor do mar continuava atuante, ainda que os sacos de correspondência por ele fechados no reino

pudessem ser recebidos nas conquistas por outros oficiais que não os assistentes (como acontecia, no caso já citado, do meirinho do mar em Salvador).

Segundo a petição de Alves da Costa, as linhas postais entre as cidades mineiras e o Rio de Janeiro teriam funcionado entre 1712 e 1715, mas não foi ainda possível confirmar isso em outras fontes. O caso do frustrado assistente, seja em função de suas lacunas documentais, seja pelo que apresenta de atípico, pode prestar-se a uma série de hipóteses a serem confirmadas ou não por documentos complementares. Não é objetivo, contudo, desta comunicação, investigar até que ponto teria sido realmente implantada tal rede de comunicação, ou os possíveis motivos da sua proibição pelo governador do Rio e depois pelo próprio rei de Portugal, ou ainda as hipotéticas razões do silêncio do governador e das Câmaras de Minas depois dessa interferência – todas questões legítimas e necessárias para o enfrentamento do assunto e que estão sendo trabalhadas em outras frentes. Interessou-me aqui apenas destacar o caráter singular ou pouco usual da atuação das Câmaras mineiras, que não só aceitaram o trabalho do assistente e seus prepostos, mas se preocuparam em regular uma atividade que, bem executada, seria importante para administração e os negócios. Ao fazê-lo, não ultrapassaram, de modo geral, a sua competência, já que cabia a esses órgãos fiscalizar serviços e fixar preços, e as tarifas previstas para o correio-mor cobriam tão somente as suas atividades no reino e nas ligações marítimas. Ainda que no caso possam ter interferido variáveis locais não explicitadas na documentação (como possíveis ecos dos distúrbios entre emboabas e paulistas) algo parece ressaltar: instaladas numa região nova, ainda em invenção, onde dificilmente se poderiam alegar costumes locais, confrontadas com as imensas distâncias que as separavam dos centros decisórios e fornecedores de mercadorias, com necessidades prementes de comunicação e abastecimento, as casas de vereança mineiras adotaram, de acordo com as condições históricas próprias de sua região, uma posição bastante pragmática, distinta daquelas de suas irmãs litorâneas ou de São Paulo. Neste aspecto, a sua atuação aproxima-se mais de suas congêneres de Viseu e Braga, que se articularam para a criação do ofício de correio (ver FERREIRA, 1963; FIRMINO, 2005). O caso ilustra não só o papel das Câmaras na governação do império ultramarino português e a razoável autonomia de que dispunham para tratar dos interesses dos moradores que nelas se faziam representar, mas mostra que a aceitação do correio-mor por parte dos moradores das diversas localidades dependia de os serviços ofertados fazerem ou não sentido, trazerem ou não vantagens, no

contexto local. Nesse processo decisório havia um espaço para negociação (como o demonstra a relativização do monopólio nas atas das vilas Rica e do Carmo) que ilustra a capacidade de adaptação das normas emanadas pelos órgãos centrais no império português da época, a depender de costumes, necessidades ou resistências regionais.

Bibliografia

CARVALHO, Joaquim Ramos de. A rede dos correios na segunda metade do século XVIII. In: NETO, Margarida Sobral (coord.). **As comunicações na Idade Moderna**. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.

DOCUMENTOS dos séculos XIII ao XIX relativos a correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Seleção, organização, revisão e índices de Isabel Sanches. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 3 volumes. Inclui CD com o texto completo.

FERREIRA, Godofredo. **Dos Correios-Mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos**. 3. ed. rev. ampl. Lisboa: CTT, 1963.

FIRMINO, Glória. **Subsídios para a história dos Assistentes do Correio-Mor de Portugal (Séculos XVI/XIX)**. Lisboa: Grupo dos Amigos do Museu das Comunicações, 2005.

FRASÃO, Luís. **História postal da cidade do Porto na era pré-adesiva**. 2 ed. Vila Nova de Famalicão: Húmus, 2006.

GARCIA, Rodolfo. **Ensaio sobre a história política e administrativa do Brasil: 1500-1810**. Rio de Janeiro: José Olympio; Brasília: INL, 1975.

HESPANHA, António Manuel. **As vésperas do Leviathan: instituições e poder político – Portugal – séc. XVII**. Coimbra: Almedina, 1994.

MACHADO, Luiz Guilherme G. **História geral dos Correios portugueses nos séculos XVI ao XVIII**. [s.l.]: 2008. Disponível em: <<http://historiapostal.blogspot.com.br>>. Acesso em: 24 fev. 2013.

MACHADO, Luiz Guilherme G. Luís Homem e a criação do ofício de correio-mor do Reino em 1520. **Códice**, Lisboa, ano XII, série II, n. 6, p. 4-27, 2009.

MACHADO, Luiz Guilherme G. O Correio-mor de Mar e Terra do Estado do Brasil. **Postais**, vol.1, n.2, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 2014.



MOURÃO, Maria da Graça Menezes. O cerceamento da comunicação por Correios na “capitania de todos os negócios”. **Cadernos de História**, Belo Horizonte, v.13, n, 18: 9-31, 2012.

ROSÁRIO, Irari de Oliveira. **Três séculos e meio da historia postal brasileira: 1500-1843**. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993.

SALDANHA, Júlia. Estruturas locais do serviço postal no Antigo Regime. Os Correios Assistentes. Notas de Investigação. **Códice**, Lisboa, n. 9, 2002.

SALVINO, Romulo Valle. Correios extraviados entre Lisboa e as Minas: uma contribuição para a história dos assistentes do correio-mor no império português (séculos XVI-XVIII). In: **Anais do V Encontro de Internacional de História Colonial: Cultura, Escravidão e Poder na Expansão Ultramarina (Século XVI ao XIX)**, Maceió, Ufal, 2014. Disponível em: <https://docs.google.com/file/d/0B8qBHzOPM4O8VzFaelEzclZPekU/edit?pli=1>. Acesso em: 01/10/2014.