

Entre pontes e muros

Tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII

Between Bridges and Walls

Attempts at Implementation of the Maritime Mail Service Between Portugal and Brazil During the First Half of Eighteenth Century

ROMULO VALLE SALVINO

Departamento de História

Universidade de Brasília

Campus Darcy Ribeiro, ICC-Norte, Bloco A, Subsolo (ASS679-690)

Brasília, DF, 70.910-900, Brasil

romulovs@uol.com.br

RESUMO Na primeira metade do século XVIII, surgiram tentativas de se criar uma estrutura logística para o transporte regular de correspondências, fora do regime das frotas, entre Portugal e suas conquistas americanas. Com base em alguns documentos do Conselho Ultramarino Português, este artigo analisa algumas delas, dentre as quais avulta a de Francisco Peres de Sousa, assistente do correio-mor para o estado do Brasil, ex-professor de música e futuro contratador da pesca de baleias na costa brasileira. Tais projetos, alvos de forte oposição dos homens de negócio da Confraria do Espírito Santo, acabaram por não se concretizar, apesar da defesa veemente de figuras como Alexandre de Gusmão. Neste artigo, argumenta-se que esse malogro, resultado de disputas entre diferentes grupos de homens de negócio de Lisboa, foi consequência também de distintas visões sobre a articulação geopolítica

Recebido: 13 Jul. 2017 | Revisto pelo autor: 8 Out. 2017 | Aceito: 31 Out. 2017

<http://dx.doi.org/10.1590/0104-87752018000100002>

Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 34, n. 64, p. 15-49, jan/abr 2018



e geoeconômica da monarquia ultramarina e de diferentes formas de compreender a relação entre o tempo e a distância. O estudo desses episódios obscuros permite aproximar-se não só de um aspecto negligenciado da história dos sistemas de comunicação escrita, essa tecnologia de domínio da distância, mas de lançar um novo olhar sobre o funcionamento dos “impérios de papel” modernos.

PALAVRAS-CHAVE comunicação escrita, correios marítimos, correspondência transatlântica

ABSTRACT During the first half of eighteenth century, there were several attempts to establish a logistical structure for a regular transport of correspondence, outside of the fleet regime, between Portugal and its American colonies. Based on some documents of the Portuguese Ultramarine Council, this article analyses some of these projects. One of the most important attempts must be attributed to Francisco Peres de Sousa, an assistant of the mail service for the state of Brazil, who had been a former music teacher and was a whale fishing contractor on the Brazilian coast. In general, and despite the vehement defense of important people like Alexandre de Gusmão, such projects could not be accomplished, finding a vigorous opposition of the businessmen gathered around the Brotherhood of Holy Spirit. In this article it is argued that the failure of these projects, a result of a dispute between different groups of businessmen from Lisbon, was also a consequence of divergent views on the geopolitical and geoeconomic articulations on the ultramarine monarchy. This failure could also be considered as a consequence of different ways of understanding the relationship between time and distance at that time. The study of these obscure episodes allows us to approach not only a neglected aspect of the history of written communication systems, this technology of distance control, but also to grasp the operation of the modern “paper empires” from a new perspective.

KEYWORDS written communication, maritime mail service, transatlantic correspondence

O APARECIMENTO DOS SISTEMAS POSTAIS MODERNOS E O CASO DO CORREIO PORTUGUÊS

Início este artigo com a declaração de uma obviedade. Até um tempo relativamente recente — a virada do século XIX para XX, quando surgiram o telefone, o rádio e o telégrafo sem fio — a única tecnologia disponível para a comunicação em grandes distâncias era a escrita. O afastamento espacial, geográfico, era uma questão ineludível, para a qual as cartas podiam, se não dar uma solução plena, pelo menos oferecer um paliativo: “Já que a distância dos lugares nos tem separado, muitas vezes falarei convosco por cartas”.¹ Sujeitas ao tempo das morosas viagens por terra e às incertezas do mar, as correspondências emergiam como um importante meio de comunicação em um mundo em contínuo alargamento. Aproximavam pessoas afastadas pelas suas trajetórias pessoais, ligavam instâncias necessárias ao funcionamento de monarquias e colocavam em contato mercadores separados por longos dias e meses de jornada. Assim, não é por acaso que grandes impérios e corporações comerciais tenham se preocupado com o estabelecimento de sistemas logísticos e marcos regulatórios para organizar trocas de correspondências nas regiões de seu interesse. Não é por acaso que a organização dos serviços de correios potencialmente abertos ao uso de todo o povo, mediante um sistema de tarifas previamente fixado, tenha ocorrido principalmente a partir do século XVI, seguindo as grandes rotas comerciais e migratórias que cruzavam a Europa.

Apesar de evidente, a constatação dessa importância da comunicação escrita na época moderna nem sempre é explorada pelos historiadores de língua portuguesa em várias de suas possíveis frentes e consequências. Normalmente, os estudos, salvo poucas exceções, voltam-se para o conteúdo das mensagens, utilizadas antes como fontes históricas com outras finalidades do que como elementos significativos dos aspectos materiais e institucionais da comunicação escrita, entendidos eles mesmos como

1 BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino...* Coimbra: Real Collegio das Artes da Companhia de Jesus; Lisboa: Oficina de Pascoal da Sylva, 1713, v. 3, p.254.

possíveis objetos de investigação. Nas historiografias em língua alemã, inglesa, francesa e espanhola, além de trabalhos preocupados principalmente com as interfaces culturais, sociais e políticas da comunicação escrita — lembrem-se, por exemplo, os de Fernando Bouza (2001), Antonio Castillo Gómez (2006), Filippo de Vivo (2007; 2012) e Arndt Brendecke (2012) — têm-se avolumado outros, voltados com mais ênfase para a história dos correios, oficiais ou não, e para as estratégias de governantes, mercadores e pessoas comuns para fazerem fluir as suas correspondências. É o caso dos trabalhos de Ian K. Steele (1986), Francisco Garay Unibaso (1987), Wolfgang Behringer (2006), Didier Gazagnadou (2013), Sylvia Sellers-García (2014) e Jay Caplan (2016), entre outros. Sobre os correios hispano-americanos, há até mesmo a obra de um brasileiro, Manoel Lelo Belotto (1971), que se tornou referência. Em Portugal e no Brasil, nas últimas décadas, têm aparecido algumas coletâneas a enfocar os usos das cartas, seja no âmbito mais amplo da cultura escrita (Algranti; Megiani, 2009), seja de forma mais específica, a preocupar-se apenas com o universo epistolar (Anastácio, 2004), além de estudos que abordam as missivas como elementos da comunicação política, como se pode constatar em recente livro organizado por João Frago e Nuno Gonçalo Monteiro (2017). As pesquisas, contudo, salvo algumas exceções, várias citadas neste trabalho, tendem a não se preocupar nem com os mecanismos de transporte e entrega das correspondências, nem com os ofícios criados ao longo do tempo para administrar a logística necessária para movimentá-las, nem com os jogos de poder em torno dos sistemas administrativos e operacionais construídos para manter os circuitos de comunicação escrita.

Este artigo foca-se nas disputas a respeito da possibilidade de criação de um serviço de pacotes entre Lisboa e os principais portos da América portuguesa, no período de 1710 a 1745. Os dois principais documentos para a investigação são uma Consulta do Arquivo Ultramarino, datada de fevereiro de 1710, referente ao pedido de um certo Manuel Alvares Nogueira para explorar navios correio entre Lisboa e o Brasil, e um requerimento tratado pelo mesmo órgão, em que se analisa

a possibilidade de concessão do mesmo privilégio para o assistente do correio-mor Francisco Peres de Sousa, datado de setembro de 1745.²

Paquetes — também chamados, na documentação consultada, de paquebotes ou pacabotes, do inglês *packet boat* — eram barcos que deveriam circular com rotas e prazos pré-determinados, com o fito exclusivo ou principal de transportar correspondências. Equivaliam, no mar, às carreiras de correio regular ou ordinário em terra. O nome tem origem nas embarcações que transportavam cartas entre Calais, na França, e Dover, na Inglaterra (Cabanillas, 2014, p.77). O padre Vieira chegou a utilizar um desses barcos naquela travessia, por julgá-lo “seguro de corsários”, conforme assinalou em uma carta datada de 1647.³ Paquetes como esses foram colocados entre a Inglaterra e suas colônias americanas, no período de 1702 a 1715, devido à Guerra de Sucessão Espanhola (Steele, 1986, p.168-188). Circularam também entre Lisboa e o porto inglês de Falmouth, em virtude de um acordo firmado entre os correios dos dois países, a partir de 1705. Nesse caso, os barcos eram pagos pela coroa inglesa, e o correio português, de sua parte, comprometia-se ao desembolso de seiscentos réis para cada onça de cartas que recebesse.⁴

Todavia, antes de tratar dos paquetes, diante da quase ausência de trabalhos sobre a materialidade e a institucionalidade da comunicação

2 Esses dois documentos (ambos sem folhas numeradas) são, respectivamente: LIVRO de registo de consultas mistas do Conselho Ultramarino, v.8. AHU_ACL_CU_005, Consultas mistas, Cod. 20; REQUERIMENTO do enfermeiro-mor e tesoureiro do hospital real ao rei [D. João V] solicitando conceder ao assistente do correio no Estado do Brasil Francisco Peres de Sousa o privilégio de ter prontos alguns paquebotes para irem a cada dois meses aos portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro ... AHU-Bahia, cx. 108, doc. 42. AHU_ACL_CU_005, cx. 83. D. 6832. A última dessas fontes inclui sete anexos. Para efeito de citação, serão identificados, neste artigo, como: “Consulta, 1710” e “Requerimento, 1745”.

3 VIEIRA, Antonio. *Cartas do Padre Antonio Vieira*. Lisboa: J.M.C. Seabra & T.Q. Antunes, 1854, t.1, p.5.

4 TRATADO entre Portugal e Inglaterra para o estabelecimento de uma correspondência regular entre os dois países: apud CASTRO, José Ferreira Borges de; BIKER, Júlio Firmino Júdice (compil). *Suplemento á collecção dos tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre a Corôa de Portugal e as mais potencias desde 1640*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873-1879. t. 10, p. 173-181.

escrita no Antigo Regime português, talvez seja interessante fazer aqui um resumo da história dos sistemas postais naquele período. A organização desses serviços ligou-se a necessidades bem concretas de determinados sujeitos — tanto individuais quanto coletivos —, que se posicionaram de variadas maneiras diante das soluções propostas em cada momento, de acordo com os seus interesses próprios, levando a conflitos que assumiram diversas configurações, ao longo do tempo e em diferentes regiões. Não havia dúvida de que a comunicação escrita contribuía para o bem comum, mas foram muitas as divergências em torno de quais sistemas e recursos deveriam ser utilizados para torná-la viável e eficaz, de modo a assegurar não só o trânsito das cartas, mas a economicidade das soluções diante dos prazos e períodos de entrega desejados.

O motivo da troca de correspondências como algo capaz de aproximar os afastados, ou como um modo de falar aos ausentes, era relativamente comum em textos da época moderna, marcada por grandes deslocamentos populacionais. O *Vocabulario portuguez & latino*, por exemplo, define carta de uma maneira sucinta e quase poética: “papel escrito a uma pessoa ausente”.⁵ O tema da ausência traz à cena a questão da perda e dos afetos dela decorrentes: “a ausência se deve à estimação das cousas que se perdem, porque não conhecemos o preço do que possuímos e mais sentimos os efeitos do amor na privação do que no logro”.⁶ Todavia, se essa afetividade era uma dimensão muito viva nas comunicações declaradamente de caráter pessoal, invadindo as definições literárias, o que se requeria naquelas mensagens de índole administrativa ou comercial era, sobretudo, a efetividade, um enfrentamento eficaz da distância, com a melhor relação custo/benefício possível. E é nesse terreno mais prosaico

5 BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino...* Coimbra: Real Collegio das Artes da Companhia de Jesus; Lisboa: Oficina de Pascoal da Sylva, 1712, v. 2, p.166. Essa definição talvez seja eco do *Tesoro de la lengua castellana o española* (1611) de Sebastián de Covarrubias, mais de uma vez citado por Bluteau em outros verbetes: “mensagem que se envia ao ausente por escrito em qualquer matéria que seja” (COBARRUBIAS OROZCO, 1611, f. 206). No original: “mensagería que se embía al ausente por escrito en qualquier materia que sea”. Tradução minha.

6 BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino...* Coimbra: Real Collegio das Artes da Companhia de Jesus; Lisboa: Oficina de Pascoal da Sylva, 1713, v. 1, p.681.

que se colocam os principais pontos tangenciados por esta pesquisa. Nele, ganham vulto fatores, todos eles maximizados pela distância, como o custo, a possibilidade de perdas e ganhos por parte dos agentes envolvidos, a rapidez e regularidade, bem como a segurança (ou o segredo) das comunicações e as vantagens e riscos de elas serem controladas.

A compreensão da distância na época moderna, no entanto, não era a mesma que temos hoje. O primeiro motivo está na percepção da relação entre tempo e espaço. Braudel observou que a região em torno do Mediterrâneo podia ser cruzada, na antiguidade romana, em intervalos que variavam entre quarenta e sessenta dias, o mesmo tempo dispendido para atravessar todo aquele que chamou de “espaço da economia mundial” no momento em que escrevia, em 1939 (Braudel, 1976, t. 1, p.491-492). Não havia mudança substancial entre as velocidades de deslocamento possíveis no tempo dos césores e aquelas do século XVI, e ninguém esperava que fosse diferente. Além disso, as variações entre os tempos de viagem dispendidos em um mesmo trajeto eram aceitas com mais naturalidade que hoje, fruto de uma realidade em que os acidentes de percurso eram sempre esperados.

Uma outra diferença na compreensão da distância entre a nossa época e os séculos XVI a XVIII reside nas distintas visões do binômio contínuo/descontínuo. Do ponto de vista geográfico, o mundo e a monarquia não eram percebidos como grandes espaços contíguos, mas como conjuntos insulares que podiam ser eventualmente conectados em determinados aspectos e em função de determinados fins. A descontinuidade era uma regra de funcionamento sistêmico, não só do ponto de vista geográfico, mas institucional. Como diz Miguel Jasmíns Rodrigues:

A descontinuidade é, pois, um dos elementos estruturantes da sociedade de “Antigo Regime”, na exacta medida em que é essa descontinuidade, presente e sentida nos mais variados planos, que permite a coexistência e a articulação funcional de várias estruturas de poder/dominação que não se integram em pirâmide, segundo o nosso próprio modelo, antes se cruzam e sobrepõem em autonomias conjugadas, mesmo quando não excluem a existência de um centro. (Rodrigues, 2006, p.13)

Dentro dessa lógica, a comunicação surgia como um possível “modo de coesionamento” (Rodrigues, 2006, p.17). Estradas, carreiras marítimas, linhas de abastecimento mercantis e rotas de correio emergiam como elementos estruturantes do corpo da monarquia, mais ou menos perenes. No caso específico da monarquia transcontinental portuguesa, há de se lembrar essa importância das cartas em um espaço marcado por distâncias que poucos séculos antes seriam impensáveis e em que os deslocamentos podiam demorar vários meses. Antônio Manuel Hespanha fala mesmo em um “império de papel”, pois teria sido a “plena implantação da forma escrita que permitiu a manutenção de espaços políticos espacialmente tão dispersos como as da coroa de Portugal” (Hespanha, 1994, p.291). Além de serem “instrumentos governativos”, as correspondências constituíam fios das redes de relacionamentos — ou *networks*, para relembrar um termo utilizado por Fragoso e Gouvêa (2010, p.23). Em tais redes, as pessoas encontravam-se em distintas posições sociais e geográficas, com acesso a diversas informações e recursos, num cenário em que a heterotopia levava a um dinâmica de trocas, em que a própria existência de diferenças gerava a possibilidade de novos conhecimentos e ganhos. Um mundo em que, para lembrar Braudel, as notícias podiam valer mais que o seu peso em ouro (Braudel, 1976, t. 1, p.486).

As cartas assumiam, desse modo, uma importante função no mundo do comércio, cujas operações se confundiam, muitas vezes, com o próprio funcionamento de redes clientelares. Possibilidades de negócios desenhavam-se em papéis os mais diversos. Isso era verdade tanto em anos mais distantes de nós, quanto no século XVIII, tanto na Europa, quanto nos pontos mais distantes das monarquias transcontinentais. Referindo-se ao caso específico de Minas Gerais nas primeiras décadas dos Setecentos, Júnia Furtado afirma que, além de serem “fundamentais para reproduzir os laços sociais e políticos de maneira informal” as correspondências “trocadas pelas redes de comerciantes nessa época eram essenciais para o bom desempenho da atividade econômica” (Furtado, 2006, p.59). Nelas, “circulavam as mais diferentes notícias, desde as que interessavam diretamente à atividade comercial, como contas, análise

de mercado, balanço e acertos financeiros como as que se referiam às impressões do dia-a-dia da sociedade” (Furtado, 2006, p.22).

Para atender esse conjunto de necessidades — afetivas, de informação, administrativas, comerciais —, desde o início do século XVI começaram a se organizar na Europa sistemas de correio, que tiveram o seu paradigma naquele implantado pela família dos Taxis nas terras do Sacro-Império e em Castela. Os Taxis ou Tassis vieram do norte da Itália, onde originalmente o clã ostentava o sobrenome Tasso e operava sistemas de trocas de cartas para as grandes corporações e comerciantes. Graças ao apoio primeiramente de Maximiliano I e depois de Carlos V, lograram criar uma rede postal que, no seu melhor momento, se estendia por todas as terras sob domínio dos Habsburgo e cujos últimos vestígios, apesar da venda de partes do monopólio a outros particulares e da encampação dos serviços pelas coroas em muitas regiões nos séculos posteriores, duraram até a década de 1870.⁷

Criaram-se, desse modo, estruturas que conjugavam o regime monopolístico, nas mãos de alguns exploradores particulares, com linhas de transportes regularmente percorridas (carreiras postais) e casas de postas, para a troca de mensageiros e cavalos. Tais estruturas ficavam disponíveis não só para atender o serviço régio, mas as necessidades do povo em geral, mediante o devido pagamento, o que contribuía com o seu custeio. Dividiram espaço com outras, informais, como os serviços de almocreves, barqueiros e mesmo com alguns sistemas institucionais, como o dos caminheiros da Universidade de Coimbra. Às vezes esse convívio se dava de forma concorrencial, às vezes de maneira complementar, com os correios oficiais lançando mão dessas outras possibilidades em regiões onde não era interessante ou viável a manutenção de soluções próprias.

Em Portugal, no ano de 1520, o rei D. Manuel nomeou Luís Homem, cavaleiro de sua Casa, para o novo ofício de correio-mor do Reino,

7 Sobre o início dos correios modernos e os Taxis, consultar, entre outros: FERREIRA, 1963, p.10; BEHRINGER, 2006, p.333-374; MARTÍNEZ BAEZA, 2014, p.25-31; GAZAGNADOU, 2013, p.103-104; CAPLAN, 2016, p.25-32.

com o monopólio das postagens num raio de cinco léguas em torno de Lisboa e a missão de organizar as postas para o norte de Portugal e na direção de Elvas (fronteira com a Espanha). Depois da união ibérica, foram criados outros officios de correio, chamados de “lugares-tenentes”, “assistentes” ou mesmo “correios-mores do lugar X”, nem sempre sujeitos ao titular de Lisboa. Em 1606, o correio-mor do Reino foi vendido, em caráter irrevogável, perpétuo e hereditário, para a família dos Mata, momento em que lhe foram subordinados todos os demais officios postais existentes. A centralização do serviço postal português, tal como sucedeu na Espanha, em termos práticos, foi-se fazendo por uma soma de retalhos, num lento processo que se encerrou apenas em 1728, com a extinção dos correios-mores de Braga. Em meados do século XVIII, conforme é atestado por fontes como o *Portugal Sacro-profano*, de Paulo Dias Niza (1758), o Reino estava coberto por uma rede de atendimento postal bastante capilarizada, apesar de ainda persistirem reclamações sobre a morosidade e a deficiência dos serviços.⁸

Mas, no caso de uma monarquia transcontinental, não bastava apenas construir uma rede de comunicações nas terras europeias. Em 1657, o rei D. João IV criou o correio-mor das cartas do mar, para organizar o embarque e o desembarque de todas as correspondências transportadas em navios. De acordo com o regimento do novo serviço, as cartas deveriam ser colocadas em sacos fechados, sob a supervisão de assistentes designados pelo correio-mor, encarregados de receber aquelas que dessem entrada no porto, listá-las e colocá-las à disposição de seus destinatários, mediante cobrança. Além disso, os titulares do ofício assumiam a obrigação de aprestar navios de aviso quando assim fosse solicitado pela coroa, para qualquer ponto do império, com exceção da Índia, não incluída no novo monopólio.⁹

8 Sobre a história do correio português no Antigo Regime, ver: FERREIRA, 1963; FIRMINO, 2005; SOBRAL NETO, 2005; MACHADO, 2008; SALVINO, 2015a.

9 Regimento do correio-mor das cartas do mar, apud DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a correios. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. p.239. “Navios de aviso” eram tanto aqueles que, integrados às frotas, faziam o transporte das correspondências, quanto os “navios soltos” enviados em caráter extraordinário com a mesma finalidade.

O ofício foi vendido para os mesmos Matas que haviam adquirido o correio do Reino. Apenas em novembro de 1662, entretanto, seriam designados os primeiros assistentes para o ultramar (Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Cabo Verde, Ilha Terceira e Ilha da Madeira). Quanto a alguns deles, não há sinais de que tenham, de fato, exercido o cargo. O primeiro a tomar efetivamente posse foi João Cavaleiro Cardoso, em junho de 1663, no Rio de Janeiro. De modo geral, esses oficiais encontraram cerrada resistência das Câmaras locais e dos comerciantes, que protestavam contra o que foi chamado de “injusto imposto”. No caso da Bahia, a Câmara alegou que o mesmo serviço era prestado de forma eficiente e gratuita pelo meirinho do mar. Na mesma Bahia e também em Pernambuco houve clamores de que a necessidade de fazer listas das correspondências recebidas, conforme previsto no Regimento do Correio, retardava a liberação das cargas. Isso, segundo as reclamações, provocaria a morte de escravos chegados de Angola, que não podiam ser liberados dos navios até que os destinatários dos papéis os recebessem. Assim, alguns desses assistentes não chegaram sequer a tomar posse. Outros exerceram o ofício por períodos mais longos, graças a decisões judiciais a seu favor, chegando mesmo — em um caso, o de Bartolomeu Fragoso Cabral na Bahia — a legá-lo para o filho homônimo.¹⁰

A oposição das Câmaras e dos comerciantes, dos dois lados do Atlântico, fazia-se em nome de costumes antigos e de questões econômicas. Em Portugal, não houve reações tão adversas e continuadas como no caso brasileiro, o que pode ser explicado, entre outros motivos, pelo fato de o correio do reino efetivamente fazer o transporte das correspondências de um lugar para outro, isto é, havia uma prestação de serviço bem mais tangível que no caso do correio do mar implantado no Brasil. Esse era responsável tão somente pelo embarque e recolhimento das cartas transportadas pelas frotas e pela sua entrega aos destinatários junto às áreas portuárias, uma atividade que parecia simplesmente parasitária, sem realizar qualquer transporte para outro local.

10 A respeito dos assistentes do correio-mor na América portuguesa, ver: ROSÁRIO, 1993; MACHADO, 2008; SALVINO, 2015b.

Mas não era só por razões econômicas ou para defender os usos e costumes que o serviço postal era alvo de resistências. Um fator nem sempre explícito, mas que certamente tinha peso nas decisões, era o temor de que o correio oficial pudesse servir como instrumento de censura e espionagem. O receio de que o segredo das comunicações fosse violado emerge em documentos camarários do período e no próprio corpo das missivas. Há casos em que os textos mencionam um possível escrutínio da correspondência por olhos indesejados, o que levava a estratégias de despiste, como o uso de cifras, de tintas simpáticas ou o envio das cartas mais delicadas apenas por mãos confiáveis. Um exemplo prático de uso do correio como instrumento de controle de informações foram os chamados “gabinetes negros”, utilizados em diversos países europeus, nos séculos XVII e XVIII, para a espionagem das cartas, sob a alegação de “razões de estado” (Caplan, 2016, p.95-123). Portugal mesmo teve o seu “gabinete de abertura”, no reinado de D. João V, dedicado à escolha, violação e cópia de correspondências julgadas de interesse para os negócios da coroa (Silva, 2009, p.85). Tais missivas eram selecionadas tendo em vista os seus remetentes e destinatários, ou mesmo as suas origens geográficas (países considerados inimigos ou cujas trocas de informações interessava à coroa controlar por algum motivo). Alexandre de Gusmão, que exerceria um papel importante na história dos pacotes aqui narrada, teve parte em tal atividade, contribuindo não só para decifrar escritas secretas da França e de Roma, mas também para desenvolver cifras portuguesas supostamente invioláveis (Silva, 2009, p.203). Tendo em vista o correio-mor ser o responsável, pelo menos oficialmente, não só pelo trâmite das correspondências dentro de todo o território português, mas também pelas trocas postais com as conquistas e a recepção das cartas vindas de outros países, era difícil imaginar que não participasse de bisbilhotagens como essas, o que agravava resistências ao seu serviço.¹¹

11 Exemplos desse tipo de preocupação, aparecem, por exemplo, na correspondência da condessa de Vimieiro, Teresa de Mello Breyner, à futura marquesa de Alorna. Ver: BELLO VÁSQUEZ, 2005, p.79-80.

O NOVO CENÁRIO DO SÉCULO XVIII E A PRIMEIRA TENTATIVA DE IMPLANTAÇÃO DE PAQUETES ENTRE LISBOA E A AMÉRICA

As distâncias, que já eram grandes entre Lisboa e os principais centros coloniais atlânticos, alargaram-se ainda mais depois da descoberta das minas de ouro na virada do século XVII para o XVIII. A nova realidade, em que a América se tornou a joia mais preciosa da coroa e em que cresceram os medos de invasões estrangeiras e de revoltas internas, exigia uma melhoria das comunicações entre o Reino e suas conquistas. De forma esquemática, pode-se dizer que tal avanço dependia de três ordens de providências. A primeira relacionava-se com a própria velocidade e regularidade de travessia do Atlântico. A segunda com a segurança e o controle das operações de importação das cartas nos portos brasileiros. A terceira com a internação dessas correspondências no território americano, de modo a atender as fronteiras de povoamento, onde a coroa constituía novas unidades administrativas.

Com relação às segunda e terceira dessas frentes, entre 1710 e 1712, foram designados novos assistentes para o Rio de Janeiro, São Paulo (pela primeira vez) e Bahia. Os prepostos nomeados para esses dois últimos lugares sequer chegaram a tomar posse, diante das resistências enfrentadas nas Câmaras locais. O assistente do Rio de Janeiro, Antônio Alves da Costa, chegou a ligar aquela cidade às vilas mineiras durante três anos, até que o governador Francisco Xavier de Távora proibiu-o de atuar, por razões ainda desconhecidas, em decisão que seria ratificada parcialmente pelo próprio D. João V em 1730, ao proibir que o correio-mor criasse linhas postais no interior do Brasil (Salvino, 2014).

Na busca de velocidade e regularidade na travessia do Atlântico, é que se registraram, entre 1710 e 1745, as tentativas de implantação de pacotes entre Lisboa e o Brasil. Lembre-se que, naquele momento, as ligações entre os dois lados do oceano tinham o ritmo regulado pelos giros das frotas, a gerar pausas, momentos de espera, que agravavam

a demora nas comunicações.¹² A introdução de carreiras marítimas periódicas para o transporte de correspondências, ao emular sistemas semelhantes implantados pelos ingleses, permitiria não só maior rapidez na comunicação com as conquistas, mas um melhor planejamento dos negócios. Na época, fora os casos de desobediência à lei, entre uma frota e outra, a imensidão do Atlântico era rompida apenas por esporádicos navios de aviso, solução excepcional devido ao alto custo. Essa situação trazia irregularidade e lentidão nas trocas de correspondências, além de gerar grandes dispêndios toda vez que se fazia necessária uma comunicação mais urgente. Tal realidade emerge com clareza de um parecer de Alexandre de Gusmão datado de 1745:

Cada vez que da Bahia se expede um aviso com a notícia da chegada das naus da Índia, sem embargo de virem carregados de tabaco e de ser comumente navios grandes, custa[m] a Vossa Majestade muito bom prêmio. O mesmo e mais caro tem sucedido quando se mandam avisos do Rio de Janeiro, e da mesma sorte quando se mandavam daqui para o Brasil.¹³

Assim, o envio de navios correios regulares podia ser uma solução mais racional, por permitir um planejamento das saídas e o compartilhamento de custos por diversos agentes. O mesmo processo de 1745 permite verificar que alguns pleitos semelhantes já tinham sido analisados nas últimas décadas. O mais antigo parece ter sido o de um certo Manuel Alves Nogueira, de 1710. No parecer de Gusmão há menções a uma proposta semelhante, datada de 1735, a qual teria sido avaliada

12 O sistema de frotas deu os seus primeiros passos a partir de 1632, quando uma carta régia determinou que os navios destinados ao Brasil deveriam partir entre outubro e fevereiro, e em 1649, quando foi criada a Companhia de Comércio do Brasil. Ele seria consolidado com a provisão de 24 de julho de 1660, quando foram proibidas as viagens isoladas, os “navios soltos”. Tal obrigação persistiu até 1766. Sobre o assunto, ver, entre outros: PINTO, 1979, p.133-184.

13 Requerimento, 1745

por uma junta de notáveis convocada pelo rei D. João V.¹⁴ O caso deve ter sido tratado somente nesse *petit comité*, sem passar pelo Conselho Ultramarino. Em seu voto, Alexandre de Gusmão menciona apenas papéis cujas cópias estavam em suas mãos e não registros oficiais. Não há qualquer indicação de quem teria sido o proponente, mas sabe-se que seria um estrangeiro, razão por que, ao cabo, o soberano teria vetado o projeto, apesar dos votos favoráveis recebidos. Na ocasião, teriam sido ouvidos uns poucos homens de negócio. Também em 1745, no parecer do conselheiro Manuel Caetano Lopes de Lavre, há referência a um lance em que, depois de terem sido autorizados, os navios correio acabaram proibidos antes da primeira viagem, ao ser descoberto contrabando em seu interior. Todavia, as indicações sobre o episódio são muito vagas, sem permitir verificar o ano da ocorrência ou quais as personagens envolvidas.

Na primeira tentativa de introduzir os paquetes, Manuel Alvares Nogueira encaminhou uma petição, da cidade de Londres, por meio de uma carta de Manuel de Siqueira Crespo. O caso foi analisado pelo Conselho Ultramarino, em atenção a um decreto régio de 31 de janeiro de 1710, no qual o monarca solicitava serem ouvidos os homens de negócio a respeito da matéria. Eles foram representados, no caso, pela Confraria do Espírito Santo da Pedreira, uma irmandade fundada no século XV, para a fiscalização das práticas mercantis e representação dos interesses dos mercadores lisboetas. A entidade ganharia maior relevo nas décadas seguintes, por meio da Mesa dos Homens de Negócio que Conferem o Bem Comum do Comércio, mas já tinha grande influência quando do episódio aqui retratado.¹⁵

14 Dentre os examinadores da questão, estiveram o Marquês de Alegrete, o próprio Alexandre de Gusmão e os desembargadores João Álvares da Costa e José Vaz de Carvalho, além de outros jurisperitos e teólogos. Como representante dos homens de negócio, foram ouvidos Manoel Gomes de Carvalho e Silva, Manoel de Sande de Vasconcelos, Francisco Luiz Saião, Antônio Vaz Coimbra e Francisco Gomes Lisboa.

15 Sobre a Mesa do Espírito Santo, ver, entre outros: FALCON, 1988, p.10-14; ALBUQUERQUE, 2016, p.24.

No episódio dos paquetes de 1710, a voz preponderante foi a desses homens de negócio, transmitida pelos conselheiros. Por outro lado, se o soberano tomou o cuidado de pedir a audição deles, o processo não explicita qualquer sinal de envolvimento do correio-mor. Essa ausência chama a atenção porque, do ponto de vista normativo, a recepção da carga transportada pelos paquetes era uma atribuição dos assistentes das cartas do mar, ainda que, do ponto de vista prático, isso não acontecesse regularmente nos portos americanos. Além disso, é bom lembrar, o correio-mor era regimentalmente obrigado a aprestar navios de aviso quando necessário — um dever que poderia ser invocado como direito, caso houvesse possibilidade de ganhos, dando margem a contestações judiciais.

A petição de Manuel Alvares Nogueira foi rejeitada “como cheia do maior artifício”, por atender não só aos interesses do proponente, mas também de “vassallos da coroa da Inglaterra”.¹⁶ Ou seja, não se questionaram riscos ao sigilo das correspondências, problemas de custo ou de demora nas entregas, como acontecia nos embates em torno das designações dos assistentes do correio-mor, mas um aspecto mais amplo, estratégico, o possível franqueamento dos preciosos domínios ultramarinos aos interesses estrangeiros. O que se colocava em evidência não era só o interesse mais direto do comércio, mas uma questão de alcance geral, articulada com a defesa dos objetivos maiores do reino.

Contudo, na mesma consulta

se reconhece que o haver pacabotes será mui utilíssimo ao serviço de Vossa Majestade, porque por este caminho se saberá o estado em que se acham as praças dos Governos das Conquistas para se lhes acudir prontamente deste Reino em caso que o pedir a ocasião, e que em consequência será também o uso deles de grande bem para o comércio, porque se aproveitarão os mercadores destes avisos para mais facilmente e melhor fazerem a sua fortuna.¹⁷

16 Consulta, 1710.

17 Consulta, 1710.

Aflora um curioso jogo retórico aqui. Depois de rejeitar a proposta original em nome da defesa dos interesses lusos, declara-se que a solução seria de grande utilidade para o serviço régio. A rapidez das comunicações trazidas pelos paquetes permitiria acudir com presteza as conquistas, quando fosse necessário. Subsidiariamente — “em consequência” —, o comércio também poderia fazer uso deles, para que os mercadores “mais facilmente e melhor” fizessem as suas fortunas. O argumento aqui aduzido — em que finalmente se mencionam, de modo direto, os interesses dos homens de negócio — busca colocar os objetivos deles em segundo plano. De acordo com o raciocínio exposto, a eventual criação dos paquetes atenderia antes os serviços régios que os desígnios privados. Tal contorcionismo pode esconder um cuidado com relação a quem se pretendia ser o principal financiador de um sistema que certamente teria altos custos, tendo em vista as longas travessias atlânticas, em que os riscos se multiplicavam.

A petição original foi rejeitada, mas os conselheiros aproveitaram o ensejo para opinar que “como se ofereceram a terem-nos [os paquetes] prontos os da Mesa do Espírito Santo, homens de negócio portugueses [...] se lhes deve aceitar a sua proposta”.¹⁸ Ou seja, ao mesmo tempo em que se colocaram contra uma hipotética intervenção estrangeira, os confrades do Espírito Santo aproveitaram para apresentar-se como possíveis executores da proposta, buscando matar dois coelhos com uma só cajadada, ao eliminar um virtual concorrente e ao criar uma oportunidade de ganhos para si próprios, com a coroa a garantir financeiramente o negócio.

O parecer do Conselho Ultramarino, entretanto, foi no sentido de que os confrades deveriam se sujeitar às mesmas condições apresentadas pelo solicitante e “navegarem assim como o fazem os de Inglaterra”.¹⁹ Tal exigência pode ter-se tornado obstáculo ao prosseguimento da proposta dos confrades. Fosse por isso, fosse por ela não ter passado de um blefe, os tais paquetes patrocinados por eles jamais saíram ao mar. Desse modo, mais de três décadas depois, a questão continuaria a ser

18 Consulta, 1710.

19 Consulta, 1710.

discutida, com os membros da Confraria agora em franca oposição não apenas ao proponente da ideia, mas aos próprios navios postais, a levantar uma série de razões contra a implantação da medida. Isso é o que veremos a seguir.

DE EX-PROFESSOR DE CRAVO A POTENCIAL ARMADOR DE PAQUETES E CONTRATADOR DA PESCA DE BALEIAS

Depois dessa primeira tentativa de lançar paquetes entre o Reino e a América, como vimos, outras houve, até que, em meados dos anos 1740, surgiu o pleito de Francisco Peres de Sousa, assistente do correio-mor, para que lhe fosse dada autorização de criar ligações bimestrais entre Lisboa e as então principais praças do litoral americano — Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

O solicitante, neste caso, foi personagem um pouco mais conhecida do que o protagonista do episódio anterior, Manuel Álvares Nogueira, ainda que esteja a merecer um estudo de caráter mais monográfico. Francisco Peres de Sousa foi um homem de negócios lisboeta, que, a partir da década de 1740, estendeu uma larga rede com imbricações na América portuguesa. As suas relações com o Brasil vinham de antes da história aqui relatada, pois Alexandre de Gusmão, em seu parecer sobre os paquetes, dá notícia de que Peres de Sousa estivera, ainda nos anos 1740, no Rio como tesoureiro dos defuntos e ausentes. Em 1753, arrematou o contrato dos subsídios dos vinhos e aguardente do Rio de Janeiro por três anos. Desde 1754 participou, com outros sócios, dos contratos de pesca de baleia no litoral brasileiro, que renovou sozinho para o período seguinte, entre 1761 e 1765. Foi um dos principais articuladores da Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil, fundada em 1765, também denominada Inácio Pedro Quintela e Companhia, que unificou os monopólios relativos à atividade baleeira e arrematou os contratos a partir daquele ano. Esse segundo nome da companhia faz parecer que ela seria propriedade principalmente de Quintela. Myriam Ellis, em um dos mais completos estudos publicados sobre a pesca de baleia no Brasil Colonial, apresenta-o como cabeça do

negócio (Ellis, 1969, p.43; 154-157). Há testemunhos, porém, de que a maior parcela do capital da empresa era de Peres de Sousa (Paz, 2015, p.66). Se estiver correta essa informação, muito provavelmente a colocação na sombra do nome do maior sócio tenha decorrido de, em 1764, ele ter sido acusado de desvios na execução da avença anterior e de ter seus bens sequestrados na Bahia. Peres de Sousa, contudo, superou o problema e continuou a assumir outros contratos durante as décadas seguintes. Em 1774, já no governo de D. Maria I, seu nome reaparece junto com o de outros sócios, quando arrematou novamente, por doze anos, a exploração da pesca baleeira em todo o litoral brasileiro e ilhas adjacentes, por força de contrato que incluía a produção do óleo e o fornecimento dele à cidade do Rio de Janeiro, vilas de Santos e São Vicente, ilha de Santa Catarina, além de Cabo Frio. Em 1782, ano em que faleceu, juntamente com outros empreendedores, arrematou o contrato do estanco do sal do estado do Brasil.

Mas a sua vida não era só feita de contratos e dinheiro. Em 1771, foi um dos fundadores da “Sociedade estabelecida para a subsistência dos Teatros Públicos da Corte”, juntamente com vários outros grandes homens de negócio, uma iniciativa de mecenato, mas também de evidente busca de lustro social.²⁰ O mundo das artes não lhe era estranho. No processo dos paquetes de 1745, o conselheiro Manuel Caetano Lopes de Lavre acusou-o de ser um arrivista, sem meios de assumir a empreita a que se propunha. Amparou essa acusação na lembrança de que o solicitante seria conhecido por, bem pouco antes, ensinar “solfa e cravo em várias casas particulares desta corte”.²¹ Humilde origem, indício possível de Peres de Sousa ter sido, pelo menos no início de sua carreira, testa-de-ferro de alguém.

20 Sobre a trajetória de Peres de Sousa, sobre o qual consegui apenas informações esparsas, consultar: AHU-CU-005-01, cx. 38, doc. 7011-7017; AHU- Rio de Janeiro, cx. 53, doc. 64; AHU-Contratos do Sal, cx. 1, doc. 75 e 76; COLLEÇÃO da legislação portuguesa desde a última compilação das Ordenações, redegida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1763 a 1774. Lisboa: Typografia Maigreense, 1829, p.761-766. Ver ainda: GONÇALVES, 2014; PAZ, 2015.

21 Requerimento, 1745.

A proposta dos paquetes aconteceu, portanto, quase uma década antes de Peres de Sousa ter assumido o seu primeiro contrato de pesca de baleias. Certamente para minimizar enfrentamentos que já se sabiam difíceis, foi apresentada de modo um tanto quanto inusitado e oblíquo — algo que seria chamado ironicamente, no curso do processo, de “pia aparência da esmola”²² — ou seja, por meio de um requerimento do enfermeiro-mor e tesoureiro do Hospital Real. O referido enfermeiro, sem mencionar os possíveis ganhos do proponente, destacava que, caso a solicitação fosse atendida, seriam ofertados donativos anuais aos “miseráveis enfermos”, de modo que eles seriam acudidos sem “que nem a Real Fazenda nem o povo recebam prejuízo”. De acordo com o pedido, Francisco Peres de Sousa, nomeado pelo correio-mor como seu assistente no Brasil, comprometia-se a ter sempre prontos “tantos paquebotes quantos bastem para a cada dous meses irem e virem aos principais portos do Brasil, a saber, Bahia, Rio e Pernambuco, a fim de que deles haja nesta Corte avisos a cada dous meses em grande utilidade do comércio do Reino e ainda do governo público dele”²³.

Ou seja, de acordo com a visão inicial, veiculada pelo diligente enfermeiro, o bem comum seria atendido de muitas formas: auxílio aos enfermos, sem ônus para a coroa e para o povo, bem como vantagens para o comércio e para a administração régia, decorrentes de uma comunicação rápida com o Brasil. A proposta trazia também uma novidade em relação à atividade dos assistentes de correio no ultramar. Peres de Sousa teria ampliadas as obrigações regimentalmente atribuídas a esses oficiais, ao deixar de ser um mero intermediário das operações realizadas nos portos, para assumir o transporte das cartas entre o Reino e as conquistas americanas. Do exposto nas várias passagens do processo, é possível concluir que, para viabilizar o negócio, seriam utilizados seis barcos de sessenta toneladas — de pequeno porte, portanto —, a singrar o Atlântico nas três rotas mencionadas, um a vir e outro a voltar em cada uma delas. Além dos papéis, cujo trâmite regular e veloz fundamentava

22 Requerimento, 1745

23 Requerimento, 1745

o projeto, esses navios carregariam mercadorias, de modo que os ganhos principais de cada operação deveriam vir do transporte delas. Sal e fazendas molhadas, nos trechos entre Lisboa e o Brasil; nas viagens de volta, produtos da terra, com exceção de tabaco, de modo a proteger o comércio desse item de consumo. Nessas operações, obviamente, caberia aos oficiais de correio — o próprio Francisco Peres de Sousa, no caso do Brasil, e o correio-mor, em Lisboa — os proventos relativos às atividades de despacho e entrega das correspondências que circulassem entre os portos.

Os autos são ricos em argumentos a favor dos paquetes, mas trazem também um rol de objeções, das mais comuns às mais inusitadas, não só contra os barcos, mas também contra o proponente. No curso do processo, colocaram-se contra a ideia novamente os vogais da Mesa do Espírito Santo, além dos procuradores da coroa, que secundaram os argumentos daqueles. A rigor, os primeiros deveriam falar em nome do bem comum do comércio e os segundos defender os interesses régios, mas os argumentos de ambos se cruzaram nas duas frentes, a reiterar-se. Foram ouvidos também o correio-mor e o contratador do sal, já que havia pretensão de transportar esse produto nos paquetes, ambos consultados em função de seus interesses particulares. O parecer do titular do correio, Luís Vitório de Sousa da Mata Coutinho, como não poderia deixar de ser, foi favorável ao projeto. Chama a atenção o fato de Peres de Sousa identificar-se como “assistente do correio no estado do Brasil”. Todos os prepostos anteriores do serviço postal na América lusa tinham sido designados para um lugar específico: Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo e Santos. O título de Peres de Sousa parece, assim, ser único e, provavelmente, deve-se explicar diretamente pela missão pretendida no caso dos paquetes, qual seja ligar, por meio das carreiras postais, a cidade de Lisboa aos três mais importantes portos do Brasil. Em outras palavras, ao nomeá-lo seu assistente com esse diferencial, haveria uma participação direta do correio-mor, ainda que marginal, na construção da proposta. O que é confirmado no seguinte trecho do parecer de Mata Coutinho: “não tenho dúvida que se defira o requerimento [...] ficando sempre o direito que me compete como correio-mor

do mar *na forma do ajuste que comigo tem feito o suplicante Francisco Peres de Sousa*".²⁴

O assunto, depois de receber ao longo do tempo as apreciações do correio-mor, do contratador do sal e dos procuradores da coroa, somente veio a ser analisado pelos membros do Conselho em 1749. Os pareceres deles dividiram-se, mas com um placar de quatro a um a favor de Peres de Sousa. Como vimos, Manuel Caetano Lopes de Lavre colocou-se frontalmente contra o projeto, repisando objeções dos procuradores e confrades do Espírito Santo. Alexandre de Gusmão, de outro lado, fez uma defesa veemente da ideia. Propôs melhorias na redação das cláusulas da proposta original, trouxe um histórico de tentativas anteriores e dos motivos de não terem vingado, bem como procurou rebater, um a um, os argumentos contrários. Com relação aos confrades do Espírito Santo, Gusmão foi extremamente duro e irônico em diversas passagens de seu voto, acusando-os de não estar capacitados para julgar a petição e de se oporem a ela simplesmente porque não receberiam lucro direto, sem pensarem no bem do comércio, do serviço régio e dos povos, em termos de que o trecho a seguir pode servir de exemplo:

não é esta primeira vez que [...] aquela Mesa debaixo do mal merecido título de zelar o bem comum do comércio não faz mais que impugnar tudo o que possa ser de utilidade pública toda a vez que os seus membros não têm interesse imediato no negócio proposto. E espera o mesmo Conselheiro que V. Majestade desculpe o seu zelo representar-lhe que é cousa indecorosíssima ao seu real serviço e ao Reino que os pontos mais importantes da navegação e comércio dele se mandem a consultas para uma Irmandade de homens faltos das notícias necessárias para votarem neles.²⁵

24 Requerimento, 1745 – grifo meu.

25 Requerimento, 1745.

Nestes passos finais do processo, secundaram-no Diogo Rangel de Almeida Castelo Branco e Fernando José Marques Bacalhau, ambos nomeados para o Conselho poucos dias antes, em 3 de novembro daquele ano.²⁶ O primeiro ressaltou apenas ser conveniente a concessão por um período de três anos, para que melhor se avaliassem os resultados. Parecia, assim, pelo menos da parte do Conselho, que tudo se encaminhava para dar uma solução feliz à proposta de Francisco Peres de Sousa.

As objeções aos paquetes, expressas no parecer dos representantes da Mesa do Espírito Santo e nos dos procuradores régios — que, na prática, ecoaram aqueles —, podem ser resumidas em torno de alguns eixos. Dizem muito tanto sobre as dificuldades de viabilizar economicamente um projeto daquele tipo, quanto sobre os pensamentos comercial e administrativo de então, marcados por hesitações diante de novas realidades. Em certo sentido, até mesmo sobre a maneira como as pessoas se relacionavam com o tempo e a distância.

O primeiro grupo de raciocínios poderia ser abreviado no argumento de que, para a sustentação econômica do projeto, seria necessário, na viagem a partir do Reino, o transporte de gêneros diversos, o que causaria prejuízo ao comércio, vale dizer, tanto à concorrência quanto aos monopólios então constituídos. Um suposto envio de fazenda seca fora do período das frotas prejudicaria os demais mercadores. A rentabilidade da viagem de volta, por sua vez, seria prejudicada pelo fato de as mercadorias brasileiras terem baixo valor unitário. Para que a rota fosse economicamente viável, os navios deveriam permitir o transporte de grandes cargas, ao passo que os paquetes eram, devido às exigências próprias da operação postal, barcos de menor porte. Assim, como diz um dos pareceres, “é evidente que no seu retorno não há de ter lugar naquelas embarcações pequenas, açúcares, tabacos e couros, que são

26 Ver a lista de conselheiros com as respectivas datas de posse em: LISTA de Conselheiros – Conselho Ultramarino (1643-1833). Disponível em: http://actd.iict.pt/eserv/actd:CUF007/Lista_CU_Conselheiros.pdf. Acesso em: 08/07/2017. Especificamente sobre a nomeação de Bacalhau, consultar: AHU_ACL_CU-089, Cx. 4, D 395.

gêneros do Brasil”.²⁷ Colocar todo o lucro da operação na viagem de ida, por outro lado, significaria que esse trecho necessariamente haveria “de ser com prejuízo do comércio e da Fazenda Real, consideração que só basta para desta vez se desprezar este requerimento”.²⁸

A segunda grande objeção era que os paquetes, por viajarem fora das frotas, seriam de difícil fiscalização, dando oportunidade à sonegação dos impostos e a descaminhos dos mais rentáveis produtos sul-americanos, os metais preciosos. É possível ler em uma das passagens, no parecer de um dos procuradores da coroa, por exemplo, que “em tantas embarcações que com tanta frequência haviam [de] tocar quase todos os portos do Brasil se não poderia evitar descaminhos, não só dos direitos devidos da Fazenda [...] mas dos diamantes, do ouro, que se extraviarão em grande abundância”.²⁹ O que ecoa no parecer do outro procurador: “e se abrirá uma muito larga porta para a extração do ouro, diamantes”.³⁰ Esse defeito do projeto seria incentivado pela suposta falta de produtos rentáveis disponíveis para aquele tipo de embarcação na viagem de volta, afirmação explícita do parecer do conselheiro Manuel Caetano Lopes de Lavre: “Sendo a carga dos pacabotes deste reino para o Brasil de mais maior importância [sic] do que a carga que dele podem trazer para esta corte, virão a tirar dele a sua maior importância em diamante e ouro em pó”.³¹

Para reforçar o argumento, foram lembrados supostos contrabandos praticados por meio dos paquetes ingleses. Esse foi um problema já lembrado por Kenneth Maxwell, que incluiu os vasos de guerra e os navio-correio de Falmouth entre os vilões do descaminho de ouro e diamantes a partir de Lisboa (Maxwell, 1999, p.94). Alexandre de Gusmão, todavia, rebateu, não sem uma certa ironia: “Comparam o extravio de direitos e os mais contrabandos que se podem fazer por meio destes pacabotes

27 Requerimento, 1745.

28 Requerimento, 1745.

29 Requerimento, 1745.

30 Requerimento, 1745.

31 Requerimento, 1745.

com o que se faz neste porto por meio dos da Inglaterra, como se nos paquetes ingleses sucedera assim por se chamarem pacabotes, e não por serem uma espécie de naus de guerra isentas de visita”³²

O terceiro senão apontado na proposta ligava-se ao temor de que estrangeiros se assenhorassem de riquezas e informações do Brasil. O conselheiro Manuel Caetano Lopes de Lavre foi bem direto: “Sendo este [projeto] arbítrio de estrangeiros, nele se deve proceder com toda a cautela, pois repetidas vezes têm procurado a introdução de seu comércio no estado do Brasil”³³ Esse risco, segundo Lavre, seria maior pelo fato de Peres de Sousa, até há pouco um mero professor de música, não possuir nem experiência nem cabedais para a empreitada. Os representantes da Mesa do Espírito Santo, por sua vez, alegaram que, ao ter informações privilegiadas e rápidas — ao saber “antecipadamente os frutos que houver no Brasil” —, os solertes estrangeiros agiriam para “regularem os preços, conforme a quantidade”. Mais uma vez, a defesa mais veemente do projeto foi feita por Alexandre de Gusmão. Quanto à primeira questão, afirmou que, ainda a ser verdade que o negócio dos paquetes tivesse fomento externo, o que era apenas uma suspeita sem prova, “qual é entre aqueles confrades, e entre todos os comerciantes de Lisboa, o que faz o comércio do Brasil com cabedal seu e sem depender dos estrangeiros?”³⁴ E quanto à segunda questão, seria apenas um “imaginário dano”, pois se “os frutos que os estrangeiros hão de comprar, ou desprezar, nos hão de vir se não pela frota, que importa que antecipadamente tenham sabido se a terra produziu muito ou pouco? Parece que tanto faz quanto sabem quando os mesmos frutos chegarem”³⁵ — raciocínio que, a bem da verdade, poderia ser aplicado àqueles gêneros de venda e consumo mais imediato e não aos estocáveis a mais longo prazo.

De maneira mais difusa ou bem direta, a permear todos esses juízos, é possível identificar o questionamento de serem mesmo necessárias

32 Requerimento, 1745.

33 Requerimento, 1745

34 Requerimento, 1745

35 Requerimento, 1745

viagens tão amiudadas à costa brasileira. É possível percebê-lo, por exemplo, quando um dos procuradores da coroa fala em “tantas embarcações que com tanta frequência haviam [de] tocar quase todos os portos do Brasil”, em trecho já aqui citado. Ou quando, de modo mais explícito, Lavre verbera o “apetite de notícias que podem trazer estes paquebotes do Brasil, que os homens de negócio não pretendem”³⁶. Argumento que Alexandre de Gusmão também rebateu, acusando os confrades do Espírito Santo de não estarem afeitos aos negócios transcontinentais e de não perceberem as vantagens de uma comunicação rápida e regular para a colocação de pedidos, gestão de estoques e controle dos representantes comerciais, entre outras possibilidades. Diferenças de percepção que podem ser explicadas por uma maior ou menor experiência no trato com as questões ultramarinas, mas residiam também em visões distintas da articulação geopolítica e geoeconômica de territórios tão distantes — um embate em torno daquela descontinuidade constitutiva das sociedades do Antigo Regime — e na maneira mesma de compreender aquela relação entre o tempo e a distância tão bem destacada por Braudel. Nesse aspecto, a despeito de quaisquer outras razões que pudessem ter para se opor aos paquetes, homens como os representantes da Confraria do Espírito Santo e alguns dos oficiais da coroa não conseguiam enxergar as vantagens de uma comunicação mais rápida com as conquistas, seja para os negócios seja para a administração, justamente porque as terras de além-mar eram vistas como partes muito distantes de uma realidade naturalmente descontínua e que, por isso mesmo, pareciam imersas num outro regime de tempo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fato é que, depois de cerca de quatro anos de delongas, aparentemente Francisco Peres de Sousa e Alexandre de Gusmão tinham obtido uma folgada maioria de quatro a um entre os membros do Conselho. Todavia, algo aconteceu nos bastidores que reverteu esse resultado. Assim,

36 Requerimento, 1745.

em 26 de novembro de 1749, os conselheiros assinaram um parecer, a encerrar as pretensões do assistente de correio, de acordo com os seguintes termos:

Ao Conselho parece conformar-se com a resposta dos homens de negócio pelo que respeita ao prejuízo do comércio, e com a repugnância dos procuradores régios pelo que toca ao dano à Real Fazenda de Vossa Majestade; se não atreve a aprovar um arbítrio tantas vezes reprovado com maduro conselho por ministros inteligentes e doutos, atendidas bem as perniciosas consequências que dele se podem seguir e que têm por mais seguro o governar-se este expediente como até agora.³⁷

A despeito desse revés e das lacunas de conhecimento existentes sobre o episódio, importa notar alguns aspectos. Primeiro, o relevo dado a uma questão capaz de mobilizar importantes homens de negócio e um dos órgãos da administração central portuguesa, em mais de uma ocasião, ao longo de algumas décadas. Segundo, a evidência de, na movimentação dos agentes envolvidos, ter sido invocado um elemento que se repete, na média duração, em praticamente todos os embates políticos sobre a comunicação escrita, qual seja a sua importância para a governação e o comércio. Mas um elemento específico a destacar no caso é o receio à presença estrangeira, essa tensão entre a necessidade de comunicar e a inclinação de cortar as possíveis vias de entrada para a cobiça alienígena.

Contemplados do momento atual, os argumentos apresentados na época contra os paquetes podem soar bastante frágeis, e o parecer de Alexandre de Gusmão expõe com argúcia boa parte dessa fraqueza. Os paquetes eram navios pequenos para causar grandes danos ao comércio. O fato de estarem presos a uma rota pré-determinada, com um tempo de viagem mais ou menos certo (sujeito, é óbvio, aos humores do mar e do vento), impedia, ou pelo menos dificultava, a tentação de aventuras em portos não previstos. A suposta inviabilidade econômica do projeto estava toda por conta e risco do proponente, que, se aceitasse

37 Requerimento, 1745.

a redação do contrato proposta por Gusmão, estaria ainda sujeito a pesados gravames caso descumprisse alguma das cláusulas. Eventual contrabando poderia ser fiscalizado nos portos de entrada, tal como também ponderado por Gusmão — como deveria ser feito, aliás, com qualquer nau sem proteção diplomática.

Todavia, desde o primeiro momento, em 1710, foi evidente a má vontade dos homens do Espírito Santo contra os “arbitristas” que traziam a ideia e, evidentemente, sua oposição teve um grande peso na recusa dos projetos ao longo dos anos. Escudar uma explicação para esses reveses apenas no conservadorismo, egoísmo e falta de visão dos confrades, como fez Alexandre de Gusmão, contudo, seria reducionista. No episódio de 1735, parece que a Mesa foi deliberadamente afastada do cenário, mas pesou na oportunidade a origem do proponente, um estrangeiro. E num caso em que teria havido autorização para a saída dos barcos há indícios de a iniciativa ter morrido diante da constatação de contrabando — com denúncia a cargo provavelmente de quem era contra a ideia —, o que deve ter contribuído para hesitações posteriores do soberano. Parece evidente, nas várias ocorrências, o peso da decisão pessoal do rei D. João V, ao arrepio mesmo dos pareceres de seus principais conselheiros. Mas não podem ser desprezados elementos culturais na condução do assunto, nas diversas vezes em que ele veio à tona. Coloco nesse terreno a tensão entre o esforço necessário para comunicar-se com as várias regiões que compunham o corpo monárquico e a tendência de esconder as conquistas, prenhes de riquezas reais ou imaginárias, das mãos e olhos estrangeiros. O sistema de frotas, ao lado de motivos mais pragmáticos, como o de proteger os navios contra virtuais ataques inimigos, devia contribuir para evitar as escapadas de barcos mal-intencionados. Ao lado disso, também não pode ser esquecida aquela compreensão da relação entre tempo e distância mencionada na primeira parte deste artigo, para a qual não pareciam, de um lado, desmesurados alguns intervalos temporais hoje inadmissíveis e, de outro, serem naturais aqueles “conjuntos insulares” de que se compunham o mundo e a monarquia, a ser conectados apenas visando a determinados fins, diante de demandas bem concretas.

Assim, não passou de uma intenção o lançamento dos paquetes, apesar de todas as loas que se cantaram a seu favor. O trânsito das cartas através do Atlântico deveria continuar a depender, durante os anos seguintes, do lento regime das frotas e, nos casos excepcionais, de navios de aviso largados a duras custas. A Confraria do Espírito Santo foi extinta pelo Marquês de Pombal, em 1755, por se opor às novas companhias de comércio, ocasião em que alguns de seus principais membros chegaram a ser presos e degredados (Falcon, 1988, p.13). Em 1760, um decreto régio permitiu que os contratadores da pesca de baleias pudessem transportar o óleo delas, fora do sistema de frotas, em embarcações de 600 toneladas — portanto, com uma capacidade de carga dez vezes maior do que a pretendida para os paquetes.³⁸ Francisco Peres de Sousa foi um dos principais beneficiários da medida, esse primeiro furo no sistema de comboios estabelecido desde o século anterior e que seria encerrado definitivamente 6 anos depois. Não é demais pensar que esses barcos de transporte de óleo tenham sido utilizados também para o envio de correspondências, a cumprir, pelo menos em parte, o papel de navios de aviso ou paquetes. A partir de 1766, com o fim das frotas, qualquer embarcação, a todo momento, poderia levar cartas, fossem contrabandeadas ou expedidas de acordo com as posturas do Regimento do Correio-Mor das Cartas do Mar.

Do outro lado do oceano, quem as receberia, contudo? As últimas nomeações de prepostos de correio para a América portuguesa de que há notícias, excetuando-se Peres de Sousa, são para Santos (1735) e Recife (1738), menos de uma década antes de nosso personagem ter sido designado assistente do correio-mor no estado do Brasil. Uma hipótese é que, desde então, os oficiais de correio tenham sido varridos de cena na América portuguesa, ou pela resistência das Câmaras e dos comerciantes, ou pela pouca atratividade econômica do ofício, ou pela combinação de ambas as causas. Caberia, então, a outras instâncias locais — como era o caso do meirinho do mar no século anterior na Bahia — eventualmente receber e abrir os sacos de cartas enviados do

38 Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Junta do Comércio, mc, 67, cx. 215.

Reino, de modo a fazer as entregas. Outra hipótese — ainda frágil, a depender de pesquisas, mas que não deve ser descartada — é que essa tarefa possa ter sido desempenhada, em alguns portos, como Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Santa Catarina, pelos representantes de Peres de Sousa, haja vista as suas atividades nesses lugares como comerciante, contratador da pesca da baleia, do sal e do vinho, em diferentes momentos. Não foram encontrados documentos posteriores em que o ex-professor de cravo tenha sido identificado como assistente de correio, mas esse era um cargo, a princípio, vitalício. O seu exercício, ou pelo menos a manutenção pelo baleeiro do direito de exercê-lo em terras do ultramar, poderia, assim, explicar porque, depois de tantos indivíduos terem desempenhado ou tentado desempenhar o ofício na segunda metade do século XVII e nas três primeiras do XVIII, há um repentino silêncio documental a partir dos anos 1740, justo num momento histórico em que, por muitas razões, deveriam ter-se intensificado as necessidades de comunicação escrita entre Portugal e o seu principal domínio. O simples fato de, salvo engano, Peres de Sousa ainda não ter aparecido, até agora, entre os assistentes de correio, nas poucas incursões historiográficas sobre o sistema postal do Antigo Regime, é indício do pouco que se sabe sobre a questão.

Os paquetes enviados pelos ingleses para as suas colônias americanas durante a Guerra de Sucessão Espanhola duraram pouco, acossados por problemas econômicos e pelos azares do mar e da guerra (Steele, 1986, p.168-188). Se Portugal tivesse implantado com êxito os projetos de carreiras postais marítimas regulares apresentados na primeira metade do século XVIII, poderia ter antecipado experimentos mais duradouros com os mesmos objetivos, organizados pelos ingleses a partir de 1755 e pelos espanhóis a partir de 1764. Um ponto forte do projeto de Peres de Sousa era a preocupação com o financiamento do negócio, que envolvia também o transporte de fazendas diversas. Uma malha de paquetes como a proposta por aqueles frustrados pioneiros somente começaria a funcionar a partir de 1798, depois que o serviço de correio foi apropriado pela coroa lusa, num processo guiado mais por uma nova compreensão geopolítica do tecido imperial do que por razões

econômicas mais imediatas. Apesar de administrados diretamente pelo governo português, esses pacotes lançaram mão do transporte de determinadas mercadorias, como madeira, de modo a subsidiar parte de suas operações, o que é mais um sinal do desafio de manter economicamente estruturas desse tipo. Estudar essa história, ainda tão cheia de lacunas, percorrendo os seus meandros durante aquela centúria, é um meio não só de compreender um aspecto negligenciado dos sistemas de comunicação escrita, essa tecnologia de domínio da distância, mas de lançar um novo olhar sobre algumas mudanças no funcionamento desses “impérios de papel” cuja gestão e negócios estendiam suas redes por mais de um continente.³⁹

AGRADECIMENTOS

Agradeço, *in memoriam*, ao professor Francisco Cosentino, que me incentivou a prosseguir com as pesquisas relativas à comunicação escrita na América portuguesa. E à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, que me concedeu uma bolsa para fazê-lo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Tomás André Pinto de. *Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?* Dissertação (Mestrado em História Moderna) – Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2016.

39 Uma diferença crucial entre os projetos aqui analisados e aqueles implantados na segunda metade dos setecentos é que os últimos estiveram todos sob gestão direta das coroas, que também os suportavam financeiramente. Sobre o caso inglês, ver STEELE, 1986, p.273. A respeito dos correios marítimos espanhóis, há diversos estudos, entre os quais os livros de BELOTTO, 1971 e GARAY UNIBASO, 1987, além de artigos de CABANILLAS, 2014 e ARANEDA RIQUELME, 2015. No que tange ao correio marítimo português, criado no bojo das reformas postais de 1797-1798, é possível consultar: SOBRAL NETO, 2005, p.56-58; MACHADO, 2015, p.227-249.

- ALGRANTI, Leila Mezan, MEGIANI, Ana Paula (orgs). *O Império por Escrito: formas de transmissão da cultura letrada do mundo ibérico, sécs. XVI-XIX*. São Paulo, Alameda, 2009.
- ANASTÁCIO, Vanda; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; ALMEIDA, Teresa Sousa de (orient.). *Correspondências (usos da carta no século XVIII)*. Lisboa: Colibri, Fundação das Casas de Fronteira e Alorna, 2004.
- ARANEDA RIQUELME, José. Una correspondencia mensual, semanaria y a todas horas: correo y espacio en el imperio español durante las reformas borbónicas, siglo XVIII. In: *SEMINÁRIO Simón Collier 2014*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2015.
- BELLO VÁSQUEZ, Raquel. Privacidade e publicidade: a correspondência pessoal como forma de intervenção nos campos intelectual e do poder. In: ANASTÁCIO, Vanda; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; ALMEIDA, Teresa Sousa de (orient.). *Correspondências (usos da carta no século XVIII)*. Lisboa: Colibri; Fundação das Casas de Fronteira e Alorna, 2004.
- BELOTTO, Manoel Lelo. *Correio marítimo hispano-americano: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis (SP): Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, 1971.
- BEHRINGER, Wolfgang. Communications Revolutions: a Historiographical Concept. *German History*, v. 24, n. 3, [Sheffield], The German History Society, 2006, p.349-357. Disponível em: http://www.mediaudies.asia/wp-content/uploads/2016/10/Wolfgang_Behringer_Communications_Revolutions.pdf. Acesso em: 18/09/2017.
- BOUZA, Fernando. *Corre Manuscrito: una historia cultural del Siglo de Oro*. Madrid: Marcial Pons, 2001.
- BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. 2 ed. 7 reimp. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1976.
- BRENDECKE, Arndt. *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Madrid: Iberoamericana, 2012.
- CABANILLAS, Rocío Moreno. El primer paquete a las Indias (1764): el Cortés, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino. *Revista de Historia Naval*. 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/10259584/El_primer_paquebote_de_correos_mar%C3%ADtimos

- _a_las_Indias_1764_precursor_de_un_nuevo_sistema_postal_ultra-marino_En_la_Revista_de_Historia_Naval. Acesso em 20/06/2017.
- CAPLAN, Jay. *Postal Culture in Europe – 1500-1800*. Oxford: Oxford University; Voltaire Foundation, 2016.
- CASTILLO GÓMEZ, Antonio. *Entre la pluma e la pared: una historia social de la escritura en los Siglos de Oro*. Madrid: Akal, 2006.
- ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil Colonial*. São Paulo: 1969.
- FALCON, Francisco José Calazans. A prática mercantilista em Portugal durante a época pombalina: papel-chave da Junta do Comércio. *Revista do Mestrado de História da Universidade Severino Sombra*, p.5-27, jun. 1998.
- FERREIRA, Godofredo. *Dos Correios-mores do Reino aos Administradores Gerais dos Correios e Telégrafos*. 3 ed.. 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.
- FRAGOSO, João; MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.
- FRAGOSO, João; Maria de Fátima Gouvêa. Introdução: desenhando perspectivas e ampliando abordagens – De *O Antigo Regime nos Trópicos* a *Na trama das redes*. In: FRAGOSO, João; Maria de Fátima Gouvêa. *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p.11-40.
- FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas*. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 2006.
- GARAY UNIBASO, Francisco. *Correos marítimos españoles*. Bilbao: Mensajero, 1987.
- GAZAGNADOU, Didier. *La poste à relais em Eurasie: la diffusion d’une technique d’information et de pouvoir – Chine – Iran – Syrie – Italie*. Paris: Éditions Kimé, 2013.
- GONÇALVES, Duarte. A Sociedade estabelecida para a subsistência dos Teatros Públicos da Corte – uma “companhia pombalina”. *População e sociedade*, v. 22, p.195-206, Porto, 2014.

- 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: 24/02/2017.
- MACHADO, Luiz Guilherme. A criação dos correios marítimos entre Portugal e o Brasil em 1798. *Postais: Revista do Museu Correios, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos*, ano 3, n. 4, p.227-249, 2015.
- MARTÍNEZ BAEZA, Sergio. *El Correo Mayor de las Indias y el ducado de San Carlos*. 2 ed. Santiago del Chile: Academia Chilena de la Historia, 2014.
- MAXWELL, Kenneth. Pombal e a nacionalização da economia luso-brasileira. In: MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p.89-123.
- PAZ, Marcelo de Oliveira. *Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares*. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros) – Instituto de Ciências Sociais/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa, 2015.
- PEDREIRA, Jorge Miguel. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. *Análise Social*, vol. XXVII, p.412-413, 1992. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223054099R0pVP5xq0Uf71OV2.pdf>. Acesso em 10/04/2017.
- PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. 2 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979
- RODRIGUES, Miguel Jasmins. Descontinuidade e comunicação: o reino e a construção do império. In: SANTOS, Maria Emília Madeira; LOBATO, Manuel (coord.). *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006. p.13-19.
- ROSÁRIO, Irari de Oliveira. *Três séculos e meio da história postal brasileira: 1500-1843*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993.

- 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 10/12/2016.
- SALVINO, Romulo Valle. Patrimonialização e venalidade no provimento de ofícios no império português: uma abordagem preliminar do caso do correio-mor e seus cargos auxiliares (séculos XVI-XVIII). *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 3, n. 5, p.36-75, 2015a.
- SALVINO, Romulo Valle. Uma breve história dos assistentes do correio. *Postais: Revista do Museu Correios*, n.4, p.189-203, 2015b.
- SELLERS-GARCÍA, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University, 2014.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *D. João V*. Lisboa: Círculo de Leitores; Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2009.
- SOBRAL NETO, Margarida (org.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.
- STEELE, Ian K. *The English Atlantic, 1675-1740: an Exploration of Communication and Community*. New York; Oxford: Oxford University, 1986.
- VIVO, Filippo de. *Information and Communication in Venice: Rethinking Early Modern Politics*. Oxford: Oxford University, 2007.
- VIVO, Filippo de. *Patrizi, informatori, barbieri: politica e comunicazione a Venezia nella prima età moderna*. Milano: Feltrinelli Editore, 2012.