



Artigo original

A Reforma Postal de 1798 e o malogro do projeto de recovagem pública na América portuguesa

*Romulo Valle Salvino**

RESUMO

Na virada entre os séculos XVIII e XIX, as reformas postais portuguesas, iniciadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretário da Marinha e dos Domínios Ultramarinos, contemplaram também a participação da Coroa no sistema de encaminhamento de encomendas e de outras cargas. O presente artigo busca investigar a possível gênese da proposta, bem como discutir os diferentes destinos dela no Reino e na América portuguesa e acompanhar alguns desdobramentos da questão até meados do século XIX, com base em diversas fontes impressas e manuscritas. Diferentemente do que aconteceu durante algumas décadas em Portugal, na América as recovagens públicas pretendidas pelo secretário não chegaram a prosperar, tendo em vista a resistência dos governadores. O artigo conclui que, além de questões conjunturais, distintas condições econômicas e de infraestrutura foram as principais razões desses diferentes destinos.

Palavras-chave: reformas postais; comunicações; transportes; D. Rodrigo de Sousa Coutinho; tropas de mulas

The Postal Reform of 1798 and the Failure of the Public Mule Trains Project in Portuguese America

ABSTRACT

At the turn of the eighteenth and nineteenth centuries, Portuguese postal reforms, initiated by D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretary of the Navy and Overseas Domains, also included the Crown's participation in the system for forwarding parcels and other cargo. This article, based on various printed and handwritten sources, investigates the genesis of this proposal and discusses its different fates in the Kingdom and Portuguese America,

* Universidade de Brasília / Programa de Pós-Graduação em História, Brasília, DF – Brasil. E-mail: romulovs@uol.com.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7290-8032>.

followings relevant developments through the mid-nineteenth century. In contrast to Portugal, in Portuguese America, the public mule trains that the secretary promoted were not implemented due to the resistance from governors. This article concludes that, in addition to circumstantial issues, different economic and infrastructural conditions were the main reasons for these different outcomes.

Keywords: Postal Reforms; Communications; Transport; D. Rodrigo de Sousa Coutinho; Mule Trains

La Reforma Postal de 1798 y el fracaso del proyecto de recuperación pública en América portuguesa

RESUMEN

Al cambio de los siglos XVIII y XIX, las reformas postales portuguesas, iniciadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretario de la Marina y de los Dominios Ultramarinos, contemplaron también la participación de la Corina en el sistema de redireccionamiento de encomiendas y de otras cargas. El presente artículo busca investigar el posible génesis de la propuesta, bien como discutir los diferentes destinos de ella en el Reino y en la América portuguesa y acompañar algunos acontecimientos de la cuestión hasta mediados del siglo XIX, con base en diferentes fuentes impresas y manuscritas. Diferentemente de lo que sucedió durante algunas décadas en Portugal, en América las recuperaciones públicas pretendidas por el secretario no llegaron a prosperar, teniendo en cuenta la resistencia de los gobernadores. El artículo concluye que, además de las cuestiones coyunturales, diversas condiciones económicas y de infraestructura fueron las principales razones de esos diferentes destinos.

Palabras clave: reformas postales; comunicaciones; transportes; D. Rodrigo de Sousa Coutinho; tropas de mulas

Entre o final de 1796 e o início do século XIX, o sistema postal português passou por profunda reformulação, inicialmente sob comando do Secretário de Guerra e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Entre outras mudanças, os Correios do Reino – que, desde o início dos Seiscentos, eram propriedade de uma família, os Matas – retornaram às mãos da Coroa; as trocas de cartas pelos mares foram reorganizadas e, na América portuguesa, criadas rotas de distribuição de correspondências, a ligar todas as sedes de capitánias com Lisboa e com mais algumas poucas localidades¹.

¹ A respeito das reformas postais desse período, consultar, entre outros: Guapindaia (2019); Kantor; Castro (2022); Pombo (2022); e Fortunato (2023).

Uma questão esquecida ou tratada de forma marginal pelos poucos estudos sobre essas transformações é que, embora elas visassem principalmente ao aperfeiçoamento das estruturas administrativas e logísticas destinadas à comunicação escrita, preocuparam-se também com o transporte de mercadorias e de encomendas pelos Correios – uma atividade que, como se verá, segundo a concepção de D. Rodrigo, poderia fortalecer o império de diferentes formas: ao gerar renda para a Coroa; ao contribuir para o equilíbrio financeiro do serviço postal, tão necessário para aproximar regiões distantes; ao facilitar e incentivar o comércio.

Nesse sentido, foram abertas duas frentes de trabalho. De um lado, moveram-se esforços para que os navios destinados ao serviço postal levassem pequenas encomendas e mercadorias entre Portugal e Brasil, um empreendimento que enfrentou uma série de problemas e foi prejudicado pela interrupção das viagens regulares dessas embarcações no período entre 1803 e a vinda da família real para o Brasil, quando o encaminhamento das malas de cartas de particulares ficou a cargo apenas da navegação mercante (Salvino, 2023). De outro lado, como se verá, também se buscou transformar em um negócio sob o comando da Coroa o transporte de pequenas cargas tanto no interior de Portugal quanto da América.

Foram bem diversas as experiências relativas a esse último serviço – chamado pelos documentos oficiais de “recovagem pública” – no Reino e na América. No primeiro caso, a atividade chegou a funcionar, separada do transporte de cartas, durante cerca de três décadas, a partir de 1801. No segundo, a intenção de implantá-la foi materializada já no Alvará de 20 de janeiro de 1798, documento fundador da reforma, sem que o projeto tenha conseguido ganhar corpo, mesmo com a sua implantação debatida por várias autoridades.

O estudo dessas diferenças interessa tanto à compreensão das transformações pretendidas por D. Rodrigo quanto dos limites do projeto frente às distintas realidades de Portugal e da América. Nesse segundo caso, os pareceres dos governadores sobre o assunto não apenas fornecem pistas sobre o funcionamento da rede postal então implantada, mas também sobre as práticas relativas ao transporte de mercadorias em algumas das principais rotas da época.

Para abordar tais questões, este artigo será dividido em três partes. Na primeira, abordaremos o significado da palavra “recovagem” e apresentaremos uma visão geral sobre as práticas cobertas por ela em alguns países europeus e em Portugal antes das reformas postais, sem procurar esgotar o assunto, mas apenas fornecer um substrato mínimo para as discussões seguintes. Na sequência, procuraremos a gênese do pensamento de D. Rodrigo a respeito da questão em alguns de seus escritos anteriores às reformas postais, bem como abordaremos, em linhas bastante sucintas, como se deu a tentativa de implantação dessas ideias em Portugal, de modo a marcar as diferenças em relação ao acontecido na América. Na última parte, veremos como as disposições do Alvará dos Correios de 1798 sobre o assunto foram discutidas por alguns dos principais agentes envolvidos com ele em solo americano, bem como buscaremos compreender as razões do malogro do projeto naquela porção do império português.

Correios e recovagem em Portugal e na Europa

Embora pouco usual, o termo “recovagem” não é estranho para historiadores brasileiros e portugueses, ainda que de maneira incidental. Cláudia Chaves (2001), por exemplo, em estudo sobre as práticas de mercadores em Minas Gerais, abordou um episódio do final do século XVIII, em que o governador Bernardo José de Lorena se opôs à implantação de uma recovagem pública determinada pela Coroa entre aquela capitania e o Rio de Janeiro. Em seu estudo, sem relacionar o caso às reformas postais em curso naquele momento, preocupou-se em definir o termo em questão como transporte de mercadorias realizado com o uso de mulas, a partir do verbete respectivo no dicionário de Antônio Morais Silva (1789, v. 2, p. 299-300). Margarida Sobral Neto (2005, p. 52) e Ana Cristina Araújo (2017, p. 175), por sua vez, ao tratar das reformas em Portugal, embora sem se preocupar em esclarecer o significado da palavra, usaram-na para se referir ao transporte de encomendas.

Por outro lado, em sua tese e em artigo mais recente, Mayra Guapindaia, com base em uma interpretação do *Vocabulário* de Rafael Bluteau (2019, p. 213), definiu recovagem como “estradas pensadas para fazer circular correspondência e gêneros de comércio” (Guapindaia, 2019, p. 213), relacionando a palavra a “um caminho que permite a passagem da multidão” (Guapindaia, 2022, p. 179). A confirmar tal leitura, traduziu “recovagem pública”, fórmula empregada no Alvará de 1798, como *public roads* (Guapindaia, 2022, p. 178). Essa interpretação acabou reproduzida depois por Thomás Fortunato (2023, p. 150, 170-171).

Tal divergência na interpretação de um mesmo termo por diferentes autores poderia fazer crer existir uma polissemia no caso. Assim, faz-se necessário esclarecer preliminarmente a acepção da palavra em questão para a análise das fontes.

No verbete do *Vocabulário* mencionado por Guapindaia, Bluteau registrou três possíveis acepções para o termo. A primeira foi “passagem da multidão” (Bluteau, 1720, v. 7, p. 164), para referir-se não a caminho, mas ao ato de passar, ao movimento do que passa, a uma ação. “Multidão” significava, no caso, “grande número” (Bluteau, 1713, v. 5, p. 663) – de pessoas, de animais, de coisas. A segunda acepção, não observada pela autora, foi registrada por meio da palavra latina *commeatus* (Bluteau, 1720, v. 7, p. 164), que se refere a “transporte, meios de condução, comboio, víveres, provisão de boca, abastecimento” (cf. Vieira, 2020, p. 187). A terceira foi “multidão de gente, que passa”, exemplificada por um trecho das *Décadas* de João de Barros: “a recovagem deste exército não se podia numerar, porque somente de mulheres públicas passavam de vinte mil” (Bluteau, 1720, v. 7, p. 164).

O dicionário de Antônio Morais Silva, mais contemporâneo das reformas postais, utilizado por Chaves (2001), retomou o sentido de *commeatus* e esclareceu que recovagem era a “multidão, ou totalidade da recova e bagagens ou cargas que ela leva”, ou “as bestas de carga e transporte de umas terras para outras, que partem de certa casa pública, onde se recebe a peso o que queremos enviar a outra terra e se paga a tanto por arratel ou arroba” (Silva, 1789,

v. 2, p. 299-300). Dentro do mesmo campo semântico, tanto Bluteau quanto Morais Silva registraram também “recoveiro”, o mesmo que arrieiro, almocreve, ou, como se dizia em partes da América, tropeiro, além de “recova”, o conjunto das bestas ou a carga transportada (Bluteau, 1720, v. 7, p. 164, 174; Silva, 1789, v. 2, p. 299)².

Desse modo, no século XVIII, recovagem remetia ao encaminhamento de mercadorias ou de bens em geral, com o significado tanto de transporte quanto de comboio (ou tropa, na fala brasileira) ou de carga transportada. Na segunda metade do século XIX, a legislação de Portugal ainda utilizava o termo com esses sentidos³, mas a palavra já parecia não ser muito corrente, pois o *Relatório Anual dos Correios* portugueses de 1879, ao fazer um resumo histórico da atividade postal, entendeu ser necessário explicar que, durante as reformas postais do final do século anterior, chamava-se recovagem à “messengeria terrestre”, enquanto “messengeria marítima” era o termo aplicado ao transporte de pequenas encomendas e mercadorias pelos paquetes⁴.

A leitura de recovagem como caminho nos trabalhos aqui comentados gera dois problemas. Primeiro, faz crer que a Coroa portuguesa recomendava a abertura de estradas específicas para o serviço postal em direções onde já existiam outras, uma providência pouco razoável, até porque as normas de implantação do novo sistema revelavam grande cuidado para que não se gerassem custos desnecessários. Depois, obscurece o sentido e o alcance da recomendação do Alvará dos Correios sobre o possível estabelecimento de um transporte público de cargas, como veremos com mais vagar neste artigo.

A movimentação de encomendas e de pequenas cargas, desde cedo, fez parte da história dos Correios europeus, embora com severas restrições em alguns casos. O serviço postal inglês, por exemplo, só veio a aceitar pacotes com até 20 libras (cerca de 9 kg) em suas rotas na década de 1880 (Hemmeon, 1912, p. 67). Encomendas e cargas de modo geral, tradicionalmente, eram de responsabilidade de operadores particulares.

Por outro lado, na França, a partir do final da Idade Média até o século XVII, foram criados diversos sistemas de transporte de pessoas, bens e mensagens, de propriedade da Coroa ou autorizados por ela, que muitas vezes se sobrepunham ou concorriam entre si, sob diferentes regimes de gestão e propriedade, alterados ao longo do tempo. Com interesse mais direto aqui, destacamos quatro deles: a *Poste aux lettres* (Correios), dedicada à entrega de cartas; a *Poste aux chevaux* (Posta de cavalos), voltada para o aluguel de animais à população, aos órgãos da Coroa ou aos Correios; os serviços de *diligences* (diligências), de *coches* (carros cobertos) e de *carroces* (carros abertos), dedicados ao transporte de passageiros

² A respeito das formas arcaicas “recova” ou “recoua”, cf. Cardoso (1562) e Cunha (2014, v. 2, p. 2174). CARDOSO, Jerónimo. *Hieronymi Cardosi Lamacensis Dictionarium ex lusitanico in latinum sermonem*. Lisboa: Officina Ioannis Aluari, 1562.

³ CODIGO comercial portuguez seguido de um appendice [...]. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1879.

⁴ RELATORIO postal do anno economico de 1877-1878. Lisboa: Lallemand Frères, 1879. p. 14-15, 32-34, 54, 76, 80, 716.

e cargas, com limites estabelecidos por uma legislação cheia de pormenores; finalmente, as *Messageries* (Mensagerias), que podiam carregar tanto encomendas até o limite de 50 libras (22,68 kg) quanto viajantes, em rotas ou dias que não concorressem com os demais serviços de transportes de passageiros. Até 1719, podiam levar também cartas urgentes, mas, depois dessa data – apesar de seu nome, derivado de “mensagem” –, foram proibidas de atuar nesse mercado (Marchand, 2006, p. 43; Vaillé, 2015, *passim*).

Durante o século XVIII, todos os serviços eram administrados por contratadores (*fermiers*), com exceção da *Poste aux chevaux*, cuja operação era autorizada a diversos permissonários (portadores de *brevets*). Em 1775, os contratos das *Messageries* e o da *Poste aux lettres* foram unificados, até 1793, quando o serviço postal e a *Poste aux chevaux* passaram para a gestão direta do Estado, enquanto as *Messageries* eram abertas à livre concorrência (Marchand, 2006, p. 43)⁵.

Em Portugal, pelo menos até meados do século XVII, boa parte das linhas postais regulares, sob comando dos Matas, era percorrida por condutores pedestres, a limitar os pesos que podiam ser movimentados. Assim, é provável que não transportassem de início, a não ser eventualmente, mercadorias mais pesadas ou os objetos chamados em português de “encomenda”, que Bluteau (1713, v. 3, p. 91) definiu como “algum gênero para vender e remeter o procedido” e Antônio Moraes Silva (1789, v. 1, p. 490) como “coisa que se manda comprar, trazer, levar, para uso ou comércio, por ordem de alguém”.

Em algum momento, encomendas e cartas passaram a ser transportadas juntas em certas rotas, com o uso de bestas. Assim, por exemplo, em 1764, o contrato entre o assistente do correio-mor no Porto e os condutores entre aquela cidade e Alvaiazere, ponto intermediário da linha postal até Lisboa, determinou que eles ficariam encarregados de levar “todas as bolsas, assim de cartas como de encomendas, e tudo o mais que se lhe entregar”⁶.

A mais antiga ocorrência que encontramos do termo “recovagem” em associação com a atividade postal foi no assento camarário da nomeação de Simão da Veiga para correio-mor de Viseu, em 1610, quando se estabeleceu que o novo oficial teria direito aos “próis e percalços que licitamente vierem pelo meio da recovagem das cartas e papéis que levar”⁷. Aqui, a palavra referia-se ao transporte de cartas, mas, como se verá, no século XVIII e no início do XIX, tornou-se mais comum o seu uso para designar o transporte de mercadorias e encomendas, independentemente do meio utilizado.

Diferentemente do que acontecia na França, não havia uma clivagem legal de competências dos diversos agentes nesse mercado. Assim, desenhava-se um cenário em que os almocreves atuavam tanto como concorrentes quanto como parceiros dos titulares do serviço postal, nos casos em que eram contratados para fazer a movimentação de suas malas

⁵ MÉMOIRE pour le service actuel des Messageries. Paris: L'imprimerie de Prault, 1790. p. 6-7.

⁶ DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 363.

⁷ *Ibidem*, p. 149.

(Salvino, 2020, p. 74). O transporte de encomendas – ressalvadas questões como a ausência de controle pela Coroa, os limites de peso e as conduções utilizadas (mulas em vez de carros) – era o serviço que mais se aproximava daquele realizado pelas *Messageries* francesas durante os séculos XVIII e XIX, o que pode explicar a sinonímia estabelecida entre “recovagem” e “messengeria” no já mencionado *Relatório Anual dos Correios* portugueses de 1879⁸.

No final da década de 1730, D. Luís da Cunha, uma influência importante para D. Rodrigo, propôs diversas medidas para incrementar o comércio em Portugal e melhorar as comunicações do país. Depois de lembrar que, entre importantes praças europeias, circulava não só o correio ordinário, mas também carros de posta, sugeriu que a Coroa tratasse do assunto com o correio-mor, “propondo-lhe que devesse ter em cada lugar notável uma boa casa de posta, onde se sustentasse um certo número de bestas de carga, destinadas a fazerem o mesmo serviço dos carros”⁹. A proposta de substituir os carros por bestas decorria provavelmente do reconhecimento da má qualidade das estradas portuguesas. Parte dessa sugestão, no entanto, somente seria implementada no alvorecer do século seguinte, quando das reformas postais aqui estudadas.

Antecedentes do projeto de recovagem na obra de D. Rodrigo de Sousa Coutinho

Nas memórias e discursos produzidos no período em que D. Rodrigo esteve como adido diplomático em Turim (1779-1796), é possível observar a gênese do programa reformista que empreendeu depois à frente da Secretaria dos Domínios Ultramarinos (1796-1801) e do Erário Régio (1801-1803). O projeto em questão, inseminado por ideias ilustradas, em que a fisiocracia e o liberalismo smithsoniano tinham um lugar central, ancorava-se em uma concepção de que o fortalecimento do Estado monárquico era uma condição necessária para a promoção do bem público. Para que se materializasse o “poderoso império”, era preciso tanto aproximar e consolidar as suas partes mais distantes quanto garantir um comércio forte e a saúde financeira da Coroa. A fiscalidade e as comunicações adquiriam, nesse esforço, um papel de relevo (Silva, 1993; Aidar, 2011; Pombo, 2015; Guapindaia, 2019).

Assim, o serviço postal e as recovagens surgiram nos escritos do diplomata mais de uma década antes da emissão do Alvará de 1798, a integrar propostas de caráter mais amplo. Nas *Reflexões sobre a fiscalidade e finanças em Portugal*, datadas de 1786, depois de afirmar a importância dos Correios e do melhoramento das estradas para os cofres da Coroa, D. Rodrigo declarou que o mesmo se poderia dizer das “postas [de cavalos], diligências e recovagens, que formariam um ramo muito importante de renda pública, enquanto seriam muito úteis aos

⁸ RELATORIO postal do anno economico de 1877-1878. Lisboa: Lallemand Frères, 1879.

⁹ CUNHA, D. Luís da. *Testamento político*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976. p. 67.

particulares, facilitando todas as comodidades da vida”¹⁰. Voltou ao assunto no rascunho de um discurso redigido em 1787 ou 1788, no qual reafirmou que Correios, postas de cavalos, diligências e recovagens deveriam contribuir para as rendas reais¹¹.

Ao abordar essas passagens, Guapindaia (2019, p. 57-61) já assinalou que a concepção do serviço postal como fonte de renda para a Coroa ancorava-se na leitura de Adam Smith. Em 1778, D. Rodrigo chegou a pedir a um amigo que estava na Inglaterra que lhe comprasse a segunda edição de *A riqueza das nações*, lançada pouco antes (Silva, 1993, p. XVI). Para o filósofo e economista escocês, “os Correios (...) além de custearem suas próprias despesas, garantem em quase todos os países uma receita bastante considerável para o soberano”¹². A visão smithsoniana, por sua vez, ecoava proposições do filósofo e político conservador William Blackstone¹³, o qual, baseado em números oficiais do governo inglês, afirmara que o serviço postal era um método seguro de arrecadação, em que o governo e o povo encontravam mútuo benefício.

A tópica dos Correios como instrumento para o bem comum e para o crescimento do comércio já era corrente pelo menos desde o século XVI, quando algumas monarquias europeias deram início à implantação dos primeiros serviços postais abertos ao uso público mediante o pagamento de tarifas que remunerassem a atividade (Salvino, 2022, p. 53-60, 88-89). Mas concepções como as de Blackstone e Smith afirmavam que o serviço postal era um bom negócio e poderia servir também para o incremento das rendas das Coroas.

Entretanto, além das ideias de Smith sobre estradas e os Correios, outras fontes devem ser buscadas para a proposta de D. Rodrigo de criação de uma recovagem pública. Nesse sentido, além da passagem do *Testamento político* de D. Luís da Cunha, é possível notar nos escritos do futuro secretário o conhecimento sobre a organização operacional dos sistemas de comunicação e transporte franceses no momento imediatamente anterior à Revolução, ainda que repudiasse os arrendamentos comuns naquele país. A enumeração que fez dos serviços de transporte e comunicação correspondia bastante à organização que eles tinham na França: Correios (*Poste aux lettres*), postas de cavalos (*Poste aux chevaux*), diligências (*diligences*) e recovagens (*Messageries*).

D. Rodrigo mencionou, entre os grandes especialistas sobre transporte, além de Smith, uns certos “Mahuet, e Mr. Du Fer de la Nouère”¹⁴. Mahuet foi administrador dos Correios e diretor das *Messageries* francesas, autor de trabalhos sobre transportes e o serviço postal, com destaque para uma memória sobre a manutenção de estradas apresentada à Assembleia

¹⁰ COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. *Textos políticos, económicos e financeiros: 1783-1811*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. v. 1, p. 235.

¹¹ *Ibidem*. p. 226, 230.

¹² SMITH, Adam. *A riqueza das nações*. Tradução: Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2022. p. 982.

¹³ BLACKSTONE, William. *The Commentaries on the Laws of England*. Oxford: Clarendon Press, 1765. v. 1, p. 302.

¹⁴ COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. *Textos políticos, económicos e financeiros: 1783-1811*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. v. 1, p. 237.

Francesa¹⁵. Nicolas de Fer de la Nouerre, capitão de artilharia, deixou um tratado sobre os canais navegáveis¹⁶.

O diplomata não fez uma mera transposição de conhecimentos recebidos, mas os mesclou em uma composição própria. A perspectiva fiscalista sobre os serviços postais veio principalmente de Smith; as ideias sobre a gestão e a construção das estradas, de uma provável mescla entre Smith, Mahuet e Fer de la Nouerre; a recovagem pública, do modelo vigente na França entre 1775 e 1792, quando o serviço esteve ligado aos Correios, com a diferença do uso de cavalos e carros naquele caso e de mulas em Portugal – como, aliás, previsto por D. Luís da Cunha. Uma diferença notável, contudo, é que, no modelo francês pré-revolucionário, o serviço postal, as postas de cavalos e as diligências eram geridos por contratadores; na proposta de D. Rodrigo, a princípio, seriam administrados diretamente pela Coroa, tal como os Correios ingleses.

A revogagem pública em Portugal

Em setembro de 1796, D. Rodrigo assumiu a Secretaria da Marinha e Domínios Ultramarinos, já com a missão de conduzir a reforma dos Correios portugueses. De imediato, tomou providências para a retomada pela Coroa do serviço postal, bem como consultou os governadores da América sobre a melhor maneira de implantá-lo naqueles domínios e ordenou a imediata construção de paquetes (no caso, navios correios com rota fixa e periódica) entre Lisboa e os principais portos americanos.

O sistema postal português passou às mãos da Coroa, mantendo-se as administrações em cada localidade com os antigos assistentes do correio-mor. D. Rodrigo conduziu o processo de transição, mas a atividade no Reino ficou subordinada ao secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, o Visconde de Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho, que nomeou José Diogo Mascarenhas Neto como Superintendente Geral dos Correios e Postas do Reino¹⁷.

Tanto Godofredo Ferreira (1963, p. 115-125) quanto Ana Cristina Araújo (2017, p. 169-175) atribuíram, com razão, um papel de relevo a Mascarenhas Neto na transformação do sistema postal entre os anos 1799 e 1804, quando foi substituído. Entretanto, é preciso reconhecer que, além de ter sido a retomada dos Correios pela Coroa que permitiu o avanço

¹⁵ MAHUET, C. *Memoire sur l'entretien des routes commerciales du royaume, présenté a l'Assemblée Nationale*. Paris: Moutard, 1790.

¹⁶ FER DE LA NOUERRE, Nicolas de. *La science des canaux navigables, ou théorie générale de leur construction* [...]. Paris: Chez L'auteur, 1786

¹⁷ José Diogo Mascarenhas Neto era autor, entre outros trabalhos, do *Methodo para construir as estadas em Portugal* (1790). Entre outros cargos, de 1791 a 1799, fora Superintendente-Geral das Estradas do Reino (Araújo, 2017). O Visconde de Balsemão foi autor de uma memória sobre os transportes e os Correios ingleses (Guapindaia, 2019, p. 54-56).

de tais mudanças, suas iniciativas foram consoantes com o projeto geral defendido por D. Rodrigo, apesar das notórias divergências entre ambos¹⁸.

Como vimos, os Correios portugueses já adotavam, pelo menos nas principais rotas, um modelo misto, com o encaminhamento de cartas e encomendas nas mesmas malas. A criação de uma recovagem pública – expressão que, no caso, abrangia o transporte de encomendas, valores e pequenas cargas – separada da condução de correspondências, tal como defendido por D. Rodrigo em seus escritos, não foi objeto de nenhum normativo, no caso do Reino, nos dois primeiros anos das reformas. Todavia, o assunto começou a ser discutido desde aquele momento, como o mostram as “Instruções práticas para os correios assistentes”, de 6 de junho de 1799. O documento em questão estabeleceu que, assim que a condução das cartas fosse separada das encomendas, as malas de correspondência para o Norte seguiriam pelas diligências, “o que seria de grande utilidade, para o serviço de Sua Alteza Real, para o comércio, e para os povos, estabelecendo-se as correspondências, duas vezes em cada semana”¹⁹.

A mudança, contudo, não se fez de imediato. Em novembro do mesmo ano, um ofício de Mascarenhas Neto para D. Rodrigo afirmou que, “enquanto as cartas marcharem em bestas carregadas de encomendas, é impossível estabelecer as correspondências com celeridade e exação”. Segundo ele, existia também o risco de evasão tarifária, mediante a inclusão de cartas nos pacotes. Para evitar tais problemas, o superintendente encaminhou, na mesma data, um plano de reestruturação das linhas de transporte, separando-as²⁰.

Somente em março de 1801 uma revisão do *Regulamento do Correio Geral*, de 1799, proibiu que se misturassem cartas com encomendas ou dinheiro (também transportado nas linhas postais, mediante a cobrança de 1% sobre o valor) “a fim de que as correspondências possam marchar com segurança e celeridade”²¹. Aquele ano marcou, assim, o início da recovagem pública em Portugal (Sobral Neto, 2005, p. 52).

Note-se que o argumento principal para a mudança em causa não era o provimento de um novo serviço – afinal, os Correios já transportavam encomendas. Também não há referência a qualquer mudança substancial nos pesos e volumes dos objetos aceitos para transporte, inexistindo indícios de carregamentos de maior vulto. A motivação do projeto era incrementar a velocidade e a segurança das correspondências, ao libertá-las das morosas mulas carregadas com outras cargas, uma questão operacional alheia às propostas de D. Rodrigo, focadas principalmente no desenvolvimento do comércio e na questão fiscal.

A compreensão pormenorizada do funcionamento do sistema exigiria mais pesquisas, porém o assunto transcende os objetivos deste artigo. Entretanto, mesmo sem ter acesso a

¹⁸ A respeito das críticas de D. Rodrigo a Mascarenhas Neto, cf. Sobral Neto (2005, p. 48) e Araújo (2017, p. 169).

¹⁹ DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 461.

²⁰ *Ibidem*, p. 462.

²¹ *Ibidem*, p. 486.

dados de receita e despesa do novo serviço, é possível esperar que a solução tenha provocado um incremento dos custos operacionais, em consequência da duplicação dos meios de encaminhamento em parte da rota para o Norte.

Em um primeiro momento, o transporte das malas de cartas até Coimbra foi atribuído às diligências, o chamado serviço de mala-posta, que funcionava desde o final de 1798, mas, por razões que não cabe discutir aqui, elas não se mostraram rentáveis, de modo que foram extintas em 1804²². Com isso, as cartas passaram a ser levadas por cavaleiros naquela rota. Segundo Godofredo Ferreira (1963, p. 140), “o estafeta das encomendas e dinheiros seguros, entre Lisboa, Coimbra, Porto, e localidades intermédias, partia da capital às terças de tarde”, enquanto os condutores de cartas para o Norte saíam três vezes por semana.

A formulação do serviço como público não significou que os recursos nele empregados pertencessem sempre à Coroa. Podiam ser contratados de terceiros. É o que se pode verificar em um anúncio publicado em 31 de março de 1821 no *Diário da Regência*, segundo o qual o Juiz de Fora do Porto fora autorizado a colocar em arrematação “a recovagem do Correio daquela cidade para esta Administração Geral [em Lisboa], estabelecida para o transporte de encomendas e dinheiros, e assim mais a condução das malas de cartas até Coimbra”²³.

As linhas exclusivas para transporte de encomendas foram posteriormente extintas. Em junho de 1853, o Subinspector-Geral dos Correios e Postas, Conselheiro João de Sousa Pinto de Magalhães, enviou ofício para o Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, no qual explicava a impossibilidade de transportar nas linhas postais frascos com substâncias supostamente venenosas, encaminhadas por ordem do Ministério Público para análise química. Segundo ele, desde 1834, quando fora descontinuada a recovagem de encomendas, ficara “o Correio privado de todo o meio de transporte que não seja as malas das correspondências”²⁴. Assim, segundo Magalhães, tornava-se impossível ao serviço postal assumir a tarefa, e os materiais em questão deveriam ser transportados por meio de embarcações ou de recoveiros privados.

As resistências à recovagem pública na América portuguesa

De qualquer modo, logrou-se implantar no Reino parte das ideias de D. Rodrigo de Sousa Coutinho a respeito do sistema de comunicação e transporte. Por iniciativa dele ou de José Diogo Mascarenhas Neto, isso aconteceu inclusive no que se refere à criação da re-

²² A respeito da falência do serviço de mala-posta, cf. Sobral Neto (2005, p. 63-66) e Araújo (2017, p. 172-173). As diligências só voltaram a circular, desta vez até o Porto, depois de 1837, operadas por uma empresa contratada. Cf. DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 641-642.

²³ *Diário da Regência*. Lisboa, n. 78, 31 mar. 1821.

²⁴ DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 674.

covagem pública, que lá funcionou por três décadas. O desenvolvimento de seus projetos na América seria, no entanto, bem mais difícil.

Diferentemente do que acontecera em Portugal, já o documento fundador do novo serviço postal nos domínios ultramarinos trouxe uma referência direta à recovagem. O Alvará de 20 de janeiro de 1798, depois de apresentar as diretrizes para o estabelecimento do serviço postal entre o Reino e os domínios ultramarinos, encerrou-se com a determinação de que os governadores deveriam estabelecer

se for possível, entre as Capitanias do centro, e dos Portos uma recovagem pública, em que haja toda a segurança para a condução dos gêneros, e efeitos, e cujos fretes de transporte sejam estabelecidos de maneira, que façam conta à Fazenda Real, e sejam cômodos aos particulares²⁵.

Como em todo o restante do projeto dos novos Correios, o texto em questão aliava a perspectiva fiscalista e o anseio de que o serviço promovesse o bem público, por meio do incentivo ao comércio. Determinava ainda que os governadores deveriam zelar pelo empreendimento com especial atenção e que, depois de um ano da emissão do Alvará, prestassem contas dos esforços desenvolvidos.

Duas outras iniciativas voltadas para o encaminhamento de cargas e a promoção do comércio aconteceram naquele momento. A primeira foi o transporte, também previsto pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798, de encomendas e produtos da terra pelos pacotes do serviço marítimo, iniciativa que durou pouco, pois o sistema de navios-correio de propriedade da Coroa foi descontinuado em 1803 (Salvino, 2023). A segunda – por sugestão de D. Francisco de Sousa Coutinho, governador do Pará, mas com apoio de seu irmão, D. Rodrigo – foi o transporte de mercadorias pelos rios amazônicos até Goiás e Mato Grosso, com uso de embarcações providas pela Fazenda Real, iniciativa também encerrada em 1803, haja vista altos custos e problemas operacionais, e que Guapindaia (2019, p. 212-218, 234), embora fiel à interpretação de recovagem como caminho, apontou como uma tentativa de implantação de uma “recovagem fluvial”.

Conhecemos apenas algumas manifestações dos governadores sobre a recovagem pública então proposta. Quase em uníssono – apesar de vazadas de forma independente e em momentos distintos – foram apresentadas várias objeções à ideia, para cuja compreensão é preciso abordar alguns aspectos ligados à infraestrutura de transportes dos domínios americanos e ao funcionamento das Juntas da Fazenda.

É conhecida a incipiência do sistema viário na América lusa e a fragmentação de suas rotas comerciais. Parte do comércio interno baseava-se na condução de semoventes – mulas, cavalos, gado –, em circuitos cujo estudo não é objetivo aqui. O transporte de bens móveis

²⁵ DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 411.

fazia-se pelo mar, pelos rios e por difíceis caminhos terrestres. Corredeiras e cataratas, doenças como a malária, ataques indígenas, bem como falta de estruturas de apoio logístico e de núcleos urbanos nas margens dos principais rios dificultava seu aproveitamento. O mau estado das estradas – na maioria das vezes, simples trilhas – impedia o uso de carros, substituídos por muares ou, em alguns casos, por escravizados, em percursos mais curtos, ou quando os itens transportados eram mais frágeis, como vidros, louças, cerâmicas, entre outros. Assim, as viagens se prolongavam, com altos custos e perdas de mercadorias e animais, em virtude de doenças ou de acidentes, como atolamento e afogamento nas passagens dos rios²⁶. Tendo em vista esse quadro, a implantação de quaisquer serviços de transporte por parte da Fazenda Real envolveria consideráveis investimentos e riscos.

Por outro lado, com a criação das Juntas das Fazendas, a partir de 1760, as capitânicas passaram a ser tratadas como centros de custos e cobradas no que se refere aos seus resultados financeiros, em uma constante busca de equilíbrio entre receitas e despesas (Wehling, 1986, p. 113-119; Costa, 2011, p. 161). Assim, da maneira como se desenhou a nova estrutura postal, cada uma delas devia gerir os recursos em sua jurisdição e preocupar-se com os custos envolvidos e com as receitas que poderia amealhar.

O conjunto formado pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798 e suas Instruções Anexas recomendava parcimônia na criação de novos gastos. O Alvará dispunha como obrigatórias apenas as linhas postais entre as sedes das capitânicas e os dois portos de ligação com Lisboa, o Pará e o Rio de Janeiro. As diretrizes para a implantação das demais redes de interiorização, destinadas às Juntas da Fazenda, mostraram-se cautelosas ao estabelecer que os projetos de novas ligações deveriam principiar-se “com pequenos ensaios” e que, enquanto o serviço não se fizesse rentável, as Câmaras poderiam “licitamente ser convidadas para ajudar as primeiras despesas”²⁷. Para a condução das cartas no interior, deveria ser adotado “o método praticado com as ordens do Real Serviço” – o mais comum, nesse caso, era os papéis serem levados por militares.

A ação dos governadores e Juntas da Fazenda diante dos projetos de interiorização postal e da recovagem pública deve ser compreendida diante dessas condições de contorno. Assim, poucas rotas foram criadas para localidades que não eram sedes de capitânicas, tendo em vista a percepção de que as cartas eram poucas e as receitas geradas seriam insuficientes para cobrir as despesas. Mesmo nas ligações principais, destinadas à comunicação com Lisboa, predominou o uso de soldados pedestres, tanto devido aos custos menores quanto ao fato de que podiam ser mais velozes que cavaleiros, devido às más condições de alguns caminhos. Se a posição foi cautelosa no caso das linhas postais, era de se prever que o fosse ainda mais com relação à recovagem, que demandaria mais recursos.

²⁶ A respeito dessas questões, vejam-se, por exemplo: Zemella (1990, p. 136-142) e Prado Júnior (2000, p. 245-270).

²⁷ ARQUIVO NACIONAL DO RIO DE JANEIRO, Rio de Janeiro. *Instruções anexas ao alvará de 20 de janeiro de 1798*, 26 fev. 1798. Cod. 0. 67, v. 23.

Em maio de 1798, o governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, informou a D. Rodrigo que, “se for praticável, e conveniente estabelecer correio por terra, ou recovagem, a Junta [da Fazenda] se propõem [sic] a fazê-lo, e eu porei nesse objeto toda a atividade, e zelo que Sua Majestade manda”²⁸. Contudo, não chegou sequer a estabelecer linhas postais terrestres, com justificativa da escassez do tráfego e de que o comércio principal se fazia pelo mar. Até prova em contrário, não voltou a tratar da recovagem.

Razões semelhantes foram expostas, em junho de 1799, por D. Fernando José Portugal, seu congênere da Bahia, contra a criação tanto de rotas postais para o interior quanto da recovagem, cuja implantação, segundo avaliou, demandaria não só a compra de cavalgadas, mas também a melhoria e o povoamento dos caminhos. Além disso, “o comércio entre esta cidade e a comarca da Jacobina, que verdadeiramente seria a única que poderia exigir esta providência, não é ainda tão avultado que requeira este estabelecimento”²⁹. Em ambos os casos, as ponderações oferecidas não parecem ter sido redarguidas por Lisboa.

A proposta também encontrou objeções em Minas Gerais. O vice-rei anterior, Conde de Rezende, antes mesmo do início das reformas postais, chegara a propor, em 1796, que a condução de malas de cartas entre o Rio de Janeiro e aquela capitania fosse repassada, “gratuitamente, e por algum honesto privilégio”, a algum tropeiro, tendo como contrapartida o transporte das encomendas postadas nos Correios e dos gêneros da Fazenda Real, inclusive ouro em pó e em barras, mediante o pagamento dos fretes normais de mercado (Fortunato, 2023, p. 145)³⁰. A ideia não vingou e, em 1799, foram contratados dois condutores com mulas para levar malas de cartas e encomendas entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, depois substituídos por soldados pedestres para reduzir custos.

Em agosto de 1798, Bernardo José de Lorena, governador de Minas Gerais, afirmara a D. Rodrigo que era pouco o comércio com as capitanias limítrofes, com exceção do Rio de Janeiro, em cuja rota existiam muitos tropeiros. Segundo ele, em passagem que traz à tona os interesses daqueles homens, a recovagem pública só seria rentável em regime de monopólio, tirando o ganha-pão deles, os quais, para lucrar, guiavam pessoalmente os comboios. Por outro lado, a “quase incalculável” quantidade de bestas e escravizados adquiridos para o serviço deixaria de pagar os direitos de entrada, com perdas para a Fazenda Real. Assim, se a recovagem fosse implantada, o melhor seria arrendá-la a um contratador, tendo em vista os riscos e dificuldades envolvidos. Alertava, contudo, que o vulto da operação era tal que o próprio processo de arrematação seria difícil³¹. Note-se que essa proposta – até certo ponto, exceto a previsão de monopólio – aproximava-se da forma de operação da recovagem de encomendas para o norte de Portugal, atribuída por contrato a terceiros.

²⁸ DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 417.

²⁹ *Ibidem*, p. 457.

³⁰ *Ibidem*, p. 421.

³¹ ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Lisboa. AHU_ACL_CU_011, cx. 145, doc. 26.

Diante dessas ponderações, D. Rodrigo esclareceu que o negócio deveria limitar-se a certo número de bestas, com partidas em dias certos – quinzenalmente, por exemplo –, de modo que fosse “útil à Real Fazenda e ao público, sem alterar de modo algum o comércio estabelecido e as partidas dos almocreves”³². Ou seja, a expectativa do secretário era de que o sistema fosse complementar à atuação dos tropeiros, à semelhança daquele existente em Portugal.

Não identificamos outras manifestações sobre o caso – nem de D. Rodrigo, nem de Lorena, nem do vice-rei D. Fernando José de Portugal, obviamente também um interessado em qualquer projeto do tipo naquela rota. De qualquer modo, assim como acontecera na Bahia e em Pernambuco, também não encontramos sinais de que a recovagem tivesse sido implantada ali, a indiciar que os agentes envolvidos não a consideraram viável.

A discussão mais intensa travou-se em torno de outro trajeto, com movimento comercial menor, mas importante por outras razões. Em abril de 1799, D. Rodrigo oficiou ao governador de São Paulo, para que, em conjunto com seus congêneres de Mato Grosso e Goiás, criasse recovagens “que hajam de sair em tempos fixos e sirvam de conduzir cartas e encomendas”, de modo a permitir “a ser possível, um livre comércio com os domínios espanhóis, a fim de se introduzirem neles as produções da Europa e extrair-se, por conseguinte, a sua prata”³³.

Juntava-se, assim, a uma das premissas das reformas postais – o estímulo aos negócios – um objetivo específico, porém estratégico: a aquisição de um metal cuja escassez tinha implicações no comércio em terras portuguesas, haja vista a baixa disponibilidade de moedas de prata nelas. Na época, era intenso o contrabando na fronteira mato-grossense, muitas vezes com o apoio ou a participação das autoridades. Além de mercadorias das mais diversas, os espanhóis buscavam ouro, e os portugueses, prata. Essas práticas chegavam a ser incentivadas como um instrumento geopolítico pela Coroa portuguesa, visando à conquista de pontos estratégicos e à abertura de novas rotas, de modo que a proposição de D. Rodrigo estava em consonância com um cenário já existente (Lenharo, 1982, p. 35-49; Santos, 1996; Bohorquez, 2020).

A previsão de que as recovagens deveriam conduzir tanto cartas quanto encomendas confirma que o secretário de Governo concebia, para a América, um sistema operacionalmente semelhante ao vigente em Portugal antes de 1801, diferente do proposto para o Reino em seus escritos. Por outro lado, a ordem talvez sinalize existirem dúvidas quanto à viabilidade do projeto de comércio pelos rios, proposto por D. Francisco. No mínimo, buscava-se uma rota complementar.

Uma pergunta razoável é por que não houve determinação semelhante para que se implantasse o serviço a partir do Rio de Janeiro, dada a importância daquele porto que, junta-

³² ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, Belo Horizonte. *Secretaria de Governo da Capitania*. SC 287, fl. 44.

³³ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo: correspondência do então governador e capitão-general de São Paulo, Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, período 1797 a 1802*. São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1967. v. 89, p. 152.

mente com o da Bahia, era uma das principais entradas de mercadorias europeias para Mato Grosso. Em 1799, chegou a ser estabelecida uma linha postal naquela direção. Entretanto, Minas Gerais era passagem obrigatória para isso e, quando D. Rodrigo deu sua ordem, em abril de 1799, provavelmente já tivera ciência das objeções de Lorena à criação da recovagem.

Por outro lado, entre São Paulo e o Mato Grosso, existiam duas vias principais de comércio: a rota majoritariamente fluvial pelos rios Tietê e Paraná – o conhecido Caminho das Monções, já em decadência naquele momento – e o chamado Caminho dos Goiazes, que, depois de atingir Vila Boa, permitia chegar a Cuiabá e Vila Bela pela Estrada do Mato Grosso (Prado, 2000, p. 256-257; Barbo; Ribeiro, 2016, p. 441-444).

No início de 1799, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, governador de Mato Grosso, determinara que, enquanto não se criasse a recovagem pública entre as capitanias, os Correios receberiam encomendas com entrega restrita à sua capitania. Além da ligação fluvial com o Pará, previu uma ligação postal por terra até Goiás, de onde as cartas poderiam seguir para o Rio de Janeiro via Minas Gerais. Entretanto, concluiu pela inviabilidade de fazer o mesmo para São Paulo, devido à grande distância envolvida e à escassez do tráfego. Por isso, talvez inspirado no Alvará de 20 de janeiro de 1798, que determinara o transporte gratuito das malas postais pelas embarcações mercantes, impôs essa mesma obrigação às monções³⁴.

São Paulo, por sua vez, a partir de 1800, estabeleceu uma linha terrestre entre a sede da capitania, Itu e Porto Feliz, de onde saíam os barcos para o Mato Grosso (Guapindaia, 2019, p. 211)³⁵, uma medida complementar às providências de Montenegro. Além dessa ligação, as conexões paulistas ficaram restritas aos portos da capitania e à linha terrestre para o Rio de Janeiro, determinada pelo Alvará de janeiro de 1798, rotas deixadas à parte das discussões sobre eventual implantação da recovagem pública.

A despeito dessa parcimônia na criação de estruturas de transporte, em janeiro de 1800, ao receber as ordens de D. Rodrigo, o governador de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro Mendonça, comprometeu-se a tratar com as demais capitanias a implantação do serviço³⁶. Essa prontidão, contudo, pode ter sido mera formalidade, pois, na mesma ocasião, em um sinal de dúvidas quanto à viabilidade da solução terrestre, o governador de São Paulo propôs ao secretário que, para garantir a desejada prata, fosse autorizado o comércio com os espanhóis também por mar – uma sugestão que parece ter ficado sem resposta.

Depois, em setembro do mesmo ano, em ofício relativo à implantação dos Correios, Mendonça observou a Montenegro que, se eram inviáveis as ligações postais por terra, mui-

³⁴ DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a Correios. Coligidos por Godofredo Ferreira. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. 1 CD-ROM. p. 444-447.

³⁵ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*: ofícios do general Francisco da Cunha Menezes (governador da capitania), 1782-1786. São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1990. v. 94, p. 201; v. 95, p. 254-260.

³⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*: correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1797-1800. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899. v. 29, p. 173-175.

to mais o seria a recovagem³⁷. No mesmo expediente, argumentou ainda que, naquela rota, seria possível apenas uma viagem por ano, no tempo do estio, com muitas mulas e homens para defendê-las, devido ao risco de ataques indígenas, o que certamente oneraria os custos das expedições. Observou também que seria difícil tanto conseguir carga para o serviço quanto que ele se tornasse rentável, pois, para reduzir as despesas, todos os mercadores que se arriscavam por aquele caminho transportavam as cargas pessoalmente em “bestas de refugo”, compradas em São Paulo, as quais não pagavam os direitos de entrada por estarem carregadas e, depois, eram vendidas em Mato Grosso, com algum lucro³⁸.

Mendonça colocou sobre a mesa também o fato de as capitânicas importadoras arrecadarem os direitos de entrada – tributo importante para a composição das receitas de cada uma delas –, de modo que seria necessário um sistema de compensações para que o equilíbrio entre as partes não se rompesse. Assim, se Montenegro, mesmo diante dessas ponderações, ainda julgasse conveniente a instalação do serviço, deveria informar-lhe os meios que disponibilizaria, pois as duas capitânicas deveriam ter igual parte nas despesas, “e com mais razão a de V. Exa., visto que a soma da importação por ela há de sempre ser superior à de exportação”³⁹.

Montenegro encaminhou-lhe um parecer sobre o assunto em fevereiro de 1801, concordante com as razões de Mendonça, às quais acrescentou que “a Província de Assunção poderia fornecer-se diretamente do Rio de Janeiro, por Buenos Aires”⁴⁰. Porém, antes mesmo de receber tal resposta, em abril, Mendonça apresentou suas ponderações a D. Rodrigo, concluindo pela “impossibilidade física e moral que há de se estabelecerem atualmente as recovagens” (Guapindaia, 2019, p. 211)⁴¹.

O ano de 1801 foi conturbado. Entre junho e julho, chegaram aos domínios portugueses e espanhóis as notícias da guerra na Europa e logo eclodiram hostilidades nas fronteiras sudoeste e sul, com envolvimento das capitânicas de Mato Grosso e São Paulo (Camargo, 2001). Nesse cenário, várias providências administrativas foram retardadas, entre elas as discussões sobre os Correios e a recovagem.

Naquele mesmo ano, D. Rodrigo assumiu o Erário Régio e foi substituído na Secretaria dos Domínios Ultramarinos por João Rodrigues de Sá e Melo Soto-Maior, o Visconde de Anadia. Em agosto do ano seguinte, Mendonça escreveu novamente a Montenegro, afir-

³⁷ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*: correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1797-1803. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1902. v. 39, p. 44.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*, p. 44-45. Sobre esse debate, ver também: Guapindaia, 2029, p. 209-210; Fortunato, 2023, p. 170-171.

⁴⁰ ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Lisboa. Cx. 50, doc. 3914, São Paulo.

⁴¹ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*: correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1800-1802. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899. v. 30, p. 7

mando estar persuadido de que o novo secretário concordaria com a decisão de ambos, “à vista das medidas que toma para evitar toda a carta de negociações que possam ser lesivas, tanto aos tratados que subsistem como aos interesses de Estado”⁴².

Entre os possíveis efeitos danosos do serviço de recovagem, citava o “comércio clandestino que em virtude dele se pretendia estabelecer”⁴³. Nesse aspecto, dava curso a uma visão, também corrente em sua época, de condenação sumária do contrabando, mesmo quando praticado contra os domínios de outras monarquias, pois o estímulo a essa prática poderia incentivar também os descaminhos internos (Lenharo, 1982, p. 44). Essa mesma preocupação reapareceu em outro Ofício, enviado em outubro de 1802 ao Visconde de Anadia, no qual reiterou a “uniformidade de sentimentos” existente entre ele e Montenegro, além da “dificuldade que encontrava no estabelecimento das recovagens e comércio clandestino que se me insinuava por Mato Grosso em Aviso de 24 de abril de 1799”⁴⁴.

Considerações finais

Os diferentes destinos dos projetos de recovagem pública na Europa e na América tornam-se ainda mais notáveis quando se lembra que, deste lado do Atlântico, a solução logística proposta (linhas compartilhadas para transporte de encomendas e cartas) era menos ousada do que o sistema implantado no Reino a partir de 1801.

Sem dúvida, questões conjunturais e a reatividade dos governadores conspiraram contra a implantação do projeto nos domínios americanos. Todavia, ainda que tais razões não possam ser desprezadas, seria simplista atribuir o insucesso da proposta apenas a causas momentâneas – como a Guerra de 1801 – ou personalistas – como a incapacidade de autoridades locais em perceber o alcance das ideias de D. Rodrigo.

Nesse aspecto, interessa destacar como eram distintas as condições infraestruturais e econômicas em Portugal e na América. No Reino, o correio-mor já tinha uma participação secular no mercado de encomendas e de pequenas cargas, repassada depois à nova administração estatal. A rede viária lusa, ainda que precária quando comparada às principais estradas europeias, era menos incipiente que a americana e já possuía um tráfego comercial sedimentado. As distâncias a vencer na América eram maiores – não custa lembrar que a extensão territorial do reino português era inferior à de muitas capitânias. Os relatos dos

⁴² ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*: correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1797-1803. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1902. v. 39, p. 138.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, São Paulo. *Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo*: correspondência do capitão-general Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, 1800-1802. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1899. v. 30, p. 225-226.

governadores dão também notícias de um mercado de transporte ainda em maturação, com menor expectativa de cargas a transportar. Assim, esperava-se que as dificuldades de rentabilização das linhas postais e do negócio de transporte de cargas fossem maiores nos domínios de além-mar.

Não há, na documentação, indícios de atuação direta de tropeiros com vistas a influenciar esses pareceres, ainda que o caso lhes interessasse. Bernardo José de Lorena foi o único governador a citar possíveis prejuízos para eles, diante da hipótese, depois negada por D. Rodrigo, da instituição de um monopólio régio. De modo geral, ressaltou-se a dificuldade de concorrer com esses homens em um mercado incipiente e de altos custos, a sinalizar não tanto para uma falta de oferta do serviço, a ser suprida pela Coroa, mas para restrição de demanda. A se acreditar em tais pareceres, o pretendido impulso ao comércio implicaria assumir, pelo menos durante algum tempo, uma operação deficitária, em choque com as posturas do Erário Régio e da recente legislação postal.

Todos esses fatores, por si só capazes de dificultar o andamento de um projeto que exigia o concurso de várias capitânicas, eram complicados pela administração compartimentada de recursos e custos pelas Juntas das Fazendas, às quais foram subordinadas as administrações postais. A tensão entre as esperadas rendas para os cofres régios e o objetivo de criar uma infraestrutura voltada ao incremento do comércio pairava nas manifestações de D. Rodrigo e dos demais agentes. A própria opção do secretário pelo compartilhamento das linhas de transporte de cargas e mercadorias na América, diferentemente do que propôs para o Reino, indicia que estava cômico das dificuldades envolvidas.

As saídas de D. Rodrigo, primeiro da Secretaria dos Domínios Ultramarinos e, depois, do governo português, certamente contribuíram com o desfecho aqui relatado. Todavia, o fato de que a condução de objetos volumosos pelos serviços postais brasileiros ainda demoraria décadas é sinal de que talvez fosse prematura a tentativa, mesmo que a presença de agentes privados (tropeiros, barqueiros, entre outros) demonstrasse haver clientes para o transporte de cargas, com diferentes níveis de demanda e condições operacionais nas várias rotas.

Em 16 de agosto de 1808, quando eram revistas as estruturas postais americanas, tendo em vista a migração da Corte, o Príncipe Regente ainda determinava que, haja vista os inconvenientes envolvidos, o Correio deveria ser “aliviado” do transporte dos impressos e demais papéis colocados à venda pela Imprensa Régia, cujo transporte seria passado a tropeiros⁴⁵. Não sabemos quais poderiam ser realmente essas cargas, pois abundam provas de que, naquele período, o serviço postal foi ativo no encaminhamento de jornais e de outros impressos de pequeno porte (Goldfeder, 2022, *passim*). Todavia, o episódio mostra como ainda eram severas as dificuldades dos Correios em lidar com cargas diferentes de corres-

⁴⁵ ARAÚJO, José Paulo de Figueroa Nabuco de (org.). *Legislação brasileira; ou, coleção chronologica das leis, decretos, resoluções de consulta, provisões, etc., etc. do Império do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831, inclusive*. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1836. v. 1, p. 57.

pondências e outros papéis de pouco peso e volume, mesmo no entorno da nova sede da monarquia, bem como pode indiciar movimentos de tropeiros interessados no transporte dessas mercadorias.

Em 1829, o primeiro Regulamento Postal do Império manteve o uso de pedestres nas linhas postais internas. Embora regulasse o trâmite de encomendas por via marítima, a única referência a esse tipo de objeto nas rotas terrestres era a proibição de que os condutores o recebessem durante suas jornadas⁴⁶. A situação manteve-se nas décadas seguintes. Salvo eventuais experimentos regionalizados ou o transporte fortuito de pacotes pelos condutores, foi apenas em novembro de 1865 que se acrescentaram “pequenas encomendas” e “amostras” à lista de objetos aceitos nas linhas terrestres dos Correios brasileiros – um tímido passo rumo às recovagens almejadas por D. Rodrigo cerca de 70 anos antes⁴⁷.

Referências

AIDAR, Bruno. Uma substituição luminosa: tributação e reforma do Antigo Regime português em D. Rodrigo de Souza Coutinho ao final do século XVIII. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 21, n. 1, p. 137-156, jan./abr. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/neco/a/hbwMbFLxY8Sx7Js6cywh3Qy/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 25 jan. 2024.

ARAÚJO, Ana Cristina. Território e redes de comunicação em finais do século XVIII. Ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, Coimbra, v. 17, p. 155-183, 2017.

BARBO, Lenora de Castro; RIBEIRO, Rômulo José da Costa. Os itinerários da rede de caminhos de Vila Boa de Goiás no século XVIII. In: FERNANDES, Mário Gonçalves (coord.). *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Braga: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2016. p. 437-450. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/87650/2/161422.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2023.

BOHORQUEZ, Jesus. Rio de Janeiro and the Silver Mining Economy of Potosi: Trans-Imperial, Global, and Contractual Approaches to South Atlantic Markets (18th Century). *Almanack*, Garulhos, n. 24, p. 1-53, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/alm/a/BXQhnn9xsTJqF5DWRzhW9wd/abstract/?lang=en>. Acesso em: 23 jul. 2024.

CAMARGO, Fernando. *O Malón de 1801: a Guerra das Laranjas e suas implicações na América Meridional*. Passo Fundo: Clio, 2001.

⁴⁶ ARAÚJO, José Paulo de Figueroa Nabuco de (org.). *Legislação brasileira; ou, coleção chronologica das leis, decretos, resoluções de consulta, provisões, etc., etc. do Império do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831, inclusive*. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1849. v. 7, p. 225.

⁴⁷ DECRETO n° 3.532-A, de 18 de novembro de 1865. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DIM&numero=3532%20A&ano=1865&ato=a490TPn1keNRVT746>. Acesso em: 23 jan. 2024.

CHAVES, Cláudia. Mercados e mercadores: entre a liberdade e o privilégio. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 4.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 5., 2001, São Paulo. *Anais* [...]. São Paulo: ABPHE, 2001. 1 CD-ROM.

COSTA, Wilma Peres. Do domicílio à nação: os impasses da fiscalidade no processo de independência. In: JANCSÓ, István (org.). *Brasil: formação do Estado e da Nação*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2011. p. 143-193.

CUNHA, Antônio Geraldo da. *Vocabulário histórico-cronológico do português medieval*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2014. 2 v.

FERREIRA, Godofredo. *Dos Correios-Mores do Reino aos administradores gerais dos Correios e telégrafos*. 3. ed. Lisboa: Serviços Culturais dos CTT, 1963.

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

GOLDFEDER, Pérola. “*Em torno do trono*”: a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2022.

GUAPINDAIA, Mayra Calandrini. *O controle do fluxo das cartas e as reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2019.

GUAPINDAIA, Mayra Calandrini. Correios por estradas e rios: a tentativa de integração postal das capitânicas da América portuguesa (1798-1807). *Tempo*, Niterói, v. 3, n. 28, p. 178-198, 2022.

KANTOR, Íris; CASTRO, Pérola Maria Goldfeder Borges de. No rastro das cartas e dos mapas: a economia política das comunicações postais e a informação geográfica na conjuntura da Independência (1798-1831). In: MAZZEO, Antonio Carlos; PERICÁS, Luiz Bernardo (org.). *Independência do Brasil: a história que não terminou*. São Paulo: Boitempo, 2022. p. 177-204.

HEMMEON, Joseph Clarence. *The History of Post Office*. Cambridge: Harvard University Press, 1912.

LENHARO, Alcir. *Crise e mudança na frente oeste de colonização*. Cuiabá: UFMT; Imprensa Universitária; Proedi, 1982.

MARCHAND, Patrick. *Le maître de poste et le messenger: les transports publics en France au temps des chevaux: 1700-1850*. Paris: Belin, 2006.

POMBO, Nívia. *Dom Rodrigo de Sousa Coutinho: pensamento e ação político-administrativa no Império Português (1778-1812)*. São Paulo: Hucitec, 2015.

POMBO, Nívia. Segredos coloniais sob o controle do rei: a reforma dos correios em Portugal

e no ultramar em finais do século XVIII: modelos, resistências e limite. In: GAUDIN, Guillaume; STUMPF, Roberta (ed.). *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madri: Casa de Velásquez, 2022. p. 57-72.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel: comunicação escrita, política e comércio na monarquia ultramarina portuguesa*. Jundiaí: Paco, 2020.

SALVINO, Romulo Valle. Os Correios Marítimos portugueses: logística e alguns resultados financeiros (1798-1803). *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 26, n. 3, p. 663-693, 2023.

SANTOS, Corcino Medeiros de. Evasão da prata espanhola para o Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 157, n. 390, p. 7-72, 1996.

SILVA, André Mansuy-Diniz. Introdução. In: COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. *Textos políticos, económicos e financeiros: 1783-1811*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. p. 11-52.

VAILLÉ, Eugène. *Histoire des Postes françaises jusqu'en 1939*. Bruxelas: Peter Lang, 2015.

VIEIRA, Jair Lot. *Dicionário latim-português: termos e expressões*. São Paulo: Edipro, 2020.

WEHLING, Arno. *História administrativa do Brasil: administração portuguesa no Brasil de Pombal a D. João (1777-1808)*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1990.

Recebido: 08 de abril de 2024 – Aprovado: 05 de setembro de 2024

Editoras responsáveis: Hanna Sonkajärvi e Silvia Liebel